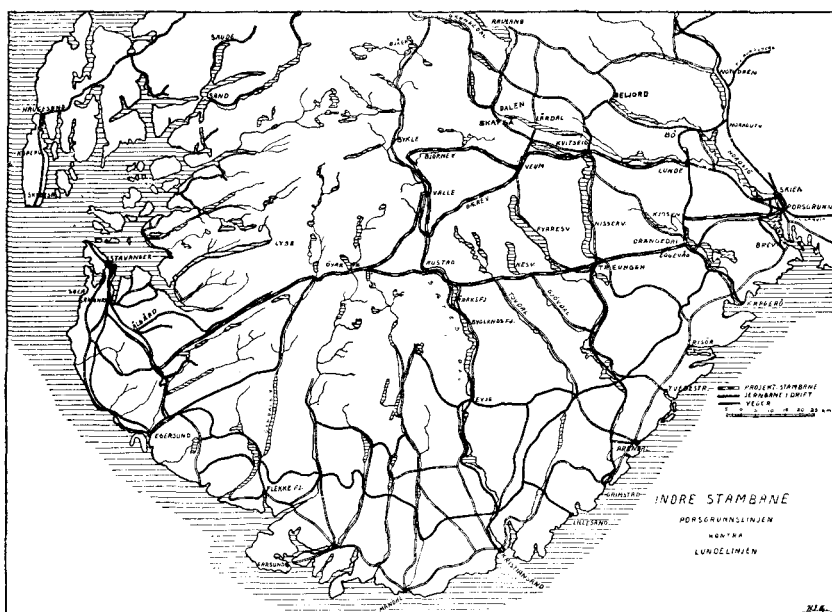


INDRE STAMBANE

FRA ROGALAND TIL TELEMARK



PORSGRUNNSLINJEN

KONTRA

LUNDELINJEN

INDRE STAMBANE

FRA ROGALAND TIL TELEMARK

TO LINJEALTERNATIVER

PORSGRUNNSLINJEN

KONTRA

LUNDELINJEN

*Utarbeidet for Porsgrunn kommune
ved fhv. rådmann H. E. Kjølseth*

PORSGRUNN 1944

Lokal saml.

Sn 385

Telemark

Inr: 20861

lex

FORORD.

I begynnelsen av 1942 ble man i den sydlige del av Telemark fylke kjent med Stavanger og Rogalands nye jernbaneplaner, som gikk ut på å bygge en bane fra Stavanger tvers over det Sydlige Norge til Sørlandsbanen i Bø eller Lunde i Telemark. Man var straks oppmerksom på at den trace banen var tiltenkt på mange måter var uheldig for Telemark bortset fra noen få av fylkets kommuner. Derfor ble der straks rettet henvendelse til Den interkommunale Jernbanekomite i Stavanger — som hadde lagt jernbaneplanen fram — først fra gårdbruker Tor Lundtveit, Drangedal, og dernest fra ordfører Nils Halvorsen og fhv. rådmann H. E. Kjølseth, Porsgrunn, om at der måtte bli overveiet en linje som lå noe sydligere gjennom Aust-Agder og Telemark fylker, og som man mente ville være gunstigere for begge disse fylker.

Henstillingen vandt ikke tilslutning i jernbanekomiteen, men en gjentatt anmodning førte til at der ble foretatt en overfladisk bedømmelse av vårt linjeforslag. Allerede denne viste at forslaget hadde meget for sig. Fhv. rådmann Kjølseth ble derfor av ordføreren i Porsgrunn gitt det oppdrag å bearbeide saken og bringe i forslag de skritt som det fantes hensiktssvarende å ta i sakens anledning.

De innlegg som er sendt herfra er imidlertid ikke blitt offentliggjort, og vårt syn på saken har ikke fått noen talsmann i komiteen, som i mellomtiden var blitt supplert med representanter fra de dele av Telemark, som var direkte interessert i komiteens linjeforslag. Man har dog herfra i det lengste forsøkt å få i stand et sådant samarbeide med jernbanekomiteen at også vårt linjeforslag kunde bli undersøkt og behandlet på like fot med det annet alternativ for stambanen. Man var jo enig i hovedsaken, stambanens bygning, og vi mente at alle parter var tjent med at saken ble best mulig utredet.

Et sådant samarbeid er ikke kommet i stand. Vi har derfor måttet ta spørsmålet opp på egen hånd for å få vårt standpunkt, som vi mener er særdeles vel begrunnet, lagt fram for de myndigheter som skal ta den endelige avgjørelse i linjespørsmålet.

Der har ikke vært tid til å få saken drøftet med andre, som vi antar slutter seg til vårt linjeforslag, da Den interkommunale Jernbanekomites forslag allerede er sendt inn til Generaldirektøren for Norges Statsbaner. Vårt standpunkt og dets begrunnelse legges derfor fram for myndighetene gjennom nærværende innlegg.

Porsgrunn i april 1944.

H. E. Kjølseth.

INNLEDNING.

Nærværende forestilling framkommer som et innlegg mot den linje som er anbefalt av Den interkommunale Jernbanekomite for den østlige del av den foreslåtte Indre Stambane fra Rogaland til Sørlandsbanen i Telemark, d.v.s. for den del av banen som går gjennom Aust Agder og Telemark fylker.

Innlegget er samtidig en begrunnelse for det linjealternativ som vi har lagt fram som motforslag mot komiteens linje på dette østlige avsnitt av banen.

For bekvemhets skyld kaller vi jernbanekomiteens linjeforslag, som fører fram til Lunde stasjon på Sørlandsbanen, for *Lundelinjen*, mens vårt linjealternativ, som fører til Drangedal eller Eggevangen stasjon med forlengelse av banen til Porsgrunn, kalles *Porsgrunnslinjen*.

Den interkommunale Jernbanekomite har lagt fram en rekke, tildels ypperlige innlegg, til begrunnelse av den foreslåtte jernbane. I noen av sine første sirkulærskriv uttalte bl.a. jernbanekomiteens formann, konsul Bergesen, at Indre Stambane ikke bare vil forkorte avstanden mellom Rogaland og Østnorge, den vil samtidig danne forbindelsen mellom de indre bygder i Agder og Telemark, den vil føre opp til hittil unyttede fjellbeiter, og den har til formål å skaffe de avsetningsmuligheter som kan utvikle Rogalands jordbruk derhen at det kan gjøre vårt land selvhjulpet i matveien. Videre framholdes banens betydning for leveringen av trelast og brensel fra Telemarks og Aust Agders skoger til dekning av Vest Norges behov for disse varer, en avsetningsmulighet som igjen i høy grad vil fremme skogkulturen og øke skogens verdi. Og nettopp den utveksling av produkter østover fra Vestlandets jordbruk og fiskerier og vestover fra Østlandets skoger, som jernbanen skaper muligheter for, vil sikre banen en lønnsom drift,

Vi underskriver disse premisser for den indre stambane, og slutter oss helt og fullt til komiteen når den mener at en jernbane tvers over landet fra Rogaland til det østlige Norge ikke bare er berettiget, men høyst påkrevet, og vil være av den aller største verdi for utviklingen av det sydlige Norges viktigste næringsgrener.

Også den foreslåtte beliggenhet av banen mellom Ålgård i Rogaland og Sætedalen oppfyller disse forutsetninger som er banens bærende idé. Om banen fra Stavanger til henimot Sætedal er der således ingen dissens, og denne del av stambanen vil derfor ikke bli berørt nærmere i nærværende innlegg.

Likeså overensstemmende som jernbaneplan og argumentasjon er for dette vestlige avsnitts vedkommende, likeså mislykket er jernbanens tilpasning til forutsetningene i Aust Agder og Telemark. Her er jernbanen lagt slik at den i de fleste, for ikke å si alle viktige henseender, går stikk imot forutsetningene. Bortsett fra beskjedne lokale interesser hos et fåtall av begge fylkers innvånere, er der såvidt skjønnes ikke noe argument av betydning som tilsier å legge dette stykke av stambanen slik som det foreslås lagt av jernbanekomiteen.

Dersom der ikke fantes annen framkomst for banen, fikk det så være, men det er ikke tilfelle. Der finnes et annet alternativ som på en ganske annen måte svarer til forutsetningene, og som løser stambanens oppgaver i disse to fylker på en nesten ideell måte.

Det har vært oss ubegripelig at komiteen under disse omstendigheter har kunnet anbefale en linje over Valle-Bjørnevattn (eller Bærevattn) til Lunde. Forklaringen har vi tenkt oss, kan ligge i to forskjellige omstendigheter. For det første deri at denne jernbane opprinnelig var tenkt å kunne bli en virkelig stambane, med andre ord en snarveg fra Stavanger til Oslo med reiselengden innkortet med 134 km. i forhold til Sørlandsbanen. Terrengets beskaffenhet har imidlertid gjort at det er blitt en meget ordinær og kroket bane, hvis lengde fra toppen av Fardalen til Lunde blir 60-70 procent større enn luftlinjen mellom de to punkter og som på lange strekninger får en stigning som ligger adskillig over det man anser ønskelig ved en stambane. Og så er komiteen tross dette blitt stående ved det opprinnelige linjeforslag. Den annen grunn til det uheldige linjevalg antar vi skyldes den omstendighet at da jernbanekomiteen i 1941 (eller 1942) ble supplert med representanter fra Telemark, ble disse utelukkende utpekt blandt dem som antos å være interessert i det eneste, den gang foreliggende, linjealternativ i dette fylke. Andre interesser ble ikke representert i komiteen. Vårt linjeforslag ble først senere lagt fram. Og Aust Agder har såvidt vites heller ikke hatt noen representant i komiteen.

Det skal være vår oppgave i det følgende å påvise at der finnes *en kortere, billigere og for formålet tjenligere linjeføring for Indre Stambane gjennom Aust Agder og Telemark fylker* enn den som Den interkommunale Jernbanekomite har lagt fram. Vi skal i den anledning behandle punkt for punkt de momenter som i denne henseende antas å få betydning for linjevalget.

Jernbaneplanens bearbeidelse.

Etter at Den interkommunale Jernbanekomite i Stavanger hadde tatt opp arbeidet for en indre stambane, som var tenkt og skulle gå fra Stavanger (Ålgård) til Bø eller Lunde i Telemark for der å knyttes til Sørlandsbanen, ble komiteen som nevnt supplert med representanter for den del av Telemark fylke som antos å ha interesse for denne bane. Den øvrige del av fylket fikk ingen talsmann i komiteen.

Omkring årsskiftet 1941-42 ble man her i søndre Telemark kjent med den nye jernbaneplan. Der ble da gjort henvendelser til Den interkommunale Jernbanekomite om å overveie et sydligere alternativ på strekningen Sætedal-Telemark, som man mente ville by vesentlige fordeler sammenlignet med den av komiteen allerede utpekte linje til Lunde.

Sommeren 1942 ble det av overingeniør Einar Nissen foretatt en okularbefaring av linjen Ålgård-Valle-Lunde, derimot ikke av Porsgrunns linjealternativ. Etter henvendelse fra ordføreren i Porsgrunn ble overingeniøren anmodet om å uttale seg om den linje Ålgård-Austad-Drangedal forlenget til Porsgrunn, som man her hadde slått til lyd for. Overingeniøren ga i begynnelsen av november 1942 sin uttalelse om forslaget bygget på en etter kartet opptegnet linjeføring og ledsaget av et tilnærmet lengdeprofil. Allerede denne rent foreløbige uttalelse viste at linjen bød på betydelige fordeler.

