

(Sperillbanen)

Hen—Spirillenbanen.

Udført paa vegne af Arbejdskomiteen for Hen—Spirillenbanen

af

Harald Holte.



Kristiania

O. Fredr. Arnesens bog & accidenstrykkeri
1908.

4-0

Indholdsfortegnelse.

	Side
A. Historie.	
1. Randsfjordbanen i 60-aarene	6
2. Paatænkte baneanlæg og den hensko det har været for distriktet, at planerne er omregulerede	6
3. Andragender om Spirillenbane 1898—1902	7
4. Spirillenbanen og sagen om Spirillens regulering febr. 1903	8
B. Aadalens og Søndre Aurdals kommunikationsforholde.	
1. Aadalens veie og broforbindelser	9
2. Søndre Aurdals veie	10
3. Dampskibstrafiken Hen—Næs—Sorum	10
4. Varetransport og personbefordring. Postbefordringen. Turisttrafiken	12
5. Vil dambygning ved Hen til ophjælp for dampskibsfarten paa Aadalselven være heldig?	12
C. Skogbruget i Aadalen og Valdres.	
1. Skogens areal og tilstand	13
2. Tommerets fremførsel	14
a. Flodningen og dampskibstrafiken i Aadalselven	14
b. Fordeling af tommermængden dels til flodning i Aadalselven og dels til transport paa jernbane	15
3. Udnyttelsen af skogsvirket. Skogkultur	16
4. Udtalelser af interesserede udenom Aadalen og Søndre Aurdal	17
D. Spirillens regulering. Interesseforholdet.	
1. Reguleringen	17
2. Interesseforholdet er:	
a. Kommunikationerne	17
b. Trømasseindustrien	17
c. Skogdistrikterne	18
d. Statsbanerne	18
e. Samfundsiresser	18
E. Arbejderforholdene.	
1. Skogsarbejderne	18
2. Brugsarbejderne	19
F. Distriktets vandkraft og fremtidige industri.	
1. Distriktets vandkraft	19
2. Fremtidig industri	22
G. Kravet om en jernbane fra Hen til Spirillen.	
1. Sammenligning mellem Aadalen og Søndre Aurdal og nabolandsførerne	22
2. Distriktsbidraget, som tilbydes	22
H. Spirillenbanen. Hvorfor er statsbane berettiget?	
1. Historisk betragtning	25
2. Blir Spirillenbanen en lokalbane eller fortsættelsen af en hovedlinje? Spirillenbanens forhold til landets jernbaneanet	25
Statsbanernes nuværende forhold til distriktet	26

I. Resumé over Interesseområdet. Statens interesser i anlægget.

1. Aadalens og Søndre Aurdals kommunikationer	26
2. Skogbruget i Aadalen og Valdres	26
3. Udnyttelse af Spirillens regulering	27
4. Elvebrud	27
5. Interesseområdet udenom Aadalen og Søndre Aurdal	27
6. Distriktets vandkraft i forbindelse med fremtidig industri	27
7. Statens specielle interesser	27
K. Tidspunktet for banens bygning	27

i februar maaned d. a. med departementets daværende chief, anbefalede statsraaden nemlig, at distriktsbevillingen burde ordnes paa forhaand.

Til trods for at dette jernbaneprojekt ikke blev optaget i den jernbaneplan og de bevilgninger, som stortinget vedtog indeværende aar, har nærværende komite — repræsenterende Søndre Aurdal, Aadalen, Drammenselvens brugsejerforening, Honefos og Drammen — den sikre forhaabning, at det ærede departement søger fremsat kongelig proposition om denne banes bygning, og at den bevilgende myndighed beslutter baneanlægget, alt saa betimelig, at arbeidet kan paabegyndes, ialfald umiddelbart efter at Drammen—Henbanens ombygning til bredspor er tilendebragt.

Distriktsbidraget er da ogsaa betinget af, at ialfald beslutning om banens bygning foreligger inden nævnte tid.

I forvisning om, at statsmyndighederne vil tage hensyn til de faktiske forhold, som berettiger banen, og som paatvinger dens bygning snarest ske kan, tillader man sig i det følgende at forelægge en fornyet redegjørelse om sagen, som supplement til den af oberst Gregersen udarbejdede.

A. Sagens historie.

Angaaende hvad før er passeret om jernbaneforbindelse for Aadalen og Valdres henvises til udredning i St. prp. nr. 19 for 1908, pag. 139—140 og til Indst. S. XXXVII for 1908, pag. 150—152 samt til oberst Gregersens udredning, pag. 3—7. Yderligere hid sættes imidlertid komiteens opfatning af dette distrikts jernbanehistorie.

1. Randsfjordbanen i 60-aarene.

Ifølge jernbaneundersøgelsernes indberetning af 16. novbr. 1901 var denne arm af Randsfjordbanen (forkængelsen fra Hen til Spirillen) paatænkt allerede i 60-aarene. Og det var naturligt, at Spirillenbanen kom op, ligesaavel som sidelinien optil Krøderen og sidelinien til Kongsberg. En jernbaneforbindelse fra Hen til Spirillen vilde jo havt fuldstændig samme berettigelse som dengang Krøderenlinien; den første vilde betjene Aadalen og Valdresdalføret, den anden Krødsherred og Hallingdal. Skulde der trækkes sammenligninger mellem hvilke af disse to distrikter, der er de betydeligste, staar vistnok ikke Bægnadalføret tilbage, tværtimod. Ved folketællingen 31. decbr. 1865 var folkemængden i Valdres fogderi og Aadalen tilsammen 22 933 mod Hallingdals fogderis og Krødsherreds 16 978 indvaanere. Men myndighederne udfandt, at Aadalen og Valdres skulde have dampskibsforbindelse istedetfor jernbane, og dette opnaaedes da ved kanalisering af Aadalselven nedenfor Spirillen og den nedre del af Bæгнаelven ovenfor Spirillen. Dette projekt kan kun karakteriseres som et experiment, et experiment som Aadalen og Valdres altid siden har lidt under, idet der forudsættes, at jernbanestumpen op til Spirillen var blit bygget for ca. 38 aar siden, saafremt kanalisering af Aadalselven ikke var foretaget; baade Randsfjord og Krøderen fik jo jernbaneforbindelse paa den tid.

2. Paatænkte baneanlæg og den hemske det har været for distriktet, at planerne er omregulerede.

Aadalen og Søndre Aurdal byder gjennemgaende et meget gunstigt terren for jernbanebygning, og disse distrikter er da ogsaa saa betydelige, at der flere gange har været under overveielse at lægge en bane gennem dalføret. Valdresbanen var oprindeligt tænkt at skulle gaa den af naturen anviste vei, og et alternativ for Bergensbanen var at lægge linien gennem eller over Bægnadalføret. Men altid er man blit skuffet. Dette har atter

haabed arbeidet for Spirillenbanen, idet man har ladet denne sag henstaa i paavente af en bestandigere forbindelse med engang.

Dette, at Aadalen og Søndre Aurdal begge ligger i utkanten af de respektive amter, har medført, at distrikterne er stedbarn.

I Valdresbanestriden trak Bagnadalføret det korte straa. Det var et alternativ for Bergensbanen, som i 1886 fik tilslutning af Kristians amts jernbanekomité, tiltrods for dens i 1884 vedtagne plan, nemlig at fore denne fra Gol i Hallingdal til Leira i Valdres over Tonsaasen og videre til Odnes og i forbindelse med en Nordbane til Kristiania, som forkvælede Bagnalinien, idet dette bevirkede, at Valdresbanens bygning for det første blev lagt tilside for Nordbanens, og for det andet, at den nævnte linieretning for en Bergensbane blev optaget som vei for en Valdresbane.

Tonsaaslinien seirede, fordi de nordre distrikter i Valdres havde faaet det syn, at denne linie vilde være heldigst for dem, og fordi Kristians amt af denne grund kun fandt at lade støtte denne linieretning. Amtsinteresserne var naturligvis det afgjørende her. Følgen var da, at staten fik valg mellem at give koncession til Eina—Fagernæslinien, hvor området fra distrikterne var i nogenlunde orden, eller at udsætte hele Valdresbanespørgsmaalet af hensyn til Bagnalinien. Da der imidlertid forelaa et bestemt tilbud og et fast krav fra mange herreder om, at en privatbane ønskedes over Tonsaasen, havde myndighederne vanskelig for at modsætte sig dette.

3. Andragender om Spirillenbane 1898—1902.

Af hensyn til Valdresbanestriden havde eiendomsbesiddere i Aadalen og Bagnadalen, som i oktbr. 1898 indsendte andragende om bygning af en Spirillenbane ikke arbeidet videre dermed; men haabede man i stedet at faa jernbane gennem hele dalføret. Der var ogsaa indsendt andragende om koncession paa en privatbane Hen—Bagn alternativt Fagernæs dat. 14. febr. 1899.

Da haabet om en Valdresbane glap for distriktet, gik man atter tilbage med arbeidet for en jernbane fra Hen til Spirillen. Andragende indsendtes fra Aadalens og Søndre Aurdals herreder den 14de oktbr. 1899 om undersøgelse og beregning af en bredsporet bane til Spirillen i forbindelse med den paagaende omberegning af Randsfjordbanen til bredspor.

Fornyed forestilling indsendtes 8. novbr. 1900 samt ligeledes fra Søndre Aurdals herredsstyre 10. decbr. 1900, og endelig efterat der for statens regning i 1901 var udført undersøgelse og beregning af linjen indsendtes der andragende dat. 20. juni 1902, om bygning af banen, hvorhos der bevilgedes 20 % i distriktsbidrag af det overslag, som forelaa. Omend bidragets form ikke var fyldestgørende, og andre mangler klæbde ved bevilgningen, paa grund af den projekterede opdæmning af Spirillen og den foreslaede ombygning af Randsfjordbanen, kunde vel disse mangler bliit ordnet, saafremt departementet havde fundet at burde tage sagen i sin haand.

Men myndighederne fandt dengang, at der ikke var anledning til at bygge nye statsbaneanlæg, fordi der var mange bevilgede, men nfuldførte baneanlæg, som helt optog budgettet. Randsfjordbanens ombygning ønskedes vel ogsaa bragt paa det rene først.

Imidlertid havde direktøren for Baneafdelingen allerede under Valdresbanestriden udtalt sig for Bagnalinjen samt for en linje Røkenviken (eller Eina)—Odnes—Dokka og bemærket, at Aadalen og Søndre Land vilde sættes udenfor, hvis Eina—Fagernæs valgtes, og departementet anførte i st. prp. nr. 71 for 1898—99 pag. 16: «ingen af linierne rammer samtlige interesser inden distriktet, idet Tonsaaslinien vil være af mindre betydning for Søndre Aurdal og uden betydning for Aadalen, medens paa den anden side Bagna-

«linien ikke vil være af interesse for Land, kan en helt tilfredsstillende jernbanekommunikation for de distrikter, det her gjælder, ikke opnaaes ved en enkelt af de konkurrerende linier.

«Der er imidlertid for begges vedkommende adgang til i fremtiden at rette herpaa ved anlag af supplerende linier. Om Bagnalinien vælges, kan der anlægges en sidelinie til Nordbanen gennem Land, og om Tonsaaslinien vælges, kan der lægges en jernbanelinie fra Hen nordover til Kongsstrømmen ved Spirillens sydende.»

Dette tilsagn fra 1899 kunde altsaa ikke opfyldes i 1902. Forovrigt udtales i den norske regjerings indstilling af 28de febr. 1899 angaaende plan for jernbanebygningen m. v., indtaget i st. medd. no. 18 for 1898—99 pag. 19—20, at linjen Hen—Spirillen forudsættes bygget som privatbane med statsbidrag i lighed med Eina—Fagernæslinjen.

4. Spirillenbanen og sagen om Spirillens regulering febr. 1903.

Paa grund af at jernbanespørgsmaalet dengang blev indblandet med sagen om regulering af Spirillen blev Spirillenbanen berørt i stortinget under behandlingen af reguleringen den 21. og 23. febr. 1903.

Denne regulering havde saavel Aadalen som Søndre Aurdal anbefalet og gjentagende i sine andragender fremholdt nødvendigheden af under forudsætning af, at jernbanespørgsmaalet løstes samtidig.

