

Norges Statsbaner gjennom 50 Aar.

Et historisk Tilbakeblik.

Statsbanerne kan i disse dage feire sit 50-aars jubilæum, idet den første Statsbane, *Kongsvingerbanen*, blev aapnet for offentlig drift den 3dje oktober 1862 paa strækningen Lillestrøm—Kongsvinger, 79.1 km. Og 3 dage efter, den 6te oktober, aapnedes den første del av *Rørosbanen*, Hamar—Grundsetbanen, 38.2 km. Den tredje banestrækning, *Trondhjem—Størenbanen*, som blev besluttet av Stortinget i 1857 samtidig med de to andre, blev derimot først aapnet for regelmæssig drift den 5te august 1864.

Da Stortinget i 1848 paa foranledning av *Hovedbanens* paatænkte anlæg hadde jernbaneloven under behandling, var forstaaelsen av jernbanernes nytte og utviklingsmuligheter ikke meget stor. Vedkommende stortingskomité, hvis formand var professor Schweigaard, uttalte saaledes:

„til betydeligere Foretagender af denne Art, udenfor det, der har givet Anledning til det foreliggende Lovforslag, er der vel mindre Ud-sigt.“ (St. forh. 1848, bd. 6, side 549.)

Under forhandlingerne om *Hovedbanens* anlæg gjorde denne opfatning, men især ængstelserne for det økonomiske resultat sig sterkt gjældende og ledet til at *Hovedbanen* blev bygget som privatbane — trods mere fremsynte medlemmer av Stortinget som f. eks. Johan Sv er d r u p paa det kraftigste arbeidet for at staten skulde overta bygningen.

Kontrakten om *Hovedbanens* bygning m. v. blev oprettet den 17de oktober 1850 mellem den norske stat og de engelske entreprenører. Halvdelen av anlægskapitalen skulde tilveiebringes av disse, og som vederlag skulde de faa

prioriterte aktier, som staten kunde indløse til pari efter 100 aars forløp. Den anden halvpart skulde staten skaffe mot aktier i banen. For at tilveiebringe sin part mottok staten bidrag av kommuner og private.

Hovedbanen blev aapnet for drift den 1ste september 1854. De gunstige resultater av driften og den iøinefaldende letelse for reiser og omsætning som banen bød for de tilgrænsende distrikter, bevirket at folk mer og mer fik øinene op for nødvendigheten av gode kommunikationer, og der blev rundt omkring paa forskjellige steder sat igang arbeide for at skaffe fordelagtigere transportmidler end veiene var. Foruten anlæg av jernbaner fæstet man sig ogsaa ved farborgjøreelse av elver og innsjøer.

En privat komite, som var valgt under et møte paa *Kongsvinger* av mænd fra de nærmeste distrikter forat overveie spørsmålet om anlæg av en sidebane fra et punkt paa *Hovedbanen* til *Kongsvinger* eller et sted i dets umiddelbare nærhet, fremkom saaledes den 21de febr. 1855 med andragende til Departementet for det Indre om at der maatte bli anstillet undersøkelse og utarbeidet forslag med overslag for et saadant anlæg.

Fra Søndre *Trondhjems* amtsformandskap fremkom der likeledes efter dets beslutning av 20de juni 1855 andragende til Departementet for det Indre om ved sakkyndige mænd at la anstille de fornødne lokale undersøkelser om anlæg av en »sporvei« mellem *Trondhjem* og *Støren*, og i det hele at foreta hvad der maatte findes hensigtsmæssig til denne saks forberedelse og fremme. Der stilledes ogsaa

endel midler til raadighet for undersøkelsen.

Ved kgl. resl. av 6te august 1855 blev det bestemt:

„At Departementet for det Indre bemyndiges til at lade anstille de Undersøgelser og søge tilveiebragt de Oplysninger, som maatte findes fornødne til Bedømmelse af Spørgsmaalet om den hensigtsmæssigste Maade, hvorpaa et fuldkommere Kommunikationsanlæg kan istandbringes mellem *Kongsvinger* og *Hovedjernbanen* fra *Kristiania* til *Eidsvoldsbækken* samt mellem *Trondhjems By* og et Punkt i *Størens Præstegjæld* i *Søndre Trondhjems Amt*.“

For *Kongsvinger*prosjektet blev der ved siden av jernbanealternativet ogsaa foretat undersøkelse om kanalisering av vassdraget.

Den 9de april 1856 fremkom andragende fra en av kjøpstaden *Hamars* handelsforening opnævnt komite om at vedkommende departement maatte bli bemyndiget til paa statskassens bekostning at la undersøke den hensigtsmæssigste maate, hvorpaa *Østerdalen* ved jernbane kunde sættes i forbindelse med *Mjøsen*.

Foranlediget herav blev det ved kgl. resl. av 22de september 1856 bestemt:

„At Departementet for det Indre naadigst bemyndiges til at lade anstille de Undersøgelser, som maatte findes fornødne til Bestemmelse af Spørgsmaalet om den hensigtsmæssigste Maade, hvorpaa *Østerdalen* ved jernbane kan sættes i Forbindelse med *Mjøsen*.“

Efter meddelelsen om resultatene av de foretagne undersøkelser blev der av de respektive interesserte utstedt indbydelse til aktietegning i de foreliggende jernbaneprojekter for, som det fremholdes,

»at vise troen paa det gavnlige for distrikterne ved realisationen av projekterne«.

Indbydelsen utgik for Kongsvingerbanen den 26de august 1856, for Hamar—Elverumbanen den 27de febr. 1857 og for Trondhjem—Størenbanen den 7de mars 1857.

For Kongsvingerbanen gjaldt indbydelsen oprindelig to alternativer: et med

utgangspunkt fra Hovedbanen ved Trøgstad og et med utgangspunkt fra Lillestrøm. Ved senere tillægshenvendelse blev der adgang til at tegne aktier fortrinnsvis for det ene eller det andet alternativ.

For Trondhjem—Størenbanen blev muligheten for drift med hestekraft tillike fremholdt.

Aktietegningen hadde følgende resultat:

	Av kommuner	Av private	Tilsammen
Til Lillestrøm—Kongsvingerbanen tegnedes . . .	kr. 560 200	kr. 297 400	kr. 857 600
» Hamar—Elverumbanen —» . . .	» 168 700	» 437 800	» 606 500
» Trondhjem—Størenbanen —» . . .	» 275 400	» 347 700	» 623 100
Tilsammen	kr. 1004 300	kr. 1082 900	kr. 2087 200

Den 1ste juli 1857 fremsatte regjeringen i henhold til kgl. resl. av samme datum proposition (s. 74) for det forsamlede storting om bygning av de nævnte baner for statskassens regning.

Propositionens konklusjon hitsættes:

„1. Til Paabegyndelse af Anlæg af Lokomotiv-Jernbaner fra Lillestrømmen Jernbanestation om Fetsund langs Glommen om Kongsvinger til den svenske Grændse, fra Trondhjem til Størens Præstegjæld i Søndre Thronhjems Amt og fra Hamar til Grundset Markedsplads i Elverums Præstegjæld i Hedemarkens Amt, i det væsentlige overensstemmende med de dertil af Ingeniørkaptein Bergh afgivne Forslag og for Statskassens Regning, men med Ret for denne til at erholde Aktier i Anlæggene for de Beløb, som i samme hertil udredes, bemyndiges Hs. Maj. Kongen til i Budgetterminerne fra 1ste Juli 1857 til 1ste Juli 1860 at anvende, foruden de av Kommuner og Private vedtagne Aktiebidrag til bemeldte Anlæg efterhaanden som de indkomme, en Sum af indtil 2 Millioner Speciesdaler, dog saaledes, at forsaavidt angaar Jernbaneanlægget til den svenske Grændse, denne Sum eller hine Aktiebidrag alene bliver at anvende paa Linjen mellem Lillestrømmen og Kongsvinger.