Etter oppdrag av ordføreren i Porsgrunn utarbeidet så fhv. rådmann Kjølsest en motivert utredning av Porsgrunnslinjen. Utredningen ble tilstillet Jernbanekomiteen med anmodning om at denne linje måtte bli undersøkt i marken. Utredningen ble ikke offentliggjort, likeså litt som andre innlegg for vårt standpunkt. Komiteen var dog villig til å la overingeniør Nissen foreta en okularbefaring også av Porsgrunns linjeforslag forutsatt Porsgrunn bevilget det fornødne beløp til dekning av utgiftene hermed. Porsgrunn bevilget de forlangte kr. 5000,—.

Befaringen fant sted sommeren 1943 uten at man herfra, overfor overingeniøren, hadde hatt anledning til nærmere å angi den linjeføring som vi mente var den beste. Den av overingeniøren befarte linje er der-

for på enkelte strekninger blitt noe anderledes enn vi hadde tenkt oss den.

Den utførte okularbefaring viste at Porsgrunnslinjen fantes å bli adskillig gunstigere enn man etter den første foreløbige oversikt hadde fått inntrykk av. Sansynligvis vil den vise seg å bli ennå gunstigere når enkelte partier av linjen blir lagt noe om.

Under ledelse av fylkesmannen i Telemark fylke ble der den 24. mars 1944 holdt et jernbanemøte på Fylkeshuset i Skien. I møtet deltok Den interkommunale Jernbanekomite, enkelte ordførere fra øvre Telemark og to representanter for Porsgrunn (som for første gang var innkalt til komiteens møter). Som sakkyndig møtte overingeniør Nissen.

I møtet ble av Jernbanekomiteens sekretær advokat Gulbrandsen satt fram forslag om å anbefale stambanen med dens alternativ til Lunde over Bjørnevatn, og gå inn til Generaldirektøren for Norges Statsbaner med søknad om at denne linje blir finstukket og beregnet.

Etter en lengre debatt vedtok Jernbanekomiteens medlemmer sekretærens forslag, dog således at et alternativ på nordsiden av Kviteseidvatn og Flåvatn skulle undersøkes før der ble tatt standpunkt til denne strekning av banen.

Porsgrunns representanter satte fram protest mot, at der ble fastslått en bestemt linje for stambanen uten at kommunene i den søndre del av Telemark fylke hadde fått anledning til å uttale seg om saken, og før Porsgrunnslinjen var blitt tilstrekkelig undersøkt.

Fylkesmannen sluttet seg til stambanen inntil det punkt hvor Porsgrunnslinjen skilte seg fra linjen til Lunde. Før han kunne ta standpunkt til de to linjealternativer østafor dette punkt, måtte han ha undersøkt nøyere de argumenter som var framholdt for og imot de to konkurrerende linjer.

De to linjers trace.

Der er som nevnt ingen dissens om stambanens linjeføring fra Algård til et punkt på fjellet vestafor Sætesdal. Overingeniør Nissen har antatt at dette punkt vil være vannskillet på toppen av Fardalen. Vi har ment at man burde søke å undgå den lange sving oppom Fardalen, og forsøke istedet å finne en linje som går mere rett østover fra et sted i nærheten av Øyarvatn. Dersom man her finner en brukbar framkomst, vil banen bli 10–12 km. kortere og kommer til å ligge 70–80 m. lavere på sitt høyeste punkt enn i Fardalen.

Kommet over til Sætesdalen, forsetter *Lundelinjen* nordover forbi Valle til Rygnestad hvor den svinger østover inn i fjellet, går forbi Bjør-

nevatn og førsetter til Veum øverst i Fyresdal. Herfra går den langs fjellskråningen på sydsiden av Vråvatn, passerer Strand i Vrådal og går så videre 35—40 km. langs fjellskråningen på sydsiden av Kviteseidvatn og Flåvatn fram til Fjågesund. Herfra er det så et kort stykke til Lunde stasjon på Sørlandsbanen.

Porsgrunnslinjen går over Austad i Sætesdal, krysser Otra nord for Åraksfjord og stiger innover fjellet forbi garden Hogtveit øverst i Hoelv-dalføret og videre østover til vannskillet mot Tovdal. Vi har på denne strekning tenkt oss at en linje gjennom Åraksgrend burde undersøkes. Den ville herfra fortsette østover på sydsiden av Kulåsheia til Tovdal. Denne linje ville antagelig ligge endel lavere og visstnok forøvrig i pent lende. Banen fortsetter videre mot øst, krysser Gjovdal ved Smeland og går sønnafør Nesvatn over mot Fyresdalsvasdraget. Linjen krysser dette vassdrag ved utløpet av Drangsvatn og fortsetter så framdeles østover til den når Treungen, hvor den krysser Tveitsund-Nelaugbanen ved Tjønnfoss st. Den av overingeniør Nissen befarte linje fra Treungen til Tørdal og Drangedal fører fram til Drangedal stasjon på Sørlandsbanen. Vi har også på denne strekning ment at man burde undersøke en linje som førte fram til Eggevåg stasjon. Den antas å ville bli kortere og ligge endel lavere.

Når vi i det forangående har pekt på enkelte avvikelser fra den av overingeniør Nissen oppgatte linje for Porsgrunnsalternativet, så er det å betrakte bare som antydninger bygget dels på opplysninger fra lokal-kjente personer, dels på kart. Det foreliggende kartmateriale over disse trakter er imidlertid så mangelfullt at det ikke kan legges til grunn for en virkelig bedømmelse. Vi har derfor i det følgende holdt oss til overingeniør Nissens opplysninger og oppgaver fra hans befaringer i 1942 og 1943.

Porsgrunnslinjen forutsettes forlenget videre østover til Porsgrunn, idet den enten fra Eggevåg stasjon på Sørlandsbanen følger den tidligere stukne jernbanelinje over Fjeld i Kilebygda og fram til Porsgrunn st., hvor den knyttes til Vestfoldbanen og Bratsbergbanen, eller går fra Kjos-sen st. østover til Henseidvatn eller Høidalen og derfra til Porsgrunn over Fjeld. Denne siste ble antagelig 6—7 km. kortere, men man fikk en tunnell på ca. 5 km.

Dersom Stambanen ble ført fram til Lunde har det vært antydnet som en framtidsmulighet at den kunne bli forlenget derfra nedover til Skien på vestsiden av Nordsjø.

Skal man få det riktige grunnlag for sammenligningen av de to linje-alternativer med hverandre, må man sammenligne banen Stavanger-

Valle- Lunde med banen Stavanger-Austad Drangedal og Lundelinjen forlenget til Skien med Porsgrunnslinjen forlenget fram til Porsgrunn.

En kartskisse er trykt som bilag 3.

Banen Sætesdal-Lunde henholdsvis Sætesdal-Drangedal.

Hva angår terrengforholdene der hvor disse baner forutsettes ført fram, så henvises der til overingeniør Nissens rapporter. Hans rapport vedkommende Porsgrunnslinjen følger som bilag 1. Her skal kun bemerkes at Porsgrunnslinjens trace vel kan ansees gunstigere, særlig for banens drift. Den får med korte mellomrom tilknytning til bebodde strøk og ligger betraktelig lavere. På høyeste punkt mellom Sætesdal og Telemark kommer Porsgrunnslinjen opp til cote 660 på et ganske kort stykke. Ellers ligger den gjennomgående forholdsvis lavt. Lundelinjens Bjørnevatnsalternativ ligger på cote 810 på en lengere strekning og alternativet Bærevatn går opp i cote 870. Forøvrig ligger Lundelinjen helt fra Fardalen vest for Sætesdal til Lunde overalt høyere enn Porsgrunnslinjen.

Hva angår byggeomkostninger for de to linjer, så har overingeniør Nissen utarbeidet et overslag for Lundelinjen. Derimot foreligger der ikke noe omkostningsoverslag for Porsgrunnslinjen.

For å komme fra Stavanger til Lunde etter Lundevalternativet må der bygges 284 km. ny bane (etter Bjørnevatnalternativet visstnok et par km. mindre). Banen vil koste 153 mill. kroner eller gjennomsnittlig kr. 540 000,— pr. kilometer.

Reiser man fra Stavanger til *Lunde* etter Porsgrunnslinjen over Drangedal blir veilengden temmelig nøyaktig den samme, men Porsgrunnslinjen behøver bare 255 km. nybygging av bane, altså 29 km. mindre enn ved den «direkte» Lundelinje. Går man videre ut fra at byggeomkostningene pr. km. blir den samme for begge linjer, oppnår man for Porsgrunnslinjen en besparelse av 15—16 mill. kroner.

Sansynligvis vil differansen bli større når man får undersøkt nærmere enkelte strekninger av Porsgrunnslinjen. Man er neppe langt fra sannheten, når man antar at stambanen kan bygges fra Stavanger og helt fram til Porsgrunn etter denne linje for det samme som Lundevalternativet vil koste fra Stavanger til Lunde.

Hertil kommer så den omstendighet at man ved Lundelinjen, som allerede nevnt, *intet vinner i reiselengde*. Dette gjelder ikke bare reisen Stavanger—Lunde, men også reiser til alle stasjoner nord og øst for Lunde. Og for alle steder søndafor Lunde og østover med Vestfoldbanen

eller sydover med Sørlandsbanen blir reiselengdene etter Porsgrunnsalternativet opp til 60 km. kortere. Herom nærmere i et senere avsnitt.

Det har vært betegnet som et pluss for Lundelinjen at Lunde ville bli et knutepunkt for trafikken til Telemarkens øvre bygder, fordi banen her ville finne en naturlig tilknytning såvel til trafikken på Bandakkanalen som til gode veiforbindelser. Da adkomsten til Lunde er like hurtig og like bekvem over Porsgrunnslinjen, for enkelte strøk f. eks. Vestfold og Østfold endog raskere over en jernbane Porsgrunn-Drangedal, er disse Lundes framtidsmuligheter et argument som taler mest til fordel for vårt linjealternativ.

Den forlengede stambane.

Etter vår overbevisning er Porsgrunnslinjen fra Stavanger til Drangedal den annen helt overlegen i de fleste henseender. Denne overlegenhet forsterkes ytterligere i høy grad ved muligheten av linjens forlengelse til Porsgrunn. Banen Drangedal-Porsgrunn vil nemlig forbinde både Sørlandsbanen og Indre Stambane med det folkerike Grenland og med Vestfoldbanen på det gunstigst mulige sted. Uten å forlenge veien til Oslo og alle andre østlandsområder, vil den gi de minste reiselengder og de korteste trafikkveger til Grenland og østafør liggende distrikter og omvendt for øst-Norges trelast og industrivarer og reisetrafikk til vest-Norge.

Allerede i 1870-årene hadde Jerbanestyrelsen planlagt en forlengelse av «Grevskabsbanen» over Porsgrunn og vestover. Andre større jernbaneprojekter fanget imidlertid den gang både interessen og bevilgningene, og denne jernbaneplan ble utsatt. Senere har planen fra tid til annen vært framme i diskusjonen uten at den er kommet lenger. Projektet Porsgrunn-Drangedal vil bli tatt opp til bearbeidelse og forsøkt gjennomført så snart som mulig. Dette projekt har nemlig sin berettigelse i seg selv uten hensyn til en eventuell indre stambane. Planen får bare så meget større betydning dersom Stambanen skulle bli til virkelighet.

En jernbane fra Lunde til Skien på vestsiden av Nordsjø har vært nevnt som konkurrent til linjen Drangedal-Porsgrunn. Banen Lunde-Skien er temmelig nøyaktig like lang som banen Drangedal-Porsgrunn, ca. 45 km. Der er dog en meget stor forskjell på nytten av de to baner. Denne forlengelse av stambanen fra Lunde til Skien ville gi lengre transportvei for personer og gods fra Rogaland til øst-Norge og omvendt. Den vil øke reiselengden østafra til Sørlandet. Den vil nærmest bli av bare

lokal interesse for noen få kommuner som grenser til banen. Og man oppnådde ikke de før nevnte 15-16 millioner kroners besparelse.