Der henvises til st. tid. pag. 1311—1334 om reguleringssagen, dog skal man nedenfor tillade sig at hidsætte uddraget af en del af debatten, som vedrører jernbanespørgsmaalet:

Repræsentanten Wold (s. 1312) fremlævet, at den mest tilfredsstillende løsning for alles interesser maatte være, at man samtidig med reguleringen forlænget Randsfjordbanen fra Hen til Spirillen, og udtalte blandt andet. «Ud fra mit syn paa disse forhold kunde det ligge nær at henstille til komiteens mindretal at optage sit i indstillingen antydede forslag om, at sagen (reguleringssagen) ikke nu bliver taget under behandling. Jeg vil imidlertid foreløbig ikke gjøre det, idet jeg først vil udbede mig statsraadens udtalelse om, hvorvidt departementet for fremtiden agter at benytte den forfoining, som man her nu vil iværksætte, som et argument mod et eventuelt jernbaneanlæg, eller om man fra departementets side kan vente al den velvilje lige overfor sagens realisation, som den med rette fortjener.»

Statsraad Løvland svarede hertil (s. 1312—1313): «Angaaende det sidste spørgsmaal, jernbanens forlængelse fra Hen langs Aadalselven op til Spirillen til et punkt der, som heder Finsand, skal jeg straks svare, hvad min opfatning er. Som alle herrerne ved, er der ikke anledning nu med den sterke arbejdsdrift og de mange anæg, som er besluttet, men ikke fuldført, til at optage nye jernbaneanlæg. De henvendelser skriftlig og gennem deputationer, som næsten aarlig i den tid, jeg har haft med departementet at gjøre, er kommet fra Aadalen og Søndre Aurdal, har jeg maattet besvare derhen, at der er ikke tider til at tænke paa at faa fremmet et nyt statsjernbaneanlæg i de nærmeste aar. Det eneste kunde være, hvis distrikterne magtede selv at bygge den som privatbane, overtage halvparten af byggendgifterne plus grund og gjærde. Det har de erklæret sig ude af stand til, hvorimod de har bevilget 20 0/0, det beløb, som vi har krævet til lokale statsbaner, men paa dette grundlag kan jeg ikke skjønne, at der for tiden — og det kan stortingets medlemmer have ligesaa god oversigt over som jeg — kan være anledning til at tænke paa at fremme dette jernbaneanlæg. Men med hensyn til anlægget selv har jeg baade mundtlig og skriftlig besvaret disse henvendelser derhen, at jeg synes, det er et af de smaa baneanlæg i landet, som for min betragtning stiller sig som berettiget, og som maaske bør komme til udførelse, naar vi faar anledning til det, og den mening tror jeg.

«enhver, som er kjendt i Aadalen og tilstodende dele af Søndre Aurdal og med forholdene der, vil være enig i. Naar der oppe i distrikterne er kommet en underlig modsætning mellem jernbanekravet paa den ene side og Spirillens opdemning paa den anden side, saa kan jeg ikke se det anderledes end som en ren misforstaaelse. Om vi naa demmer op Spirillen og betrygger seilleden en 12—13 km. opover Bagnaelyen nordenufor, saa kan da ikke det være et træk til forsinkelse af eller forhindring af et jernbaneanlæg ved sydenden af Spirillen — tvertimod maa jo en forbedret dampskibsfart paa Spirillen snarere støtte og fremme det spørgsmaal om en forlænget kommunikation fra Spirillens sydende ned til Randsfjordbanen ved Hen, enten det sker ved jernbane eller paa anden maade. Jeg har ikke kunnet se det anderledes, og jeg har gjentagende sagt det til repræsentanter der ovenfra, at det er en misforstaaelse, naar de har seet Spirillens opdemning som en fiende af eller en fare for sit jernbanekrav.»

Wold udtalte derpaa blandt andet: (s. 1317—1318) «— — — — —»
 «Der fremkom dog en udtalelse fra statsraaden, som jeg vil tillade mig at sætte fingeren paa, og som for mig er et lyspunkt — jeg gaar ud fra, at statsraaden talte paa departementets vegne. Statsraaden udtalte, at fremme af opdemningen utvilsomt ogsaa vilde fremme jernbaneanlægget. Er det tilfældet, faar jeg efter omstændighederne være fornoiet. Jeg har mine tvil i saa henseende, men jeg tager deme statsraadens udtalelse til indtægt og understreger den.»

Idetheletaget faar man den opfatning af debatten i stortinget, at man var paa det rene med, at reguleringen ikke vilde bli til nogen hindring for en Spirillenbane, men tvertimod, som repræsentanten Alb. Hansen fremhævet (s. 1321), var det «en livsbetingelse for nævnte jernbane, at vasdraget reguleres.»

Aadalen og Søndre Aurdal havde altsaa at vente til en beleilig tid senere maatte komme.

Og Aadalen og Søndre Aurdal med de øvrige interesserede i Spirillenbanen fandt, da sagen af distriktet gjenoptoges i 1907, at tiden nu maatte være inde mere end nogensinde for, da alle hindringerne af 1902 syntes at være oplævet, og efterat tilstrækkelig erfaring om reguleringen var indvundet.

B. Aadalens og søndre Aurdals kommunikationsforholde.

1. Aadalens veie og broforbindelser.

Veiene i Aadalen er elendige. Aadalen har en længde af ca. 58 km., hvoraf ca. 2 km. jernbane ligger inden Aadalen. Den længste tid af aaret, naar dampskibet ikke gaar, er man kun henvist til hovedveien paa østsiden af vasdraget, som er en yderst simpelt bygget grusvei — omend med ganske rimelige stigningsforhold. Den er altid løs og taaler ingen stor trafik. Af og til hænder det ogsaa, at veien nærmest er ufremkommelig med læs. Veien er smal og har skarpe kurver. Automobilfart er saaledes for tiden forbudt, og er vistnok heller ikke tilraadelig. — Paa vestsiden af vasdraget gaar en bygdevei fra Norderhovs grænse og opover Viker sogn i en længde af ca. 40 km.; denne vei er yderst tarvelig, med sine svære bakker, smale og skarpe svinger og ubearbejdede veilegene. Nogen faa kilometer er rigtignok nybygget fra Norderhovs grænse og opover, samt et kort stykke nybygget i den øvre del af veien. Mellem disse to veie er der ingen broforbindelse paa strækningen mellem Honfos og Næs, ca. 60 km. Over Aadalselven burde der forlængst været bygget broer; men nu har man allerede længe villet afvente bestemmelsen om jernbane, fordi

brobygning falder kostbarere saalænge der maa tages hensyn til, at dampskibene paa høi vandstand skal passere under. For beboerne af dalens vestside er derfor tilstanden fuldstændig uholdbar; man maa tilvands for at komme over til veien paa østsiden, veien paa vestsiden benyttes omtrent ikke, og til sine tider er det jo umuligt at komme over indsoen Spirillen, desuden er færdselen over Aadalselven i vintertiden betydelig vanskeliggjort efter Spirillens regulering.

Det er uomgjængelig nødvendig for Aadalen at søge sine veie forbedrede og ombyggede og broer anlagte; men afgjør i dette er afhængig af Spirillenbanen. Bli'r denne bane straks bygget kan man nemlig spare ombygning af veien paa den strækning som jernbane gaar, ligesom det vil vere af interesse at faa afgjort jernbanespørgsmaalet af hensyn til projekt om, hvorledes man paa billigste og hensigtsmæssigste maade skal løse vei- og brospørgsmaalene for vestsiden, dette ogsaa seet i forbindelse med en moderne veiforbindelse gennem Aadalen og op til Valdres. Aadalsveien damer nu brud paa forbindelsen med Valdres efter Bagnadalforet.

Men den besparelse og lettelse for distriktet i varetransport og persontrafik, som en Spirillenbane vil medføre, vil bli stor selv uden nogen omægning af veie.

2. Søndre Aurdals veie.

Gjennem Bagnadalen og nordover Valdres fører en udmerket chaussee, og veien mellem Næs i Aadalen og Sorum i Valdres ca. 13 km. er nu under ombygning. Afstanden mellem Hen og Tonsaasen er ca. 101 km., mellem Hen og Bjørge st. ca. 104 km. og Hen—Aurdal ca. 109 km. Men forbindelsen med Valdresbanen er besværlig. Til Bjørge st. har det sine ulemper at komme, og til Tonsaasen st., som mest benyttes fra søndre Aurdal, fører der en ca. 9 km. lang vei fra Bagn og op paa aasen, som ikke er egnet til færdselsvei. Den er smal, er slet bygget og har skarpe kurver og en stigning tildels 1:10. Paa en kort strækning stiger veien ca. 370 mtr. Hvis denne vei skulde omlægges vilde den istedetfor ca. 8 km. blive 14 à 15 km. lang. Søndre Aurdal har i det heletaget liden nytte af Valdresbanen; tungvindt og kostbart er det om vinteren enten Aadalsruten vælges eller om Valdresbanen benyttes.

3. Dampskibstrafiken Hen—Næs—Sorum.

Søndre Aurdal og Aadalens dampskibsforbindelse mellem Hen og Sorum letter jo trafikken betydelig den tid af aaret, som farten opretholdes; men som det fremgaar af oplysningerne i oberst Gregersens udredning pag. 10—11, kan denne kommunikation ikke tilfredsstille.

Men naar Spirillenbanen kommer, blir man ikke længere afhængig af Aadalselven; de nordenfør liggende distrikter vil da, foruden at komme 24,1 km. nærmere jernbane, faa regelmæssig dampskibsfart i Spirillen op til Næs saa længe is ikke hindrer, som regel fra midten af mai til slutten af december. I 7½ maaned aarlig kan der gjennemsnitlig paa regnes dampskibsfart paa denne strækning, og 6 maaneders fartstid paa strækningen Næs—Sorum — takket vere reguleringen.

Dette sammenlagt bliver inidlertid et meget betydeligt fremskridt. — Slig som forholdene nu er, ophører dampskibstrafiken tidlig om høsten, netop naar varetransporten er paa sit høieste. Høst er der fragtet varer fra Hen st. og opover omtrent som i gamle dage, før vei var bygget. En fladbundet motorbaad har trukket varerne op til slusen, derfra maa varerne kjøres forbi slusen og lastes i ny baad, som roes opover Spirillen. Vistnok har dampskibene siden 1905, da reguleringen var færdig, kunnet trafikere længere end skeet, hvis

magasinet havde blit udnyttet ogsaa til fordel for dampskibene; men om høsten er af hensyn til brugenes vandforsyning al trafik stoppet i Aadalselven og dermed i hele vasdraget, straks Aadalselven ikke kan passeres uden at tappe af det fyldte magasin. Baae aarene 1905, 1906 og 1907 har været heldige for brugsdriften, da der var rigelig høstnedbør, og færdi dampskibene ikke benyttet sig af vandet. Indeværende høst har dannet en undtagelse; tidlig paa høsten blev magasinet tappet — dampskibet stoppet 10de oktbr., fordi slusetærskelen ikke kunde passeres længere — og regn er omtrent ikke faldt siden. Brugene er nu i vandmangel, som om ingen regulering eksisterede.

Om sammenstødet mellem dampskibenes og brugenes interesser henvises til «Elvesagen» i Oberst Gregersens udredning pag. 9—10 samt bilaget pag. 25—45. Vanskelighederne har været mangfoldige. Paa grund af en for dampskibsfarten uhensigtsmæssig bygning af slusen var det endog en sommer nødvendig i turisttiden at trafikere med et dampskib paa hver side af slusen, da denne ikke kunde passeres.

Stortingets forudsætning om statsbanedampskibenes adgang til at benytte vasdraget og det magasinerede vand fremgaar antagelig af debatten om Spirillens regulering. Stortingstidende 1902—03 pag. 1311—1334, hvor forholdene i Aadalselven berøres af Wold pag. 1311, statsraad Lovland pag. 1313 og 1314, president Berner 4 gange pag. 1324, statsraad Lovland 2 gange, Aarnæs og Alb. Hansen pag. 1324, Fjernstad pag. 1328—1329, Wold pag. 1332 og Fjernstad pag. 1333.

Men hidtil har Aadalen og Søndre Aurdal frivillig renonceret paa dampskibsfarten i den travle høsttid, fordi man har villet indhøste erfaringer, og fordi man haaber paa jernbane. Man vil jo heller ikke skade skogbrugsinteresserne, men herom senere. Ligeledes har Randsfjordsbanen renonceret paa at underholde trafikenden tid af aaret, sandsynligvis fordi en forringelse af brugenes produktionsevne betyder et tab paa Randsfjordsbanens trafikindtægter. Dette uopklarede forhold mellem brugenes interesser og jernbanens og distriktets kommunikationsrettigheder kan dog ikke vare i længden, dertil er Aadalens og Søndre Aurdals kommunikationer for slette; hvis Spirillenbanen derimod straks kommer, og Aadalselven derved frigjøres for dampskibsfarten, falder spørgsmaalet væk.

