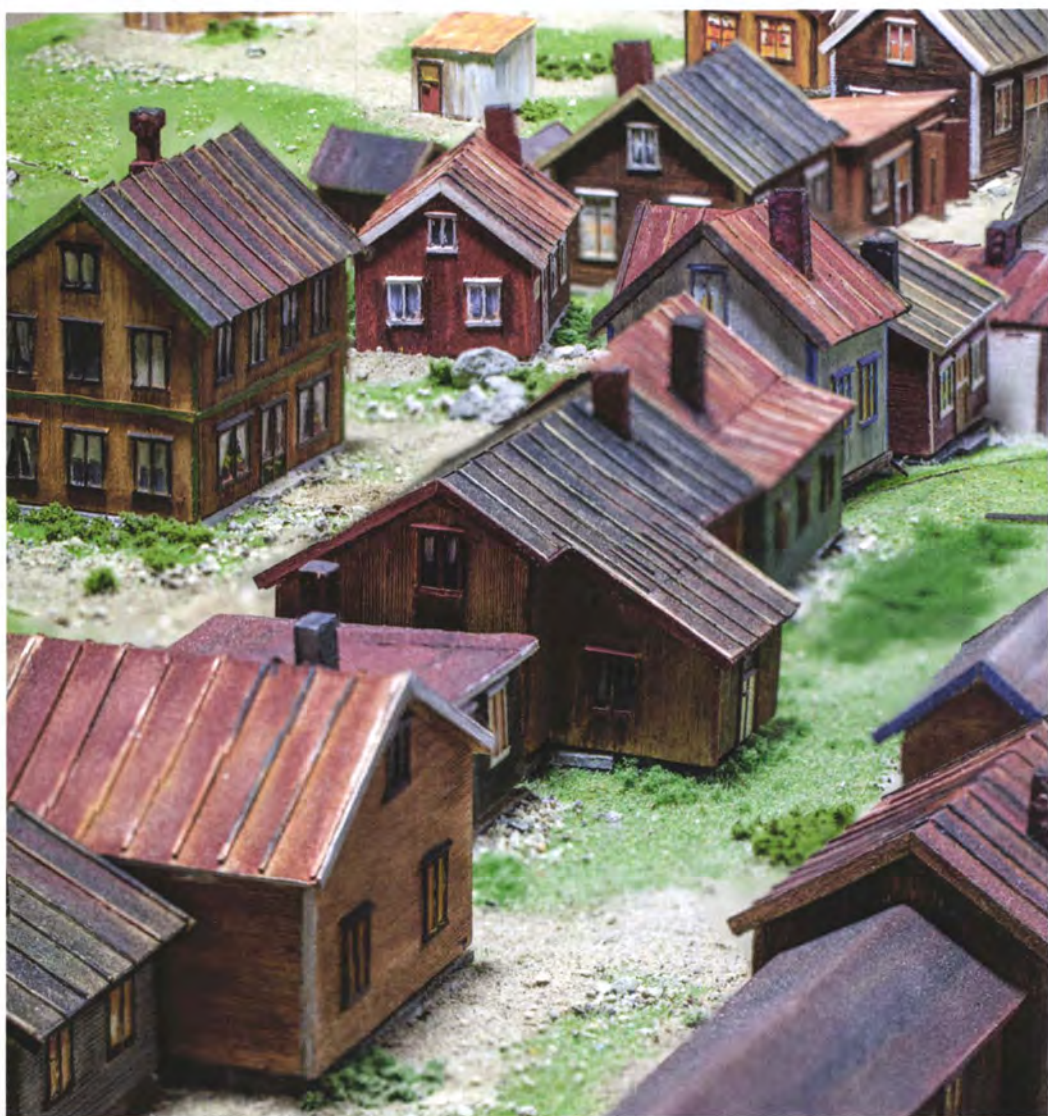




Jernbaneverket

# Rombaksbotn Byen som forsvant



# Historiske Rombaksbotn

15. november 1902 møttes svenske og norske jernbanemyndigheter på Riksgrensen i friskt vintervær. Midt på grensen mellom våre to land monterte de respektive direktører sammen skinnene som forente norske Ofotbanen og svenske Malmbanan. Umiddelbart etter passerte det første toget mot Narvik.

● **Slik startet et** av de største industri-eventyrene i Nord-Norge. Grunnlaget som ble lagt i fjellene rundt Kiruna representerte en optimisme og framtidstro som vi i dag, 113 år etter, høster godene av og som vi bygger videre på. De norske arbeiderne ble fortrinnsvis rekruttert fra Nord-Norge, mens man på svensk side i hovedsak fikk sine rallere fra Sør-Sverige. På det meste var opptil 5000 mann sysselsatt med byggingen av banen. Felles for dem alle var troen på et prosjekt som ville bety mye for velstandsutviklingen, ikke bare i regionen, men også over landegrensen.

