

Ettertrykk forbudt.

Indre Stambane Rogaland—Agder—Telemark

Utgitt av

Den Interkommunale Jernbanekomité
Rogaland og Telemark

PORSGRUNN
BIBLIOTEK

Dreyers Grafiske Anstalt, Stavanger.

Fra

Ettertrykk forbudt.

Den Interkommunale Jernbanekomiteé
Rogaland og Telemark.

Memorandum.

Indre Stambane.

Indre Stambane har vært undersøkt under ledelse av Generaldirektøren for Norges Statsbaner, og utstikning og beregning av linjen om Bjørnara er satt i gang. Dessuten undersøkes for tiden en linje fra Sinnes i Sirdalen om Ådneram, Bykle og Haslemo til Mo, samt en linje Bordsjø–Mo–Dalen og en linje Mo–Nesland–Høydalsmo med tilknytning over Seljord til Sørlandsbanen ved Bø eller Notodden.

Den nye bane, Ålgård–Bjørnara–Lunde, får en lengde av 281 km. På strekningen Stavanger–Bjørnara–Oslo blir Indre Stambane 489 km. I forhold til Sørlandsbanen blir den 110 km. kortere*), og reisetiden så vel som frakt og reiseutgifter blir tilsvarende redusert. Den kommer til å ligge 363 meter lavere enn Bergensbanen (se profiltegningen). Hvilken betydning dette har i trafikkmessig og driftsteknisk henseende, vil enhver sakkyndig forstå.

I de tidligere utsendte uttalelser av sakkyndige og fremstående menn er det gjort nærmere rede for Indre Stambanes betydning. Idet man henviser til disse uttalelser, skal man her nevne en del momenter, som fortjener almen oppmerksomhet.

Indre Stambane ligger bedre beskyttet enn Sørlandsbanen, hvis betydning for forsvaret er blitt vesentlig svekket ved at den er ført ned til Kristiansand og ved at Bjerkreimslinjen er blitt oppgitt. For forsvarets skyld må vi kreve å få Indre Stambane, uttaler militære autoriteter.

Sørlandsbanen erstatter ikke Indre Stambane. Denne har sine egne oppgaver å løse, som Sørlandsbanen ikke kan overta.

Denne innlandsbane lukker opp for de avstengte, ubrukte deler av 4 av landets fylker. Den åpner for store mengder av dyrkbar jord, for et stort antall gode gårdsbruk. Og ved dens hjelp blir det mulig å ta i bruk de veldige hittil unyttede beitestrekninger inne i landet.

Bjørnara og de ledige, verdifulle heiebeiter ligger 100 km. og mer i luftlinje fra Sørlandsbanen.

Mens det i Rogaland er mer enn nok vinterfôr til buskapen, er her mangel på sommerfôr. De stadig økende halmmengder og avfallet fra de store fiskerier og sildemel skaffer vinterfôr for en flerdobbelt besetning. Sauene kan dessuten gå ute og beite på lyngmarkene om vinteren. Men om som-

*) Etter senere undersøkelser blir Indre Stambane 261 km. og forkortelsen 130 km., se lengdeoppgaven side 9.

meren *må* dyrene sendes til heis for å finne føden der — og ikke bare for å finne føden, men *også* for å kunne holde seg sunne og friske. Særlig sauen er utsatt for innvoldssykdommer, som den befries for når den i heien kommer på stadig nytt beite.

I de heier som kan nås med de nåværende transportmidler, er det *ikke plass* for flere dyr. Det er allerede for trangt for de dyr som sendes dit nå, og det går ut over dyrenes sunnhet og *hindrer* i høy grad en økning av husdyrholdet.

Buskapen har hittil vært drevet til heis, eller den har vært transportert i bil. Bilene klarer dog ikke trafikken. Hjem fra heien blir beitedyrene fremdeles alltid drevet. Disse transportmåter tar sterkt på buskapen. Sauen taper således 2 kg. i kjøttvekt under drivingen fra heien. Regnet etter sauebestanden *før* krigen i Telemark, Agderfylkene og Rogaland blir det et årlig tap på 1,6 mill. kroner.

Jernbanen er særlig skikket til beitedyrtransport. Med Indre Stambane kan buskapen føres opp i de veldige beitestrekninger inne i landet som nå ligger *helt unyttet*. Det vil ikke ta mer enn *6 timer* med banen helt fra Jæren eller det østligste Telemark og opp til Bjørnarå, og frakten blir etter jernbanens oppgave *1 krone* for sau og tilsvarende for ku og hest.

Det fôr som nå årlig går til spille i de indre heiestrekninger, svarer til en høymengde av ca. 150.000 tonn. Det vil si atskillig *mer* enn Rogalands *samlede* høyproduksjon. Verdien herav beløper seg normalt til *11 mill.* kroner, som årlig går *tapt*. Ved utnyttelsen av dette fôr vil dessuten importen av utenlandsk kraftfôr kunne *reduseres*.

Det er i de indre heiestrekninger beiteplass for meget mer enn 1 mill. sauer. 1 mill. sauer og voksne lam å gjennomsnittlig 18 kg. utgjør 18 mill. kg. kjøtt produsert med minst mulig omkostninger, altså den beste og billigste kjøttmat på de manges bord. En sau med lam *fordobler* kjøttvekten i de 3–3½ måneder på heiebeitet. Sauen er fjellets dyr fremfor noe annet husdyr.

Ullen av disse dyr utgjør mer enn landets samlede ullimport. Normalt importeres ull for ca. 4 mill. kroner årlig. Alene den *økede* produksjon av kjøtt, ull og huder i Indre Stambanes nye beitestrekninger er av fagfolk lavt regnet anslått til 17,5 mill. kroner *årlig*.

Sauetallet kan ikke økes uten at det skaffes adgang til nye heiebeiter. Slike beiter har vi nok av inne i landet. Hvorfor ikke åpne opp for disse *nasjonale verdier*? Det vil være finansielt riktig.

For saubeite betales det vanlig 2–3 kroner pr. dyr, en ubetydelig utgift i forhold til vinningen. For eierne av saubeitet er det imidlertid en velkommen inntekt, som for 1 mill. sauer vil beløpe seg til 2–3 mill. kroner om året. En stor del av de heiebeiter det her gjelder, tilhører forøvrig staten, som således vil få en ny inntektskilde.

Når disse heiestrekninger er tatt i bruk og beitedyrtrafikken med banen

er kommet i gang, vil det såvel om våren som om høsten bli *store transporter* av levende dyr med Indre Stambane. Hertil kommer så de økede transporter av *ferdig slakt*.

Utnyttelsen av heiebeitene vil sette bøndene i stand til med langt større økonomisk kraft å ta fatt på *nyrydningen* av 800.000 mål av den verdifulle dyrkningsjord bare i Rogaland. Hertil kommer udyrket verdifull jord i Agderfylkene og Telemark. Indre Stambane vil få *ennå større* betydning for landets oppdyrking enn Sørlandsbanen.