Den mangelfulde dampskibstrafikering, som hidtil har været den nødvendige følge af forholdene i vasdraget, er vel for en stor del grunden til de smaa indtægter, som statsbanernes dampskibe i de senere aar har havt ved siden af, at et af dampskibene ikke har fort fragtgods, samt at dampskibene har været for dybgaaende. Distriktet har været saa ilde tjent med disse skibes evne til at underholde godstransporten; at et par selskaber har fundet det regningsvarende at kjoibe to mindre fragtebaade. Den ene baad trækker nu for det meste tonner over Spirillen, medens den anden, en grundtgaende motorbaad, fragter varer. Denne sidste er til hjælp om høsten, naar statsbanernes dampskibe indstiller farten; at den ogsaa har kunnet beholde trafik om sommeren, beror dels paa, at der er for faa brygger efter vasdraget, dels paa, at den er egnet til transport af tunge varer, materialer, ho o. s. v., og endelig, at der er vanskeligheder med godsets videreforsendelse med statens skib, hvis fragten ikke har været forudbetalt helt frem til bestemmelsesstedet. Desuden har de trafikanter, som om sommeren har benyttet privatbaaden, af denne blit fordelte om høsten, naar der er rift om at faa varer opfragtet. Der er utvivlsomt mere trafik og særlig varetransport end et dampskib kan greie med én tur daglig, to ture daglig maatte vel udføres selv under nuværende godstillførsel. Og naar Spirillenbanen kommer, vil godsmængden ogsaa betydelig, fordi den største del af Søndre Aurdal altid vil tage sine varer her, hvor den korteste vei til søen gaar, og hvor distriktets væsentligste forretningsforbindelser og interesser Hayes.

De to smaa privatskibe vil sikkerlig, naar Spirillenbanen kommer, ikke kunne overkomme mere end tonnertrækning og transport af endel af skogaffaldet. Nogen konkur-

rance fra privat hold i almindelig godstransport og personbefordring blir der neppe tale om, blot statsbanerne med et godt skib besorger denne trafik tilfredsstillende.

Et rutegaende dampskib i daglig fart paa Sorum eller Næs fra Spirillenbanens endestation vil sikkerlig befriet for den strømstride Aadalselv, indseile et passende udbytte.

4. Varetransport og personbefordring. Postbefordringen. Turisttrafikken.

Hvilken lettelse i alle forhold en bedret kommunikation vil skabe, kan kun den forestille sig, som har været udsat for saadan afstængthed som Aadalen og Søndre Aurdal lider under, samtidig som disse distrikter i medfør af forholdene maa staa i livlig forbindelse med udenverdenen.

Aadalen og Søndre Aurdal er nemlig skogdistrikter, som udfører skogsvirket (skogbruget vil bli behandlet særskilt senere i nærværende fremstilling), men som i stor maalestok maa indføre alle levnetsmidler. Jordbruget er nemlig forholdsvis lidet. Og distriktet har god kjøbeevne.

Men varetransporten under nuværende forholde falder baade besværlig og kostbar. Til sine tider kan varer neppe fragtes for penge. Alt, som kjøbes nu om vinteren opover dalen af straafoeder, mel, madvarer og andet, falder kostbart.

Og de meget reisende Aadolinger og Søndre Aurdolinger har det netop ikke bekvemt og tidssparende indrettet for sig.

Posten i Aadalen og Søndre Aurdal føres efter landeveien 4 gange i ugen i den tid som dampskibene ikke gaar. Det vil bli en lettelse at faa postbefordring til hver dag den længste tid af aaret.

Turisttrafikken var livlig før Valdresbanen anlagdes, tiltrods for den usikre dampskibsfart med endestation ofte ved Næs og den dengang daarlige vei derfra op til Sorum. Spirillenbanen vil formentlig atter hæve denne turistrute til hvad den fortjener. Det bliver ogsaa en afvekslende, vakker og rask tur med dampskib opover Spirillen til Sorum og med automobil videre opover Valdres. Man kan vistnok forudsætte, at person- og vareautomobiler sættes igang fra Næs eller Sorum straks Spirillenbanen er bygget, og trafikken derved oges i alle henseender.

5. Vil dambygning ved Hen til ophjælp af dampskibsfarten paa Aadalselven være heldig?

Til bedring af seilleden paa Aadalselven er der i sin tid projekteret en demning ved Hen, som foreløbig blev beregnet til kr. 22 500,00 i ankegsudgifter. Spørgsmaalet er da, om anlegget af en saadan demning skulde vælges fremfor jernbane.

Man er opmærksom paa, at dampskibskommunikationen kunde bli betydelig bedret paa denne maade og sandsynligvis uden at skade brugsdriften. Men der vilde paa den anden side opstaa nye ulemper særlig med tommerflodningen, saa distriktet neppe frivillig kan gaa med paa denne løsning. Man frygter for, at flodningsforholdene nedenfor Spirillendammen vilde forværres betragtelig paa grund af, at elven vilde faa ubetydelig strøm, — istedetfor elv fik man en smal indsjo med godt tillob og afløb. Dette vilde ikke alene vanskeliggjøre tommerets flodning nedefter elven, men delingen paa Hvalshængslet maatte foregaa under helt andre forhold. Arbeidet paa Hvalshængslet blev afhængig af vindretningen, ofte vilde arbeidet antagelig bli helt umulig, i stille veir vanskelig, og kun i gunstigt veir nogenlunde beleilig. Med flodningen er der nu lidet bryderi, og delingen lettes ved, at strømmen driver tommeret ned til delebommene og flyder undaf videre til grimerne.

Resultatet vilde bli, at kun en mere indskrænket tommermængde kunde ekspederes undaf paa længslet. Selv nu er tiden knap nok, da alt tommar mere og mere sælges til brugene mellem Hen og Hønefos, og dette skal deles til hvert brug særskilt, og indgrimes og søppes langs elven. En forsinkelse vilde ihvertfald være uundgaelig, og det er netop det modsatte, forenkling af flodningen, som bør opnaaes.

Desuden vilde saavel flodning som deling fordyres betragtelig. En forøget omkostning, omend f. eks. kun 10 ore pr. tylvt tommar, giver for gjennemsnitsmængden 108 000 tylvter kr. 10 800,00 i aarlig merudgift, denne kapitaliseret, naar renten sættes til 4 % p. a., giver kr. 272 000,00. Men man rækker neppe langt med 10 ore i merudgift pr. tylvt. Kanske merudgiften med flodningen og tabet ved forsinkelse af flodningen kunde komme til at repræsentere en kapital, som ikke ligger langt undaf hele Spirillenbanens ankeksomkostninger.

Et damanlæg ved Hen maatte derfor bli uforholdsmæssigt kostbart. Ulemper, som paafores flodningen, kan vanskelig værdsættes i penge, især naar vandveien er eneste fremkomst.

Selv om ekspropriationserstatningerne blev tilsyneladende rigelige, vilde distriktet sikkert alligevel tabe i længden.

Ved opdemning af Aadalselven vilde ogsaa forholdsvis store arealer sættes under vand, baade af dyrket og udyrket mark samt slaatteland. Uheldig vilde det desuden være om endel store myrstrækninger langs elven mellem Hen og Skollerud blev sat helt eller delvis under vand. Disse myrer er egnet for kultur, dels til opdyrkning, dels til skog og dels til torvstrotilvirkning. Kultivering af endel myr er for et par aar siden iverksat. Uden at kunne angive noget areal kan det maaske antages, at ca. 1 500 maal myr maatte odelegges for kultur og for altid blive sump til skade for bygden.

I henhold til foranførte maa det være udelukket at realisere tanken om en dæmning ved Hen. Flere penge bør ikke unødigt bortkastes her til kommunikationens forbedring efter vandveien. Spirillenbanen maa nemlig komme engang alligevel.

C. Skogbruget i Aadalen og Valdres.

1. Skogens areal og tilstand.

I st. prp. no. 71 for 1898/99 pag. 38 er indtaget distrikternes skogareal (efter Jordbunden i Norge af Helland); disse opgaver lidsættes:

Aadalen	320 km ² *)
Søndre Aurdal	640 —
Nordre Aurdal	170 —
Østre og vestre Slidre	170 —
Vang	50 —

tilsammen 1 350 km.² eller 1 350 000 maal.

Hertil kommer et betydelig areal skog af Hallingdal, Hadeland, Søndre Land og Nordre Land, som har sit nedslagsdistrikt og som drives til Begnavasdraget (antageligvis kan nævnes 150 å 200 000 maal).

Ifølge opgave fra skogforvalter Edv. Bull eier det offentlige inden Valdres forvaltningsomraade (foruden almenningerne) af barskog et areal af ca. 3 615 hektar (36 150 maal) med nedslagsdistrikt til Begnavasdraget.

* Inden Aadalen regner man selv, at det produktive skogareal er ca. 400 km.²

Skogene er som regel bestandsrige, af udmerket bonitet og har jevn veksterlighed. Røvhugst har sjelden forekommet, hvorfor skogen er af stor værdi. I mange eiendomme er der snarere hugget forlidet end formeget fra forstlig standpunkt set.

Komiteen mener, at den hugst, som i de seneste aar er foretaget, i gennemsnit trygt kan vedligeholdes fremover, uden at skogene forringes. Skogene antages at have eller faa en massetilvækst, som modsvarer denne afvirknings kubikmasse.

Forstandig hugst, kanske altfor forsigtig, har altid været disse distrikters skik, og det har været anset for skam at ruinere skogen. En mere rationel kultur kunde imidlertid godt trænges, og her er baade vilje og evne; men desværre lider man under, at ikke skogaffaldet med rimelighed kan udnyttes.

I st. pp. nr. 71 for 1898/99 er paa side 38 foruden skogenes areal ogsaa opgivet de faste eiendomes værdi (1891). De der angivne tal stemmer daarlige med eiendommens værdi nu. I 1907 var saaledes samtlige faste eiendomme i Aaalen skatte-takseret for kr. 6 177 050,00 og i Søndre Aurdal for kr. 4 167 100,00.

2. Tommerets fremførsel.

En jernbane fra Hen til Spirillen vil faa megen gavnlige indflydelse paa tommerets fremførsel fra Spirillen og nedover. Til belysning af dette skal først hidsættes de nuværende flodningsforhold her: Fra Valdres- og Urulshængslerne flodes tommer af alle mærker sans i grimer over Spirillen. Ved fjordens udlob løses grimerne og tommeret flyder nedover Aadalselven til Hvalshængslet, beliggende ca. 7 km. nordenfor Hen st. Hvalshængslet har to afdelinger, øvre og nedre hængsle, samt et reguleringshængsle ved Bergsund ca. 15 km. fra Hen. Ved øvre hængsle deles tommeret saaledes, at alt hvad der er mærket til Hønefos brug og fabrikkerne langs Drammenselven stikkes videre løst paa elven for atter at indsamles og deles paa nedenforliggende hængsler, Molvald, Bæver og Stenberg, mens det tommer, som er mærket til træsliberierne mellem Hen og Hønefos, samt ukåret tommer, stikkes til nedre hængsle, hvor deling foregaar. Hver elv faar her udskilt sit tommer, hvorefter det indgrines og soppes langs elveløbene nedover til Hea. Fra disse hovedløbse floder brugene derpaa selv tommeret efterhaanden, enten helt ned til vedkommende brug, eller ogsaa benyttes jernbanen fra Hen.

Flodningen er greit ordnet; men der er ulemper at kæmpe med, som vil formindres, saafremt Spirillenbanen bygges, og der vil kunne opnaas raske og sikrere fremførsel, som er af meget stor betydning for et skogdistrikt. Det gjælder at faa fragtort Aadalselven for dampskibstrafiken, og at opnaa en fordeling af tommermængden dels til flodning i Aadalselven og dels til transport paa jernbanen.

a. Flodningen og dampskibstrafiken i Aadalselven.

Flodningen paafores ekstraomkostninger, fordi der altid maa holdes aaben passage for skibene. Pasning af hængslearmene over dampskibsløbet medfører endel udgifter, ligesom der, efter udtalelse af Hvalshængslets inspektør, kan paaregnes endel indsparelse paa de ordinære arbejdsudgifter, saafremt dampskibsfarten ophører, og elven alene kan disponeres for flodningen kun med hensyntagen til den almindelige baadtrafik. Ved dampskibsløberne skvalpes der desuden ud tommer ved hængslet og af grimer og sopper langs elven. En ete mellem Hen og Hønefos har opgivet, at der paa denne maade paafores den en halv saa tydelig aarlig udgift.

