



Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2023

Da gruvesamfunnet Sulitjelma fikk veg

AV TORSTEIN HANSEN OG ARNE LØVMO



Sulitjelma gruver ble etablert langt inn i Nordlands øde fjellområder i 1887. Alt måtte fraktes på vann og til fots til en smalsporet jernbane ble tatt i bruk i 1892. Den ble forlenget og utvidet flere ganger, sist i 1957. Først i 1972 fikk gruvesamfunnet vegforbindelse med omverdenen. I en intens byggeperiode i juli og august ble 35 km jernbanespor revet og vegen bygd opp. (Foto: Bjørn Fuhre)

Da gruvesamfunnet Sulitjelma fikk veg

AV TORSTEIN HANSEN OG ARNE LØVMO

I 1972 ble 36 kilometer jernbane mellom Finneid syd for Fauske og gruvesamfunnet Sulitjelma tatt bort i løpet av en hektisk måned, og erstattet med en moderne kjøreveg. Det skulle redusere fraktutgiftene for gruveselskapet med to tredjedeler, og gi de 3000 menneskene som bodde der bedre kontakt med omverdenen. I dag er gruva nedlagt og befolkningen redusert til ca. 500, men minnene sitter igjen så vel fra et hardt samfunn med store klasseforskjeller og store transportutfordringer, et gruvesamfunn som skapte arbeidsplasser og verdiøkning, og et samfunn som i løpet av kort tid fikk ny adkomst til omverdenen. -Når den siste stein var tatt ned fra tunnelhenget og de siste arbeidere forlot anlegget, var presist etter planen Sulisbanen historie og forvandlet til en moderne ferdselsåre. Med anlegget «Veg til Sulitjelma» er kapitlet om uvanlig vegbygging i Norge vesentlig beriket, skriver tidligere vegsjef i Nordland Arne Løvmo i denne artikkelen. Medforfatter Torstein Hansen vokste selv opp i Sulitjelma.

Dalføret mellom Finneid og sven-
skegrensen heter fra gammelt av
Langvassdalen. Dalføret strek-
ker seg fra de to vannene Nedrevann og
Øvrevann, som lå like over havnivået.
Disse to vannene strakte seg nærmere
syv km innover i landet til gården Sjø-
stå, som tidlig ble et knutepunkt mellom
kystbefolkningen og samer som levde i
grensetraktene. Denne gården er nevnt i
skriftlige kilder allerede i 1665.

Langvatnet ligger lenger oppe i
dalen og får vann fra de relativt store
innsjøene oppe i fjellheimen. I høyfjellet
er det isbreer og et stort nedslagsfelt for
nedbør. Elvene fra høyfjellet fører vannet
ned i Langvatn, og elva ut fra Langvatn
går i stryk gjennom et trangt dalføre med
mye ur og stein. Gjennom dette landska-
pet skulle det i løpet av et tiår etableres en
samferdselsåre hvor mye og verdifull last
skulle fraktes.



Torstein Hansen (til venstre) er født 1947 og arbeidet i 42 år i Statens vegvesen Nordland, de fleste årene med asfaltkontrakter, de senere årene som museumskontakt. Arne Løvmo (f. 1941) er utdannet sivilingeniør og var vegsjef i Nordland fra august 1981 og ut 2002.

På amtstinget ble det alt i 1879 tatt opp en anmodning om å få opparbeidet en sti/rideveg «fra søen til Langvatn». Dette kom med i protokollen, men bevilgningen måtte vente, siden det ikke var midler til det. Argumentet for søknaden var

at befolkningen i Langvassdalen, som da var omkring 50 personer, hadde «ringe muligheter til at nå fjorden» og samfunnet forøvrig.

Først i 1887 ble det vedtatt at prosjektet skulle med i amtsvevplanen med utførelse etter 1899. Men innen den tid hadde det nye industrisamfunnet etablert seg og livet i dalen var totalt endret.

NAVNET SULITJELMA

Navnet er hentet fra det nærliggende fjellpartiet like nordøst for sentrum i gruvesamfunnet. Den høyeste toppen kalles sulitjelmakongen (den høyeste nord for polarsirkelen i Norge). Navnet har lulesamisk opphav og kan tolkes som «Solens øye».

Det kan komme av at det er det nordligste fjellet på innlandet der solen skinner hele året. Fjellet ligger hundre km nord for polarsirkelen, men siden det ikke er høye fjell rett sør for fjellpartiet, kan solen lyse på det midt på dagen ved jul og nyttårstider.

Fra de tidligste tider har samene brukte dalen inn mot riksgrensen gjennom mange hundre år. Det var gode beiteområder for rein både i fjellområdet og langs breddene av Langvatn. Det er de senere år funnet samiske graver og kulturminner som knytter området til de første brukerne av området og de samiske navnene i fjellområdet brukes fortsatt.

Grensen mellom Norge og Sverige ble fastsatt først på 1740-tallet, men samene har brukt grensefjellene i uminnelige tider.

DALEN BLIR KOLONISERT

Fra 1848 og inn mot 1860 skjedde det en innflytting av jordbrukere især fra Rana.

De kom over Saltfjellet med husdyr og flyttelass, og de fant brukbare boforhold ved Langvatnets bredder. Innflyttingen skjedde også fra bosetninger lenger ned i Langvassdalen som flyttet opp og opparbeidet gårdsbruk ved Langvatnet.