**Lyden av feisel** mot bor fra fjellheimen rundt Rombaksbotn har for lengst stilet. Grunnlaget for velstandsutviklingen som disse pionerene la lever imidlertid i beste velgående. I dag er Ofotbanen livsnerven for dagligvarer, fisk og gods til Nord-Norge og hovedtransportåre for frakt av jernmalm. De nærmeste årene vil det skje en ytterligere satsing på banen med investeringer for flere hundre millioner kroner.

**I et teknologisk samfunn** som vårt er det vanskelig å forestille seg den enorme oppgaven det var å skulle bygge jernbane fra Narvik til Riksgrensen med datidens hjelpemidler. Utstyr og materiell ble fraktet med båt til Rombaksbotn og med hest og kjerre videre opp i fjellheimen på

anleggsveien mot Abisko. Det ble også bygget linbaner eller taubaner opp de bratteste stigningene for å lette transporten.

**Rombaksbotn ble kjent** som anleggsbyen for byggingen av Ofotbanen. Fra å være et sted med to gårdsbruk utviklet Rombaksbotn seg til et moderne bysamfunn som på det meste huset omkring 500 innbyggere. Det er dette samfunnet som nå er gjenskapt i modellen av Rombaksbotn – byen som forsvant, og som nå har gjenoppstått.

**Modellen vil stå** permanent utstilt på Narvik stasjon som en daglig påminnelse om et samfunn som var, og som har betydd så mye for så mange. Takk til alle som har gjort dette mulig.

**Elisabeth Enger,**  
jernbanedirektør

**Thor Brækkan,**  
områdedirektør Nord  
infrastrukturdivisjonen



Norddalsbrua ble tatt i bruk da Ofotbanen ble åpnet i 1902 og var i bruk helt til 1988.

## Det begynte med Rallarveien

Ofofbanen ble bygd i to perioder mellom 1884 og 1903 med den hensikt å frakte malm fra malmfeltene i Nord-Sverige til den isfrie havnen i Narvik. Rallarveien ble anlagt for å frakte materialer til jernbanetraseene.

**Foto** Harald Harnang

🔴 **Veien ble bygd** med håndkraft og enkle redskaper og var verdens første jernbaneanlegg nord for polarsirkelen. På norsk side går Rallarveien fra Rombaksbotn til Bjørnfjell med en avstikker til Katterat stasjon. Rombaksbotn var under siste anleggsperiode en liten by med omkring 85 bygninger og ca 500 innbyggere. Her var også anlagt dampskipskai.

**Langs hele Rallarveien** finnes kulturminner fra tiden da Ofotbanen ble bygd og spor fra et tøft og utfordrende liv. Avstanden fra

Rombaksbotn og opp til Bjørnfjell er ca 12 km og turen til fots tar fire til fem timer.

**Jernbaneverket har ansvaret** for kulturhistoriske eiendommer og anlegg i jernbanesektoren. I perioden 2010 – 2013 ble over tre millioner kroner benyttet til utbedring av Rallarveien ved Ofotbanen. En har hele tiden vært bevisst på å beholde byggeskikken fra anleggstiden. I tillegg har Jernbaneverket restaurert Katterat stasjon med tilliggende utearealer.

# Ta en tur etter Rallarveien ved Ofotbanen

Den gamle transportveien, Rallarveien, eller Materialvägen som svenskene kaller den, går langs Ofotbanen fra fjord til høgfjell. Den strekker seg fra Rombaksbotn, over riksgrensen og helt inn til Abisko øst.

☉ **Som et smalt**, mosegrodd band ligger Rallarveien der – med murer og skjæringer som forteller historien om den enorme innsatsen Rallarene gjorde for over 100 år siden. Steinene ligger som de ble lagt den gang. Her har dyktige hender arbeidet – hverken snø eller vann har rikket dem i årene som har gått siden.

Når du vandrer langs Rallarveien, hører du naturens mange lyder – i blant er det som du kan høre fjellene hviske til deg! Fortellinger om det som skjedde her for lenge siden!

«**Fjellmassene henger ut** over oss i Norddalen og gir et sånt mektig sug at du kjenner blodet stivne.» forteller gamle rallare.

Det er en god beskrivelse på en vandring langs Rallarveien ved Ofotbanen.

