

Hans Jacob Bull

Folldalsbanen – jernbaneprojektet som aldri så dagens lys

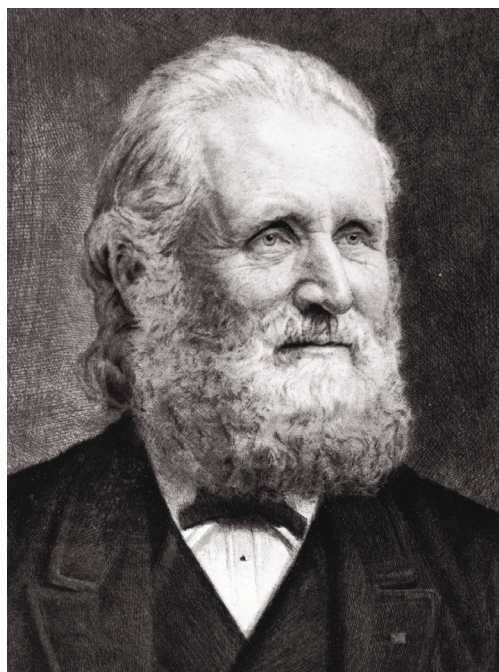
Bakgrunnen for denne artikkelen er et besøk i Riksarkivet i januar 2011. Før min bestefar, Marcus Cornelius Bull, ble sorenskriver på Tynset i 1905, var han byråsjef ved jernbanekontoret i Indredepartementet. Jeg ville derfor se om jeg kunne finne spor i arkivene av hva han hadde arbeidet med. Søket var ikke særlig vellykket, men jeg fant i stedet omtale av og materiale om et jernbaneprojekt i Nordøsterdalen som jeg ikke hadde hørt om før, nemlig Folldalsbanen. Det gjorde meg nysgjerrig.

Bakgrunnen: Folldalsgruven og Foldals Værk

For å forstå hvorfor Folldalsbanen ble et aktuelt prosjekt på 1880-tallet, er det nødvendig med et par ord om historien for Folldals-gruven. Driften der var opprinnelig basert på utvinning av kobber. Kisen i området hadde imidlertid et relativt lavt kobberinnhold, ca. 2 ½%, samtidig som svovelinnholdet var høyt, omkring 50%. Foldals Værk, som var navnet på det interessentskapet som i 1848 overtok eiendomsretten til gruvene i Folldal etter Røros Værk, vurderte derfor på 1870-tallet å starte utvinning av svovelkis. Dette gjaldt ikke minst fordi kobberutvinningen var øko-

nomisk lite lønnsom på den tiden, med synkende kobberpriser og økte arbeids- og materialkostnader. Utvinningen av kobber stanset da også i realiteten opp i 1877/78.

Interessentskapet besto først og fremst av interesserte Østerdalsbønder.



Helge Væringsaasen (1836-1917), Elverum, overtok farens interesser i Foldalens Interessentskap (seinere Foldals Værk AS) og arbeidet aktivt for å få bygd jernbane til gruvene i Folldal. Fra Glomdalsmuseets fotoarkiv.

Sentrale personer var Morten Mortensen fra Lilleelvedalen (Alvdal), som var direktør i den første perioden, og Peder Wæringsaasen fra Elverum, som fungerte som regnskapsfører. Peders sønn Helge kom inn i direksjonen fra midten av 1870-tallet. Han ble direktør i interessentskapet i 1876 og formann i direksjonen fra 1880. Mortens sønn Per Mortenson (den senere sølvverksdirektøren) overtok etter hvert Mortens posisjoner i interessentskapet, og ble en av direktørene i 1882. Andre viktige deltagere i interessentskapet var Jacob Haarseth fra Rendalen, Andreas Sæhlie fra Vang og Ole Evenstad fra Stor-Elvdal.

De første planene om en ny transportløsning 1874-1880

Skulle man få til en lønnsom utvinning av svovelkis, var man avhengig av å kunne eksportere den. Det krevde imidlertid en helt annen transportløsning enn hest og kjerre/slede, som man hadde anvendt ved utvinning av kobber. Verksbestyrer ved Foldals Værk, Oluf Olsen, utarbeidet derfor i 1874 forslag om anlegg av en hestjernbane mellom Folldal og Lilleelvedalen. Olsen tenkte seg at en slik bane ville gjøre det mulig også å utnytte koboltreserven i Folldal. Olsen bearbeidet sitt forslag i 1875. Nå foreslo han en smalsporet jernbane, som ville ha den fordel at mere kis kunne fraktes til en betydelig lavere pris, samtidig som jernbanen også kunne brukes til godsførsel for andre enn Foldals Værk.

Interessentskapets direksjon grep fatt i Olsens idé. Det så for seg store muligheter for utvinning av svovelkis ved anlegg av en jernbane. I tillegg ville en



Vognmaterieell fra tida da en arbeidet for å få bygd Folldalsbanen. Bildet er fra Arvedalslinjen (Røros), 1889. Beskåret. Fotograf: Marcus Wöldike Noodt.

Fra Norsk Jernbanemuseums fotoarkiv.

jernbane kunne bety en betydelig innsparing i fraktkostnader for varer som trengtes til verksdriften. Jernbanen ville også medføre positive ringvirkninger for området, med nye næringsaktiviteter knyttet til utnytting av gamle kobbergruver, krommalmskjerp og kleberstenforekomster. En jernbane mellom Lilleelvedalen og Folldal ville dessuten gi mulighet for livlig samferdsel mellom Østerdalen og Gudbrandsdalen, til berikelse for lokalsamfunnet.