2. Hs. Maj. Kongen bemyndiges at tilveiebringe de under Post 1 nævnte Beløb 2 Millioner norske Speciesdaler eller anden dertil svarende Valute, enten ved Udstedelse og Salg af norske Statsobligationer, der bære en Rente af ikke under 4 og ikke over 5 pCt. og skulle indfries i et Tidsrum af 30 Aar med $\frac{1}{30}$ aarlig, eller være sig alene eller i Forbindelse dermed Optagelse af et eller flere udenlandske Statslaan paa saa fordelagtige Betingelser som muligt.“

Av den kgl. proposition hitsættes som uttryk for den norske regjerings opfatning av de fremtidige muligheter for drift av jernbaner:

„Med Hensyn til den Maate, hvorpaa Anlæggene i Tilfælde burde søges istandbragte, har Departementet antaget, at Staten maatte overtage deres Udførelse for dens Regning, saaledes at den erholder Aktier, for hvad den hertil udreder udenfor Kommuners og Privates Aktiebidrag. Da intet af disse

Anlæg kan ansees som lønnende Foretagender for Spekulationen, maatte der, naar de skulde søges overtage af et privat uden- eller indenlandsk Aktieselskab, selvfølgelig af Staten garanteres dette en vis Rente af Anlægskapitalen, men da Anlæggene neppe kunne paaregnes nogensinde at kunne give noget for Spekulationen lokkende Udbytte, er det at forudse, at denne Rente maatte sættes temmelig høj, og den vilde uden Tvivl blive ikke lidet høiere, end hvad der vilde blive krævet i Rente af et af Staten optagendes Laan. Man vil derfor naar Staten overtager Anlæggenes Istandbringelse, bedre kunne sikre sig en solid og betryggende Udførelse af Arbejderne og ligeledes have friere Hænder til at indrette Driften paa en efter Færdselens Behov avpasset Maade. Skulde det senere findes at være at foretrække, at Staten ikke forestaar Driften, vil der være Adgang til at sælge dens Aktier og lade Interessenterne konstituere sig som et privat Aktieselskab. Dettets Statuter vil Statsstyrelsen kunne foreskrive og lade optage i de udfærdigendes Aktier, forsaavidt de ikke strider mod de ved Aktietegningen opstillede Betingelser. Som af det ovenanførte sees, gaar dog disse Betingelser, da Aktiebidragene alene ere subskriberede for at lægge den Interesse hos vedkommende Distrikter for Dagen, uden hvilken det var at forudse, at Staten ikke kunde finde sig opfordret til nogen Foranstaltning, ikke ud paa, at der tilstaaes Aktieeierne nogen Indflydelse med Hensyn til Anlæggenes Oparbeidelse eller Drift.“

Stortingets beslutning av 3dje september 1857 er saalydende:

„1. Til Paabegyndelse af Anlæg af Lokomotiv-jernbaner fra (som propositionen indtil) at anvende paa Linjen mellem Lillestrømmen og Kongsvinger. Ligeledes bemyndiges Kongen til, forsaavidt til en bekvem Forbindelse mellem Hamarbanen og Glommens øvre Dalføre efter nærmere Undersøgelse findes fornødent, at lade en Sidearm af denne Bane udgaa til Grundset Skydsskifte under Betingelse af, at der som Bidrag til Dækkelse af Bekostningerne tegnes Aktier til et Beløb af mindst 13500 Spd.

2. Endvidere bemyndiges Kongen til at tilveiebringe for Statskassen 2 Millioner norske Speciesdaler eller anden dertil svarende Valute ved Laan paa fire

og en halv eller fire Procent Renter under lagttagelse af følgende Vilkaar:

a) At der forbeholdes Statskassen en Amortisationstid af 30 Aar, men med Ret til at indfri Laanet efter Forløbet af i det høieste 10 Aar.

b) At der mod $4\frac{1}{2}$ pCt. Rente erholdes fuld Betaling med Fradrag av i det høieste 2 pCt. i Provision. Stiftes Laanet til 4 pCt. Rente, maa Rabatten i Kapitalen ikke være større end, at Laanet bliver ligesaa billigt, som om det var kontraheret paa fire og en halv Procent. Ved Beregningen af Æquivalentforholdet lægges den Forudsætning til Grund, at et $4\frac{1}{2}$ pCt.s Laan ved Udløbet af det tiende Aar indfries med Penge, der koster Staten $4\frac{1}{8}$ pCt.“

Denne beslutning blev befalet tat tilfølgende ved kgl. resl. av 14de septbr. 1857.

I Stortinget blev der ført en vidtløftig debat om vilkaarene for midlernes tilveiebringelse, da tidspunktet for optagelse av laan ikke var heldig. Man frygtet for de økede statsutgifter, hvorfor specielle betingelser blev sat. Alle var dog enige i det fordelagtige ved foretagendet, og fremholdt tillike den indirekte fordel som vilde fremkaldes ved jernbaneanlæggene.

Med hensyn til endepunktet for Hamarbanen blev der ogsaa debattert meget. Nogen mente at en oprensning av Glommen op til Grundset gaard vilde være tilstrækkelig til lettelse for trafikanten nordenfor Elverums leir, mens andre fremholdt at kun en jernbane kunde være tilfredsstillende, saameget mere som de gik ut fra at der i en nær fremtid vilde bli spørsmål om banens fortsættelse opover Østerdalen.

Det i Stortingets beslutning av 3dje septbr. 1857 omhandlede statslaan paa to millioner speciesdaler lykkedes det ikke at kontrahere paa de opstillede betingelser, og for det i aaret 1858 forsamlede overordentlige Storting fremsattes kgl. prp., datert 3dje mai 1858, om bemyndigelse til at tilveiebringe et statslaan paa 3600 000 spd. til $4\frac{1}{2}$ pct. rente og 30 aars amortisation. Laanet skulde bl. a. anvendes til jernbaneanlæggene. Dette statslaan blev af Stortinget besluttet optat den 7de juni 1858.

Ved kgl. resl. av 7de septbr. 1858, blev det derpaa bestemt at anlægsarbeidene paa de omhandlede baner kunde begynde, og anlægsbestyrelse blev anordnet.

Efter at undersøkelse var utført med hensyn til en bekvem forbindelse mellem Hamar—Elverumbanen og Glommens øvre dalføre, hvorav det fremgik at kanalisering av vasdraget vilde bli uforholdsmæssig kostbar, blev det ved kgl. resl.

av $\frac{7}{10}$ 1859 bestemt, at Departementet for det Indre bemyndiges til at anlægge bane til Grundset skydsskifte. Det betingede aktiebidrag paa 13 500 spd. var da tilvebragt. Dette bevirket en forandring i linjens tracé og i Elverum stationsarrangement, idet den paatænkte station paa Glommens østside blev henlagt til vestsiden, og der blev bygget en bro over Glommen for jernbanens regning. Denne bro forudsattes benyttet som mulig fremtidig jernbanebro, men blev foreløbig aapnet som almindelig kjørebro.

Mens Kongsvingerbanen, som hadde direkte tilknytning til Hovedbanen, fik »normal« sporvidde (4 fot $8\frac{1}{2}$ tomme engelsk = 1,435 m.) og omtrent samme utstyr forresten som Hovedbanen, blev Hamar—Elverumbanen og Trondhjem—Størenbanen besluttet bygget med en smalere sporvidde (3 fot og 6 tommer engelsk = 1,067 m.) og et tarveligere utstyr i det hele efter anbefaling av senere jernbanedirektør Carl A. Pihl. Dette var begrundet i den paaregnede besparelse i anlægskapital, likesom man gik ut fra at den paaregnelige trafik ikke behøvet noget større apparat. Man hadde dengang som nævnt og som ventelig kunde være, ikke klart for sig hvilken utbredelse og betydning jernbanerne vilde faa, og at bredsporte og smalsporte baner vilde støte til hinanden, saa godset ved eventuel samtrafik maatte omlastes.

Før banerne blev aapnet for almindelig person- og godstrafik, blev det bestemt at de skulde undersøkes av en anordnet besigtelseskommission, som skulde avgi erklæring om banerne var i driftssikker stand.

Beretning om *Kongsvingerbanen* blev avgit $\frac{2}{10}$ 1862; den konkluderte med at kommissionen hadde fundet arbeidet i sin helhet utført paa en særdeles tilfredsstillende maate, som vidnet om dygtighet og omtanke hos de ledende kræfter. I henhold til erklæringen blev Kongsvingerbanen aapnet næste dag for almindelig færdsel under midlertidig bestyrelse av anlægsgeneralen. Fra 1ste januar 1863 blev banen i henhold til kgl. resl. av $\frac{21}{8}$ 1862 sat under bestyrelse av de av Kongen utnævnte medlemmer av Hovedbanens direktion. Hovedbanens driftsbestyrer fungerte ogsaa for Kongsvingerbanen.

Angaaende banens tekniske forhold kan oplyses, at formationsplanets bredde paa fyldingerne var 18' (5,645 m.) og i jordskjæringer 20' (6,276 m.). Ballasten var meget god og anvendt i tilstrækkelig mængde med en kronbredde av 12'

(3,765 m.) og 2' dybde. Skiurnerne som hadde en vægt av 62 ø pr. engelsk yard, var anbragt direkte paa tversviller av halvkløvninger av 10" tommer, 8 à 9 fot lange, lagt 3 fot fra hinanden. Skinnerne var fæstet med hakespiker og var indbyrdes forbundet med lasker. Der fandtes 5 lokomotiver, hvorav 2 tanklokomotiver og 3 med tender. Vegt 18 ton. Videre fandtes der 18 passagervogner, 4 stoppevogner og 166 godsvogner. Alt materiel fandtes i god stand.