Det var vanskelige kår for småbrukere i dalførene sør om Saltfjellet, og ved Langvatnet kom det etter hvert 10 små bruk, som i tillegg til gårdsdriften livnærte seg med jakt og fiske. Ekstra inntekter fikk de også fra tømmerdrift og levering av ved som måtte fløtes ned vassdraget. De små brukene i dalen og ved Langvatnet hadde dårlige muligheter til å ha kontakt med omverdenen, bare en enkel sti gikk fra Sjønstå og opp mot nybyggerne i dalen.

Med årene ble interessen for de majestetiske grensefjellene større, og fotturister begynte å finne fram til dalen. En av gårdene ordnet egen fjellstue beregnet på fjellvandrere.

MALMFØRENDE LAG

I 1848 fant en same med navn Mons Petter noen fine glinsende steiner i ura på nordsiden av Langvatn. Han tok de med til kjøpmann Koch på Venset ved Fauske. Steinene ble først undersøkt av fagfolk nærmere 10 år senere. Da fjellets hemmelighet var avslørt ble det satt i gang flere geologiske undersøkelser og optimismen vokste.

Det ble gjort flere funn og prøvedrift kom etter hvert i gang. Behovet for å få malmen ut til markedet skapte behov for et bedre transportsystem.

Prøvedriften skjedde i flere omganger før avgjørelsen falt. Fra 1877 til 1878 ble det tatt ut 60 tonn til undersøkelse. I 1887 ble det tatt ut 100 tonn som ble sendt til Helsingborg. Året etter bestemte den

Et kart over Salten i 1892 forteller om helt andre transportmåter i denne landsdelen enn i dag. Her er den første jernbanestrekningen mot Sulitjelma, fra Sjønstå til Langvatn, tegnet inn.



svenske industrimannen Konsul Person seg for å sette igang med gruvedrift. Selskapet skulle komme til å hete «Aktiebolaget Sulitjelma Gruber». Konstituerende generalforsamling ble avholdt 10. januar 1891. Aksjekapitalen var i starten 2 millioner kroner.

Malmen hadde en strevsom reise for å nå det europeiske markedet før 1892. Den ble rodd nedover Langvatn, lastet over til kløv og ført forbi flågene og elvekanten. Malmen ble enda til i en periode i startfasen båret på sterke rygger en mil ned til kaia på Sjønstå. Hver sekk på 72 kg ble betalt med 4 kr for 10 km bæring. Ikke rart at behovet for en enklere transport ble utredet.

TRANSPORTSYSTEMET BLE TIL

Gården Sjønstå ble et knutepunkt for transporten mellom Langvassdalen og kysten. Herfra kunne en ekspedere malmen med båt over de to innsjøene til Finneide ved sjøkanten.

Den påtenkte sti/hesteveg som amtet ikke klarte å få inn på bevilgningsplanen ble nå høyaktuell, siden både bredde og

møteplasser ikke holdt mål. Stien ble i 1887 utvidet til en forbedret hesteveg på kort tid, med innsats fra dalens innbyggere og skjerperne fra prøvedrifta.

Allerede året etter måtte den ytterligere breddeutvides og med møteplasser, siden den også skulle brukes vinterstid med hest og slede. Det var rene karavener med hester som fraktet malm ned til omlastningsstedet på Sjønstå.

Parallelt med den raskt etablerte sti/hestevegen ble det vurdert en langsiktig transportløsning for malm når den framtidige malmproduksjonen kom igang.

Østerrikske fagfolk foreslo en kabelbane, og det ble utarbeidet et forslag mellom det første gruveområdet på Furuhaugen og til Setså i Saltdal, hvor det skulle anlegges et utskipningsanlegg.

Befaring ble foretatt, men det endte med skrinlegging, da terrengforholdene var svært kompliserte og befaringen nesten medførte en ulykke for de som deltok - de ble liggende værfaste opp i fjellet flere døgn.

I etterkant viste det seg at frakt av malm fra de mange gruvene høyt til fjells

kunne utnytte teknologien med frakt av malm til oppredningsverket. Gruvestedet fikk mange km med kabelbaner, og disse var i bruk fra 1892 til den siste ble tatt ut av bruk på 1970-tallet.

Hestetransportene med malm var bare en foreløpig løsning som ikke kunne strekke til når den ordinære gruve-driften kom i gang. En jernbane ble besluttet etablert på kortest mulig tid, og allerede i 1890 kom planarbeidet i gang.

STOR BERGVERKSINTERESSE

Rundt 1880 var det stor malmleting i hele Nordland, og kartleggingen av drivverdige forekomster skjøt fart. Flere gruve-samfunn kom i gang og optimismen var stor. Gruvearbeiderne flyttet fra anlegg til anlegg etter som driften varierte de ulike stedene. Til Sulitjelma kom det gruvearbeidere fra Senja og Salangen i Troms, fra Røros og Støren i Trøndelag og fra Ballangen, Rana og Vefsn i Nordland. Både fra Sverige og Finland kom det rallare med erfaring fra yrket. Også for nabobygdene i Saltenområdet ble gruvene en god inntektskilde, og flere fra primærnæringene gikk over til gruveindustrien i Sulitjelma.