Alle udgifter, som er forbundet med ikalningen, maa naturligvis af distriktet i vidt omfang heden betale.



b. Fordeling af tømmermængden dels til flodning i Aadalselven og dels til transport paa jernbane.

Tømmermængden er i de senere aar blit meget større, end hvad den var for faa aar tilbage. Og jo større tømmermængder des større krav til Aadalselven. I femaaret 1903 -1907 er gennemsnitlig 108 779 tylvter aarlig expederet undaf paa Hvalshængslet, heraf paa nedre hængsle ca. 52 700 tylvter¹⁾.

Tømmermængden er nu saa stor, at flodningsarbeidet maa bli sent færdig om høsten. Dette gaar særlig ud over distrikterne nordenfor Spirillen, hvorfra tømmet kommer senest frem. Hvalshængslet kan nemlig ikke modtage tømmet og expedere det undaf saa hurtigt, som det kommer nordenfra. Efterhvert som grimerne udflores fra Valdres og Urulahængslerne maa disse derfor bindes til land ved Spirillens sydende, og maa man vente efter tur med viderebefordringen.

Grimerne ligger ofte i flere uger.

I 1906 var tømmermængden 112 508 tylvter og i 1907 ca. 130 000 tylvter; i disse to aar har Hvalshængslet ikke været klart for i slutten af september, og det tømmet, som er mærket til Drammen eller fabrikerne langs Drammenselven, kommer da sent frem paa sin vej over Tyritjorden og indom alle hængsler nedover Drammenselven. Det hænder saaledes, at endel tømmet bliver liggende vinteren over paa Bergshængslet ved Gjeithus. For det kostbare sagtømmer er dette naturligvis til ulempe, men ogsaa tømmet til cellulosefabrikerne kommer senere paa lagerpladsen til tørring, end det burde. Dette er tab.

Indeværende aar har været et særskilt uheldig aar paa Hvalshængslet. Der er expederet ca. 135 000 tylvter tømmet, hvoraf paa nedre hængsle ca. 80 000 tylvter. Arbejdet paa Hvalshængslet var først slut 10de november.

En jernbane fra Hen til Spirillen vil imidlertid forhindre saadan tømmetophobning i Aadalselven, og flodningen kan blive fuldført i mere betimelig tid.

Nærværende komite antager nemlig, at der vil blive fragtet ca. 50 000 ton tømmet med jernbane, dels til træsliberierne og dels til cellulosefabrikerne og sagbrugene. 3 af træsliberierne mellem Hen og Hønefos tager ogsaa nu omtrent alt det tømmet, som kjøbes her, med jernbane fra Hen; men det paaregnes, at flere brug i Aadalselven vil benytte jernbanen fra Finsand for endel af sit tømmet. Til cellulosefabrikerne langs Drammenselven antages der ogsaa at ville blive fragtet tømmet især af smaadimensioner (f. eks. 4", 5" og 6" top af 4 til 6 meters længde). Udgifterne i vasdraget paa dette smaatommer er nemlig uforholdsmæssig store, næsten det samme som for grove dimensioner. Det vil derfor sikkert vise sig fordelagtig at fragte dette lette tømmet paa jernbane²⁾. Smaatommeret (toppen) synker det ogsaa mest af.

Forøvrigt vil der jo for alt tømmet, som fragtes paa jernbane, indspares hvad der procentvis synker i vasdraget mellem Spirillen og vedkommende bestemmelsessted.

Der maa naturligvis anordnes hensigtsmæssig lagring og oplæsning af tømmet ved Spirillen. Deling maatte foregaa ved Urula- og Valdreshængslerne. Ved disse hængsler deles forøvrigt nu tømmet alligevel, fordi det meste tømmet først indmærkes til kjøberne

1) I Gregersens udredning er træsliberierne mellem Hen og Hønefos opført for ca. 41 500 tylvter aarlig; de pesterende 11 200 tylvter har skogeierne først ladet mærke paa Hvalshængslet til nedenforliggende fabriker eller sagbrug.

2) Til belysning af forholdet mellem flodningsomkostningerne paa grove dimensioner og smaa dimensioner anføres, at samtlige udgifter fra og med afgift til Hvalshængslet til og med nedsetning til Drammen er for «bjælker og langved» tilsammen gennemsnitlig kr. 2,31 og for «tømmer og dansk last» tilsammen kr. 2,15 pr. tylvt. Bjælker er last af grove dimensioner, ned til 11 hm. 9" top og lange længder af 8" og 7".

paa vedkommende hængsler. For tommer, som slaaes tilvands langs Spirillen, kan skogcjerne meget let selv arrangere deling allerede under nedkjørselen paa væltepladsen.

Optages ca. 50 000 ton med jernbane¹⁾, vil man komme tilbage til omtrent de samme flodningsforhold i Aadalselven som i 1890-aarene. Dette bliver en mere moderat belastning af elven, og det flodede tommer vil komme hurtigere frem, hvorfor der ogsaa kan gøres regning paa en mindre svindingsprocent end nu.

Denne fordeling af trafikken mellem jernbane og vasdrag $\sqrt{1}$ bringe mange fordele, saavel for skogjerne som for brugene.

Af betydning er det desuden at have adgang til to veie for transporten.

3. Udnyttelsen af skogsvirket. Skogkultur.

Skogsaffaldet og løvskogen kan kun udnyttes i meget liden udstrækning i Aadalen og Søndre Aurdal. Spirillenbanen vil her bringe omvæltning.

I skogene ligger affaldet efter lugsterne og raadner væk. I de tætte granlær langs vasdraget findes mængder af undertrykte smaatræer, som det ikke lønner sig at renske ud, de tørker, falder ned og raadner, istedetfor at dette smaa virke, som af hensyn til skogstanden burde tages i betimelig tid, kunde hugges til smaa rundlast («22 fods stager», «baadshageskafter» o. l., og af tørskog: rajer, kornstor og gjærdestor). Birk og anden løvskog staar mangrebet i skogene til skade for naaletræbestanden. Aadalselven hindrer fremførselen af alt dette virke, den er for optaget til at kunne modtage ogsaa dette. Baadragt blir kostbar, at fragte det i «flaker» gaar ikke an.

Distriktet vil kunne faa en ganske betydelig og lønneude udførsel af rundlast, brændevæd, cellulosekub og tildels snedkermaterialer. Afsætningsmarkedet er stort nok, og behovet for særlig brændevæd og cellulosekub er paastrængende.

Komiteen har anslaaet udførselen af affald og ved til 8 500 ton aarlig, samt rundlast til 1 500 ton aarlig. Disse tal grunder sig paa indhentede oplysninger fra hele distriktet, men er alligevel en gætning. Forhaabentlig blir udførselen større²⁾.

Hele Søndre Aurdal og Aadalen vil kunne fremdrive meget af sit skogsaffald, medens rundlast og løvskog vel kun blir fremdrevet fra den sydlige del af Søndre Aurdal og fra Aadalen. Fra øvre Valdres kan intet paaregnes.

Det kan trygt fremhæves, at et intensivt skogbrug inden Aadalen og store dele af Søndre Aurdal er afhængig af Spirillenbanen. Skogene kan bringes til langt bedre afkastning end hvad nu er tilfældet, men betingelsen herfor er først og fremst, at alt skogens virke kan udnyttes og give en rimelig afkastning.

I forbindelse med foranførte skal nævnes en ny industri, som har skudt vækst i Sverige, og som passer for skogdistrikter med gode kommunikationer, nemlig trædestillationsfabriker. Disse fabriker udnytter grene og trærodde og laver heraf trækul, samtidig fremkommer værdifulde biprodukter, som tjære, sprit m. v. Der erindres om, at naaletræets grene og rod tilsammen udgjør 15—25 % af træets vedmasse. Komiteen beder bemærket, at denne industri kun nævnes som en mulighed, som bør kunne realiseres, hvis den forøvrigt vil vise sig lønnende i vort land.

¹⁾ I disse 50 000 ton er medregnet specielle dimensioner, som furupæler og spirer. Saadant virke kan nu vanskelig flodes i Aadalselven af forskellige grunde. I alle tommerogaver er intet hensyn taget til det tommer, som slaaes tilvands nedenfor Hvalshængslet.

²⁾ Som eksempel kan nævnes, at «Vasfaret», et dalføre mellem Hedalen og Hallingdal har saameget skogsaffald, at dette dalføre nu antagelig kunde forsyne en fabrik for brunnmasse med trævirke i flere aar.

J. Udtalelser fra interesserede udenom Aadalen og Søndre Aurdal.

Komiteen tillader sig at henvise til følgende udtalelser:

Udtalelse fra Nordre Aurdals herredsstyre, bilag 1	side 29
— » Østre Slidre — » 2	29
— » Vestre Slidre — » 3	30
— » Vang — » 4	30
— » Valdres skogeierforening (der omfatter Nordre Aurdal, Østre og Vestre Slidre og Vang) bilag 5	30
— » skogforvalteren i Valdres forvaltningsomraade, bilag 6	31
— » Kristians amtsskogselskab, bilag 7	31
— » Buskeruds amtsskogselskab, bilag 8	32
— » Randsfjorddistriktets skogeierforening, bilag 9	33

D. Spirillens regulering. Interesseforholdet.

1. Reguleringen.

Det var brugene langs Drammenselven, men særlig brugene mellem Hen og Honefos, som fik gennemført og som efter mange aars arbeide hermed endelig i 1903 fik stortingsbeslutning for anlagget.

Foruden at brugene skulde opnaa jævnere driftsvilkaar, var planen ogsaa at opnaa bedre fartsvilkaar for statsbanens dampskibe. Om man mente, at reguleringen kun skulde sikre seilleden fra Spirillen og op til Sørum, eller om ogsaa Aadalselven skulde bli bedre farbar er noget uklart. Herom maatte det dengang været misforstaelser, og nu er der strid.

Dog viser det sig nu efter 4 sommers erfaring, at brugene kun kan faa fuld nytte af reguleringen ved altid at holde magasinet fyldt — særlig i høsttiden. Skal dampskibene derimod udnytte magasinet mest muligt, saa vil brugene ikke faa nogen væsentlig nytte af reguleringen.

Dampskibstrafiken paa Aadalselven vil bli slet hvorledes end magasinet disponeres; men tapping forlænger naturligvis fartstiden noget, og det er haardt for distriktet at give afkald paa en fordel her; ét skridt tilbage kan man ikke gaa.

Paa den anden side er imidlertid interesserne overveiende i udnyttelsen af reguleringen til brugsdriften.

Lad jernbanen løse knuden, anden udvei er der ikke.

2. Interesseforholdet er:

a. Kommunikationerne.

Reguleringen vil kunne opfylde den sikre forudsætning, som anførtes til dens fordel under reguleringssagen, at dampskibsfarten i Bægnaelven op til Sørum blir betydelig bedret.

b. Træmasseindustrien.

Dette vasdrag har mange træmassefabriker, som gir et væsentlig tilskud til den sørt, som gaar over Drammen. Som bekjendt er Drammen verdens største udskibningssted for træmasse. Disse fabrikers trivsel er af megen betydning. Kan driftsvilkaarene

bedres og produktionen øges vil fabrikkernes indflydelse paa verdensmarkedet end mere regnes med. Usikre driftsvilkaar er en ulykke¹⁾.

c. Skogdistrikterne.

Det er af største interesse for skogdistrikterne, at fabrikkene arbejder under jævne, sikre forhold og opnaar størst mulig produktion, og at produktionen ikke fuldstændig er afhængig af aarstiden og veiret. Alle distrikter, som leverer tommer i Drammensvasdraget, er her interesserede. Se Randsfjorddistriktets skogeierforenings udtalelse (bilag 9).

d. Statsbanerne

vil sikres altid gode trafikindtægter under en øget produktion af tremasse. Under reguleringssagen blev der angivet, at Drammen-Randsfjordbanens aarlige indtægter skulde øges med kr. 37 700,00 (se Tilleg til indst. S VI 1902/03 side 5).

e. Samfundsinteresser.

For arbejderforholdene spiller en jævn drift stor rolle i disse af fabrikkernes ve og vel saa afhængige distrikter. Arbejderforholdene behandles forøvrigt senere.

