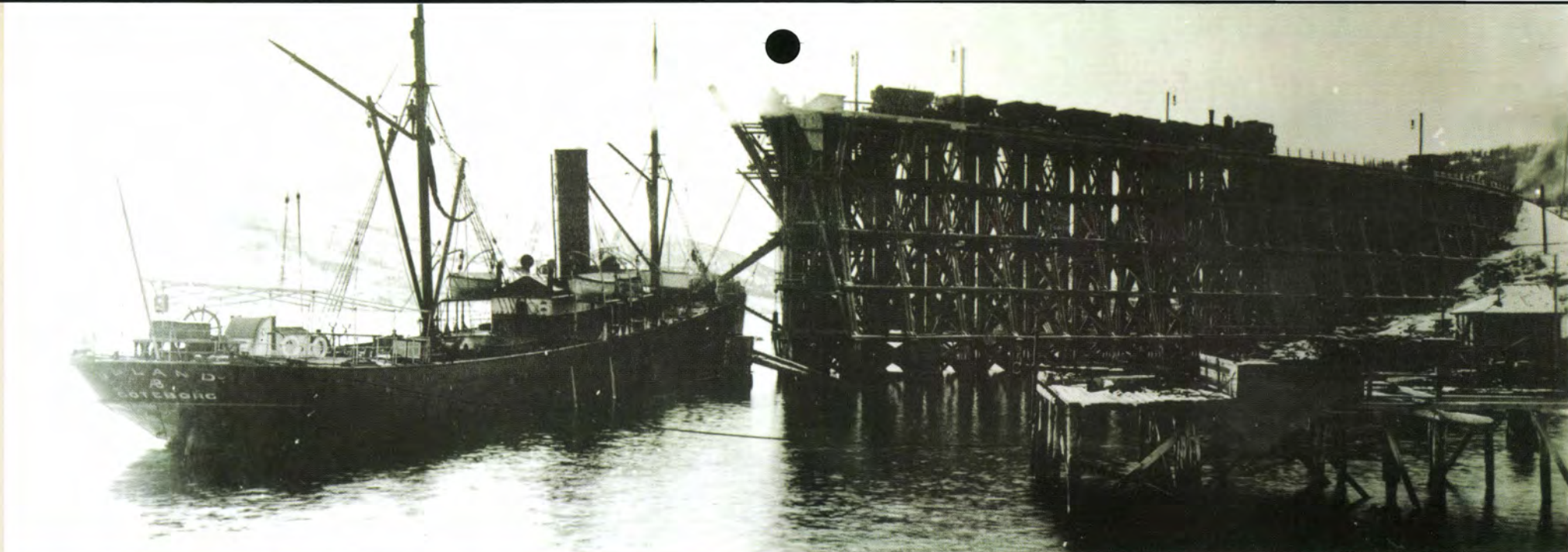




Reisende og personale fra Lapplandsekspressen på Narvik stasjon 1908.

# Ofofbanen 110 år

15. november 2012



Den aller første malmbåten (Upland, Göteborg), var ferdiglastet 5.1.1903.

## Ofofbanens jubileumskalender

*15. november 1902 møttes de svenske og norske jernbanemyndighetene på Riksgränsen i friskt vintervær. Midt på grensa monterte de respektive direktører sammen skinnene som forente den norske Ofofbanen og svenske Malmbanan. Umiddelbart etter passerte det første toget nedover mot Narvik.*

Gjennom 110 år har togtrafikken på Malmbanan og Ofofbanen hatt stor betydning regionalt og nasjonalt både i Sverige og Norge. Det er de store og tunge malmtransportene som gjør at Ofofbanen er spesiell i norsk og europeisk sammenheng. Over 1 milliard tonn jernmalm er transportert på Ofofbanen hittil. Men Ofofbanen er mer enn malmtransport. Godstransporten mellom Oslo og Narvik er betydelig og voksende, og gjør Narvik til et meget viktig logistikknutepunkt i Nord-Norge. Sørover transporteres det store mengder fisk med tog fra Narvik. Persontrafikken på Ofofbanen har vært langt større i tidligere perioder enn nå for tiden.

Men persontrafikken på Ofofbanen er fortsatt viktig for turistnæringen og det arbeides med planer for økt satsning på den vakre Ofofbanen som turistprodukt.

Ofofbanen har gjennom de første 110 år vært gjennom flere runder med utbygginger og moderniseringer for å kunne øke kapasiteten og effektivisere malmtransportene. Dette har medført at Ofofbanen alltid har vært tidlig ute med innføring av ny teknologi. Ofofbanen framstår i dag som en moderne jernbane med en sterk og spennende historie.

Vi står nå ved inngangen til en ny og spennende epoke for Ofofbanen. Etter at LKAB i 110 år har vært alene om malmtransporter på Ofofbanen, starter Northland Resources også transport av jernmalm over Ofofbanen i 2013. Samtidig skal LKAB doble transporten på Ofofbanen fram mot år 2020. I tillegg er det flere gruveselskaper som vurderer Narvik som utskipningshavn i framtiden. Også den øvrige godstrafikken forventes å øke. Totalt vil antallet tog på Ofofbanen kunne mer enn dobles fram til år 2020. Den forventende økningen i togtrafikken gjør at det er behov

for å øke kapasiteten på banen betydelig i årene framover. Alle gjenværende korte kryssingsspor må forlenges, og det må også bygges to nye kryssingsspor i løpet av de nærmeste årene. Dette vil imidlertid ikke være tilstrekkelig i forhold til trafikkprognosene, og Jernbaneverket har derfor startet arbeidet med å utrede et mulig dobbeltspor på Ofofbanen. I tillegg skal Narvikterminalen bygges ut og strømforsyningen forsterkes. Flere tiltak er allerede i gang og det går mot en ny rallartid på Ofofbanen i årene framover.



Med denne kalenderen vil vi gi et tilbakeblikk på Ofofbanens første 110 år og samtidig rette blikket mot en spennende framtid for Ofofbanen.

Gratulerer med jubileet!

Thor Brækkan  
Banesjef

# Ofofbanen - inn i fremtiden

- Lengre og flere kryssingsspor
- Utbygging av godsterminalen
- Forsterkning av strømforsyning
- Dobbeltspor utredes

[www.jbv.no](http://www.jbv.no)

## Fagerneslinja

Jernbanelinja mellom Narvik stasjon og Narvikterminalen på Fagernes skal oppgraderes til å tåle 30 tonn aksellast i løpet av 2013. Dette innebærer blant annet at Sjøbakken bru skal skiftes ut sommeren 2013.

## Narvikterminalen

Kapasiteten på godsterminalen skal økes for å etablere en midlertidig malmterminal for Northland Resources samtidig som den øvrige godstrafikk skal kunne øke og drive effektivt i årene framover. Terminalen får totalt 17 spor med ulike lengder.

## Kryssingsspor

For å kunne øke antall tog med lengde opp til 750 m må de gjenværende korte kryssingssporene på Ofofbanen forlenges.