Da de svenske interessentene kom igang med gruve-driften ved Langvatnet, ble en av de første gruvene oppkalt etter han som fant malmen, Mons Petter. Den første prøvelasten på 100 tonn ble skipet ut fra Finneid med båten «Gyda» fra Stavangerske DS sommeren 1887.

SULITJELMA GRUBER ETABLERT

A/B Sulitjelma gruber fikk bruksrett for all grunn staten eide ved Langvatn og i fjellområdet. Selskapet ble i praksis en enehersker for hele samfunnet med unntak av de små jordflekkene som nybyggerne hadde rettigheter til.

Moderne bergverksteknologi ble etter hvert tatt i bruk. Gruveselskapet ble et av de fremste her i landet når det gjaldt teknologi og oppredning, og de knyttet til seg ingeniører og fagfolk som var av landets beste på området.

Det kompliserte transportsystemet var den største vanskeligheten, og skulle følge selskapet helt til slutt.

Under etableringen av bedriften og de første årene etterpå kom det mange arbeidsfolk til gruvene til «Sulis», som stedet nå ble omtalt som. Mange knotet litt på svensk for å gi inntrykk av at de hadde erfaring som rallare. Det kunne bli lettere å få jobb da.

DEN ELDSTE JERNBANEN

Etter at hestevegen mellom Sjønstå og Langvatnet hadde vært i bruk et par år, kom bygging av en smalsporet jernbane igang. Den ble bygget etter en lav standard med kurver ned mot 50 m radius og 0,75 cm sporvidde. Største stigning var 1: 28 og hastighet max 20 km/t. Byggingen startet 4. mai 1891 med 10 mann fra utgangspunktet Sjønstå.

Store deler av arbeidsstokken fra gruveselskapet ble satt inn på dette arbeidet, og på litt over et år var strekningen Sjønstå til Forsen klar til bruk. Sommerstid ble malmen fraktet med båter på Langvatnet og omlastet like ovenfor Forsen. Omlastingsstedet var svært problematisk på grunn av sterk strøm i elva, og det ble kort tid etterpå bestemt å bygge banen videre opp til Hellarmo, der en rolig bukt nederst ved Langvatnet var mer praktisk å benytte.

Andre etappe av jernbanen startet noen få uker etter åpningen til Forsen, og ble gjort ferdig i september 1893. På det meste var de 200 arbeidere som jobbet på jernbaneanlegget, de fleste fra



gruveselskapet. Lokomotiver og vogner ble anskaffet, og mye av utstyret ble satt sammen/montert i Sulis. Også den store utbyggingen av infrastruktur langs nord- og østsiden av Langvatn tok til for fullt.

Hovedtransporten på jernbanen var malm i retning vestover og forsyninger som mat, byggevarer og utstyr oppover mot Sulis. Passasjerer fikk være med togene, men det var ingen bekvem reise på åpne vogner.

BOSETNINGEN

Malmen var rik og etterspurt, og stadig flere gruver ble satt i gang. Rundt de oppstartede gruvene ble det satt opp boliger til de ansatte og familiene deres. Husene var enkle, trange og trekkfulle. På grunn av lite tilgang på hus måtte familier som fikk tildelt leiligheter ta til seg losjerende, gjerne to per ledig seng, siden arbeiderne jobbet skift.

Hele samfunnet ble bygd ut med de nødvendige institusjoner og samfunns-goder. Folketallet økte i takt med gruve-driften. Det var konstant mangel på nok hus og leiligheter. Mange brakker ble bygd med en enkel standard. Gruvesel-

Etter at hestevegen mellom Sjønstå og Langvatnet hadde vært i bruk et par år kom bygging av en smalsporet jernbane igang. Byggingen startet 4. mai 1891, og på litt over et år var strekningen Sjønstå til Forsen klar til bruk. (Foto fra Nordlandsmuseet)

skapet kjøpte opp hus rundt om i Nord-Norge fra konkursbo og fra andre nedlagte gruvesamfunn. Disse husene fikk da gjerne navn etter hvor de kom fra. Der var blant annet hus som ble kalt Kåfjord (fra Finnmark), Kabelvåg (fra Lofoten) og Ripnes (ved Bodø).

Mangelen på hus preget samfunnet helt til midt på 1950-tallet. Boligstandarden var heller dårlig for gruvearbeiderfamiliene, mens funksjonærene og de med ledende stillinger hadde langt bedre husstandard.

Et resultat av boforholdene og trangboddheten var at barnedødeligheten i gruvesamfunnet var svært høy til langt ut i mellomkrigstiden. Dette vitner barnekirkegården ved Langvatnet om.

Det ble i løpet av få år etablert et samfunn som kunne dekke de fleste behovene til bedriften og innbyggerne, som sykehus, skole, kirke, elektrisitetsverk,

verksbutikk idrettsbaner, kirkegård. De fleste servicefunksjonene ble dekket gjennom fagfolk og håndverkere som gruveselskapet engasjerte.

Allerede i 1895 var det meste på plass, og arbeidsstokken økte sterkt.

DET PRIVATE GRUVESAMFUNNET

Gruveselskapet førte en hard justis over de som jobbet i samfunnet. Kom de på kant med regelverket ble de sendt avgårde til Finneide. Gruveselskapet hadde politimyndighet innenfor sitt område. De eide alt av hus og hadde egen butikk. De fikk innført et eget betalings-system med egne «mynter». Klokkas på Storkontoret var tidsbestemmende for samfunnet. Norsk tid ble gjort gjeldende først rundt 1920.