**Morkne minner av** anlegg og utstyr ligger langs veien mange steder. Stopper du ved tuften etter en av barakkene, kan du fornemme stundene med full fres i ovnen, kortspill, varm mat, lange sterke diskusjoner, kanskje litt kaffe med noe i – og ei kokke som ble som ei mor for ungguttene.

**Navnet Svarta Bjørn** er knyttet til rallarkokkene på Ofotbanen. Mytene og legenden blir så utrolig nær og sterk når du kjenner de samme steinene under fotsålene dine som hun gjorde, den gang hun gikk opp fra Rombaksbotn for å søke seg jobb som kokke.



Rallarveien ligger vakkert til i et terreng med store variasjoner. Ved kysten har du frodigheten og rik vegetasjon. På vei opp mot høgfjellet får du duren fra Storelva med fossen, enorme steinurer, ville fjellsider og dype kløfter, før du til kommer opp til høgfjellet på Bjørnfjellplatået og Riksgrensen. Her finner bare de karrigste plantene levevilkår. Videre innover Sverige går du gjennom områder full av geologisk historie fra den gang fjellene ble skapt.

**Mens du vandrer** kan du også beskue verdens kraftigste elektriske lokomotiver med et haleheng av 68 vogner med jernmalpelleter på vei ned til isfri havn i Narvik – eller tomme vogner på vei opp

igjen til LKABs gruver i Kiruna. Inn imellom kommer lange godstog, noen passasjertog og Jernbaneverkets spesialtog. Enkelte steder ruller de bare noen få meter fra Rallarveien. Ideelle forhold for deg som vil fotografere tog.

Ta en tur etter Rallarveien ved Ofotbanen – sterke opplevelser i fantastisk natur!

**Steingrim Sneve,**  
Rombakstøttn grunneier  
- og småbrukarlag

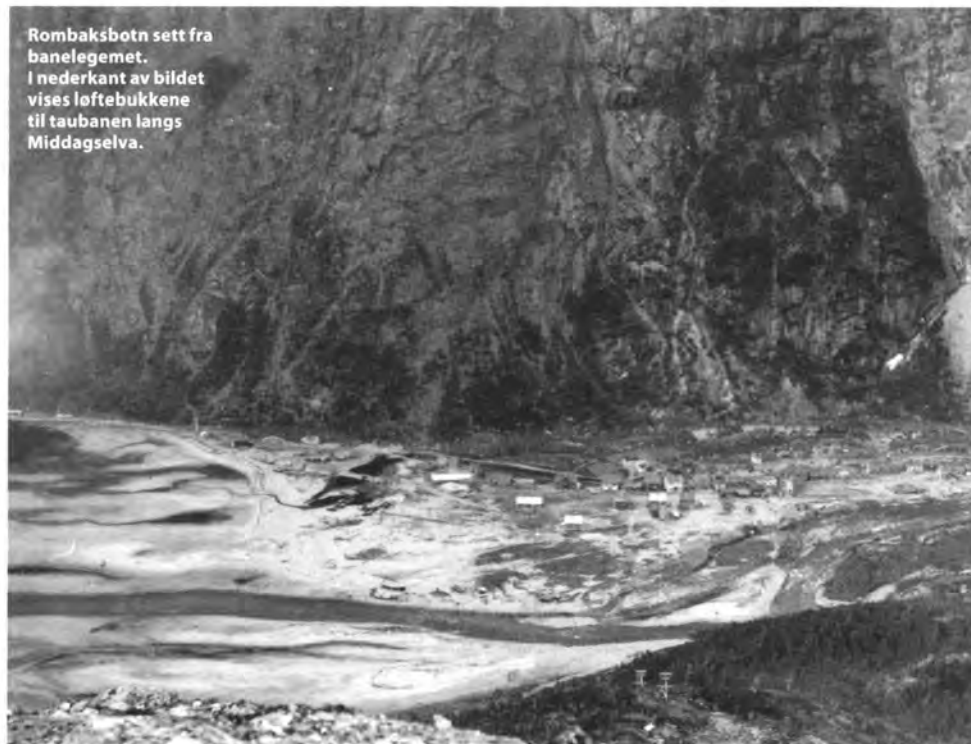
# Rombaksbotn

Den første kjente bosetningen i Rombaksbotn er fra 1500-tallet da sjøsamer holdt til der. Da engelskmennene kom til Botn for å bygge transportvei til det planlagte jernbaneanlegget, fantes det to gårdsbruk på plassen.