Direksjonen tenkte seg opprinnelig at Foldals Værk selv skulle bygge og drive en Folldalsbane. I så fall ville det være nødvendig med ytterligere kapital i interessentskapet, særlig fordi driften av jernbanen ikke i seg selv ville gi overskudd. I tidsrommet 1876-77 søkte derfor direksjonen å skaffe nye aksjonærer på grunnlag av en utredning fra Olsen. Dette var bare delvis vellykket. Interessen for å tegne nye aksjer var ikke stor

nok. Direksjonen ga derfor Morten Mortensen i oppdrag å undersøke muligheten for å skaffe statsbidrag til bygging av banen.

Foldals Værks jernbanekomite 1880-1882

På generalforsamling 3. desember 1880 i Foldals Værk ble det bestemt å nedsette en egen jernbanekomité, som skulle forestå nødvendige utredninger knyttet både til malmforekomster og til selve jernbanen. Komiteen innhentet uttalelser både fra malmeksperter og fra eksperter på jernbaneanlegg. I sin innstilling fra 18. februar 1882 gjennomgikk komiteen kort mengde og beskaffenhet av kisen, under henvisning til en meget positiv uttalelse fra geschwornen O.A. Bachke. Bachke var knyttet til Røros Kobberverk, ved siden av at han fra 1880 hadde stilling som assistent (geschwornen) for Bergmesteren i det trondhjemske bergdistrikt. Komiteen fremholdt at det var nødvendig med en jernbane med samme sporvidde som Nordbanen (Rørosbanen) fra Folldal til Lilleelvedalen stasjon eller området der omkring. Beregninger foretatt for komiteen av ingeniør Solberg viste at en slik bane kunne bygges for kr 739.000. Når det gjaldt finansieringen av en gruve- og jernbaneutbygging, tenkte jernbanekomiteen seg at kapitalen kunne skaffes ved aksjetegning innenlands i et nytt aksjeselskap, eventuelt ved salg til et utenlandsk selskap eller ved lån i utlandet. Jernbanekomiteen understreket at det ville være av stor viktighet å få en gunstig pris for transport av kisen på Rørosbanen. Denne banen var åpnet i 1877, men

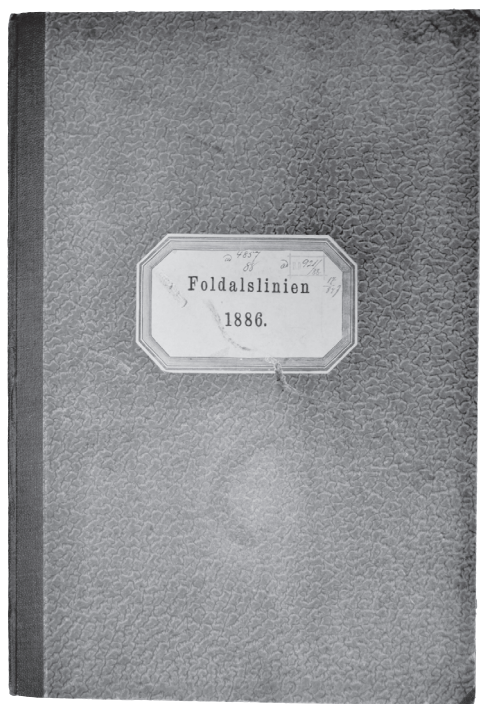
hadde gått med ikke ubetydelige underskudd, bl.a. på grunn av lite trafikk særlig nordover mot Trondhjem. Forhandlinger som senere ble ført mellom statsbanenes driftsstyrelse og direksjonen for Foldals Værk om gunstige tariffer for transport av kisen førte imidlertid ikke frem.

På generalforsamling i Foldals Værk 11. april 1882 ble det klart at økonomien i selskapet var ytterst prekær. Gjelden utgjorde ca. kr 120.000, og kreditorene presset på for å få dekning. Det ble derfor vedtatt å innkalle kr 1.000 pr. aksje (i alt 120 aksjer i selskapet) etter en ekstraordinær generalforsamling. Samtidig påtok Helge Væringsaasen seg å foreta en reise utenlands for å undersøke muligheten for salg av kis, mulighet for lån og eventuelt salg av verket.

I perioden 1883-1885 ble det ikke avholdt noen generalforsamlinger i Foldals Værk. Årsaken var, som det ble opplyst til aksjeeierne i et sirkulære av 18. februar 1886, at direksjonen ikke hadde hatt noe nytt å fortelle om salg av verket. Saken var imidlertid kommet i et nytt lys høsten 1885, fordi statsråd Hans Rasmus Astrup i Departementet for offentlige arbeider hadde signalisert at han på grunnlag av innspill fra geschwornen Bachke var interessert i å legge forholdene til rette for at verket skulle kunne komme i drift med produksjon av svovelkis for eksport. Direksjonen hadde etter gjentatte konferanser fått sikkerhet for at regjeringen på visse betingelser ville anbefale Stortinget å bygge og drive jernbane fra Lilleelvedalen til Folldal-gruven.

