

M E R Å K E R B A N E N .

Denne viktige mellemriksbanes historie.

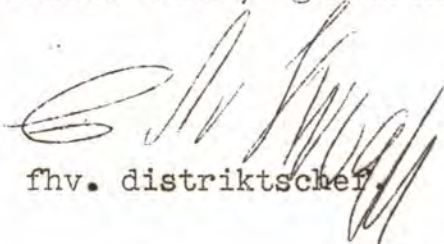
Anlegget blev påbegynt 11/11 1875 og dens drift åpnet midlertidig for anleggets regning 17/10 1881 men offisielt 22/7 1882.

Her skal behandles banens anlegg og dens drift gjennom de 50 år som utløper 22/7 1932.

Som kildeskrifter for nedenstående er benyttet:

"Trondhjems Adresseavis" som var særdeles godt ajour med alt som fant sted under projektering og anlegg av banen, Morgenbladet, Stortingstidenderne, Jernbanenes offisielle statistikk gjennom 48 driftsår, Distriktets arkiv, egne erindringer og notiser,

ved

  
fhv. distriktsher.

Før 1869 har jeg ikke funnet annet enn at interessen i Trondhjem for anlegg av jernbaner bare dreiet sig om Størenbanens forlengelse sydover og om Selubanen hvilken siste synes stadig å ha optatt de gode trønderes interesse. Først i 1869 kom anlegget av en mellemriksbane for alvor op til diskusjon.

Fra landshøvdingen i Jemtland innløp et telegram til stiftamtmanden i Trondhjem den 7. juni 1869 av følgende innhold: "Ved et jernveismøte i Sundsvall der avholdes 19de d. md. diskuteres behovet av en jernbane mellem Trondhjem og

Sundsvall. Det henstilles til Trondhjem ved avsending eller adresse at uttale anskuelserne fra norsk side i denne sak."

I anledning av dette telegram er der i aften avholdt møte av magistrat og formannskap, hvis forhandlinger efter forlydende senere skulde fortsettes. 11/6 69 holdt handelsforeningen et møte i anledning av denne sak. Der besluttedes at foreningen skulde søke sig representert ved en til den 19de ds. i Sundsvall berammet forsamling, eller hvis det ikke lykkes å få nogen til å reise, i en adresse å uttale sin varme sympati for saken. Derhos besluttedes å inngå til formannskapet med en uttalelse om det ønskelige i at også dette vilde søke sig representert ved nevnte møte.

12/6. En redaksjonsartikkel "hvori uttales interesse for det møte som skal holdes i Sundsvall. Det som vesentlig antas å opta diskusjonen er tilvisse spørsmålet om linjens retning og telegrammets uttalelse av det ønskelige i å få høre de norske anskuelser (åsikter) gå sikkert ut på at få vite hvad mening man her har om hvilken linje der må ansees for den beste."

Der er dog neppe nogen på disse kanter som til fulle har opgjort sin mening om den sak. Dertil har den endnu ligget for fjernt.

Redaksjonen uttaler at Røros skulde bli et overgangspunkt for en sådan linje "men om denne metop skulde ha sit utgangspunkt fra Sundsvall har man vel neppe været ganske på det rene med." Imidlertid anfører redaksjonen at kyn-dige og pålidelige menn der er vel hjemme med terrenget fra Røros innover Herjedalen skulde anse netop Sundsvall - Røros for den for Norge ubetinget beste linje til sammenknytting med Jemtland og at de også anser den for heldig for Sveriges vedkommende og i alfall å foretrekke for en linje over Meråker. En linje Sundsvall - Røros vil bli den korteste på

svensk side idet de 2 byer ligger nesten ganske på samme breddegrad.

Slik tenkte man altså i 1869.

15/6 69.

"Efter forlydende er det i lørdags kombinerte møte av stiftamtmand, Magistrat og formandskap besluttet å sende en adresse til landshøvdingen i Jemtland, hvori man takker for meddelelsen om møtet i Sundsvall den 19de og uttaler sin særdeles interesse for en jernbaneforbindelse mellem Trondhjem og det nordlige Sverige. Uten bestemt å kunne betegne nogen linje, er man allikevel på sakens nuværende standpunkt tilbøielig til å anse forbindelsen over Røros som den der fra norsk side vilde være den rimeligste. Adressen uttaler derhos at det er uvisst hvorvidt det vil lykkes at få nogen utsending herfra til å delta i møtets forhandlinger."

16/6 69.

Her gjengis in extenso adressen til landshøvdingen i Jemtland. Der nevnes da 3 linjer som der kan være tale om nemlig over Verdalen, over Meraker og over Røros.

Den førstnevnte linje vil formentlig medføre for store vanskeligheter ikke alene fordi den på norsk side vil bli den lengste, men tillike og især fordi den vil bli uforholdsmessig bekostelig uten såvidt skjønnes å yde tilsvarende fordeler.

Den sistnevnte linje vil for oss bli den korteste og den vil ialfald i en henseende fremby fordeler for samferdselen mellem begge riker som ingen av de andre tilbyr. Vi går herved ut fra den forutsetning at jernbaneforbindelsen mellem Kristiania og Trondhjem som forhåpentlig i den nærmeste fremtid kan ventes besluttet, vil komme til å gå over Røros og i dette tilfelle vil en linje fra svensk side til Røros

på samme tid som den formentlig fører til en like så letvindt forbindelse med Trondhjem som en linje over Verdalen eller Meråker ha store fortrin med hensyn til korrespondanse med det søndenfjeldske Norge.

24/6 69.

Her gjengis adressen fra Trondhjems handelsforening i anledning av møtet i Sundsvall. Foreningen erkjenner i fulleste mål en slik forbindelses overordentlige betydning ikke alene for Jemtland men også for Trondhjem og mellemliggende bygder. Foreningens inderligste ønske var en utsending herfra for å kunne tolke vår varme sympati for å dybfølte erkjennelse av sakens viktighet, men den korte tid og den lange avstand har ikke gjort det mulig for oss denne gang gjennom representant å kunne uttale dette for våre svenske brødre.

Foreningen berører ikke nogen av de 3 alternative overgangssteder Verdalen, Meråker eller Røros.

6/7 69.

I en kort artikkel omtales møtet i Sundsvall den 19. juni. Landshøvding Asplund fremla i møtet de foran nevnte forestillinger fra Trondhjems stiftamtman, magistrat og formannskap og skrivelsen fra Trondhjems handelsstand. Der resoneres over stambanebygningen i Sverige nordover og om endepunktet i Østersund og derfra videre til Trondhjem.

En komite på 6 medlemmer blev nedsatt til sakens videre behandling.

6/8 69.

Landshøvdingen i Jemtland, Asplund, skriver at han vil reise til Trondhjem for å sondere stemningen for en jernbaneforbindelse Sundsvall - Trondhjem og om hvilken medvirkning Trønderne vil yde til spørsmålets løsning.

Landshøvdingens skrivelse har stiftamtmannen med sin  
./.

anbefaling sendt magistrat og formannskap til erklæring. Denne er avgitt med uttalelse om det ønskelige i et møte som av landshøvdingen uttalt blir å avholde hersteds. I møtet bør menn fra den vordende bane tilstøtende distrikter på svensk side delta sammen med menn som har kjennskap til den eventuelle overgang over riksgrensen.

13/8 69.

Møtet i anledning projektet om en jernbaneforbindelse med det nordlige Sverige vil bli avholdt 25. august 1869 kl. 10 fm.

23/8 69.

En over 3 spalter lang redaksjonsartikkel. Der intimeres med: "Den store betydning for begge de forenedøriker som en for ferdselen lett og bekvem forbindelse mellem Bottenhavet og Nordsjøen vilde ha har allerede forlengst været erkjent såvel av begge landes regjeringer som av innvånerne i de forskjellige distrikter på begge sider av Kjølen". Der pekes på veien gjennom Åhre annex forbi Skarstuen over fjellet til Sul og videre ned gjennom Verdalen, hvilken har været befaret i århundreder og efter foreningen mellem Norge og Sverige blev den den ferdselslinje av første rang ad hvilken Jemterne drog til de 2 årlige store stevner med Trondhjems handelsmenn i Levanger, som ennu til 1836 bare var en markeds-plass og hvis inntreden i byernes rekke for en stor del hithører netop fra de forhold som gjennom handelen med Jemtland hadde utviklet sig.

Betydningen av denne mellemríkstráfikk fremkalte også det for hine tider storartede og fortrinlige veianlegg over den såkalte Carl Johans klev der i 1835 fullførtes under avdøde ingeniørkaptein Tønders ledelse og som netop åpnedes for almindelig ferdsel, da Carl Johan i det nevnte år gjorde

sin reise over Jemtland til Trondhjem.

Senere bevilget stortinget 120 000 spd. for den nye vei imot den øverste del av de svenske vassdrag (fra Storsjöen og nesten like op til den norske grense! nemlig Anjansjøen over Sandviken).

Der manglet vistnok ikke at vegtige stemmer i Stortinget uttalte sig imot dette foretagende. Der taltes om de hyppige omlastninger som vilde komme til å betyngte transportene av varer og at derfor den eneste fullt tilfredsstillende forbindelse vilde være en uavbrudt jernbane, enten man vilde velge lokomotiver eller hester som drivende kraft. Der resonneres over valget av linjen. Der håpes på at der i alfall fra svensk side vil bli fremholdt tilstrekkelige data i så henseende av Jemtlands landshøvding i det møte som på onsdag skal holdes i Turnhallen og hvor han vil være tilstede.

Den forannevnte svenske komite på 6 medlemmer behandler bygningen av jernbaner i forbindelse med det sydlige Sverige. Der fremholdes den store betydning som en jernveisforbindelse med Trondhjemsfjorden og en bibane til Sundsvall vil få. Angående retningen av den til Norge førende bane påpeker komiteen at den "som slutningspunkt når til Trondhjem". Den antas derfor å burde gå gjennom Stjørdalen og Meraker inn i Sverige straks syd for Skurdalsporten og derfra gjennom Åhre sogn til Østersund.

24/8 69.

Henleder oppmerksomheten på det møte som imorgen onsdag kl. 10 skal holdes i Turnhallen til diskusjon om jernbane fra Bottenhavet til Trondhjemsfjorden. Opfordrer til manntjevnt opmøte.

26/8 69.

Møtet var besøkt av 200 a 300 mennesker dels fra byen og dels fra de trondhjemske amter. Stiftamtmann Motzfeldt ledet forhandlingene som åpnedes av landshøvdingen i Jemtland med en fremstilling av dette læns forhold, dets rike hjelperkilder, det trykk hvorunder befolkningen levet som følge av utilstrekkelige kommunikasjoner og den derav flytende nødvendighet for å forbedre disse. Tok avstand fra et endepunkt i Levanger og Røros. En bane til Røros vilde ikke tjene Jemtlands interesser og vilde bli vanskelig å føre til Sundsvall.

Linjen måtte fra Østersund gå på nordsiden av Storsjøen og gjennom Meraker til Trondhjem.

Stiftamtmann Motzfeldt anførte i sitt innlegg bl.a. følgende: "Det sønnenfjeldske Norge var like interessert i dette anlegg som det nordenfjeldske. Der var ingen som helst rimelighet for at ved siden av Trondhjem - Kristianiabanen et krav på statsmidler til Merakerbanen vilde kunne hevdes. Man vilde visselig ikke i det øvrige land finne noen understøttelse i nogen nær fremtid før et sådant mere lokalt foretagede." Den gode stiftamtmann var ikke vittskuende når han tilslutt anfører: "Til trods for al erkjendelse av Merakerbanens vigtigbet, kunde han derfor ikke se at der var nogen mulighet for at få den istand. Kunde derimot Svenskene finde sig tjent med at gå over Røros vil en jernveisforbindelse mellem de omhandlede distrikter derved betydelig lattes. Imidlertid var Merakerbanen så viktig at den burde undersøkes, men tillike alle 3 linjer hvorom der kunde bli tale."

I samme retning uttalte sig amtmann Smith i nordre Trondhjems amt. Han og distriktet holdt på Levanger som endepunktet.

Han fant dog at det var forsiktigst at man ikke uttalte nogen bestemt mening om banens beliggenhet. Fremfor alt  
./.

måtte man ikke utsette forbindelsen Kristiania - Trondhjem for nogen fare ved nu å stemme for en annen bestemt linje. Der blev talt for og imot de her anførte anskuelser. For det av Motzfeldt og Smith anførte især av borgermester Strøm, skoginspektør Olsen, tildels også av advokat Qvam samt av brukseier Farup fra Sverige, der specielt uttalte sig for en linje over Røros. Rektor Müller, overrettsprokurator Timme og konsul Lorch uttalte sig bestemt mot nogen resolusjon. På spørsmål fra Lorch svarte landshøvding Asplund at 10 år vilde bli den lengste utsettelse av projektet om anlegget vestover til den norske grense. For en bestemt uttalelse ytret sig landshøvdingen og overlærer Holdth der fremsatte følgende forslag:

- 1) Forsamlingen uttaler sig for det ønskelige i en jernveisforbindelse mellem Trondhjem og Sundsvall på den måte som vedkommende undersøkelse senere måtte ansees hensiktsmessig.
- 2) Forsamlingen velger en komite av 7 mann til å søke saken fremmet ved de midler som den måtte anse hensiktsmessige.

Overretssakfører Andr. Petersen uttalte sig bestemt for at man skulde virke for en linje over Meråker, men trodde likesom rektor Müller at dette mål vilde kunne nåes ved en av stiftamtmann Motzfeldt antydet henvendelse til den norske regjering, hvorom forslag blev fremsatt i følgende form:

"Forsamlingen henstiller til formanden at anmode regjeringen om at la anstille undersøkelser inden Norges grenser om de forskjellige linjer for en jernbaneforbindelse mellem Sundsvall og Trondhjemsfjorden."

Der votertes først over post 1 i Holdtdts forslag der bifaldtes med nogen stemmeflerhet og dernæst alternativt over sammes forslag post 2, forslaget om henvendelse til regjeringen



hvorved Holdts forslag bifaldtes med 50 mot 46 stemmer.

I den foreslåtte komite blev følgende valgt:

Brukseier Karl Løchen (Stjørdalen), kaptein Lossius, borgermester Strøm, overlærer Holdth, kaptein Hielm, stiftamtmann Motzfeldt og grosserer J. Heinrich Meyer.

1/9 69.

Nordre Trondhjems amtstidende krever undersøkelse av alle 3 linjeoverganger. Holder naturligvis på Levanger. Linjen over Meråker vil bli betydelig kostbarere, men man vil allikevel ikke se surt på om Trondhjem blir banens endepunkt, når det til sist viser sig at så bør, må og skal være, men som sagt alle linjer bør undersøkes for at saken ikke skal bli forkvaklet, når den en gang kommer op i stortinget. Husk på behandlingen av Røros og Kviknelinjen på siste storting.

11/12 69.

Sundsvallsposten har en lengere artikkel om at Jemtlands handel ved anlegg av mellemriksbane flyttes over til Norge. Finner det klart at Sundsvall i forveien fikk ferdig det jernveissystem der behøves for å beholde Jemtland som opland.

"Lader os derfor stride for et saadant maal."

6/1 70. Sundsvallsposten meddeler:

Ved et folkemøte 27/12 i Wifstad om utsikten til forlengelse av Norra Stambanan uttales ved siden av denne saks behandling:

"Som den anden sak i samme møte behandledes det spørsmål: "Er en jernvei nødvendig mellem Sundsvall og Norge over Østersund. Spørsmålet blev av møtet besvart derhen at det/var nødvendig å få en bane fra Sundsvall til Trondhjemsfjorden, men hvad dens retning gjennom Jemtland angår vil møtet intet herom uttale, da anskuelsene var delte, da man ennu manglet nærmere kjennskap til de lokale og økonomiske forhold, som måtte få innfly-

delse på avgjørelsen av denne del av spørsmålet.

Efter forlydende er der i komiteen for Jemtlandsbanen vedtatt en redegjørelse til almeheten om sakens stilling samt et andragende til Kongen om å få undersøkt de forskjellige linjer hvorom der kan bli tale. Disse dokumenter vil gjennom trykken bli bekjentgjort. Den svenske jernbanestyrelse har også satt sig i bevegelse for denne sak, idet den har innsendt andragende til Kongen om at spørsmålet må bli forhandlet med den norske regjering. "Vore læsere vil modta disse efferretninger med samme glæde hvormed vi gjengir dem."

28/2 70.

Komiteen av 26/8 69 har den 1/2 innsendt andragende til H. M. Kongen om: "at sædvanlig undersøgelse for statskassens regning maa bli anstillet angaaende omkostningerne ved anlæg av en jernbane fra Trondhjem til det punkt i grenselinjen i Meraker hvor en jernbanelinje fra Sundsvall maatte findes hensigtsmessigen at kunne støte til og at lignende undersøkelse maa bli anstillet angaaende en linje fra Røros til riksgrensen forsaavidt der efter de ovenfor omtalte nærmere uttalelser fra svensk side dertil maatte findes anledning."

Komiteens redegjørelse slutter med den uttalelse at komiteen ikke for tiden tror "at burde utstede opfordring til materiel medvirkning til det omhandlede baneanlæg."

Komiteen vil dog med erkjentlighet motta og benytte mulige opplysninger eller tilbud og forslag siktende til fremme av dette for vårt land og navnlig for de nordenfjeldske landsdeler så overmåte viktige anliggende.

3/3 70.