Beretning om *Hamar—Elverumbanen* blev avgit $\frac{25}{6}$ 1862; den konkluderte med den erklæring, at »der intet vides til Hinder for, at Jernbanen mellem Hamar og Elverum naarsomhelst aapnes for Færdselen«. Hertil knyttes en del betragtninger om anvendelsen av det smale spor, hvorved især det billige anlæg fremhæves, og der uttales tilslut:

„Vi antager derfor, at det heldige Udfald paa dette første Forsøg vil især for et Land som vort med ringe Ressourcer og vanskelige Terrainforholde være af stor Betydning, idet derved er vist Muligheden af at lette Kommunikationerne ved Jernbaneanlæg gennem Trakter, hvor der ellers af lokale og statistiske Hensyn neppe vilde være Tale derom.“

Formationsplanet i alle skjæringer var fra 15' til 18'. Ballasten bestod av god grus med en kronbredde av ca. 8' (2,51 m.) og en dybde av 1' og 8" (0,523 m.). Svillerne var kløvninger med 8 à 9 tomers top, delvis impregnert med sinkklorid; de var lagt med $2\frac{1}{2}$ fots mellemrum fra midte til midte. Skinnerne var fæstet med hakespiker og forbundet med lasker med fire skruer.

Der var 3 lokomotiver av 12 tons vegt, 5 passagervogner, 50 godsvogner og 3 bremsevogner. Materiellet ansaaes meget godt. Der blev bl. a. gjort prøve med lokomotivernes trækkeevne.

Banen hadde været aapnet for anlæggets regning, indtil den blev aapnet helt for almindelig færdsel fra $\frac{6}{10}$ 1862.

Bestyrelsen bestod av de av Kongen utnævnte medlemmer av Hovedbanens direktion, med en egen driftsbestyrer i henhold til kgl. resl. av $\frac{21}{8}$ 1862.

Av de mænd som deltog i disse de første statsbaners anlæg kan nævnes:

Ved Kongsvingerbanen: senere bane- direktør C. Pihl, generaldirektør Segelcke, kaptein Berg, ingeniør Hansteen, senere trafikdirektør Krefting.

Ved Hamar—Grundsetbanen: senere trafikdirektør Mellbye, bane- direktør C. Pihl, ingeniørerne Hansteen, Brinchmann og Riiber.

Det tekniske medlem av anlægsbestyrelsen var ingeniørmajor Irgens.

Beretning om besigtelsen av *Trondhjem—Størenbanen* blev avgit den 4de august 1864; den konkluderer med den erklæring, at der intet er til hinder for at jernbaneanlægget mellem Trondhjem og Støren kan aapnes for regelmæssig drift. Kommissionen uttaler en speciel ros over det utførte arbejde, idet »denne jernbane er anlagt i et terræn, der har frembudt større vanskelighet end noget andet, hvorigjennem jernbaner i vort land er anlagt, saa at dygtighet og omtanke saavel hos de overordnede som underordnede ledere av arbeidene i høi grad har været paakrævet«. Næste dag blev banen aapnet for ordinær drift, efterat der hadde foregaaet midlertidig drift en tid.

Skinnerne hadde en vegt av 36 ø og delvis $41\frac{1}{2}$ ø pr. engelsk yard. Der fandtes 3 tanklokomotiver, hvorav det ene, »Trønderen«, var bygget ved Nidelvens verksted. Dette lokomotiv var nok ikke helt uklanderlig. De to andre, »Robert« og »Haakon«, var gode. Der forudsattes anskaffet 2 lokomotiver til. Der fandtes 6 passagervogner, 49 godsvogner og 3 stoppevogner.

Ved kgl. resl. av 24de febr. 1864 var der anordnet en driftsdirektion.

Der var truffet bestemmelser om toldfrihet for materialer til anlæggene, om skattefrihet i 100 aar, om driftsreglement og politibestemmelser og om fragtreglement, samt om ildfast taktækning langs banerne. Det blev overlatt Kongen at approbere takstansættelsen.

*

Bedømmelsen av de i den nærmest efterfølgende tid fremkomne andragender om jernbaneanlæg blev fremmet efter den indledede fremgangsmaate. Staten indgik som hovedaktionær sammen med kommuner og private og skulde ha fuld raadighet over driften av banerne.

Denne tanke var allerede fremholdt under debatten om anlæg av Hovedbanen, men fik dengang desværre ikke flertal.

Om paabegyndelse av det allerede besluttede baneanlæg fra Kongsvinger til den svenske grænse blev der fremsat proposition den 3dje oktober 1859, hvortil Stortinget gav sit samtykke forsaavidt statskassens midler maatte være tilstrækkelige, og forresten paa betingelse av at arbeidet ikke blev paabegyndt før retningen av det motstøtende jernbaneanlæg paa svensk side var endelig bestemt. Denne beslutning blev uten følge, da retningen

paa svensk side ikke blev fastslaaet. Efter yderligere undersøkelser angaaende den heldigste retning for linjen over grænsen og efter at resultaterne herav med forslag var meddelt det svenske Civildepartement, bestemte Kongen i overensstemmelse med det norske forslag, at sammenknytningen ved riksgrænsen burde være i nærheten av Eda verk. Fra svensk side var der fremsat kgl. prop. om bevilgning av midler til paabegyndelse av et jernbaneanlæg fra grænsen til Arvika.

Som følge herav blev der i 1863 fremsat kgl. proposition om bevilgning til jernbanens fuldførelse til grænsen, og den 13te juni 1863 blev dette vedtat av Stortinget.

Under 30te oktober 1865 avgav den beskikkede besigtelseskommisjon sin indberetning til departementet og erklærte deri, at intet var til hinder for aapning av regelmæssig drift paa strækningen Kongsvinger—Riksgrænsen, 35,6 km.

Banen er bygget efter de samme normaler som for den første strækning. Der var anskaffet 2 nye lokomotiver, som veiet ca. 22 ton, og 75 godsvogner.

Forbindelsen med Sverige indtil Charlottenberg station og aapning for almindelig færdsel fandt sted den 4de november 1865. I 1867 aapnedes driften av den svenske banelinje fra Charlottenberg til Arvika, men først i 1871 kom der istand sammenknytning gjennem »Nordvästra stambanan« med det svenske statsbanenet, idet banestrækningen Arvika til Karlstad da blev aapnet for almindelig færdsel.

*

I henhold til oprindelig andragende fra interesserte blev i den følgende tid en række baner bevilget og aapnet for almindelig trafik; nemlig:

Fra *Drammen—Randsfjord* (89 km.), bevilget 11te juni 1863, efter at forslag om kanalisering av Drammenselven var forkastet, og aapnet i sin helhet fra 13de oktbr. 1868, med sporvidde 1,067 m. Sidelinjerne fra *Hougsund til Kongsberg* (28 km.) og fra *Vikesund til Krøderen* (26 km.) bevilgedes den 16de juni 1869, idet det blev vedtat at midlerne skulde anskaffes ved optagelse av laan paa statens utbytte av *Drammen—Randsfjordbanens* drift, hvorfor aktier forbeholdtes som for kommuners og privates bidrag. Den førstnævnte sidelinje aapnedes for almindelig trafik fra 9de novbr. 1871 og den anden fra 28de novbr. 1872. (*Drammen—Randsfjordbanen* med sidelinjer er efter for-

skjellige stortingsbeslutninger senere ombygget til normalspore baner, som blev tat i bruk fra 1ste november 1909.)

Fra *Kristiania til Drammen* (53 km.), smalsporet, bevilget 16de juni 1869 og aapnet for trafik fra 7de oktbr. 1872. Midlerne til anlægget skulde delvis skaffes ved laan paa den færdige bane, stort 600 000 spd.; laanet blev garantert av *Kristiania kommune*. (Efter stortingsbeslutning av 2den august 1911 skal banen ombygges til normalt spor og efter senere beslutning av 29de juli 1912 drives med elektricitet.)

Fortsættelsen av *Hamar—Grundsetbanen* til *Rena* (26 km.), bevilgedes 16de juni 1869, smalsporet, og aapnedes for trafik fra 23de oktbr. 1871.

Sammenbindingsbanen mellem de søndenfjeldske baner og *Trondhjem—Størenbanen* (317,8 km.) bevilgedes 3dje mai 1872, smalsporet, og blev fuldt færdig aapnet for trafik fra 17de oktbr. 1877, da den sidste strækning fra *Røros* til *Koppang* (152 km.) var færdigbygget.