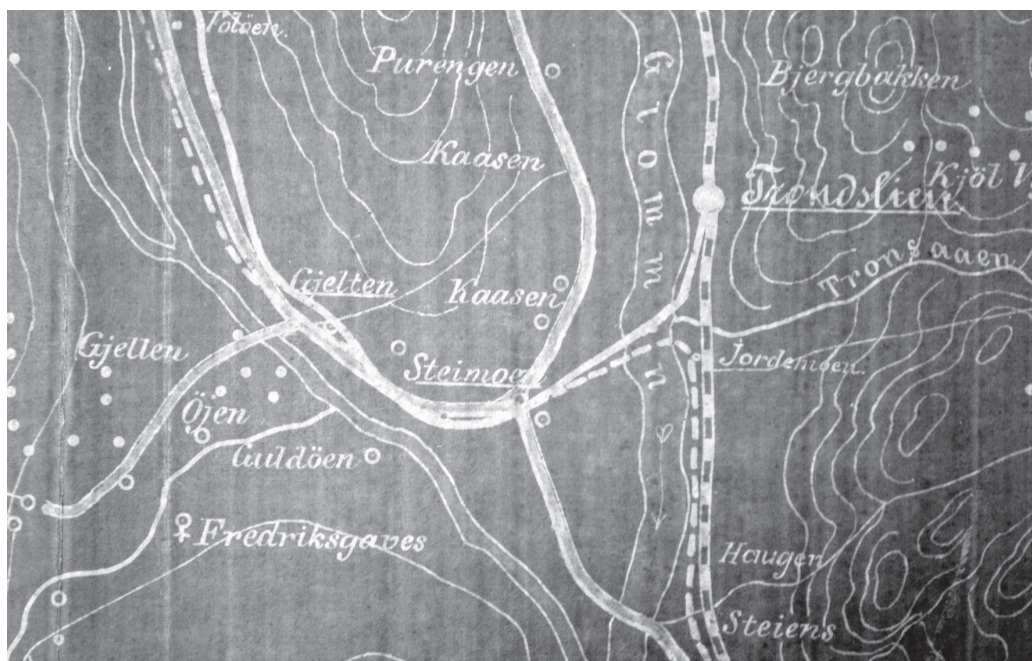
Hvor skulle Folldalsbanen gå? De fem alternativene

Hvor en eventuell jernbane skulle gå var fortsatt et åpent spørsmål. Løytnant O.W. Lund foretok høsten 1885 en befaringsammen med Helge Væringsaasen og Per Mortenson og stakk senere ut en mulig trasé på nordsiden av Folla. Lund kom 18. desember 1885 med et overslag for en slik bane, hvor han pekte på enkelte vanskelige partier i den valgte traséen og hva som der burde gjøres. Lengden av banen ble anslått til 45 km, og Lund anga en anleggssum på kr 846.500 (eksklusive grunnavstøelser). Han var også villig til å påta seg å bygge banen for denne summen.



H. U. Bergs utredning om "Foldalslinien" fra 1886. Fra Folldal Verks arkiv.

Høsten 1886 foretok kaptein H.U. Berg en gjennomgang av flere alternativer. I sin rapport av 23. desember 1886 tok han utgangspunkt i et hovedalternativ, men skisserte også enkelte andre løsninger. Hovedalternativet tok av fra Rørosbanen ved Trondslie, ca. 3 km nord for Lilleelvedalen jernbanestasjon, gikk ned til og krysset Glomma på en 45 m lang bro og fortsatte deretter på nordsiden av Folla opp til Gjelten. Deretter skulle banen fortsette på nordsiden av Folla, først gjennom et vanskelig parti med en vannsyk mæle som var utsatt for stadige utglidninger nord for Folløien, hvor banen måtte legges nokså høyt i terrenget, deretter ved Aaleite (Orrleit) igjen ned mot elven, som den skulle følge frem til Einunna. Her, ca. 17 km fra Trondslie, hadde Berg lagt opp til en liten holdeplass med vokterbolig og vannstasjon, før banen krysset Einunna i et 30 m langt spenn. Vest for Einunna var det igjen nødvendig å komme vekk fra Folla, pga. flere mæler som var utsatt for utglidning. Området vest for Einunna var etter Bergs oppfatning heller ikke enkelt, og det var på en kort strekning nødvendig å legge linjen på den såkalte Foldalsmælen, som gjorde det nødvendig med en forbygning nede ved elven for å unngå utrasing. Området ved gårdene Tomtan og Moskardet var problematisk pga. et smalt platå der det tidligere hadde gått utrasinger. Deretter var terrenget greiere frem til Kakella, der Berg tenkte seg en 15 m lang bro, og kort etter en ny holdeplass med vokterbolig, ca. 32 km fra Trondslie. Fra Grimsbu og frem til endestasjonen ved Foldals Værk gikk banen i greitt terreng med gunstige stigningsforhold. Ende-



Utsnitt av kart i H. U. Bergs utredning fra 1886, som viser Follalsbanen (heltrukket linje) som skulle ta av fra Rørosbanen ved Trondslieen omlag 3 kilometer nord for Alvdal stasjon. Her vises også linjealternativet som tok av ved Alvdal stasjon og fulgte Rørosbanen nordover mot Trondslieen (stiplet linje) med kryssing av Glomma om lag på same sted som hovedalternativet. Fra Follal Verks arkiv.

stasjonen ville ligge ca. 43,6 km fra Trondslieen, 711 m.o.h. og 9 m lavere enn munningen på den eksisterende gruvestollen. I sitt overslag over omkostningene ved å bygge banen etter dette alternativet kom Berg frem til en samlet pris på kr 952.000, under forutsetning av trebroer og kr 979.000 med jernbroer. Overslaget var sammenlignet med Solbergs anslag fra 1882 og Lunds anslag fra 1885, og forskjellene var nærmere forklart.

Et annet alternativ var å la Follalsbanen ta av fra Lilleelvedalen stasjon og komme inn på hovedalternativet ved Steinmoen. Berg ville ikke anbefale dette. Det ville gi en lengre strekning på Rørosbanen om kisen skulle transporteres til Trondhjem, og en ca. 4 km