Efter at komiteens forslag foreligger er det av formannskapetets ordfører bragt i forslag å utstede innbydelse til tegning av private bidrag til linjens undersøkelse for ved den

interesse som derved måtte bli lagt for dagen yderligere å støtte det andragende derom som er utgått fra den nedsatte komite. Forhåpentlig vil dette forslag bli bifalt av formannskapet. Redaksjonen mener at man i nærværende tilfelle, slik som det skjedde ved Størenbanen, helst bør henvende sig til den private interesse for saken for derved å vinde et påtagelig vidnesbyrd om det alvor hvormed dette anleggs snarlige fremme omfattes.

10/3 70.

Redaksjonen resonnerer over den fra Indherred og Levanger reiste motstand mot den plan å legge jernbaneforbindelsen med Jemtland over Meråker. Finder det bare rimelig at Levanger kreves som banens endepunkt da "hine egne have fra gammel tid været vante til at se den hele trafik fra Sverige passere forbi sine døre og at samle sig i Levanger." Redaksjonen nevner 2 grunner som straks faller i øinene til fordel for Trondhjem. Den ene er at banens retning i Norge vesentlig må bli bestemt av hvad svenskene finner å være det fordelagtigste for sig. Nogen linje til Røros kan heller ikke komme i betraktning, når det svenske Nordland i sin helhet vil ha større fordel av Meråkerbanen.

En annen å øinefallende grunn er at Trondhjem er en stor by med utviklede handelsforhold, der upåtvilelig vilde lide en i almindelig statsøkonomisk henseende skadelig, ja fordervelig forrykkelse om banens endepunkt blev i Levanger, en fare som den sistnevnte by ikke i nogen som helst grad utsettes for når den plan følges som nu utenfor Indherred ansees for den rette.

11/3 70.

Levangermarkedet var besøkt av en mengde reisende, hvoriblandt ca. 200 Jemter med less, hvis fornemmelige artikler

var kalv, gjet og killingskinn, lin og smør. Jemterne gjorde det beste og største marked "idet de kun av en av en enkelt vare skinn solgte fornemmelig til handelsmenn fra Trondhjem for over 10 000 spd." Derfor ikke å undres over at Indherredsbygdene holder på Levanger som banens endepunkt.

Efter forlydende vil derfor Levanger by's formannskap inngå til regjeringen med andragende om samtidig med Meraker og Røroslinjen for statens regning også å få undersøkt linjen fra Levanger over Verdalen til Jemtland.

18/3 70.

"Nya dagl. Allahanda" behandler spørsmålet om mellomriksbanen. Intet virkelig fremskritt for Nordlands næringsliv uten at dette blir støttet ved anlegg av jernbaner. Der nevnes en linje Trondhjem - Sollefteå - Haparanda som en verdifull transitbane ikke blot for Nordland men også for Finland og visse deler av Rusland. I forbindelse med dette spørsmål blir det naturligvis av stor viktighet at den foreslåtte bane mellom Trondhjem og Sjindsvall får den retning som stemmer best med Nordlands interesser og med planen om mulig over Sverige å få istand en transittrafikk mellom Norge og Finland.

27/3 70.

Jemtland-Meraker - Trondhjem jernbaneanlegg synes å vinde alt større og større interesse blant engelske jernbaneentreprenører. Forespørsel er således kommet fra England om der var nogen utsikt til at man kunde få begynne arbeidet allerede i vår.

27/3 70.

Her gjengis skrivelse fra departementet som ikke kan anbefale nogen forføining i jernbanesaken foruten der haes utsikt til at tilsvarende skritt vilde bli foretatt i Sverige, hvorom formentlig en lignende henvendelse er skjeet til den

svenske styrelse fra en i dette øiemed i Sverige nedsatt komite. Departementet ber derfor sig meddelt den opplysning i så hense-  
ende som det Kgl. svenske civildepartement måtte kunne meddele.  
17/4 70.

En 4 spalters lang artikkel fra redaksjonen om det i  
Indherred reiste krav om banens endepunkt i Levanger. Der op-  
stilles den løierligste påstand at Trønderne blot virker av egen-  
nytte. "Ja av hvad anden grund skulde man virke for en sådan  
linje som en jernbane. Er det noget andet motiv som driver Ind-  
herredsbygderne."

23/4 70.

Sundsvallsposten for 16/4 inneholder en forunderlig  
artikkel hvor blant annet uttales "at på et jernveismøte i Trond-  
hjem for kort tid siden de mest betydende menn i byen hadde vært  
i høieste grad interessert (lifvade) for jernbanen, dog på det  
vilkår at den over Meråker drages direkte på Trondhjem med for-  
bigåelse av Levanger."

22/5 70.

H. M. Kongen har overdratt til bestyrelsen for statens  
jernbaneanlegg å la foreta bl. a. undersøkelse om en jernbane  
fra Sundsvall i vestlig retning nordenfor Storsjøen med direkte  
eller indirekte berøring av Østersund og søndenfor Åhreskutan  
til den norske grense ved Skurdalsporten eller annet nærliggende  
for overgang over fjellet mere passende sted. Sporvidden forut-  
settes kun 3 fot 6 tommer engelsk mål og at lettere overbygning  
kommer til anvendelse enn på de hittil byggede stambaner.

13/6 70.

Kaptein H. U. Berg kom igårftes hit med det hverv å  
påbegynne undersøkelse av den projekterte jernbanelinje fra  
Trondhjem gjennom Meraker til den svenske grense.

17/6 70.

Indredepartementets foredrag angående den projekteerte jernbane mellem Sundsvall og Trondhjem foreligger nu for almenheten.

Departementet har nu fra det svenske civildepartement modtatt underretning om at der under 16de april sistleden er avgitt nådigst bestemmelse om iverksettelse av jernbaneundersøkelser i hovedsagelig retning fra Storvik ved Gefle-Dalabananen til Torpshammar i Medelpad eller et annet punkt i vestlig retning, hvorfra jernbane hensiktsmessig kan anlegges til Sundsvall samt videre fra nevnte punkt i vestlig retning nordenom Storsjøen og søndenom Åhreskutan med direkte eller indirekte berøring av Østersund til den norske grense ved Skurdalsporten eller annet for fjellovergangen mere tjenlig sted som nærmere måtte bestemmes i henhold til undersøkelse også fra norsk side.

Fra svensk side ikke anledning til å iverksette undersøkelser i de alternativt foreslåtte linjer med endepunkt i Levanger eller i Røros.

Efter opplysning meddelt av jernbanedirektøren (Pihl) antas undersøkelsene av Meråkerlinjen å andra til ca. 4000 spd.

Departementet andrar underdanigst om at departementet for det indre bemyndiges til å la undersøke anlegg av jernbane fra Trondhjem gjennom Strinden og Øvre Stjørdalen til riksgrensen. De av Levanger formannskap og amtmannen i nordre Trondhjems amt ansøkte undersøkelser angående jernbaneanlegg fra Levanger gjennom Verdalen til riksgrensen kan ikke for tiden fremmes.

6/7 70.

Gøteborgposten omtaler grunner som talar imot anlegget av en bane som skal forbinde Trondhjemsfjorden med svensk Nordland. Argumenterne er:

"For det første er det ingen ringe ting å berøve de byer inden vort eget land, især hovedstaden, der hidtil har været stapelplass for den nordlandske import, denne fordel, selv om det sker til grund for et os i alle henseender så nært liggende land som Norge."

Behandler spesielt trelasten som opsamles "ved Umeåns, Skellefteå, Luleå og de øvrige nordlandske elvers vassdrag. Man kan vanskelig tenke sig at denne vare skulde ville underkaste sig den omvei det vil være først å laste ved havnene til hvert av disse vassdrag - derpå losse i Sundsvall og laste på jernbanevogner, losse i Trondhjem og der innlaste i skibe, som derfra skulde føre varen til sine bestemmelsessteder."

8/7 70.

Ivrig debat i svenske aviser om den projekterte jernbane til Trondhjem. Spørsmålet om den heldigste linjeretning har selvfølgelig sin store betydning, men man får håpe "at diskusjonen ikke må få en utstrækning der kunde tjene til i nogen ~~gaa~~ skadelig grad at forsinke de for det hele foretagende nødvendige beslutninger."

14/7 70.

Jemtlands Tidning opplyser i anledning av Jemtlandsbanen at engelske ingeniører skulde komme dit for å begynne undersøkelsene den 11. juli. De engelske forlanger den halve del av byggesummen kontant og resten i obligasjoner. "Man haaber dog paa en lempelig utjævning og paa riksdagens medvirkning til den store sags fremme."

18/7 70.

Landshøvding Asplund samt Mr. Wilkinson og chefen for undersøkelsen av Jemtlandsbanen på svensk side ankommer hit over Meraker den 21de antagelig i følge med kaptein H. U. Berg der utfører undersøkelsene på norsk side og tillike med jern-

banedirektør Pihl som reiser en tur innover mot Meråker men vender tilbake torsdag.

Disse herrer skulde da treffe sammen med hertugen av Sutherland, hvilke samtlige herrer da kommer til å holde en konferanse med den herværende jernbanekomite. Landshøvdingen Asplund har uttalt ønsket herom. Der nevnes at den britiske regjerings konsulent i jernbaneaffærer Mr. John Fowler vil treffe sammen med ingeniørene.

Fra pålidelig hold meddeles at et stort amerikansk jernbane-entreprenør-kompani opholder sig her for å få opplysninger om det projekterte jernbaneanlegg Trondhjem - Sundsvall. De vil underhandle med landshøvding Asplund, når denne kommer hit for med denne å tre i nærmere underhandling.

25/7 70.

I lørdags holdtes det omtalte møte angående Jemtlandsbanen mellom de svenske herrer og den herværende komite på den ene side og den engelske ingeniør Mr. Wilkinson på den annen side. Endel av byens handelsmenn var hitkalt til møtet. Der hersket tilfredshet med det oppnådde resultat. Mr. Wilkinson gikk tilbake til sitt oprindelige forlangende om 1/3 kontant forskudd på byggesummen istedetfor den halve del som i svenske blade i den senere tid er anført. Et spørsmål som voldt vanskeligheter var om det hele foretagende skulde være felles norsk-svensk eller kunde deles som 2 selvstendige entrepriser. Man kom dog til slutning til et kompromis "hvorved saken fremdeles vil kunne holdes i gang og med god utsikt til å kunne fremmes til det forønskede resultat."

11/8 70.

Efter møtet i Trondhjem avholdtes et møte i Østersund blant medlemmene av Jemtlands jernbanekomite og den engelske ingeniør Wilkinson. Der blev truffet en provisorisk avtale at det engelske ingeniørfirma Wilkinson & Smith skal overta anlegget av banen på nærmere anførte betingelser. ./.



16/8 70.

Sundsvallsposten gjengir det hovedsagelige innhold av den mellem Wilkinson & Smith og Jemtlands jernbanekomite inn-gåtte foreløbige kontrakt for en jernvei fra Sundsvall over Østersund til Trondhjem. Sporvidden skal være 3 1/2 fot engelsk, skinnevekten 35 engelske lbs. pr. yard. Betingelser også for største stigning (1:50) og den skarpeste kurve (750 fots radius). Begge disse skal være undtagelsestilfeller og arbeidet som skal begynnes fra begge linjers endepunkter på en gang skal være ferdig innen 5 år.

30/9 70.

Arbeidet i marken til utstikning av Jemtlandsbanen er på det nærmeste ferdig. Kaptein H. U. Berg har forlatt byen og undersøkelsene vil i de nærmeste dager "formentlig bli tilende-bragt av hr. Collin. Ingeniør Collett har utført undersøkelsen av linjens østre halvdel, hvilket arbeide var overdratt ham.

1/10 70.

Jemtlands landsting har den 20de f.m.d. besluttet at der til en jernvei mellem Sundsvall og Trondhjem bevilges 400 000 rdl. samt uten erstatning å skaffe udyrket jord. Jernba-nens lengde på svensk side opgis til 33 mil og anleggskapitalen således som entreprisedeløpet (Wilkinson & Smith) går op til 15 444 000 rdl.

12/10 70.

Sundsvalls stadsfullmektige har i anledning av jernba-nekomiteens forslag om bevilgning av 300 000 rdl. til banen Sundsvall - Trondhjem besluttet å begjære nærmere opplysning hos komiteen om trafikken og de finansielle forhold.

27/10 70.

Undersøkelsene av Jemtlandsbanen er nu også tilende-bragt på svensk side og D'herrer kaptein Virgin og de øvrige in-

geniører som har utført arbeidet er reist til Stockholm for å utføre beregningene.

29/10 70.

"Jemtlandstidenden" behandlet lokale forhold ved Jemtlandsbanen, hvis største høide over havet blir 1/2 mil innenfor riksgrensen og er 2019 fot.

4/11 70.

Sundsvall formannskap med 23 mot 3 stemmer bifalt Komiteens forslag og bevilget de ovenfor nevnte 300 000 rdl.

24/12 70.

Efter forlydende har komiteen for Sundsvallbanen i disse dager mottatt et overslag over trafikkens og driftens sandsynlige inntekt og utgift for den svenske del av banen, hvorefter dennes driftsomkostninger er anslått til omtrent 5000 spd. årlig pr. mil.

Trafikkberegningen støtter sig til de resultater, hvortil de forskjellige til sakens undersøkelse nedsatte svenske distriktskomiteer er kommet og er utført vesentlig efter den av statsråd Broch for Trondhjem-Elverumbanen benyttede metode. Beregningen har ført til det resultat at den her omhandlede del av transversalbanen skulde gi et overskudd over driftsomkostningene av omkring 100 000 spd. årlig.

9/1 71.

Innbydelsen til aksjetegning i Merakerbanen er nu utsendt. Kalkylen viser en inntekt av 112 000 spd. og en utgift av 59 000 spd. altså formenes et overskudd av 53 000 spd. eller 4,51 % av anleggskapitalen som er beregnet til 1 175 000 spd.

12/1 71.

Flere spalter angående den påregnelige trafikk. Videre omhandles vilkårene for aksjetegningen. ./.

Aksjene lyder på 100 spd. for hele, 50 og 25 for halve og fjerdedels aksjer. Der oppgis betingelsene for aksjetegningen, hvorav kun hitsettes punkt a: Baneanlegget skal være påbegynt senest 1/1 76.

12/1 71.

En innsender mener at det ikke vil være avveien å forelegge innbydelsen til aksjetegningen for hele Nordland og byene sønnenfor til og med Stavanger.

14/1 71.

Formannskapet har idag nedsatt en komite bestående av overretssakfører Hirsch, kaptein Hjelm og handelsmann Jacob Larsen for å avgi innstilling om kommunens bidrag til Sundsvallbanen og om måten hvorpå dette helst bør ydes. Formannskapets enkelte medlemmer vil ombringe lister i byen, som til den ende er delt i forskjellige distrikter. Også handelsforeningens direksjon vil bli anmodet om å bistå med å samle aksjer.

21/1 71.

Det forlyder at den nedsatte komite innstiller på at byen bidrar med 250 000 spd. til Sundsvallbanen. Innen formannskapet skal der være stemming for at summen forhøies til 300 000 spd.

23/1 71.

Dette blev innstillingen til bystyret. Betingelsen var: At anlegget skjer for statens regning og besluttet iverksatt av 1871 eller 1872 års storting og at anlegget skal være påbegynt 1/1 76.

4/2 71.

Formannskapet har anmodet byens stortingsmenn om å fremsette forslag på stortinget om bevilgning av statskassen til den norske del av Trondhjem - Sundsvallbanen såfremt saken er såvidt fremskreden at de antar at den med nytte kan bli fremmet.

7)2 71.

Strindens sparebank tegner aksjer for 5 000 spd. I nedre Stjørdalen pågår også aksjetegning.

9/2 71.

Bystyret besluttet å tegne aksjer for 300 000 spd. i Merakerbanen. Formannskapetets innstilling var 250 000 spd.

11/2 71.

Her omhandles den første debatt i bystyret, hvor ordfører den gang var overretssakfører W. Hirsch.

18/2 71.

Komiteen ~~prøver~~ purrer på innsendelse av aksjelistene da terminen 15/2 nu er utløpet.

24/2 71.

Det forlyder at der av våre stortingsmenn ikke for øieblikket vil bli innbragt for stortinget noget forslag om bidrag til Merakerbanen da de fornødne beregninger over banens kostende ennu ikke er helt tilendebragt.

Dog antas at disse vil kunne være ferdige lenger ute i tingtiden og man tviler ikke på at spørsmålet "også da vil kunne innbringes som en sak av 1ste klasse."

13/3 71.

Gjengir slutningen av indredepartementets innstilling angående Trondhem-Sundsvallbanen, hvilken innstilling er bifalt ved Kgl. resolusjon av 27/2.

15/3 71.

Trondhjems Sparebank bevilget 5,000 spd. til Merakerbanens anlegg på betingelse av at arbeidet begynner senest i 1876.

17/3 71.

Kristiansunds formannskap innstiller at kommunestyret uttaler sin varme tilslutning til anlegget av Merakerbanen og

./.



henstiller på at stedets sparebank tegner aksjer for 5 a  
10000 spd.

28/3 71.

Representantene for Trondhjem by og de trønderske amter  
er blit enige om for stortinget å fremsette forslag om bevilg-  
ning til Sundsvallbanen.

1/4 71.

Begilgningen til Sundsvallbanen sies å skulle gå ut på  
et beløp av 700 000 spd. Overslaget for banens kostende sies  
nu å være ferdig.

3/4 71.