Også i de indre fjelltrakter er det store mengder av fortrinlig dyrkningsjord, som bare venter på *tidsmessige* kommunikasjoner for å bli til aker og eng med hus og hjem og levevei for *mange* mennesker. Her er bl. a. flere hundre nedlagte gårdsbruk, som vil bli tatt opp igjen når stambanen er bygd. Det vil kunne bli slutt på avfolkningen av fjellbygdene.

Det er i Indre Stambanes distrikter også *malmforekomster* og betingelser for *industri* av forskjellig slags, og mer enn nok av drivkraft til de største industrielle bedrifter. De 4 sørligste fylkene har vannkraft nok for *hele* landets behov.

Som transportvei for Telemarks og Østlandets skogdistrikter får Indre Stambane den største betydning. Stambanen *skaper* bedre driftsmuligheter for *skogen*. Særlig blir den til opphjørp for skogen i Vest-Telemark, som nå *ikke kan* drives rasjonelt, fordi transportbetingelsene mangler.

Innlandsbanen vil øke den norske *trelastproduksjon*.

Til Rogaland vil det bli sendt stadig økende mengder av trelast og ved. Rogalands import av trelast var før krigen 26.000 stdr. årlig, som regnet etter den normale økning vil ha fordoblet seg i løpet av 15 år. Når banen er bygd, kan Rogaland årlig avta *mer* enn 50.000 stdr.

Til transport av trelast til Rogaland vil det årlig trenges 9000 jernbanevogner. Frakten blir 40 kroner billigere pr. stdr. med Indre Stambane enn med de nåværende transportmåter.

Med Indre Stambane får innlandsdistriktene direkte tilknytning til Rogalands store *fiskerier*. Her fiskes gjennomsnittlig årlig ca. 200 000 tonn. Uten jernbanen kan de indre bygder ikke få den gode og billige fisken. Med jernbanen kan den være på bordet dagen etter at den ble tatt opp av sjøen.

Fiskeridistriktet strekker seg i Rogaland fra *Egersund* i sør til *Haugesund* i nord, og innlandsbygdene får direkte forbindelse med begge disse byer. Fra *Haugesund* blir det statsdrevet *jernbaneferje*, som via *Karmøy* (Kopervik) bruker 2 timer til Stavanger.

Det store vårsildfiske tar sin begynnelse ved Haugesund og trekker seg årvisst etter hvert sørover til Egersund.

Man bør i denne forbindelse også merke seg at den fineste brisling finnes i Ryfylkefjordene. Det er årsaken til at Stavanger ble den norske hermetikk-industris vugge og til den førerstilling byen har på dette område.

Stavanger har i normale tider landets største lager av hermetiske så vel som av ferske *matvarer*. Hermetikkindustrien har forøvrig gitt støtet til at det i *Stavanger* har utviklet seg en meget betydelig *allsidig* industri. Som industriby raker også *Sandnes* høyt opp.

Foruten fisk og fiskeprodukter til husholdningen vil Indre Stambane føre store transporter av sild og sildemel til *fôr for husdyrene* i de 4 fylkene.

Også store kvanta *kalk og gjødningsstoffer* vil bli sendt inn over landet med banen, særlig fra Telemark.

I forbindelse med beitedyrtrafikken vil Indre Stambane få en betydelig reisetraffikk av *bondebefolkningen*, som vil til heis i beitetiden for å se til dyrene.

Forøvrig vil jo den kortere og billigere reise med Indre Stambane på strekningen *Stavanger—Oslo* i høy grad stimulere trafikken. Indre stambane vil skape en helt *ny* trafikk av folk og varer, som også vil komme Sørlandsbanen til gode. Hva Sørlandsbanen må avgi til Indre Stambane, vil bli mer enn erstattet av denne *nyskapte* trafikk.

Ikke minst vil Indre Stambane få en *stor reisetraffikk*, fordi den i særlig grad blir en *turistbane*. Banen vil i seg selv bli en turistattraksjon av høy rang, og dyrelivet til heis vil gi en ekstra tiltrekning.

Det indre av de 4 fylkene, Rogaland, Vest-Agder, Aust-Agder og Telemark, hører ennå til de *minst kjente* strøk av vårt land. De mangelfulle kommunikasjoner har holdt såvel våre landsmenn som utlendingene borte fra disse trakter. Også for turistene blir denne stambane veien til *nytt land*.

For *sport og friluftsliv* vil Indre Stambane få den største betydning. Den fører fram til *ideelle* ferietrakter med jakt og fiske. Om vinteren har disse landsdeler de beste vær- og sneforhold i landet. Rogaland med sine henved 200.000 mennesker har ikke noe tilsvarende utfluktssted. Alle som vil til fjells, sommer som vinter, vår og høst, kommer til å benytte seg av Indre Stambane. Det vil langs denne bane bli oppført *hoteller, hus og hytter* i en utstrekning som man nå vanskelig gjør seg forestilling om. *Værforholdene* langs Indre Stambane er *særlig* gunstige, så vel som sommer som vinter.

For den utenlandske turist vil avstanden bli mindre og reisetiden forkortet. Det vil få mange utlendinger som den lange sjøreis hittil har holdt borte, til å velge vårt land som feriested.

Fra Oslo til Newcastle blir sjøreisen via *Stavanger* 106 km. kortere enn via Bergen. Bergen—Newcastle direkte er avstanden 726 km., *Stavanger—Newcastle* 620 km., og reisetiden er med 20 knops båter henholdsvis 20½ og 17½ time — altså vel 3 timer kortere fra *Stavanger*.

Det må også regnes med en *stor flytrafikk* etter krigen, og det vil bli av meget stor betydning at Indre Stambane får direkte tilknytning til *Stavanger flystasjon*, som er den *største* i Skandinavia og en av de største i verden, så vel for landfly som sjøfly. Flyforholdene er her helt *feilfri*.

Her blir landets første anløpssted for så vel transatlantiske luftruter som luft- og sjørutene fra de britiske øyer og kontinentet.

Over Nordsjøen til Stavanger vil flyene bruke 1 time, og 1 time vil Indre Stambane ta til *Sirdalens* fortrinlige turist- og skiterreng. Turistene vil altså kunne stå på sine ski 2 å 3 timer etter at de forlot kontinental eller britisk flyplass. Vil de lenger inn i landet, kan de på ytterligere 1 time være i Agder og Telemark. De kan med andre ord være i Norge *like så snart* som i Sveits. Det løser hele problemet om *den store turist-trafikk* — ikke bare for vinteren, men også for sommer-, vår- og høstsesongene. Foruten av de vanlige turister og skiløpere vil denne rute dessuten bli søkt av alle dem som lokkes av Indre Stambanes «Eldorado for jegere og fiskere».