Katterat kryssingsspor:	2002
Straumsnes kryssingsspor:	2010
Bjørnfjell kryssingsspor:	Forberedende arbeider startet 2012, avventer videre finansiering
Rombak kryssingsspor:	Planlegging pågår

## Fjernledning

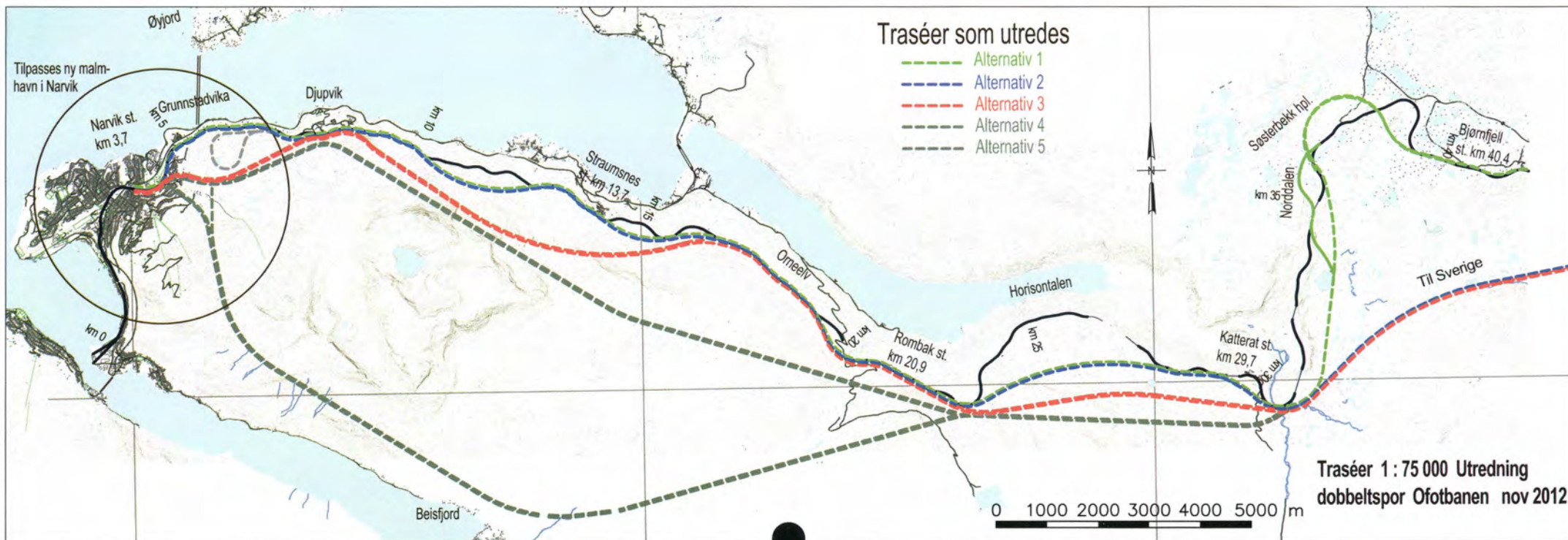
Fjernledingen som går langs Ofofbanen er fra 1923 og må skiftes ut. Planlegging pågår og Jernbaneverket er klar til å begynne arbeidet når det bevilges midler til prosjektet. Utskifting av fjernledningen vil også gi nødvendig økt kapasitet i strømforsyningen.

## Dobbeltspor

Jernbaneverket har i 2012 startet arbeid med utredning av dobbeltspor på Ofofbanen. Utredningen vil bli gjort i samarbeid med Trafikverket som skal gjøre en tilsvarende utredning for strekningen på svensk side mellom Kiruna og Riksgränsen. Utredningene forventes ferdig i løpet av 2013.

## Utbyggingskontor

Jernbaneverket har opprettet eget kontor for utbyggingsprosjektene ved Ofofbanen. Prosjektledelsen teller i dag 16 personer, og holder til i Verkstedbakken i Narvik. Det er denne organisasjonen som skal lede alle de nye prosjektene ved banen.



SAMMANKOPPLINGEN AF  
STAMBAVORNA VED RIKSGRÄNSEN  
DEN 15. NOV. 1902.