Dette andragende ang. statens bidrag blev referert i  
Stortinget onsdag og besluttet som en sak av 1ste klasse sendt  
den nedsatte jernbanekomite. Andragendet er undertegnet av  
C. Motzfeldt, Getz, O. Welde, C. Müller, J. Velde, J. Sæter,  
Strøm og Essendrop.

1/7 71.

Nordre Trondhjems amtsformannskap og likeså Søndre  
Trondhjems besluttet å opfordre amtenes stortingsmenn til å  
virke for beslutningen om Sundsvallbanens anlegg.

23/9 71.

Sundsvallsposten uttaler sig påny om å begynne Trond-  
hjem-Sundsvallbanens anlegg ved et foreløbig skritt å bygge  
linjen Sundsvall - Torpshammar.

26/9 71.

Jemtlands landsting har fattet følgende beslutning:  
"Til Sundsvall-Trondhjemsbanen bevilger landstinget 1 million  
riksdaler derav 100 000 til Sundsvall-Torpshammerlinjen.  
Resten blir å anvende til jernveiens fortsettelse overensstem-  
mende med de beslutninger landstinget fremdeles måtte komme  
til å fatte i så henseende." ./.

13/10 71.

Flere aksjonærer vil få avholdt et møte "da det litet nytter å vente på hvad stortinget kan finde for godt at gjøre".

8/11 71.

Til det den 11te berammede møte i Turnhallen i jernbanesaken foreslåes: Som ny komite 9 av nedennevnte menn: O. A. Aune handelsmann, H. J. Bauck, Hirsch overretssakfører, kaptein Hielm, konsul Anton Jenssen, bankdirektør Lundgren, stiftamtman Motzfeldt, handelsmann I. C. Piene, A. Rian og borgermester Strøm.

8/11 71.

En innsender anbefaler at der i komiteen innvelges et par utenby's medlemmer og foreslår: Proprietær I. R. Krognæs (Hommelvik) og proprietær Carl Løchen i Stjørdalen.

10/11 71.

Handelsforeningen har i et tallrik møte og med stort flertatt uttalt sig for at "Bottenhavsbanens anliggender nu bør lægges i formandskapets hænder". Denne mening deles efter forlydende også av den fungerende komites flertall.

11/11 71.

Møtet idag var besøkt av en tallrik forsamling fra byen og endel Stjørdalinger. Resultat: Borgermester Strøms forslag bifaltes enstemmig. Det lød slik: "Forsamlingen uttaler sig for at et norsk-svensk interessentskap søges dannet til fremme av den påtænkte jernbane mellem Trondhjem og Sundsvall enten i dens helhet eller for endel forsåvidt dette siste for tiden måtte findes hensigtsmessig."

Ordførerens forslag: "Saken overgis i Trondhjem Kommunestyres hænder" blev bifalt med stort flertall.

23/12 71.

Den norske regjering har fremdeles sin opmerksomhet henvendt på denne jernbane likesom også at der fra svensk side antagelig vil bli gjort skridt for å få den fremmet ved Riksdagen. Departementet anmoder stiftamtmanden om fyldigst oplysning i jernbanesaken og om utsiktene til i en nær fremtid å få igangsatt motstående anlegg på svensk side. Formannskapet har gitt stiftamtmanden sin uttalelse. Til å tre inn i en ny komite har formannskapet bragt i forslag følgende: Bankdirektør Getz, kjøpmann G. A. Hartmann, kaptein Hielm, konsul Anton Jenssen, proprietær Lauritz Jenssen, proprietær J. R. Krognæs, bankdirektør Lundgren, stiftamtmand Motzfeldt og borgermester Strøm.

11/1 72.

Igår møte i den nye jernbanekomite. Formann stiftamtmand Motzfeldt, viseformann G. A. Hartmann. Neste møte blir å avholde før de medlemmer som er stortingsmenn forlater byen.

18/1 72.

Møte i Sundsvall 3/1 efter innbydelse av kredsens riksdagsmenn Dr. philos Ole Wikstrøm som angående Sundsvall-Trondhjemsbanen uttalte at den del derav som er projektert mellem Sundsvall og Torpshammar ikke måtte opgis selv om staten mot formodning skulde nekte den forventede bevilgning dertil. Møtet uttalte sig dog for at den hele bane til riksgrensen av stedets riksdagsmenn burde innbringes for riksdagen.

2/2 72.

Det forlangte statslån til bygning av Sundsvall-Torpshammarbanen er bevilget. Begyndelsen til Trondhjem-Sundsvallbanen menes derfor betrygget. Redaksjonen er dog i tvil om det kan stoles herpå ved den gitte bevilgning til denne lokalbane. "Vi maa ikke anse det for en "betryggelse" som i virkeligheten er en hindring."

9/2 72.

Morgenbladets stockholmskorrespondent vil vite at civilministeren Bergstrøm varmt interesserer sig for jernbaneforbindelsen Trondhjem - Sundsvall. Hvis man nu kan stole på tilforladeligheten derav.

16/2 72.

I stortingets dagsmøte referertes bl. a.: Forslag fra Trønderrepresentantene om bevilgning til jernbaneanlegget fra Trondhjem over Meraker til riksgrensen.

24/2 72.

Her gjengies i 3 spalter andragende fra C. Motzfeldt m. fl. representanter om bevilgning til anlegg av Trondhjem - Merakerbanen. Banens kostende er av jernbanedirektøren beregnet til 1 167 000 spd. bl. a. på betingelse av at der av kommuner og private tilveiebringes et bidrag av 460 000 spd. som blir å innbetale i statskassen i 10 halvårlige terminer fra den tid den endelige beslutning om jernbaneanlegget er fattet og at statskassen for sit tilskudd erholder aksjer i anlegget. Forslaget er undertegnet av: C. Motzfeldt, M. Getz, S. Strøm og Carl Müller og tiltrådt av 17 stortingsmenn hvoriblant Essendrop, Sivert Nielsen, O. Richter og C. M. Havig.

24/2 72.

Redaksjonen behandler den innflytelse de fremlagte forslag om Sundsvallsbanen i tilfelle vil få på byens skatteforhold. Kommunens bevilgning er som bekjent 300 000 spd. å innbetale i løpet av 5 år. Lån må optaes.

4/5 72.

Stortingets bevilgning er gått etter Trøndernes ønske. Merakerbanen er vedtatt.

29/5 72.

I stortingets møte 30/4 til 3/5 behandledes jernbanesaken  
./.



28/5 72.

Landshøvding Asplund takker Trondhjem handelsstand for den telegrafiske underretning om stortingets beslutning i jernbanesaken og uttaler sig om utsiktene for Sundsvallbanen, hvor stortingets beslutning kraftig vil bidra til å fremskynde en lykkelig løsning av jernbanespørsmålet i sin helhet.

"Flere omstendigheter berettiger til at anta at den del av Trondhjem-Sundsvallbanens svenske del som ikke bygges av Sundsvall-Torphammarbanens bolag vil bli anlagt som svensk statsbane i samband med en fortsættelse av "Norra Stambanan" fra Storvik på Gefle-Dalabanen, hvortil den allerede er besluttet og skal være færdig 1875."

17/6 72.

Indredepartementet har samtidig med å underrette det svenske civildepartements chef om stortingets beslutning om Mera-kerbanen anholdt om i sin tid å bli meddelt de mulige opplysninger angående sammenknytningen av jernbanen fra svensk side.

4/9 72.

I møte i Sundsvall i "selskapet for Nordlands vel" er vedtatt en uttalelse om "at den svenske del av Trondhjem-Sundsvallbanen bør betragtes og understøttes som stambane."

19/9 72.

Landshøvding Asplund har nogen dager opholdt sig i hovedstaden i anledning viktige forslag som fra norsk side er avgitt angående jernbaneforbindelsen Trondhjem - Storsjøen.

23/9 72.

Jemtlands jernbanekomite Asplund, Adlersparre m.fl. besluttet i et idag avholdt møte å anbefale landstinget å disponere over resten av f. års bevilgning 900 000 rdl. til jernbane Storsjøen - Norges grense. Nordmennene der før har besluttet å bygge til grensen tilskyter dessuten 1 miljon til bygning på den svenske

side. De resterende 3/5 anskaffes ved lån på banen for felles regning.

27/9 72.

Jemtlands lens landshøvding besluttet at de til jernbanebygning bevilgede 900 000 rdl. kan anvendes enten til en stambane Torpshammar - Riksgrensen eller også overlates et norsk bolag uten tilbakebetalingsplikt. Saken oversendes jernbanekomiteen til videre behandling.

29/9 72.

Forannevnte forslag er av Jemtlands landsting vedtatt således: "De til jernbanebygning i lenet bevilgede 900 000 rdl. kan anvendes enten til en stambane Torpshammar - Riksgrensen eller også overlates til et norsk bolag uten tilbakebetalingsplikt. Til denne meddelelse er føiet den bemerkning at der fra norsk side vil bli tilskutt 250 000 spd. (1 miljon rdl.) til banestykket mellom grensen og Storsjøen."

Redaksjonen bemerket at den efterretning i den bestemte form hvori den er meddelt i svenske blade sies å være forhastet.

Som bekjendt er nemlig den betydelige sum der av kommunen og private er tegnet her i landet til en fullstendig mellembaneknyttet ganske og aldeles til den del derav som ligger mellom Trondhjem og Riksgrensen.

3/10 72.

Efter forlydende vil der fra komiteen for tverbanen Trondhjem - Sundsvall i den nærmeste tid bli utstedt innbydelse til å tegne aksjer også for bygning av stykket grensen-Storsjøen. Der antydes 250 000 spd.

14/11 72.

Tegningen til Meraker-Storsjøbanen som nylig er påbegyndt synes å ville vise at Trønderne ingen lunde er uvillig til å gjøre yderligere offer for den store sak. 12 til 14 000 spd.

er allerede tegnet. Det sier sig selv, uttaler redaksjonen, at det under enhver omstendighet kun vil bli en mindre del av summen der kan tegnes her i byen, hvor stykket Trondhjem-Grensen allerede har krevet så betydelige bidrag.

Man må stole på at fiskeridistriktene og fremforalt alle i Nordland og Finmarken vil delta med iver i å skaffe til veie de 250 000 spd.

29/11 72.

Under et opphold i Kristiansund har komiteen for Storsjøbanen gitt advokat Bugge det hverv å samle aksjer. Det later imidlertid til at der ikke fra den kant kan gjøres regning på nogen ivrig deltagelse.

7/1 73.

Telegram melder at der er utsikt til at det av oss på den ene side av Kjølen med så megen interesse omfattede jernbaneanlegg til Bottenhavet nu også i Sverige vil komme i en heldigere stilling. Dette begrunnes nærmere. Redaksjonen mener allikevel at den påbegyndte aksjetegning for strekningen Grensen-Storsjøen snarere bør påskyndes enn forhales.

10/1 73.

Den foran nevnte mosjon fra svensk side angående Bottenhavsbanen m. m. er foranlediget ved skrivelse fra det norske indredepartement. Kongen vil nemlig foreslå den snart sammentredende svenske riksdag å fatte beslutning dels om bygning av en bredsporet bane til fortsettelse av den nordre stambane fra Storvik til Hybo i Helsingland og derfra videre enten til Torpshammar eller et annet østenfor liggende punkt av Sundsvall-Torpshammarbanen dels om bygning av en smalsporet bane der skal utgå fra Torpshammar for å møte en norsk statsbane fra Trondhjem. Jemtlands len bidrar jo til denne tverbane med 900 000 rdl. uten fordring på aksjer eller tilbakebetaling. Der oppstilles enkelte betingelser med hensyn til byggetiden.

22/3 73.

Svenske blade meddeler at vedkommende komite (statsutskottet) i riksdagen har avgitt innstilling angående Nordre Stambane og dens fortsettelse vestover mot riksgrensen. Først for riksdagen i 1874 vil fullstendig plan for anleggets utførelse kunne bli fremlagt.

Det for Norge så viktige anliggende må sies nu å ha gjort et bestemt skritt fremad allerede ved foran nevnte innstilling til riksdagen.

24/3 73.

Sveriges riksdag har bifalt statsutskottets innstilling angående nordre stambane og linjen mellem Tor<sup>S</sup>phammar og Grensen. Den i Trondhjem nedsatte komite for privat anlegg av stykket Grensen - Storsjøen har mottatt sålydende telegram fra landshøvding Asplund:

"Järnvägskomiteen, Kungens järnvägsproposisjon Storvik-Tor<sup>S</sup>phammar bredsporig, Tor<sup>S</sup>phammar-Grensen smalsporig antog Riksdagen midnatstid med oväsentlige jänkningar enligt statsutskottets betänkande."

I anledningen blev der i Trondhjem heist flag på brygger og skiber. Hakke og spade for alvor vil vel komme igang se- nest i 1876. Arbeidet menes å være tilendebragt i 1881. Derfor fra norsk side antagelig intet til hinder.

5/6 73.

I aften telegram om den gledelige nyhet at stortinget har bevilget 100 000 spd. som straks kan anvendes til Merakerbanen.

9/6 73.

Den vesentligste forskjjel mellem dette og forrige stortings beslutning angående Merakerbanen ligger formentlig i at der denne gang ikke kreves at tilslutningen fra svensk side skal være samtidig med at arbeidet her begynner. ./.

13/3 74.

En kommisjon under ledelse av chefen for indredepartementet men på forskjellige premisser var enstemmig om at Trondhjem - Sundsvallbanen bør gies bredt spor. Nogen stemte for dette spor av hensyn til den store trafikk som ventes å ville finne sted på denne bane, andre at bredt spor i alle tilfeller var å foretrekke, andre at militære hensyn krevet bredt spor. Enkelte mente at man burde bygge bredsporet av hensyn til Sveriges interesser.

14/3 74.

Efter forestilling fra chefen for Sveriges jernveisbygning oberst Beijer har jernbanedirektør Pihl gitt overslag over merutgiften ved å bygge banen bredsporet. Pihl mener at nu - hvis smalspor ~~op~~ opgies - bør skridtet taes fullt ut og ved vektigere skinner og vektigere lokomotiver gjøre banen fullt effektiv. Overslaget blir da 2 229 746 spd. Pihl holder dog fremdeles på at man blir stående ved den smalsporete bane, men med noget større skinnevekt og drivhjultrykk enn den oprindelig ~~o~~ rojekterte bane. Han tror at smalsporet ganske vilde kunne tilfrødsstille transportenes krav og formener at omlastningen, som vil kreves på grunn av forskjellig sporvidde ved den svenske stambane ikke vil være av betydning nok imot den forøkelse i anleggsomkostningene, som en fullt effektiv bredsporet bane vil kreve. Phil vil dog på sakens nuværende standpunkt ikke anbefale det ene av disse alternativer fremfor det annet.

12/5 74.

Stortinget samtykker i at der til jernbaneanlegget Trondhjem over Meraker til riksgrensen anvendes i budgetterminen 1/7 74 - 30/6 75 av statskassens midler foruten det til <sup>s</sup>overværende av stortingets bevilgning i 1873 ennvidere et beløp av 200 000 spd. og at ved siden derav tillike kan anvendes avdrag på de av kommuner og private tegnede aksjebidrag til dette jernbaneanlegg.

./.

25/7 74.

Amtformannskapet i Nordre Trondhjems amt er fremdeles av den mening at banen ikke bør gå gjennom Meraker, men fra øvre Stjørdalen bø<sup>s</sup>ie av inn i den såkalte Skjelstadmark og derigjennem føres frem til Skogn og drages op til Levanger markabygd gjennom traktene ved Burheim (Buran) for derfra å ledes over grensen.

Fra svensk side antas at der ikke vil bli gjort nogen innvending mot en sådan forandring. Henstiller til sine kollegaer i ~~XXX~~ Indherreds rike bygder å opta denne tanke å søke sammenskudd "de ikke betydelige midler som kan tiltrænges for ved dygtige ingeniører å få avholdt en opgangsforretning av hvilken det da vil vise sig om der var fuld grund til hos regjering og storting at vække motion om den her omhandlede forandring i anlægget av den allerede besluttede tverbane."

Et underlig påfund.

14/8 74.

I anledning herav innstiller Levanger magistrat og formannskap til kommunestyret å fatte beslutning om å anmode amt-  
mannen om til departementet å andra om å la undersøke den nye retning for banen og at jernbanearbeidet gjennom øvre Stjørdalen og Meraker foranlediges stillet i bero inntil undersøkelsen av den nye retning er tilveiebragt.

15/8 74.

I Levanger representantmøte behandledes den nye linjere-  
tning. Apoteker Tonning fremsatte forslag om bevilgning av 300 spd. til den foreløbige undersøkelse. Forslaget blev ved-  
tatt og grosserer Meyer, apoteker Tonning og farver Eide blev valgt til medlemmer av en komite til å behandle saken.

4/9 74.

Skogn kommunestyre bevilget 200 spd. til undersøkelse av jernbanelinjens nye retning fra Stjørdalen over Skogn, Levanger og Verdalen til Jemtland. ./. .

11/9 74.

Ingen utsikt til å få undersøkelse i høst "da landets samtlige ingeniører for tiden er i sysselsettelse." Men komiteen med Tonning som formann arbeidet energisk for å få teknisk kyndighet til undersøkelsen.

24/8 74.

Arbeidet på Sundsvall-Tor<sup>S</sup>phammarbanen er nu så langt fremskredet at lokomotiv for første gang kunde gå frem til Tor<sup>S</sup>phammar.

19/10 74.