Stavanger er — til tross for at distriktet hittil har ligget uten stambaneforbindelse — blitt opparbeidet til Norges største havneby nest etter Oslo og Bergen. Havnen er en gren av de tallrike Ryfylkefjordene med naturlig, rommelig og god ankerasje for hvilkensomhelst størrelse og hvilketsomhelst antall av skip. Her er *alltid isfritt* farvann og ingen generende strøm eller forskjell på flo og ebbe. Når denne havn har fått de stambaneforbindelser som trenges, vil den bli landets eksporthavn for landbruksprodukter. Stavanger kan da bli *Norges* Esbjerg.

Indre Stambane vil i høyere grad enn noe annet øke vår produksjon av melk, smør, ost, kjøtt og ull. Den vil fordele de store fiskefangster fra Rogaland på hurtigste og billigste måte. Den vil gi skogen øket verdi og heve landets trelastproduksjon. Den vil skaffe oss billigere hus og klær og god og billig mat. Den vil fremme landets oppdyrking og styrke dets forsvar. *Den vil gjøre oss mindre avhengig av utlandet.*

I normale tider hadde Norge en stadig stigende import av biler, bensin og gummi. Før krigen var denne *import* kommet opp i 70 mill. kroner årlig, og den ville under fortsatt fredelige forhold nå ha nærmet seg 100 mill. kroner årlig. Vi ble stadig *mer og mer* avhengig av utlandet.

Bygger vi elektriske jernbaner, blir forholdet omvendt. Til anlegg og drift av disse baner trenges ingen import. Lokomotiver og vogner bygges ved norske verksteder. Ved *norske* henders arbeid, av *norske* materialer blir jernbanene bygget. De gjør oss *mer uavhengig* av utlandet så vel i krig som i fred. Og pengene *blir i landet*.

Sørlandsbanens bygging er blitt 30–40 år forsinket, ikke minst fordi de interesserte distrikter ikke i tide sørget for det forberedende planleggingsarbeid. Og ennå vil det gå flere år før den første stambane til Rogaland er helt ferdig. Til sammenligning kan nevnes at Trondheim har 4 stambaner og forlengst har krevd en femte (Kviknelinjen). At Sørlandsbanen er blitt forsinket, er ingen grunn til *også* å forsinke byggingen av Indre Stambane.

Alle forberedende arbeider for Indre Stambane kan være ferdige til

krigen er slutt. Da kan anlegget *straks* settes i gang. Og banen kan bygges på kort tid. Det er *ingen store tunneler* som sinker arbeidet.

Vårt lands naturlige rikdommer må ikke lenger få ligge ubrukt. Når freden kommer, må alle kunne få del i arbeidet med utnyttelsen av landets *egne* hjelpekilder. Vi må komme bort fra de *demoraliserende* forsorgsbidrag som påfører landet store utgifter *uten* å skape nye ervervsmuligheter.

Det koster naturligvis å bygge Indre Stambane. Men vi får store verdier igjen for pengene og skaper bedre levevilkår for folket. Og sammenlikner vi med de oppofrelser et land som Nederland påtar seg for å vinne nytt land fra havet ved f. eks. Zuidersjøens uttapping, er det forholdsvis lite som kreves for å skaffe vårt folk nytt land.

*

I forbindelse med byggingen av Indre Stambane vil det falle naturlig å forlenge *Treunbanen* og *Setesdalsbanen* opp til denne stambane. Det er en forholdsvis enkel sak. Og derved vil nye og større oppland bli knyttet til kystdistriktene.

Det er også klart hvilken betydning dette vil ha for vår evne til i fremtiden å kunne verge vårt land og vårt folk.

Den Interkommunale Jernbanekomité august 1944.

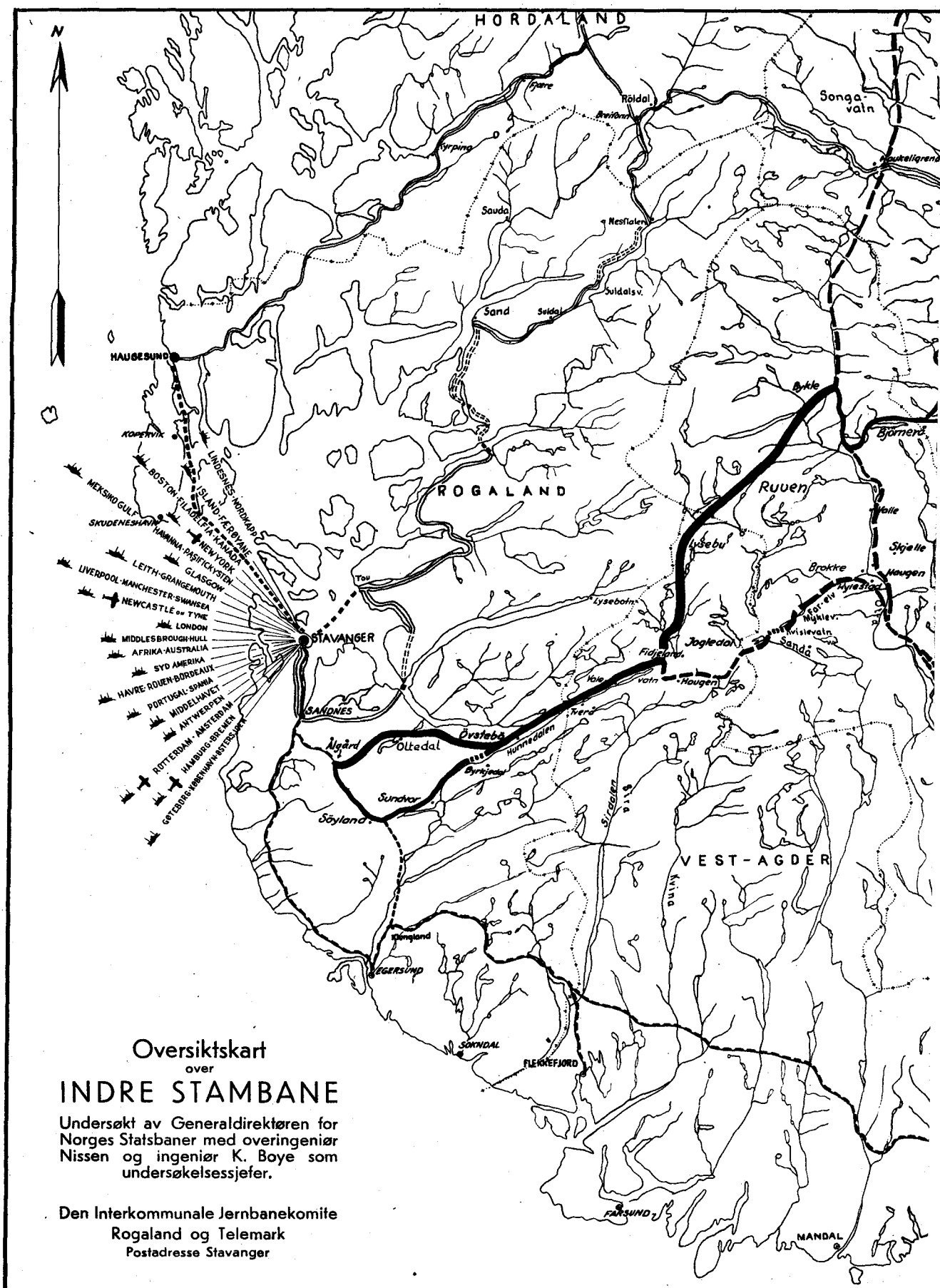
Sigval Bergesen,
formann.

