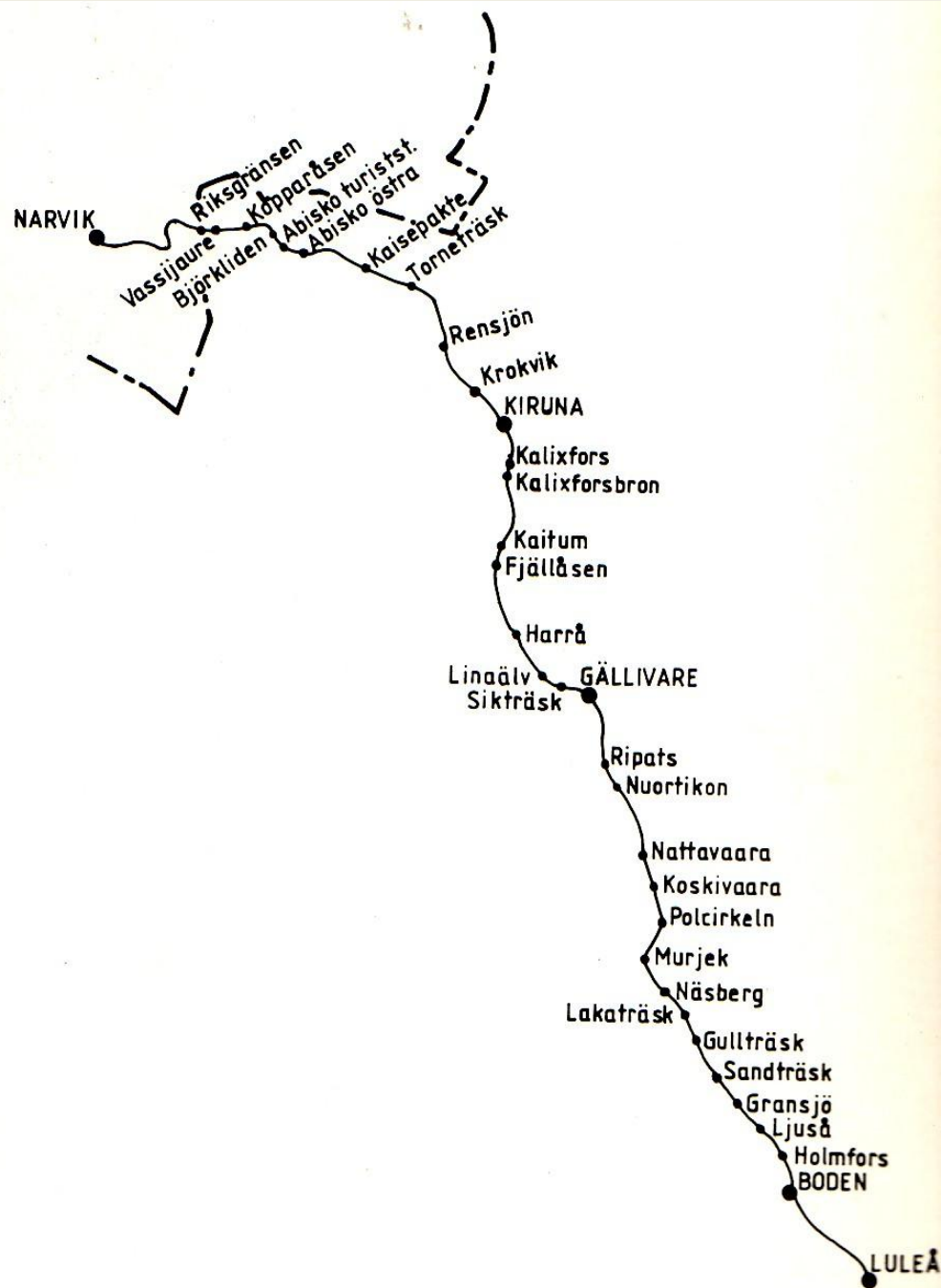




Den otillgängliga malmen

Att få ut den malm som finns i de nästan obebodda fjälltrakterna i Lappland, har varit ett problem sedan början på 1600-talet. Namn på platser som Nasafjäll, Svappavaara och Sjangeli manar fram bilder av rajder med renforor över fällen och forsbåtar fullastade med malm i farlig färd nerför älvarna. Men även från Luossavaara och Kirunavaara forslades något 100-tal ton malm med ren till Kengis under 1700- och 1800-talen.

Malmfyndigheterna i Gällivareområdet hade varit kända sedan 1600-talet, men i mitten på 1700-talet blev det ekonomiskt möjligt att ta ut malmen till kusten.

“The Gellivare Company Ltd” bildades 1864. Engelskt kapital skulle nu förverkliga den transportväg som redan projekterats. Järnväg skulle byggas till Storbacken vid Lule älv och där skulle omlastning ske till pråmar. Forsarna vid Ede och Heden skulle kringgås med kanaler. En konkurs gjorde slut på planerna och projektet fick leva kvar i historien som “Engelska kanalen”.

Under tiden 1868 till 1882 var gruvdrifen blygsam av bolaget **“The new Gellivare Company Ltd”**.

UNION POSTALE UNIVERSELLE
GREAT BRITAIN & IRELAND
GRANDE BRETAGNE ET IRLANDE

THE ADDRESS ONLY TO BE WRITTEN ON THIS SIDE.



Messrs The Gellivara Co

Lulea

Den otillgängliga malmen

“The Swedish and Norwegian Railway Company”

som fick ta över planerna och påbörja byggande av malmбанan åren 1883-1889. Det engelska bolaget hann före konkursen bygga från Luleå till 20 km norr om Gällivare och 23 km banvall från hamnen i Ofoten (Narvik). Pengarna tog slut och järnvägsbyggandet var stilla nästan i nio år.

I mitten av 1898 kunde svenska och norska staten samt LKAB köpa bolaget och ta över planerna och påbörja byggandet av järnväg från malmfälten till Ofoten.