Farm. Nic. Sund

Anders Christ  
Sandberg

Obs. Grønvald

Gd. Fleischer

Sjef. Bordskammer

Bm. Eujen

Kapt. Christensen

Ing. Kleve

Overing. Nicolai

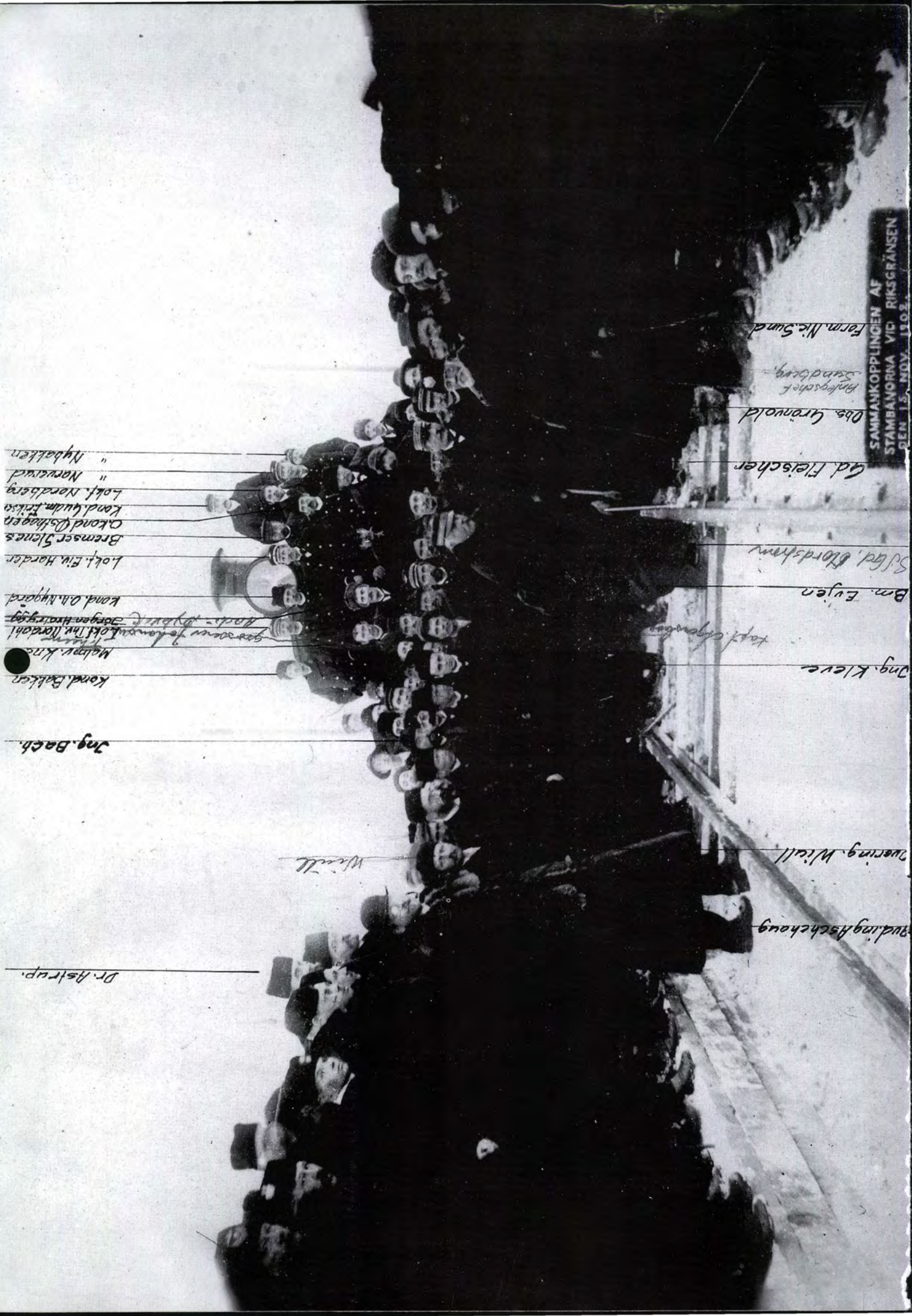
Quiding Hschoeng

Wille

Dr. Astrup

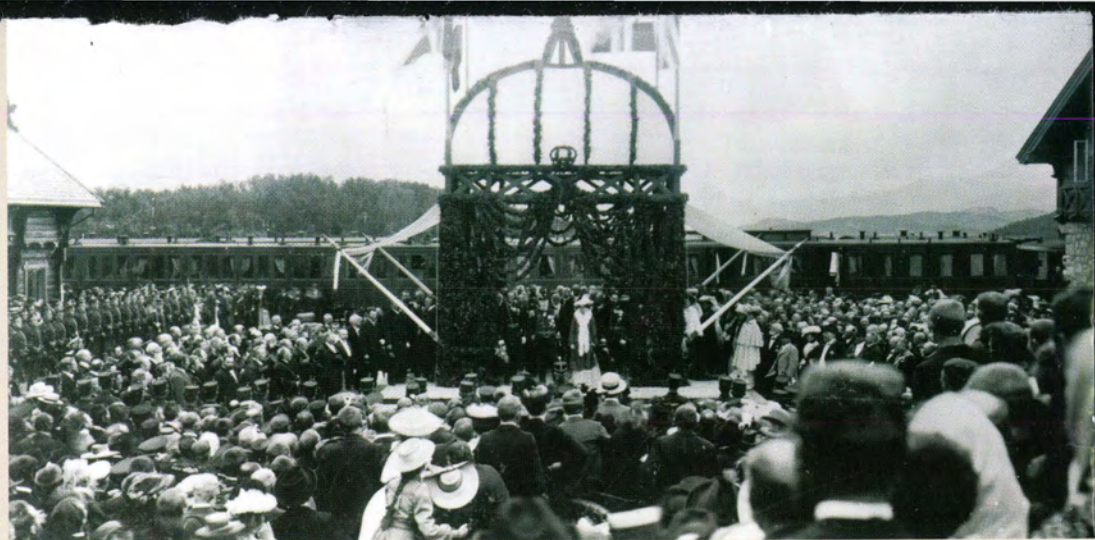
Kond. Bakken  
Majbr. Kna  
Gæstev. Jørgensen  
Andr. Jørgensen  
Sjef. Hestmark  
Kond. Ohnngård  
Lokf. Fin. Hørdal  
Bremser. Stenes  
Okond. Ushagen  
Kond. Udim. Erikson  
Lokf. Nordberg  
" Narverud  
" Nybakken

Jng. Bach



1902-1910

15. november 1902 ble Ofotbanen åpnet da direktørene fra norsk og svensk side sammenføyte Malmbanan med Ofotbanen på Riksgränsen.



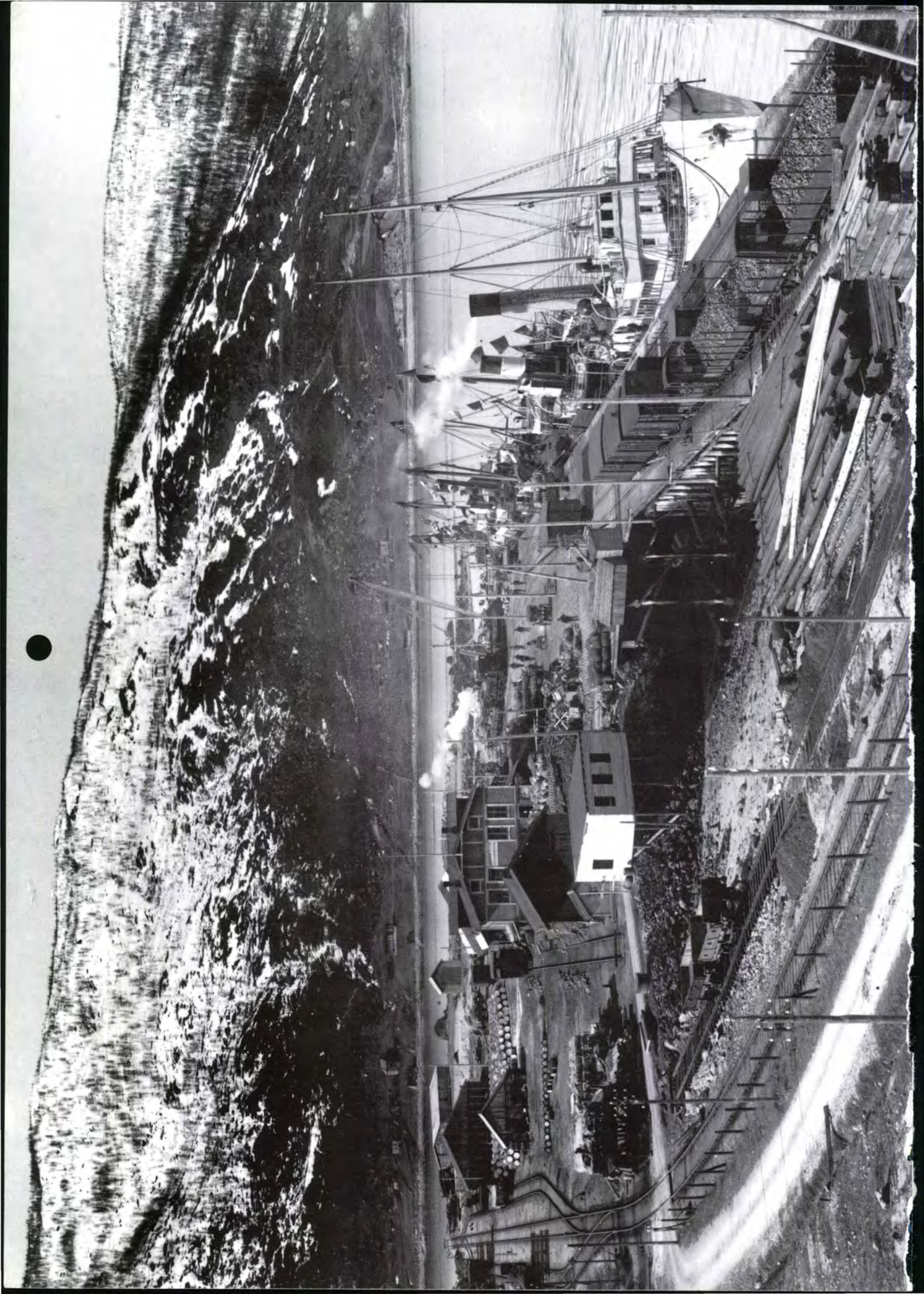
Kong Oscar II kom til Narvik 14. juli 1903, for å foreta den offisielle åpningen av Ofotbanen.

# November

Uke	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
44				1	2	3	4
45	5	6	7	8	9	10	11
46	12	13	14	15	16	17	18
47	19	20	21	22	23	24	25
48	26	27	28	29	30		

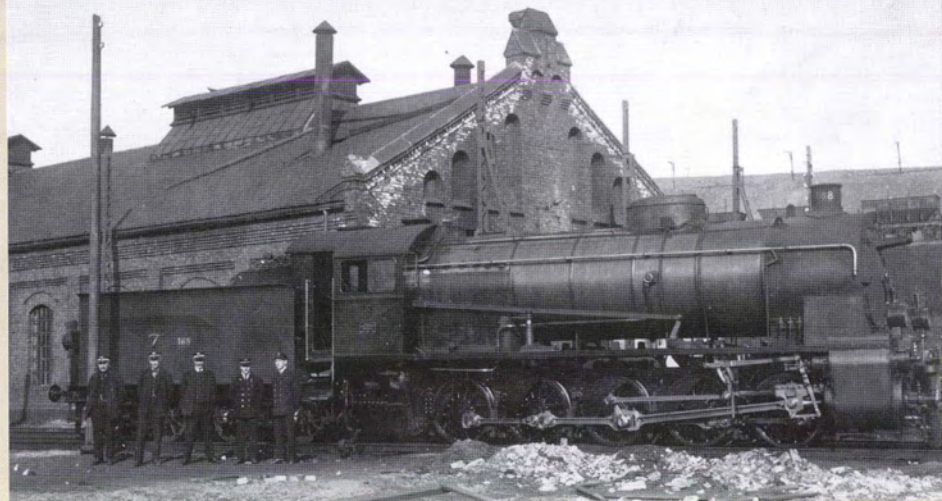


Jernbaneverket



1910-1920

Kaia på Fagernes under første verdenskrig.