Carl Gulbrandsen.

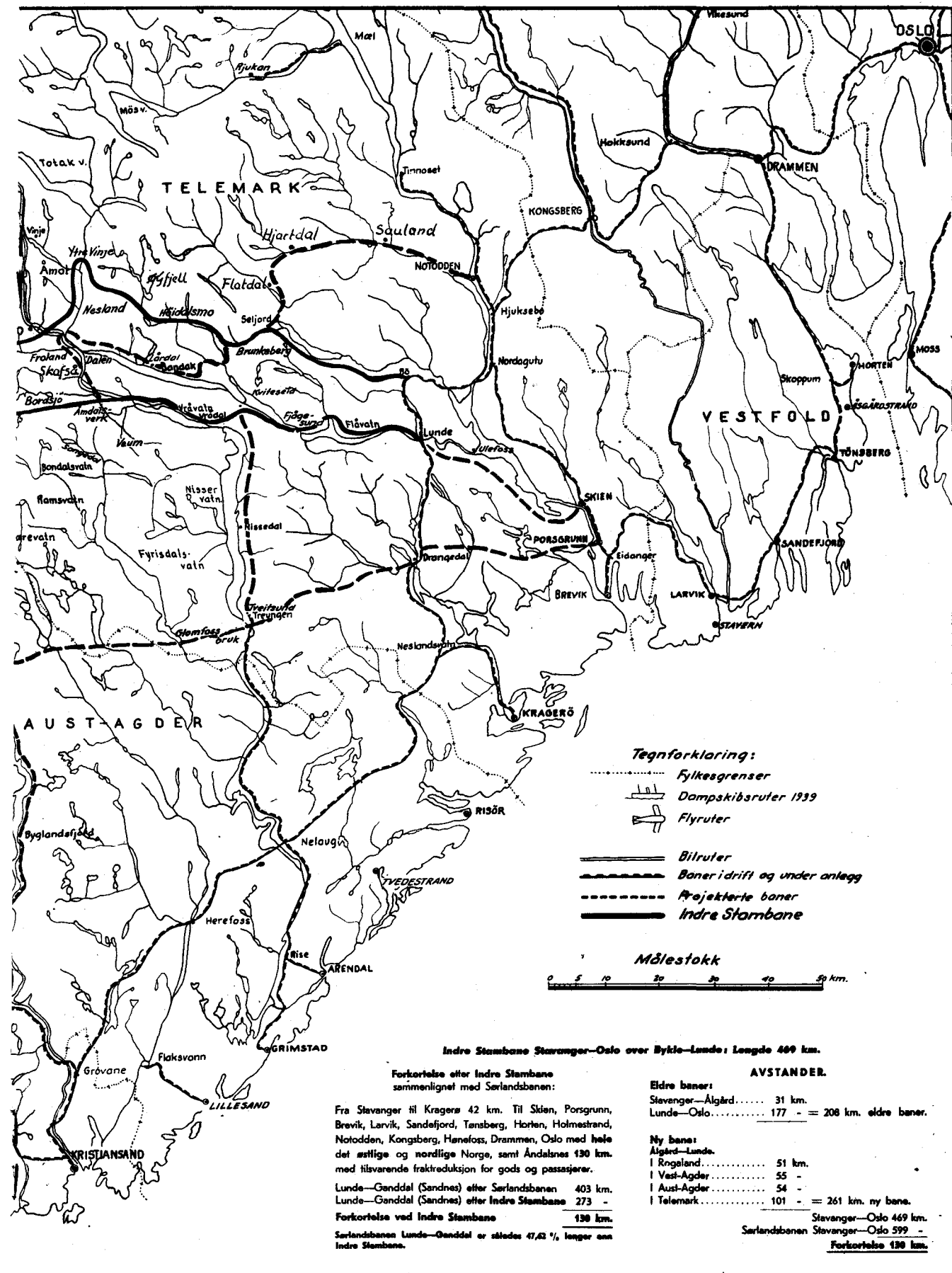
**Lengden av de forskjellige alternativer for
Indre Stambane.**

	Ny linje km.	Samlet lengde km.
Stavanger—Sandnes—Ålgård—Dirdal—Fidjeland—Lysebu—Bykle— Bjørnarå—Åmdals verk—Vrådal—Fjågesund—Lunde—Oslo	261	469
Stavanger—Sandnes—Ålgård—Dirdal—Fidjeland—Lysebu—Bykle— Bjørnarå—Froland—Mo—Ytre Vinje—Brunkeberg—Seljord—Bø— Oslo	292	486
Stavanger—Sandnes—Ålgård—Dirdal—Fidjeland—Lysebu—Bykle— Bjørnarå—Veum—Dalen—Brunkeberg—Seljord—Bø—Oslo	299	493
Stavanger—Sandnes—Ålgård—Dirdal—Fidjeland—Lysebu—Bykle— Bjørnarå—Åmdals verk—Dalen—Lårdal—Brunkeberg—Seljord— Bø—Oslo	288	482
Stavanger—Sandnes—Ålgård—Dirdal—Valle—Bjørnarå—Froland— Dalen—Brunkeberg—Seljord—Bø—Oslo	295	489
Stavanger—Sandnes—Ålgård—Dirdal—Fidjeland—Lysebu—Bykle— Bjørnarå—Veum—Vrådal—Fjågesund—Lunde—Oslo	266	474
Stavanger—Sandnes—Ålgård—Dirdal—Valle—Bjørnarå—Veum— Vrådal—Fjågesund—Lunde—Oslo	276	484
Stavanger—Sandnes—Ålgård—Dirdal—Valle—Bjørnarå—Veum— Dalen—Lårdal—Brunkeberg—Seljord—Bø—Oslo	308	502
Stavanger—Sandnes—Ålgård—Dirdal—Valle—Bjørnarå—Åmdals verk—Skrovatn—Dalen—Lårdal—Brunkeberg—Seljord—Bø—Oslo	298	492
Stavanger—Sandnes—Ålgård—Dirdal—Valle—Bjørnarå—Froland— Mo—Ytre Vinje—Brunkeberg—Seljord—Bø—Oslo	303	497
Stavanger—Sandnes—Ålgård—Dirdal—Fidjeland—Lysebu—Bykle— Bjørnarå—Froland—Mo—Ytre Vinje—Brunkeberg—Seljord— Notodden—Oslo	318	494
Stavanger—Sandnes—Ålgård—Dirdal—Valle—Bjørnarå—Froland— Mo—Ytre Vinje—Brunkeberg—Seljord—Notodden—Oslo	332	508
Stavanger—Sandnes—Ålgård—Steinbuvatn—Hyllestad—Austad— Næsvatn—Tjønnefoss—Drangedal—Oslo	253	480
<i>Sørlandsbanens lengde</i>		
Stavanger—Kristiansand—Oslo		599