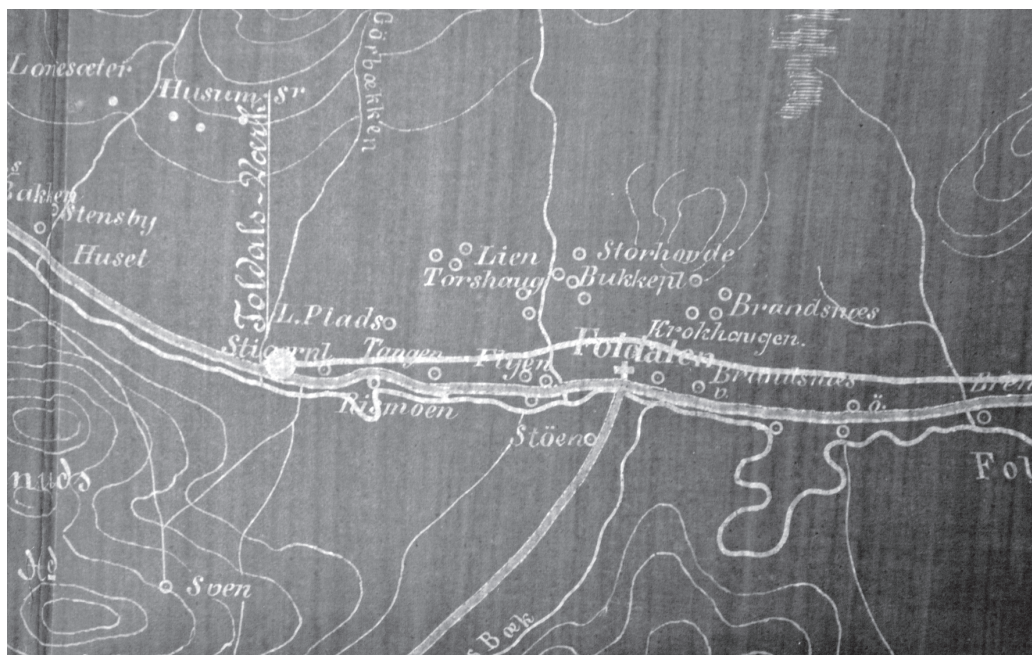
lengre Follalsbane. Stigningsforholdet opp til stasjonen var heller ikke heldig, ikke minst fordi Lilleelvedalen stasjon lå 15 m høyere enn Trondslieen. Større omkostninger til grunnavstøelser ville også fordyre prosjektet.

Et tredje alternativ var å legge banen på Follas sydside fra Gjelten og til Karella. Heller ikke dette var et alternativ Berg ville anbefale. Det ville kreve to broer over Folla, i tillegg til broer over Høsta og noen mindre bekker. Stigningsforholdene var kanskje litt bedre enn alternativet nord for Folla, men også her måtte man opp og vekk fra Folla for å unngå farlige mæler.

Et fjerde alternativ tok av fra Rørosbanen ved Auma og gikk derfra over Glomma og opp Sivildalen til Savalen,



Folldalsbanen var tenkt å ta av fra Rørosbanen, ved garden Tronslien til venstre i bildet (trolig like nord for garden, helt i venstre bildekant). Helt til høyre i bildet ses en del av bebyggelsen på Steia (Alvdal sentrum) og Bausgerget. Foto Arild Alander.



Utsnitt av kart i H. U. Bergs utredning fra 1886, som viser Folldalsbanens endepunkt i Folldal. Dette var tenkt i området rett vest for nåværende sentrum i Folldal (mellom brua over Gorbekken i hovedveien og krysset der Sagveien tar opp mot verket). Fra Folldal Verks arkiv.



Gruveområdet i Folldal fotografert i 1910. Folldalsbanens endepunkt skulle ligge i det åpne området i nedre venstre hjørnet av bildet, like til høyre for broene over Gorrbecken. Nordøsterdalsmuseet, nr. 30938.

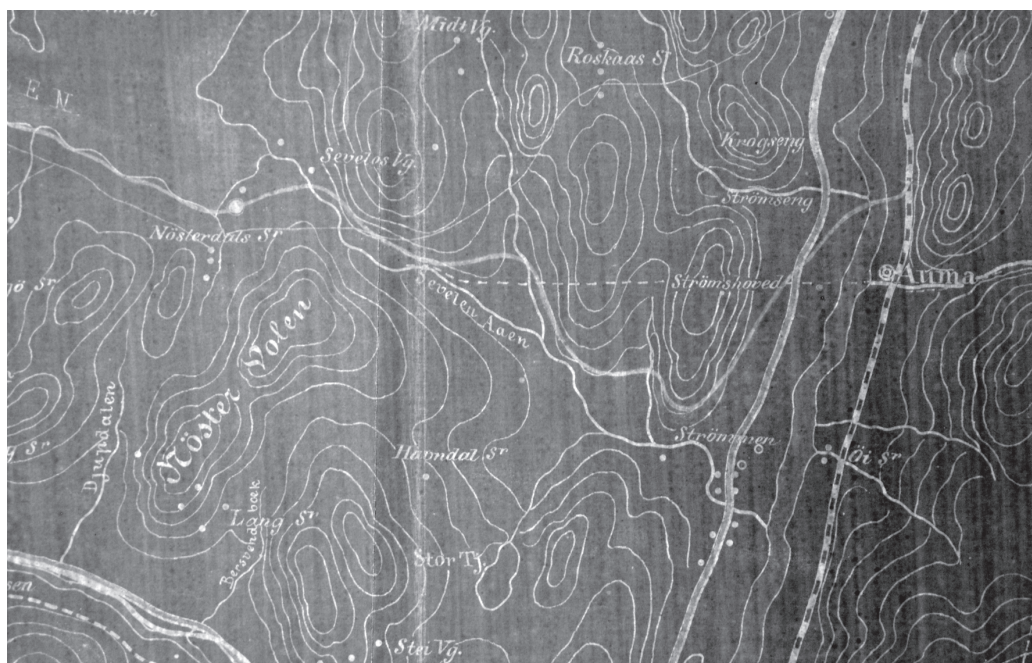
*Sammenstilling
af Overslagene for Foldalsbanen*