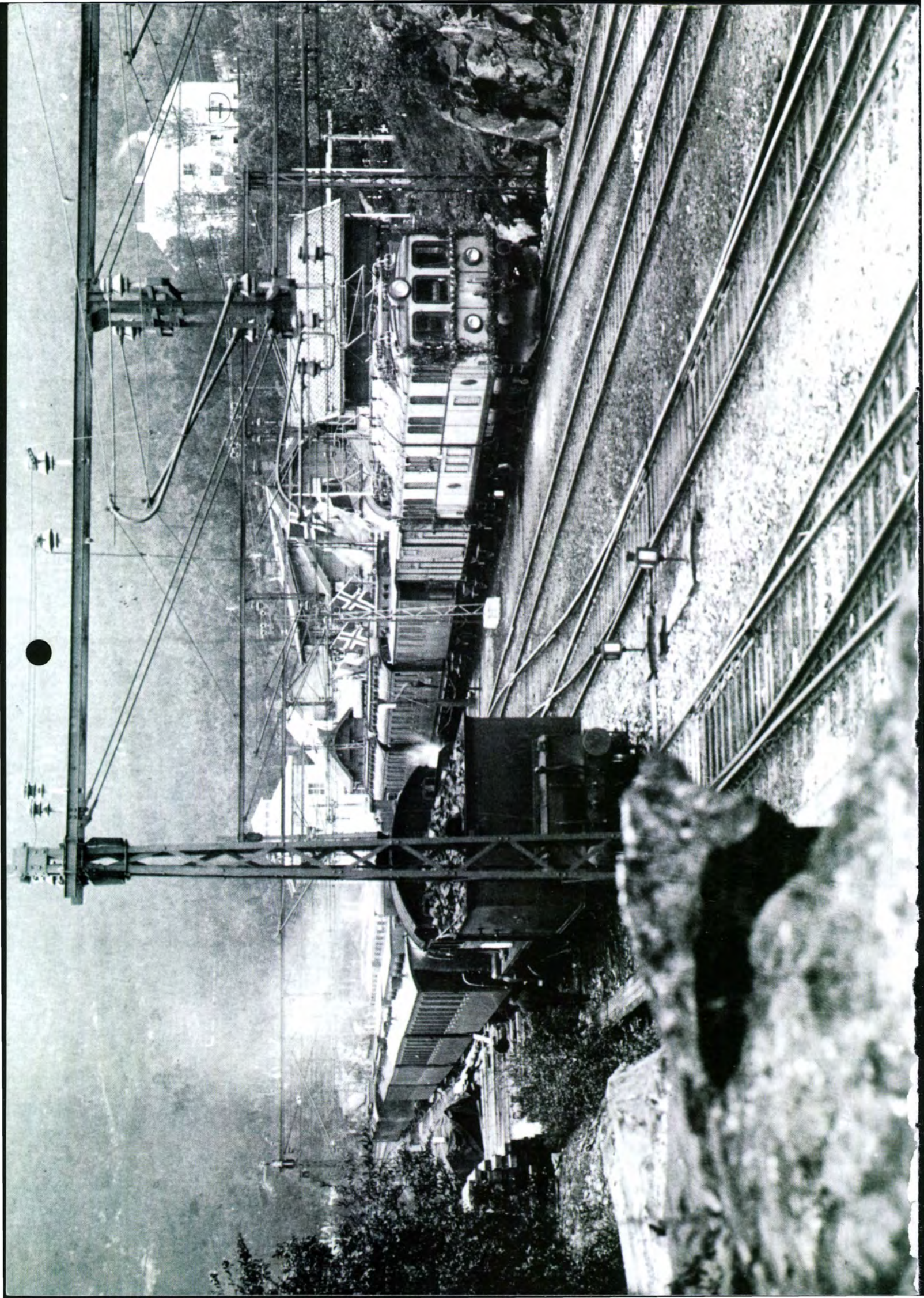


Et av de gamle og ærverdige damplokene foran Lokstall 1.

# Desember

Uke	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
48						1	2
49	3	4	5	6	7	8	9
50	10	11	12	13	14	15	16
51	17	18	19	20	21	22	23
52	24	25	26	27	28	29	30
	31						







1920-1930

*I 1923 ble Ofotbanen elektrifisert  
som den andre statsbanen i Norge.*



*Gamle Bjørnfjell stasjon ble tatt ut av drift i 1925,  
og erstattet av dagens Bjørnfjell stasjon, 3 km lenger øst.*

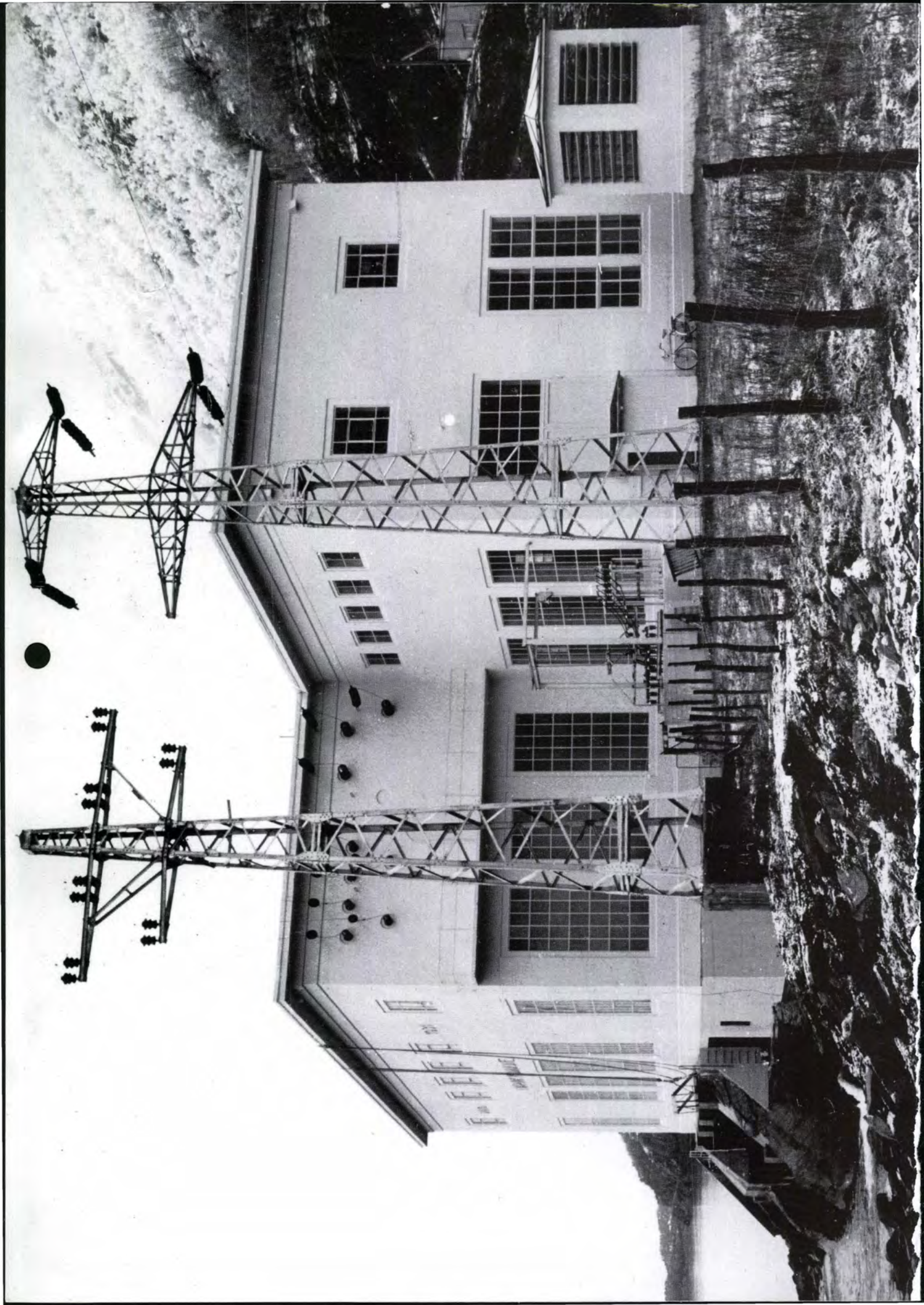
# Januar

Uke	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
1		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
2	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>
3	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>20</b>
4	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>27</b>
5	<b>28</b>	<b>29</b>	<b>30</b>	<b>31</b>			