Banbygget Luleå-Gällivare 1883-1889

Luleå-Notviken-Gammelstad-Sunderbyn-Sävast-Boden-
Holmfors-Ljuså-Gransjö-Sandträsk-
Gullträsk-Lakartäsk-Näsberg-Murjek-Polcirkeln-Koskivara-
Nattavaara-Nouritkon-Ripats-Gällivare



Luleå stationshus byggd 1889, foto ca 1898

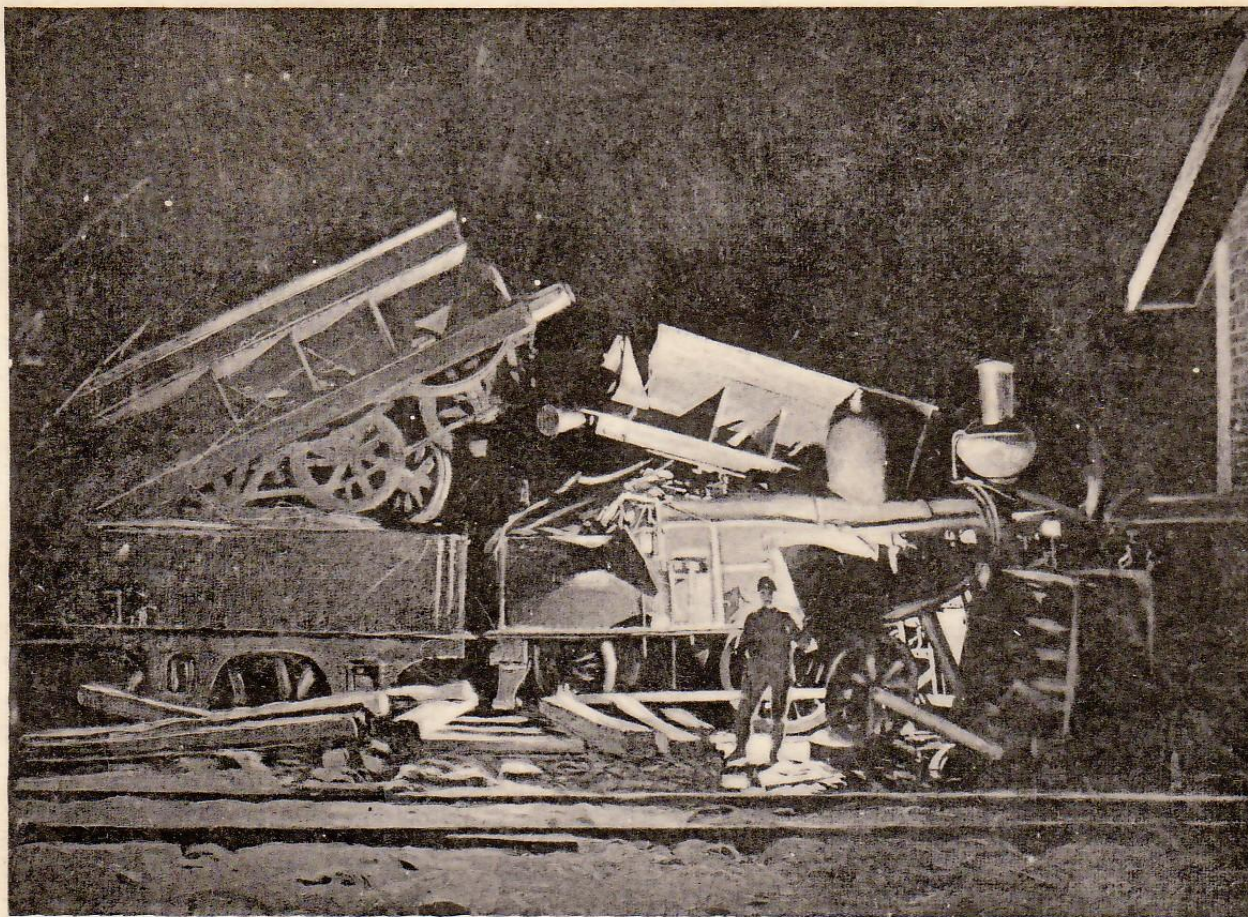


Luleå stationshus 1950, putsad 1921



Polcirkeln stationshus byggd 1888, nu riven

Kortet ca 1910



A. E.

Tågsammanstötningen vid Nattavara station 19-11. 00.

Åttor d. 6-9-02. ~ Var god
utbytt detta mot Antarna
Hållningar, Mayas balle!

Tågkrock vid Nattavaara station år 1900

Järnvägen kom till Nattavaara 1887



Gällivare stationshus byggt 1893 med väntsal

Boden, Stationen.



Bodens stationshus byggt 1894

Malmbergets Järnvägsstation.



Malmbergets stationshus byggt 1894, är i dag rivet



Malmberget kåkstaden, ca 1901



Koskullskulle stationshus byggt 1898, sålt och flyttat



Koskullskulle 1900, Rallare med slägga och borr



Nautanen koppargruva 1901-1908 i dag nästan inget kvar

BREFKORT.
Carte Postale.

(ADRESSEN ANBRINGAS Å DENNA SIDA.)



Hej från Siden
Nautanen

Nautanen
(mars -04
jan -09)

BD/L

Import.