De to første alternativer er heltrukket på kartet neste side og profiltegningen side 2.



Lengden av alternativene for



Fra

Ettertrykk forbudt.

Den Interkommunale Jernbanekomiteé
Rogaland og Telemark.

Memorandum II.

Indre Stambane Rogaland—Agder—Telemark.

Det har vært undersøkt flere alternativer for Indre Stambane gjennom Rogaland, Agder og Telemark. I den siste tid er således forskjellige linjer for banen innen Telemark blitt okularbefart. På grunnlag av disse undersøkelser vil man finne fram til den gunstigste trasé for *stambanen*, og arbeidet hermed pågår. Utstikning gjennom Rogaland og Agder har foregått i sommer.

Når det spørs om hvor banen skal gå, må man stadig holde seg dette for øye at det er en *stambane* det gjelder, som skal gi den best mulige direkte forbindelse mellom atskilte landsdeler. Hensynet til de lokale interesser må tre i bakgrunnen. En stambane kan ikke komme innom hver bygd. Den må søke den *korteste og retteste vei* som terrengforholdene og de forsvarsmessige hensyn tilsier.

De bygder som ikke får egen jernbanestasjon, vil dog komme i direkte forbindelse med stambanen. Hvor det ikke tidligere er vei fram til stasjonene, *vil vei bli lagt*. Det fører stambanen med seg. De veistykker som mangler, vil bli bygget når stambanen kommer. Det er nemlig en vesentlig betingelse for banens drift at den kan suge til seg trafikken fra de distrikter som den går igjennom, og det er en av dens viktigste oppgaver å skape ny trafikk fra disse distrikter ved å skaffe betingelser for næringslivets utvikling. Hertil trenger den *veier fram til stasjonene*.

I bilenes og bussenes tidsalder er det ikke det behov for en jernbane fram til hver bygd som før, da hest og kjerre besørget transporten på landeveiene.

Man kan sette stambanens «nedslagsdistrikt» til 50 kilometer på hver side av banen. Det blir altså et belte på 100 kilometers bredde tvers over landet som får direkte tilknytning til stambanen, og innen dette belte må *det lokale veinett utbygges*.

Når det gjelder *fjerntrafikken* og *massetransport* av gods kan imidlertid bilene og bussene *ikke konkurrere* med jernbanen. Det er slått fast ved praktiske forsøk så vel i Europa som i Amerika. Selv med det beste veiutstyr kommer bilene til kort på de lange avstander. Når derfor spørsmålet om å bygge en *autostrada* over høyfjellet fra Rogaland til Øst-

Norge er dukket opp igjen i den siste tid, må det sørges for at en slik plan ikke blir fremmet *på bekostning* av Indre Stambane. Det vil være klart for dem som har kjennskap til forholdene og ser uhildet på saken. En *høyfjellsautostrada* er noe helt annet enn en autostrada over flatt og snøbart land.

Rogaland fylke er en så verdifull del av landet at det bør *knyttes fast til riket* i fred som i krig. Det føler vi ikke minst i dissè tider, da *matproduksjonen* er av større betydning enn noensinde. Med Sørlandsbanen er begynnelsen gjort til en slik sammenknytning, som vil bli fullbyrdet ved Indre Stambane, som ved å forkorte avstanden med **130 kilometer** bringer Rogaland så meget *nærmere landets sentrum* samtidig med at den fører det indre av Agder og Telemark *ut av sin avstengte tilværelse*. To stambaner — Sørlandsbanen for kystdistriktene og Indre Stambane for innlandsbygdene — er ikke for meget for det sørlige Norge, og ved siden herav er også en riksvei fullt berettiget. En autostrada over fjellet er ikke på langt nær tilstrekkelig for det indre av landet.

Det vil selvsagt bli en fordel for trafikken om vi får en autostrada — en mest mulig rettlinjet bilvei på opp til 12 meters bredde. Men *det som først og fremst trengs* for forbindelsen i det indre av det sydlige Norge, er *Indre Stambane*. Først når stambanen ligger der som en *hovedåre for trafikken* med veiforgreningene som sugeårer mot syd og nord, vil denne landsdel, som har de beste klimatiske forhold og de største utviklingsmuligheter, få de vilkår som vil *skape de største verdier* for land og folk. Indre Stambane må bygges først. Den blir en *matproduserende bane*, en bane som vil løse viktige ernæringsproblemer av interesse for hele det norske folk.

Det vil *ikke koste mer* å bygge Indre Stambane enn å bygge autostradaen. Tvertimot. En autostrada bygges med dobbelt kjørebane, en for hver kjøreretning, i som nevnt inntil 12 meters bredde. Den må bygges *frostfri* med betongdekke og betongskjerm langs kantene. Å bygge en slik bilbane blir *kostbarere pr. kilometer* enn en jernbane, som ikke trenger mer enn 5 meters bredde.

Kontinentets autostradaer er ikke bygget i fjellterreng. De er kun lagt på flatt land mellom byer på minst en kvart million innbyggere. Bredden er 22,5 meter, og veidekket består av en halv meter jernbetong med tykt asfaltbelegg. På grunn av de store utgifter til vakt og vedlikehold m. v. brukes de ikke til alminnelig godstrafikk, men til transport av ilods til ekstra høye frakter.

En autostrada Stavanger—Oslo vil bli 500 kilometer lang. Det er omtrent *det dobbelte* av Indre Stambanes lengde. Indre Stambane er nemlig et *mellomledd* mellom baner som er bygget tidligere. Den nye bane vil tilføre de eldre baner sin nyskapte trafikk.