Jernbaneverket





1930-1940

Nygård Kraftverk ble satt i drift i 1932 blant annet for å bedre kraftforsyningen til Ofotbanen. Inntil da hadde Ofotbanen hatt all strømforsyning fra Porjus kraftverk i Sverige.



Et vinterglimt fra Bjørnfjell stasjon i 1938.

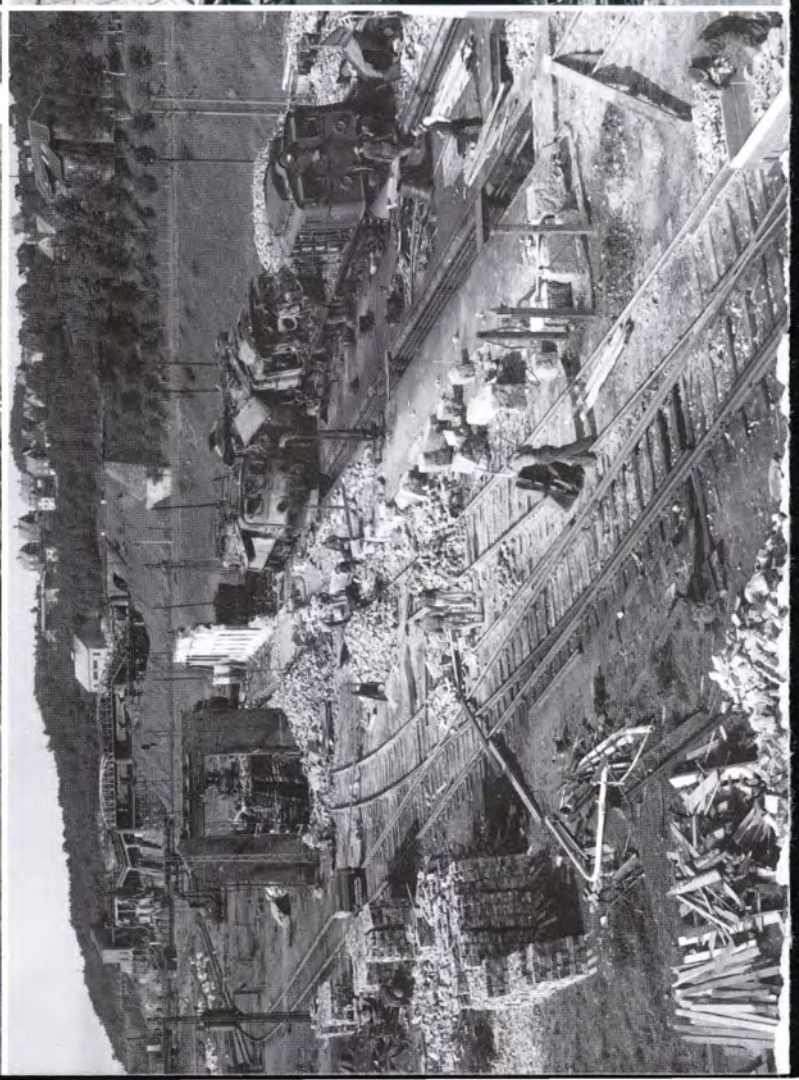
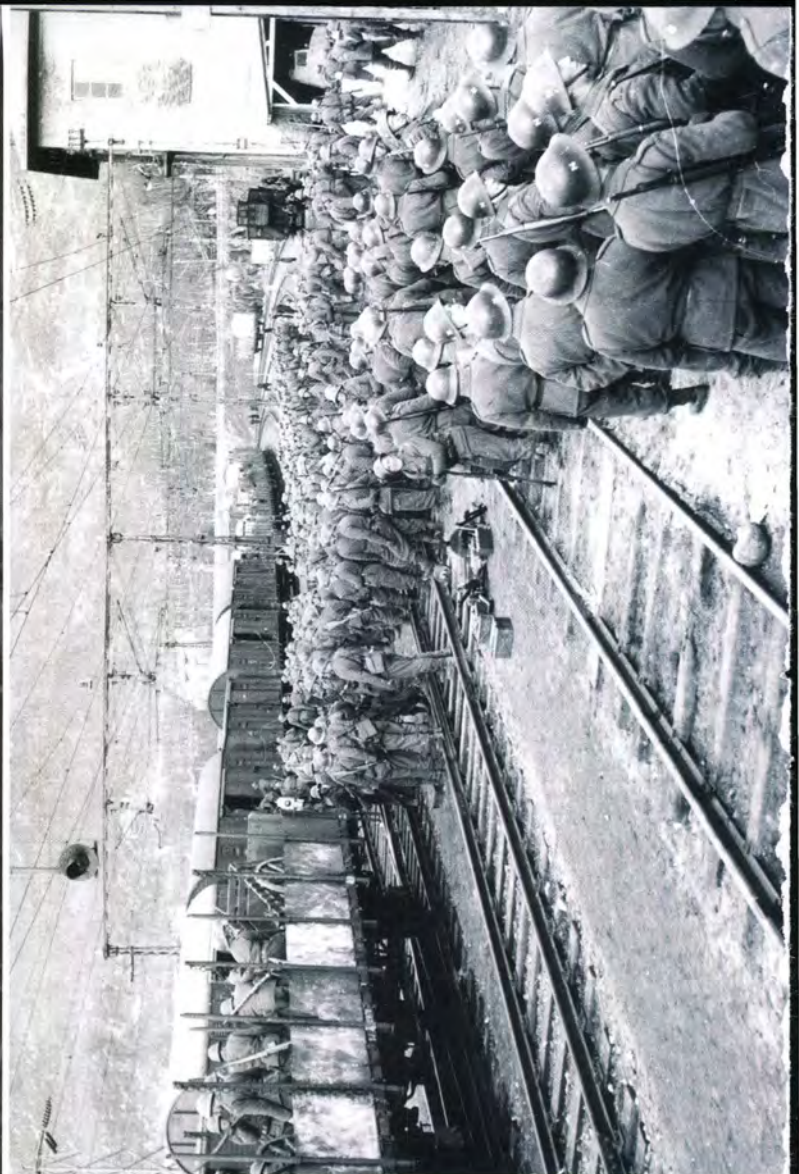
# Februar

Uke	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
5					1	2	3
6	4	5	6	7	8	9	10
7	11	12	13	14	15	16	17
8	18	19	20	21	22	23	24
9	25	26	27	28			