1887

	1.	2.	3.	4.	
	1. Stilling	2. Stilling	3. Stilling	4. Stilling	5. Stilling
Langt i Løn	1282	1000	50	1282	
Indtægter	45	45	43,7	43,7	
Andelen	40	40	40	40	12,5
A. Planering	270000	270000	270000	270000	
C. Overbygning	337500	337500	337500	337500	249000
E. Broer og Viadukter	33000	11000	24500	24500	
G. Stationer	20000	20000	20000	20000	
H. Telefont	3000	4500	4900	4900	
I. Grundarbejder	12500	12500	27222	27222	
K. Lysværk	"	"	48200	48200	
L. Overgangs og Overbygninger	10000	10000	28900	28900	
Sum	607000	727000	820423	820423	712900
Delt af Løn med Obs. og bet. Gælder	32000	32000	11277	11277	44000
Korridorene	230000	230000	922000	922000	729000
for Løn	16500	19100	21800	21800	18300

"Sammenstilling af Overslagene for Foldalsbanen" i H. U. Bergs utredning. Fra Folldal Verks arkiv.

videre på dennes sørside frem til gården Viken i Gardvika og videre på sørsiden av Strålsjøen gjennom grenda Strålsjøasen, vestover til Einunna og på bro over den og deretter ned til Folldalen, hvor den var tenkt å treffe hovedalternativet i nærheten av Moskardet. Bakgrunnen for dette alternativet var å få en kortere distanse på Rørosbanen (ca. 10 km) ved transport av kisen nordover og dermed mindre transportomkostninger. Selve Folldalsbanen ville med dette alternativet bli ca. 1 km lengre enn hovedalternativet. Berg konkluderte med at dette alternativet syntes å ha adskillig for seg. Berg ble derfor bedt av direksjonen om å se nærmere på det, og i tilleggsuttalelse datert 21. januar 1887 foreslo han at Folldalsbanen burde ta av fra Rørosbanen ca. 1 km nord for Auma, på høyde med går-



Utsnitt av kart i H. U. Bergs utredning fra 1886, som viser alternativet over Savalen, som skulle ta av fra Rørosbanen nord for Auma stasjon. Fra Folldal Verks arkiv.

den Strømseng, og krysse Glomma der for å forbedre stigningsforholdene opp til Savalen. Han tenkte seg også et stoppested ved sørenden av Savalen, ca. 11 km fra utgangspunktet, og pekte på at et slikt stoppested måtte kunne påregne «nogen Søgning» fra «Bygden og fra Byfolk, der have Sommeropholdssteder ved Sevalen».

Et femte alternativ, som kom opp på et senere stadium, var å legge jernbanen vestover, og da med endestasjon enten ved Sunndalsøra eller ved Veblungsnes (i nærheten av Åndalsnes). Det var på dette tidspunkt ikke tatt stilling til bygging av en Dovrebane fra Sel i Gudbrandsdalen over Hjerkin og til Trondhjem. Denne banen ble først vedtatt bygget i 1907/1908 og var ferdig i 1921.

Foldals Værks forslag mars 1886 om en statsbane

I brev av 22. mars 1886 fremmet Foldals Værks direksjon forslag til Departementet for offentlige arbeider om bygging av en Folldalsbane. I brevet forutsatte direksjonen at staten skulle bygge og finansiere banen, men at private interessenter ville dekke kr 200.000 av de samlede omkostningene, som var anslått til kr 800.000/850.000. Foldals Værk ville til gjengjeld garantere transport av 30 000 tonn sovelkis pr. år i 20 år, forutsatt at de oppnådde en pris på kisen på mer enn 14 shilling pr. tonn fob (free on board) Trondhjem. En ytterligere forutsetning for Foldals Værk var at Staten måtte forplikte seg til å frakte kisen for kr 1,50 pr. tonn fra Folldal til Lilleelvedalen, og for kr 5,50,

henholdsvis kr 6,90, pr. tonn fra Lilleelvedalen til Trondhjem, henholdsvis Kristiania. Til støtte for prosjektet fremhevet direksjonen at anerkjente bergmenn, som bergmester Sinding, overstiger Olsen, professor Helland og geschworne Bachke, hadde angitt at gravene inneholdt store mengder utmerket svovelkis, og at det stadig kom forespørsler fra utlandet etter verkets kis. I tillegg pekte direksjonen på at det måtte kunne forventes en betydelig trafikk både fra Lilleelvedalen og fra Follidal, samt fra Dovre, Lesja og Oppdal, og at banen også ville være interessant for turister til Rondane, Gudbrandsdalen og Romsdalen. En Follidalsbane ville dessuten kunne virke som en «sugeåre» for trafikk til Rørosbanen, som nord for Lilleelvedalen ble drevet med betydelige underskudd og derfor var avhengig av tilskudd fra Staten. Med kistransport fra Follidal ville Rørosbanen i stedet kunne drives med overskudd.

Departementets undersøkelser og avslag april 1887

Departementet for offentlige arbeider henvendte seg umiddelbart til Indredepartementet for å få ytterligere opplysninger om hvilke priser kisen fra Follidal kunne forventes å oppnå i markedet. Indredepartementet på sin side skaffet seg opplysninger om dette fra «forrettende» bergmester i det trondhjemske bergdistrikt, geschworne Bachke. Bachke uttalte i sin erklæring av 30. april 1886 at det var snakk om mye kis av god kvalitet i gruen og at driften ville lønne seg hvis ikke jernbanefrakten fra Follidal til Trondhjem ble høyere enn han hadde lagt til grunn,

nemlig kr 6,70 pr. tonn kis. Bachke påpekte også at det var vanskelig å uttale seg om fremtiden. Konkurransen særlig fra spanske gruver var et usikkerhetsmoment, men både forbruk og pris hadde hittil holdt seg godt oppe i markedene.