Det som allermest gjør det unaturlig og nærmest overflødig å bygge en jernbane fra Lunde til Skien, er dog at man i disse strøk er så vel utstyrt med kommunikasjoner som få andre steder i landet. Man har således banen langs østsiden av Nordsjø. Man har skipstrafikken på Nordsjø og Bandakkanalen, og man har de gode bilveier oppover til Lunde og videre til bygdene ovafor.

Det må vel kunne ansees nokså utenkelig at man under disse forhold skulle anlegge, i konkurranse med de andre kommunikasjoner her, en ny bane som intet fortrin har i seg selv.

Det har også vært tale om en jernbaneforbindelse mellom Vestfold-banen og Sørlandsbanen over Brevik. Denne linje ville bli noe kortere enn linjen Porsgrunn-Drangedal. Den vil dog ikke kunne by på de samme fordele som sistnevnte linje, selv om det kan sies at den er mer berettiget enn en linje Skien-Lunde.

Banens tilknytning til bygdene og befolkningen.

Et av de påberopte motiver for den Indre Stambane er at den skal danne forbindelsen med de indre bygder i Telemark og Agder fylker og derigjennom fremme næringsliv og livsvilkår i de nå tildels avstengte bygdelag. Motivet har uten tvil alles tilslutning. Det virker derfor desto mer forbausende at Den interkommunale Jernbanekomite anbefaler den linjeplan som minst av alle oppfyller denne forutsetning. Der kan neppe finnes en linje som i mindre grad enn den av komiteen foreslåtte, kommer i forbindelse med folk og bygder i Aust-Agder og Telemark både direkte og indirekte.

I Aust-Agder blir Valle og eventuelt en stasjon litt lenger nord i dalen det eneste sted hvor Lundelinjen oppnår forbindelse med fylkets befolkning. Det blir bare noen få hundre av fylkets innvånere som kan få nytte av jernbanen.

Noenlunde ens er det i Telemark. Etter 30-35 km. kjøring gjennom skog og fjell kommer banen fram øverst i Fyrresdal til den lille bygd Veum. Fyrresdal herrad er den tredje største av Telemarks skogbygder. Det var nettopp skogstrafikken i denne bygd som skulle ha størst nytte av banen. Slik som banen er lagt langt oppe i vassdraget, 1 mil ovafor Fyrresvatn, blir det dog bare en liten brøkdel av herradets skogareal som kan bruke den.

Banens neste stasjon må bli Strand i Vrådal som man når etter nye 30 km. kjøring gjennom ubebygget terreng. Når denne lille bygd er

passert har man atter 35-40 km. å kjøre gjennom ubebygget og ubebyggelig terreng fram til skolekretsen Fjågesund, hvor den tredje og siste av Telemarks stasjoner på denne bane vil bli lagt. Ca. 9 km. nedenfor når så banen Lunde stasjon på Sørlandsbanen.

Det ble opplyst på jernbanemøtet i Skien den 24. mars 1944 av en av de ordførere som sluttet seg til Lundelinjen, bortsett fra dens aller siste del, at det av Telemark fylkes 130 000 innbyggere var bare 3700 som fikk tilknytning til Jernbanekomiteens linje til Lunde.

Betrakter man Porsgrunns linjeforslag, får man et annet bilde. Selv om også denne linje går meget gjennom ubebygde skogtrakter, så har den dog med korte mellomrom tilknytning til bygdene i Aust-Agder og Telemark.

Porsgrunnslinjen krysser den sentrale del av Sætedalen i Austad og fortsetter østover gjennom Åraksgrænd eller over Hoelvdalen ca. 15. km. til Tovdal som får tilknytning til banen i dalens øvre del.

Atter 12-13 km. lengre øst krysses Gjøvdal ved de øverste gårde i dalen, og etter ytterligere 10 km. når man Fyrresdal, hvor vassdraget krysses ved utløpet av Drangsvatn. Her blir samlingsstedet for Fyrresdals trelastmengder.

Fra Fyrresdal er det ca. 10 km. til Treungen i Nissedal. Her passer vassdraget og jernbanen fra Tveitsund til Nelaug ved Tjønnefoss stasjon. Like i nærheten ligger Aust-Agder kraftverk Høgefoss, som i tilfelle vil kunne levere drivkraften til den nye bane. Kraftverket er bygget ut for ca. 20 000 HK, og Aust-Agder fylke eier to andre vannfall i nærheten beregnet på utvidelse av kraftforsyningen. I Fyrresdalsvassdraget nedenfor Drangsvatn er der forøvrig andre vannfall, som f. eks. Dynjanfoss (ca. 15 000 HK), som både på grunn av sin beliggenhet og sin størrelse ville kunne få betydning som kraftkilde for både Sørlandsbanen, Tveitsund-Nelaugbanen og for den nye stambanes Porsgrunns-linje.

Fra Treungen til bebyggelsen i Drangedal har man 15 til 30 km., avhengig av hvilken linje man vil velge for banen. Tilknytningen til Sørlandsbanen skjer enten på Drangedal stasjon eller på Eggevåg stasjon.

Følger man deretter stambanens forlengelse fra Drangedal til Porsgrunn, så har man først 7-8 km. til man når Kilebygda i Solum herrad. Siden går banen gjennom bebygde strøk helt fram til Porsgrunn.

Det er både interessant og opplysende å undersøke hvilke befolkningsmengder det er i de nærmest interesserte fylker, Aust-Agder, Telemark og Vestfold, som har mer nytte av den ene enn av den annen av de to linjealternativer.

Når man legger til grunn for en sådan beregning dem som ved sin

beliggenhet eller ved kortere reiselengder eller av andre grunner oppnår større fordel av den ene framfor av den annen linje, kommer man til det resultat at for strekningen Sætesdal til Sørlandsbanen, stiller forholdet seg som 4 : 1 i Porsgrunnslinjens favør. Tar man Stambanen forlenget fram til Vestfoldbanen i Porsgrunn, vil man finne at over 1/4 mill. mennesker i de tre nevnte fylker har størst nytte av Porsgrunnslinjen, mens det er vanskelig å finne så meget som 20 000, der kan tenkes å ha større fordel av Lundelinjen.

Det er neppe noen overdrivelse om man sier at Indre Stambanes Porsgrunnslinje knytter befolkningen og bygdene i sør-Norge sammen på en måte som vanskelig kan gjøres bedre. Dette linjealternativ løser derfor også en av Stambanens viktigste oppgaver og uten at andre interesser av betydning tilsidesettes derved.

Tilknytningen til andre kommunikasjoner.

Det har vært sagt at for en stambane er det ingen hovedsak å ha forbindelse med andre kommunikasjoner undervegs. Den interkommunale Jernbanekomite synes også med stort held å ha praktisert dette syn i sitt linjevalg. Oss forekommer det å være både fordringsfullt og særdeles upraktisk under våre forhold å forlange jernbanebyggingen gjennomført etter dette syn, i særdeleshet når intet oppnås ved det, men mange interesser skades. Det burde nettopp være maktpåliggende å komme i kontakt med andre jernbaner og veger, når dertil er anledning istedetfor å legge banen slik at samarbeidet vanskeliggjøres eller hindres.

Lundelinjen oppnår ingen forbindelse med eksisterende jernbaner før den når Lunde stasjon på Sørlandsbanen. For å få tilknytning til Sætesdalsbanen må denne forlenges 80 km. oppover dalen. Av veger krysser Lundelinjen bare riksvegen gjennom Sætesdal, vegen gjennom Veum og riksvegen Nissedal-Kviteseid.

Porsgrunnslinjen kan forbindes med Sætesdalsbanen dersom denne forlenges 35 km. oppover fra Byglandsfjord stasjon. I Treungen får Tveitsund-Nelaugbanen tilknytning til Indre Stambane og i Drangedal forbindes stambanen med Sørlandsbanen. Endelig vil man gjennom stambanens forlengelse til Porsgrunn få knyttet både denne bane og Sørlandsbanen sammen med Vestfoldbanen og dessuten også med Bratsbergbanen til Skien og videre oppover.

Porsgrunnslinjen krysser riksvegen gjennom Sætesdal i Austad og på østsiden av Åraksfjorden passerer herradsvegen fra Bygland oppover på denne side av fjorden. I Tovdal krysses Fylkesvegen og i Gjødal herradsvegen (Fylkesvegens forlengelse) gjennom dette dalføre. Deretter

får man tilknytningen til vegen fra Fyrresdal til Treungen, og på sistnevnte sted krysses riksvegen gjennom Nissedal.

På strekningen Drangedal-Porsgrunn passerer banen, etter å ha krysset Sørlandsbanen og riksvegen i Drangedal, først vegen Kilebygda-Drangedal, deretter Sørlandsvegens vestlige gren gjennom Bamble og endelig hovedvegen fra Porsgrunn til Skien kort før banen løper inn i Porsgrunn by.

Hva det vil bety for de forskjellige bygders utvikling på denne måte å bli knyttet sammen med det øvrige lands kommunikasjoner, er det formentlig unødvendig å utvikle nærmere.

Det synes oss innlysende at Porsgrunnslinjen i en ganske annen grad enn Lundelinjen formår å fullkommengjøre syd-Norges kommunikasjoner. Den utgjør det bindeledd som på en nesten ideel måte kompletterer systemet av veger og jernbaner i denne del av landet. Og samtidig evner den gjennom banestykket Drangedal-Porsgrunn å skape det manglende ledd i jernbaneforbindelsen mellom Sørlandet og det sydlige øst-Norge.

Vi må ha lov til å si, at den Indre Stambane, bygget etter Porsgrunnsalternativet, vil bli en jernbane til gagn for hele det sydlige Norge fra og med Rogaland til og med Oslo og Austfold.

Reiselengdene.

Fra de av overingeniør Nissen foretatte befaringer foreligger der oppgaver over banenes lengde. Linjealternativene har begge undergått endringer i enkelte detaljer, og undersøkelsen av Porsgrunnslinjen er heller ikke avsluttet på alle punkter. De endringer av banelengdene som foreligger hittil, er imidlertid uten betydning. I det følgende holder vi oss derfor til overingeniørens oppgaver av 1942.

Det første man etter dette kan slå fast, er at *reiselengden fra Stavanger til Lunde og dermed til alle østafor og nordafor liggende stasjoner, blir den samme etter begge linjealternativer.* Men som allerede omtalt er der den forskjell på de to linjer, at *nybyggingen for Porsgrunnslinjen blir 29 km. kortere enn for den annen.*

Derneft oppnår man ved Porsgrunnslinjens forlengelse til Vestfoldbanen i Porsgrunn at *der innspares omkring 60 km. i reiselengde for alle som skal reise fra Grenland, Vestfold og Austfold til Sørlandsbanen sønnafor Lunde eller til Stavanger.*

Skal man idag reise fra Porsgrunn eller distriktene østafor til steder på Sørlandsbanen, må man følge Bratsberbanen til Nordagutu og ta Sørlandsbanen derfra. Denne reise, regnet fra Porsgrunn til Eggevær

i Drangedal, hvor linjen fra Porsgrunn kommer inn på Sørlandsbanen, utgjør 107 km. Banen Porsgrunn-Eggevåg vil bli 45 km. Man sparer altså i reiselengde 62 km. for all trafikk mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.

Denne besparelse kommer også reiselengdene fra Stavanger og Rogaland tilgode for såvidt det gjelder reiser til og fra Vestfoldbanen. På en slik reise fra Stavanger til Porsgrunn eller steder østfor spares der således 59 km. i forhold til reise over Lunde-Nordagutu.