Jernbaneverket

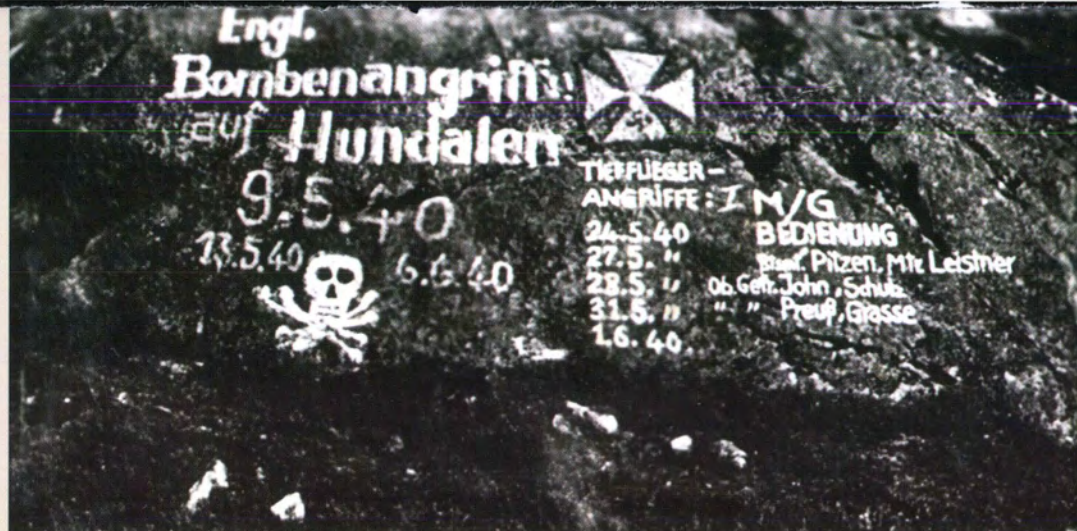




1940-1950

I begynnelsen av andre verdenskrig ble det store ødeleggelser på jernbanebygninger i Narvik. Her er glimt fra jernbaneanlegg som faktisk ble sprengt av tyskerne i kampene om Narvik i april/mai 1940.

Norske polititropper fra Sverige ankommer Narvik stasjon i perioden 8.-10. mai 1945.



Tyske markering av engelske bombeangrep på Hundalen stasjon (Katterat).

# Marf

Uke	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
9					1	2	3
10	4	5	6	7	8	9	10
11	11	12	13	14	15	16	17
12	18	19	20	21	22	23	24
13	25	26	27	28	29	30	31





1950-1960

Gammel og ny Narvik stasjon.  
Den nyeste stasjonen ble tatt i bruk i 1951.  
Narvik stasjon fikk også sikringsanlegg  
i 1954 som ennå er i bruk.



Et arbeidslag etter storflommen i 1959  
tar en pust i bakken.

# April

Uke	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
14	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
15	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>
16	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>21</b>
17	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>27</b>	<b>28</b>
18	<b>29</b>	<b>30</b>					



Jernbaneverket







1960-1970

I 1967 satte NSB sine nye EL 15 lok i drift.

Oftobanen var den første banen i Norge som fikk fjernstyring (CTC) i 1963. Dette medførte store endringer langs banen ved at det ble færre folk som bodde ute på stasjonene. Bildet er fra CTC-sentralen i Narvik fra denne tiden.



# Mai

Uke	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
18			<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
19	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>
20	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>19</b>
21	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>26</b>
22	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>29</b>	<b>30</b>	<b>31</b>		

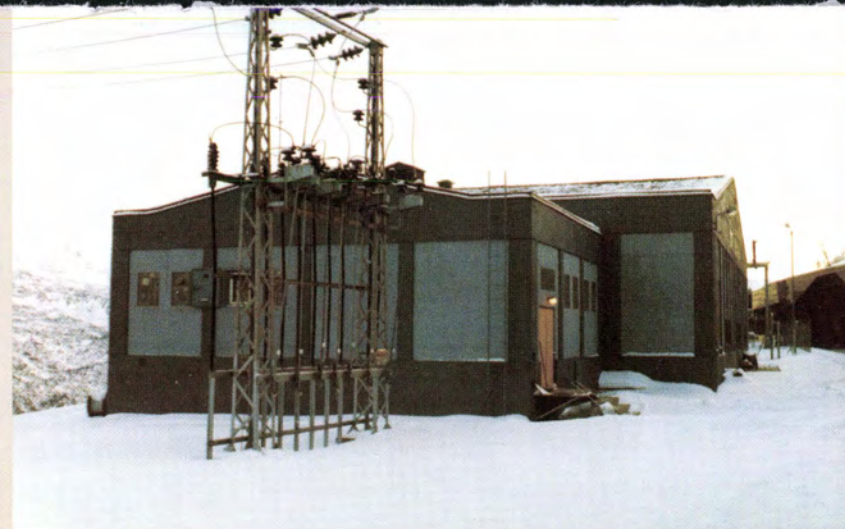


Jernbaneverket



1970-1980

Vedlikehold av Ofotbanen har vært  
vesentlig for drift av malmtrafikken.



Rombak omformer ble satt i drift i 1970.  
Trafostasjonene på Katterat og Narvik ble nedlagt i 1972.  
I 1973 ble det transportert 22,6 mill tonn malm til Narvik.  
Dette er fortsatt rekorden på Ofotbanen!