Men ogsaa de kommuner, hvor fabrikkene er beliggende, er stærkt interesserede i disses trivsel, ikke alene i skatteindtægter og en fastboende solid arbejderstand, men ogsaa med den risiko for oie, som det indebarer for en kommune at have mange fabriker, som ikke blomstrer.

Idetheletaget: naar et distrikts næringsveie blomstrer, faar hele samfundet godt af det.

E. Arbejderforholdene.

1. Skogsarbeiderne.

Det er mange mennesker, som lever af skogen, ja i enkelte distrikter, som i Aadalen og Søndre Aurdal, er det omtrent udelukkende skogen, som alt dreier sig om. Gode afsætningsvilkaar for skogeierne betyder derfor meget arbeide og øget fortjeneste for skogsarbeiderne, medens et indskrænket marked ogsaa kan betyde arbejdsløshed. Paa grund af vandmangelen iaar f. eks. maa saaledes al skogsdrift indskrænkes, hvor man kan indskrænke, og mange arbeidere maa søge andet arbeide og for de flestes vedkommende da til langt mindre løn. Det jævne, sikre skogsarbeide er afhængig af fabrikkernes jævne og sikre produktion i hele Drammensvasdraget.

I Aadalen og Søndre Aurdal er skogsarbeidet fremdeles et sæsonarbeide. Om høsten og vinteren rækker ikke de fastboende arbeidere paa langt nær at udføre det nødvendige. Derfor maa disse distrikter søge fremmed hjælp den tid af aaret. Hvis blot Aadalen og Søndre Aurdal kunde skaffe alle arbeiderne, som tiltrænges om vinteren, beskæftigelse ogsaa om sommeren og saaledes væsentlig faa fastboende arbeidere knyttet til skogbruget, vilde dette være til gavn for distriktet.

Et moderne skogsbrugs krav er imidlertid netop at have faste arbeidere sommer og vinter. Der hvor skogkulturen er trængt ind, er nemlig sommeren ogsaa den travle tid i skogen, med oprenskningslugster, affaldshugst og kulturarbeider.

¹⁾ Der kan reises spørgsmaal om, hvorvidt skogene i Drammensdistriktet kan holde fabrikkene med tommer under en udvidet drift. For hele Drammensvasdraget faar dette staa hen; men er der neppe nogen fare forhaanden. Dog skal fremhæves, at Bergensbanen kan bringe meget tommer til fabrikkene og skaffe nyt opland. Nogen fare for tommermangel her ansees under almindelige konjunkturer for udelukket.

Jernbanen vil, som i et tidligere afsnit paavist, sætte Aadalen og Søndre Aurdal istand til at høve sit skogbrug, og arbejderforholdene her vil helt kunne forandres, til gavn baade for arbejder, arbejdsgiver og kommune.

2. Brugsarbejderne.

Om brugsarbejdernes interesse af jernbaneanlægget henvises til Tillæg til indst. S VI 1902/03 side 5, hvor er indtaget en henstilling fra arbejderne ved brugene langs Aadalselven om fremme af Spirillens regulering. Ligeledes er indtaget en henvendelse fra Honefos bystyre om samme sag. Under reguleringsdebatten i stortinget i 1903 fremholdtes da ogsaa arbejdernes interesser, og at disse maatte være en medvirkende aarsag til, at staten burde støtte reguleringsanlægget.

Der henvises herom til stortingstidende 1902—1903 side 1311—1331.

Statsraad Løvland udtalte bl. a. (side 1315): « — — — Det er et moment, minoriteten lægger megen vægt paa, og som jeg tilkægger stor betydning, det er de forøgede arbejds lønninger, som en forventet større drift kunde medføre. — — — »

A. I. b. Hansen (side 1322): « — — — For mig staar det saaledes, at det er en overordentlig store interesser, som fra disse arbejderes side er knyttet til reguleringssspørgsmaalet og til den deraf flydende forøgede produktion for brugene og den deraf igjen flydende større betryggelse og sikkerhed for arbeide for de ved brugene beskæftigede arbejdere. — — — »

Aas (side 1326): « — — — Det viser sig altsaa efter de tal, som indeholdes i forelægget, at statens interesser i dette foretagende ikke er de mindste, lige saa vel som arbejdernes interesser i foretagendet heller ikke horer til de mindste. Det er fremhævet, at arbejderne vil faa en forøget fortjeneste af ca. kr. 60 000,00 — — — »

Hermansen (side 1326): « — — — Saaledes som forholdene er der nu, er det næsten umuligt. Jeg fik for nogen dage siden meddelelse fra et brug deroppe, hvor der drives med 21 stene, at der for øieblikket bare er to igang. Da kan man tænke sig, hvorledes arbejdsforholdene der er, saa jeg haaber, at denne forsamling omtrent enstemmig vedtager denne indstilling. — — — »

Engen (side 1332): « — — — Og jeg har det haab, efter den vending sagen har taget, at det nu vil ske, hvad der her for arbejderne er det største, at arbeidet maa komme til udførelse. — — — »

Det samme, som dengang fremholdtes, kan anfores nu, da det gjaelder udnyttelsen af reguleringen.

F. Distriktets vandkraft og fremtidige industri.

I. Distriktets vandkraft.

Efter anvisning fra kanalvæsenet henvendte komiteen sig i 1907 til herr ingeniør Kinck, som afgav saadan betænkning over vasdragets vandkraftsforholde:

«Bagna er det midtre af de tre hovedvasdrag, der tilsammen danner Drammensvasdraget.

Den har sit udspring paa Filefjeld, løber igjennem Valdres ud i Spirillen. Fra udløbet af Spirillen til den ved Honefos forener sig med Randsfjordselven gaar den under navn af Aadalselven. Den har en sandet længde af ca. 180 km., hvoraf ca. 120 km. falder ovenfor Spirillen. Nedslagsdistriktet er ca. 5 113 km.².

Ved Hen st. i Aadalselven har statens kanalvæsen siden 1888 daglige vandstandsobservationer med dertil hørende vandmassemålinger. Nedslagsdistriktet er hertil 4921 km.².

Ved kanalvæsenets velvilje har jeg ved de hydrologiske beregninger faaet adgang

til at benytte de i disse aar gjorte observationer. Der foretages ogsaa vandstandsobservationer i ovre ende af Spirillen, men da disse ikke er observeret gennem saa lang aarrække, har jeg foretrukket at benytte maalingerne ved Hen. I disse beregninger er da indført den regulerende indflydelse, som Spirillen nu udøver paa den nedentorliggende del af vasdraget. I beregningerne er ogsaa medtaget den indflydelse en eventuel regulering af vasdraget vilde have paa driftsvandføringen. Der er da baade regnet med en mindre regulering, der muligens kan ventes udført inden en nogenlunde nær fremtid, og en anden fuldkomnere, hvor ogsaa fjeldvandene er medtaget. Denne vil ogsaa sandsynligvis med tiden blive udført.

Den her omlandlede strækning af Bagna mellem Strandefjord og Spirillen er ca. 60 km. lang.

Strandefjord ligger ca. 360 m. over havet og Spirillen ca. 150 m. Det samlede fald bliver altsaa ca. 210 m.

De paa denne strækning værende fosser eller større stryk staar opsat i den nedenfor opførte sammenstilling. Faldene udgjør tilsammen ca. 74. Elvens samlede fald mellem disse fosse udgjør altsaa ca. 136 m. Jevnt fordelt blir dette et fald af $\frac{1}{11}$, men da de nederste 20 km. har lidet fald, kan man formodentlig gaa ud fra, at de ovre 40 km. har et fald paa 125 m., eller gennemsnitlig $\frac{1}{320}$.

Forudsættes at de tekniske og juridiske eller økonomiske muligheder er tilstede, forat de mindre fald, der ikke kan nyttiggjøres selvstændig, kan udbygges sammen med andre, samt at 20 % af elvens øvrige fald ogsaa kan nyttiggjøres, saa faar man, at tilsammen 99 m. (eller afrundet 100 m.) kan udbygges.

Strandefjord har et nedslagsdistrikt af 1860 km.². Den minimale vintervandføring er her ca. 3,8 m.³ pr. sek., men en udbygning under de nuværende forhold vilde formodentlig ske for 5,7 m. pr. sek. Man vilde da i gennemsnit, ca. 65 % af pr. aar, maatte gaa med noget indskrænket drift. Ved en regulering af de ovenfor nævnte magasiner vil man kunne gjøre regning paa en minimal driftsvandføring af 18 m.³ pr. sek. Disse vandføringer gjælder Faselfos og Strandefos.

Fossefald i Bagna fra Strandefjord til Spirillen opstillet i en tabel.

Vandfald.	1)	2)	3)	4)	M.	1)	2)	3)	4)
	Q Min.	Q Drift.	Q Reg.	Q F.reg.	Faldhoide	Hk.	Hk.	Hk.	Hk.
Faselfos	3,8	5,7	18		25,1	950	1 420	4 500	4 500
Strandefos	"	"	"		8,7	330	490	1 560	1 560
Aaskjerfos	5,5	8,2	22	29	3,7	210	310	810	1 070
Roinyrfos	"	"	"		1,1	75	115	300	400
Skarhofos	"	"	"		1,9	105	155	410	550
Storebrofos	6,2	9,4	23	30	14,5	900	1 360	3 330	4 350
Sparkvikfos	"	"	"	"	1,5	90	140	340	450
Kobbervikfos	"	"	"	"	5,1	315	480	1 170	1 530
Angunstokfos	6,7	10,0	24	31	0,6	40	60	140	185
Eidsfos	"	"	"	"	8,2	550	820	1 950	2 510
Kværnhusfos	"	"	"	"	1,1	90	140	335	430
Rundhaugfos	"	"	"	"	0,9	60	90	215	280
Lerfos	"	"	"	"	0,8	50	80	190	245
Samlet paa hele elvestrækningen udenfor de ovennævnte fald	5,5	8,3	22	30	25,2	1 370	2 070	5 500	7 500
Tilsammen					99,0	5 135	7 670	20 750	26 560

De nederste summer i tabellen angiver det maximum, der kan faaes ved en fuldstandig udnyttelse af faldene mellem Strandefjord og Spirillen, eftersom der gaaes ud fra 1) nuværende minimale vandføring, 2) den vandføring, som der sandsynligvis vilde udbygges efter under de nuværende forholde, 3) ved en regulering af de større sjøer i vasdraget ovenfor Strandefjord og 4) ved en fuldstændig regulering af vasdraget.

Bivasdrag.

Taget i rækkefølge ovenfra er de vigtigste af disse:

1. Tisleia eller som den nederst heter Aabjora.

Her har jeg ladet foretage opmåling af hoiden, og viste faldet sig mellem Olsjøen og udlobet i Bagna at være 400 m.; nedslagsdistriktet ved udlobet af Olsjøen er ca. 860 km.². Den minimale vandføring kan sættes til 1,7 m.³ pr. sek. Den vandføring, som det kunde tænkes at udbygge for under de nuværende forholde, 2,5 m.³ pr. sek. Ved regulering af vasdraget vil der opnaaes ca. 7 m.³ pr. sek. Antages at 360 m. af faldet med fordel kan nyttiggjøres, saa faaes her henholdsvis 6 100 hk., 9 000 hk. og 25 000 hk.

2. Reinaelven, ogsaa fra hoire (vestre) side og løber i Bagna nogle km. ovenfor Storebrøfos.

Nedslagsdistriktet, 52 km.², kan ved regulering antagelig yde nogle hundrede hk.

3. Holera kommer fra vest. Nedslagsdistrikt ca. 184 km.². Kan formodentlig ved nogen regulering, hvilket det her sandsynligvis er nogen anledning til, yde henimod et par tusen hk.
4. Muggedølen kommer fra vest. Nedslagsdistrikt 73 km.², kan ikke paaregnes at yde mere end et par hundrede hk.
5. Buvaselven kommer fra øst. Nedslagsdistrikt 67 km.². Kan formodentlig yde et par hundrede hk.
6. Torsjøelven kommer fra øst. Nedslagsdistrikt 89 km.². Fald fra Torsjøen 30 m., kan antagelig yde 150 hk.
7. Urula løber ud i nordre ende af Spirillen. Den kommer fra vest og har nedslagsdistrikt 642 km.².