Disse oppgaver er tilstrekkelige til å vise Porsgrunnslinjens overlegenhet også hvor det gjelder reiselengdene. Se forøvrig også avsnittet om turisttrafikken. Dette kan også uttrykkes således at *der finnes overhodet ingen stasjon på Norges jernbaner hvortil det er kortere å reise med Lundelinjen enn med Porsgrunnslinjen. Derimot byr den siste på kortere reiselengder til og fra de fleste stasjoner i hele det sydlige Norge.* Disse Porsgrunnslinjens fordeler for såvidt reiselengdene angår, kommer selvsagt også godstrafikken med jernbanen tilgode. For varetransporten kan det tildels ha ennå større betydning da det her ofte dreier seg om ikke bare å spare frakt, men også å spare tid.

Rogalands salgsvarer.

Det skulle være en av Indre Stambanes fornemste oppgaver å tjene vareomsetningen fra Rogalands landbruk og fiskerier. Det framholdes, og visstnok med god grunn, at Rogalands jordbruk vil kunne fylle hele landets behov for landbruksprodukter, dersom der skapes en god jernbaneforbindelse til markedene i det østlige Norge.

I noenlunde samme stilling står vest-Norges og da i første rekke Rogalands fiskerier. Der er nå ikke tilstrekkelige avsetningsmuligheter for fiskerienes store overskudd da der mangler hurtige kommunikasjoner til de steder i landet hvor der er behov for vest-Norges fiskevarer.

Her står man atter overfor en overraskelse fra Jernbanekomiteens side. Den setter helt ut av betraktning et av de beste og nærmestliggende markeder for Vestlandets produkter.

Grenland er Telemark fylkes tettest befolkede distrikt. Der bor omkring halvparten av fylkets 130 000 innvånere. Innafor en sirkel med 12 km. radius omkring Porsgrunn som sentrum bor der på et areal av 450 km² 50 000 mennesker. Den annen halvdel av fylkets befolkning er spredt ut over fylkets gjenværende 14 650 km². Grenlands innbyggere er for den overveiende del en by- og industribefolkning som selv intet produserer av de varer Rogaland har å selge. Samtidig er det lokale oppland omkring Grenlands byer så lite at en mengde varer må til-

føres annenstedsfra. Dette gjelder ikke bare landbruksprodukter, men også fiskevarer, som kysten utafor ikke kan skaffe nok av.

Over en jernbane fra Rogaland til Porsgrunn ville der til dette distrikt komme til å gå en daglig strøm av matvarer vestafra. Reisetiden fra Stavanger til Porsgrunn ble bare 5-6 timer og ikke bare fersk fisk, men også melk kunne sendes med jernbanen fra Rogaland og hit.

Etter jernbanekomiteens linjevalg å dømme synes det som om et slikt marked ingen interesse skulle ha for Rogalands jordbrukere og fiskere. Vi er ute av stand til å forstå sammenhengen i dette. Det ser ut som om Rogaland mener å finne nok marked for sine varer i Oslo-området. Dette resonnement er neppe holdbart. Men bortsett herfra skulle den betraktning ikke ligge så fjern, at konkurransen mellom Oslo og andre om Rogalands produkter kunne tenkes å virke til oppnåelse av større etterspørsel og bedre priser. Og under alle omstendigheter vil en god forbindelse med Grenland hverken forsinke eller forstyrre forretningsforbindelsen med Oslo. Noe bør det også veie at avstanden til Porsgrunn er 100 km. kortere enn til Oslo med en tilsvarende kortere reisetid.

Blandt Jernbanekomiteens argumenter for Lundelinjen forekommer også fiskeomsetningen i de bygder i øvre Telemark som ville få fiskevarer fra Rogaland tilført raskere etter denne linje. For disse bygders befolkning ville selvsagt en raskere fisketilførsel være et gode, men som argumentet for stambanen er denne fisketransport nærmest betydningsløs på grunn av markedets ubetydelighet. Og sett i relasjon til komiteens likegyldighet overfor det mange ganger større marked i Grenland, ser argumentet unektelig nokså besynderlig ut.

Telemarkens trelast.

Likesom Rogaland søker marked for produktene fra sitt jordbruk og fra sine fiskerier, således har Telemarken sitt skogbruk som behøver avtagere av både trelast og brensel.

Rogaland, og vest-Norge i det hele, har stort behov for trevirke og en bane gjennom Telemarks skoger, ad korteste vei til Stavanger, ville skaffe denne vare fram til forbruksdistriktet på en for alle parter tilfredsstillende måte. Der ville for skogbruket skapes verdier av store skogområder som nå ligger verdiløse eller vanskelig nytbare på grunn av mangel på tjenlige kommunikasjoner. Vest-Norge ville på en hurtig og billig måte få seg tilført trelast og brensel. Og jernbanen fikk en varetransport som veiet tungt på budsjettets inntektsside.

Men også for denne betydelige vestgående trafikk er Jernbanekomi-

teens linje lagt så uheldig som vel mulig. Lundelinjen går på hele strekningen i Telemark gjennom skogtrakter som er så lite produktive, at der ikke finnes nevneverdig overskudd for eksport.

Annerledes med Porsgrunnslinjen. Den går gjennom Telemarks største og mest produktive skogområder, Solum, Drangedal, Nissedal og Fyrresdal og passerer dessuten adskillige skogområder i Aust-Agder.

Drangedal er Telemarks største skogbygd. Herradet omfatter 1/7 av fylkets skogareal. Fyrresdal er nr. 3 i skogareal av fylkets 25 herrader. Det er opplyst fra skogkyndig hold at der i Telemark og Aust-Agder kan regnes med 3 mill. mål skogvidde som vil få nytte av stambanen forlenget gjennom Solum til Porsgrunn. Disse 3 mill. mål har en årlig tilvekst av henimot 400 000 kbm. Hertil må dessuten legges alt skogvirke som måtte bringes til Lunde st. ved fløting, bil eller jernbane og som ikke får lengre jernbanetransport etter Porsgrunnslinjen enn det ville fått etter en linje vestover fra Lunde.

Godseier Aall, Ulefoss, har i 1942 gitt en utredning om Indre Stambane og trelasttransporten samt om jernbanens evne til å konkurrere med sjøtransporten, når det gjelder denne vare.

I denne vektige utredning fra sakkyndig hold uttales det om transporten av trelast rundt kysten til vest-Norge, at den nå foregår med båt og lekter, og at den er «en tungvint og sen transport og også en temmelig stor omvei». Han uttaler videre: *«Såvidt jeg kan se, vil den Indre Stambane m. h. t. frakter tilfulle kunne konkurrere med den sjøverts transport, og hertil kommer så fordelene ved en langt raskere transport og ekspedisjon, som Rogalands befolkning sikkert ikke vil undervurdere».*

Porsgrunnslinjen var den gang ikke framme i diskusjonen. Godseier Aall's utredning gjallt derfor Lundelinjen. Uttalelsene får en langt større berettigelse når det gjelder Porsgrunnslinjen. Med denne vil nemlig størsteparten av trelasten få kortere jernbanereise, tilførselen til opplastningsstedene blir kortere og billigere, og man kan regne med langt større varemengder å transportere.

Godseier Aall regner med en minimumstransport av 100-000 kubm. trelast. Dette svarer til 7000 jernbanevogner eller 20 vognlaster daglig året rundt. Han gjør oppmerksom på at han ikke i disse tall har tatt hensyn til driften av ved.

Godseieren legger spesiell vekt på at en jernbane, som gir lett adgang til levering av ved fra skogene, vil tjene to formål. Den vil gi Rogalands befolkning billig brensel, og den vil være av stor økonomisk betydning for skogeierne som da gjennom opprenskningshogst vil kunne gjennomføre en mer rasjonell skogskjøtsel enn de kan, når der ikke er anledning til å få solgt skogsveden.

Han konstaterer endelig at det blir en betydelig fraktbesparelse dersom trelasten og veden kan transporteres med jernbanen. Til slutt sier han i sin utredning at *«Indre Stambane, så vidt jeg kan skjønne, må bli til uvurderlig fordel for såvel Telemarken som for Stavanger og Rogaland. For Telemarks vedkommende vil den bety øket eksport av skogsprodukter, idet den billige transporten vil utkonkurrere trelastimporten fra utlandet, og videre, som jeg har forklart foran, skape bedre driftsmuligheter for skogen. Det kan ikke være tvil om at Telemark vil bli Stavanger- og Rogalandsdistriktenes vesentlige leverandør av skogsprodukter, et forhold som vil bli til glede og økonomisk vinning for begge parter»*.

Når disse kraftige uttalelser kunne anvendes om den jernbane som det da var tale om, Lundelinjen, hvilken langt større berettigelse har de ikke når det gjelder Porsgrunnslinjen, som går milevis gjennom Telemarkens ypperste skogområder og nettopp gjennom trakter, som nå for en stor del har en både kostbar og vanskelig transport for sitt skogvirke. Der kan etter vår mening ikke legges nok vekt på den Indre Stambanes betydning for Telemarkens skogdrift og tillike på trelasttransporten som faktor i den Indre Stambanes husholdning. Det er dog først Porsgrunnslinjen som er istand til å gi disse faktorer sin fulle verdi.

Som bilag 2 til nærværende innlegg følger en utredning om Porsgrunnslinjen og skogen av gårdbruker Tor Lundtveit, Drangedal. Vi henviser til denne utrednings mange verdifulle opplysninger. Det er opplysninger som fullt ut understreker og bekrefter det som foran er sagt.

Stambanen og fedriften.

Rogaland har også lagt stor vekt på Stambanen som transportmiddel for sauer fra kyststrøkene og lavlandet, når de skal bringes opp til fjellbeitene. Alle er antagelig enig om banens betydning i denne henseende når det gjelder de store fjellvidder *vestafor* Sætesdalen. Når man derimot søker å overføre dette argument til Stambanens Lundealternativ *østafor* Sætesdalen, skyter man langt over målet.

Bredden av fjellet mellom bebyggelsen i Sætesdal og bebyggelsen på Telemakssiden, der hvor banen skulle gå, er ca. 30 km. Der er sætter på vegen, og der er til og med slåtteland ved Rønvikvatn midt på fjellet. Både sønnafor og nordafor Lundelinjens trace, hva enten man taler om Bjørnevatns- eller Bærevatnsalternativet for fjellovergangen, har fjellet omtrent samme bredde i flere miles lengde. Trekker man fra den del av fjellet som nås og brukes av befolkningen i Sætesdal og Telemark, så blir der i beste fall en så liten strimmel tilbake at den ingen betyd-

ning har for langvegfarende sauedrifter. Og for jernbanen ville denne forsvinnende sesongtrafikk under alle omstendigheter være uten noen betydning.

Statskonsulent Kvadsheim har i en utredning om Stambanen og Sauebeitene regnet ut at der i Telemark av Lundelinjen vil åpnes 4000 km² nye beiter, og at der på dette areal vil kunne beite 200 000 sau. Han kommer til disse tall etter at han *«trekker fra de strøkene i Vest- og Aust-Agder og Telemark som ligger så nær bygdene som 80 km.»* og går ut fra *«at en ved transport med banen vil kunne nå beiter som ligger 40 km. til hver side av denne»*. Hans regnestykke trenger nærmere forklaring.

Landskapet mellom Telemark fylkes grense mot vest og bebyggelsen i Telemark på østsiden av fjellet har en gjennomsnittsbredde av 15 km. på hele den 90 km. lange strekning fra Grungedal i nord til Aust-Agders grense i syd. Selv om statskonsulenten ville regne som sauebeite hele landskapet ned til gårdenes innmark, fant han ikke på disse 90 km. større areal enn 1350 km². Og litt må vel også bygdene selv ha å beite sine dyr på. Etter hans egne forutsetninger for beregning av beitearearealet skulle der forøvrig ikke bli en eneste kvadratmeter å beite sauer på.

Det er på disse statskonsulentens beregninger Lundelinjens forkjempere har basert sitt beste argument, heibeitesaken.