Verket fikk bygd en egen sykestue som tok seg av helsestellet. Relativt hyppige gruveulykker de første tiårene gjorde at sykehuset alltid hadde kirurger ansatt.

Det andre kraftverket som ble satt i drift i Nord-Norge ble satt opp i Sulitjelma, og de første arbeiderleilighetene som fikk innlagt strøm i 1895 var i Sulitjelma. Gruvesamfunnet eide både grunnen og folkene som jobbet for dem. Selv jorda kunne de ikke benytte uten tillatelse. Siden tilgangen til ferske matvarer var vanskelig, var det særlig barnefamilier som led.

Etter hvert fikk familier drive litt jordbruk med melkeproduksjon i form av en ku eller noen geiter. Det ble drevet slått på små jordflekker langt oppe i fjellsidene. I startfasen av drifta hadde gruveselskapet eget fjøs for å avhjelpe matsituasjonen.

ARBEIDERKAMP

Arbeidere fra store deler av landet kom til gruvebyen de første årene. Det var folk fra rundt om i landet samt rallare

især fra Sverige, men også fra Finland og Russland. Også radikale synspunkter kom til stedet med tilreisende agitatorer, men gruveselskapet fikk disse bortvist fra stedet. Arbeiderne ble nektet å organisere seg, og siden gruveselskapet eide all grunn fikk de ikke engang avholdt møter. Løsningen for å organisere seg var å gjøre det på isen på Langvatn, som verket ikke eide. Dette skjedde 7. januar 1907 med ca. 800 til stede på isen.

Hovedgrunnen til organiseringen var at verket skulle innføre et kontrollsystem med en nummerbrikke alle i gruvene skulle bære på seg under arbeidet. Dette ble omtalt som slavemerke. En spillefilm av denne hendelsen var klar høsten 2023.

Fagbevegelsen spilte en stor rolle især de første tiår etter opprettelsen. Det kom flere perioder med streiker og lockouter og konflikter. Særlig kjent ble episoden i 1918 da en militærnekter skulle hentes til avstraffelse. Krigsskip kom fra Trondheim og Harstad med rekrutter fra underoffiserskolen som skulle hente han. Arbeiderne slo ring om han, og han ble først tatt lang tid etterpå i Saltdal. Dette er kjent som Medbyaffæren.

Under de vanskelige 1930-årene med stor arbeidsløshet klarte ledelsen og fagforeningene å finne løsninger der flest mulig fikk arbeide. Gjennom opprettelsen av samarbeidsutvalg ble mange problemer i etterkrigstiden løst i fellesskap.

FRILUFTSLIVET OG IDRETT

Selv om arbeidet i gruvene var tungt, ble det sosiale livet etter hvert rikt med mange muligheter til å utfolde seg. Det ble startet sangkor og flere musikkorps. Enda til var det en tid også et symfoniensemble der. Idrettslaget Malm ble startet i mars 1892, og første skirenn avviklet sist i mars samme år. Senere kom det flere



mindre idrettslag, og de fleste hadde skisport som hovedaktivitet. Sulitjelma ble kalt for Nord-Norges Kongsberg siden det var mange gode skihoppere og kombinertløpere fra gruvebyen. Da arbeiderne dannet eget idrettsforbund var Sulitjelma tidlig ute med stor aktivitet innen turn, friidrett og skisport. Etter krigen ble idretten der kjent på landsbasis.

Ski var vel så mye et fremkomstmiddel som et redskap i fritiden. Med de mange høyfjellsgruvene og lange vintre var ski nødvendig for å komme seg fra sted til sted.

Ellers så gruveselskapet velvillig på at arbeidere og funksjonærer brukte naturen innenfor eiendomsområdet deres. Dette var kanskje mest av hensyn til folkehelsen, da verkets smeltehytte var en sterk forurensner fra starten i 1895. Allerede tidlig kom det opp små hytter i fjellheimen som ble brukt i helger både vinter og sommer. Arbeiderne hadde gjerne små plankehytter, mens de mer velstående hadde påkostede hytter av tømmer. På fjellet kom forskjellen mellom rik og

Industrisamfunnet Sulitjelma ble etablert i 1891 langt inne i den nordlandske ødemarken. Her et bilde fra 1895-96. (Foto fra Nordlandsmuseet)

fattig mindre i forgrunnen, og det var en mer gemyttlig atmosfære. Interessen for fjellet og naturen var felles, og Sulitjelma turistforening ble på 1930-tallet en viktig aktør for friluftslivet i dalen.

LANDETS NEST STØRSTE

I 1918 var Sulitjelma gruver den nest største arbeidsplassen i Norge etter Borregaard i Sarpsborg. Rundt 1800 personer var ansatt av selskapet, og det var arbeidere fra store deler av landet samt en god del utenlandske innvandrere. Bedriften hadde stor betydning for alle kommunene omkring, og på det meste kom rundt 60 % av skatteinntektene til Fauske kommune fra Sulitjelma.

Da arbeidsstokken var på det største, var det også mange kvinner i arbeid. De fleste arbeidet i trekkfulle lokaler på vaskeriet med å sortere og rense malmen. Dette var en av de kaldeste jobbene, og mange slet med helsen etter noen år med hendene i iskaldt vann.