Ovanligt brefkort till Nautanen 1904



Malmberget, infart till gruvan, se träställningarna inför elektrifieringen



Kalixfors. Stationen.
BARDACH FOTO



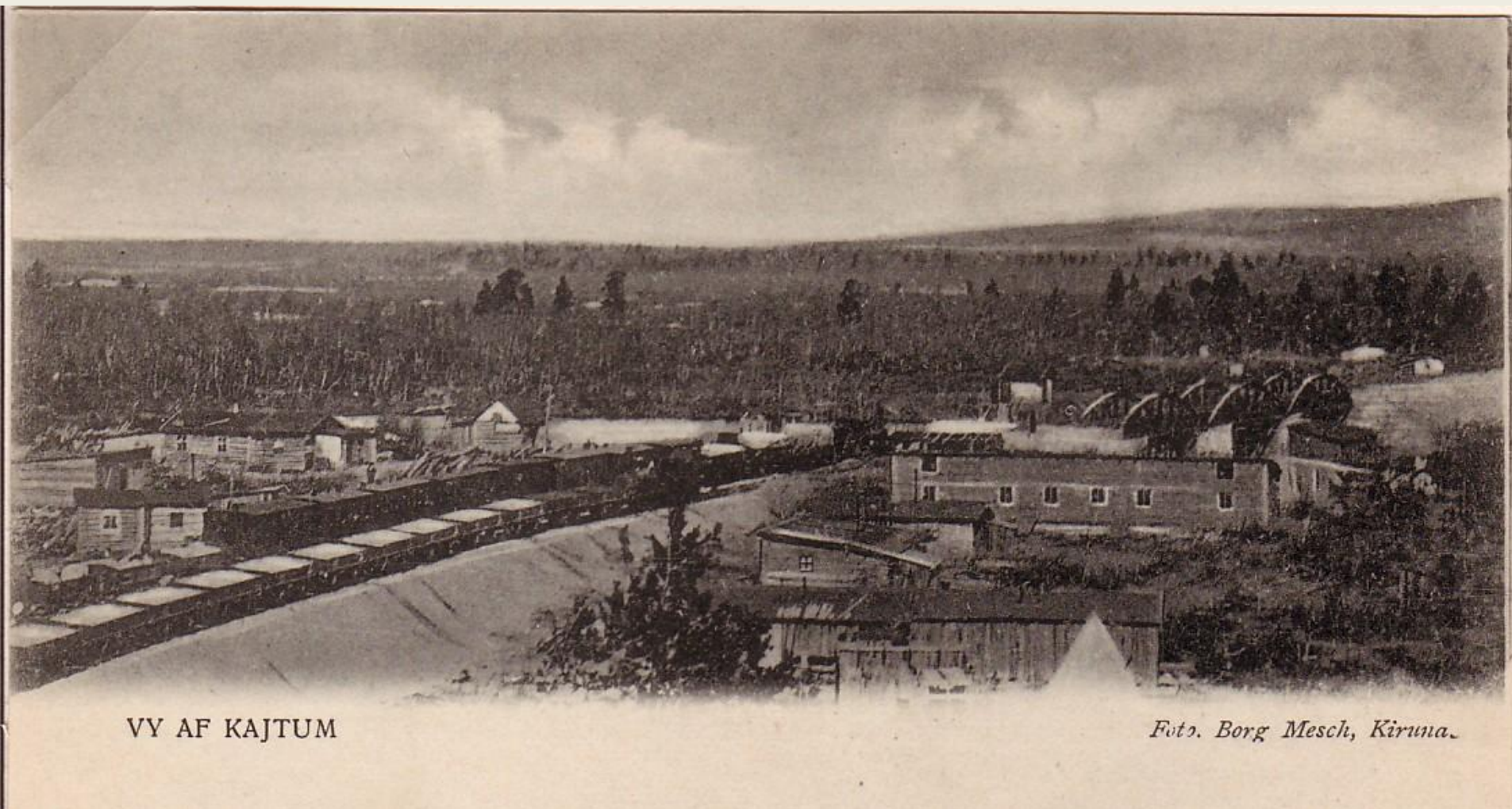
Kalixfors stationshus byggt 1902

Bilden taget 1905

På sommaren år 1900 pågick arbetet med grusning av riksgränsbanan för full fart och i grusgroparna vid Kajtum- och Kalixälvarna arbetades det natt och dag. Men de löner som betalades var usla då man betänker vilket blodslit arbetarna måste prestera.

En vacker dag gick också arbetarna fram med en begäran om en förhöjning av 30 öre pr vagn i groopen vid Kajtum och 15 öres förhöjning på tippen. Det blev blankt avslag.

Då utbröt strejk. Därefter bildades den första fackföreningen år 1900 –Järnvägsbyggnadsarbetarefackföreningen.



Kajtum 1902

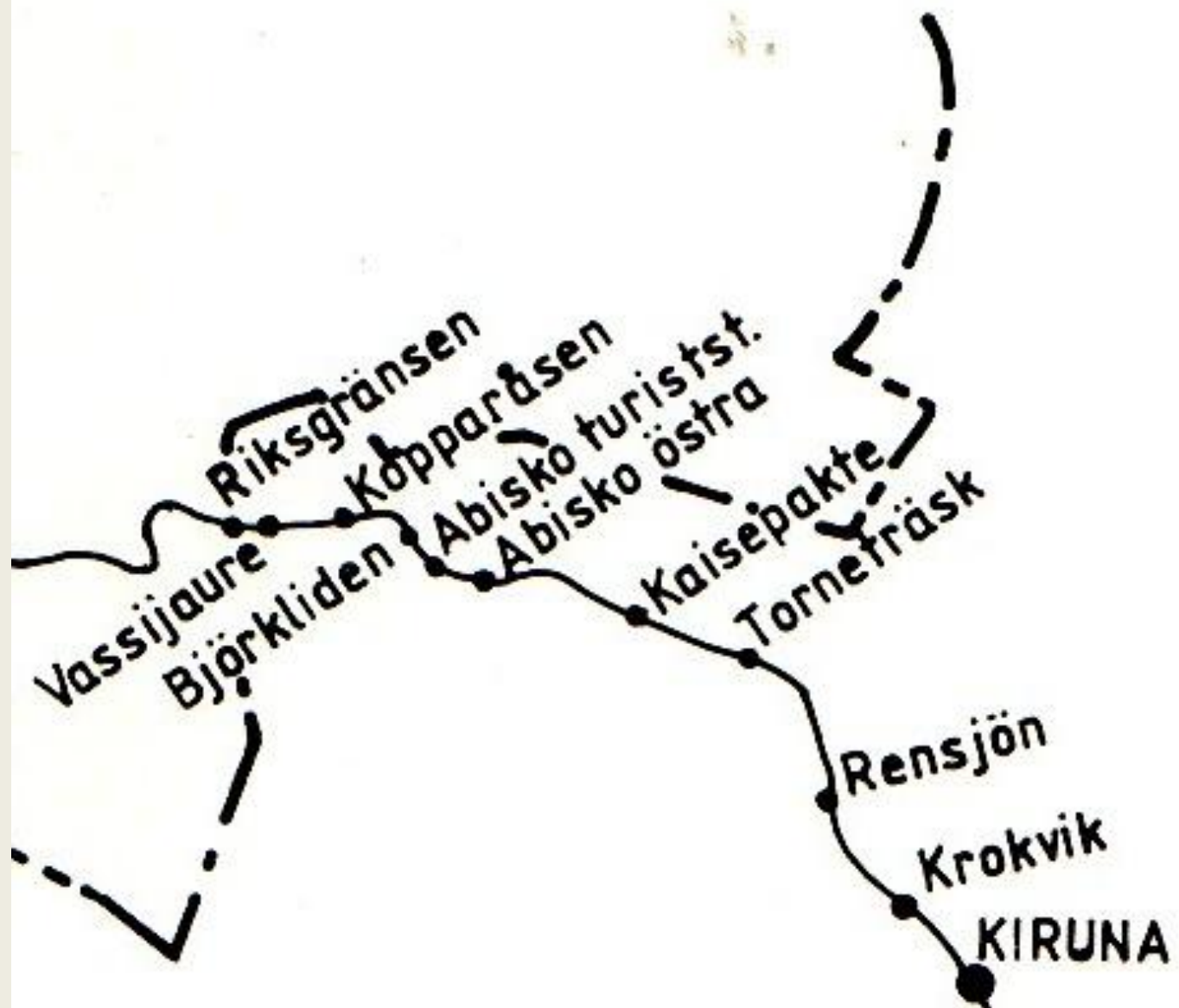


Kiruna stationshus byggt 1900, brann ner 1915



Järnvägsstationen i Kiruna.

Kiruna det nybyggda stationshuset 1916





HELSNING FRÅN HÖGA NORD,
FRÅN MIDNATTSSOLENS LAND!

Banbyggnaden Gellivare—Riksgränsen.