**Foto** Narvik komm. fotosamling

**Rombaksbotn sett fra banelegemet.**

**I nederkant av bildet vises løftebukkene til taubanen langs Middagselva.**



◉ **Under det engelske** anlegget 1885 – 1889 ble det bl.a. bygd en kai, noen lagerhus og et bakeri. Etter at det engelske selskapet «The Swedish and Norwegian Railway CO» gikk konkurs, kjøpte handelsmannen Spear husene samt en del mark av gårdeierne. Da det norsk-svenske jernbaneanlegget startet i 1998, fantes det allerede noen transportveier som kunne brukes, blant

annet i Botn. Fra å være to gårdsbruk kom stedet på det meste til å bestå av 80 – 90 bygninger og omlag 500 beboere i utbyggingsperioden. Hit førte dampskip folk og forsyninger, og herfra gikk transporten til fots, med hest og linbane til anlegget både på norsk og svensk side. Rombaksbotn ble et knutepunkt med ulike tilbud for de som bygde banen.

**Kaia i Rombaksbotn.  
Her gikk det i 1902 tre  
båtturer pr. dag.**



Husene ved  
elvenesvingen.  
Det firkantete  
steinhuset er  
fengselet.



William Spears handelsbod med personale.



Lagerområde ved havnen. I bakgrunnen  
vises restene av raset som gikk 12. mai 1899.

1898

◉ **År 1898:** Mange hadde begynt å slå seg ned i Botn. Flere små hus med sammenbygd stall og bolig ble bygd rett under fjellskrenten ved kaia. 12. mai gikk et stor ras over fire av husene, og kjører Løviks dreng og mange hester ble drept. Raset fikk navnet «Rødrapet» etter fargen på fjellsiden.

1899

◉ **År 1899:** En hel liten by hadde vokst opp. Her var dampbåthavn, toll, politi, post, skole og handelsmenn. Her var videre skomaker, urmaker, baker, lagerfolk og ikke minst kjørere. Alle trengtes her.

1900

◉ **År 1900:** Folketellinga ble gjort i Botn. I 58 hus bodde ca 400 mennesker. Av dem var det omtrent 130 barn og ungdommer. Den 21. januar brant 22 av husene. Disse ble raskt bygd opp igjen.





Rombaksbotn skytterlag oppstilt utenfor Kolflaath's butikk.

1901

◻ **År 1901:** I begynnelsen av året spredte en hard tyfusedepidemi seg med drikkevannet. Mange ble syke og et 10-talls mennesker døde. Sykdommen ble siden ført med rallarene inn langs etter banen til Sverige.

1902

◻ **År 1902:** Det bodde innpå 500 mennesker i ca 80 hus i Rombaksbotn. Med uthus av ulike slag fantes over 100 bygninger. En brann 5. november la flere hus i aske.

1903

◻ **År 1903:** Banearbeidet begynte å ta slutt. Den 14. juli ble Ofofbanen offisielt innviet av kong Oscar II. Rombaksbotn ble raskt avfolket. I mai brant det enda en gang og åtte-ni hus ble lagt i aske. De fleste husene ble senere demontert og flyttet inn til Narvik eller andre steder der det var arbeid å få.



# Hvorfor har jeg laget denne modellen?

Så længe jeg kan huske har jeg været fascineret af vår bys sterke historie. Jeg er overbevist om at ingen bykommune i landet har en historie som kan måle seg med vår by.

**Av** Per Henrik Mørk



◉ **Som ansatt i Stiftelsen Vinterfestuka** ble jeg for noen år tilbake, invitert av Nordland Fylkeskommune til et seminar i Mo i Rana. Underveis i konferansen ble vi invitert til å se en modell av Rana midt på 1930-tallet, altså før Nordlandsbanen ble bygget rett gjennom sentrum av byen. Jeg ble imponert over modellen og bestemte meg der og da at en modell av Rombaksbotn burde bli bygget, og jeg kunne tenke meg å gjøre det.

Kommunens kartavdeling skaffet meg kart over området. En del litteratur ble lest sammen med oversikter og kartlegging av bygninger. Bilder fra tidsrommet 1890 til 1901 ble anskaffet, og avtale med Vera Steine om maling av bygningene ble gjort. Byggingen begynte høsten 2011 i trygg forvisning om at jeg de neste tre årene ville få min hverdag fylt opp av over 100 år gammel norsk/svensk industrihistorie.