Da er Ståvanger formannskaps arbeidskomite for riksvegen Lyse-Sætedal-Telemark adskillig mer nøktern i sine anslag. Lysevegen var planlagt gjennom samme dalføre i fjellovergangen mellom Sætedal og Telemark som Lundelinjen, nemlig over Bjørnara, langs Bjørnevatn og Rønnevatn til Skafså. I komiteens innstilling av 1918 uttaler ordføreren i Mo, St. Aamdal, tidl. ordfører O. O. Bergland og kommandersersjant Olaf Bæk følgende om sauebeitet i dette strøk: *«Etter fråsegn frå statskonsulent Sæland, som sjølv hev vore der og set, skal det i desse heidar vera beite for umlag 5000 sau»*. Heiebeitet var et av hovedargumentene også for Lysevegen, og der er ingen grunn til å tro at statskonsulent Sæland og de tre andre nevnte herrer ikke ville tillegge beite-spørsmålet det verd det fortjente.

Statskonsulent Kvadsheims beregninger og oppgaver anvendt som argument for Lundelinjen taler så tydelig for seg selv, at vi avholder oss fra videre kommentar.

Foranlediget ved den måte hvorpå sauebeitespørsmålet er blitt anvendt i agitasjonen til fordel for Indre Stambanes Lundelealternativ, gjør vi atter uttrykkelig merksam på at de innvendinger vi er framkommet med mot dette argument både nå og tidligere gjelder utelukkende fjell-

området østafor Sætesdal. Når det gjelder Rogalands- og Sætesdalsheiene vestafor, er der ingen dissens om stambanens betydning for fjellbeitenes utnyttelse.

Turisttrafikken.

De store fjellvidder fra Sætesdal vestover til henimot kysten vil utvilsomt bli et meget søkt turistområde når det blir krysset av en jernbane. For turister fra vest-Norge vil stambanen uten videre føre like opp i fjellet, og fra denne del av landet vil nok storparten av turistene komme, da reisen fra Stavanger blir forholdsvis kort, 100-120 km. Reisen fra Grenland til disse strøk blir forøvrig etter Porsgrunnslinjen omtrent av samme lengde, og mange, også derfra, vil utvilsomt søke hen til disse lite kjente og hittil lite benyttede fjellområder. Men også fra øst-Norge og fra Sørlandet vil det uten tvil bli stort inntrykk dersom jernbaneforbindelsen ordnes slik at reiselengdene blir rimelige.

Turistene fra Østlandet kan inndeles i to grupper : de som det passer for å benytte Kongsbergbanen, og de som reiser med Vestfoldbanen.

For den første gruppe blir vegen like lang etter begge alternativer for Stambanen. De vil derfor intet vinne ved å benytte en linje Lunde-Sætesdal istedetfor Porsgrunnslinjen over Drangedal.

Den annen gruppe derimot vil få 60 km. kortere vei over linjen Porsgrunn-Drangedal-Sætesdal.

Ennå større blir besparelsen i reiselengde for turister fra Sørlandskystens byer, dersom Porsgrunnslinjen blir bygget. For reiser fra denne landsdel har turistene valget mellom to ruter. De kan enten følge Sørlandsbanen til Algård og Stambanen derfra tilfjells, eller de kan reise med Sørlandsbanen, Nelaug-Tveitsundbanen og Stambanens Porsgrunnslinje fra Treungen (Tjønnefoss st.). Ifall Lundelinjen skulle bli bygget, ble det for Sørlandets turister å velge mellom ruten over Algård og ruten over Lunde.

Det er ganske instruktivt å se på forskjellen i reiselengder etter de tre alternativer. Vi velger som eksempel en reise fra Arendal til vannskillet vestafor Sætesdal og benytter avrundede tall da der for flere strekninger ikke foreligger nøyaktig oppgave over distansene.

Fra Arendal med Sørlandsbanen over Algård blir reisen 340 km.

Fra Arendal med Sørlandsbanen over Lunde er veilengden 280 km.

Fra Arendal over Treungen og derfra med Porsgrunnslinjen bli reisen 160 km.

Besparelsen blir således ved den sistnevnte rute henholdsvis 180 km. og 120 km.

For hele Sørlandet til og med Mandal blir det kortere å reise til fjells over Porsgrunnslinjen fra Treungen enn å reise over Algård. Og i forhold til Lundelinjen spares der ved Porsgrunnslinjen fra 60 km. til 120 km. i jernbanereise for Sørlandets turister. Dette vil ha så stor betydning at man med god grunn kan si at *Porsgrunnslinjen åpner fjelltraktene i Rogaland og Sætedal som turistområde for Sørlandets befolkning*. Dette vil ha så meget større verdi fordi Sørlandet hittil, på grunn av de lange reiser som måtte foretas, har vært på det nærmeste avstengt fra turisttrafikken til høyfjellet både sommer og vinter.

Fjellet mellom Sætedal og Veum er så begrenset at der ikke kan skapes noen turisttrafikk av større omfang. Det kan i så måte sidestilles med den del av fjellområdet mellom Fyrresvatn og Sætedalen som grenser til Stambanens Porsgrunnslinje. Dette siste fjellparti har dog den fordel at det ligger meget nærmere de områder (byene) hvorfra turisttrafikken må forutsettes å bli rekrutert.

En del gjennomgangstrafikk til traktene nordafor kan dog Lundelinjen antagelig regne med. Dog må man her være oppmerksom på at til disse trakter går der flere andre, likeså bekvemme adkomstveger som vil konkurrere om trafikken med en jernbane fra Lunde. Dessuten vil denne turisttrafikk benytte Lundelinjen bare over en forholdsvis kort strekning, og derfor også av denne grunn bli av liten betydning for jernbanens økonomi.

Tar man alle hensyn i betraktning, vil ingen være i tvil om hvilket av de to linjealternativer det er som gir landets befolkning de beste betingelser for en betydelig turisttrafikk, og jernbanen de største inntekter av trafikken.

De strategiske hensyn.

I det siste er de strategiske hensyn trukket inn i diskusjonen til fordel for Lundelinjen.

Vi anser oss ikke kompetente til å drøfte dette militærtekniske spørsmål og skal derfor innskrenke oss til et par alminnelige bemerkninger.

For det første synes det, med de midler som nå står til rådighet i krigsførselen, å ha lite å si om banen ligger noen kilometer mer eller mindre inne i landet, når den først ligger så langt fra kysten som Porsgrunnslinjen gjør.

Dernest kan det vel tenkes å oppstå situasjoner i en eventuell krig, hvor det kunne få meget stor betydning å ha en bane som var tilknyttet alle de lange nord- og sydgående dalfører i syd-Norge så langt oppe mot fjelltraktene. Det kan sikkert også blant militære være forskjellig opp-

fatning av om ikke nettopp dette var en meget verdifull egenskap hos en jernbane.

Under alle omstendigheter skal det vel meget til før man går hen og legger en alminnelig trafikkbane på det uheldigste sted, man kan finne, bare av hensyn til en tvilsom strategisk fordel.

De lokale interesser i Grenland.

Grenland og Grenlands byer har, som allerede i forbigående nevnt, meget stor interesse i å få en jernbaneforbindelse til nabobygdene vestafor og til Rogaland og selvsagt også til Sørlandsbanen i Drangedal. Særlig er byene interessert i herigjennom å få utvidet sitt meget begrensede oppland og få bedre tilgang på de varer som man i dette distrikt er henvist til å skaffe seg utafra. I første rekke gjelder dette landbruksvarer og fersk fisk. Vi er forvissnet om at Grenlands befolkning ville bli en både stor og verdifull kundekrets for nabobygdenes og Rogalands produsenter. At også jernbanen på grunn herav ville få å regne med en jevn og tiltagende trafikk, sier seg selv.

Fra vårt distrikt ville industrivarer, for ikke å tale om skogsprodukter, finne veg vestover, og banen ville skape øket virksomhet i arbeidslivet og tilføre Grenlands forretningsstand nye innpulser og øket forteneste.

Porsgrunn by, som er beliggende mellom Skien i nord og Brevik, Stathelle og Langesund i syd og med industrikommunen Eidanger som nærmeste nabo på østkanten, er den by som har størst interesse av en jernbane til de vestlige landdistrikter, så meget mer som vegforbindelsen til disse områder er mangelfull. Byen har også en annen spesiell interesse av denne bane. Gjennom byen går Porsgrunnselven og deler byen i to deler, østre og vestre Porsgrunn. I sistnevnte bydel, såvel som i det tilstøtende herrad Solum ligger store industriarealer som ikke har forbindelse med jernbane. Der er videre i de to kommuner på denne side av elven 8-9 km. strandlinje til elven og Frierfjorden, utmerket skikket for kaianlegg. Det allervesentligste av disse arealer og strandlinjer er ennå ikke utnyttet. En jernbane over elven fra Porsgrunns stasjon, som ligger på østsiden, ville skape betingelser for at så kunne skje.

For de lokale interesser i Grenland har en jernbane fra Stavanger til Lunde ingen nevneverdig betydning. Selv om den ble forlenget til Skien, ville den være av ringe verdi sammenlignet med Stambanens Porsgrunnslinje.

Sammenholder man de lokale interesser i de bygder Lundelinjen

passerer innen Telemark med lokalinteressene i Porsgrunnslinjens interesseområde innen fylket, vil man, om man ser objektivt på saken, ikke kunne undgå å se at de siste er overveldende i forhold til de første.

Porsgrunns bru.

Kryssingen av elven i Porsgrunn har vært benyttet som argument mot en jernbane vestafra til byen. Der er i denne forbindelse ført i marken så meget misvisende om denne bruforbindelse at nærværende innlegg ikke kan sluttet uten noen bemerkninger om saken.

Den gamle vegbru over Porsgrunnselven er skrøpelig og skal skiftes ut. En rekke alternativer både for tunnel og for ny bru har vært undersøkt og beregnet, men det har vist seg vanskelig å finne en løsning som tilfredsstillte både den landverts og den sjøverts trafikk og samtidig bli rimelig i anlegg.

Den løsning man særlig har festet seg ved, er en fast bru, som var så høy at fartøyer av den begrensede størrelse, som kan trafikere elven oppover til Skien, for de allerflestes vedkommende kunne gå under brua, men dog ikke så høy at ulempen for det publikum som må benytte brua, ble større enn nødvendig. Og under ingen omstendighet måtte en slik bru uten åpning ha større høyde enn den som kunne anvendes for en jernbanebru på samme sted. Terreng og stigningsforhold tillater en fri høyde av maksimum 30 m. Ulempene for skipsfarten ved en bru av denne høyde ville innskrenkes til at et og annet fartøy som hadde for høy rigg til å gå under brua, enten ikke måtte befraktes til farvannet ovafor eller også måtte de losse nedafor brua. Denne ulempe mener man i Porsgrunn er forsvinnende sammenlignet med den ulempe en høyere bru ville påføre de 3 mill. fotgjengere og syklistene og 450 000 kjøretøyer som årlig passerer Porsgrunns bru.

Det er tidligere (for den nåværende bru) slått fast ved under- og overskjønn og ved dommer i alle retter at den landverts trafikk er likeberettiget med trafikken tilvanns, og at ulempene ved en bru over elven ikke kan pålegges bare den ene part, men fordeles til minst mulig gene for begge. Tiltross herfor har Skien by, som ligger ovenfor i vassdraget, søkt å hindre denne bruplan ved å stille sådanne krav til bru høyden at all ulempe ble påført trafikken over brua, og at byggingen av en fast jernbanebru over elven ble umuliggjort.

Skien har ingen rett eller myndighet til å bestemme dimensjonene ved en ny bru i Porsgrunn. Avgjørelsen herav tilligger statsmyndighetene etter at lovbestemte skjønnskommisjoner har uttalt seg om spørsmålet. De krav som er stillet fra Skiens side er imidlertid blitt benyttet

i agitasjonen mot en jernbane til Porsgrunn som om det var vedtatte bestemmelser.