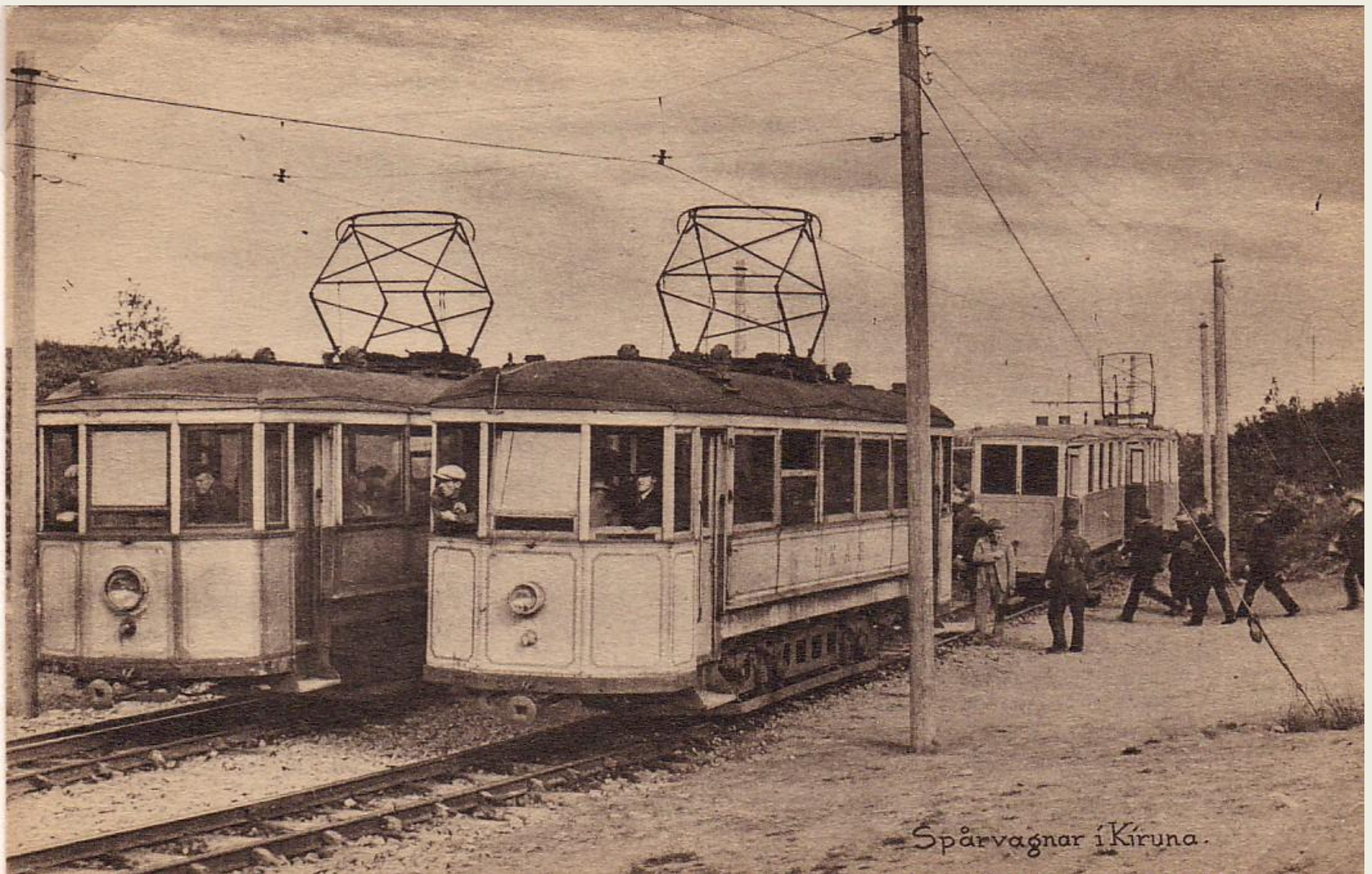
Fotografen H. Herr O. Silfverling



1902

Gnarps

Helsingland



Kiruna spårväg 1907-1958



Midsommarnatten på Kirunavaara 1901



Abisko Järnvägsstation.

**Abisko stationshus byggt 1911, med transformatorstation
El från Porjus 50kV omvandlas till 16000V**



Rälstippen vid Homojokk.

Rälstippen vid Homojokk

Riksgränsen i maj med Vassitjåkko t. v. (1412 ö. h.).
X Drifvan 9 meter djup.



Riksgränsen 1904, nio meter snö vid X



Riksgränsen 22 April 1902.

Riksgränsen 1902 – husen inte helt
färdiga inför invigningen 1903



GELLIVARE—RIKSGRÄNSBANANS INVIGNING OCH DE KUNGLIGAS BESÖK.

*De kungliga besöken
närvarar på järnvägsbanan.
Hälsningar till er alla.
Sven Arvidson. Förlag: Henny Tegström & C:o, Luleå.*

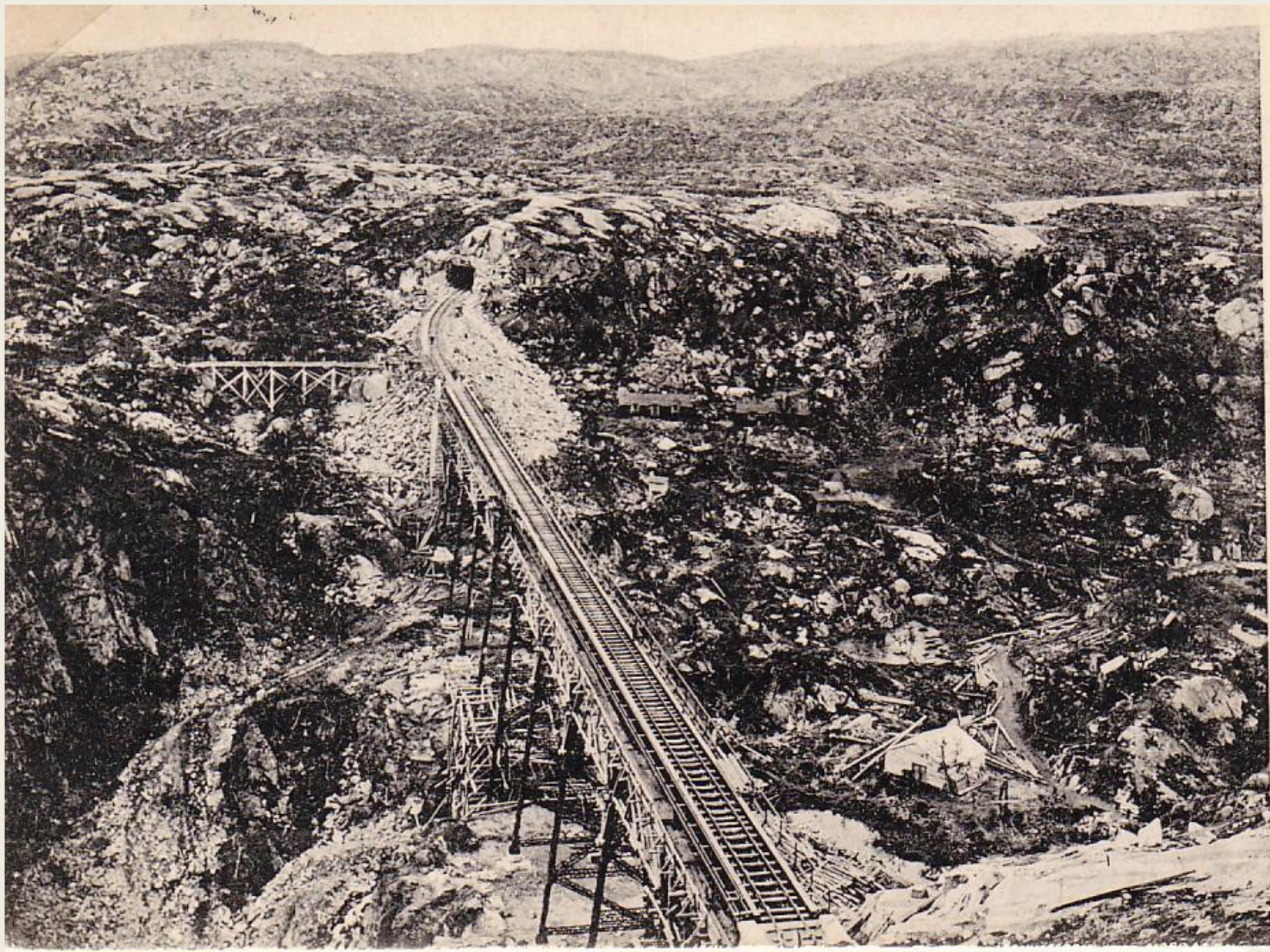
Riksgränsen 14 juli 1903, de kungliga på väg till invigningen