Det foreligger tidligere uttalelser om nytten av en autostrada i forhold til en stambane. Vi vet at i U. S. A. og også i Sveits blir høyfjells-

veiene *stengt om vinteren* og at det samme er *tilfelle hos oss*. Fremstående lokalkjente folk har sagt fra om hvor umulig det er å holde veiene over fjellet åpne i vintertiden. «Man kan klare det en tid bort etter i januar måned med store utlegg, men når snøstormene setter inn for alvor, må man gi opp. Således vil det også utvilsomt bli med høyfjellsveien — om man setter inn det beste brøytemateriell som kan tenkes, kan man kanskje forsere seg igjennom med tid og stunder, men man er neppe kommet til ende, før alt er fullt igjen.»

På *glatte, islagte veier* er bilene usikre befordringsmidler. Det har vi grundige erfaringer for, ikke bare om vinteren, men helt inn i april måned. Høyt til fjells er det selvsagt ennå verre, og det tar ennå lenger tid — til langt inn i juni måned — før sneen og isen smelter der.

Autostradaen blir *kun en sommervei*, mens jernbanen med sine tunge roterende snøploger holder banen åpen og gir en sikker, regelmessig forbindelse også om vinteren. Forøvrig går jernbanen sikrere enn bilene også om sommeren, enten været er siktbart eller ikke.

En autostrada er *ingen alfarvei*. Den bygges *utelukkende for biltrafikken*, og denne er *avhengig* av hva vi til enhver tid kan få *importert* av bilmateriell og motorbrensel. Blir importen stanset slik at bilmateriellet ikke kan fornyes og vi kanskje står helt *uten* bensin og olje, hjelper det oss lite om vi har en autostrada. Elektriske jernbaner er derimot *uavhengige* av importen. Drivkraften har vi i våre fosser, og materiellet fra skinner til vogner og lokomotiver *fremstiller vi selv*. Jernbanen skaffer *fast arbeid* til mange nordmenn som *arbeidsløshet* og *fattigdom* ellers hadde bragt til *førsorgsvesenet*.

Krigen har slitt på alt vårt transportmateriell. Når vi igjen har fred i landet, må det fornyes. Det er tvilsomt om vi da kan få tilnærmelsesvis det bilmateriell som trenges, og det vil i alle fall *ta lang tid*. Det er også et spørsmål om vi har råd til å anskaffe det. Importen av biler, bensin og gummi var allerede før krigen oppe i et beløp av *70 mill. kroner årlig*. De veldige summer som således årlig sendes ut av landet, *svekker vår krones stilling*. Også av hensyn til landets finanser vil det derfor i første rekke bli spørsmål om anskaffelse av nytt jernbanemateriell av *egen produksjon*.

Ser vi på de forhold og behov som særlig har tvunget fram kravet om Indre Stambane, og undersøker den betydning en autostrada vil få for disse, finner vi at det er meget langt fra at autostradaen kan erstatte stambanen. Vi nevner punktvis en del av disse forhold:

1. Forsvaret.

At en autostrada vil være av stor betydning for vårt forsvarsberedskap i den tid den kan holdes åpen, er utvilsomt — under forutsetning av at vi får innført det bilmateriell og den olje og bensin som trenges. En vei over fjellene vil være utmerket, uttales det fra militært hold, men *ikke nok*: «fordi fjellveier er vanskelige å holde åpne i vinterhalvåret, og fordi veitransport i stor stil krever olje og bensin som vi ikke fremstiller i

Norge. Det vi trenger, og som vi av forsvarspolitiske grunner må kreve, er den *Indre Stambane*, som er *uavhengig* av årstid og innførte drivstoffer. Den vil selv holde banen åpen om vinteren, og den vil bli drevet elektrisk fra kraftkilder som ligger innsprengt i fjell og følgelig er bombesikre.»

Når *landet skal verges*, er det en stambane vi trenger, som er *uavhengig* av all import. Vi må nok regne med at det kan bli krig også i fremtiden.

2. Beitesaken og nyryddingen.

Særlig for Rogaland, men også for Agderfylkene, Telemark og Vestfold er en utvidelse av sommerbeitene blitt en nødvendig betingelse for en økning av husdyrholdet. Den eneste måte dette kan gjøres på, er ved at det etableres en brukbar forbindelse med de nå *unyttede* heiebeitere inne i landet. Hva utnyttelsen av disse *store beitestrekninger* betyr for vår *matforsyning* og hvilke *verdier og årlige inntekter* den vil gi oss, er det gjort rede for tidligere. Den skaper det økonomiske grunnlag for en *fullstendig oppdyrking* av Sørlandsfylkene.

Indre Stambane gir oss den *ideelle løsning* av beitespørsmålet. Med stambanen kan beitedyrene på få timer og på beste og billigste måte føres opp til heiebeitene om våren og ned igjen om høsten.

Bilene makter ikke denne oppgave selv om vi får autostrada. Selv om det hadde vært mulig å skaffe tilveie et tilstrekkelig antall biler og frakte dyrene opp til beitene inne i landet, lar det seg ikke gjøre å få ordnet med hjemsendelsen på denne måte. Dyrene må drives hjem som nå. Og under denne driving taper de i vekt, et tap som beløper seg til millioner kroner årlig.

Det er *erfarne fagfolk* som uttaler dette, landets største saueholdere, som selv i sin tid har tatt initiativet til biling av beitedyr, og som kjenner trafikken ut og inn.

3. Fersk fisk til innlandsdistriktene.

Det har lenge vært et problem hvordan man skal få brakt fersk fisk og fiskevarer fram til innlandsdistriktene, særlig til Telemark, hvor savnet av havfisk har fremkalt mangelsykdommer som struma. Fiskernes organisasjoner har arbeidet meget for å finne en *rasjonell form for innenlandsomsetningen*. Det har således vært forsøkt å sende fisken med biler fra Haugesund innover til Telemark. Men «det vert *for dyrt og upraktisk*. Så god bilen er, så er han ikkje ideell for last over større veglengder,» uttaler fiskerhøvdingen Lars Ramndal.

«Med den *overflod* det i normale tider er av fiskeprodukt, så er det ei samfunnsoppgåve av dei aller største å kunne opne *nye marknader*. Også når det gjeld dette, er dei interesserte stroka heilt nytt land,» uttaler Lars Ramndal videre. «For bygdene mellom Lunde og Ålgård vil ei innlandsbane verta den *einaste rimelege* måten å få fram fisk på.»

Hertil kommer at det med Indre Stambane for en rimelig fraktpreis kan sendes store mengder vårsild og fiskeavfall til *husdyrfôr* i alle 4 fylker.

4. Skogsdrift og trelasttransporten.

Særlig i indre Telemark er det *megen skog* som *ikke kan utnyttas*, fordi den ligger for tungvint til for transporten. Store skogstrekninger står nesten som «*villskog*» og forringes stadig mer og mer, fordi den ikke kan bli forstlig pleiet.