Der er her endel anledning til regulering. Driftsvandføringen kan nu antagelig sættes til 2 m.³ pr. sek., men kan denne ved regulering antagelig komme op i det dobbelte. Paa kanaldirektorens vasdragskart er antydnet et vandfald i den nedre del, men ikke hoiden af dette. Formodentlig kan man i den nedre del af vasdraget gjøre regning paa indtil 2 000 hk. Dette er dog mere en gjetning, da jeg ikke paa noget sted har kunnet faa oplysninger over faldenes størrelse, men ser der efter de gamle aamtskarter ud til at være endel fald. Længere oppe i Audøla eller i Fosbrøtta er der formodentlig mere kraft; men dette vil blive 1½ à 2 mile ovenfor udlobet i Spirillen.

8. Bjønvigelven, der løber ud i Spirillen fra øst. Denne har ved udlobet af Bjønvaand et nedslagsdistrikt paa ca. 36 km.². Da dette vasdrag ser ud til at have gode reguleringsmuligheder, kan man her ved regulering gjøre regning paa en vandføring af 0,5 m.³ pr. sek. Faldet er 72 m., hvoraf ialfald 60 kan nyttiggjøres. Her skulde altsaa faaes ca. 300 hk.

Bielvene antages saaledes, naar Tisleia heri ikke medregnes, tilsammen ved regulering at kunne yde ca. 3 000 hk.

Paa den nævnte strækning af vasdraget Bagna skulde man ved fuldstændig regulering kunne erholde ca. 54 000 hk. Delvis reguleret ca. 48 000 hk. og ureguleret ca. 18 000 hk., naar man regner driften kan taale indskrænkninger i nogle uger om vinteren.»

Elven Somna, en mindre elv med afløb fra Samsjøen, ca. 12 km. fra Hen, har flere fossefald. Denne er udeglemt af ingeniør Kinck.

2. Fremtidig industri.

Som det sees, er der megen unyttet vandkraft. Naar denne vil bli helt udnyttet er umuligt at forudsige.

Dog skulde man tro, at den vandkraft, som let kan overføres ned til Spirillen, kan udnyttes, naar Spirillenbanen er bygget.

Bjornvig elven løber saaledes i Spirillen med fossefaldene nær fjorden.

Et betydeligt vandfald i Urula elv ligger kun ca. 3 km. fra Spirillen.

Udelukket er vel heller ikke kraftoverføringsanlæg fra fossefaldene længere op i Urula og Aurdala elvene.

Bavas elven og Torsjøelven kommer i Begnaelven mellem Næs og Sorua.

G. Kravet om en jernbane fra Hen til Spirillen.

1. Sammenligning mellem Aadalen og Søndre Aurdal og nabodalforene.

Naar man sammenligner med, hvad andre dalfore over østlandet har opnaaet i jernbaner, skulde man tro, at dette distrikt burde have berettiget krav paa at bli tilgodeset med denne korte banestump. Det maa medgives at være et beskedent krav.

For kun at nævne nabadistrikterne:

Op til sydenden af Randsfjord blev banen bevilget i 1866. Randsfjorddistriktet kom derpaa ved bevilgning i 1894 i forbindelse med nordbanen fra Roikenvik.

I 1899 blev Valdresbanen (rigtignok privatbane) lagt om nordenden af Randsfjord. Bergensbanelinien gaar om sydenden af Randsfjord. Der blir altsaa jernbane paa begge sider af Randselven, hvis Hen—Randsfjord opretholdes, og Randsfjorddistriktet faar ialt 4 jernbaneforbindelser.

Op til sydenden af Krøderen blev banen bevilget i 1869, og nu skjærer Bergensbanen ned ved nordenden af Krøderen og op gennem hele Hallingdal.

I Sogudalen fik man ogsaa godt af Bergensbanen.

I vort eget dalfore har nordre Valdres sin jernbaneforbindelse (privatbane) medens det betydelige distrikt mellem nordre Valdres og Hen intet andet har end en slet dampskibsforbindelse til Sorua. En dampskibsforbindelse, som vi rigtignok fik kun ved at tage endel aktier i Randsfjordbanen.

2. Distriktsbidraget, som tilbydes.

I oberst Gregersens udredning side 13 er undersøgelseschefens overslag af 1901 lagt til grund. Rentabilitetsberegningen paa side 24 grunder sig paa denne anleggssum.

Paa komiteens henvendelse i januar d. a. om denne anleggssum ansaaes tilstrækkelig, modtog komiteen med arbejdsdepartementets skrivelser af 30. januar og 27. februar d. a., bilagt med ekstraktudskrift af skrivelse fra jernbanestyrelsen til arbejdsdepartementet dat. 21. febr. d. a. og gjenpart af skrivelse fra chefen for jernbaneundersøgelserne til styrelsen for statsbanerne dat. 4. februar d. a., meddelelse om, at der vil tiltrænges kr. 1 270 200,00 til anlegget under forudsætning af at 20,5 kg. skinner vælges og kr. 1 315 200,00 om 25 kg. skinner vælges.

Komiteen har fundet at burde give et fast tilbud om distriktsbidrag. Paa mundtlig forespørgsel i arbejdsdepartementet for bidragstegning sattes igang, udtalte nemlig da-

«At de interesserede herreds- og bykommuner i forening, efter saadan fordeling
«som de selv maatte blive enige om, overtager at udrede et konstantbidrag af kr. 68 740,00
«— seksti otte tusinde syv hundrede og firti kroner —,

«samt ligeledes overtager alle udgifter af enhver art ved erhvervelse af bebygget
«eller ubebygget grund til anlegget, deri indbefattet erstatning for grund af sidelinjer,
«sideskjæringer, stationer, oplagstomter, grustag, stenbrud m. v. og for al anden jord-
«skade og ulempe, som foranlediges ved anlegget og jernbanens drift, samt derhos ud-
«gifter ved gjærdelhold langs linien efter vedkommende regjeringsdepartements nærmere
«bestemmelse og derhos overtager at dække mulige overskridelser paa de nævnte ud-
«gifter til grund og gjærde m. v.

3. «Amtmanden anmodes at paase, at der for de i post 2 omhandlede forpligtelser af ved-
«kommende fattes gyldige beslutninger, og bemyndiges til derefter paa amtskommunens
«vegne at afgive til departementet for de offentlige arbejder bindende vedtagelser over-
«ensstemmende med amtstingets ovenstaaende beslutning. Angaaende omfanget og for-
«staaelsen af de ved denne paadragne forpligtelser skal nævnte departements afgjorelse
«være bindende for amtskommunen.
4. «Saafernt det foreliggende overslag med 20,5 kg.s skinner lægges til grund for stortin-
«gets beslutning, efter hvilket overslag banens ankeg er beregnet at koste kr. 1 270 200,00,
«bliver distriktets pengebidrag at formindske med 20 pct. af kr. 45 000,00 eller med
«kr. 9 000,00, der skal komme de bidragsydende tilgode i forhold til, hvad enhver
«har ydet.»

Til amtskommunen har atter følgende bevilget bidrag:

Aadalen	til omkostninger paa grund og gjærde m. v.	kr. 60 160,00	+ 2/3 overskridelse
Søndre Aurdal	—	—	» 29 140,00 + 1/3 —
Brugene fra Hen til og med Honefos	—»—	—	» 30 000,00

			tilsammen kr. 119 300,00 + 1/1 overskridelse

og af pengebidraget stort	kr. 68 740,00
er bevilget: Drammen	kr. 35 000,00
Honefos	» 15 000,00
Aadalen	» 2 540,00
Søndre Aurdal	» 1 200,00

	» 53 740,00

	rest kr. 15 000,00

Grunden til, at disse kr. 15 000,00 endnu ikke er bevilget er, at komiteens forslag
til de interesserede om fordeling af bidraget ikke i sin helhed blev befulgt, idet Honefos
bevilget kr. 15 000,00, istedetfor kr. 30 000,00 som af komiteen foreslaaet.

Disse manglende kr. 15 000,00 agter komiteen at søge hos Kristians amt, men
kan ikke bli behandlet der før til først afholdendes ordinære amtsting i marts 1909.

Hvertfald skal disse manglende kr. 15 000,00 bli tilveiebragt paa behørig maade,
enten det nu blir Kristians amt som bevilger pengene, eller om de maa søges andetsteds.

Som der vil sees er der sat tidsbegrænsning, dette fordi komiteen ikke havde haab
om at opnaa forhaandsbevilgninger med ubegrænset tidsfrist hos fremmede kommuner.

Foruden dette tilbudte bidrag paa 20 % af anlæggets kostende
agter komiteen at søge skaffet tilveie yderligere

kr. 50 000,00

— femti tusinde kroner — som «pengebidrag», med indbetalingsvilkkaar
for disse (i 20 halvaarlige terminer).



Komiteen antager med saa stor bestemthed, at beløbet vil skaffes blandt privatfolk inden Aadalen og Søndre Aurdal og garanteres af Aadalens og Søndre Aurdals kommuner gennem hvilke indbetalingen forøvrigt maatte ske, at den eventuelle beslutning om banens anlæg kan gjøres afhængig af, at det nævnte beløb tilbydes udenom de ordinære 20 %.

H. Spirillenbanen. Hvorfor er statsbane berettiget?

1. Historisk betragtning.

Det har været et gammelt krav og ogsaa et gammelt led i planen for vort lands jernbanebygning, at Valdresdalføret engang maatte faa en statsbane; at linjen blev at lægge fra Hen og opover Aadalen raadet der oprindeligt ingen meningsforskjel om.

Men Valdres har endnu ingen statsbane faaet.

Den linjeretning, som Valdresbanen fik, havde kanske ikke seiret i konkurrencen om en statsbane? I hvertfald var Aadalslinjen ontrent udelukket af konkurrencen om privatbane, fordi Kristians amt og de nordre herreder i Valdres nægtet at yde bidrag til denne linje.

Man opnaaede altsaa at faa en jernbaneforbindelse til Valdres, som delvis tilfredsstillende den del af Valdres, som fik godt af den, en forbindelse hvorom afgjort havde blit udsat endel aar, saafremt privatbane ikke var tilbudt. Men, om nu denne konkurrence mellem linjerne og kravet om det snarlige afgjort medførte privatbane for øvre Valdres, og at staten dermed sparede penge, kan det ikke indsees, hvorfor ogsaa Hen—Spirillenbanen bør anlægges som privatbane, tværtimod. (Se St.medd. no. 18 for 1898/99 side 19—20 og St.prp. no. 71 for 1898/99 side 15 og 16).

I St.prp. no. 71 for 1898/99 side 64 og 65 er som bilag indtaget en udtalelse fra afdelingscheferne i 2det trafikdistrikt i skrivelse dat. 24de december 1898, hvor Bægnalinjen anbefales fremfor Tonsaaslinjen, og hvor afdelingscheferne desuden behandler spørgsmaalet om bygning af en bane fra Hen til Kongsstrømmen.

De deri anførte grunde for, at Spirillenbanen ikke maatte ansees berettiget som statsbane, fordi banen vilde bli kostbar at drive, og ikke vilde gavne distriktet i større udstrækning, antages ikke at være nødvendig saerskilt at imodegaa. Nærværende skrift indeholder forhaabentlig mere end tilstrækkelig oplysninger om, at det modsatte er tilfældet nu i aaret 1908.

Chefen for jernbaneundersøgelserne udtaler forøvrigt i sin indberetning af 16. november 1901, at linjen Hen—Spirillen vil kunne bygges billigt, og — indlemmet under den ældre drift — ogsaa trafikeres billigt. Forøvrigt henvises til indberetningen.

2. Blir Spirillenbanen en lokalbane eller fortsættelsen af en hovedlinje? Spirillenbanens forhold til landets jernbanenet.

Drammen—Henbanens naturlige forlængelse gaar til Spirillen. Hen—Spirillenbanen trafikeres i direkte tilknytning til Drammen—Henbanen blir en del af denne hovedlinje. I saafald er statsbane en selvfølge. Maaske den endog burde kunne regnes blandt de baner, hvorfor der kun fordres 15 % i distriktsbidrag! Partiet Hen—Randsfjord forudsat ombygget vil formentlig ikke, naar Bergensbanen blir aabnet mellem Honefoss og Roa, være hindrende for at Spirillenbanen trafikeres i direkte samtrafik mellem Drammen—Hen. Endelig af passagertogene kunde kanske i tilfælde arrangeres.

Skal Hen—Spirillenbanen trafikeres som egen bane, blir den en lokalbane, men en lokalbane, som omfatter forholdsvis meget store samfundsinteresser. Der henvises til nærværende udredning og til de før nævnte bilage, samt til Buskeruds amtskommunes forstærkede 2. komitees indstilling i sag om bevilgning af bidrag til en bredsporet jernbane fra Hen til Spirillen, bilag 10.