Det virkelige forhold er at der foreligger flere brukbare brualternativer både for vegbru og for jernbanebru. For dem alle gjelder dog den ufravikelige fordring at der ikke må treffes slike bestemmelser for en vegbru at den vanskeliggjør eller hindrer at en jernbane kan føres over elven. Fra Porsgrunns side er der ennå ikke tatt endelig standpunkt til hvilket brualternativ man vil velge. Der arbeides fortsatt med å finne den løsning som medfører minst mulig ulempe for alle parter.

Sluttbemerkninger.

Vi har foran berørt det som etter vår mening er forklaringen på at Telemarksrepresentantene i Den interkommunale Jernbanekomite holder på Lundelinjen. Derimot er vi, etter hvert som saken har utviklet seg, blitt stadig mer forundret over den stilling Rogalands representanter har tatt til linjevalget. Overfor komiteen har vi gjentagende framholdt vårt syn på saken i håp om at også vårt standpunkt med den nødvendige begrunnelse i allefall kunne bli lagt fram for myndighetene, når saken kom så langt. Da dette ikke er oppnådd, har vi sett oss nødt til å foreta nærværende mannjevning mellom de to konkurrerende linjealternativer for å bidra til å få satt tingene på sin rette plass.

Bygningen av en jernbane er en landssak som alle er interessert i som skattytere. I dette tilfelle gjelder det for oss dessuten en bane gjennom vort eget fylke. Den fanger derfor vår spesielle interesse også av denne grunn. Vi har ansett det både som en rett og en plikt å medvirke til at jernbanen fikk den plassering som fylket og landet var best tjent med, og dette har fallt oss så meget naturligere som vi er i den heldige situasjon at oppgavens beste løsning faller sammen med våre lokale interesser.

Under gjennomarbeidelsen av saken har det vist seg at det ene etter det annet av de argumenter som er ført i marken til forsvar for Lundelinjen er falt igjennom i sammenligningen med Porsgrunnslinjen og i langt høyere grad enn vi fra først av tenkte oss mulig. Og når vi med dette innlegg legger fram vår begrunnelse for den linje vi mener er den beste, er vi forvisset om at også våre argumenter vil bli tillagt sitt rette verd, når denne jernbanesak nå går inn til upartisk og saklig bedømmelse og viderebehandling av jernbanens og statens myndigheter.

Som før omtalt har den søndre del av Telemark fylke ikke vært representert i Den interkommunale Jernbanekomite. Der har heller ikke

vært anledning til tidligere å drøfte vårt syn på linjevalget i komiteens møter. Den første undtakelse herfra ble gjort på det jernbanemøte som var sammenkalt av fylkesmannen i Telemark fylke og som ble holdt den 24. mars 1944 på Telemark Fylkeshus i Skien. Til dette møte ble nemlig innkalt to representanter fra Porsgrunn. Møtets vedtak ble fattet av bare de tilstedeværende medlemmer av jernbanekomiteen, men Porsgrunns representanter fikk adgang til å tilføre protokollen følgende protest :

«Representantene fra Porsgrunn, som deltok i møtet den 24. mars 1944 på Fylkeshuset i Skien angående den Indre Stambane fra Rogaland til Sørlandsbanen i Telemark finner å måtte protestere mot at der fastslås en bestemt linje for denne bane uten at kommunene i søndre del av Telemark fylke har fått anledning til å uttale seg om saken og før det foreslåtte sydligere linjealternativ, Rogaland-Drangedal har vært tilstrekkelig undersøkt.»

I tilknytning til denne protest har ordføreren i Porsgrunn vedtatt å søke jernbanens myndigheter om at det linjealternativ som foran er kalt Porsgrunnslinjen må bli stukket ut og undersøkt på samme måte som det annet linjealternativ for Stambanen, således at alternativet til Porsgrunn kan bli tatt i betraktning som konkurrent til Lundealternativet når valget av linje skal avgjøres.

Porsgrunn i april 1944.

H. E. KJØLSETH.

OKULARBEFARING AV PORSGRUNNS- ALTERNATIVET TIL INDRE STAMBANE.

Jernbaneprojektet: Stavanger-Telemark.

Da det eneste dalføre, gjennom hvilket man fra vest kan komme ned i Setersdalen fra vannskillet mellom Kvina og Otra uten kunstig utvikling er Fardalen, er utgangspunktet for dette alternativ valgt ved Steinbuvann på vannskillet.

Fra vannskillet faller alternativet også med max. fall ; men på sydsiden av dalføret, til å begynne med i bjerkeskog, men etter hvert i frodigere barskog. Nedenfor Myklevann i ganske kostbart lende. På høyde med Brokegårdene svinger så linjen sydover høyt oppe i lien forbi Hylestad til man når dalbunnen litt ovenfor Langleid, et par km. ovenfor Granheim i Austad.

Man står her nokså fritt med hensyn til valg av brosted over Otra, idet oppstigningen til vannskillet mot Tovdal kan skje med noe rimeligere stigning, ca. 20 %. Oppstigningen på OTRAS vestside har flere kostbare partier til man har svinget inn i Hoelvdalføret høyt over Aaraksbø. Her blir terrenget rimeligere.

Istedetfor å følge dalføret helt opp til Hovand, svinger man ved den øverste gården, Hogtveit, rett østover, her i ganske gunstig lende, inntil man passerer vannskillet over mot Tovdalsvassdraget med en kort tunnell, cote 660, og fortsetter så på nordsiden av begge Grundevannene, også her i billig planeringsterreng.

Fra utløpet i østre ende av nedre Grundevann begynner en kort nedstigning i max. fall, idet linjen svinger nordover til den når dalbunnen og krysser Topdalselven straks ovenfor Steigseter på cote 590.

Etter en kort tunnell kommer man over i et myrdrag omtrent på samme høyde, med et åpent parti på vel en km. lengde, hvorpå gjennomslaget ved en 3 a 4 km lang tunnell over mot Gjøvdalsvassdraget.

Forsåvidt ikke kneet i Selbudalen ved utløpet av nedre Selbuvann ligger for høyt, hvilket jeg dessverre ikke fik anledning til å få brakt på det rene, kunne vannskilletunnelen betydelig forkortes ved fra det ovennevnte myrparti innenfor Steigseter å slå over til kneet i Selbudalen og så følge denne nedover.

Fra tunnelens østre ende omtrent ved Grjotsæteren i Selbudalen på østsiden av Nesvann faller så linjen videre langs Nesvann og Espelidåen, som krysses straks før den løper ut i Gjevden, og fortsetter fra Gjevdens nordside inntil Gjevdelid, hvor innslaget til vannskilletunnelen mot Fyrisdalsvassdraget er forutsatt.

Langs Nesvann's nedre del er terrenget meget kupert og bør man her ligge så høyt som mulig; forøvrig er terrenget på denne strekning rimelig.

Vannskilletunnelen over mot Fyrisdal blir ca. 6 km. lang og må legges i fall for å kunne nå ned til utløpet av Drangsvann.

Fra tunnelen falles med max. fall i åssiden langs Drangsvannet i et forholdsvis rimelig lende. Nederst i fallet før linjen når ned til Drangs utfallsos, må man dog med en 7 å 800 m. lang tunnel gjennom et frempringende fjellparti, hvorpå linjen i en lang venstrekurve krysser utfallsoset i 2 bruer og svinger nordover til man etter å ha krysset utløpet av Dåsetjern, på Dåsetjerns nordside treffer den i 1910 utstukne linje Tveitsund—Fyrris.

Denne linje følges nå først i et 100 meters opptrekk max. stigning forbi Stordale gård og derpå et lignende fall forbi Lisledale.

Litt nedenfor Lisledale forlater man så den gamle stikning for å fortsette rett mot et passende brosted for kryssning av Nidelven straks ovenfor Kjønnefossen.

Treungbanen krysses litt før man når frem til brostedet. Da det på dette sted kan bli vanskelig å få anlagt kryssningsstasjon, må man muligens fra Lisledale følge langs Rauåna, så man kommer i søndre ende av den nåværende Tjønnefoss st. og utbygge denne som kryssningsstasjon. En sådan linjeføring vil imidlertid medføre en forlengelse av linjen med ca. 1 km.

Fra broen over Nidelven kan man med max. stigning i åpen linje i rimelig skogslengde nå over vannskillet mot Tørdal ved Fillehovet, som ligger på cote 512 m. Også i nedstigningen på østsiden er forutsatt max. fall, for hurtigst mulig å nå ned i dalbunnen.

Vil man imidlertid gå til et tunnellgjennomslag av ca. 2 km. lengde, ved vannskillet, omtrent på cote 450, kan oppstigningen på vestsiden forbedres til 20 %. Også nedstigningen på østsiden kan forbedres til 20 % ved å utnytte hele dalsiden til et stykke nedenfor utløpet av Bjär-

vann. Man vil dog da komme opp i noe kostbarere planeringsforhold og antagelig noe forlengelse av linjen (inntegnet med streket grønn farve på oversiktsprofilen).

For å komme fra dalføret som man inntil km. 250 har fulgt, må man svinge ut østover og i en 2 km. lang tunnell og kommer da frem til Drangedal stasjons søndre ende.

Drangedal stasjon ligger under sådanne terrengforhold at det blir ganske kostbart å få den utvidet til krysningsstasjon.

For fortsettelsen videre østover til Porsgrunn følger man den nuværende Sørlandsbane til Eggevåg stasjon.

Av en lokalkjent mann, som jeg går ut fra har visse forutsetninger for å bedømme terrenget, ble det anført, at man fra Heimdal i oppstigningen mot Fillehovet kunne ta en sydligere retning og komme frem direkte til Eggevåg. Han mente at terrenget for en sådan linjeretning var minst likeså gunstig som for den oven beskrevne linje, og at vannskillehøyden ville være lavere. Da kartene på denne strekning er aldeles ubrukbare, og jeg selv ikke fikk anledning til se på et sådant alternativ, kan jeg intet uttale herom.

Fra Eggevåg faller linjen så ned mot Toke, krysser over innløpet til Søndrekil og videre langs stranden til man i Straumen mellom øvre og nedre Toke krysser over til østre side av Toke.

Etter å ha krysset Straumen fortsetter linjen langs Toke de første 5 km. i et småkupert terreng med tildels nokså store planeringsarbeider i fjell. Etterhvert slakner terrenget ut og linjen svinger forbi Henseid gård inn i et nordøstover førende dalføre, som i meget pent lende føres oppover til Henseidvannet.

Linjen langs Henseidvannets østside og Eftangvannets vestside vil på grunn av endel fjellrabber bukte og viker i vannene, få en litt vanskelig horisontaltrace.

Kommet inn til Børtevann svinger linjen rett mot øst og stiger med rimelig stigning opp et lite sidedalføre forbi Haugsvann og over vannskillet mot Kilebygden på cote 150.

Også nedstigningen forbi Fjellgårdene til Rognsbru ved Kilevann blir forholdsvis slakk.

Terrenget er på hele overgangen mellom Henseid og Fjeld forholdsvis pent, mens horisontaltracen nedenfor Fjeld blir bundet av store jordbakker.

Ved Rognsbru støter man på den i 1875 og 76 utstukne trace for Sørlandsbanens kystalternativ, som svinger ned langs vassdraget til man når ned til fjorden ved Volds Verk og videre utover langs Voldsfjord

og Frierfjorden for derpå å krysse Skienselven over til Porsgrunn stasjon. Der er forutsatt bevegelig lav bro.