RÄSLÄGGNING AF OFOTENBANAN.

VÄRLDENS NORDLIGASTE JÄRNVÄG.

Ofotbanan, räsläggning 1900



JERNVÄGSBRON OCH TUNNELN VID NORDALEN, OFOTEN-
BANAN.

*Kirunaavara, ett helt berg af
järn, om 10 dag. kl. 10 f.m. Ått
Foto. Borg Mesch, Kiruna.*

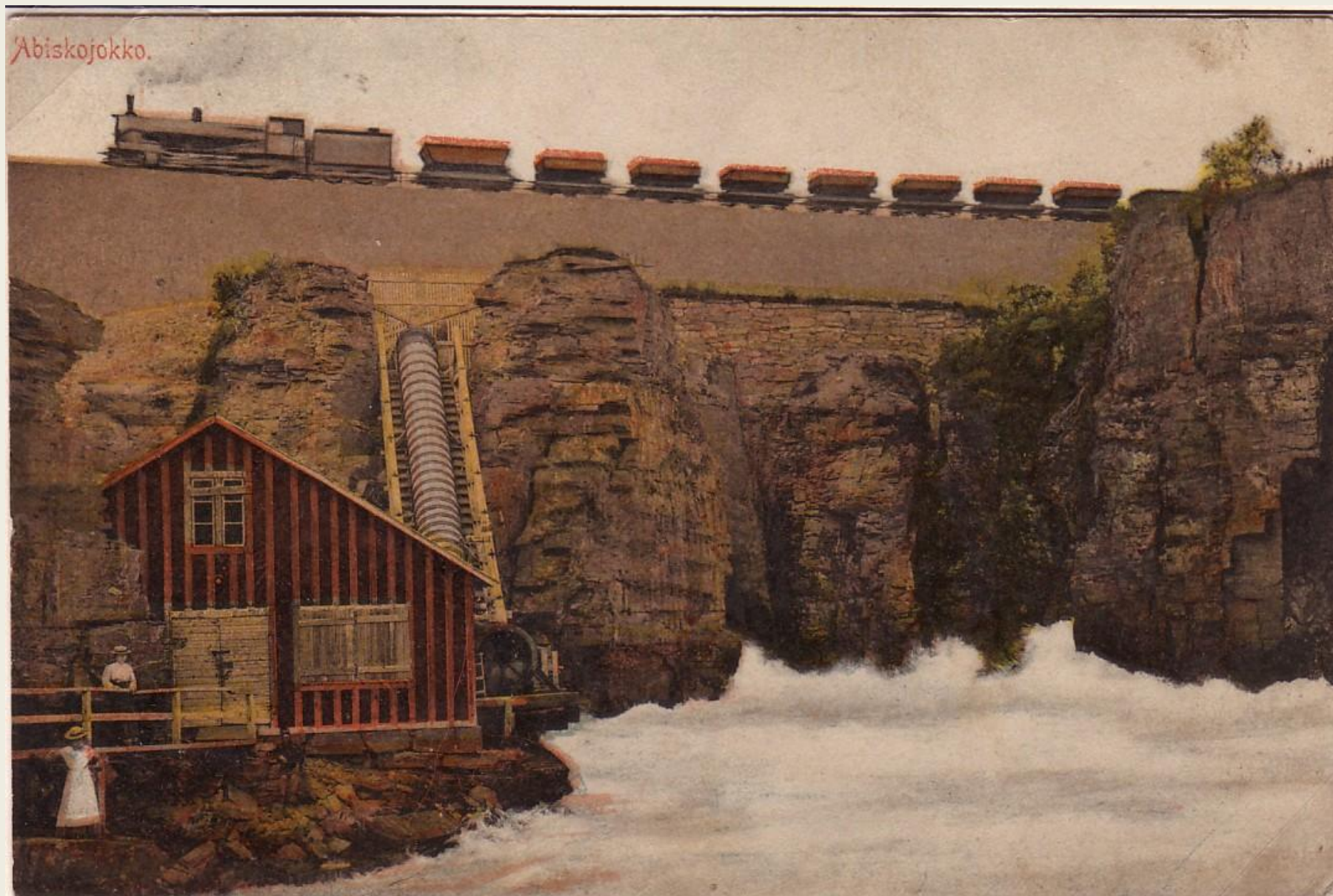
Nordalsbroa byggd 1901-1902 på ett år



Bokhandl. Hasselströms Förlag. M 10.

Malmbergst d. 18:4 19

Broanlægget i Norddalen med tunnelöppningen.



Kraftverk vid Abiskojokk ca 1901



DYBVIK. (RIKSGRÄNSEN—NARVIK)

Foto. & förlag: Erl. Groth. Kiruna.

DYBVIK järnvägsstation

Rälsen mellan Narvik och Dybvik var klar 1889



Malmtåg nedkastat från banan
av snöskred vid Hundalen 1908

Vad innebar det att denna järnväg kom igång?