Forøvrigt vil Hen—Spirillenbanen knytte forbindelse til Landets jernbanenet, gennem Randsfjordbanen og Bergensbanen, og til samtlige baner hvortil disse atter er knyttet.

Statsbane synes at være det eneste naturlige fra hvilken kant man end ser dette baneanlæg.

3. Statsbanernes nuværende forhold til distriktet.

Allerede i 1860-aarene dengang der bestemtes, at Hen—Sorum skulde trafikeres for Drammen—Randsfjordbanens regning, var man altsaa opmærksom paa, at Valdres og Aadalen burde have en bedre statsbaneforbindelse end den Hen som endestation skaffet dem. Denne statsbanernes trafikering har distriktet havt siden Randsfjordbanens aabning til Vikesund. Skulde der saa være nogen rimelighed i at forlange, at distriktet nu helt bør give afkald paa denne forbindelse og istedet bygge sig en privatbane med statstilskud op til Spirillen og derfra trafikere vasdraget nordover for privat regning?

J. Resumé over interesseområdet. Statens interesser i anlægget.

1. Aadalens og Søndre Aurdals kommunikationer.

- a. Indsparelse af veiombygning Hen—Finsand.
- b. Vei- og broprojekternes afhængighed af Spirillenbanen inden Aadalen — ogsaa seet i samtrafik med Valdres.
- c. Søndre Aurdal vil for den aller væsentligste del bli søgende til Spirillenbanen.
- d. Dampskibstrafiken paa Aadalselven hæves, og sikker fart i den isfrie aarstid faaes over Spirillen op til Næs og Sorum.
- e. Varetransporten og persontrafiken blir betydelig lettet og billigere ogsaa i vinteriden. Postbefordringen lettes. Thristrafiken har havt endel betydning for Søndre Aurdal, som kan gjenvindes.

2. Skogbruget i Aadalen og Valdres.

- a. Tommerets fremførsel gives fordele i, at dampskibstrafiken ophører paa Aadalselven, og i at stor tommerophobning, og som følge deraf sen fremførsel, undgaaes i Aadalselven, naar jernbanen tager endel af tommeret. Delvis fordel i direkte fragtomkostninger m. v. ved jernbanefragt. Besparelse i bundtonner. Betydningen af at have to transportveier. Afsetningsmarkedet udvides. Adgang til fremførsel af pæler og spærer.
- b. Udnyttelse af hugstaffald, lovskog og smaa rundlast. Intensivt skogbrug og skogkultur aabnes der adgang til i Aadalen og Søndre Aurdal. Arbejderforholdene bedres.

3. Udnyttelse af Spirillens regulering.

- a. Dampskibsfarten paa Aadalselven generer brugsdriften.
- b. Betydningen af jævn produktion paa brugene. Træmasseindustriens blomstring. Arbejdernes interesser. Skogbrugets interesser i Drammensdistriktet. Samfundsinteresserne.

4. Elvebrud.

Dette er ikke tidligere nævnt i nærværende fremstilling; men dampskibenes bolgeslag medfører endel skade paa elvelandene langs Aadalselven, som grundeierne gjerne vil undgaa.

5. Interesseområdet udenom Aadalen og Søndre Aurdal.

Bidragstegningen og de vedlagte bilage vidner herom.

6. Distriktets vandkraft i forbindelse med fremtidig industri.

7. Statens specielle interesser.

- a. Indsparelse paa Drammen—Randsfjordbanens udgifter, ved at dampskibstrafikken paa Aadalselven undgaaes.
- b. Sikrede gode trafikindtægter paa Drammen—Randsfjordbanen eller Bergensbanen, forsaavidt denne sidste tager endel af træmassetransporten.
- c. Egeninteresse i statsskogene i Valdres.
- d. Banens betydning i militær henseende.
- e. Ophjælp af et godt, udviklingsdygtigt distrikt.
- f. Ophjælp af en gammel turistrute.
- g. Ophjælp af distrikter udenom trafikområdet.

Hen—Spirillenbanen er 24,4 km. Naar en saa kort bane kan omfatte saa mange interesser, som foran belyst, skulde man ha grund til at paastaa, at statens interesser burde være tilstrækkelig til, at fyldestgjørende grund er tilstede for anlag af denne bane.

Ifølge foreliggende plan og overslag er banen beregnet at koste	kr. 1 315 200,00
Heraf bydes i distriktsbidrag tilsammen	313 040,00
Det beløb, som udkræves, blir saaledes	kr. 1 002 160,00

forsaavidt da det foreliggende overslag blir lagt til grund.

K. Tidspunktet for banens bygning.

Mange af de grunde, som synes at have været hindrende i 1902 for at dette baneanlæg ikke nod fremme, er nu ophævet.

Drammen—Henbanens ombygning er saaledes allerede under arbejde. Bergensbanen blir i nær fremtid færdig. Spirillens regulering har allerede i 3 paa 4de aar virket, og fornødne erfaringer er indvundet.

Distriktsbidragene er forhaabentlig ordnet i saadan form, at dette ikke kan være grund til afvisning. Om ordning i form eller beløb blir nødvendig, vil dette strax søges ordnet fra distriktets side.

I 1902 anførte arbejdsministeren, statsraad Løvland, (se stortingsdebatten angaaende regulering af Spirillen, St.tid. 1902—1903, side 1312, nederst), at der dengang ikke var anledning, med den stærke arbejdsdrift og de mange anlæg, som er besluttet, men ikke fuldført, til at optage nye jernbaneanlæg. Distriktet mente denne gang ogsaa i dette punkt at komme tilbage med sit krav til beleilig tid, naar de baneanlæg, som i de senere aar har været under arbejde, nær er færdige.

Havde distriktet i betids havt forhaandskjendskab til, at en plan for landets jernbanebygning i flere aar fremover skulde vedtages, vilde man jo have forsøgt at minde om sit jernbanekrav tidligere, endskjønt Spirillenbanen vel neppe kunde have faaet plads i planen alligevel til fortrængsel for nogen del af de anlæg, som bevilgedes; dertil er anlægget for lidet.

Men netop, at dette anlæg er lidet og vistnok allevegne er kjendt berettiget, og et anlæg som snart maa realiseres ogsaa af hensyn til de store økonomiske interesser, som afhænger af banen, sætter distriktet i den formening, at dette er en sag, som naarsomhelst maa kunne fremmes uafhængig af vedtagne stambaner og disses belastning af budgettet, saasnart et nogenlunde gunstigt tidspunkt for anlæggets udførelse melder sig.

Dette jernbaneprojekt maa kunne sees som en oieblikkelig paa-krævet omlægning og forbedring af et allerede i 40 aar bestaaende statsbanernes anlæg (dampskibsfarten paa Aadalselven) og fremmes strax uafhængig af planen.

Komiteen forudsætter det særlig beleilig, om arbeidet med Spirillenbanen kunde paabegyndes som umiddelbar fortsættelse af arbeidet med Drammen—Henbanens ombygning, naar denne er tilendebragt. Men hvis stortingets beslutning om anlægget inden den tid ikke er fattet, falder det tilbudte bidrag væk, til skade for Aadalen og Søndre Aurdal.

I 1902 var der ogsaa samlet bidrag kr. 204 000,00, som dengang var ment at skulle udgjøre 20 % af anlæggets kostende. Tidsfristen var sat til 1904. Men arbeidet i 1902 frugtet intet.

Atter har man nu henvendt sig til myndighederne med samme sag, og tør man haabe denne gang ikke at bli skuffet med et fornyet afslag, men at seiren bringes hjem for de interesserede distrikter — om end sent.

Aadalen i november 1908.

Paa komiteens vegne

Harald Holte.

Bilag 1.

Fra
Nordre Aurdals formandskab,

I herredsstyremøde for Nordre Aurdal den 30te november d. a., hvor 18 af herredets 20 medlemmer af herredsstyret var tilstede, behandlede som sag 1 udtalelse om anlæg af jernbane fra Hen til Spirillen.

Hertil udtaler herredsstyret enstemmig:

«Nordre Aurdals herredsstyre tillader sig at paapege, at anlæg af en jernbane fra Hen til Spirillen vil bli til gavn for Nordre Aurdal i betragtning af den betydning en saadan bane vil faa for hele det skogproducerende Bægnadistrikt. Interesserne er nemlig fælles i hele vasdraget hvad angaar tommerets fremførsel og brugsdriften».

Nordre Aurdals formandskab 3die december 1908.

Rigtig afskrift bekræftes.

Th. Aaberg.

Bilag 2.*Udskrift*

af Østre Slidre herreds formandskabs forhandlingsprotokol.

Aar 1908 den 28de november holdtes af Østre Slidre herredsstyre, efter lovlig indkaldelse, møde i kommunestuen.

Fogden var underrettet om mødet.

Af distriktets 5 formænd og 15 repræsentanter var tilstede 4 formænd og 15 repræsentanter.

Følgende forhandlede:

Som sag nr. 2. Henstilling fra arbejdskomiteen for Hen—Spirilbanen om herredsstyrets udtalelse og mulig anbefaling af en jernbane fra Hen til Spirillen i Aadalen.

Enstemmig besluttet:

«Østre Slidre herredsstyrelse tillader sig at paapege, at anlegget af en jernbane fra Hen til Spirillen vil bli til gavn for Østre Slidre, specielt i betragtning af den betydning en saadan bane vil faa for hele det skogproducerende Bægnadistrikt. Interesserne er nemlig fælles i hele vasdraget, hvad angaar tommerets fremførsel og brugsdriften».

Rigtig afskrift bekræftes.

Østre Slidre formandskab 30te november 1908.

G. H. Skattebo,
ordfører.

Bilag 3.*Udskrift*

af Vestre Slidre herredsstyres forhandlingsprotokol.

Aar 1908 den 25de november holdtes møde af herredsstyret. Tilstede var 20 af herredets 24 formænd og repræsentanter.

Som sag 7. Behandlede en henstilling fra arbejdskomiteen for Hen—Spirilbanen om at fatte en udtalelse i anledning nævnte baneanlæg.

Enstemmig tilførtes protokollen saadan udtalelse:

«Vestre Slidre herredstyre vil udtale, at anlæg af en jernbane fra Hen til Spirillen vil bli til gavn for distriktet i betragtning af den betydning en saadan bane vil faa for hele det skogproducerende Bægnadalføre.

Herredsstyret vil derfor paa det bedste anbefale andragendet til statsmyndighedernes velvilje».

Rigtig udskrift bevidnes.

Vestre Slidre formandskab, 26/11—08.

A. Grundahl.

Bilag 4.*Udskrift*

af Vangs herreds formandskabs forhandlingsprotokol forsaavidt nedenstaaende sag angaar.

I lovgyldigt møde af Vangs herredstyre den 24. november 1908, hvor alle formændene og 10 repræsentanter — ialt 14 — var tilstede, blev som sag no. 1 tilført forhandlingsbogen.

Henstilling af oktober maaned d. a. fra arbejdskomiteen for Hen—Spirilbanen til herredsstyret om, at avgi udtalelse om den projekterede bane, vedlagt flere bilage.

I anledning denne sag fattedes saadan enstemmig udtalelse:

Vangs herredsstyre tillader sig at paapege, at anlæg af en jernbane fra Hen til Spirillen vil bli til gavn for Vang i betragtning af den betydning en saadan bane vil faa for hele det skogproducerende Bægnadistrikt. Interesserne er nemlig fælles i hele vasdraget, hvad angaar tømmerets fremførsel og brugsdriften.

Vangs formandskab den 25. november 1908.

Kristofer Kr. Lerhol.

Rigtig udskrift bevidnes.

Kristofer Kr. Lerhol.

Bilag 5.

Til

Arbejdskomiteen for Hen—Spirilbanen!

I anledning den ærede komitès anmodning til styret for Valdres skogeierforening om dets udtalelse til fordel for en jernbane fra Hen til Spirillen skal vi herved afgive følgende erklæring:

Da det er os bekjendt, at dampskibstrafikken er til stor hinder for en regelmæssig, hurtig og sikker flodning af tommeret fra Spirillen til Hen og desuden virker fordyrende for transporten — og da den omhandlede jernbane endvidere vil bevirke, at brugene kan benytte reguleringen af Spirillen efter eget forgodtbeholdende uden at komme i kollisjon med dampskibsfarten paa Aadalselven, saa er det klart, at bygningen af en jernbane Hen—Finnsand vil være til stor fordel for alle skogeiere efter hele Valdresvasdraget. Thi jo bedre og billigere kommunikationer og jo gunstigere driftsvilkaar for brug og fabrikker, des større priser for skog og tommer.