Holdtes jernbanemøte i Levanger. Lengere debatt. Pihl var tilstede for å la sig orientere, men kunde ikke for tiden skaffe ingeniørhjelp til undersøkelsene. Den nye retning frembyr mange hindringer, men det bør dog undersøkes, da de ikke ansees større enn på mange andre steder.

5/11 74.

Styret for statens jernbaneanlegg har truffet forføining, hvorved den har sikret sig assistanse i distriktene til behandling av saker av lokal betydning anleggene vedkommende. For Røros og Merakerbanen er opnevnt kjøpmann G. A. Hartmann.

6/11 74.

Stortinget besluttet 5. juni d. å. å anmode regjeringen om å forelegge for neste storting "plan for de jernbaneforetagender som antas å ville bli utført for statens regning. Til å nærmere behandle den på jernbanemøtet i Levanger omhandlede linjeretning blev opnevnt amtmennene Meinich og Smith, bankchef Faye, jernverks-eier Cappelen, jernbanedirektøren og veidirektøren.

7/12 74.

Jernbanedirektøren vil ikke gå med på nogen forandring av den oprindelige Merakerlinje. Der nevnes at Levangers og nordre amts interesser er best tjent med en forlengelse av Merakerbanen fra Hell og nordover. Det kan ikke bli tale om å opgi den ved gjen-  
./.

tagende stortingsbeslutninger fastsatte Merakerlinje: å henlegge den nordenfjellske mellemriksbane over Verdalen.

12/12 74.

Jernbanekomiteen i Levanger ønsker at Trondhjem velger en komite for samarbeide med Indherredskomiteen. Trondhjems formannskap gikk ikke med på dette, da nogen forandring av linjens retning ikke er stemmende hverken med Trondhjems eller det alminde- liges interesser.

24/1 75.

Jernbanekomiteen i Østersund eller landshøvdingen er be- stemt imot endring i linjeretningen Sundsvall-Trondhjem. En skri- velse vil bli overlevert Kongen, hvori anholdes om at hs. majestæt vil benytte sin magt som unionskonge til å hindre forandringen av den såvel i den svenske riksdag som i stortinget besluttede linje- retning.

9/1 75.

Var der atter jernbanemøte i Indherred, men denne gang i Stenkjær. Diskusjonen var det bekjente om Namsosbanen og især forandringen av Merakerlinjen til en Verdalslinje.

25/1 75.

Den store jernbanekommisjon trådte atter sammen 16de ds. Der drøftedes nærmest jernbanens sporvidde. Efter at hoved- og Kongsvingerbanen er anlagt med normalspor og det samme er beslut- tet for Smålensbanen og den nordenfjeldske mellemriksbane kan spor- brudd med dets ulemper ikke undgås. (Den smalspørte Rørosbane).

20/3 75.

I den levangerske jernbanekomites forestilling til stortin- get om forandring av Merakerbanen til en Verdalslinje finnes føl- gende ytring: "Med hensyn til Trondhjem by later det til at man nu mer og mer kommer til erkjennelse av at dette å trekke et så bety- delig opland som det forandringen vil medføre direkte inn under sig



vil bringe så store fordeler for stedets opkomst at man vil opnå mere enn ækvivalent for den smule godstrafikk der derved tapes. Trondhjem magistrat og formannskap har funnet sig foranlediget til å nedlegge en protest mot disse ytringer i en skrivelse til våre representanter med anmodning om å bringe den til stortingets kunnskap.

15/5 75.

Efter forlydende vil en pluralitet av stortingets jernbanekomite innstille på at der skal anstilles undersøkelser om hvorvidt mellemeriksbanen skal legges gjennom Verdalen istedetfor gjennom Meraker.

I den store jernbanekommisjon, hvor spørsmålet har vært drøftet har bare 2 medlemmer, amtmann Smith og veidirektør Krag, funnet overveiende grunner for en nærmere undersøkelse av den projekterte forandring i linjens overgang til svensk side.

Redaksjonen imøtegår i en 3 spalters artikkel dette påfund å la banens endepunkt bli i en liten by på 1000 mennesker.

29/5 75.

Ovennevnte forlydende bekreftes. Pluraliteten vil undersøkelse av linjen gjennom Verdalen samt at arbeidet kan settes i gang mellem Trondhjem og Stjørdalen inntil undersøkelse av overgangen over grensen og videre til Namsos har funnet sted.

Redaksjonen imøtegår atter kraftig dette påfund og uttaler bl.a.: "Trondhjem kommune såvelsom et antall private menn har truffet sine foranstaltninger og avsluttet transaksjonen i tillit til at den flere ganger gjentatte stortingsbeslutning skulde være urokkelig. Det vilde være såre ubillig å skuffe denne tillit."

5/6 75.

Stortinget har idag med 73 mot 36 stemmer bifalt J. Schwartz's forslag om bevilgning av 740 000 spd. til anlegg av Merakerlinjen. Dermed er voteringen over pluralitetens innstilling

om undersøkelse av Verdalslinjen bortfalt.

22/6 75.

Det håpes "at de betydelige midler som stortinget nu har stillet til regjeringens raadighet til paabegyndelse av Merakerbanen vil bli benyttet i saa stor utstrækning og saa tidlig paa aaret som de forhaandenværende kræfter av ingeniører og arbeidsfolk vil tillade saa arbeidet inden aaret gaar kan sies aa være i gang."

8/7 75.

Jernbanestyrets medlemmer d'herrer direktør Phil og professor Guldberg reiser imorgen innover "for at etterfare Marakerbanens linje før denne endelig utstikkes" hvilket arbeide vil bli å utføre av ingeniør Kielland. Derefter vil arbeidet på banen om 1 måneds tid bli påbegyndt.

13/7 75.

Indredepartementet har meddelt vedkommende svenske autoriteter stortingets beslutning om at Merakerbanen blir å bygge med enx sporvidde av 4' 8 1/2" eng. mål (normalsporet). Fra svensk side intet å erindre mot at anlegget Trondhjem-Riksgrensen nu påbegyndes, da sporvidden blir den samme/<sup>som</sup>på svensk side.

31/7 75.

Under ledelse av ingeniør Kielland foregår nu den endelige utstikning av Merakerbanen innover Strinden på sådanne stykker hvor ikke akeren eller i det hele den ennå ikke avhøstede mark kan lide derved.

1/10 75.

Distriktschefen for Støren - Rørosbanen I. G. D. O'xaal som for tiden er optatt ved denne bane skal overta chefstillingen av Merakerbaneanlegget "samtidig med at han vedbliver i sin hidtil havte funktion i den tid arbeidet paa Rørosbanen endnu kræver til sin fuldendelse."

./.

12/11 75.

Utgangspunktet for anlegget blev Blåhammeren ved Hommelvikbukten. Igår den 11te i nærvær av amtammen i søndre Trondhjems amt, stortingets president, byens stortingsmenn, dens magistrat og ordfører, ordføreren i Strinden og endel andre som det blev tid til å varsle blev anleggsarbeidet satt i verk.

De innbudne herfra drog innover til Blåhammeren med D/S Parat og ankom kl. 11 til stedet.

Jernbanedirektøren åpnet dagens høitidelighet og anmodet stiftamtmann Motzfeldt om å sette det i gang ved antendelse av den første mine.

Motzfeldt holdt en anslående tale. Han overtok gjerne dette hverv "til begyndelse av et storverk som han hadde omfattet med saa stor interesse". Arbeidet påbegyndtes først i den 11te time, men betimelig nok forsåvidt som året ennå ikke var gått til ende. Han håpet at arbeidet vilde nå den svenske grense samtidig med våre svenske brødre.

Stiftamtmanden blev overrakt en lunte som han antendte. Denne brendende lunte bragtes av en av ingeniørene hen til minen som kort efter "sprængte vældige stenmasser utover Blaahammerens styrtninger og ned i den dybe fjord, hvorpaa stiftamtmanden erklæte at hermed var arbeidet for Trondhjem-Sundsvallbanen over Meraker på norsk side begyndt." Han mindet om at tanken på en jernbaneforbindelse av Bottenhavet med Atlanterhavet gjennom den stedse åpne Trondhjemsfjord og netop over Meraker allerede for henved 20 år siden hadde vært bragt på bane og da fra norsk side. Tanken var altså ikke ny da den i 1869 atter kom frem. Han mindet om den nedsatte komites virksomhet, om Trondhjems kommunes store offervillighet, om den liberalitet hvormed stortinget var gått inn på saken og om H. M. Kongens varme interesse derfor. "Man skyldte alle disse tak fordi de saa vel havde virket for den store gjerning og han  
./.

haapet til Gud at han der med velbehag ogsaa ser paa den rent jordiske gjerning, hvor denne som her siktes til å fremvise hvad der er stort og godt vilde lægge sin velsignelse dertil."

Deltagerne gikk så med båten tvers over bukten og avsatte sine passasjerer ved Nygården, hvor middag var anrettet. Veggene i salen var behengt med norske og svenske flag, begge landes riksvåben og Trondhjems by's våben. Middagen som var uten overflod var behagelig anrettet.

Jernbanedirektør Pihl talte for Kongen og hans valgprog "Brødrefolkernes Vel". Stiftamtmand Motzfeldt talte for dagens begivenhet. Stortingsmann Essendrop takket for denne tale og skål og uttalte sit håp om at Trondhjems kommune med sin by's gamle og store minder for øie ogsaa verdigen vilde utnytte de nye og betydningsfulde opgaver, som den nu var stillet over for.

Byens ordfører, postmester Nissen, talte for anleggsstyret. Jernbanedirektør Pihl takket herfor og sa at arbeidets heldige gang nu vesentlig berodde på de ved dette ansatte ingeniører.

Borgermester Strøm talte for de landdistrikter som med så megen offervillighet hadde bidratt til banens anlegg.

Overstløytnant Lossius under stor aklamasjon for Pihl.

Pihl talte og takket for grunneierne som hadde vist sig ved denne leilighet "særdeles imødekommende."

Stortingsmann bankchef Hirsch utbragte en skål for Sverige. Pihl en skål for den trondhjemske jernbanekomite, hvis formann, Motzfeldt, i sin takk derfor fant å burde erindre komiteens fraværende medlemmer.

Stortingsmann bankdirektør Lundgren mindet i en skål landshøvdingen Asplund og Jemtlands landsting. Efter kaffe og cigarer gikk alle ombord og dampskibet bragte sine passasjerer under vakkert måneskinn tilbake til Bratøren, hvor selskapet opløstes.

5/2 76.

Arbeidet på banen er nu i gang fra Rotvold og innover til Hell med ca. 300 mann. Det begyndte nogen jobbing i prisene for husrum langs linjen.

19/6 76.

Arbeidsstyrken nu ca. 820 mann.

23/11 76.

Merakerbanens linjeretning. Enten banen skal legges på søndre eller nordre side av Stjørdalselven vil bli henskuddt til førstkommende storting og departementet (som mener at søndre side bør velges) tilføier at om stortinget beslutter sig for nordre side, vil denne beslutning bli å ta tilfølge, men i motsatt fall blir den kgl. resolusjon av 3/6 d. å. å fullbyrde.

7/12 76.

Merakerbanens anlegg er delt i 6 seksjoner, hvorav 1ste og 2nen omfatter strekningen Trondhjem-Stjørdalsbroen, 3dje :nordre Stjørdalen, 4de øvre Stjørdalen, 5te nedre del av Meraker og 6te den øvre del op til riksgrensen.

Seksjonschefer og assistenter var:

1.sekt.	chef	civiling.	H.H. Dahl,	assistenter	løytnantene	Paus og
2.	"	"	"	J.H.Christie,	"	civiling. Wessel. Bendeke.
4.	"	"	"	F. Nannestad	"	" Lenschow.
5.	"	"	"	og løytn.	O.Gjerdrum	" J. Lund
6.	"	"	"	Hagb.Brinchmann	"	" E.M.C.Johannsen

Ved 1ste og 2nen seksjon har arbeidet vært drevet over 1 år, ved 4de seksjon, der midlertidig har vært bestyrt av løytnant Paus i ca. 3 mdr. Ved 5te seksjon er arbeidet netop begyndt. Ved 6te derimot skal de forberedende arbeider først begynde over nyttår. Ved 3dje intet arbeide før stortinget har bestemt på hvilken side av Stjørdalselven linjen skal gå. Chef for denne seksjon er derfor heller ikke utnevnt.

14/3 77.

Trondhjem-Sundsvallbanen. Banestykket på svensk side Ånge-Bräcke søkes om mulig fullført i 1878. Derved opnåes stor lettelse for det pågående arbeide mellem Storsjøen og Riksgrensen. Nærmest riksgrensen blir største stigning 1:52. På norsk side vil banen få denne eller ennu sterkere stigning. Denne bandedel vil under alle omstendigheter bli trafikert av norsk materiell, da Storlien stasjon ~~blir~~ må bli beliggende omtrent 12000 fot fra riksgrensen. Her vil banetogene komme til å skifte. Å søke å få den korte strekning riksgrensen-Storlien til 1:60 vil ikke svare til de dermed forbundne betydelige merutgifter.

7/11 77.

Arbeidet er nu begyndt på den øverste seksjon i Meraker.

3/5 77.

Da linjevalget i nedre Stjørdalen nu er avgjort vil arbeidet bli iverksatt. Til chef er antatt premierløytnant Paus. Senere ingeniør O. A. Gunnerus.



Dette billede av anleggets overordnede personale er tatt i 1878. I mitten anleggets chef, G. Oxaal, og rundt ham de 6 seksjonschefer, H. H. Dahl 1ste, J. Christie 2nen, T. L. Paus 3dje, J. Nannestad 4de, O. W. Gjerdrum 5te og H. Brinchmann 6te helt op til riksgrensen. Ved siden av disse assistentingeniørene ved linjen og ved kontortjenesten i Trondhjem. Nest nederste rekke de 3 jernbanelæger Bøckman, Conradie og H. Jenssen. Dertil læge C. Müller, hvis billede sees ytterst til høire under 4de seksjons menn. Nederst sees anleggets kasserer brigadeintendant P. Brun og dets juridiske konsulent advokat K. Bugge. Ved siden av artillerikaptein Graff sees anleggets materialforvalter J. Broch. Av det hele personale, 34 mann, er kun 3 i live.

*Yfoss til her i naturen Bøckman, Conradie og H. Jenssen. Dertil læge C. Müller, hvis billede sees ytterst til høire under 4de seksjons menn. Nederst sees anleggets kasserer brigadeintendant P. Brun og dets juridiske konsulent advokat K. Bugge. Ved siden av artillerikaptein Graff sees anleggets materialforvalter J. Broch.*



Dette billede blev tatt under et avskjeds lag, hvor der blev sunget en av Dybwad forfattet sang på mel:  
"Fader Movitz bror".

"Snart vår vennerad nu skal skilles ad, la skrive på vårt lyse mindeblad; aldrig glemmes en ven

når vi treffes igjen alting som forhen. Viser en ven sig like glad

så byd ham din flaske og dit fad, er han nokså stygg, du kan være trygg han bøier snart sin rygg."

Jeg husker ikke flere vers, men alt var preget av den ekte dybwadske stemning?

Dette billede av 10 unge ingeniører er tatt våren 1877. Topfiguren er løytnant Bertram Dybwad, som for anledningen har dekorert sig med nogen gardinsnorer. Denne glade, raske og dyktige unge officer gikk senere ut av armeen og døde som den meget anseede og skattede brandchef i Kristiania. Han oplevet ikke byens nye navn.

Nedenfor ham sees C. A. v. Krogh, ing. Hiorth med luen på skakke (ellers en sjelden stilfarende mann †) og Strøm som døde i stilling som driftsassistent i Hamar distrikt. Så følger Brodtkorb, død som banetekn. overing, i Hamar distrikt. Så ing. N. Amundsen, død som telegrafinspektør ved Statsbanene. Ved siden av ham ing. Hauge som emigrerte til syd Afrika. Hans videre skjebne kjenner jeg ikke. I siste rekke ing. Volckmar, død i Kristiansund N., ing. Grøndal †, ing. Qvam †. Av denne gruppe finner vi igjen på 1ste billede Amundsen (6te seksjon), C.A. v. Krogh ved hovedkontoret i Trondhjem, Brodtkorb (3dje seksjon) Volckmar (2nen) og Qvam (5te). Samtlige disse unge ingeniører var til en begyndelse knyttet til detaljeundersøkelsen og stikning på forskjellige strekninger. Chefen for disse arbeider var Amundsen - en sjelden dyktig undersøkelsesingeniør.

12/7 77.

Arbeidet nu i full drift på den hele strekning undtatt nærmest byen, hvor avgjørelsen av stasjonsspørsmålet er til hinder.

19/10 77.

Idag ankom fra England maskindeler til de 2 første lokomotiver på Merakerbanen. Alt vil i 4 prammer bli bugsert til Hommelvik, hvor lokomotivene skal opsettes for til kommende vår



å begynne grusningen og skinnelegningen. Lokomotivene er bygget i Manchester i Peyer - Peacock & Co. verksted. En montør derfra medfølger. Lokomotivene har tender og Adams bogier.

20/10 '77.

Arbeidsstyrken var 1970 mann.

31/1 '78.

Nytt eiendommelig projekt. "Efter forlydende skal det være d'herrer stortingsmændene Bentsen og Solbergs bestemmelse å fremsætte for førstk. storting forslag om at jernbanearbeidet mellem Øien <sup>ved</sup> Hell og Ydsti i Stjørdalen skal utsættes og Merakerbanen føres over Stjørdalshalsen med bro over Stjørdalselven ved Øien og Ydstiberget, hvilken linje angivelig skulde bli ca. 100 ailen kortere end den på hvilken der nu arbeides på elvens sydside" 60.000,- kroner, som til dato er anvendt på linjen Øien - Ydsti skal således ofres.