Etter at gruveselskapet i Sulitjelma i 1912 fikk kjøpt to av brospennene fra den gamle jernbanebrua ved Minnesund, ble jernbanen forlenget frem til smeltehytta. (Foto fra Nordlandsmuseet)

BRUSPENN FRA MINNESUND

I 1912 kom arbeidet igang. Det var krig ute i verden og tilgang på stål var vanskelig. Gruveselskapet fikk kjøpt to av brospennene fra den gamle jernbanebrua ved Minnesund. De ble fraktet nordover i biter og satt opp igjen høsten 1914. Banen ble samtidig med forlengelsen bygd til en noe bedre standard med sporbredde på 1067 mm. Dermed kunne det kjøres tynge tog på linjen, og det ble lettere å holde vintertrafikken igang.

Den nedre gamle strekningen ble både breddeutvidet, og noen av de skarpeste kurvene ble eliminert. Offisiell åpning av den nye forlengede banestrekningen var 22. juli 1915. Med denne utvidelsen forsvant båttrafikken på Langvatnet.

Etter at banen var forsterket kom det to nye kraftigere lokomotiv i deler, og disse ble montert sammen i den nye lokstallen. De to lokomotivene fikk navnene Saulo og Sulitjelma etter de kjente fjellene ved riksgrensen.

TRANSPORTEN PÅ ØVERVATN

Øvervatn var en viktig transportåre mellom oppstarten i 1887 og 1956. Under første verdenskrig var det stort behov for å få fraktet malm mellom Sjønstå og Finneid. Vinteren 1916/17 var hard med sterk kulde, og isbryteren klarte ikke å holde råka åpen helt fram til kaianlegget på Sjønstå.

Da ble det gjort et spesielt tiltak. Ledig skinnemateriell fra tertiærbanen som nettopp da ble ombygd til breiere spor var ledig. Skinnene ble lagt ut på isen fra



Under første verdenskrig var det stort behov for få fraktet ut malm, men vinteren 1916/17 klarte ikke isbryteren å holde råka åpen helt fram til kaianlegget på Sjønstå. Da ble ledig skinnemateriell lagt ut på isen fra kaiområdet på Sjønstå og helt fram til der isbryteren klarte å holde åpent. Dermed klarte de å ekspedere gods og malm. Dette er et av de tre kjente tilfellene der isen har vært fundament til en jernbane. De to andre er i Sibir. (Foto fra Nordlandsmuseet)

kaiområdet på Sjønstå og helt fram til der isbryteren klarte å holde åpent. Dermed klarte de å ekspedere gods og malm, og i løpet av vinteren ble over 600 tonn omlastet ved iskanten. Da mildværet senere satte inn, ble det litt travelt med å rive skinnene. Dette er et av de tre tilfellene der isen har vært fundament til en jernbane. De to andre er i Sibir.

Transporten på Nervatn og Øvervatn var det siste leddet til vanns som ble fjernet på strekningen mellom Sulitjelma og utskipningsanlegget. Fra gruvedriftens start hadde transporten gått med båt eller på is før den nådde utskipningshavn på Finneid. Det ble bygd en kjøreveg fra Finneid til Gjemgangstrømmen allerede midt på 1890-tallet. Dette var for en stor del for å hjelpe trafikken siden isen på Nervatn vanligvis var langt dårligere på grunn av strøm og dybdeforholdene. Båtleia gjennom strømmen ble utdypet og merket med staker og fyrlykter allerede før 1900.

Sommerstid gikk dampbåtene mellom Finneidkaia og Sjønstå. Båtene hadde prammer med kis på slep, og i helgene gjerne «Folkepramma» som ofte var fylt til randen med passasjerer.

Slepebåtene hadde navn etter et ikke ukjent fjell. De het «Sulitjelma 1,2,3» osv. De var i bruk fra 1892 og til 1956. Båt nr. 3 hadde forsterket skrog, kraftig dampmaskin og hadde funksjon som isbryter. I alt syv dampbåter var i gruveselskapets tjeneste gjennom driftsperioden.

Vinterstid gikk trafikken på isen med hest og slede de første årene og med biltrafikk de senere årene. Båtene hadde til oppgave å holde råk fram til Sjønstå utover høsten.

Ved strømmen mellom de to vannene var det båtslipp og opplagsplass for båtene. Der ble også alt vedlikehold av båtmateriell utført. Dette var det eneste skipsverftet i Nord-Norge som var plassert i ferskvann.

De årene isforholdene var særlig van-

TRANSPORT PÅ LANGVATNET

Allerede før gruvedriften startet for fullt ble det etablert et fraktsystem på Langvatn. Det ble bygd båter, både egenproduserte og ved montering av de som ble levert i deler. Det ble murt opp steinkai der det var behov for det og dampkraner for lasting og lossing.

Vinterstid ble båtene satt på land, og transporten kunne etter noen uker gå på isen med hest og slede. Langvatnet fungerte som transportåre for gruveselskapet både sommer og vinter fra 1887 til 1915.

Den smalsporete tertiærbanen hadde dårlig standard og upraktisk 750 millimeters sporvidde. Ønsket om å få færre omlastinger av malm og varer gjorde at planene for en forlengelse fra endepunktet på Hellarmo til smeltehytta i Fagerli, der kobberbarrene ble produsert, var stort. Det gjensto å bygge 11 km langs bratt sideterreng fram til smelteverket.