I det *trebare* Rogaland er det et stadig økende behov for skogsprodukter. Før krigen importerte Rogaland årlig 26.000 stdr. trelast, en import som regnet etter den normale økning vil ha *fordoblet* seg på mindre enn 15 år.

Indre Stambane vil gå gjennom de vanskjøttede skogdistrikter, slik at en rasjonell drift også blir mulig her, og *store verdier* blir reddet for landet. Og med Indre Stambane kan trelasten sendes til Rogaland *40 kroner billigere pr. stdr.* enn det kan gjøres nå. Til denne transport vil det årlig trenge *9000 jernbanevogner*. Transporten av *ved* kommer i tillegg hertil.

Det sier seg selv at *bilene ikke kan overkomme* denne trafikk og at de heller ikke kan konkurrere med jernbanen i prisbillighet.

5. Turisttrafikk og sportsliv.

For turistnæringen og sportslivets fremme vil en autostrada med bil og bussruter bli en god opphjelp, og for den utenlandske turist som reiser med egen bil, vil en autostrada selvsagt bli en ekstra tiltrekning.

Jernbanen vil dog for de fleste stå som den *sikrere og mer komfortable* reisemåte. Og i vintersesongen er den det *eneste fremkomstmiddel* over fjellet. Den er en betingelse for et internasjonalt vinterturist- og sportsliv så vel som for den almindelige bebyggelse langs banen.

Disse fem punkter er bare et lite utvalg. Det kan også fremheves andre forhold som f. eks. frakt av *kalk og gjødningsstoffer* til innlandsdistriktene, *havnetrafikkens* utvikling, en *eksporthavn for landbruksprodukter* — et *Norges Esbjerg*, og utnyttelsen av den store *flystasjon* ved Stavanger, som er den *største* i landet og ett av de største flyanlegg i verden. Dette anlegg, som anslagsvis har kostet *mer enn det dobbelte* av hva Indre Stambane vil komme på, *må utnyttes* etter krigen. Det kan kun skje i forbindelse med en direkte jernbanerute som Indre Stambane.

Indre Stambane blir som nevnt bygget som et mellomledd mellom tidligere eksisterende baner i en lengde av 261 km eller omkring halvdelen av distansen Stavanger—Oslo. Sørlandsbanen med sine 599 km er 130 km (tur retur 260 km) eller ca. 28 % *lenger* enn forbindelsen fra øst til vest over Indre Stambane. Det betyr tilsvarende høyere frakter og reiseutgifter. Matvarene fra Rogaland blir *unødig fordyret*, og denne fordyrelse vil også gå ut over bøndene og fiskerne, som får mindre betaling for sine varer.

Man må ikke overse at fraktfordyrelsen ved 28 % lenger transport virker dobbelt, nemlig både for tilførsel og for utførsel av gods, så vel som for tur- og returbilletter.

Skulle det bli bygget en autostrada *i stedet for* Indre Stambane, ville varene i vintertiden likevel måtte sendes den lange omvei om Sørlandsbanen. Og tyngden av Rogalands fiskeeksport og likeledes av eksporten av kjøtt og andre landbruksvarer faller *nettopp i vintertiden*. Det er dessuten om vinteren, når kysten langs Øst- og Sørlandet kan være blokert av havisen, at behovet for de best mulige kommunikasjoner over land er størst. Med Indre Stambane gjør vi landet *uavhengig også av isens sperringer*.

At *godset* kommer frem ad den *korteste* linje er av ennå større nasjonal-økonomisk betydning enn en hurtig og bekvem passasjertrafikk. Det er derfor helt naturlig at Indre Stambane får en stor godstrafikk.

Som foran nevnt, vil transporten av trelast trenge 9000 jernbanevogner om året. Til transporten av beitedyr vil behovet for jernbanevogner bli ennå større. Etter nyeste opplysninger fra autoritativt hold, kan en jernbanevogn som er innredet provisorisk i 2 etasjer, ta 100 sauer med lam, det vil si tilsammen 225 dyr. Av storfe går det ca. 20 pr. vogn. Når utnyttelsen av heiebeitene har øket vår husdyrbestand, vil det etter disse oppgaver trenges 6500 jernbanevogner til beitedyrtrafikken hver vår. Om høsten vil det trenges ytterligere 4500 vogner for å få dyrene hjem fra beitet, i alt 11 000. Årlig krever beitedyrtransporten altså 17 500 jernbanevogner. Alene til beitedyr og trelast vil det således hvert år trenges 26 500 jernbanevogner. Hertil kommer så godstogene for jordbruksprodukter, kjøtt, fisk, kalk og gjødningsstoffer, grube- og industriprodukter m. v. foruten passasjertogene.

En bil eller buss kan nok ha et par tilhengervogner, men kan ikke kjøre med en slik vognrekke som lokomotivet. Og bilene vil ikke til noen tid av året kunne kjøre for så lave frakter som jernbanen. Det kan heller ikke bygges opp et *nytt landbruk* eller *ny industri* med en bilvei som kan bli stengt i vintertiden. Og den i det tidligere utsendte memorandum omtalte store bebyggelse av hoteller, hus og hytter langs Indre Stambane vil selvsagt ikke finne sted langs en bilvei som om vinteren er *lukket av sneen i fjellene*.

Norges Statsbaner har normalt 9500 jernbanevogner til sin disposisjon. Antallet vil bli større for hver ny bane som blir bygd, og kan forøvrig til enhver tid økes etter behovet ved nybygging ved norske verksteder. Når Indre Stambane er ferdig, kan man regne med en vognpark på vesentlig mer enn 10 000. Disse vogner dirigeres over hele jernbanenettet til de steder hvor de trenges. Statsbanene kan således møte ethvert transportbehov og kan følgelig avvikle en kortvarig sesongtrafikk som f. eks. beitedyrtransporten, selv om den får meget store dimensjoner. Vogner til økning av kjøttproduksjonen vil jernbanen alltid sørge for.

At dette transportberedskap er av den største betydning for landets forsvar, er vel alle nå klar over.

Statens veivesen har ingen vognpark. Det har ingen biler som kan settes inn på en autostrada ved inntreffende transportbehov i krig eller fred. Det er overlatt til de private bileiere å sørge for vognene. Og de kan ikke sende sine biler rundt om i landet til de steder hvor de særlig trenges, eller holde dem i reserve for påkommende tilfelle. Det vil ikke kunne stilles til disposisjon et tilstrekkelig antall biler til beitedyrtransporten, som må avvikles i løpet av få dager for å få utnyttet den begrensede beitetid. En bil med tilhenger laster forøvrig ikke fler dyr enn en *enkelt* jernbanevogn.