Projektet blev henlagt og de kr. 1836, som den private undersøkelse hadde kostet var således helt bortkastet.

6/8 '78.

Planeringsarbeiderne skrider raskt fremad. Høiest antall arbeidere har vært ca. 2500 mann.

I Hommelvik er allerede oplagt flere skibslaster med skinner og tilbehør tilhørende det svenske anlegg. Til skinnelegningen på norsk side anvendes stålskinner 55 pund pr. løp. yard. Anleggets største broer blir den over Nidelven ved Trondhjem og over Stjørdalselven ved Gudå. Stasjoner vil bli opprettet på følgende steder: Trondhjem, ved Leangen, Ranheim, Malvik, Hommelvik, Hell, Hembre og Flornes og ved Gudæ og Meraker. Akkordfortjeningen i inneværende år variert mellem 2 og 2 1/2 krone.

17/3 '79.

Inntil utgangen av februar måned d. å. er medgått kr. 7.095 572. Anleggets kasserer har hele tiden vært brigade-  
./.

intendant P. H. B. Brun. For kost og losji har arbeiderne i almindelighet betalt kr. 1,00 til 1,30 pr. dag.

11/8 79.

Mens jernbanens høieste vedkommende er tilstede i Trondhjem slår redaksjonen til lyd for til høsten å få åpnet en midlertidig trafikk på den ferdige del av banen "saaledes at dens ende- punkt i Sverige kunde komme i forbindelse med den om vinteren i almindelighet saa bekvemme kjørsel paa føret fra de fjernere distrikter." Meget vunnet om man vilde stanse i Hommelviken.

23/8 79.

Idag kl. 12 nådde man fra norsk side riksgrensen med skinnelagning og grusning. Jernbanen kan således nu befares med tog fra Rotvold til grensen. Skinnelagning og grusning går med full kraft på den svenske side av grensen med materiell som er ilandbragt i Hommelviken og som nu føres op til Sverige på den netop skinnelagte bane.

22/10 79.

Det forlyder at der vises imøtekommenhet for midlertidig drift. "Glædeligt skulde det i sandhed være om vi i en nær fremtid allerede kunde begynde at høste frugter av dette vigtige arbejde, paa hvilket man har bygget saa mange store forhaabninger og som saa nøie er knyttet til vore trønderske interesser."

18/12 79.

Angående midlertidig drift slås på et ukentlig tog til Storlien og Enafors i Sverige, hvor stasjonene skal kunne provisorisk innredes for denne trafikk. I begynnelsen av denne måned sees avholdt festligheter i anledning av at banen fra svensk side er nådd frem til Østersund.

2/2 80.

Det forlyder at det svenske jernbanestyre vil samtykke i den midlertidige drift på Merakerbanen.

11/2 80.

Den midlertidige trafikk på Merakerbanen er nu begyndt ved avsendelse av et par uregelmessige tog, mens en regelmessig

trafikk først kan etableres efter at man har fått en midlertidig stasjon istand på Lademoen, noget som ikke kunde påbegyndes før beslutning var fattet også fra Sverige. Store varepartier er avsendt med de hittil avgåede tog.

18/2 80.

Averterer G. Oxaal efter bemyndigelse midlertidig gods- trafik Trondhjem - Enafors samt mellemliggende stasjoner - foreløbig undtatt Ranheim og Malvik. Avgang fra Trondhjem til Enafors hver onsdag morgen kl. 7 og retur samme dags aften eller påfølgende morgen. Godset fra Trondhjem mottaes ved den midlertidige godsstasjon på Lademoen. Befordringen skjer på vedkommende vare- eieres risiko. Gods som skal passere riksgrensen bør ledsages av tollpass.

28/2 80.

Den 7de ds. avgikk det første godstog Trondhjem-Enafors og senere er i måneden avgått 3 godstog.

13/3 80.

Den midlertidige trafikk til Sverige synes å ville bli livlig.

30/8 80.

Foruten godstrafikken til Enafors er også regelmessig persontrafikk opprettet 3 ganger ukentlig. Billetten fra Lademoen til Enafors koster 4 kroner og kr. 2 i retur med forholdsvis avslag for de kortere distanser.

29/10 80.

Den midlertidige persontrafikk vil nu bli åpnet like til Dufved.

8/11 80.

Første tog til Dufved avgikk fra Lademoen 9/11 kl. 8,30 med ankomst til Dufved 4 em. Slike tog vil nu avgå hver tirsdag og fredag. Jernbanebroen over Nidelven antaes å bli ferdig i neste måned, så trafikken fra da av vil avgå fra Merakerbanens tomt på Bratåren istedetfor som nu fra den midlertidige stasjon ved Lademoen. Fundamenteringen av stasjonsbygning og godshus i Trondhjem skal nu snart settes i verk. Nogen endelig bestemmelse om en fel-  
./.

les stasjon eller separate personstasjoner for banene er ennå ikke fattet.

24/12 80.

Broen over Nidelven er nu ferdig og svingbroen er prøvet flere ganger. Den vil nu bli prøvebelastet og for 1ste gang befaret med lokomotiv. Trafikken fra Trondhjem vil begynne i neste uke. Store snemengder i Merakerfjeldene vil muligens forsinke trafikken noen dager.

18/1 81.

Den stedfunne avbrytelse av den midlertidige drift på Merakerbanen synes å ha vakt en oppmerksomhet som saken neppe fortjener. Redaksjonen behandler saken i et par spalter. Linjen på begge sider manglet ennå sneskjermer og helt ordnet betjening.

En innsender i "Nordenfjeldske Tidende" har reist et stort skrik i anledning av denne stansning og minder om hvor galt det dog er at linjen ikke blev lagt gjennom Verdalen.

24/1 80. <sup>21</sup>

Som følge av det sterke snefall i natt og idag vil toget på torsdag bare gå til Meraker.

12/2 81.

Anleggsstyret har befart linjen og funnet forholdene betenkelige for driftens fortsettelse, der jo er bare midlertidig. Departementet har gitt distriktschefen ordre om ikke å forvolde nogen forøkelse av omkostningene ved banens anlegg for hvis regning driftsutgiftene avholdes.

Redaksjonen kritiserer denne holdning som må "ansees for saare skadelig". Man bør heller søke stortingets samtykke til at den påbegyndte for begge folk så gavnlige trafikk ubetinget holdes igang. Kun korte avbrytelser for å få sneen ryddet fra linjen.

23/2 81.

Angående trafikken er der skrevet meget av folk fra Levangertrakten som profeterer at "lokomotiverne på Merakerbanen vil komme til likesom skovens konge at holde sig i hiet ved midt-  
./.

vinterstid og hverken tære på kull eller vand."

7/3 81.

Proposisjon fremsatt i Stortinget om fortsettelse av driften. En gledelig imøtekommenhet mot forretningslivet her og i Jemtland.

21/3 81.

Driften på Merakerbanen vil nu forhåpentlig bli fortsatt uten annen hindring enn den som været muligens kan bringe.

23/3 81.

Departementets tillatelse til ubetinget å fortsette driften er innløpet, så derav sluttes at stortingets samtykke ikke vil la lenge vente på sig.

12/9 81.

De for Merakerbanen bestemte takster er nu innløpet her til. Der kritiseres spesielt takstene for rundt tømmer fra Dufed. Denne takstsak vil bli optatt til behandling i handelsforeningens møte torsdag 13de ds.

8/10 81.

Trafikken på Merakerbanen vil bli satt igang den 17/10 med de foran nevnte opstillede takster " om hvilke regjeringen forbeholder sig nærmere at forhandle."

En vidløftig imøtegåelse av handelsforeningens innstilling vil snarest av trafikkdirektøren bli gjort tilgjengelige for offentligheten. Takstene vil bli avgjort av regjeringen efter innstilling fra indredepartementet.

4/11 81.

8 spalters artikkel om den av handelsstanden nedsatte komites imøtegåelse av de nye takster for Merakerbanen.

Komiteen bestod av Beard Iversen, J. Middelfart, C. Dahl og Edv. F. Bratt.

6/12 81.

Den 12/12 åpnes trafikken fra Trondhjem og helt til Nalden (236 km.). Den ennå ikke åpnede strekning Nalden - Østersund er 32 km.

27/12 81.

Sterk regn beskadiget Merakerbanen på flere steder mellom Hell og Storlien så trafikken idag har måttet innstilles på denne strekning.

1/1 82.

Driftsbestyrer Hielm opplyser i telegram av 27/12 til trafikkl direktøren om flommens beskadigelse av banen. Vannet flere tommer over skinnegangen i 70 kjeders lengde mellom Hell og Hegre. Flere andre brudd lenger oppe mellom Floren og Gudaa og i Meraker. 28/12 var banen igjen farbar. Vannet gikk igår over 2 fot over skinnene i vestre ende av den lange retlinje vestenfor Hegre.

22/7 82.

Dagen for den høitidelige åpning av Merakerbanen av Kong Oscar II. Strålende sommervær. Kl. 9,15 gikk ekstratog fra Trondhjem med de innbudne norske gjester op til Storlien. Blant disse var de 4 statsråder Johannesen, Jensen, Bachke og Vogt. Stiftamtmennene Motzfeldt og Kyhn. Amtmennene Arveschoug, Smith og Aubert trafikkdirktør Segelcke, jernbanedirektør Pihl, generalmajor Hoff, oberstløytnantene Ræder, Lossius og Lowsow, biskop Grimelund, livmedikus Budde, stortingsmennene fra begge amter m. fl. Toget ankom til Storlien kl. 1 1/2. Den anseelige stasjonsbygning var i sin hele lengde smykket med norske og svenske flagg. Straks efter ankomsten marsjerte op lste livkomp. av Jemtlands fotjægere og tok i forening med Helsingregimentets musikkorps stilling på stasjonens østre side.

Midt utenfor den lange bygning var opsatt en plattform med tronhimmel med 2 hvilende løver foran og rikenes våben i bakgrunnen. Kl. 3 ankom det kgl. tog som bragte Kongen, Kronprinsen, Arveprinsene storhertugen av Sachsen-Weimar og en mengde svenske embedsmenn. Efter

hilsen på en stor del av de tilstedeværende tok Kongen med sønner og storhertugen plass på plattformen.

Civilminister Hederstjerna opfordret Kongen til å erklære mellemeriksbanen åpen, hvorefter kyrkoherde Norrmand fremsa en for anledningen forfattet bønn. Kongen holdt så sin åpnings- og innvielsestale i hvilken han påpekte hvorledes også det verk som nu var istandbragt var et betydningsfullt skridt i den raske fremadskridende utvikling. Likesom dette verks istandbringelse betegnet et mektig fremskridt for den en gang så uveisomme og avsidesliggende landsdel, betegnet den også et betydningsfullt fremskridt for samferdsel, samliv og broderlig forståelse mellem de forenede rikers tvende folk. Hans håp var at banens jernbånd måtte binde og damphestens veldige fot knuse alt nag og misundelse og mistillid, som måtte ville stille sig skillende mellem de folk, som nu i tvende menneskealdre hadde nydt foreningens velsignelse.

Efter at talen var holdt og et "leve Kongen" var utbragt av Kronprinsen ledsaget av kraftige hurrarop, blev Kongesangen spillet, hvorefter man bega sig inn i den rummelige stasjonshall, hvor der ved 12 bord var anrettet en middag for ca. 360 gjester.

Ved middagen utbragtes først skåler for Kongen, den kgl. familie og den tyske storhertug av civilminister Hederstjerna, derefter en skål for den nordlandske stambane av Kongen, for Norge av grev Posse og for Sverige av statsminister Kierulf.

Efter middagen avgikk toget med det hele selskap nedover mot grensen, der var markert med 3 flagg - i midten unionsmerket og på hver av sidene det svenske og norske flagg. Ved togets ankomst til Meraker blev salutert.

En stor menneskemengde var der forsamlet på hvis vegne sogneprest Fergstad i vakre og anslående ord frembar en velkomsthilsen til Kongen som med hjertelighet og venlighet besvarte denne. På samme måte blev toget ved ankomsten til Hell hilst med salutt og

velkomsthilsen ved provst Rode. Ved ankomsten til Hommelvik mottokes Kongen av Strindens formannskap, hvis ordfører, Brodtkorb, hilste Kongen i en tale, hvor Kongen blev ønsket velkommen på Strindens grunn. En masse folk var fremmødt. De øvrige stasjoner gikk toget forbi uten å stanse. Ved stasjonene som også var dekorert var samlet en hel del folk. Toget gjennom Strinden var i det hele tatt et prakt- og festtog. Kl. 10 1/2 stanset toget under salutt fra Kristiansten og de på havnen liggende 4 krigsskib ved den festlig smykkede stasjonsbygning i Trondhjem. Stor menneskemengde. Efter å være mottatt med velkomsthilsen av ordfører og kommunestyre kjørte Kongen under mengdens jubel og blomsterkasting til Stiftsgården. Store menneskemasser over alt.

Søndag formiddag overvar Kongen med følge gudstjenesten i Domkirken, hvor stiftsprovst Essendrop prediket.

Søndag kl. 5 1/2 em. var den av kommunen foranstaltede festmiddag i Sparebankens lokale, som for anledningen var innrettet til dette bruk og spesielt tilføiet en midlertidig tilbygning, som gav yderligere rum. Musikken var opstillet på en estrade i gårdsrummet. Ordfører, bankchef Hirsch holdt talen for Kongen. Han uttalte "det håb at Deres Majestæt i et lykkeligt hjem og omgiven af trofaste og hengivne undersaatte længe og i rigelig maal maa se frugterne av den aldrig hvilende bestræbelse for at fremme de to broderfolks vel".

Stiftsprovst Essendrop talte for Dronningen. Tollinspektør Flor talte for Kronprins og Kronprinsessen. Han sa bl. a.: "Naar vi bringe denne velkomsthilsen ledes tankerne uvilkaarlig hen paa at Deres Kgl. høihed for en kort tid siden havde den lykke at hjembringe en elsket brud - en fyrstinde som overalt hvor hun viste sig i vore nordlande tog hjerterne med storm". Kronprins Gustav og Kronprinsesse Victoria de leve.

Kandidat Mosling talte for arveprinsene. En høistemt ta-





le. Overlærer Jensen talte for storhertugen av Sachsen - Weimar. Derefter talte Kongen for Trondhjems by. Siste av skålerne var for Sverige av konst. borgermester, advokat Bugge. Talen var for lang til her å kunne gjengies.

Menyen var som den gang brukelig en overdådighet på mat og drikke. Den lød slik:

Suppe med grønnsaker	- Special madejra.
Fisk: Uer og ørret	- Champagne Pommery & Greno
Oksefilet m. tomatsaus	- Brane Mouton 1865
Trufferet postei	- Ispunch
Kalkun i Majonaise	- Hochheimer Dom Dechaney 1874
Ænder med oliven	- Chateau Lafitte 1865
Røkelax med grønne erter	- Chambertin 1870
Kyllingstek m. salat	- Champagne Pommery & Greno
Artischokker	- Chateau Yquem 1864
Syltede annanas, ferskeneser	aprikoser & blommer - Champagne Roederer Carte Blanche.
Ost - Gorgonzola	- Scherry - Amontillado.

Desert:

Is	
Kandiserte frukter	- Portvin
Kake	- Champagne
Frukt	- Cap Constancia
Syltede aprikoser og Reine Claude	- Particulair Portvin
Asparges	- Johannisberger Schloss Cabinet 1858
Annanasis	
Champagnepudding	- Madejra
Ost	
Frukt	- Scherry Amontillado
Caffe	- Hennesey Cognac.

Å spise og drikke sig gjennom denne overdådighet måtte jo bekomme alle ilde.

Det kunde passe å avslutte denne fortegnelse med menyen ~~ved~~ ved Kronprinsparrets fest her i byen høsten 1929.

Det er meget interessant å sammenligne denne med den foran nevnte middag i 1882.

Menuen i 1929 lød i al sin enkelhet slik:

Melon på is  
Buljong med boller  
Sjøtunge i hvit saus  
Stekt smålam med grønnsaker  
Is og småkaker  
Caffe.

Matelskere vil kanskje lenges etter de svunne dager.

Men et annet spørsmål er om ikke de moderne menyer er langt bedre for vår sundhet. Ingen tviler vist på dette.

Kl. 9 1/2 forlot Kongen med følge selskapet og bega sig til Stiftsgården, hvor kl. 10 innfant sig 50 sangere, som på gårdsplassen avsang 2 sanger, nemlig: "Norges beste værn og feste" og en for anledningen forfattet sang. Kongen takket "med synlig tilfredshet" for oppmerksomheten.

24/7 82.

Idag kl. 9 reiste Kongen m. fl. med D/S Trondhjem til Stenkjær, hvor der var festlig mottagelse med tale av forstassistent Martens for Kongen og senere av magistraten foged Trampe i dennes private værelser.

Efter forlydende vil Kongen imorgen kl. 10 fm. overvære en sammenkomst i den nylig i virksomhet trådte frimurerloge.

Under festen i Sparebanken besvartes Bugges lange tale for Sverige av grev Posse "Med hs. maj. Konungens naadige tillåtelse" holdt han en velformet tale for Norge som sluttet slik: "Med urublig tro på Nordens framtid under unionskungens spira bringa jag eder hälsning från Sveriges folk då jag återgjälder Edra välönskningar i en skål for Norge og broderfolket."