Sulitjelma var avhengig av å få varer og produkter inn og ut via båt/isveg helt til jernbanen var forlenget for andre gang i 1956. Her Sulis 3 på Langevatn mellom 1900 og 1910. Den gikk senere mellom Finneid og Skjønstå. (Foto fra Nordlandsmuseet, kart fra Vassdragsvesenets isvegkontor)



Da arbeidere skulle ha helgefri i 1960 var det transport i varehenger på isen på Øvervatn. (Foto fra Nordlandsmuseet)

skelige ble det gjort forsøk på å sprengne råk for å få båtene fram til kaia på Sjønstå. Filmopptak ble vist på kinolerreter i hele landet som innslag under «Filmmagasinet». Effekten av sprengningene var liten og isen frøs fort til igjen.

Påsken før den nye banestrekningen ble tatt i bruk skjedde det en tragisk ulykke på isen like ved Sjønstå. En drosje som kjørte to damer mellom Finneid og til togavgang på Sjønstå kjørte gjennom isen like ved kaia. Sjåføren berget seg, men begge passasjerene omkom.

KRIGSÅRENE

I løpet av krigsårene ble produksjonene i gruvene opprettholdt, og ledelsen klarte å holde krigsmakten unna produksjonsleddene. Det var hele tiden tyske vaktmannskaper til stede i gruvebyen. De hadde stasjonsingssted i Fauske og Bodø.

Området fra Sulitjelma til Balvatn ble patruljert især vinterstid for å kontrollere grensetrafikken. Inne i gruvene turte ingen tyskere å sette sine bein av frykt for uønskede hendelser.

Da freden kom, hadde driftsledelsen styrt unna påleggene om produksjon og lagret store mengder malm i gruve-

gangene. Dette kom godt med de første årene etter krigen da prisene var gode.

DE TO SMELTEVERKENE

Allerede i 1893 startet arbeidet med å bygge et kobbersmelteverk i Fagerli like ved Balmifossen. Det ble tatt i bruk i 1895 og var i drift til februar 1919. På de årene ble mye av skogen i nærheten hugget ned for å holde fyr i ovnene. Røyken fra pipene hadde ødelagt mye av vegetasjonen langs Langvatnet.

Det neste smelteverket ble satt opp på Sandnes like nedenfor flotasjonanlegget. Det var et av de mest moderne i sin tid og brukte elektrisitet til smelteprosessen. Det kom i gang i 1929 og var i bruk til 1986, da det ble lagt ned. Miljøhensyn var en av grunnene til at stansen, da nærmere 10 % av landets svovelutslipp kom fra dette verket.

FOLKEAVSTEMNING OM VEG

Transportmateriellet var nokså nedslitt etter krigen. Et tungvint transportsystem med flere omlastinger og avhengighet av is på Øvervatn gjorde transportkostnadene store. Det ble derfor avholdt avstemning om jernbanen skulle forlenges til utskipningskaia på Finneid eller

om det skulle bygges veg mellom Finneid og Sulitjelma. Det ble flertall for å forlenge jernbanen, og dette ble satt i verk med oppstartning av tre store tunneler, Sjønståfjell, Hårskolten og Grønnlifjell. I ettertid ser vi at det nok var mange av de som hadde sin arbeidsplass i transportsystemet som støttet jernbanealternativet.

Fritt bilsalg kom ikke før i 1960. Etter det kom stemningen til å endre seg. Arbeiderne i Sulitjelma hadde brukbar inntekt i etterkrigstiden, og bilforhandlere i Nordland hentet inn gode inntekter fra Sulis. Med knapt 12 km lokalveg ved Langvatn og 20 km sommeråpen veg innover fjellet var det bare 60 meter veg pr bil frem til lokalveiene ble knyttet til resten av landet.

SISTE BYGGETRINN JERNBANE

28. mai 1952 vedtok Stortinget mot 14 stemmer å bygge jernbane fra Sulitjelma til Finneid. Høsten 1952 startet arbeidet med å knytte Sulisbanen sammen med Nordlandsbanen, som var under bygging mellom Lønsdal og Bodø.

At jernbanen ble valgt kom mest av folkeavstemningen, men også fordi Marshallhjelpen medførte at banealternativet kom gunstigst ut.

Arbeidet startet med driving av de tre tunnelene på ialt 7,5 km mellom Sjønståfossen og Moen i Vatnbygda og videre ned til Finneid. Arbeidet gikk greit framover og banen ble ferdig i god tid før åpningen. Første tog kjørte strekningen allerede 20. desember 1956. Høytidelig åpning ble 14 juli 1957 av daværende kronprins Olav. Dermed var det en helhetlig transportkjede fra gruve og smeltehytte til industrikai for lastning på båt.

Det var i utgangspunktet tenkt at Sulitjelmabanen skulle ha samme sporvidde som NSB, men dette lot seg ikke gjennomføre. Siden de to banene møtte hverandre ble overgangen ikke så lett som ønsket. Passasjerer fra Sulis måtte til Fauske for videre togreise.

Like før åpningen fikk togstasjonene på Sulisbanen nye navn, slik at det ikke skulle bli misforståelser for det felles billettopplegget. Blant annet ble Furulund til Sulitjelma stasjon og Sandnes til Lomi stasjon.