Det er så mange veistumper til bortgjemte bygder som ennå ikke er bygd, og det er så mange av de gamle veier som trenger til å forbedres. Veikravet er stort og berettiget, og hver krone som kan oppføres på veivesenets budsjett, er det god anvendelse for. Det kan ikke være riktig å bruke disse penger til et med Statsbanene konkurrerende veianlegg for fjerntrafikk (autostrada), som man på forhånd må være klar over ikke tilnærmelsesvis kan oppnå en stambanes *effektivitet* og *prisbillighet*.

I 1923 ble det vedtatt å bygge jernbaner i Romsdal. Bilagitasjonen fikk imidlertid fylket til å bestemme seg for bilveier istedetfor baner, hva Stortinget hadde gitt adgang til. Men fylket har angret på denne beslutning. Belært av erfaringen krever det nå å få jernbaner. Det er ikke bare i Romsdal at man har gjort slike erfaringer. I utlandet har det vist seg at jernbaner som er blitt nedlagt til fordel for autostradaer, har måttet settes i drift igjen.

Man vil forøvrig i de tidligere utsendte redegjørelser og uttalelser om Indre Stambane finne stoff nok til ettertanke.

Hva det nå gjelder er at man *står samlet* i kravet om Indre Stambane og ikke kommer med krav av mindre betydning, som kun kan fremmes på bekostning av stambanens hurtigst mulige gjennomføring.

Det er våre myndigheters sak å avgjøre når og hvor Indre Stambane skal bygges. Men det er vår egen sak å legge til rette det materiale som trenges for at myndighetene skal kunne bedømme berettigelsen av vårt krav og dets gjennomførlighet. Det er dette arbeid undertegnede komité har tatt på seg, idet den håper på lojal støtte fra alle som interesserer seg for kommunikasjonenes utbygging. Krav som har sitt utspring i *særinteresser*, og rent *lokale krav* må vike for de *nasjonale* behov for Indre Stambane.

Det arbeides nå med jernbaneplaner over hele landet. I Bergen, Lillehammer, Romsdal og flere steder er det komitéer som arbeider med utredningen av jernbanekrav, og som til dels har sine planer ferdige. Sørger ikke vi for å få Indre Stambane utredet, vil det gå denne gang som da kravet om Sørlandsbanen ble tatt opp: Våre krav blir skjøvet til side for kravene fra de distrikter som har kunnet enes om en bestemt plan og sørget for å få den ferdig *utredet i tide*.

Det var i 1874 på et møte i Kragerø at det første gang ble nedsatt en

komité med representanter for forskjellige distrikter som skulde arbeide for en Sørlandsbane. Jærbanen var da nettopp blitt vedtatt og et par år tidligere var jernbaneforbindelsen Oslo—Kongsberg blitt ferdig som et første ledd i en stambane til Stavanger. Alt lå godt til rette for arbeidet for en Sørlandets stambane. Den stod da som nr. 1 av de baner som skulle bygges. Men den gang fikk de *lokale interesser døyvet stambanen*. På møtet i Kragerø nektet man å ta med representanter for distriktene vestenfor Kristiansand i komitéen.

Lokalinteressene tok etter hvert slik overhånd at myndighetene vanskelig kunne gjøre noe for å få banen bygget. Det ble, særlig i Telemark, en *strid* uten like om linjevalget. Alle ville ha banen fram til sin dør. Også vestpå, hvor det ble dannet en egen komité for Vest-Agder og Rogaland, var det linjestridd, om enn i mindre målestokk. Under disse stridigheter om linjevalget glemte man rent at *det var en stambane* det gjaldt. Under stortingsdebatten i 1894 uttalte således Løvland (jernbanekomitéens formann) i forbindelse med Flekkefjordsbanen, at det ikke var noen som tenkte på en bane gjennom Vest-Agder. Der borte hadde de ikke engang en jernbanekomité, men kun en kommunikasjonskomité, som arbeidet med en innenskjærs dampskipsrute med kanalisering av Listeid og Spangereid.

Først i 1908 ved behandlingen av jernbaneplanen for en 15 års byggeperiode ble det drevet igjennom at stambanen skulle bygges *kontinuerlig* vestover fra Kongsberg. Stortingets forsterkede jernbanekomité var opprinnelig i overensstemmelse med jernbanestyrets forslag og regjeringens proposisjon med 10 mot 2 stemmer imot at det ble bygget bane gjennom Vest-Agder. *Generaldirektøren* for statsbanene uttalte offisielt at banen vestenfor Kristiansand aldri ville bli bygget, og på forespørsel fra Sørlandsbanens *ordfører* uttalte *arbeidsministeren* det samme. Men det lyktes å få jernbanekomitéen til å avgi *enstemmig* innstilling om at stambanen skulle bygges som en *bredsport* bane også gjennom Vest-Agder, og denne innstilling ble vedtatt av Stortinget. Som en selvsagt konsekvens herav ble, da jernbaneplanen på ny var oppe i Stortinget i 1923, den *smalsporte* bane gjennom Rogaland besluttet ombygget til *bredt spor*.

Fra 1874 til 1908, i 34 år, hadde de *stridende lokalinteresser forsinket stambanen*. I stedet for å gå *samlet* inn for stambanen og utrede dens betydning og store muligheter, hadde de fire Sørlandsfylker splittet seg om alle de lokale forslag som hver enkelt helst ville ha fremmet. Først etter 1908 ble det tatt opp et målbevisst arbeid for Sørlandsbanen til Stavanger.

Sørlandsbanen er nå ført *provisorisk* fram til Stavanger — mer enn en menneskealder *forsinket*. Ennå vil det ta flere år før den er ferdig. Og den blir ikke den stambane som den burde ha blitt. Det har den de stridende lokalinteresser å takke for.

Nasjonen har hatt *store tap* på grunn av den lange ventetid. Alene rentetapet beløper seg til flere ganger anleggssummen. Det indirekte tap som landet har lidt ved banens forsinkelse, er uberegnelig.

Sørlandsbanens «jammerminne» tjener til skrekk og advarsel — advarsel mot splittende forslag og indre strid. Vi bør *ta lærdom av Sørlandsbanens skjebne*. Historien må ikke få gjenta seg når det gjelder Indre Stambane.

De to siste planer for landets jernbanebygging vedtok Stortinget som nevnt i 1908 og i 1923. Det vil i nær fremtid måtte legges en ny plan for neste byggeperiode på antagelig 15–20 år. Vi må da ha utredet de fire Sørlandsfylkers interesser i Indre Stambane og dens betydning for land og rike.

Sørlandsbanen kan ikke tjene disse store landsinteresser.

De store nasjonale verdier som det her gjelder, kan kun vinnes og vernes ved Indre Stambane.

Den Interkommunale Jernbanekomité oktober–november 1944.

Sigval Bergesen,
formann.

Carl Gulbrandsen.

Flere eksemplarer av denne og tidligere utsendte skrivelser står gjerne til disposisjon ved henvendelse til komiteens sekretær, advokat Carl Gulbrandsen, Stavanger.