Fra *Kristiania* over *Fredrikshald* til *Riksgrænsen*, delvis med dobbeltlinje mellem *Ski* og *Sarpsborg* paa vest- og østsiden av *Glommen*, bevilgedes den 5te juni 1873, bredsporet. For strækningen *Fredrikshald—Riksgrænsen* blev der tat forbehold om at der skulde være visshet for at der blev bygget en bredsporet bane paa svensk side, hvorved der kunde ske sammenknytning med samtrafik.

I henhold til stortingsbeslutning av 4de juni 1874 blev arbeidene iværksat paa strækningen *Kristiania* til *Fredrikshald*, mens arbeidet paa strækningen *Fredrikshald—Grænsen* indtil videre ikke kunde fremmes paa grund av betingelsen om anlæg av svensk tilsluttet jernbane. De paa *Fredrikshald* tegnede aktier var betinget av saadan tilslutning. For at bidra til fremme av jernbaneanlægget paa svensk side, »*Dalslandsbanen*«, samtykket Stortinget i at den i *Fredrikshald* stedfundne aktietegning til *Smaalensbanen* overførtes til bygning av en *Dalslandsbane* av samme sporvidde m. v. fra *Høgen* til *Mellerud station* paa *Bergslagsbanen* og videre til en havn ved *Venern* (*Sunnanå*), dog paa betingelse av at arbeidet paa banen blev paabegyndt i løpet av 1875 og fortsatt uten avbrydelse.

Ved skr. av 5te novbr. 1875 meddelte det kgl. svenske civildepartement, at der under samme dato var git *Dalslands järnvägsaktiebolag* naadigst koncession paa jernbanens anlæg. Ved kgl. resl. av 8de decbr. 1876 blev det bestemt at arbeidet

paa strækningen *Fredrikshald—Grænsen* (ved *Høgen*) skulde kunne paabegyndes.

Den første strækning *Kristiania—Fredrikshald*, vestre linje (136.2 km.), aapnedes for regulær trafik 2den januar 1879 og strækningen *Fredrikshald* til *grænsen* (33.9 km.) fra 25de juli s. a. *Ski—Mysen—Sarpsborg* aapnedes først 24de november 1882.

Fra *Trondhjem* over *Meraker* til den svenske grænse (102.3 km.), under forutsetning av tilsluttet jernbane paa svensk side til *Sundsvall*, bevilgedes smalsporet den 3dje mai 1872 og 5te juni 1873. Ved beslutning av 29de mai 1874 bestemtes det at banen skulde bygges med normal sporvidde, efter at der 17de mai 1874 var faldt lignende svensk beslutning. Banen aapnedes for trafik den 17de oktober 1881.

Fra *Stavanger* til *Egersund* (76.3 km.) bevilgedes smalsporet 3dje juni 1874 og aapnedes for trafik 1ste mars 1878. Ved denne, »*Jæderbanen*«, er det forbeholdt staten at indløse alle kommunale og private aktier efter deres paalydende beløp, hvilket ikke er tilfældet med de andre forannævnte baner.

*

Ved Stortingets beslutning av 5te juni 1874 blev en hel del til Stortinget direkte indkomne andragender om jernbaneanlæg oversendt regjeringen med anmodning om at underkaste disse al sedvanlig forberedelse og granskning, idet det maatte ansees av megen vigtighet at faa bragt paa det rene, hvorledes arbeidet i den nærmeste fremtid burde ordnes. Jernbanekomiteen uttalte i sin indstilling at det synes at være opfordring til at gjøre sig rede for, »hvad man i en nærmere fremtid tror sig istand til at udrette, samt for den maade, hvorpaa de midler, der antages disponible, hensigtsmæssigst og retfærdigst bør benyttes, eller med andre ord at opstille en *almindelig plan*, der omfatter de foretagender, der findes berettede, og ialfald i omrids bestemmer den orden og maade, hvorpaa arbeidet skal udføres«.

Ved kgl. resl. av 7de novbr. og 11te decbr. 1874 blev der nedsat en kommission, hvis medlemmer var stadthauptmand *Schwarz*, amtmændene *Meinich* og *Smith*, oberst *Grimsgaard*, jernbanedirektør *Phil*, veidirektør *Krag*, høiesteretsadvokat *Bergh*, konsul *Heftye*, konsul *Faye* og brukseier *Cappelen*, til at utarbeide »*Udkast til plan for de jernbaneforetagender* der

kunne antages at ville blive utførte for statskassens regning«.

I foredraget findes fremhævet, foruten det allerede anførte fra Stortinget, at der ønskes uttalelse om indholdet av en stortingsbeslutning av 7de juni 1873, hvori »regjeringen anmodes om at undersøke, hvorvidt ikke jernbaneanlægget mellem Hamar og Aamot skulde kunne undergives fuldt fællesskap i regnskapshold og utbytte, og hvorvidt ikke, efter fuldførelsen av jernbaneanlægget mellem det søndenfjeldske og det nordenfjeldske, saadant fællesskap kunde utstrækkes til at gjælde den hele banestrækning Trondhjem—Hamar med eventuel forlængelse, enten til Eidsvold eller til Kongsvinger, eller i ethvert fald at omfatte større sammenhengende strækninger av det hele jernbaneanlæg. Om utfaldet av saadanne undersøkelser forventes meddelelse givet næste Storting«.

Efter kommissionens overveielser, der som fremholdt efter sakens natur kunde bli av mere almindelig beskaffenhet, da utkast til plan forventedes forelagt »det iaar sammentrædende Storting«, fremsattes som »plan for vor jernbanebygning i en nærmere fremtid« forslag om bygning av 218.18 mile jernbane i løpet av 12 à 15 aar med en anlægssum av ca. 40 mill. spd. for smalt spor, ca. 46 mill. spd. for bredt spor med skinner av vegt 45 t pr. yard, eller ca. 53 millioner spd. for bredt spor med skinner av vegt 60 t pr. yard. Planen blev avgit under 5te febr. 1875.

I betænkningen om planen behandles den antagelige bygningsmaate for de nye anlæg og herunder specielt sporvidden. Herom blev der foranstaltet diskussionsmøter, og der fremkom forskjellige meninger. Som hovedresultat fremgik det dog at det smale spor under vore forhold vilde medføre fordele; dette blev ogsaa tildels begrundet i at der allerede var bygget saamange smalspore baner. Anvendelse av smalt spor blev anbefalet for næsten alle de optagne jernbaneanlæg. Det militære medlem fremholdt fordelene ved det brede spors større trafikevne, men uttalte sig for et sammenhengende system av samme sporvidde. En Eidsvold—Hamarbane og en Solørbane anbefaltes bygget bredsporet.

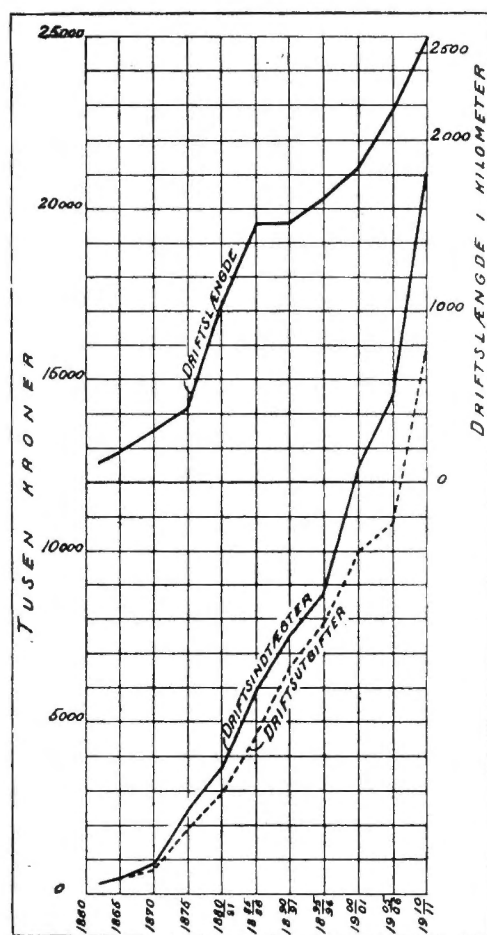
Kommissionen anbefalte at bygge »Statsbaner« paa samme maate som skedd.

Planen for den nærmeste jernbanebygning tok sigte paa at bygge baner som kunde sammenbinde de forskjellige landsdeler og sammenknytte jernbanenet-

tet til et hele. Derfor kommer forrest i rækken Vestlandsbanen, Bergensbanen og Romsdalsbanen. Desuten var optat bane over Hadeland til Gjøvik og Lillehammer samt bane til Namsos i tilslutning til den besluttede Merakerbane.

En minoritet (Krag og Smith) var ikke enig i at der blev sat igang saa mange og store anlæg. De henviste til vore smaa ressenser og muligheten av omslag i de da gunstige tider.