**Jeg fant raskt** ut at de største utfordringene var å gjenskape alle husene i størst mulig grad slik de framsto i sin tid, både i forhold til plassering, størrelse og utforming. Kartet og bildene stemte ikke helt overens. Forklaringen på dette ligger i at det ved århundreskiftet gikk store steinras som medførte at flere bygninger ble revet. I samme periode førte branner til reduksjon i antall bygninger. Jeg bestemte meg imidlertid for at jeg ikke kunne tidfeste prosjektet helt



konkret, men valgt å si at det gjenskapte samfunnet har en tidsramme mellom år 1898 og 1902.

**Jeg ber om** forståelse for at noe av det jeg har laget er gjort av fri fantasi. Bildene jeg har hatt tilgjengelig fra den tiden er forklaring god nok på det. To eller tre fasader er ikke avbildet på noen av bildene, og her kommer fantasien inn.




# Tro på framtiden og hardt arbeid

Fortellingen om Rombaksbotn er en spennende del av historien om utvinningen av den svenske malmen, Ofotbanens tilblivelse og Narviks fødsel. Jernbanen og havna ved havet er like betydningsfulle i dag som da de ble anlagt ved forrige århundreskifte.

**Tekst** Anders Lindberg, informasjonssjef i LKAB

**Foto** LKAB



Et IORE-lok med 68  
malmvogner passerer  
Bjørnfjell på Ofotbanen.

🔴 **Jernmalmen i fjellet** Kiirunavaara i Sverige har vært kjent helt siden 1600-tallet, men ingen hadde så langt funnet en effektiv og lønnsom måte å transportere den, og derfor hadde den lenge praktisk talt vært verdiløs. Med jernbanen og havna mot den isfrie Atlanteren, ble problemet løst, men det var nok ingen enkel løsning. Bygging av Malmbanan i Sverige og Ofofbanen i Norge krevde hardt arbeid og stor innsats av et tusentalls menn og kvinner.

**Det lille samfunnet** Rombaksbotn er et godt symbol fra denne tiden som i tillegg til tøffe vilkår også bød på en tro på framtiden og håp om et bedre liv. Mange kom hit for å søke lykken, tjene penger eller være en del av et spennende prosjekt med løfte om en ny æra i historien. Rombaksbotns historie ble ikke lang, og i dag fins kun få spor igjen i naturen som interesserte kan søke opp. Med den fantastiske modellen av samfunnet som nå er bygd kan man få en følelse av hvordan det så ut – og kanskje hvordan det var å leve her – på denne spesielle plassen under de intensive og hendelsesrike årene. For framtiden kan vi alle lære oss verdien av det beskrevne og fortelle om det store løftet, også i vårt daglige virke. De menn og kvinner som la grunnlaget

for Ofofbanen er hele forutsetningen for en fantastisk samfunnsutvikling i Norrbotten og Nordland, og vi kan alle være takknemlige for deres innsats.

**LKAB.** Ofofbanen og havna i Narvik er også i dag uomtvistelige lenker i LKABs logistikkjede. Anleggene er blitt oppgradert gjennom årene og i dag transporteres to tredjedeler av all jernmalm fra de svenske Malmfeltene denne veien.

**Det er vanskelig** å tenke seg en mer effektiv transportmetode. El-drevne tog som kan laste nesten 8 000 tonn på hver tur og som utnytter gravitasjonen på veien ned fra Riksgrensen til Narvik. De store IORE-lokene, verdens sterkeste elektriske lokomotiv, fungerer som generatorer når de bremser i nedoverbakkene og fører strøm tilbake til el-nettet. Logistikken blir dermed den siste delen av en energieffektiv og klimasmart prosess for å levere jernmalmproduktene med minst mulig miljøpåvirkning. Rallarnes harde slit for over hundre år siden er altså ikke bare en forutsetning for at LKAB kan transportere produktene, men gir oss også et viktig konkurransefortrinn på markedet.



I 2015 fyller LKAB 125 år og prissetter arbeidsinnsats, innovasjon og engasjement som har lagt grunnlaget for dagens selskap. Det er i tillegg 100 år siden strekningen Kiruna - Riksgrensen ble åpnet for elektrisk drift. Håpet er at utvinning av malm og togtransportene skal fortsette sin utvikling i minst 125 år til.



## Jernbaneverket

©Jernbaneverket Område  
Nord, Verkstedbakken 41,  
8512 Narvik

**Ansvarlig utgiver:**

Jernbaneverket  
Område Nord  
[www.jernbaneverket.no](http://www.jernbaneverket.no)

**Redaksjonen:**

Dag Rydmark (redaktør)  
Steingrim Sneve  
Lars Slettjord

**Forside/baksidfoto:**

Modell av Rombaksbotn  
anno 1898-1902

**Grafisk design:**

REDINK