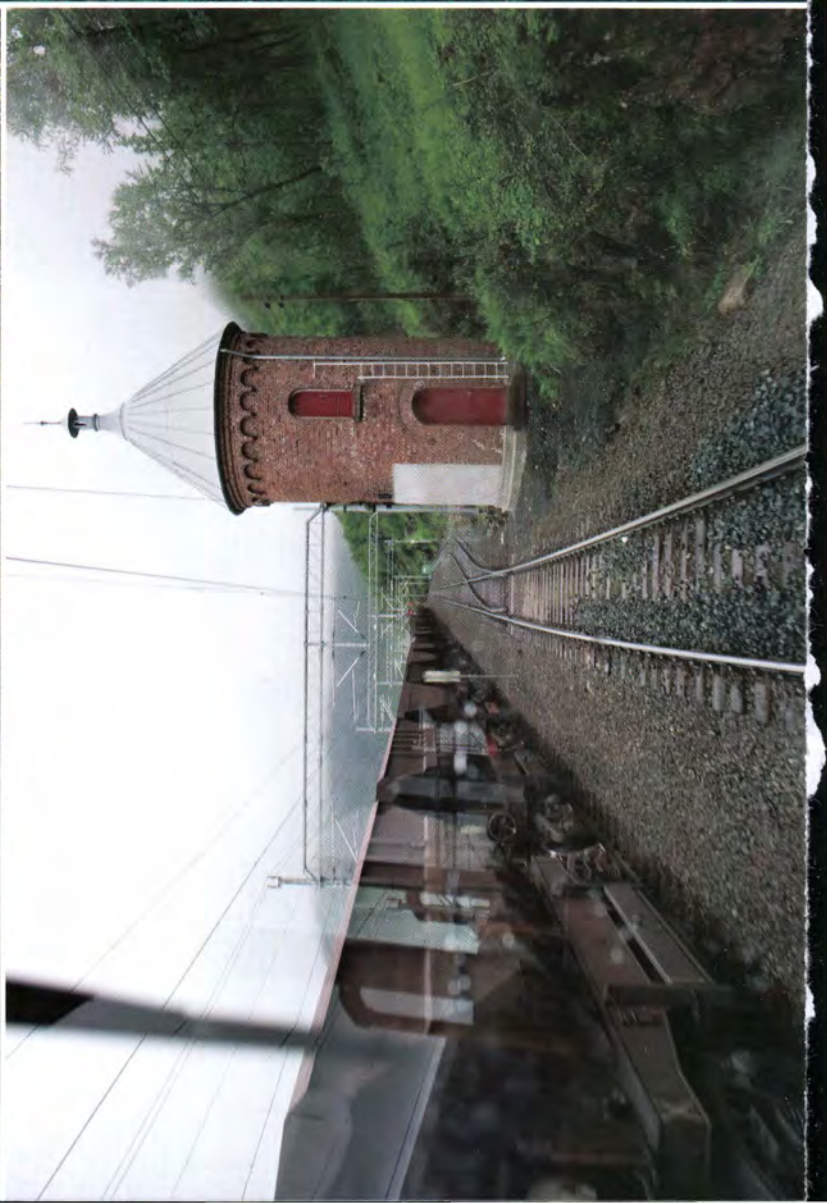
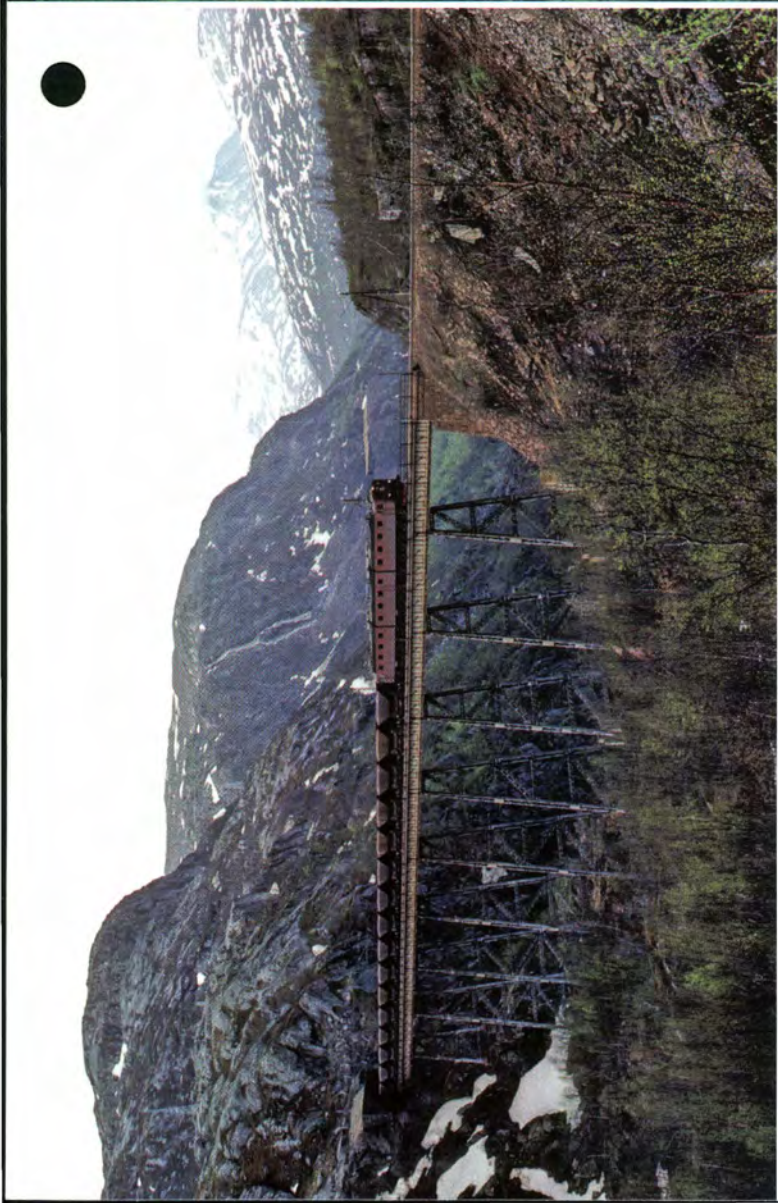
# Juni

Uke	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
22						<b>1</b>	<b>2</b>
23	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
24	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>
25	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>23</b>
26	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>29</b>	<b>30</b>



Jernbaneverket





# 1980-1990

Den velkjente Norddalsbrua  
var i bruk fra 1902 fram til 1988.

Vanntårnet på Rombak er et fredet  
kulturminne på Ofofbanen.

Åpningstoget som kjørte over  
de to nye Norddalsbruene 1. oktober 1988,  
var for anledningen trukket av damplokomotiv.



## Juli

Uke	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
27	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
28	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>
29	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>21</b>
30	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>27</b>	<b>28</b>
31	<b>29</b>	<b>30</b>	<b>31</b>				



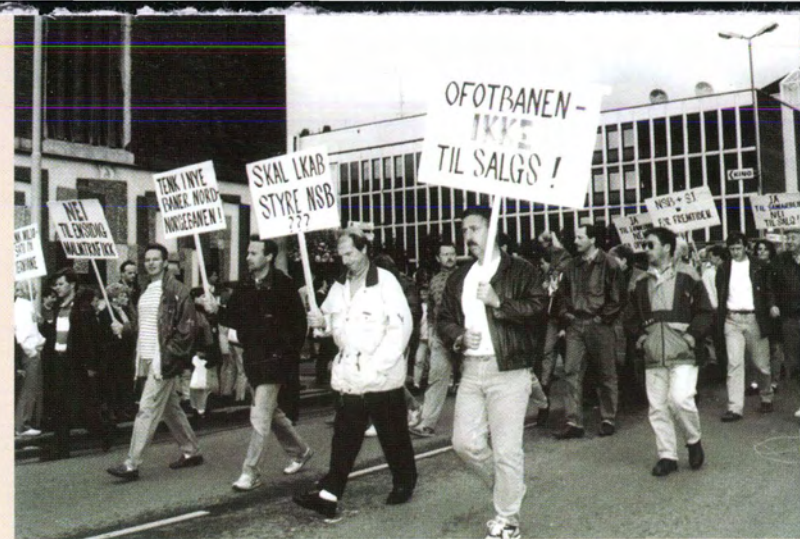
Jernbaneverket





1990-2000

Åpningen av Arctic Rail Express (ARE) i 1993.



Protesttog i 1992 mot planene om at LKAB skulle få trafikkeringsrett på Ofotbanen. Malmtrafikk AS (MTAS) overtok malmtrafikken etter NSB i 1996.

# August

Uke	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
31				1	2	3	4
32	5	6	7	8	9	10	11
33	12	13	14	15	16	17	18
34	19	20	21	22	23	24	25
35	26	27	28	29	30	31	



Jernbaneverket

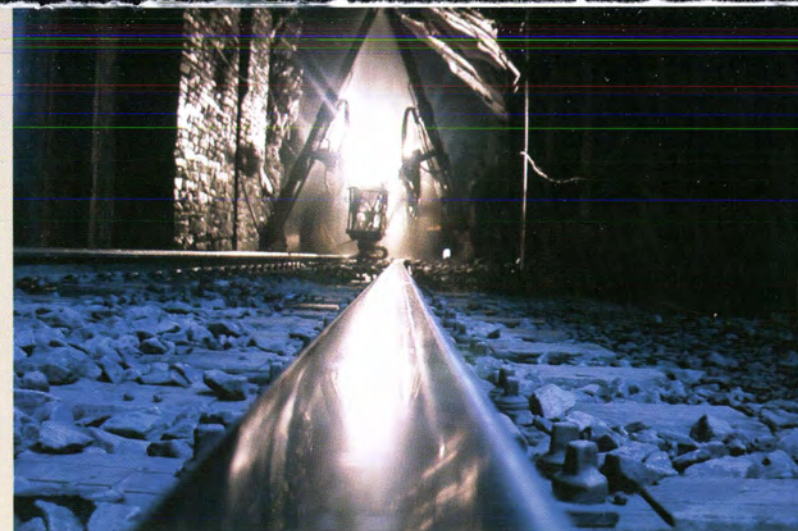






2000-2010

*Dette var tiåret da Ofotbanen ble oppgradert til å tåle 30 tonn aksellast og togengder for malmtog opp til 750 m. Bl.a. ble Katterat kryssingspor forlenget, fyllinger og strømforsyning ble forsterket. Hovedbildet viser Straumsnes stasjon.*



*Arbeid i Middagselvtunnelen.*

# September

Uke	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
35							<b>1</b>
36	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>
37	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>
38	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>22</b>
39	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>29</b>
40	<b>30</b>	●					



Jernbaneverket



2010-2020

Behovet for kapasitetsøkning fører til flere og lengre kryssingsspor.  
Her fra forberedende arbeider på Bjørnfjell i 2012.  
Samtidig som utbyggingsprosjektene  
foregår, trenger banen daglig vedlikehold.