Med hensyn til spørsmålet om fællesskap i regnskapsforhold og utbytte ved



Oversigt over Statsbanernes driftsindtægter og utgifter samt driftslængde i aarene 1862—1911.

forskjellige anlæg uttaltes der, at det ansaaes ønskelig at bringe større jernbanestrækninger ind under fuldt fællesskap baade hvad administration og regnskapshold angik. Det blev fremholdt at staten burde søke at indløse kommunale og private aktier i banerne svarende til deres formodede værdi. Og det blev anbefalt at utfærdige en ekspropriationslov¹ for saadanne aktier.

¹ En saadan lov blev vedtat ved stortingsbeslutning av 21de juni 1897 — »Lov angaaende ekspropriation av statsjernbaner«. — Loven er sanktionert under 7de juli s. a. Ved Stortingets beslutning av 22de juli 1912 bestemtes, at loven med en vedtat tillægslov av 19de juli

Statens forhold til eventuelle konsessionsandragender for privatbaner behandledes ogsaa.

Av de jernbaner som var bragt i forslag, blev allerede i det samme aar foreslaat bevilget:

For banen Eidsvold til Hamar (58.6 km.) faldt beslutning i Stortinget 7de juni 1875 for smalsporet bane, men ved beslutning av 9de juni 1876 blev dette omgjort til at gjælde en bredsporet bane. Banen blev aapnet for drift 8de novbr. 1880.

Bane fra Drammen over Holmestrand—Larvik til Skien, »Grevskabsbanen«, med sidelinje til Horten (155.9 km.) besluttedes 9de juni 1875 smalsporet og blev fuldført og aapnet for drift 24de novbr. 1882. Ved behandlingen i Stortinget blev banen betegnet som den første del av en Vestlandsbane.

Bane fra Bergen til Vossevangen (106.7 km.) besluttedes samme dag smalsporet og aapnedes for trafik fra 11te juli 1883.

Vedkommende kommunale og private aktier blev der tat det forbehold, at banerne skal finde sig i eventuel tilslutning til andre baner.

*

Efter fuldførelsen av Vossebanen blev der en stans i jernbanebygningen. De forudsætninger om landets økonomiske fremgang som laa til grund for jernbaneplanen av 1875, hadde ikke holdt stik. Der indtraadte stagnation og tilbagegang i flere av landets erhvervskilder i forbindelse med de store krav som hvilte paa statskassen til bestridelse av de utgifter de allerede byggede baner foraarsaket.

I 1877 fremla Indredepartementet en fremstilling av jernbanesakens stilling for Stortinget i anledning av fremkommen ansøgning om bygning av en Solørbane, som fraraadedes. Departementet gik ut fra at utarbeidelse av ny plan burde utstaa nogen tid, indtil man fik større erfaring at støtte sig til.

Da de besluttede sidste jernbaner nærmet sig sin fuldførelse, anmodet Indredepartementet i juni 1881 anlægsbestyrelsen, trafikdirektøren og veidirektøren om at træde sammen i en komité for at avgi en uttalelse derom. Denne komité avgav under 5te mars 1882 sin betænkning. I denne er der git en samlet, omfattende redegjørelse for baneprojekterne, saavel om de tekniske forundersøkelser

1912 skulde anvendes for erhvervelse av aktier i Eidsvold—Ottabanen og Bergen—Hønefossbanen.

som om den formodede økonomiske berettigelse for flere av de projekterte baner, støttet til statistiske undersøkelser. De økonomiske utredninger som forelaa for de byggede baner, var ofte mangelfulde og sangvinske. Komiteen fremhæver at det ikke var dens mening at angi nogen bestemt rækkefølge inden et bestemt tidsrum. Den uttaler at det vilde være beklagelig om jernbanebygningen skulde stanse, da man nu hadde en opøvet arbeidsstok og betydelig forraad av arbeidsmateriel.

Den økonomiske berettigelse av de enkelte baner indbyrdes søktes bestemt av den folkemængde som forutsattes at ville søke banerne, under anvendelse av foreliggende erfaringer om indtægtstilførsel pr. individ fra driftsbanernes trafikomraade. Herunder blev ogsaa tatt hensyn til de indtægter som blev tilført færdige baner. De saaledes fremkomne bruttoindtægter sammen med indtægt av de specielle transportgjenstande ved hver bane, blev set i forhold til den nødvendige anlægskapital, hvorved et forholdstal fremkom. Den indirekte nytte som en jernbane vilde bringe i tids- og fragtbesparelse, forutsattes desuten mindst at dække de ved jernbanedriften foraarsakede direkte driftsutgifter.

Som indskrænkende faktorer blev nævnt konkurransen med dampskibsfart, fløtning i vasdragene m. m.

I henhold til denne betænkning fremsattes den 13de mars 1882 kgl. prp. om bygning av en Solørbane, under forutsætning av at kommuner og private mindst tegnet aktier for kr. 1 200 000; men Stortinget gik ikke med paa dette. Solørbanen hadde i fremstillingen faat det største forholdstal.

Efter anmodning fra chefen for Indredepartementet sammentraadte der i 1884 paany en del mænd til forhandling om utarbeidelsen av en plan for kommunikationsvæsenets utvikling i det hele, forsaavidt der kræves offentlige midler. For jernbanevæsenet var det meningen at tilveiebringe en plan for en fremtidig jernbanebygning, omfattende de anlæg som maatte frembyde sig som mest berettigede i en nærmere fremtid, tillike med en behandling av de forskjellige spørsmål som derved vilde opstaa. Oppmerksomheten maatte herunder være rettet paa de øvrige kommunikationsmidler: veier, dampskibsfart og kanalisering. Der blev nedsat 2 arbeidsutvalg: et for den økonomiske side, hvis medlemmer var

d'hr. ekspeditionschefer Grønvold og Olai Olsen, kst. direktør for Stat. Centralbyraa Strøm og byraachef i jernbanestyrelsen Sommerfeldt og som sekretær artillerikaptein Heiberg, og et for den tekniske side, hvis medlemmer var d'hr. direktører i Styrelsen for Statsbanerne Pihl, Engelstad og Oxaal, veidirektør Krag, kontorchef Fenger-Krog, kanaldirektør Heiberg samt byraachef Hansson og som sekretær ingeniør Lekve. Den samlede kommunikationskomité's formand var generaldirektør Segelcke. Til enkelte forhandlinger blev tilkaldt repræsentanter for postvæsenet, militærvæsenet o. fl.

I juni 1886 fremla kommunikationskomiteen sin 1ste del av indstilling »Angaaende en plan for kommunikationsvæsenet«. Ved departementets skr. av 21de juni 1886 oversendtes den til Stortinget, og den blev ved stortingsbeslutning av 22de s. m. vedlagt protokollen.

I indstillingen er der redegjort for den forutsatte byggemaate ved de projekterte baner og git en oversigt over resultatene av de utførte undersøkelser med længdeangivelse og overslagssummer. Der er gaat ut fra 3 klasser av baner, hovedsagelig under hensyn til skinnernes forutsatte bæreevne og hjultryk, begrundet i den forskjellig forutsatte trafikmængde og kjørehastighet.

1ste klasse baner forutsatte hovedlinjer i regelen med bredt spor.

3dje klasse jernbaner forutsattes anvendt hvor der maatte ventes meget liten trafik, væsentlig paa lokalbaner, hvor der almindelig blev forutsat smalt spor.

Der er videre indtat tabeller, som viser beregning av driftsindtægter og driftsutgifter for de fleste av de anførte baneprojekter, hvortil slutter sig en beregning av tilført eller fratatt indtægt for tilstøtende baner. En beregning av den statsøkonomiske nyttevirkning er ogsaa medtat, idet der er levert en utredning av hvad tids- og fragtbesparelse vil andra til i forhold til de før bestaaende transportforhold etc.

Videre er der git en fremstilling av statskassens evne til at kunne utrede ekstraordinære bidrag til kommunikationsforetagender. Med hensyn til bidrag fra kommuner og private til jernbaner uttales, at der fremdeles skal ydes tvungne bidrag, men at der ikke skal utstedes aktier derfor for fremtidig at lette regnskapsholdet ved banerne. Det fremholdes spesielt, at det er ønskelig at kommunerne ordner med fri grund. I denne

forbindelse bemerkes, at der ved Stortingets beslutning av 28de juni 1887 blev git tilladelse til indkjøp for statens regning av kommunale og private aktier; denne tilladelse har ogsaa været benyttet. Uttalelse er ogsaa git »om betingelser for meddelelser av koncession til anlæg av privatbaner«.