Under nærværelsen på Storlien fant flere ordensutnevnelser sted av svensker til Olavsriddere og norske til svenske ordener. Pihl kommandør av Nordstjernen, byråchef Bessesøn og distriktschef Oxaal til riddere av den samme orden. Kontorchef kaptein Wilse fik Svärdordenen.

25/7.

Blev de Kgl. vist om på stasjonstomt og havneanlegg som vakte Kongens beundring. Kongen henvendte nogen ord til stadsingeniør Dahl, hvem han overleverte St. Olavs orden "som belønning for fortjenester som ingeniør."

I Stiftsgården holdt Kongen middag for spisserne i byen

i stats- og kommunestillinger.

Der holdtes ball mellem 4 og 10 og souper på den svenske korvet "Eugenie".

26/7 82.

Reiste Kongen med prinsene Carl og Eugen med et ekstratog på Rørosbanen. Kronprinsen reiste med Merakerbanen hjem til Stockholm.

27/7 82 reiste Kongen til Kristiania.

Under Kongens forannevnte tur til Stenkjær var der bare et "rent" flag og det tilhørte lagtingspresident advokat Qvam.

Innbydelsene til festen på Storlien lød slik:

På Hans Majestæt Konungens nådige befaling får Statsrådet och chefen før Kgl. Civildepartementet härmed inbjuda:

at öfvervara den fest som med anledning av statsbanans gjenem Nordland fullbordan til Riksgränsen mot Norge och förening med de Norska järnbanorna komme att äga rum i Storlien: Lördagen den 22. juli 1882 kl. 3,11 em.

Generaldirektören för statsbanene i Sverige var den gang greve Rudolf Cronstedt som oversendte innbydelsene med ovenstående ordlyd.

Sakens behandling i Stortinget begynte 30/4 1872.

I Stortinget den 2/5 72 forelå følgende innstilling fra jernbanekomiteen:

- 1) Stortinget samtykker i at der for statskassens regning anlegges en jernbane fra Trondhjem over Meraker til et punkt i riksgrensen for det vesentlige i overensstemmelse med det av jernbanedirektøren utarbeidede forslag og i det hele beregnet å ville koste 1 233 000 spd. på betingelse av:
  - a) at sådan sikkerhet som av Kongen findes antagelig haes for samtidig tilslutning av en jernbane i Sverige fra det motsvarende punkt i riksgrensen enten til Sundsvall eller til Storsjøen i Jemtland.
  - b) at der av kommuner og private tilveiebringes et bidrag av minst 460 000 spd. der blir å innbetale i statskassen i 10 halvårslige terminer å regne fra den tid endelig beslutning om anlegget er fattet.

- c) at statskassen for sitt tilskudd erholder aksjer i anlegget.
- d) at der i tidsrummet fra 1. juli 1872 til 30. juni 1873 ikke blir å utbetale av statskassen i denne anledning mer enn 100 000 spd. utover beløpet av de i den nevnte tid innkomne avdrag på de av kommuner og private tegnede bidrag til anlegget.

Presidenten som var Johan Sverdrup optok som representant et dissenterende votum under henvisning til de trykte præmisser forøvrig: Sverdrup innskjøt et nytt punkt i innstillingen sålydende

"At der for anlæggets regning er tilveiebragt et lån av beløp 350 000 spd. eller, hvis det under punkt b. omhandlede bidrag går op til 500 000 spd., av beløp 300 000 spd. mot en rente av inntil 5 1/2 % årlig."

I Punkt C vil han ha følgende ordlyd:

"At statskassen mottar aksjer for sitt tilskudd og forbeholdes rett til efter visse års forløp å innfri det overensstemmende med det foran nevnte stiftede lån samt til å erholde avskjer i anlegget for et tilsvarende beløp."

Debatten åpnedes av O. Welde som forsvarte majoritetens forslag. Han sa bl.a.: "når man nu var i begrep med å anlegge en bane som i merkantil henseende søkte sin make hvor som helst i dette land - hvor der var utsikt til at pengene vilde forrente sig på en måte som det kanskje ikke vilde bli tilfellet med nogen annen hverken bygget eller ubygget bane her - da kunde man gjerne være med på å optre som mellemmann for å skaffe de nødvendige pengemidler tilveie."

Når det gjaldt en sak av denne beskaffenhet som vilde skaffe hele vår kystbefolkning en delvis avsetning på den av havet erhvervede skatt av fiskevarer, kunde man gjerne være litt spanndabel som mellemamnn, ti anderledes betraktet han ikke tingen. Man hadde vistnokk sagt - og det ikke med urette - at det ikke var så vanskelig å få etablert lån på denne bane på grunn av de gode utsikter for pengenes forrentning. Meget riktig ! Men taleren

vendte det om og sa at det var like så godt her å skaffe penger for staten som for de private. Talenen nevnte at banen jo hurtigere man fikk den bygget vilde den vise sig produktiv, ikke bare for oss, men også for folket på den annen side av Kjølen - et opland for Norge der ved Trondhjem hadde en alltid isfri havn å by sten-skene.

Man kunde vel si at det ikke kunde være så farlig å etablere et lån, der hvor man var fullkommen sikker på kapitalens rentabilitet. Men dette vilde i alfall såvidt han skjønnte bevirke at man måtte underhandle med de folk som hadde subskribert om å gi avkall på forrentning av sine aksjebidrag til fordel for det etablerte lån."

(Desverre har O. Weldes lyse syn på kapitalens forrentning ikke slått til, idet banen like fra sitt 36de driftsår (1917-18) har gått med store underskudd, slik at renter av anleggskapitalen f.eks. i året 23 - 24 var ÷ 5,31 med et underskudd av kr. 933 160. Det beste av de 34 driftsår med overskudd var 1915-16, som gav et overskudd på kr. 620 149 eller en forrentning av anleggskapitalen av ÷ 4,36 %. Ved utgangen av det 48de driftsår viste banen et underskudd på over 3 millioner. Se nærmere vedliggende tabell.)

Representanten O. Wælde talte forøvrig om at banen burde ~~ix~~ legges på Stjørdalselvens nordside "en fordel også for banen som militærbane" da den vilde komme til å gå i kanten av ~~exers~~erplassen som ligger på denne side.

Haugland var neste taler. Han forsvarte minoritetens dissenterende forslag. Han håpet at man mer og mer vilde komme tilbake dertil at staten blot støtte understøttende til ikke som byggherre og således at der i alfall optas privat lån på banen.

Stiftamtmann C. Motzfeldt var ivrig talsmann for majoritetens forslag. At Kristiania hadde inngått på garanti for et lån til Kristiania - Drammensbanen, som nu snart er ferdig var forsåvidt i sin orden som hovedstadens kommunes kraft og Trondhjems ikke kunde

sammenlignes. Trondhjem kunde ikke overta garanti for 350000 spd.

Borgermester Strøm holdt et 3 spalters langt foredrag mot Sverdrups disenterende og for majoritetens forslag.

Johan Sverdrup 6 spalters foredrag. Minoriteten hadde ikke skilt sig fra pluraliteten med hensyn til ønskeligheten om å få dette foretagende fremmet og med hensyn til beredvilligheten til å medvirke til dets opnåelse. Minoriteten hadde trodd at hensynet til andre foretagender i vårt land - foretagender av større viktighet enn dette - krevet å få en del av banens anleggsomkostninger dekket ved lån på samme. Minoritetens syn på saken var kommunikasjonsvesenets utvikling i fremtiden. Man måtte derfor søke midler på enhver måte som står til rådighet. Ingen mann som hadde deltatt i voteringen kunde skjule for sig selv at anlegget av Trondhjemsbanen som nødvendig konsekvens vilde ha baner fra Hørsand til Eidsvold og fra Elverum til Kongsvinger, begge linjer i et ikke fjernt perspektiv. Ingen heksekunst å få lånt 350000 spd. på en bane som hadde al utsikt til å forrente sig. Drammen og Kongsberg hadde tegnet garanti for Drammen-Randsfjordbanen. Der saes hvorledes man kunde sammenligne Merakerbanen med Drammen-Randsfjordbanen. Denne kom til et dekket bord, men på Merakerbanen skulde alt oparbeides. Taleren nevnte Trondhjemskomiteens opgave som antok at inntekten det annet driftsår kunde ~~anslåes~~ anslåes til 112000 spd. og utgiftene til 59000 spd. Et glimrende budgett. (Resultatet blev en inntekt av kr. 323 700 istedetfor 448 000. Utgiftene derimot slog bedre til, nemlig 226 500 kr. mot 236 000).

Var det nu sikkert at omkostningene ved Merakerbanen stanset med de beregnede 1 233 000 spd. Nei, derfor hadde man ingen visshet, men staten skulde bære risikoen ved foretagendet - Staten skulde bære driften inntil foretagendet lønnet sig. (Istedet for ca. 5 millioner var anleggsutgiftene ved åpningen 11151500).

Taleren mente at staten efter minoritetens syn på saken gjorde et ganske vakkert tilbud. Han bad om ikke å bli misforstått. Det var hans ønske å fremme denne sak, men kun på den måte at han kunde bringe det i harmoni med hvad han trodde det var plikt å gjøre like overfor andre sådanne foretagender i vårt land.

Efter alt hvad man fortalte om trafikken på denne bane som her var projektert kunde der, hvis trafikken blot var tilnærmelsesvis så stor, umulig være stor vanskelighet forbunnen med å reise det foreslåtte lån. (Der fabledes bl.a. om 200 vogner trelast hver dag fra Sverige).

I. Schwartz holdt et 5 spalters foredrag mot minoritetens syn på saken. Lån kunde vistnok opnåes, men de trønderske distrikter hadde vist en offervillighet som overgikk alt hvad man endnu hadde seet. At den kunde tøies ennu meget lenger vilde taleren ikke benekte muligheten av, men han syntes at den hadde vært stor - så stor at vi kunde si: "Gid vi hadde sådan offervillighet på mange kanter av vort land. Vi skulde gå på den med begge hænder og si tak til."

Hj. Løberg talte lenge, men kom til den overbevisning at han nu gjorde det rette ved å stemme for lån og stod helt på minoritetens side (naturligvis, han var jo blant Sverdrups politiske partifeller.)

Løvenskjöld var majoritetens varme talsmann. De grunne som gjalt for landets rikeste kommune Kristiania likeoverfor Kristiania-Drammensbanen burde ikke gjøres anvendelige på Trondhjem, som forut var så sterkt beheftet med bidrag til jernbaner.

For det første hadde nemlig Trondhjem og de trønderske distrikter til den bane det her er tale om subskribert en sum av 460000 spd., det gav efter 5 % en rentebyrde av 23000 spd. Dernæst kunde man ~~ikke~~ efter hvad borgermester Strøm hadde uttalt ikke vente å få istand en fortsettelse av banen på den annen side av riks-

grensen på andre vilkår enn at man først subskriberte en sum av ~~250~~ 250 000 spd. som igjen ga en rente av 12500 spd. (Herom blev det heldigvis intet av å betale noget av banen på svensk side). Dernæst skulde det trondhjemske garantere for halvdelen av et lån på 700 000 spd. altså for 350 000 spd. - en ny rentegaranti på 17500. Sum 53 000 spd.

Nu forlangte minoriteten at der enn videre skulde garanteres for et lån 300 000 spd. - altså en rente av 15 000 spd. hvorved den samlede rentegaranti skulde komme op i 68 000 spd. for denne bane. Taleren vilde spørre om man nogen sinde hadde vist at en kommune som Trondhjems skulde gå inn på sådant. Dernæst hadde den å bære 10 000 spd. i rente av bidraget til Kristiania - Trondhjemsbanen.

Richter 3 spalters foredrag. Å gå inn på minoritetens forslag var ensbetydende med å stanse det hele foretagende - det forutså han med bestemthet.

Presidenten (Sverdrup) hadde jo selv erklært at foretagendet var rentabelt. Hvilken betenkelighet kunde det da være for statskassen ved å stille sig som mellemmann. Staten var den eneste mellemmann som kunde skaffe sig billig lån. For kommunen vilde lånet bli kostbart - ågerlån. Taleren kom tilsist inn på banens ~~rek~~ beliggenhet. Linjen var lagt utenfor den folkerikeste del av bygdene. (Han vil altså føre linjen over Stjørdalselven og så igjen tilbake på sydsiden). Håpet at jernbanedirektøren og alle vedkommende vilde ta denne beliggenhet under nærmere overveielse. (Richter således enig i hvad de 2 stjørdalsrepresentanter Solberg og Bentsen som foran meddelt hadde foreslått).

Ketil Motzfeldt talte varmt for majoritetens forslag. Det var sagt at det måtte være en overmåte lett sak å få bidraget dette lån mot garanti. Var det så risikerte staten intet ved selv å være mellemmann, hvorved den styrket sine egne interesser



i banen.

Aschehoug talte majoritetens sak. Når der kam forslag om anlegg av jernbaner der var av den beskaffenhet at der var tale om reelle opofrelser fra statens side viste han ingen annen utvei enn å si til de interesserte kommuner at ville de ha disse jernbaner så fikk de selv anstrenge sig til det ytterste. Taleren erkjente at der i minoritetens anskuelse var en sund og berettiget tanke, men han trodde ikke at den hadde vært heldig i sin anvendelse av denne tanke her i det foreliggende tilfelle. For det første var taleren av den mening at der fra Trondhjems kommunes side var gjort så meget som der kunde forlanges. Han var enig med statsråd Motzfeldt. Han syntes at denne hadde så fullkommen rett i at der her ikke var tale om nogen sand opofrelse. Ti alle - og deriblant komiteminoriteten selv - var jo enig i det at der var al rimelig anledning til å tro at statsbanenemeget snart - kanskje allerede straks - skulde få renter av hvad den skjøt til og den fikk aksjer for det, hvilke sandsynligvis i tidens løp vilde bli meget verd. (Dette slog nogenlunde til i de første 35 driftsår, men ikke i de efterfølgende med f.eks. i 1923-24 en forrentning av kapitalen på ÷ 5,31) så taleren trodde at det fra et finansielt standpunkt var fullkommen berettiget at man gjorde dette. Der var her ikke anledning til å gjøre noen anvendelse av minoritetens princip.

Taleren delte den frykt som var uttalt fra de trondhjemske representanter at man virkelig ved en beslutning overensstemmende med minoritetens forslag kom til å stanse saken.

Taleren syntes at tingen nu stillet sig slik at man nu fra norsk og fra svensk side fra Trondhjem og Sundsvall likesom sprang omkapp om hvem der skulde komme først frem til Jemtland. Sverige hadde allerede begynt å springe. Skulde vi så legge oss til å sove? Det var ikke minoritetens mening at vi skulde gjøre det, men taleren trodde at vi ikke skulde påta oss den risiko at vi kunde komme til å tape, når der ikke var tale om nogen reel opof-  
./.

relse, som det jo ikke var. Norge hadde en gang tapt Jemtland som var en gammel norsk provins, og det tillot Sverige å sette sig fast og etterhånden å forsvenske dette landskap. Der var nu en chance for at Norge skal kunne erobre Jemtland tilbake i økonomisk henseende, og taleren vilde ikke være med på å tape denne chance i nogen måte - ti det koster så litet.

Han vilde med Motzfeldt holde fast på at der var spørsmål om et tilskudd mere i navnet enn i virkeligheten og med hensyn til byrdene for statskassen, da var dette ingen byrde å tale om. (Ja hadde det bare vært så vel).

Presidenten (Johan Sverdrup) vilde ikke gå inn på de mange frie oversettelser som man hadde tillatt sig av hans ord og heller ikke skulde han opholde sig ved de emphatiske som man hadde hørt en god del av. Det gik an å bruke dem ved enkelte sjeldne leiligheter, men man måtte være sparsom dermed.

Når man forsøkte å gjøre dem til innholdet av hele foredrag, blev de ynkelige og usmakelige. Man hadde talt om den store offervillighet fra trøndernes side og nevnt summen som ganske overordentlig. Ja det var 460 000 spd. ialt og på samme tid sa man at jernbanen var i så høi grad rentabel at staten kunde bygge selv, ti den vilde ha inntekt av det. Ja taleren hadde endda hørt at man her hadde talt således om rentabiliteten som om man skulde frykte for at trønderne skulde abonnere mere, så at staten ikke fikk den større fordel ved å tilskyte så mange flere penger. Taleren vilde spørre: Hvor blev så offervilligheten og ofret av så snart disse aksjer innen få år blev meget verdifulle papirer, som staten vilde være særdeles vel tjent med å ha liggende i sitt skattkammer for å realisere dem, når den trengte til penger. Ja, en feil måtte det være et steds, enten blev disse papirer ikke så rentable som forutsatt, eller også var det kun talemåter i det store og hele. Der var forlangt en forklaring over hvorfor man ikke vilde la staten låne

pengene, men heller la kommunen gjøre det. Taleren vilde da svare at han ikke anså sig berettiget til å opholde tingets tid ved å forklare en så likefrem ting.

Borgermester Strøm replicerte til Sverdrups tale. Presidenten hadde lest i de svenske riksdagsforhandlinger at der ikke var noen utsikt til at denne bane nogen sinde fra svensk side vilde bli bevilget som statsbane til den norske grense. Taleren hadde også lest, men ganske det motsatte. Tanken var at en svensk stambane vilde bli ført til den norske grense. Strøm var av den bestemte overbevisning at minoritetens innstilling om den blev vedtatt vilde ha tilfølge at saken stanset.