Da en fast bro med så stor høyde som det i dag fordres for skipsfarten, praktisk talt er utelukket, må man vistnok regne med en bevegelig broåpning, enten svingbro eller klappebro, for skipsfarten. For imidlertid å slippe alle ulemper som plankrysning av alle gater vil forårsake, bør man overveie å heve broplanet så høyt at disse undgås, samtidig som båttrafikk kan foregå uhindret av broen.

Under forutsetning av en sådan bro med høyde 10 à 12 m. skulle jeg anta man, ved å legge broen 3 à 400 m. nedenfor den nuværende pontonveibro og slå tunnel under den høyere del av byen og jernbanen. kan komme ut på Kjølnes-jordene, hvor der blir god plass til å arrangere en ny Porsgrunn stasjon, således som foreslått i en skrivelse av 10/3-43 fra Porsgrunn kommune til Generaldirektøren.

Bestun 23/11-43.

Einar Nissen.

DEN INDRE STAMLINA OG SKOGBRUKET.

PORSGRUNNSLINA.

Av gardbrukar Tor Lundtveit.

Stavanger og Rogaland har reist krav um ei indre *jernbanestamline* millom Stavanger og Oslo. Det må då byggjast ny jernbane frå Algård i Rogaland over innlandet til ein stad på Sørlandsbanen i Telemark. Etter den lina — *Lundelina* — som overingeniør E. Nissen har gått upp sumaren 1942, vil avstanden millom Stavanger og Oslo innkortast med 107 km. Kravet er vesentlig motivera med, at det er so store ulemper med den lange avstanden millom den sørlege delen av vest-Norig og aust-Norig og med hovudstaden Oslo. Dessutan har Stavanger og Rogaland stor overskotsproduksjon av fiske- og landmannsprodukter, som Oslo er stor avtakar av. Millom anna har Rogaland svært mykje sau. Mesteparten av sauene må dei sende på beite inne i landet. Rogalendingane meiner, at ein jernbane tvers over landet vil verta til stor hjelp med sauetransporten til og frå fjelli vår og haust. Dei meiner ogso at det er beite i fjelli for meire sau enn dei har no. Jernbanen vil soleis verta ei god lyftestong for utviding av sauehaldet i Rogaland, og fjellbeitene vil då bli utnytta i større mun til bate for mataukinga og sjølvberginga. Innkortinga av avstanden millom den søre delen av vest-Norig og aust-Norig vil sjølvsagt ogso få stort værd for vanleg reisetrafikk millom landslutene.

For oss som bur i skogbygdene på den austre sida av fjelli, vil banen få sitt store værd serleg for skogsnæringa. Rogaland og vest-Norig er vår beste avsetningstad for skurlast og ved og allslags andre skogsprodukter. Skogbruket her vil nokk skaffe likeso mange jernbanevognlaster som vest-Norigs fiske- og landmannsprodukter. Banens transportemne vil soleis verta godt utnytta i begge leider. På dette viset vil banen få stort værd økonomisk i opphjelp av vårt nasjonaløkonomiske hushald

ved formidling og auiking av eit heilt naturleggt varebyte innan landets eigne ymse næringsgreinar i heile den søre luten av landet.

Som ovanfor nemd gjekk overingeniør E. Nissen upp ei av dei tenkte linene millom Algård og Telemark sumaren 1942. Det var den lina, som kjem fram til Lunde stasjon i Telemark. Denne lina går fra Algård i nordaustleg leid og kjem ned i Sætesdaalen heilt uppe i Valle. Vestanfor fjellet er det ikkje nemnade barskog. Over fjellet til Sætesdaalen går lina eit lengere stykke so høgt, at ho er over barskoggrensa. Valle og Bykle har ogso berre lite meire skog, enn dei treng sjølve til brensel og husvyrke.

Frå Valle stig lina atter tilfjells so høgt, at ho går over vidder, som skogbruksmessige er og vil alltid verta værdlause, fyrr ho kjem ned i bebyggde strøk i Veum i Telemark fylke. Der vil det verta ein stasjon. Her kann ein nok rekne med noko tilgong av skogsprodukter. Derifrå går lina langs søre sida av Vråvatn fram til Strond i Vrådal. Ogso her kann ein rekne med, at ein stasjon vil gjere nytte for skogsnæringa i eit mindre skogsdistrikt. Men korkje Veum eller Vrådal kann skaffe skogsprodukter i sopass stor mun, at det av den grunn kann verta aktuelt å byggje jernbane. Frå Vrådal går lina langs søre sida av Kviteseidvatn og Flåvatn. Denne tri, fire mil lange strekning er stort sett av serleg klein skogbonitet og godtsom ubebygd av menneskjer, so nær som den vesle skulekrinsen *Fjågesund*. Der vert det ein stasjon til formidling av den vesle trafikken, som der kann verta. Litt skogtrafikk er det ogso her, som banen vert til nytte for. Deretter går lina inn på Lunde stasjon på Sørlandsbanen. Noko stor trafikk av skogsprodukter har det aldri vore på Lunde stasjon, og det kann ikkje verta nemnande auiking i det heretter heller.

Heile lina frå Algård til Lunde er 284 km. lang, likevel går ho framum berre desse tri stadene, der det kann verta høve til å laste upp skogsprodukter: Veum, Vrådal og Fjågesund. Valle har so lite værd skogbruksmessig sett, at det er lite å rekne med. Ein må ha grunn til å spørre: Kann ei jernbaneline med 284 km. lengde leggjast uheldigare til for skogbruksnæringa enn Lundelina? *Eg meiner bestemt Nei!*

I Aust-Agder fylke vil ei indre stamline etter Lundelina vera praktisk tala heilt utan værd for skogsnæringa. Lengda av jernbanen innan fylkets grenser er 75,5 km. Likevel vert det berre ein — 1 — stasjon i Aust-Agder fylke. Og denne eine stasjonen vert lagt heilt uppe i Valle. Ein kann seie um denne narrehetta, at ho er plassera på sin naturlege stad — på toppen av dalen. Aust-Agder fylke har eit folketall på 56,365 utanum byane. Av desse bur 1049 i Valle herad og 561 i Bykle herad. Der er i fylket ei samla skyll av 17,556 skyllmark. Av dette er i Valle

525 sk.mk. og i Bykle 93 sk.mk. Der er i fylket ein tilvekst av gran og furu på 253,504 kbm. I denne avverknad er medrekna heimeforbruket på gardane. Då Aust-Agder fylke ikkje kann få fleire stasjonar på den 75,5 km. lange line innan fylket, må det vera avgjort, at for dette fylket må den indre stamlina etter Lundelina verta godtsom værdlaus.

Lundelina går upp i uturvande store høgder. Ho viste seg ved oppmålinga å verta mykje lengere enn frå fyrsten tenkt. Ho ligg svært ulagleg til for skogbruket både i Aust-Agder og Telemark.

Millom den søre luten av vest-Norig og aust-Norig ligg *Sørlandet*. Kva forstår ein med *Sørlandet*? Ein kann seie, at *Sørlandet* er som fingrane på ei hand, der Langfjelli utgjer handbaken, og fjellkjedene, som strekkjer seg sørover, er fingrane. Millom desse fingrane ligg *Sørlandets* dalfører. Og det er ikkje få dalfører, som ligg parallelt nedover den store luten av landet.

Ei stamline tvers over landet bør sjølvsagt krysse flest mogeleg av desse dalfører på so sentrale stader som mogeleg. Istadenfor ein — 1 — stasjon innan Aust-Agders grenser bør det vera gode høver til å få plassera fire stasjonar der. Den eine av desse bør sjølvsagt vera i nærleiken av øvre enden av Åraksfjord ved Austad, som er ein sentral stad i Sætedalen. Men for å oppnå denne store føremun, må lina leggjast noko lengere sør, enn som Lundelina går.

Solenge Sørlandsbaneprojektet var uppe til dryftings som prosjekt, var der i landsluten kring Porsgrunn eit sterkt ynskje um å få ei line frå Porsgrunn over til Drangedal knytt saman med Sørlandsbanen der. Innan ein radius av 12 km. med Porsgrunn som sentrum bur der kring 50.000 menneskjer. Der er mykje industri. Denne landsluten har samband med Sørlandet og vest-Norig berre over Nordagutu stasjon på Sørlandsbanen. Frå Porsgrunn til Nordagutu og derifrå til Drangedal stasjon har jernbanen ei lengd av 103 km. Ei jernbaneline frå Porsgrunn til Drangedal vert ca. 43 km. Dermed vil avstanden millom Porsgrunn og Sørlandet etter noverande Sørlandsbane innkortast med ca. 60 km. Dersom då den indre stamlina vert lagt frå Stavanger til Drangedal stasjon istadenfor til Lunde stasjon, vil avstanden frå Porsgrunn til Stavanger innkortast fyrst med dei 60 km. ein sparar inn millom Porsgrunn og Drangedal og attått dette dei 108 km. ein sparar inn ved den indre stamlina, ialt ca. 168 km.

Det må difor vera heilt naturlegt, at den gamle tanken um ei jernbane millom Porsgrunn og Drangedal vert teken oppatt i samband med

det nye prosjektet Stavanger—Oslo. Dette so mykje meire som at avstanden millom Lunde stasjon og Stavanger vert innkorta, når ein fører lina frå Lunde um Drangedal stasjon til Stavanger. Avstanden *Oslo—Drangedal—Stavanger* er nemleg kortare enn *Oslo—Lunde—Stavanger*.

Denne lina : *Stavanger—Drangedal—Porsgrunn* har fått namnet : *Porsgrunnslina*.

Porsgrunnslina har den store føremun framfor Lundelina, at ho kryssar de største av dalførene i Aust-Agder — Sætedalen — so å seie i sentrum av dalen. Ho kjem fram ved Austad og fylgjer Otra eit stykke nedover og kryssar denne ved øvre ende av Åraksfjord, fylgjer austsida av Åraksfjord nedover Åraksgrænd til nedimot Sandnes. Her einstad er høveleg plass til ved 30—40 km. lengjing av Sætedalsbanen å knyte denne til den indre stamlina. Dermed vert ein stor og viktig lut av Sørlandet knytt saman med denne store kommunikasjonsline.

Frå Åraksgrænd eller Sandnes går Porsgrunnslina austover til Tovdal og kryssar dette dalføret ved Årdalen og kann der koma i samband med vegnettet gjennom dalen. Lina går vidare austover sør for Nesvatn og kryssar Gjøvdal ved Gjevdelid og fær der samband med vegnettet der. Ho går vidare austover sør um Drangsvatn, der Fyresdalsvassføret kjem fram. Fortsetjer so fram til Treungen og kryssar Nelaug—Treungbanen ved Tjønnefos stasjon. Her vert desse tvo banane knytt saman utan nokon utbyggjing.

Men på strekningen Åraksgrænd i Sætedalen og fram til Treungen (Tjønnefos st. er det visstnokk ei line, som ikkje er lengere, og som ligg i lågare lende og er meire tenleg for dalførene Tovdal og Gjøvdal. Herr H. E. Kjølsestet har granska dette og funne, at det frå Åraksgrænd er betre og føre lina sør um Kalåsheia og dermed krysse Tovdal ved Vid. Derifrå sør um Gunnvatn og langs Storebekklid fram til Smedland i Gjøvdal. Føremunen er, at lina vert liggjande i lågare lende, og ein slepper truleg lange tunellar. Men den største føremunen må vel vera, at ein kryssar både Tovdal og Gjøvdal på meire sentrale stader og lengere nede i dalane.

Frå Treungen går Porsgrunnslina over til Drangedal og løper inn på Sørlandsbanen ved *Drangedal stasjon*. Dermed har ein det kortast moglege samband millom *Stavanger* og *Oslo*.

Frå Drangedal stasjon er det so føresetjinga å byggje bane dei ca. 43 km. til Porsgrunn og der knyte både den indre stamlina og Sørlandsbanen til Vestfoldbanen.