Jernbanedirektør **Elisabeth Enger**, ble utnevnt til Æres Svarta Bjørn under Vinterfestuka 2012. Hun uttaler til Fremover denne dagen "at det er en ny rallartid på Ofofbanen".

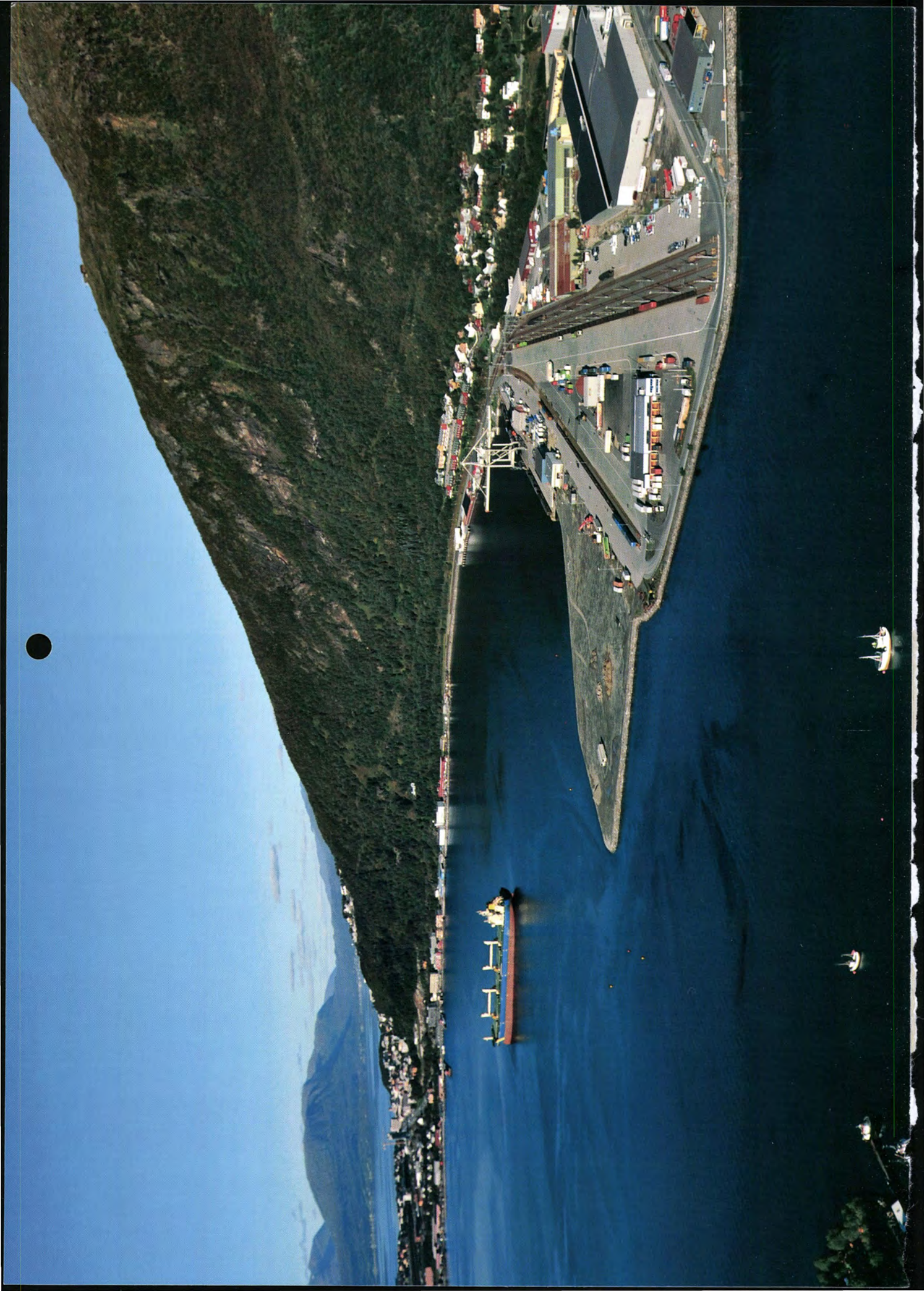
# Oktober

Uke	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
40		1	2	3	4	5	6
41	7	8	9	10	11	12	13
42	14	15	16	17	18	19	20
43	21	22	23	24	25	26	27
44	28	29	30	31			



Jernbaneverket





# Fremtid

Utbyggingen av Ofotbanen pågår for fullt. Utvidelse av Narvikterminalen, nye og lengre kryssingsspor, og ny fjernledning er på gang. Hovedbildet viser Narvikterminalen på Fagernes før utbyggingen høsten 2011.

Det er luftige opplevelser for arbeidsfolket som bygger nye snøoverbygg på Ofotbanen.



# November

Uke	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
44					1	2	3
45	4	5	6	7	8	9	10
46	11	12	13	14	15	16	17
47	18	19	20	21	22	23	24
48	25	26	27	28	29	30	



Jernbaneverket







Bilde av rallare og kokker på Ofotbanen ca 1900.

# Desember

**Takk til de som har bidratt med bilder til jubileumskalenderen:**

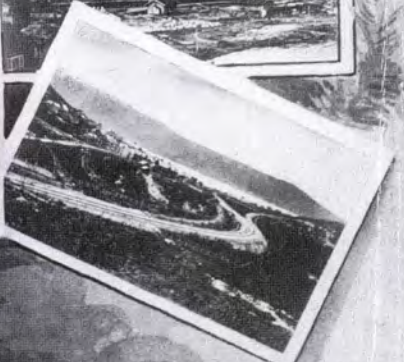
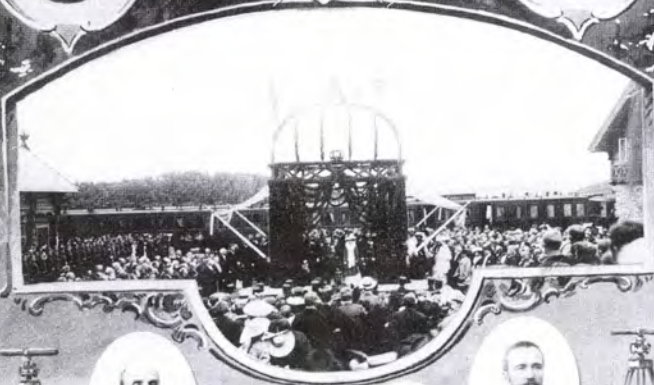
- Narvik kommunale fotosamling,
- Nordland Røde Kors Krigsmuseum
- Norsk Jernbanemuseum
- Njål Svingheim
- Thor Brækkan
- Thor Olav Bjerke
- Ingeborg Tulluan
- Stig Herjuaune
- Birger Jakobsen
- Harald Harnang
- Terje N. Dahl
- Fremover
- Hilde N. Lillejord
- Narvik Havn
- Kristoffer Klem Bergersen
- Bildearkivet/Kiruna Kommun

Uke	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
48							<b>1</b>
49	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>
50	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>
51	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>22</b>
52	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>29</b>
	<b>30</b>	<b>31</b>					

# OFOTBANENS ANLÆG

1898

1903



Melanders Fotografiske Atelier  
Narvik

Layout og produktion: Ner-Tryk Narvik AS