Taleren hadde ingen tvil om at banen vilde bli rentabel, men det vilde visselig gå nogen tid innen rentabiliteten inntrådte. Ti man måtte legge merke til at endepunktet nu kun var Storsjøen, ikke Sundsvall. Der kunde neppe være tale om at banen vilde bli videre rentabel før den var kommet lengere østover og i den tid rentabiliteten var mindre, vilde det gå ut over både stat og kommune.

Det lån som måtte optaes vilde naturligvis bli optatt på uheldigere vilkår enn det vilde kunne opnåes av staten og statens utbytte så velsom kommunens utbytte av det tilskudd som fra begge sider var gjort vilde selvfølgelig bli mindre. Minoritetens ordning vilde nok i nogen mon også bevirke tap for staten.

Presidenten betvilte at banen snart vilde bli bevilget som stambane.

Ved voteringen alternativt mellem pluralitetens og minoritetens innstilling i deres helhet, blev den første bifalt med 58 mot 52 stemmer.

Blant de mere fremtredende representanter av de 58:  
Aschehoug, Lambrechts, Løvenskjold, Kildal, Bonnevie, Rosenquist, J. Schwartz, Kyn, Sælie, Siv. Nilsen, Daae, Schaanning, Steen, Getz, Strøm, C. og K. Motzfeldt, Müller, Richter, O. Welde og Essendrop.  
./.

Blant de 52: Sverdrup, Hj. Løberg, Haugland, Jaabæk, Lindstøl, Liestøl, W. Aarflot, R. Aarflot, Ueland, Kolbenstvedt. 12/5 79.

Stortinget bevilget enstemmig for anleggets regning kr. 70 000,- til omlegning av den ved anlegget av banen avbrudte vei langs Gevingaasen mellom Hommelvik og Hell etter en av oberstløytnant Lossius opstillet plan.

Som foran under 14/3 74 anført blev anleggets kostende under forutsetning av bredt spor beregnet til 2.229.746 spd. eller kr. 8. 918.984.

Det brede spor blev vedtatt av stortinget og bevilgningen gitt derefter (anleggsomkostningene blev ved åpningen i det første driftsår kr. 11.151.500 eller en overskridelse av ca. 2 1/4 million kr.)

Det foran under 31/1 78 omhandlede forslag om å legge linjen fra Hell over på Stjørdalselvens nordside og så tilbake til sydsiden ved Ydstie blev optatt til behandling i Stortinget i april 1877 og foranlediget en veldig lang debatt. Komiteen hadde innstillet på "at linjen på strekningen langs Stjørdalselvens nedre løp føres på elvens nordside og da om Stjørdalshalsen i det vesentligste efter den av jernbanedirektøren for denne alternativlinje utarbeidede plan."

145 spalters debatt som endte med at sydsiden blev valgt med 71 mot 37 stemmer.

Blant de 37 finnes bl. a. Sverdrup, Haugland, Jaabæk, Lindstøl, Ueland, Richter, Qvam, Welde og selvfølgelig Bentsen og Soelberg, som var ideens ophav og forslagsstillere.

Sverdrup hadde hele 34 spalter på sin samvittighet i denne veldig taleflom. Steen og borgermester Strøm var de kraftigste talere for sydsiden.

I skrivelse av 8/1 78 har anleggsstyret avgitt uttalelse  
./.

om de beløp som i terminen 1978 - 79 burde søkes tilveiebragt til videre fremme bl. a. av Merakerbanen.

Anleggets overslagssum utgjør 8.918.984 kr. Herav er tidligere bevilget kr. 6.436.000. Rest 2.482.984.

I skrivelse av 22/12 77 har bestyrelsen fremholdt muligheten av at den for inneværende budgjettermin disponible sum vil bli overskredet med kr. 144 000. For kommende termin antaes å burde opføres 2.338.984. Disse 2 beløp sammenlagt utgjør forannevnte rest kr. 2.482.984. Dette restbeløp av den for anlegget beregnede sum antas nu å burde foreslåes bevilget.

I Indredepartementets innstilling av 1/2 79 opføres at anlegget efter nyeste overslag vil bli 11 400 000. Utgiftene blev imidlertid som før omtalt 11.151.500.

B A N E N S T R A F I K K .

Ved åpningen var stasjonene følgende:

Trondhjem	Stm. Nils Kvaal †
Leangen	Ekspeditør S. Moxness †
Ranheim	Stm. Helmer Jenssen †
Malvik	" S. Børsting †
Hommelvik	" C. A. v. Krogh
Hell	" O. Klemmetsmo † kort tid efter O. Richter †
Hegre	" Emil Øvergaard
Floren	" Nils Christie †
Gudaa	" Knut Vestbye †
Meraker	" Lars Bye †

### Banens administrasjon.

Billede med personalia av de fleste finnes i den av mig tidligere for Størenbanen og Rørosbanen nedskrevne historie samt i heftet over statsbanenes overordnede personale. Hertil henvises forsåvidt angår Statsbanenes Hovedstyre og Merakerbanens driftsstyre.

Senere er tilkommet av overordnet personale:  
Baneteknisk overingeniør Sverre Møller, maskinteknisk overingeniør Eilert Smith, baneinspektør Nils K. Bøckman og trafikkinspektør Bjarne S. Nyhus (nærmere om disse 4's personalia nedenfor).

Den høieste lokale administrative myndighet lå hos den gamle direksjon: Stiftamtmann C. Motzfeldt f. 1808, oberstløytnant M. Lossius f. 1819 og grosserer G. A. Hartmann f. 1809.

Ved jernbanestyrelsens tiltreden 1/4 1883 ophørte direksjonens kortvarige ansvar for denne bane.

### Driftsbestyrere og distriktschefer.

Fra banens åpning til sin død 11/5 1902: Chr. Hulbert Hielm, kaptein, f. 1834.

Fra Hielms død: Carl Adolf Riis v. Krogh, ingeniør, f. 1854, driftsbestyrer og senere distriktschef til sin avgang ved oppnådd aldersgrense 21/9 1924.

Nils Hartvig Ruud, major, f. 1873, tiltrådte som distriktschef 22/9 1924.

### Ved linjetjenesten.

Peter Reinhold Gram Støren, f. 1843, distriktsingeniør fra 1883 - 1892 da han blev forflyttet til 1ste distrikt. Død.

Tollef Lintrup Paus, f. 1846, officer, distriktsingeniør fra 1892. Derefter overingeniør til sin død 9/7 1915.

Ole Jakob Ferdinand Bjerke, f. 1874, overingeniør fra 1915 til sin avgang i privat virksomhet 1918.

Johannes Wefring, f. 1869, overingeniør til sin død 10/3 1931.

Sverre Møller, f. 1875, -"- fra 10/8 1931.

Ved maskintjenesten.

Jacob Grønvold, f. 1842, maskiningeniør til sin avgang i 1902. Avgikk ved døden som driftsbestyrer i 8de distrikt (Narvik).

Harald Andreas Fuglesang, f. 1860, maskiningeniør til sin avgang 1909 til Drammen distrikt.

Harald Buch, f. 1872, maskiningeniør til sin avgang 1913 til hovedstyrets kontor for maskintekniske anliggender.

Paul Edolf Rennemo, f. 1860, overingeniør fra 1913 til sin avgang til Kristiania distrikt 1918.

Ingvar Marius Müller, f. 1878, overingeniør fra 13/7 1918 til sin overgang til privat virksomhet 31/5 1929.

Eilert Smith, f. 1881, overingeniør fra 22/5 1929.

Kontorchefer.

Christen Andreas Dahl, f. 1872, kontorchef fra 1912 - 1922, hvorefter overtrafikkinspektør til sin død 7/6 1924.

Alfred Carl Ludvig Lorentzsen, f. 1867, kontorchef fra 20/8 1924.

Driftsassistenten og trafikkinspektører.

Harald Skavlan, f. 1854, driftsassistent fra 1883 til sin avgang 1890 til jernbaneanleggene. Døde i 1918 som overingeniør ved Bergensbanens anlegg vestenfjells.

Carl Adolf Riis v. Krogh, f. 1854, driftsassistent til sin ansettelse som Hielms eftermann fra 28/6 1902.

Gottfred Furuholmen, f. 1873, driftsassistent fra 1902 - 1908.

Christen Andreas Dahl, se ovenfor. Driftsassistent fra 1908.

Alfred Carl Ludvig Lorentzsen, se ovenfor. -"- " 1913.

Nils Kristofer Bøckman, f. 1871. Trafikkinspektør 1914 - 1918.

Gjermund Kristian Bjaaland, f. 1883, -"- fra 5/12 1917.

Andreas Minken, f. 1861, trafikkinspektør fra 1922, efter å ha innehatt stillingen som stasjonsmester ved Trondhjem stasjon fra 1901 - 1922. Gikk av ved opnådd aldersgrense 30/6 1929. Tildeltes da fortjenstmedaljen i gull.

Bjarne Severin Nyhus, f. 1890, trafikkinspektør fra 3/2 1930.

Ved linjetjenesten.

Ole Andreas Arøe Gunnerus, f. 1849, seksjonsingeniør fra 1881 til sin overgang som driftsbestyrer, senere distriktschef i Stavanger distrikt til sin død 13/6 1913.

Christian Engelhart Storm, f. 1855, baneinspektør til sin avgang i 1921 ved opnådd aldersgrense.

For denne veltjente gamle baneingeniør holdt distriktets overordnede funksjonærer en fest i Harmonien. Nedenstående bilde viser hvem som ved anledningen hylde Storm.



Øverste rekke: Maskininsp. Løvseth, baneinspektør Dahle, trafikkinsp. Bjaaland, baneinsp. Bøckman, overtrafikkinsp. Dahl, maskintekn. overing. Müller, kontorchef Lorentzsen, ingeniør ved Størenb. Omb. Hopstock. 2nen rekke: baneinsp. Schulz, banetekn. overing. Wefring, Hædersgjesten, distriktschef v. Krogh, overing. for Størenb. Ombygn. Olsen, trafikkinsp. Minken.



Som Storms efterfølger: Ingeniør Nils K. Bøckman, f. 1871.

Nedenfor personalia for de foran nevnte 4 i overordnede stillinger ansatte og som ikke er kommet med i den av mig tidligere skrevne historie for Støren og Rørosbanen m.v.:

Sverre Møller f. 1875, T. T. L. 1899.

1899 - Midlertidig ingeniør	) Ved brokontoret
	) " Bergensbanen
1907 - Assistentingeniør	) " Randsfjordsbanens ombygn.
	) " Kria.-Drammenbanens ombygn.
1915 - Avdelingsingeniør	) " Sørlandsb. undersøk. og anlegg
	) " Dovrebanen som avd.ing.
1918 - Baneinspektør i Hamar d.	) " Jernbaneundersøkelser i Russland i året 1900.
	) " Jernbaneundersøkelser på Island i 1922 og 23. Storridder
1927 - Kontorchef i Hamar d.	) av "Den islandske Falk."
1931 - Overingeniør i Trondheim d.	) Medlem av Hamar bystyre.

Eilert Smith f. 1881, Kristiania tekn. skole.

1900-1901 Verkstedsarbeider ved statsbanene, Kongsvinger

1901-1903 "æener ved maskindirektørens kontor.

1903 Assistentingeniør

1905 Lokomotivmester i Kristiania distrikt

1908 Midlertidig verksmester

1909 Verksmester

1913 Maskintekniske inspektør

1918 overdratt utarbeidelsen for og ledelsen av utbygningsarbeiderne for det nye verksted på Nyland.

1929 Overingeniør i Trondhjem distrikt

Nils Kristoffer Bøckman f. 1871, T.T.L. 1893.

1894 - midlertidig ingeniør ved Gjøvikb. og Bergensbanen

1898 - Ingeniøraspirant

1899 - -"- assistent

1910 - Fung. avdelingsing. av kl. II

1912 - Fast -"- " " "

1914 - Trafikkinspektør i Trondhjem distrikt

1916 - Baneinspektør i " "

Bjarne Severin Nyhus, f. 1890, T.T.L. 1915.

- 1915 - midlertidig ingeniør )Ved Jarlsbergb. og Lierb. ombygn.  
)til bredt spor.  
1918 - assistentingeniør )Ved linjeomlegn. i Drammen distr.  
)Ved anlegget Hen - Finsand.  
)Brobygning i Drammen distrikt.  
1927 - Midl. inspektør  
1930 - Trafikkinspektør )Trafikkinspektør i Drammen distr.  
)og fra 1/5 1930 i Trondheim d.

De svenske myndigheter med hvilke Merakerbanens administrasjon stod i samarbeide, var for den daglige drift stasjonsinspektoren i Storlien. Disse har vært:

- C. G. Brinck 1882 - 1885
- C. G. Fridman 1885 - 1896
- J. V. Sørman 1896 - 1909
- G. A. Ehrengrenat 1909- 1920
- S. W. Nordling 1920 - 1924
- C. G. J. Håhl 1924 - 1929
- N. G. Bergman fra 1929.

For de administrative saker distriktschefene i Østersund, hvilke i de 50 år har vært følgende:

- C. F. Sundberg 1882 - 1891.
- J. A. Ørtendahl 1891 - 1897
- S. W. Munthe 1898 - 1902
- I. G. Hedborg 1902 - 1907
- B. O. Ekman 1908 - 1913
- I. E. Lundberg 1914
- W. C. Pegelow 1915 - 1921
- E. O. von Friesen 1921- 1928
- J. A. Valentin 1929.

Merakerbanens trafikk i tonn.

De for mellemeriksbanen mest karakteristiske varesorter har vært: Skogsprodukter (skåren og rund last, ved og skogavfald), sild og fisk alle slags, tremasse og cellulose, malm, erts, kis og andre mineraler, metaller alle slags og arbeider derav, kjøtt og flesk samt fersk fisk og sild som ilgods hver dag. Angående trafikkmengdene av disse varesorter henvises til vedliggende grafiske tabeller, som viser dels antall tonn og dels inntekter av hvert av de behandlede 48 (49) driftsår for hvilke den offisielle statistikk foreligger.

(Henholdsvis tabellene I, II, III, IV, V, VI, VII).

Tabell VIIa viser samlet godstrafikk i tonn for hvert driftsår.

"	VIIb	"	"	inntekt pr. km. driftslengde av fraktgods og ilgods.
"	<del>VIIc</del>	<del>"</del>	<del>"</del>	<del>inntekt av godstrafikken gjennom 50 år.</del>
"	VIII	"	"	antall reisende gjennom 50 år.
"	IX	"	"	andre trafikkinntekter gjennom 50 år.
"	X	"	"	tonns øvrige varer, il og stykk gods gjennom 48 år. Denne tabell er medtatt for å vise den i krigsårene uventet store opgang av varer fra og til Russland og som ikke spesielt er klassifisert. Med rødt er fremstillet den del av disse varer som gikk til Sverige. Av de fleste tabeller vil sees trafikens store økning i krigsårene. Trafikken fra og til Russland var ganske imponerende. En trafikk som banen aldrig mer vil få igjen. Jeg nevner her: Ca. 1000 vogner lin og hamp fra Russland. Denne store trafikk gikk besværlig på grunn av vanskeligheten for herværende mottager å finne plass under tek.

På Lademoen blev da bygget et ganske veldig ~~vare-~~skur til underbringelse av alt ankommet gods. (Skuret står den dag idag).

Til Russland gikk over Storlien store masser av bomuld i veldig sterkt pressede baller (fra Egypten og Syd-statene i U. S. A.), farvestoffer, landbruksmaskiner m.m.m. Brukbare tomter i byen (Kongsgården og Ekserserhaven) lå stuvende full av landbruksmaskiner, som tilslutt blev sendt som ilgods og mot at avsenderen betalte det økede kullforbruk.

Bomullstrafikken var forbunnen med betydelig risiko for antendelse under transporten til Storlien, da det var umulig å skaffe nok presenninger. Vaktmenn medfulgte med ildslukningsapparat. Kun 1 balle tok ild og måtte mellom Hell og Hegra styrtes ned på den sterkt isbelagte Stjørdalselven. Den lå der under opsyn en måneds tid, før man fikk sikkerhet for ny opflamning. Ballen blev ført til Trondhjem og der verdsatt av fagmenn og skaden betalt av jernbanen. Skjønsmannen våget ikke å løse alle jernbåndene, da i så fall ballen, som var så veldig/presset, vilde spre sig langt bortover plasse~~xxxx~~sen og umulig igjen kunde presses sammen.

/ hårdt

Tabell XI viser total inntekt og utgift pr. km. driftslengde i 49 år.

Av denne tabell vil sees at inntektene oversteg utgiftene i de 35 første driftsår og hvorav der i 26 år av disse betaltes dividende fra 1 til 2,8 %. Det siste bare i 1 år (1908 - 09). De efterfølgende driftsår fra 1917-18 viser underskudd. I de 5 driftsår fra og med 1917/18 til og med 1922/23 er desverre i statistikken Merakerbanen og Hell-Sunnanbanen slått sammen, hvad ~~inntekter~~ inntekter og utgifter angår, mens trafikken er ført for hver av banene.

Inntekter og utgifter for Merakerbanen er derfor opført på den måte at der fra de 2 baners samlede årlige inntekt og utgift er trukket Hell-Sunnanbanens inntekter og utgifter for de efterfølgende 5 år. Resultatet for disse 5 år av Merakerbanens drift er således skjønsmessig optegnet, men alle disse år er sikre underskuddsår for Merakerbanen. Hell-Sunnanbanen har alltid gått med underskudd).