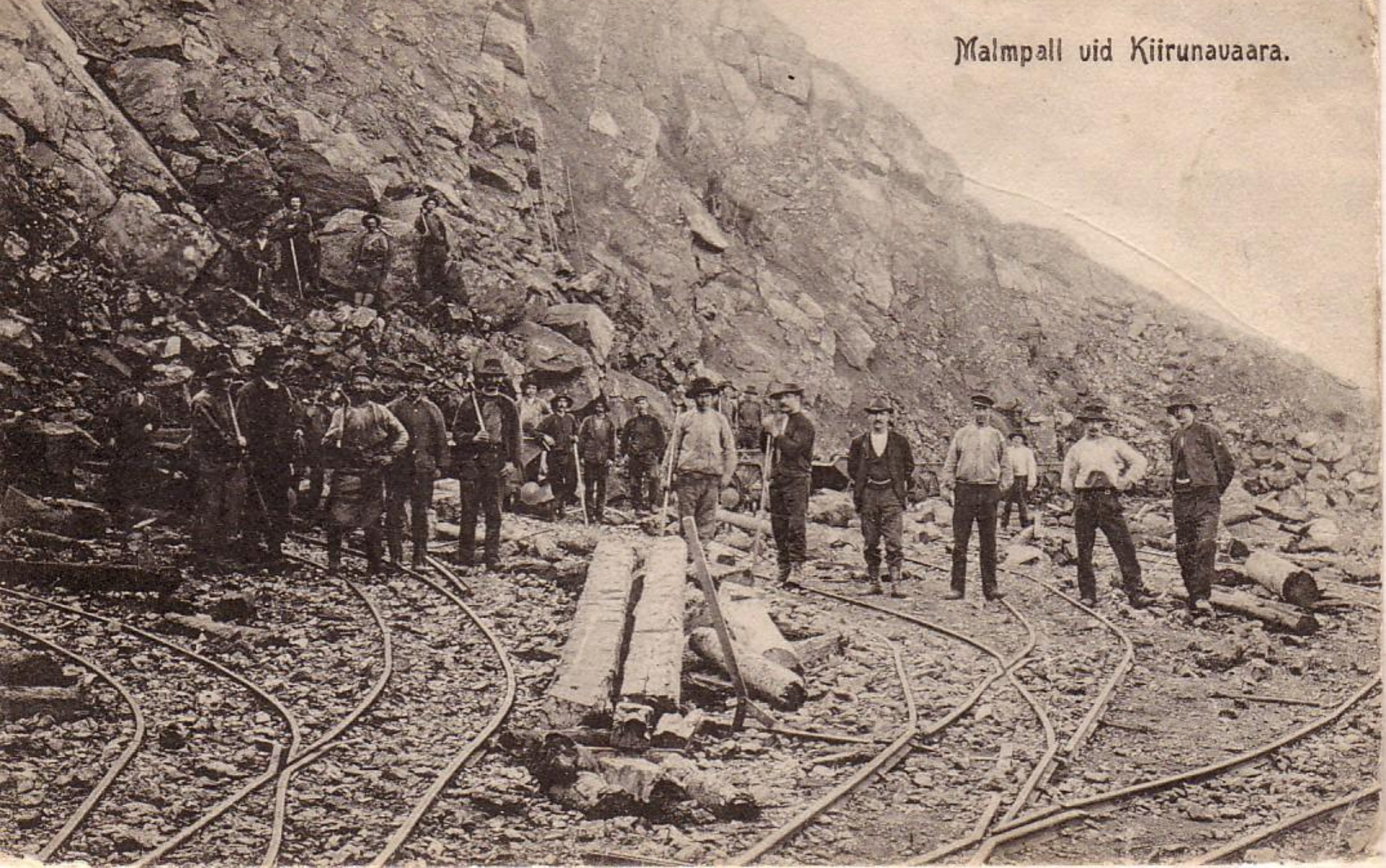
1 Nu kunde man på allvar bryta och transportera den värdefulla malmen.

2 Man insåg tidigt att ångloken ej kunde klara de tunga tågen – eldrift måste man ha. Nu beslöt man att bygga Norrbottens första vattenkraftverk i Porjus.

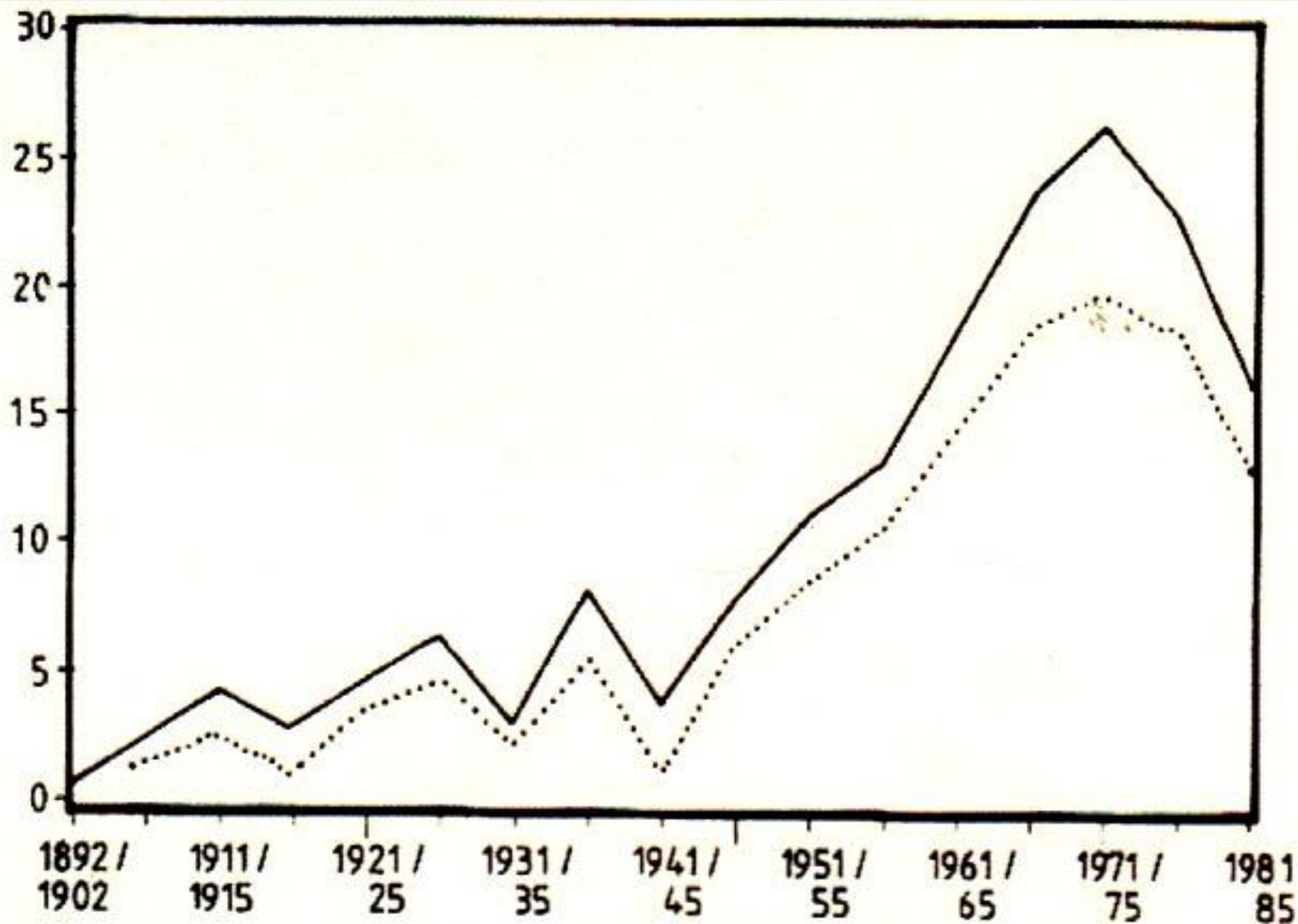
3 Alla små samhällen efter järnvägen växte med rasande fart, mest i Gällivare och Kiruna
Exv Boden blev snart en samlingspunkt för militären.