For å skaffe ytterligere informasjon om situasjonen for svovelkis i Europa, hadde direksjonen for Foldals Værk anmodet Bachke om å foreta utenlandsreiser sommeren og høsten 1886. I den forbindelse hadde han utarbeidet to rapporter av henholdsvis 21. august 1886 og 28. februar 1887 til departementet.

Departementet for offentlige arbeider innhentet også en omfattende uttalelse fra Jernbanestyrelsen, datert 24. mars 1887. Den inneholdt en beregning av lønnsomheten til en Follidalsbane, både isolert og sammen med Rørosbanen. Konklusjonen var ikke særlig positiv: de beregnede utgifter til drift og til amortisering av anleggsutgiftene ville være større enn de inntekter man kunne forvente. Samtidig understreket Jernbanestyrelsen at Follidalsbanen – «fra et statsøkonomisk Standpunkt» – hadde «betragtelig Vækt», og at gruedriften og Follidalsbanen ville være av stor betydning for de tilstøtende jernbanene. Jernbanestyrelsen mente derfor at det var all grunn til å støtte foretaket ved å sørge for rimelige transportvilkår for kisen både sørover og nordover fra Lilleelvedalen. I den forbindelse pekte Jernbanestyrelsen på de vilkår Røros Værk hadde oppnådd for den såkalte Arvedalslinjen fra gravene i Arvedalen og til Rørosbanen.

På grunnlag av de uttalelser som var

innhentet høsten 1886 og våren 1887 konkluderte også Departementet for offentlige arbeider negativt. Det forelå etter departementets mening ikke grunnlag for Staten til å gå inn og bygge Foldalsbanen.

Et nytt alternativ mai 1887: statslån

Da departementets negative svar forelå, reagerte direksjonen i Foldals Værk raskt. Allerede 2. mai 1887 skrev den til departementet og opplyste at Foldals Værk selv ville stå for bygging og drift av Foldalsbanen. Et vilkår var likevel at Staten måtte gi Foldals Værk et lån på kr 600.000 på rimelige vilkår: 4% rente pr. år og en løpetid på 40 år. Til gjengjeld skulle Staten få pant i selve jernbanen samt selskapets gruver og eiendommer for øvrig. Det var også en betingelse fra verkets side at Staten fortsatt ville garantere for transport av 30 000 tonn kis om året til de priser og vilkår som tidligere var lagt til grunn.

Departementet gikk for sin del nøye inn i de økonomiske forutsetningene for et lån. Konklusjonen var at driften av Foldals Værk – «med al den Sikkerhed, hvorom der kan være Spørgsmaal, naar det gjælder Forhold af Beskaffenhed som de heromhandlede» – ville gi så stort netto overskudd at lånet ville kunne forrentes og avdras over den angitte perioden. I tillegg kom at gruvene bare til utvinning av 30.000 tonn kis pr. år ville kunne gi arbeid til bortimot 200 personer, i tillegg til at det ville være et ytterligere arbeidskraftbehov til annen verksdrift. Eksporten av kis ville også kunne tilføre Rørosbanen en betydelig trafikkøkning, og denne banen var ellers avhengig av tilskudd for å kunne

holdes i gang. Departementet kunne ikke se at det ville skape problemer for statskassen å yte lånet. Det måtte imidlertid være en forutsetning for et lån i denne størrelsesorden at Foldals Værk eller det interessentskap som ble dannet for å forestå driften av svovelkisforekomsten i verkets gruver, hadde tilstrekkelig kapital til å kunne sette i gang en rasjonell drift av gruvene.

Regjeringens forslag om statslån juni 1887

Departementets konklusjon var dermed at det skulle ytes et lån på inntil kr 600.000, men ikke ut over to tredjedeler av det anlegg av Foldalsbanen, inklusive rullende materiell, ville koste interessentskapet. Departementet aksepterte for øvrig de vilkår styret i Foldals Værk hadde foreslått, men forutsatte at lånet skulle nedbetales raskere dersom økonomien i Foldals Værk tilsa det.

Departementets forslag, som ble fremmet av statsråd Hans Rasmus Ast-rup, sluttet regjeringen seg til i sin innstilling av 3. juni 1887. Denne innstillingen ble bifalt ved kongelig resolusjon av 10. juni 1887, og forslaget oversendt Stortinget som Sth.Prp. No. 59 (1887).

Stortingsbehandlingen: budsjettkomiteens innstilling og avslag juli 1887

I Stortinget ble proposisjonen overlagt til den såkalte budsjettkomiteen. Denne komiteen avga sin innstilling til Stortinget i plenum (Indst.S. No. 190) 4. juli 1887. I innstillingen gjennomgikk komiteen regjeringens forslag og de enkelte elementer i det. Når det kom til

konklusjonen, delte komiteen seg. Flertallet, alle unntatt to medlemmer, fant ikke å kunne bifalle forslaget. Det pekte på to forhold som det fant avgjørende. Det ene var prisen på svovelkis, som flertallet fremhevet hadde vært sterkt fallende i de senere årene. Det andre var at det ikke forelå noen opplysninger om at det ville bli dannet et nytt selskap til drift av Foldals Værks gruver, og heller ikke hvordan et slikt selskap ville stille seg til at Staten eventuelt overtok driften av Follaldalsbanen eller til at transporten fra Lillelvedalen eventuelt skulle gå sørover mot Kristiania i stedet for nordover til Trondhjem.



Lars Hektoen (1832-1903), ordfører i Tynset, stortingsmann 1877-88. Foto: R. Ovesen. Fra Stortingsarkivet.