Af disse grunde vil styret for Valdres skogeierforening paa det aller bedste anbefale den projekterede jernbane Hen—Spirillen.

Vestre Slidre den 16. november 1908.

Ingevar Fosheim.

Gunnar Nordaker.

Bilag 6.

Fra
Skogforvalteren i Valdres.

Anmodet om udtalelse angaaende det projekterede jernbaneanlæg Hen—Finnsand af betydning m. h. t. skogtrafik i vedkommende ovenfor liggende distrikter. Lad mig tillade mig at anføre, at dette baneanlæg formentlig er meget paakrævet i nævnte henseende specielt paa grund af de nuværende vanskelige trafikforhold i elven mellem Spirillen og Hen med dens kombinerede dampskibs- og tommertrafik.

Til vedkommende nedslagsdistrikt eier det offentlige inden dette forvaltningsomraade (foruden almeningerne) af barskog et areal af ca. 36 15 hektar (36 150 maal).

Valdres skogforvaltning, Aurdal den 23. april 1908.

Edr. Bull.

Bilag 7.

Udtalelse vedtaget i møde af Kristians amts skogselskabs bestyrelse 19. november 1908.

Paa opfordring av arbejdskomiteen for Hen—Spirillbanen benytter amtskogselskapet anledningen til at fremholde, at en jernbane, bygget fra Hen—Spirillen, utvilsomt vil være av stor betydning for flere skogdistrikter inden Kristians amt, og da specielt for Valdres.

Ved denne bane maa man kunne opaa en sloifning av dampskibstrafikken paa Aadalselven mellem Spirillen og Hen, der altid har vist sig at volde fordyrelse af tommerets fremflotning.

Fra Øvre Valdres vil under de nuværende forholde tommeret ofte komme noget sent frem til fabrikerne efter Aadals—Drammensvasdraget, hvorfor en forbedring i flodningsforholdene, som nævnte jernbane utvilsomt vil medføre, vil være av betydning.

For Nedre Valdres—Søndre Aurdal herred vil man kanske ved det antydede jernbaneanlæg opaa anledning til avsætning av saadanne skogprodukter, der hittil har været ganske værdiløse, virkende som en hemske paa det mere og mere om sig gripende rationelle skogbrug.

Foruten en lettelse i transporten av skogprodukterne vil man ved nævnte bane, med derav følgende ophør av dampskibstrafiken efter Aadalselven, bedre kunne opnaa en tilfredsstillende regulering av vandføringen i Spirillen, og derav følgende regelmæssige driftsvand for de efter Bægna—Drammensvasdraget værende træforædlingsfabriker, der igjen vil frembringe større og bedre avsetningsforholde for skogbruget.

Paa grund af ovennævnte maa selskapet gi dette baneprojekt sin bedste anbefaling.

Kristians amts skogselskab, 20. november 1908.

J. P. Øksne,
bestyrelsens formand.

Bilag 8.

Udtalelse vedtaget i møde af Buskerud amts skogselskabs bestyrelse 11. sept. 1908:

Bestyrelsen i Buskeruds amts skogselskab

udtaler paa opfordring af Arbejdskomiteen for Hen-Spirilbanen sin tilslutning til den af komiteen hævdede paastand om, at en jernbane bygget fra Hen til Spirillen vil gavne skogbruget i Aadalen og Valdres i betragtelig grad.

Hvad specielt angaar skogens forstlige drift, er det af indgribende betydning, at kommunikationerne i et skogdistrikt er saadanne, at affald efter hugst, undertrykt smaaskog i naaletræbestand og lovskog efterhvert kan fremdrives til salg og bringe en liden fortjeneste. Førend denne rene skogpyntning med rimelighed kan foretages kan der neppe blive tale om gennemført bestandspleie. Men er først bestandspleien traadt ud i virkeligheden, vil en naturlig følge heraf være, at jordbundspleien rykker ind i skogbruget. Og tilsidst vil skogeierne, naar den produktive jord er underlagt kultur, lægge ny jord til landet ved at indvinde skogsmyr og sump ved tørlægning.

Moderne skogbrug med udnyttelse og forøgelse af værdierne er endnu hos os i sin vorden. Ser man hen til andre europæiske lande med gode kommunikationer, er skogbruget udviklet til en langt højere afkastning end her, og skogene repræsenterer en forholdsvis større værdi. Ogsaa i vort land er tiden nu inde til at optage dette arbejde der, hvor forholdene tillader dette, nu da trævirkets værdi sikrer den intensive drifts lønsomhed. Selv trærodde og kvist vil kunne udnyttes i trædestillationen; men ogsaa dette er afhængig af gode kommunikationer.

En intensiv skogdrift vil være gavulig ikke alene med hensyn paa landets økonomi, men ogsaa derved, at flere arbejdere vil skaffes virksomhed, idet skogbruget vil trænge faste arbejdere baade vinter og sommer.

Buskeruds amts skogselskab 12. september 1908.

Platou,
bestyrelsens formand.

Bilag 9.

Til
arbeidskomiteen for Hen—Spirilbanen.

Paa foranledning skal «Randsfjorddistriktets Skogeierforening»s styre ved undertegnede tillade sig at fremholde, at de til Randsfjorden stødende skogdistrikter maa antages at have betydelig interesse i baneanlægget: «Hen—Spirillen», idet adgang derved — efter ophor af dampskibstrafikken paa Aadalselven — vil aabnes for en tilfredsstillende udnyttelse af Spirillens regulering, der igjen faar indflydelse paa brugsdriften og afsetningsforholdene for skogbruget. Desuden er der særlige interesser tilstede for en del grænseeskog, der i tilfælde vil opnaa de samme fordele som skogene i Aadalen og Valdres.

Vi tillader os derfor at give jernbaneprojektet: «Hen—Spirillen» vor bedste anbefaling.

I styret for «Randsfjorddistriktets Skogeierforening» den 3die debr. 1908.

Nils Hornstien,
formand

Kr. Halmrast,
viceformand.

Bilag 10.

Sag no. 65. Bevilgning af bidrag til en bredsporet jernbane fra Hen til Finsand i Aadalen.

Indstilling fra den forstærkede 2den komite i sag no. 65.

Spørgsmaalet om bevilgning af distriktsbidrag til en jernbane fra Hen til Spirillen har flere gange været forelagt Buskeruds amtsting til afgjørelse. Sidste gang var i 1902.

Fra en nedsat jernbanekomite forelaa dengang andragende om et bidrag af amtet, stort kr. 60 000,00.

Dette andragende blev kun delvis imødekommet af amtstinget, som under 25de mars 1902 bevilgede kr. 45 000,00 til omhandlede oiemed paa betingelse, at beslutning om anlæggets iværksættelse var vedtaget af stortinget inden udgangen af 1904.

Da denne betingelse ikke blev opfyldt, er bevilgningen af 1902 bortfaldt.

For indeværende amtsting foreligger nyt andragende fra arbeidskomiteen for Hen—Spirilbanen om bevilgning af et amtsbidrag, stort kr. 75 000,00, til nævnte bane samt overtagelse af det samlede distriktsbidrag ligeoverfor staten, mod fuld refusion af de interesserede kommuner for alt ansvar udover det af amtskommunen bevilgede beløb.

Arbeidskomiteen gaar ud fra en anlægssum af kr. 1 315 200,00 — iberegnet udgifter til grund og gjærde — og et distriktsbidrag af 20 pct heraf eller kr. 263 040,00.

Dette beløb paaregnes dækket saaledes:

Buskeruds amt yder	kr.	75 000,00
Honefos by	»	30 000,00
Drammens by	»	35 000,00
samt Aadalen og Søndre Aurdal som udgifter til grund og gjærde	kr.	113 300,00
og som pengebidrag	»	3 740,00
	»	123 040,00
	Tils. kr.	263 040,00

hvorhos Aadalen og Søndre Aurdal for sit vedkommende tilkommer overskridelser paa eller fragaar besparelser i udgifter til grund og gjaerde m. v.

Amtmanden anser dette anlag berettiget og finder fuld grund for amtskommunen til at yde bidrag og foreslaar kr. 70 000,00 som passende.

Videre anbefaler han, at amtskommunen overtager det samlede distriktsbidrag ligeoverfor staten, overensstemmende med, hvad der udkræves, mod fuld refusion fra de interesserede kommuner for alt ansvar udover det af amtskommunen bevilgede beløb.

Endelig foreslaar amtmanden bevilgningen gjort betinget af, at fornoden stortingsbeslutning om anleggets udførelse er fattet, forinden Drammen—Henbanens ombygning til bredt spor er tilendebragt.

Komiteen er med amtmanden enig i, at amtskommunen her maa træde stottende til.

Komiteens flertal, 6 medlemmer, mener dog, at sterke grunde taler for at strække sig til et noget høiere bidrag end det af amtmanden foreslaede og finder, at andragendet bør imodekommes fuldt ud. Af disse grunde skal flertallet tillade sig at anføre:

Heromhandlede jernbaneprojekt har en langt klarere stilling nu end i 1902. Drammen—Henbanens ombygning til bredt spor er besluttet og paabegyndt, og man har faaet erfaring for, hvilken virkning Spirillens opdæmning har havt og har for dampskibsfarten paa Aadalselven, for tømmerskibsfarten og for magasinering af driftsvand til brugene.

Det har allerede vist sig, at opdæmningen er til stor nytte for brugenes jevne drift og derigjennem for arbeiderne og skogeierne. Opdæmningen har ogsaa været til nytte for dampskibstrafikken paa selve Spirillen op til Sorum. Derimod har den skadet dampskibsfarten paa Aadalselven, ligesom ogsaa tømmerskibsfarten og dampskibsfarten kommer i kollision der og gjensidig skader hinanden. Der er altsaa flere konkurrerende interesser, som skal hjælpes, og den ene maa altid skades, hvis den anden skal gavnnes.

Men den interesse, som skades mest, er dampskibsfarten, Aadalens vigtigste samfærdselsmiddel.

Disse fortvilede vanskeligheder, som først og fremst føles af Aadalen, men som ogsaa direkte og indirekte vedrører det hele amt, lar sig kun løse ved en jernbane til Spirillen.

Hertil kommer, at Aadalsbanen ogsaa i andre henseender er af betydelig interesse, ikke bare for vedkommende distrikt, men for amtet i det heletaget.

At samfærdselen lettes er til det almene bedste; at jordbrugsdistrikterne inden amtet kommer i lettere forbindelse med skogdistrikterne i Aadalen og Søndre Aurdal, som indfører store mængder hø, halm og mel, er til fælles fordel. Produktionen af tramasse i de nedenfor liggende brug vil stige som følge af en uhindret opdæmning. Drammen—Henbanen vil derved tilføres betydelig trafik, og den vil befries fra en tabbringende dampskibsfart paa Aadalselven.

Som en omstændighed, amtet ikke bør se bort fra, er, at hovedveien paa strækningen Hen—Finsand er en daarlig bygget grusvei, som ikke taaler tung gennemgangstrafik.

I henhold til denne begrundelse indstiller komiteens flertal paa et amtsbidrag, stort kr. 75 000,00, som efter de stiplede betalingsvilkkaar (20 halvvaarlige terminer) svarer til kr. 61 300,00 kontant.

Et mindretal i komiteen, Landfald, Bye og Reinton, er enig i ovenstaaende begrundelse, men finder, at denne er skeet fyldest ved en mindre bevilgning og forbeholder sig at stemme for amtmandens forslag.

Komiteens medlem, Frogner, slutter sig til flertallet under forventning om, at amtsamtet, naar tiden kommer, vil stille sig velvillig ligeoverfor et lignende andragende om bidrag til en Numedalsbane.

Under henvisning til ovenstaaende og til arbejdskomiteens velbegrundede andragende tillader komiteens flertal sig at indstille til amtstinget at fatte saadan

beslutning:

Amtmandens forslag bifaldes med den forandring, at det i post 2 nævnte kontantbidrag fra de interesserede herreds- og bykommuner nedsættes fra kr. 73 740,00 til kr. 68 740,00.

Drammen i den forstærkede veikomite, 21de marts 1908.

A. M. Omholt. *Axel Aubert.* *S. Reinton.* *Olof Landfald.*
O. Aaberg. *Hans Bye.* *M. H. Gunnerud.*
A. K. Frogner. *Ole A. Strøm.*

Ved foretagen endelig votering i stortinget den 24de marts 1908 blev komiteens indstilling enstemmig bifaldt.