4 De fjärran fjällen lockade turister från hela Europa.

Malmpall vid Kiirunavaara.



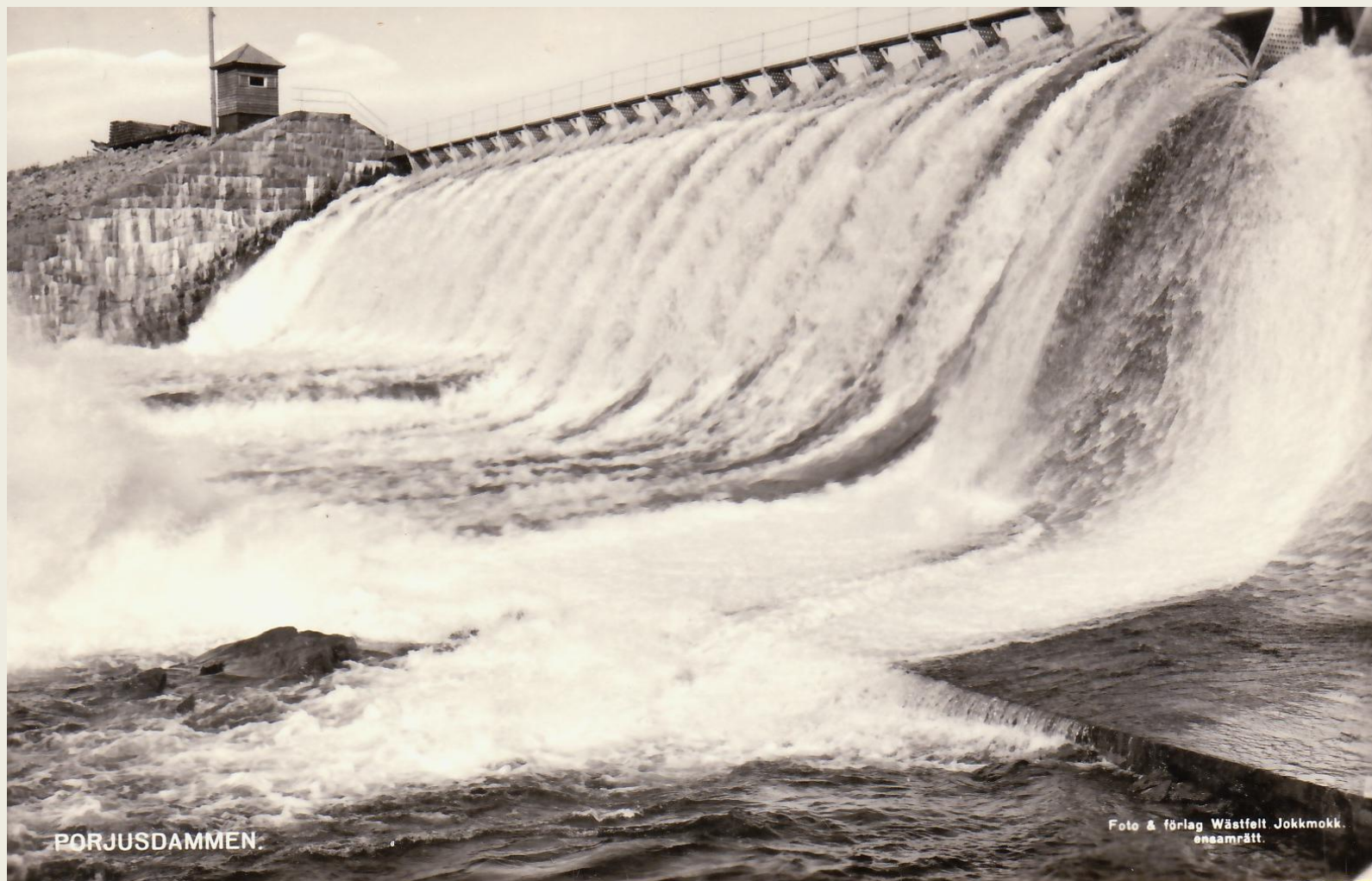
Kirunavaara Malmpall efter sprängning 1910



Malmstransporter, punkter till Narvik, milj. ton



Ing Winblads "hus" vid byggandet av Porjus 1910



PORJUSDAMMEN.

Foto & förlag Wästfelt Jokkmokk.
ensamrätt.

Porjusdammen klar ca 1913

Porjus kunde leverera el 6 nov 1914

Det första Elektriska tåget vid Riksgränsens station med Wassitjokko i bakgrunden.



8 februari 1915 kom det första elloket till Riksgränsen, Littera O0

Porjus började byggas 1910. Elektrifiering Kiruna-Riksgränsen var klar 1915,
Kiruna-Gällivare 1920, Gällivare-Luleå 1922 och Riksgränsen-Narvik 1923.