Mindretallet på to medlemmer var innstilt på å godta regjeringens forslag uten videre. De to var Lars Hektoen, gårdbruker og sparebankkasserer fra Tynset, valgt fra Venstre for Hedemarkens Amt, og Hagbard Emanuel Berner, valgt fra Venstre for Akershus amt, den første redaktøren av Dagbladet og en kjent målmann og kvinnesaksforkjemper. Det eneste vilkåret de ville stille var at det måtte skaffes en garanti fra styret i Foldals Værk på at interessentskapet rådet over tilstrekkelig anleggs- og driftskapital. Samtidig uttalte mindretallet at det fant å måtte slutte seg til flertallets konklusjon, siden Stortinget måtte avslutte sine forhandlinger for inneværende sesjon en av de nærmest påfølgende dagene. Stortingskomiteens enstemmige konklusjon ble dermed at den kongelige proposisjonen ikke skulle behandles av Stortinget i den inneværende sesjonen.

Foldals Værks nye forsøk.

Tremannskomiteen september 1888

Dermed var imidlertid ikke saken over. Allerede vel en måned etter at stortingskomiteens negative innstilling forelå, skrev Foldals Værks direksjon et brev til departementet, der de fremhevet at det var foretatt beregninger av andre vedrørende omkostningene ved å anlegge og drifte en Follaldalsbane. Disse beregningene var vesentlig gunstigere enn det Bachke og Jernbanestyrelsen hadde lagt til grunn. Styret fremhevet også at anleggsomkostningene ved banen trolig kunne reduseres ytterligere ved å velge traséen fra Auma via Savalen til nedre Follaldal.

På grunnlag av brevet ble departementet enig med direksjonen om at Foldals Værk skulle innhente ytterligere vurderinger fra en tremanns-komité. Som medlemmer av denne komiteen ble oppnevnt bergmester i det trondhjemske bergdistrikt Paul H.B. Holmsen, gruvebestyrer Gulliksen ved Røros Verk og professor i metallurgi ved Universitetet i Kristiania Johan H.L. Vogt.

Komiteen avga sin innstilling 28. september 1888. Den hadde foretatt en beregning av gruvens kisbeholdning, som viste at bare kjernepartiet i gruva ville gi en årlig produksjon på 30.000 tonn kis i minst 25 år, mens den samlede gruva ville gi en slik produksjon i vesentlig lengre tid. Kisen var av utmerket kvalitet. Den besto av minst 45 % svovel og hadde en kobbergehalt på 2,2 % og inneholdt praktisk talt ikke arsen. Komiteen utarbeidet også en driftsplan over anleggs- og driftsutgifter, som viste at utgiftene ville bli betydelig lavere enn det man hadde regnet med i 1887. Det samlede kapitalbehovet ble anslått til kr 1.412.000, hvorav kr 1 mill. ville gå med til Folldalsbanen. Komiteen mente også at etter avdrag og forrentning av et lån på kr 600.000 ville det være et overskudd på 8,5 % av den innskutte kapitalen i gruva.

Direksjonen i Foldals Værk kommenterte komiteinnstillingen i brev til departementet allerede 9. oktober 1888. Direksjonen mente at innstillingen ga støtte for å be departementet fremme proposisjon om et statslån på kr 600.000 til bygging av Folldalsbanen. Direksjonen uttalte også at den manglende kapitalen, dvs. vel kr 800.000, burde skaffes til veie gjennom aksjetegning eller lån med priorit t etter stats-

lånet. Direksjonen forutsatte imidlertid at slik aksjetegning eller lån burde utstå til Stortinget hadde tatt stilling til statsl net på kr 600.000.

Uttalelser fra Jernbanestyrelsen og Lilleelvedalens herredstyre januar 1889

Departementet hadde også bedt om uttalelse fra Jernbanestyrelsen om behovet for ytterligere undersøkelser av en eventuell jernbanelinje. I sitt brev til departementet av 8. januar 1889 viste Jernbanestyrelsen til en uttalelse fra sjefen for jernbaneunders kelsene av 10. desember 1888. Jernbanestyrelsens uttalelse var klar: Den kunne ikke anbefale at alternativet mot vest mot enten Sunndalsfjorden eller Veblungnes (Åndalsnes) ble utredet nærmere, slik sjefen for jernbaneunders kelsene hadde foreslått. Den kunne heller ikke anbefale alternativet over Savalen pga. de ugunstige stigningsforholdene. Hvilket av de to siste alternativene som burde velges – fra Lilleelvedalen (Trondslie) til Gjelten og derfra enten på sørsiden eller nordsiden av Folla – mente Jernbanestyrelsen måtte avgjøres på et senere tidspunkt etter nærmere undersøkelser.

Lilleelvedalens herredstyre ved fungerende ordfører Morten Mortensen uttalte seg i saken i brev til departementet av 31. januar 1889. I brevet ble det vist til herredsstyrets behandling av saken 8. desember 1888 og 26. januar 1889. Herredstyret ga en dyster beskrivelse av forholdene i herredet, og spesielt i Folldal. Det var ikke lenger arbeid for folk i gruver i egnen og dermed heller ikke leveranser dit. Skogene var ut-



Morten Mortensen (1816-1910), ordfører i Lille-Elvdal (Alvdal), stortingsmann 1868-85. Nordøsterdalsmuseet, nr. 26231.