Føremunene med å knyte både Sørlandsbanen og den indre stamlina saman med Vestfoldbanen i Porsgrunn er so mange og store. Eg

skal likevel ikkje koma inn på dette her men berre visa til den utgreidinga som herr H. E. Kjølseth har gjeve um dette. Han har overtydande synt, at berre Porsgrunnslina kann løyse og fullkommengjere kommunikasjonstilhøvene både for den søre delen av vest-Norig og Sørlandet og Telemark og Vestfold.

Den indre stamlina sitt værd for skogsnæringa er so sterkt avhengig av kva for ei line ho vert bygd etter, at spørsmålet står og fell med dette. Som ein ovanfor alt har nemd, kan Lundelina ikkje tena skogsinteressene i Aust-Agder fylke. Og skogbruksinteressene i Telemark kann sjølvstakt ikkje vera tente med stasjon i Veum og Vrådal og Fjågesund. Dessutan vert heile Vestfold fylke sine skogar sett heilt utønum eitkvart brukelegt jernbanesamband både med Sørlandet og Rogaland. Ikkje eingong Lunde stasjon sitt værd for skogbruksnæringa kann reknast til føremun for Lundelina, avdi jernbanen Lunde—Drangedal—Stavanger er kortare enn ei line beinveges Lunde—Stavanger. Det same gjeld då og sjølvstakt alle stasjonar på Sørlandsbanen aust for Lunde.

Tek ein føre seg tilveksten og avverkinga av skogane i dei ymse landslutene her, er det lett å prova, at Porsgrunnslina so og seie har alle føremunene.

I Aust-Agder t. d. er det berre Valle og Bykle som fær høve til å nytte den indre stamlina til transport av skogsproduktene sine, dersom Lundelina vert vald. Valle herad har ein medelavverking av barskog på 3,500 kbm. årleg og 1,500 kbm. lauvskog. Bykle har henholdsvis 500 og 1,000 kbm. I desse kvanta har ein rekna med forbruket heime på gardane av byggjevyrke, ved og andre turvande skogsprodukter. I desse herad vert det sjølvstakt lite skogsvyrke til eksport. Den vesle eksporten dei har, vert det vist små vanskar med å føre med bil til ein stasjon lengere nede i dalen.

Porsgrunnslina vil derimot nå fram til alle skogsdistriktene i Aust-Agder, som ikkje har høve til å nytte Sørlandsbanen og sjøvegen. Frå kompetent hald har eg fått desse opplysingane um dei skogane i Aust-Agder, som fær nytte av den indre stamlina, dersom ho vert bygd etter Porsgrunnslina :

Herad	Produktiv skogvidde da.	Årleg avverkning i medel	
		barskog kbm.	lauvskog kbm
Halvparten av Gjøvdal	53.000	3.400	500
Halvparten av Tovdal	57.000	4.500	700
Heile Bygland	218.000	15.000	2.800
Heile Hylestad	64.000	4.500	1.100
Heile Valle	63.000	3.500	1.500
Heile Bykle	152.000	500	1.000
Sum	607.000	32.700	7.600

Her er ikkje rekna med, at resten av Gjøvdal og eindel av Åmlid vil tene på å sende sine skogsprodukter med den indre stamlina, Porsgrunnslina.

Folkemengda i desse herader er :

Bykle	561	innvånarar.
Valle	1049	«
Bygland	3231	«
Gjøvdal	568	«
Hylestad	704	«
Tovdal	373	«

Tilsaman 6496 innvånarar,

som kann få nytte av Porsgrunnslina, medan berre innvånarane i Valle og Bykle, tilsaman 1610 innvånarar, kann få nytte av Lundelina.

I Telemark kjem lina fram ved Drangsvatn og Treungen. Skogdistriktet her er av Landskogtakseringa gjeve namnet *Nidar uppland*, d.v.s. heradene Nissedal og Fyresdal og soknene Vrådal og Skafså. Den øvre delen av Nidar uppland vil truleg ha føremun av Lundelina, som kjem fram gjenom Veum sokn og Vrådal sokn. Den søre delen av Nidar uppland vil ha føremun av Porsgrunnslina. Der er i landsluten ikkje nokot naturlegt skile som avgjer til kven av desse linene skogane med størst føremun kann førast fram til, og difor er det vanskelegt med utgangspunkt i tidligare medel avverking å avgjere kor mykje skogsprodukter naturlegt kann førast fram til kvar einskild line. Men ein kann trygt seie, at det meste soknar til Porsgrunnslina.

Nissedal har ein medel avverking av 42,412 kbm. årleg og eit produktivt areal av 263,981 dekar. Fyresdal har ei medel avverking av 42,913 kbm. årleg og eit produktivt areal av 285,635 dekar. Nokorlunde nøgje oppgåver for soknene Vrådal og Skafså er vanskelege å gjeve, avdi alle sokner er eindel av eit herad, og skogbruksteljingi var heradsvis.

Men for Nidar uppland gjeld det i si heilhet, at alle vassførene i

landsluten renn sørover mot Porsgrunnslina. Og vassførene må ganske naturlegt vera det viktigste framføringskommunikasjonsmidlet til jernbanen attåt bilane. Porsgrunnslina kryssar dalføret rett framum utløpet av dei store innsjøane Nisservatn og Fyresvatn, som baa tvo er dei naturlege og store uppsamlingsbassenger for tømmeret i heile Nidar uppland. Ut i frå desse naturlege tilhøvene kann ein gå ut i frå, at det vil falla naturlegt å laste upp skogsproduktene frå Nidar uppland ved jernbanestasjon i nærleiken av utløpet av innsjøane. Stort set må ein kunne gå ut i frå, at Nidar uppland i si heilhet er best tent med Porsgrunnslina, når det gjeld skogsproduktene.

Frå Treungen går Porsgrunnslina over til Drangedal, som er den største skogbygda i Telemark. All skogen i Drangedal vil få 57 km. kortare veg til Stavanger etter Porsgrunnslina i samanlikning med Lundelina. I samanlikning med Sørlandsbanen vil innkortinga av avstanden til Stavanger bli 108 km. I Drangedal er etter Skogbruksteljinga 707,264 dekar produktiv skogsmark med ein medel årleg avverking av 83,215 kbm.

Frå Drangedal går Porsgrunnslina gjennom Solum herad til Porsgrunn, der ho vert knytt saman med Vestfoldbana. I Solum herad er 225,219 dekar produktiv skogsmark med ein medel årleg avverking av 44,401 kbm. Kring Porsgrunn ligg heradene Gjerpen, Eidanger og Siljan. Gjerpen har ei samla produktiv skogsmark på 265,818 dekar med ein medel årleg avverking av 52,174 kbm. Eidanger har 86,212 dekar og 20,209 kbm. årleg. Siljan har 117,280 dekar og 40,714 kbm. årleg.

Til desse tala må ein leggje Bamble med ca. 350,000 dekar skogsvidd og medelavverking ca. 40,000 kbm. og Sannidal med ca. 200,000 dekar og 25,000 kbm. årleg avverking.

I Porsgrunn vert, som nemd, Porsgrunnslina knytt saman med Vestfoldbanen, som samlar til seg alle skogane i dette fylket. I Vestfold fylke er det eit produktivt skogareal av 1,256,280 dekar med ein årleg tilvekst av 349,100 kbm. årleg.

Alle desse skogsviddene frå og med Solum til og med Vestfold fylke vil få 54 km. kortare jernbanetransport til Stavanger med Porsgrunnslina samanlikna med Lundelina. Innkortinga av avstanden samanlikna med Sørlandsbanen vil bli 211 km.

Gjer ein eit samandrag av skogsviddene, som vil ha føremun av Porsgrunnslina framfor Lundelina, so vil ein få desse tala :

I Aust-Agder fylke	607,000 dekar skogsvidde
I Telemark fylke	2,361,409 « «
I Vestfold fylke	1,256,280 « «

Tilsaman	<u>4,224,689 dekar skogsvidde.</u>
----------	------------------------------------

Samandrag av tilveksten vert slik : (men ein gjer merksam på, at same stader har eg halde meg til årleg tilvekst og sume stader til årleg avverking. Sume stader er tilvekst av lauvskog rekna med, andre stader ikkje).

I Aust-Agder fylke	39,300	kbm.	årleg	tilvekst
I Telemark fylke	351,038	«	«	«
I Vestfold fylke	349,100	«	«	«
Tilsaman	739,438	kbm.	årleg	tilvekst.

Det kann sjølvsagt tenkjast, at tilhengarane av Lundelina vil innvende, at når ein til føremun for Porsgrunnslina reknar med skogane i Vestfold, so vil dei rekna med skogane i aust-Telemark og Meheia til føremun for Lundelina. Men den går ikkje. Dei skogane frå og med Drangedal til og med Vestfold fylke, som her er rekna med, fær med Porsgrunnslina innkorta avstanden til Stavanger med 57 og 54 km. samanlikna med Lundelina, som då sjølvsagt er so mykje lengere. Det sama kann til føremun for Lundelina *ikkje* hevdast um dei skogviddene, som er aust for Lunde. Tvertimot. Alle skogviddene aust for Lunde stasjon vil få kortaste jernbanetransport med Porsgrunnslina over Drangedal til Stavanger. Lina Lunde—Drangedal—Stavanger er nemleg kortare enn lina Lunde—Stavanger.

Som ein ser samlar Lundelina berre ein forsvinnande del av skogane til seg både i Aust-Agder og Telemark, og for Vestfold har Lundelina ingensomhelst interesse. Porsgrunnslina samlar stort sett til seg alle skogane i både Aust-Agder, Telemark og Vestfold, som det overhode er mogeleg å nå med jernbane og gjer avstanden for all denne skogen kortast mogeleg til avsetningstaden.

Porsgrunnslina knyter saman viktige jernbanelinjer, som no må arbeide kvar for seg. Ho knyter Nelaug—Treungbanen saman med den indre stamlina, og ho knyter både den indre stamlina og Sørlandsbanen saman med Vestfoldbanen. Dessutan knyter Porsgrunnslina saman vegenettet Aust-Agder med den indre stamlina. Porsgrunnslina vil fullkomengjere kommunikasjonsnett i Aust-Agder, medan Lundelina berre set ei narrehette på dette fylket. Til dette kjem, at Porsgrunnslina føresetjer å byggje Sætedalsbanen 30—40 km. lengere upp i Sætedalen til Åraksgrænd, so denne landsluten ogso fær det beste samband med den indre stamlina.

I den tid eg har havt med kommunikasjonsprosjekter å gjere, har eg ofte vorte undren over kor lita vikt der vert lagt på skogbrukets interesser. I dei seinare åra har det vore endring å merkja i dette. Folk byr-

jar å skyna, at kommunikasjonane ikkje er til berre for å bruke til personlege reiser, anten dette er turistreiser eller andre reiser. Folk byrjar å skyna, at det er av like so stort værd, både når det gjeld vegprosjekter og jernbaneprosjekter, at desse vert planlagt ogso av umsyn til dei varer, som skal fraktast på desse vegar og banar. Og når det gjeld dette spørsmålet, so er vårt skogbruk tungt i vikta. Det er vel ingen produksjonsgrein her i landet, som kann skaffe so mange jernbanevognlaster som vårt skogbruk.

Men det burde vera uturvande for skogbruksbygdene å nemna dette. Dersom det vert teke umsyn til *jernbanen eigne interesser* so burde resten løysa seg sjølv for skogbruket. Det er nemlig ikkje berre skogen, som treng jernbanen. *Jernbanen treng likeso mykje til skogen.*

I dette høvet stettar *Porsgrunnslina* både jernbanens interesser og skogens interesser.

Neslandsvatn st. den 20. april 1943.

Tor Lundtveit.