Til indstillingen slutter sig flere bilag, hvoriblandt to som omhandler det system hvorefter de paaregnede indtægter og utgifter samt beregning av tids- og fragtbesparelse for de projekterte baner er opgjort i henhold dels til de foreliggende statistiske optegnelser fra baner i drift. Arbeidet som har dannet grundlaget for alle senere rentabilitetsberegninger, er utført av nuværende overingeniør E. O. Svanøe. Et bilag omhandler muligheten for trælatttransporter paa jernbanerne, utført ved veidirektør Krag.

Den plan med uttalelse som det tekniske arbeidsutvalg skulde avgi om fortsat jernbanebygning efter at endel undersøkelser og beregninger var foretat i løpet av de to sidste aar, blev efter departementets henvendelse av 16de juni 1888 fremlagt med skrivelse av 20de decbr. 1888. Det dreiet sig om en plan for en begrænset byggetid av 6 à 8 aar med en byggekapi tal av 10—15 millioner kroner, og en videre plan med kostende av omkring 40—50 mill. kroner for en længere fremtid.

Planen for jernbanebygning i den nærmeste fremtid blev diskutert i departementet med tilkaldelse av interesserte, bl. a. landbruksdirektøren og de to stortingsvalgte medlemmer av jernbanestyrelsen.

Med hensyn til sporvidden blev intet avgjort bestemmende anført. Om driftsutgifterne paa bredt og smalt spor anførtes at dette er vanskelig at avgjøre, da disse avhænger av mange andre faktorer end sporvidden. En sammenligning maatte utføres for baner med saavidt mulig ensartet trafik, idet trafikens størrelse og trafikens beskaffenhet har den væsentligste indflydelse paa utgiftens størrelse. Det fremholdes i sammenheng hermed at utgifterne for baner med forskjellig sporvidde, men med nogenlunde ens trafik, blev omtrent de samme, og at benyttelsen av smalt eller bredt spor maa bero paa de lokale forhold. Der anførtes en uttalelse fra den internationale jernbanekongress i Brussel i 1885, hvor der enstemmig blev vedtat følgende resolution: »Kongressen anbefaler Anvendelsen af det smale Spor for Lokal-

baner (lignes d'interêts secondaires), da dette System medfører økonomiske Fordeler ved Bygning og Drift, som ikke kunne opnaaes ved det normale Spor«. »Omlæsning bør ikke betragtes som nogen Hindring for Utviklingen af Jernbanelinier med smalt Spor«.

Fra militært hold blev fremholdt om sporvidden for den fremtidige jernbanebygning »at baner der skal slutte sig til det smalsporede jernbanenet paa vestiden av Kristiania, bør bygges smalsporet, og omvendt at anlæg der kommer i forbindelse med det normalsporede jernbaner østenfor Kristiania, bør gives normal sporvidde«.

*

Under 11te februar 1889 fremsattes en kgl. prp., hvori der blev redegjort for jernbanesakens stilling og de foretagne utredninger, med forslag om paabegyndelse av en Solørbane fra Kongsvinger til Flisen med bredt spor, av bane fra Kristiania over Gjøvik og Lillehammer til Sell med sidelinje fra Roa til Randsfjord og bane fra Kristiansand til Byglandsfjord, de sidste smalsporet.

Som betingelse stilledes at vedkommende distrikter utreder alle utgifter ved grundavstaaelser og gjærdehold, deri indbefattet erstatning for grustak til anlægget og for al anden jordskade og ulempe som ved anlægget og banernes drift foranlediges, — samt videre endel kontante bidrag uten adgang til aktier.

Med hensyn til sporvidden uttaler departementet i sin utredning, »at vort jernbanenet paa vestsiden av Kristiania og Mjøsen bør være smalsporet og paa østsiden bredsporet«. Det gaaes ut fra at Rørosbanen ombygges til bredt spor.

Denne proposition besluttedes ikke tat under behandling i Stortinget, idet der væsentlig blev fremholdt finansielle betæneligheter.

Ved kgl. prp. av 21de mars 1890 blev forslag fremsat paany om anlæg av Kongsvinger-Flisen, Kristiansand-Byglandsfjord samt forslag om bane fra Lillehammer til Sel, den første med bredt og de to sidste med smalt spor og forresten paa de samme betingelser om tilskud fra distriktet uten aktier. I en vidtløftig indstilling fra Stortingets jernbanekomite av 23de juni 1890 gjennemgaaes det seneste materiale vedkommende den fremtidige jernbanebygning, deriblandt endel private andragender om jernbaner og et andragende om koncession paa bygning for privat regning av en bane fra Kristiania over Hadeland til Gjøvik. Der var mange

dissenser om linjeretninger og om sporvidden.

Flertalsindstillingen gik ut paa samtykke i regjeringens forslag om bane fra Kongsvinger til Flisen, fra Lillehammer til Sel og fra Kristiansand til Byglandsfjord. Regjeringen blev anmodet om at overveie hvilken sporvidde der bør vælges for de to sidstnævnte anlæg, og for førstkommende Storting at fremkomme med forslag herom, og i forbindelse dermed redegjøre for den fremtidige anvendelse av smalt og normalt spor ved jernbanebygninger. De private andragender indvilgedes ikke. Et dissensvotum gjaldt bygning av bane fra Hamar til Lillehammer i forbindelse med Lillehammer—Sel. Efter en vidtløftig debat i Stortinget om den fremtidige jernbanebygning, herunder indtar Bergensbanen en fremtrædende plads, blev komiteens indstilling vedtat under 8de juli 1890 med tillæg om bygning av Hamar—Lillehammer.

For Stortinget i 1891 fremlægger regjeringen forslag om ny administration for anlægsvirksomheten, som forutsættes underlagt Styrelsen for Statsbanerne, videre forslag om anlæg av Eidanger—Brevikbanen, samt forslag om bevilgning til de besluttede anlæg, idet Hamar—Selbanen forutsattes bygget med bredt spor og Kristiansand Byglandsfjordbanen med smalt spor. Der findes redegjørelse for betydningen av sporbrudd og en statistisk utredning av spørsmålet om hvad driften koster paa bredt og smalt spor.

Jernbanekomiteen sluttet sig hertil ved sin indstilling av 23de juni 1891, og stortinget ved beslutning av 4de juli 1891.

Hermed begynner den nye anlægsperiode efterat virksomheten hadde været indstillet fra 1884. Kongsvinger—Flisenbanen (49.2 km.) blev aapnet for drift 3dje november 1893, Eidanger—Brevikbanen (9.4 km.) fra 16de oktober 1895; Hamar—Selbanen 171.2 km.) aapnedes i sin helhet fra 2den november 1896, og Kristiansand—Byglandsfjord (78.4 km.) fra 27de november 1896.

Den 3die juni 1891 fremsattes kgl. prp. om bygning for statskassens regning av en jernbane fra Kristiania til Gjøvik og fra Kristiania over Ringerike til Vossevangen, foruten om endel jernbaneundersøkelser. Propositionen indeholder en vidtløftig dokumentation fra jernbanestyrelsen med oplysning om alternativlinjer for en Bergensbane m. m. og oversigt over fremtidige projekter. Efter den kombinerte jernbane- og budgetkomites ind-

stilling vedtog Stortinget under 6te juli 1891, at denne proposition »ikke tages underbehandling av indeværende Storting«. De fremsatte propositioner for 1892 og 1893 aars Storting fik samme skjæbne. I forelægget i 1893 findes trafikberegninger for en Bergensbane, Vestlandsbane og en Nordlandsbane, utarbeidet av en departemental komite. Der forelaa ogsaa privat utførte beregninger. Til behandling av forslagene blev der i Stortinget nedsat en forstærket jernbanekomite. Behandlingen av denne komites indstilling blev utsat til 1894, hvortil sluttet sig en tillægsindstilling i tilslutning til en yderligere meddelelse fra regjeringen om senere stedfundne undersøkelser vedkommende omhandlede anlæg. Efter en lang debat som begyndte 19de februar 1894, skred Stortinget 1ste mars 1894 til votering over de alternative forslag. En foreslaat linje fra Eina til Lærdal, »Lærdalslinjen« og en linje fra Kongsvinger over Eidfjord (»Eidfjordlinjen«) forkastedes. Forslag om anlæg fra Vossevangen til Taugevand gjennom Runddalen og Gravehalsen blev vedtat som kompromis. Videre vedtoges bane fra Egersund til Flekkefjord, en bane fra Arendal til Aamli kirke, en bane fra Flisen til Elverum, en bane fra Hell til Sunde ved Snaasen-vandet samt en bane fra Kristiania over Grua til Gjøvik. Forslag om bane fra Krøderen til Gol forkastedes av Stortinget 2den mars 1894. Anlæg av Vestlandsbane, Nordlandsbane og Romsdalsbane blev bragt paa bane. Ved Stortingets bestemmelse av 2den juni 1898 bevilgedes banen fra Taugevand—Gulsvik—Hønefos til Roa station paa Gjøvikbanen. Der vedtoges normal sporvidde for Bergensbanen, og Bergen—Vossbanen bestemtes ombygget. Ofotbanen blev bevilget ved Stortingets beslutning av 15de juni 1898, efter at forsøk før var gjort paa at bygge banen privat.