FRA BANE TIL VEG

Jernbanen ble knapt nok ferdig før utviklingen gjorde den gammeldags. Norge holdt igjen privatbilismen under gjenoppbyggingen av landet etter krigen.



En siste inspeksjonstur med dresin før anleggs-maskinene gikk i gang i 1972. (Foto: Bjørn Fuhre)

bussen kom bussen for langt ut på kanten og veltet. Ingen ble alvorlig skadet, men det var en påminnelse om at standarden på den gamle vegen mellom husene i Sulis var dårlig.

SPARTE TRANSPORTUTGIFTER

Gruveselskapet beregnet selv at transportkostnaden ville reduseres fra 33 til 13 kroner pr. tonn malm ved å gå fra tog til lastebiltransport. Det var derfor høyst forståelig at selskapet arbeidet iherdig for å få veg til omverdenen, og å framskyve dette.

I 1971 vedtok Stortinget at Sulisvegen skulle bygges i perioden 1971-1975 mot at Sulitjelma gruber forskutterte 20 millioner kroner. Vegen skulle følge banens trasé, og staten overtok vederlagsfritt Sulisbanens arealer.

Det var selvfølgelig tidsbesparende at grunnen var tilgjengelig fra starten slik at grunnerverv var unødvendig. Vegens lengde ble 36 kilometer med 12 bruer og 9 kilometer tunnel, og planeringsbredden var 6 meter. Byggeplanen ble utarbeidet av en konsulent, og kostnaden var beregnet til 60 millioner kroner.

GODT PLANLAGT

I god tid før anleggsarbeidet startet, ble det utarbeidet en informasjonsbrosjyre om anleggsarbeidet, og hva dette ville bety for transport og reiser til og fra Sulitjelma. Dette ble utdypet på et stort folkemøte i Folkets Hus. Det ble naturlig nok avtalt nær kontakt mellom Sulisbanen/Sulitjelma Gruber og Vegvesenet om disponering av banesporet og også

Industri og arbeidsliv ble prioritert. I planene for det moderne Norge ble det lagt opp til at alle steder over 800 mennesker skulle ha vegforbindelse. Sulis hadde på dette tidspunkt noe over 3000 mennesker.

Da bilsalget i Norge ble fritt, så bilforhandlere i Salten store muligheter i Sulitjelma, og de var ofte på salgsrunder der. Mange der hadde tjent godt utover på 1950-tallet, og det var lite å bruke pengene på oppe i fjellheimen. Mange nye biler hadde dukket opp. Jernbanen hadde før 1960 fraktet biler opp ved å heise de inn på vogner. Nå måtte de lage påkjøringsramper både ved Lomi stasjon og endestasjonen på Finneide. Disse ble stadig mer benyttet, og personbilparken økte kraftig.

I forbindelse med at lokalveien gjennom tettstedet skulle overføres til fylket ble en ny buss fraktet opp. Stedets bussjåfør var ikke vant med så store busser, og fikk problem på åpningsturen. Med hele kommune- og fylkesadministrasjonen i

Bare fra 24. juli til 14. august 1972 var det full stans i malmtrafikken ut fra Sulitjelma. Jernbanesporet ble da revet og den kommende vegen bygd opp. (Foto: Bjørn Fuhre)

om skiftopplegg på anlegget. Sulisfolket var meget begeistret over at arbeidet med vegen skulle starte, og det framkom lite kritikk av arbeidsopplegget.

Under anleggstida var det heller ikke kritikk av anleggsdrifta fra Sulisfolket. Dette hadde også sammenheng med svært lite forsinkelser på Sulisbanen i anleggsperioden fram til 23. juli 1972 da sporet ble revet.

ANLEGGSDRIFT I 1971-1972

Vegvesenet startet anleggsarbeidet 2. juli 1971, først med massetransport og bru-bygging for å skape en kjørbare 3,5 meter bred anleggsvei. Trafikken skulle gå på jernbanen ett år til, mens 13 nisjer ble drevet i de tre lengste tunneler til framtidige møteplasser. Disse ble drevet på nattskift, da personbefordringen og verkets produkttransport foregikk på dagtid. Persontransport med busser og gods-transport ble lagt opp i samarbeid med Saltens Bilruter, skolemyndighetene og befolkningen i Sulitjelma.

Arbeidsopplegget for Vegvesenet var tunnelarbeid om vinteren og utedrift om sommeren. Arbeidere som ikke hadde vært i tunnel før, gikk inn i tunnelskiftene. Bare tre arbeidere arbeidet ute i dagen på vinteren med sprengningsarbeid.

Tunnelutstrossinga ble på 9000 meter og krevde 2000 salver. Salvene måtte gå på samme tid i de tre lengste tunnelene av hensyn til busspersontrafikken. Tunneldrifta var avhengig av at naturlig ventilasjon var tilfredsstillende. Derfor ble



de to skiftene hver natt lagt opp romslig, slik at det var mulig å få en salve pr. skift selv om utluftinga gikk langsomt.

Kun fra 24. juli til 14. august 1972, mens jernbanesporet ble revet og den kommende vegen bygd opp, var det full stans i malmtrafikken ut fra Sulitjelma. Personbefordringen ble da utført med et Cessna sjøfly.