Var god helpa
Från Herr Andersson
att jag reser till
Wärgårda Jä
sända



No. 317. Turister på Gellivare Dundret

1902

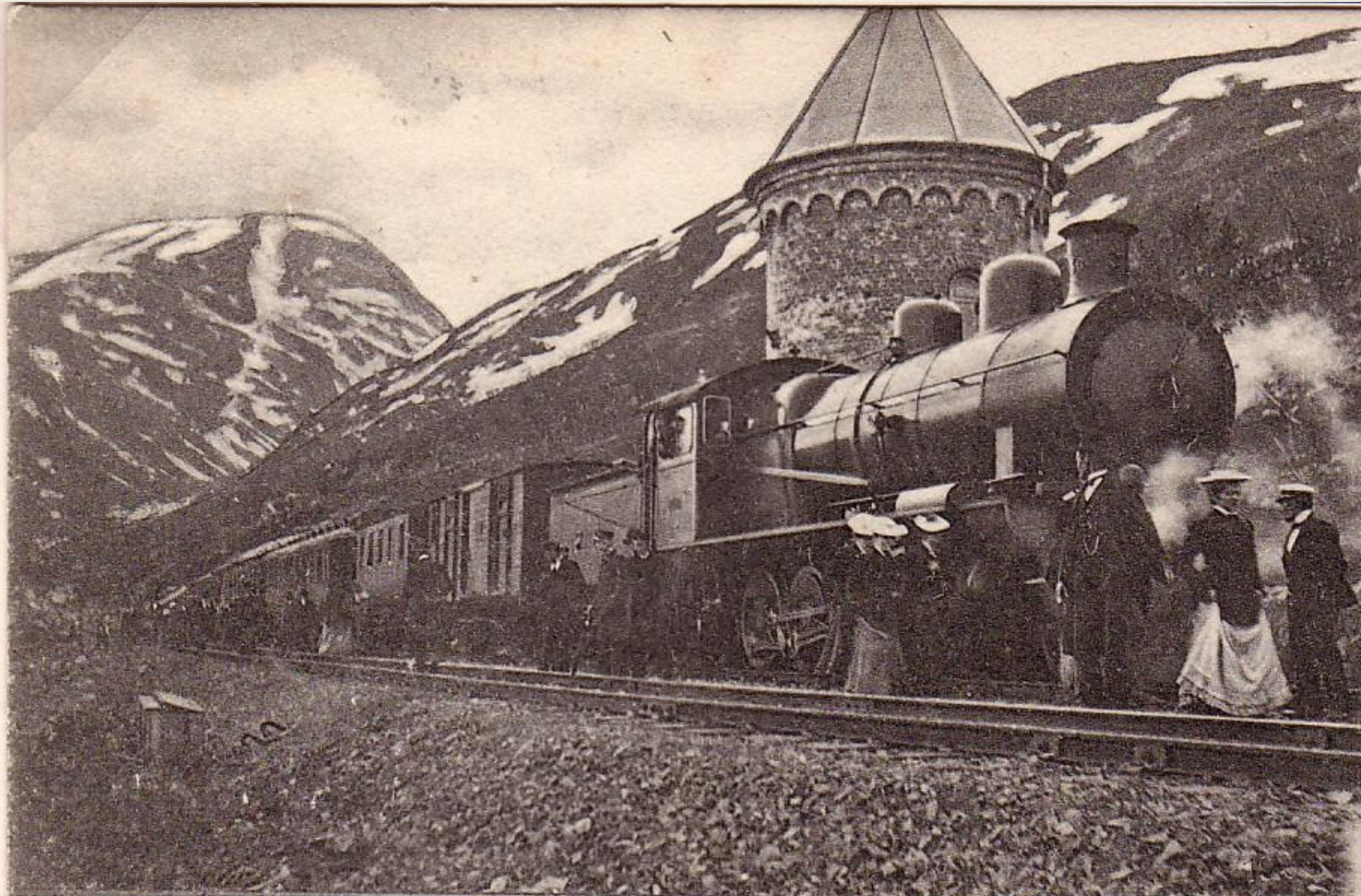
Turister på Dundret, Gällivare 1902

Utsikt öfver Torne Träsk från Nuolja



Fagra damer med stora hattar på Noijlafjället

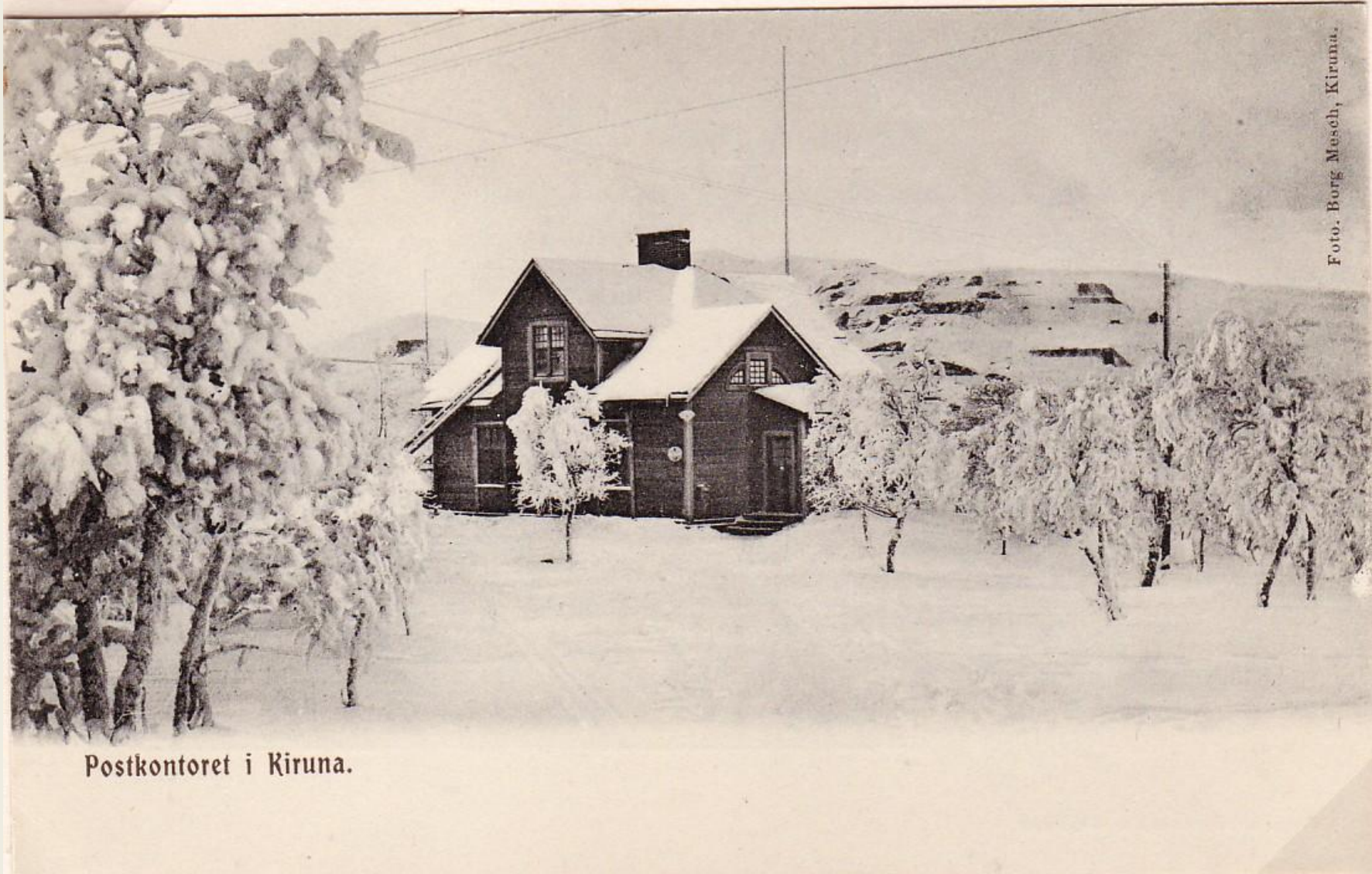
Fjället ligger nära Abisko



PARTI Å NORSKA SIDAN.

Från världens nordligaste järnväg.

Turister på besök i Norge ca 1902



Postbefordran via Malmbanan började:

Luleå-Boden 1891-10-01, Gällivare-Malmberget 1892-09-01, Gällivare-Koskuskulle 1899-08-01,
Gällivare-Kiruna 1901-06-01, Kiruna –Riksgränsen 1902-11-15