Av de sidst anførte baner aapnedes: Kristiani—Gjøvikbanen i sin helhet med sidelinjer (156.2 km.) for drift fra 28de november 1902, Ofotbanen (42 km.) fra 15de november 1902, Egersund—Flekkefjord (72.8 km.) fra 1ste november 1904, Hell—Sunnan (105.2 km.) fra 15de november 1905, av Bergensbanen (327.6 km.) fra 1ste december 1909, Elverum—Flisenbanen (44.4 km.) fra 4de december 1910 og Arendal—Aamli (58.1 km.) fra 18de debember 1910.

Da de under 1ste til 15de mars 1894 bevilgede anlæg var nær sin fuldendelse fremsattes først kgl. prp. av 8de juni

Tabel I.
Oversigt over den i Statsbanerne nedlagte kapital.

Baner og banedeler	Oprindelig kapital i statsbaneanlæggene								
	Tilkommet under aar	for bredspore baner				for smalspore baner			
		Bygge-længde km.	Kostende		Til rullende materiel kr.	Bygge-længde km.	Kostende		Til rullende materiel kr.
			Ialt kr.	Pr. km. kr.			Ialt kr.	Pr. km. kr.	
Lillestrøm—Kongsvinger, Hamar—Grundset	1862—63	79.0	5 410 200	68 483	753 834	38.1	1 567 200	41 026	180 775
Kongsvinger—Riksgrænsen, Trondhjem—Støren	1864—65	35.6	2 005 800	56 343	139 887	49.2	2 940 900	59 774	216 142
Drammen—Randsfjordbanen	1866—68	—	—	—	—	89.3	4 626 200	51 980	439 544
med sidelinjer	1871—72	—	—	—	—	54.2	2 146 700	39 607	336 484
Kristiania—Drammenbanen	1872	—	—	—	—	52.9	4 440 000	83 774	416 973
Grundset—Aamotbanen	1871	—	—	—	—	26.3	645 100	24 529	26 936
Støren—Aamotbanen	1875—77	—	—	—	—	317.8	15 244 000	47 967	1 197 570
Jæderbanen	1878	—	—	—	—	76.3	5 164 400	67 953	303 839
Smaalensbanen, vestre linje	1879	170.1	22 000 000	129 336	1 961 000	—	—	—	—
— " — østre "	1882	79.0	5 554 200	70 306	835 600	—	—	—	—
Eidsvold—Hamarbanen	1880	58.6	4 820 000	83 104	378 280	—	—	—	—
Merakerbanen	1881	102.3	11 151 500	109 328	1 011 243	—	—	—	—
Drammen—Skienbanen	1881—82	—	—	—	—	155.9	11 021 300	70 649	1 083 968
Bergen—Vossbanen	1883	—	—	—	—	106.7	9 951 200	92 141	420 000
Omlægning Trondhjem—Selsbak og Trondhjem station	1884	—	—	—	—	+ 1.9	1 323 800	—	—
Kongsvinger—Flisenbanen	1893	49.2	2 702 800	54 935	347 733	—	—	—	—
Hamar—Ottabanen	1894—96	171.2	11 897 600	69 495	959 000	—	—	—	—
Eidanger—Brevik	1895	—	—	—	—	9.4	777 000	82 660	95 531
Kristianssand—Byglandsfjord	1896	—	—	—	—	78.4	4 442 700	56 667	351 407
Kristiania—Gjøvik og sidelinjer	1900—02	156.2	13 838 579	88 595	1 180 100	—	—	—	—
Hell—Sunnanbanen	1902—05	105.2	10 392 382	98 787	638 154	—	—	—	—
Ofofbanen	1902	41.9	9 181 727	219 134	736 205	—	—	—	—
Egersund—Flekkefjord	1904	—	—	—	—	72.8	6 794 446	93 330	177 227
Bergen—Vossbanen, ombygget	1904	—	{ 1 100 000	—	1 100 000	—	—	—	—
Voss—Hønefoss—Roa	1908—09	327.6	{ 2 893 456	129 545	3 337 000	—	—	—	—
Drammen—Randsfjordbanen, ombygget	1909	+ 1.3	{ 42 439 000	—	ca. 2 250 000	—	—	—	—
Flisen—Elverum	1910	44.4	{ 2 250 000	—	—	—	—	—	—
Arendal—Aamli	1910	—	{ 6 076 722	68 865	204 884	—	—	—	—
			{ 3 057 618	—	—	58.1	5 678 000	99 277	219 572
Sum	—	1421.6	156 771 584	—	15 832 920	1187.3	76 762 946	—	5 465 968
Overføres for ombygning	—	250.2	16 724 100	—	1 196 028	÷ 250.2	÷ 16 724 100	—	÷ 1 196 028
Tilsammen	—	1671.8	173 495 684	—	17 028 948	937.1	60 038 846	—	4 269 940
Det samlede nuværende kostende med tillæg for utvidelser og forbedringer utgjør pr. 30te juni 1911	—	1671.8	193 346 400	115 651	25 110 139	937.1	71 495 804	76 295	8 888 221
eller en forøkelse i kapital av ca.	—	—	19 850 000	—	8 070 000	—	11 457 000	—	4 618 000

Tabel II.
Utviklingen av samtlige Statsbaners trafik med indtægter i perioden.

Driftsjaar	Togkjørsel		Antal vogn-akselkm. ialt (tus.)	Antal personkm. ialt (tus.)	Antal godston-km. ialt (tus.)	Antal nettoton-km. ialt (tus.)	Antal bruttotonkm.		Netto i pct. av brutto	Driftsindtægter			Drifts-utgifter ialt (tus.) kr.	Drifts-længde		
	Antal tog km.						ialt (tus.)	pr. km.		ialt (tus.)	pr. km.	ialt (tus.)			pr. per-sonkm. øre	pr. ton-km. øre
	ialt (tus.)	pr. km.														
1862—63	144.0	1 230	3 007.7	99.9	2 572.1	2 805.2	12 562.6	107 372	22.4	300.3	3.0	8.0	280.2	117		
1865	219.6	1 269	4 745.0	178.2	3 874.1	4 242.0	18 722.8	108 224	22.6	418.6	3.0	8.0	412.0	173		
1870	490.9	1 643	12 420.3	350.9	12 076.4	12 918.6	51 015.1	171 191	25.3	871.3	2.6	6.3	717.7	298		
1875	1 052.6	2 425	26 847.3	1 211.2	24 656.5	27 197.6	114 085.4	262 869	23.7	2 455.7	3.2	6.2	1 910.5	434		
1880—81	1 681.5	1 624	44 710.2	47 140.5	36 802.7	40 338.3	204 942.9	198 012	19.6	3 628.0	3.2	5.5	2 897.3	1035		
1885—86	3 480.1	2 305	82 569.5	81 977.1	63 202.8	69 351.1	392 433.1	259 889	17.7	5 912.4	3.2	4.8	4 622.3	1510		
1890—91	3 997.9	2 648	99 968.5	104 381.0	80 732.8	88 561.4	487 453.4	322 817	18.2	7 519.3	3.1	4.7	5 639.6	1510		
1895—96	4 655.8	2 813	117 956.3	122 174.6	101 387.3	112 046.5	631 219.3	381 401	17.8	8 752.1	2.7	4.7	6 841.1	1655		
1900—01	6 177.3	3 359	159 091.0	207 125.8	138 941.5	154 475.9	913 950.5	496 982	16.9	12 420.9	2.7	4.6	10 006.0	1839		
1905—06	7 200.3	3 317	183 628.8	218 436.2	223 047.1	239 580.9	1 183 440.3	545 113	20.2	14 542.8	2.7	3.7	10 860.7	2171		
1910—11	9 467.3	3 687	248 203.7	326 381.9	316 318.5	340 697.2	1 752 144.6	682 299	19.4	21 274.8	2.8	3.6	15 886.9	2568		

Tabel III.
Kongsvingerbanen.