(Hell-Sunnanbanen blev åpnet stykkevis: Hell-Stjørdalen 1/10 1902, Stjørdalen - Levanger 29/10 1902, Levanger - Verdal 1/1 04 og Verdal - Sunnan 15/11 1905. De for inntekter og utgifter særskilt opførte 23 driftsår viser et samlet underskudd av 4.670.617. Størst var underskuddet i 1917/18 - under verdenskrigen - da renten av anleggskapitalen gikk ned til  $\frac{1}{4},04$  % og i 1926/27, som viser en rente av  $\frac{1}{3},16$  %).

Til en begyndelse gikk al Russetrafikken fra og til en stasjon hvis navn for oss da var ~~ukkj~~ ukjent, nemlig Karungi ved Torneåelven.

Men ved verdenskrigens utbrudd kom en høitstående russer til mig og bad om å få et ekstratog til Karungi. Han hadde funnet ut at der gikk en bane over Storlien og helt op til Torneåelven. Han måtte frem uansett hvad toget kostet. Ved konferanse med distriktschefen i Østersund blev toget opsatt med bare 1 bogievogn. Det kostet såvidt jeg husker 6000 kr. Befordringen gikk med ekspresstogs fart i Sverige. I vognen fikk han med sig nogen fattige russere som således fikk gratis reise til grensen mot Finland.

Karungi blev i flere år en stapelplass for store varemengder inntil linjen blev åpnet ned til Haparanda. Karungi blev da lagt øde. Fra Haparanda er nu over Torneåelven bygget bro med jernbanespor, men omlastning må finne sted, da finske spor som bekjendt er som det russiske - bredere enn normalsporet.

Den efter våre forhold veldige trafikk i krigs og efterkrigsårene var av ~~mogen~~ mogen interesse. Flere ganger var der på strekningen Meraker - Storlien samtidig 4 godstog, idet Kopperåen, Tovmodalen og Teveldalen blev benyttet som togmeldestasjoner. Men takket være en interessert og våken betjening ved togstasjonene og linjen gikk alt uten noget uheld.

Fra Sverige måtte vi låne flere godsmaskiner. Jeg medfulgte en dag et tog fra Hommelvik på 100 vogner lastet og tomme trukket av 3 maskiner. Fra brekkvognen sist i toget så man efter den sterkt kurvede linje under Gevingåsen sjelden lokomotivene. Men alt gikk uten uheld.

En egenartet trafikk hadde vi i mars måned 1893, idet ~~der~~ der over isen fra Russland over Finland via Kvarken til Vännäs stasjon blev kjørt gods som trengte 60 jernbanevogner: 6500

dritler smør av vekt 398 900 kg. (frakt kr. 11510,18), vildt (6 vogner) 31600 kg. frakt 1 011,20. Sum frakt kr. 12 521,55. Det var den gangen. Senere vites ikke denne transportvei over isen å ha vært benyttet. Ved anledningen blev driftsbestyrer Hielm og distriktschefen i Østersund, major Ørtendahl, tildelt den russiske Stanislausordens kommandørgrad.

Driften på Merakerbanen har i de 50 år gått jevnt og ~~godt~~ godt uten annen ulykke enn følgende: Aftentoget til Sunnan den 7/3 1916 var på 4 bogievogner og 4 godsvogner, hvorav 3 etterhengte sist i toget. I den siste av disse befant sig 6 hester og 2 voktere, nemlig Martin Berget og Axel Vårvik. De skulde til Levangermarkedet, som åpnedes den følgende dag. Da toget var ca. 400 m. vestenfor Vikhammer hp. har den bakerste vogn avsporet uten at man senere kunde få forklart grunnen. Vognen fortsatte ved siden av skinnegangen helt til ca. 100 m. østenfor Vikhammer. Her går linjen over en liten elv og vognen tørnet mot broens østre landkar, koblingene sprengetes og vognen veltet (omtrent helt rundt mens de 2 andre vogner blev liggende på Skråningen) ned over linjeskråningen/til skjæringen like ved. Man kan tenke sig den fryktelige situasjon de 2 voktere befant sig i med hestene over sig. Da man fikk hugget hull på vognen og fikk hester og voktere ut, syntes Martin Berget død, mens Vårvik ennå var i live. - De blev brakt til nærmeste gård og læge straks hentet. Denne som ankom ved 9-tiden meddelte at Berget var død og Vårvik lå pulsløs og døende. Han døde ved 10-tiden. Angående dødsårsaken sa lægen at det er det som man ved et faglig uttrykk kaller chok i forbindelse med hjertelammelse. Sandsynligheten tæller for at hestene, idet vognen veltet rundt, har trampet på de 2 menn og derved skadet deres indre organer. En sykepleierske var tilfeldigvis med toget og hjalp på en fortjenstfull måte å lindre den ennå levendes store smerter. Begge de forulykkede var i 30-års alderen. Berget var ugift, mens Vårvik efterlot sig hustru og 3 mindreårige barn. Det offentlige betalte kr. 10000

til Vårviks enke og barn og til Bergets 2 barn kr. 4 000,00.  
Dertil begravelsesomkostningene og kr. 1033,65 for hestene efter  
at der ved auksjon over disse var innkommet kr. 2755,-. Erstat-  
ningsbeløpet for disse blev således kr. 3791,65.



Av uheld (katastrofer) skal her omtales de vesentligste:  
30/1 1898 Tog nr. 96 fra Storlien kjørte denne dag kl. ca. 6,30  
gjennem et større jordras ca. 1 1/2 km. vestenfor Floren stasjon.  
Lokomotivet veltet ned i elven og lå dels i vannet og dels på  
skråningen med hjulene i været. 1 tomvogn lå veltet på skrånin-  
gen og 3 tomvogner avspørte. Fører og fyrbøter kom noget til  
skade. Lokomotivets fører var nu avdøde L. Svarstad - en kraft-  
kar, som var utholdende i al sin tjeneste. Fyrbøteren blev ar-  
beidsudyktig nogen tid. Linjen ble gjenfarbar 31/1 em.





Linjebrudd. Det største av disse som her er omtale verd fant sted den 30/11 1913 i Gevingåsen mellom Hommelvik og Hell. En orkanagtig storm under aller høieste springflod rev ut store deler av linjen, som her lå bygget på mur. Linjen blev provisorisk ved jernbjelker hurtigst gjort farbar for trafikken. Det medgikk flere år før reparasjonsarbeidet i anledning av linjebruddet var helt avsluttet. På grunn av den store godstrafikk som krigsårene fra 1914 medførte, var der nemlig stor vanskelighet med å få oplesset på fri linje al den nødvendige sten til de endnu gjenstående mararbeider. Utgiftene til linjens istandbringelse permanent androg til ca. 90 000,- kr.

Ved samme anledning var der flere brudd også på Hell-Sunnan-banen, hvor den ved Langstein ligger langs sjøen.

Samlet utgift foranlediget av springfloden blev ca. kr. 120 000. Planen for hurtigst å gjøre linjen provisorisk farbar blev ledet av overingeniør Ferd. Bjerke og baneingeniør Chr. Storm.

#### Katastrofe ved Nidelv bro.

Den 27/1 1920 kjørte et lokomotiv ned i elven. Uheldet bevirket selvfølgelig trafikkforstyrrelse på Merakerbanen, da broen ikke kunde lukkes før lokomotivet var tatt op. Trafikken foregikk i tog til og fra Lademoen. Både fører og fyrbøter fulgte med i elven, men de blev reddet. Begge var svømmedyktige. De blev bjerget av mannskapet på slepebåten "Brødrene". Føreren var bange for at kjelen skulde sprenges, men det gjorde den til alt held ikke.

Det var et arbeidertog fra Marienborg. Toget hadde sammenkoblet med Sunnantoget kjørt verkstedsarbeiderne til Lademoen, hvor det blev avkoblet og med maskinen baklængs kjørt tilbake til hovedstasjonen. Føreren hadde seet grønt lys (klartsignal) til de nærmet sig broåpningen. Da blev det plutselig forandret til rødt (faresignal). Brovakten begynte da å svinge broen for å slippe et dampskib igjennem. Retslig efterforskning fant sted.

Resultatet blev at føreren blev ilagt en bot tilsvarende 1/2 måneds lønn for å ha undlatt å holde fornødent utkik med signalet på broen, hvorved katastrofen fant sted. Vedkommende brovokter blev ilagt en bot av kr. 50 for å ha åpnet broen tiltross for at Marienborgtogets avgang ikke berettiget til åpningen.

Utgiftene ved uhellet androg til ca. kr. 15 000,- hvorav 5000 kr. til reparasjon av lokomotivet. Intet bilde blev tatt av denne katastrofe.

I løpet av de 50 år er tilkommet følgende stasjoner og holdeplasser og dertil en rekke plattformer ved veioverganger for av- og påstigning:

De nye stasjoner er: Lademoen (1900), Charlottenlund (1899) og Kopperåen (1904).

Holdeplasser med betjening: Vikhammer (1893), Midtsandan (1898), Eidum (1910) og Sona.

Veikryssholdeplassene uten betjening er: Rotvold, som nu kun anløpes av det siste aftentog fra Trondhjem, Presthus (1908) Væhre, Hundhammeren (1915), Saksvik, Vikhammerløkken, Haugan, Torp, Roten, Hommelvik støperi og Muruvik. Ved hver av disse er opsatt små plattformer. Avstigeplasser uten plattform er bare 2: Tovmodalen og Teveldalen (1909) begge på opstigningen til Storlien mellom denne stasjon og Kopperå. Veikryssholdeplassene Væhre, Saksvik, Vikhammerløkken, Haugan, Torp og Roten opprettet i 1909. Til en begyndelse var ingen plattform bygget. Av- og påstigning således fra veien. I 1912 blev bygget plattformer.

Endelig er i 1932 optatt stopp ved veikryssholdeplassene Øfsti, Moum, Fuldset, Ingstad, Hyllmo, Florholmen og Langfredagsnes mellom Hell og Gudå, idet motorvogntog nu trafikerer helt til Gudå.

Trondhjem stasjon blev tatt i bruk i mai 1882. Før den tid, under den midlertidige trafikk, gikk lokomotivene til Hommelvik for å stalle. Ved senere ombygning er stasjonen med tilbygninger og hel omlegning og økningen av sporene, fast bro over

kanalutløpet istedetfor den gamle svingbro, anlegg av godshusene der hvor maskinavdelingen før hadde sine bygninger (nu omtrant alt på Marienborg), arrangement med frilastespor og gode rummelige lasteplattformer, stillverksanlegg og signalanordninger (alt elektrisk) - blitt moderne og tidsmessige som nedenstående bilde av østre tomt viser. På vestre tomt er driftsbanegård med anlegg for oppvarming av togstammene, vaskeri m.v.



Bygningen av egen Ilgodsekspedisjon ved stasjonen hadde en trang fødsel. Forslag til bevilgning blev gjentatt på 3 forslag til ekstraordinært budgett 14/6 1901 blev bevilgningen - kr. 77 000 - endelig gitt.

Senere er ekspedisjonen utvidet ved nybygning vestover høsten 1912 og senere.

En egenartet episode i Merakerbanens historie skal her nevnes:

I 1915 kom den tyske hjelpekrysser "Berlin" usett forbi Agdenes og blev oplagt i Hommelvik hvor den med sin talrige besetning vakte interesse og medførte ikke så liten gods og persontrafikk. Senere blev skibet flyttet til et bortgjemt sted inne i Åsen, hvor det blev liggende inntil det endelig fikk slippe ut av Trondhjemsfjorden.

Skinnegangen på Merakerbanen er i løpet av en lengere rekke av år ombyttet til 35 kg.s. Hyppige skinnebrudd fant sted ved de svakere skinner (Eksempelvis var der herav til sammen i årene 1904 - 1913 273 skinnebrudd) som blev nedlagt ved anlegget.

Efter hvert blev alle broer og underganger ombygget for de nye tunge lokomotiver. De største broer er: Nidelven bro, Homla bro, Broen over Sona, over Stjørdalselven ved Gudå og over Funna elv mellom denne stasjon og Meraker. Denne ~~nye~~ siste bro blev ~~byggt~~ solgt til Gråkallbanen, hvor den passet utmerket over et dalføre.

#### Ruteordningen.

Ved banens åpning: Tog fra Trondheim kl. 8,00 fm. til Storlien 12,29			
" Storlien " 2,42	"	Trondheim	7,08
" Hommelvik " 6,25	"	"	7,20
" Trondheim " 7,45	"	Hommelvik	8,39

Dette var om hverdagene. Søndagsruten var noget bedre utstyrt med lokaltog. Disse storlitog var også helt godsførende (ca. 40 vogner i togene nedover) og blev kjørt like til 1915 med den nu 80-årige overkonduktør M. Ekloe som togfører. Denne mann har altid vært en 1ste classes tjenestemann. For sit utmerkede forhold i ~~større~~ al sin tjeneste blev han tildelt Kongens fortjenstmedalje.

Fra 15/11 1883 var togene til og fra Storlien de samme, men tilkom da tog

fra Hegre kl. 7,25 til Trondhjem 9,15) Kjøres den dag idag  
) og enkelte dager helt  
fra Trondheim " 6,20 " Hegre 8,09) op til Gudå.

fra Hell " 12,40 " Trondhjem 2,00) Lokomotivet til disse  
) tog utgikk fra Hommelvik  
fra Trondhjem " 2,30 " Hell 3,50) kl.12 og kom tilb.4,30.

Det mest inntektgivende tog, nemlig godstoget om morgenen fra Størlie til Trondhjem og derfra om eftermiddagen tilbake, blev satt i gang i fast rute alle dager fra 1ste juni 1890. Disse tog kjøres fremdeles. I den lengste tid var avdøde overkonduktør O. Johnsen togfører for disse tog. En interessert og dyktig mann, alltid i et lyst, godt humør.

Gjennem de 50 år har ruteordningen for de lokale tog undergått megen forandring til det bedre for det reisende publikum. Spesielt må her fremheves de for nogen år siden for småtog byggede motorvogner som har billig drift. Efter behov kan disse motorvogner tilhenges en bogie-personvogn. De sist byggede har førerplass i begge ender, så man er uavhengig av dfeieskiver.

Merakerbanens anleggssum opføres i den sist foreliggende offisielle statistikk 30 - 31 med 9.934.645, mens dens kostende ved utgangen av samme driftsår med utvidelser og forbedringer opføres med 19.535.109, hvorav for rullende materiell tilsammen i de 49 år kr. 7.105.968. Og til linjen med telegraf m. v., stasjonsbygninger og verksteder 3.516.262. Pr. km. står banen nu i kr. 190.959.-.

Den største lokaltrafikk på Merakerbanen har foregått til og fra Kopperåen, som delvis blev åpnet for trafikk i 1904. Fabrikkanleggene begynte i 1898. Fra 1/5 15 gikk Kopperåen over til stasjon. I 1915 blev siloen i Muruviken bygget. Den har 12 lommer og rummer tilsammen 6300 m<sup>3</sup>.

For 5-årene 1927 - 31 er avsendt fra Kopperåen 5643 vognlaster, 62543 tons og mottatt 20 559 vognlaster 237 303 tons

Avsendt gods er carbid, ferrokrom, ferrosilicium. Mottatt gods er kromkis, kalksten, kvarts, antracit og trekull. I året 30/31 er fra Muruviken sendt 30629 tons til Kopperå.

Kopperå betjenes ved egne kiptog fra Gudå st.

Hvad lokaltrafikken angår kommer Ranheim stasjon som nr. 2.

Tidernes ugunst efter verdenskrigen har medført at Merakerbanen efter 50 års drift går ut med et driftsunderskudd av nære 5 millioner. Men som mellemskibsbane opveies dens underskudd mer enn nok av banens indirekte nyttevirkning, som ikke kan opsettes i penger. Den er det 1ste ledd i Nordlandsbanen Trondhjem - Hell. Jeg nevner bare de store anlegg ved Kopperå, som vel nærmest helt skyldes banen, Ranheimfabrikker m. m. Utnyttelsen av Hommelviks gode havneforhold, turisttrafikken landene imellem, lokaltrafikkenes økning ved anlegget av en hel rekke avstigningsplattformer, som meget letter byens befolkning til styrkende landsophold med sjøbad - så omtrent hver gård innover så langt som til Hell i sommertiden er optatt av landliggere, som også har bygget sine små villaer på mange steder (mest Vikhamar, Saksvik, Hundhammeren). Jeg nevner også Haugmarka helsehjem, som har sin egen plattform (Haugan) og er optatt det hele år.

Banens indirekte nyttevirkning for Sverige (Jemtland) og dermed også for Norge, er selvsagt av den største verdi. Verdifulle skogstrekninger med sine store sagbruk, tremasse og cellulosefabrikker m. m. m. og for det meste utskibet over Hommelvik og Trondhjem.

Kuriosum: En spesiell atraksjon for engelske turister er den stasjon som bærer navnet Hell. Hver sommer reiser en hel del av disse til Hell og tilbake. En dag kom en englender for mange år siden i billettluken og kjøpte for kr. 80,- i tur-og-retur billett til Trondhjem - Hell, ikke for å reise men for å ta dem med sig hjem.

Sluttelig henvises til en talltabell over de forskjellige inntekter detaljert og total, de totale utgifter, driftsoverskudd og i % av anleggskapitalen - alt for hvert av de 49 driftsår. Det 50de utløper netop som banen har sin 50-års dag.

(Det hele opus er maskinskrevet ved distriktschefens kontor av kontorassistent fru Ragnhild Hoff.)