STRENGE RESTRIKSJONER

Anleggsarbeidet før sporet ble revet var basert på strenge krav og restriksjoner fra A/S Sulitjelma Gruber. Det var særlig sprengning langs det sårbare sporet som var mest krevende. I startperioden forårsaket en salve et 10 timers stopp i jernbanedriften. Etter hvert gikk disse arbeidene uten store problemer. I anleggsperioden fra 2. juli 1971 til det siste toget gikk fra Sulitjelma 23. juli 1972 ble Sulisbanen bare forsinket med 30 timer og 20 minutter, et meget godt resultat og godt innenfor Stortingets krav.



I anleggsperioden fra juli 1971 til det siste toget gikk fra Sulitjelma 23. juli 1972 ble trafikken på Sulisbanen bare forsinket med 30 timer og 20 minutter. Her et av de siste biltogene. (Foto: Bjørn Fuhre)

Før rivingen av selve jernbanesporet hadde Vegvesenet konstruert en slede som presset svillene ned og frigjorde skinnene. Et meget effektivt redskap! Den ble tatt i bruk 24. juli, 13. august var vegen etablert, og den 14. august ble biltrafikk tillatt. Anleggsarbeidet da skinnene var borte, ble et vanlig vegarbeid.

Kravet i Stortingsproposisjonen hadde vært at vegen innen 1975 var åpen for 10 tonns aksellast. I teleløsningen våren 1973 brøt vegen fullstendig sammen og ble stort sett stengt i tre uker. Bare nødvendig transport ble tillatt. Sjøførerne i Saltens Bil hadde svært krevende bussturer i denne perioden. Men vegen ble utbedret og kravet ivaretatt.

LAV KOSTNAD

Samlet kostnad kom (i 1975) kun ut med 3725 kroner pr. meter av 8 km tunnel, og

951 pr. meter av 28 km veg i dagen, samlet 56 millioner kroner. Det er en utrolig lav kostnad sett i forhold til den situasjonen arbeidet foregikk under.

Hovedgrunnen til at anlegget gikk godt, som resulterte i lav kostnad, var en særdeles god og erfaren arbeidsstokk som velvillig arbeidet nødvendige skiftopplegg. Et forhold som bidro til det gode resultatet, var at hele anleggsadministrasjonen fra starten ble stasjonert på anlegget. Dette ga en stor mulighet for kort veg for samarbeid, samtidig som det ga gode muligheter for læring for alle parter.

For å utvide kontakten utover arbeidstida ble det våren 1972 dannet et fotballag påmeldt bedriftsklassen for indre Salten. Det skal sies at laget lå mer på nedre del av tabellen enn på toppen, men både de aktive på banen og ikke minst tilskuerne langs banen hadde uforglemmelige

Sulitjelmavegen som kom i 1972 der hvor Sulitjelmabanen tidligere hadde gått, knyttet industrisamfunnet til omverdenen på en helt ny måte. Bildet er tatt ved Grønli, ca. 30 kilometer fra Fauske. (Foto: Torstein Hansen)



stunder i uforlignelige kamper. En annen aktivitet som bidro til trivsel på arbeidsplassen, var de årlige anleggsgfester/julebord som ble arrangert fra høsten 1971. Alle som arbeidet på anlegget kunne delta med sin bedre halvdel. Dette var også tiltak/innslag som ble satt stor pris på.

Hva skulle vært gjort annerledes, slik vi tenker 50 år etter? Vi kunne ha bygd høyere vegstandard, tatt vare på en del bygninger, for eksempel Sjønstå stasjon, tatt vare på jernbaneutstyr, og hatt en stor markering av vegåpning/banenedlegging.

EN SLUTTBEMERKNING

Gruvedriften i Sulitjelma varte i 104 år. Den første perioden under svensk eierskap. Fra 1937 kom eierskapet på norske hender samtidig som Kong Haakon 7 besøkte stedet. I 1983 overtok staten eierskapet, og i juli 1991 ble gruvene nedlagt.

Gruvegangene i Sulitjelmafjellene utgjør til sammen omkring 1300 kilometer. Det tilsvarer omtrent avstanden mellom Horten og Sulitjelma.

I en stille bortgjemt dal med noen få innbyggere og reinflokker som søkte ned hver vår, skjedde det en kraftig vekst på relativt kort tid. Stedet fikk etter hvert 3500 innbyggere, og gruva tilførte stedet og distriktet omkring velstand.

Etter nedlegging av gruvevirksomheten har folketallet gått gradvis nedover. Det bor idag mellom 400 og 500 personer der, i stor grad eldre mennesker.

Stedet produserer fortsatt store mengder elektrisitet, og som vintersportssted fungerer det bra. Men fjellene inneholder fortsatt store rikdommer som verden etterspør. Kanskje kan malmen i fjellene nok en gang komme til nytte.

FAKTA:

Malmen i Sulitjelma er 450 millioner år gammel

Gruvens driftsperiode: 1887-1991

Produkt: 25 millioner tonn råmalm, videreforedlet til 460.000 tonn kobber, 280 tonn sølv og 3,7 tonn gull. Malmen inneholdt også svovel og sink

KILDER:

1. Amtsprotokoller for Nordland 1880-1897
2. Bygdebok Skjerstad. Bostetning i Langvassdalen
3. Sulisavisa.no. Folk og ferdsel i Langvassdalen
- 4; Filmen «Vei i Jernbanesporet» på NRK TV. 6. januar 1973 (fortsett tilgjengelig på nrk.no)