Driftsaar	Anvendt kapital			Driftsindtægter					Driftsutgifter ialt	Driftsover skud	Antal kjørte togkm.
	Ialt	Pr. km. bane	Herav anvendt til materiel	Ialt	Hvorav						
					For reisende	Pr. personkm.	For il-og fragtgods	Pr. tonkm.			
kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	øre	kr.	øre	kr.	kr.	ialt	
⁸ / ₁₀ 1862	5 410 200	68 483	753 834	230 110	69 788	2.7	137 985	6 0	222 380	7 730	110 013
³¹ / ₁₂ 1863	7 416 000	64 487	893 721	348 111	98 924	2.1	222 174	3.7	382 774	÷ 34 663	200 283
1866	7 614 800	66 216	1 017 542	466 619	101 245	2.2	319 965	3.7	400 484	66 135	235 241
1870	8 420 015	73 218	1 339 647	756 068	229 930	3.2	489 475	3.8	617 377	138 691	306 750
1875	8 777 922	76 596	1 393 113	696 286	173 261	3.6	488 484	3.8	492 798	203 488	273 826
1880—81	8 824 310	77 001	1 386 551	769 113	180 706	3.5	544 966	3.5	495 047	274 066	286 573
1885—86	9 025 544	78 757	1 425 965	886 029	207 652	3.4	632 595	3.6	582 620	303 409	334 366
1890—91	9 743 390	85 021	1 851 224	1 012 063	246 146	2.9	704 893	3.4	592 852	419 211	341 333
1895—96	10 381 845	90 592	2 425 785	1 207 875	361 818	3.1	779 889	3.3	789 314	418 561	505 668
1900—01	10 927 418	95 353	2 860 278	1 074 898	329 149	3.1	676 367	3.4	724 666	350 231	448 999
1905—06	11 159 573	97 378	2 825 847	1 345 713	438 219	3.2	810 473	3.6	795 144	550 569	492 720

Hamar—Grundsetbanen.

⁶ / ₁₀ 1862	1 567 200	41 026	180 775	70 202	27 120	4.3	40 619	16.0	57 774	12 428	34 009
⁵ / ₁₀ 1863	1 567 200	41 026	180 775	61 202	25 520	3.7	33 637	13.0	59 346	1 856	36 690
1865	1 567 200	41 026	180 775	77 109	30 471	3.5	41 327	12.0	64 414	12 695	52 386
1870	1 583 006	41 440	180 775	141 743	57 776	—	78 269	—	121 893	19 850	55 986
1875	1 672 348	43 779	184 249	143 646	59 111	3.5	71 084	—	122 835	20 811	—
1880—81	1 709 191	44 743	216 156	164 781	73 196	—	76 625	—	128 552	36 229	—
1885—86	1 770 706	46 475	251 503	189 452	77 115	3.2	88 905	6.5	144 730	44 722	91 808
1890—91	1 905 007	50 000	281 125	201 467	88 177	3.0	97 342	6.3	151 041	50 426	117 972
1895—96	1 962 867	51 519	306 297	276 241	117 687	3.1	135 417	6.1	214 207	62 034	125 438
1900—01	2 100 260	55 125	371 243	273 752	112 054	2.7	135 912	5.8	204 465	69 287	135 546
1905—06	2 304 413	60 483	423 791	385 180	156 732	3.0	198 794	5.3	281 276	103 904	178 372

1907 om bygning av bane fra *Otta* til *Domaas* (46.1 km.), der vedtoges ved Stortingets beslutning av 19de juli 1907, og dernæst fremlagdes for Stortinget i 1908 en plan angaaende anlæg av en række nye jernbaner.

Efter en almindelig oversigt over behandlingen av jernbanesaker hittil blev der levert en detaljert fremstilling om tekniske og økonomiske forhold vedkommende de baner med alternativer som nærmest stod for tur som hovedlinjer og forbindelsesbaner mellem landsdelene. Der var herom fra interesserede fremkommet en mængde oplysninger og andragender, saaledes om Vestlandsbanen, Dovrebanen, Romsdalsbanen og Nordlandsbanen; desuten angaaende spørgsmaalet ombygning av Rørosbanen til bredt spor. Under 9de og 10de juli faldt stortingsbeslutning for anlæg av en bane fra *Domaas* til *Støren* (157.9 km.), og i forbindelse hermed er besluttet ombygning til bredt spor av *Trondhjem—Størenbanen*, en bane fra *Domaas* til *Romsdalsfjordens bund* (107 km.), en bane fra *Kongsberg* til *Neslandsvand*

(122.1 km., parsel av Vestlandsbanen) med sidelinje fra *Neslandsvand* til *Kragerø* (24 km.) og fra *Juksebo* til *Notodden* (9.2 km.), en bane i fortsættelse av *Arendal—Aambli-banen* til *Tveitsund* (33.6 km.), parsel av Nordlandsbane fra *Sunnan* over *Snaasen* til *Grong* (79.2 km.) samt en sidelinje til Bergensbanen fra *Myrdal* til *Fretheim* (17.4 km.). De sædvanlige forudsætninger for distriktsbidrag uten aktier blev vedtat. Desuten vedtoges som betingelse, at der aarlig ikke skulde anvendes mere til bygning av baner end omtrent svarende til det aarlige avdrag i statsgjælden. Arbeidet er delvis igangsat undtagen for de to sidstnævnte anlæg.

I forbindelse med disse sidste beslutninger er der ogsaa for endel hovedlinjer vedtat væsentlig ændrede normaler for bygning av banerne, hvilket har hat tilfølge forandringer og forstærkninger av skinnegang, broer etc. ved ældre baner. Det begrundedes væsentlig i behov for større kjøreastighet.

*

Den overordnede administration for jernbanerne, deres anlæg og drift, har

undergaat flere forandringer, som erfarin gen mente var nødvendig.

Den første anlægsbestyrelse ansattes i henhold til kgl. resl. av 1857. Den skulde bestaa av en teknisk uddannet arbeidschef, en juridisk embedsmand og en handelsuddannet mand.

Ved kgl. resl. ay 28de april 1865 bestemtes oprettelsen av et jernbanedirektør-embede, hvori ingeniør C. A. Phil blev konstituert. Jernbanedirektøren blev medlem av den i 1864 oprettede ingeniørkommission.

Ved kgl. resl. av 19de oktober 1877 blev der oprettet et trafikdirektør-embede, under hvilket de lokale direktioner for de enkelte driftsbaner skulde sortere. Den første direktør blev forhenværende statsraad Segelcke.

Ved kgl. resl. av 25de novbr. 1882 og 1ste juli 1884 blev der anordnet en centralstyrelse for anlæg og drift av jernbanerne med ophævelse av de lokale direktioner. Jernbanerne blev inddelt i distrikter med chefer for de forskjellige hovedavdelinger under administrationen (trafikavdeling, maskinavdeling og baneavdeling), der

sorterte under tilsvarende avdelinger i centralstyrelsen med et samlende led i generaldirektøren. Enkelte isolerte mindre baner fik blot en chef, driftsbestyreren. Som den første generaldirektør ansattes trafikdirektør Segelcke. Efter ham har været ansat fhv. statsraad Nysom fra 1900—1903, fhv. statsraad Sunde fra 1903—1910, og ingeniør, banedirektør Fleischer fra 1910 til 15de september 1912.

Ved Stortingets beslutning av 14de mars 1912 er der vedtat en forandring i denne sidste ordning. Der forutsættes nu lagt mere myndighet til distrikterne og større avgjørende myndighet hos generaldirektøren. Den nye styrelse tiltraadte den 16de septbr. 1912. Som generaldirektør er ansat Chr. Platou, tidligere trafikdirektør i den ældre ordning og senere overbestyrer

ved Hovedbanen. Som øvrige medlemmer av det nye »hovedstyre for Statsbanerne« er ansat: som maskindirektør P. E. Hoff, som banedirektør H. J. Darre-Jensen, som trafikdirektør G. Furuholmen og som direktør for regnskaps- og personalanliggender Arne Carlsen.

Takster med bestemmelser om fragtf forhold paa jernbanerne har været undergit mange bearbejdelser og forandringer, som avspeiler sig i de i tabellerne anførte midlere fragsatser pr. personkm. og godstonkm. gjennom aarene.

Til oversigt over hvorledes jernbanebygningen har utviklet sig i de femti forløpne aar hitsættes en tabel, som viser naar de forskjellige jernbaner er aapnet for trafik samt deres anlægsutgifter (tabel I).

Videre en opgave over hvorledes trafikindtægter og -utgifter under driften har utviklet sig, dels for alle baner samlet (tabel II) og specielt for Kongsvingerbanen og Hamar—Grundsetbanen, som har eksistert i 50 aar (tabel III). I denne tid er der, som angit, skedd store forandringer i betingelserne for trafik og indtægter etc.

Det fremgaar herav at jernbanerne har hat en meget stor fremgang, om de end ikke kan optræde som fuldt direkte rentable foretagender. Men den indirekte nytte for landet opveier nok meget mere end det der mangler i forrentningen av de nedlagte kapitaler.

Erfaringen har vist, at de mænd som i sin tid optok at virke for jernbaneanlæg, hadde en rigtig opfatning av forholdene, uagtet de ikke hadde saa store resultater at bygge paa fra baner i drift.