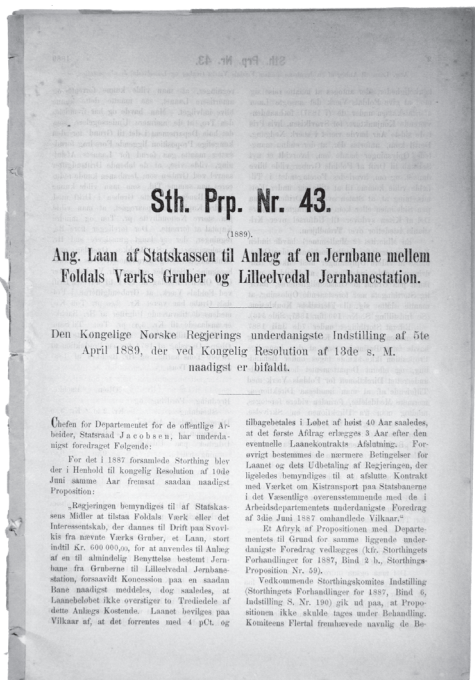
hugget og gårdsbrukene trengte mindre arbeidskraft enn før. Alt dette førte til økt emigrasjon fra distriktet, samtidig som de som var igjen, stadig ble mer tynget av gjeld. Det var derfor av stor betydning å få ny virksomhet til herredet, slik at ikke jordbruket ble eneste inntektskilde. Ny bergverksvirksomhet i Folldal var følgelig viktig å få i stand så raskt som mulig. I den forbindelse var det nødvendig at Staten støttet herredet, ikke minst her hvor Staten i tillegg hadde en egeninteresse ved at kiskeksport ville føre til mer virksomhet på Rørosbanen og gjøre den mindre avhengig av årlige statsbidrag. Selv om Lillelvedalens herredsstyre nok hadde sett det som en fordel om Staten selv anla og driftet en Folldalsbane, var en ordning med statlig lån fullt akseptabelt. Herredsstyret anså det også som

sikkert at det ville være mulig å reise noe kapital til banen lokalt, og pekte i den forbindelse på at herredet selv hadde forpliktet seg til å tegne aksjer for kr 50.000 og garantere tegning av ytterligere aksjer for kr 50.000.

Henvendelsen fra Lillelvedalens herredsstyre ble varmt støttet av amt-mannen i Hedmark i brev til departementet av 9. februar 1889.

Regjeringens forslag om statslån april 1889

Forslaget fra departementet for de offentlige arbeider, som ble fremmet av statsråd Oscar Jacobsen, sluttet regjeringen seg til i sin innstilling av 5. april



Stortingsproposisjon nr. 43/1889 "Ang. Laan af Statskassen til Anlæg af en Jernbane mellem Foldals Værks Gruber og Lillelvedal Jernbanestation".

1889. Denne ble igjen bifalt ved kongelig resolusjon av 13. april 1889, og oversendt Stortinget som Sth. Prp. Nr. 43 (1889).

I regjeringens forslag kom departementet med sitt syn på saken, etter å ha gjennomgått de dokumenter mv. som jeg har redegjort for ovenfor. Departementet pekte innledningsvis på at de nye beregningene fra tremanns-komiteen viste vesentlig lavere utgifter enn det man hadde lagt til grunn i 1887. Overskuddet ved driften ville dermed bli betydelig høyere enn det som tidligere var angitt. Et statslån til finansiering av banen ville være med på å sikre arbeid til flere og samtidig gi Rørosbanen en anelig økning i trafikken. Den økte aktiviteten ville derfor ha stor betydning for distriktet. Når det gjaldt usikkerheten mht. hvem som ville eie gruvene i fremtiden, pekte departementet på at ingen del av lånet ville bli utbetalt før det var stiftet et selskap med tilstrekkelig kapital til drift av gruvene. Selv om forholdet mellom de nåværende eierne av Foldals Værks gruver og de nye eierne fortsatt ikke var brakt i orden, var departementet trygg på at dette ville være på plass før det ble snakk om å utbetale lånet.

Regjeringens forslag kom med tre bilag. Det første var innstillingen fra den såkalte tremanns-komiteen, med tre underbilag, det andre en «skrivelse» fra sjefen for jernbaneundersøkelsene til banedirektøren, datert 10. desember 1888 og det tredje en utskrift fra Lilleelvedalens Formandskabs Forhandlingsprotokol vedrørende møtet i herredsstyret 26. januar 1889.

Stortingsbehandlingen: budsjettkomiteens innstilling mai 1889

På samme måte som i 1887 ble forslaget i Stortinget overlatt budsjettkomiteen til behandling. Budsjettkomiteens innstilling (Indst. S. no. 126, 1889) forelå 21. mai 1889.

I sin innstilling gjennomgikk budsjettkomiteen regjeringens forslag. Komiteen viste adskillig skepsis til de økonomiske beregningene som forelå, og da ikke minst til tremanns-komiteens beregninger. Komiteen var også skeptisk til at det fortsatt ikke forelå noen avklaring av forholdet mellom de nåværende eierne av Foldals Værk og eventuelle fremtidige eiere. Komiteen understreket videre at det syntes uklart og usikkert hvordan konkurransen med kis fra de spanske gruvene ville slå ut. Endelig pekte komiteen på at hvis staten først valgte å gå inn med lån, ville den få et moralsk ansvar for å videreføre driften dersom de private interessene på et eller annet tidspunkt skulle velge å trekke seg ut av prosjektet. Dette tilsa etter komiteens vurdering forsiktighet med å gå inn med statlige lån.

I konklusjonen delte komiteen seg i et flertall og et mindretall. Flertallet, som ville si nei til lån, la avgjørende vekt på at det fortsatt ikke var stiftet noe nytt selskap og at man dermed heller ikke kjente dette selskapets vedtekter, aksjekapital mv. Flertallet mente at det var både naturlig og nødvendig at det var full kjennskap til låntakeren når det var snakk om et lån som var forutsatt å løpe i en periode på 40 år. Flertallet understreket også at privat foretaksomhet måtte utnyttes fullt ut før det kunne bli snakk om å be staten om å tre støttende til.



Hans I Storeng (1847-94), folkehøgskolelærer, stortingsmann 1888-94. Foto: L.Szacinski. Fra Stortingsarkivet.

Mindretallet på to, som ville si ja til lån, besto av gårdbruker Hans Iversen Storeng fra Hedemarkens amt, som representerte Venstre, og overlærer Karl Ditlev Rygh fra bykretsen Trondhjem og Levanger, som representerte Høyre. Storeng var fra Kvikne, der han hadde vært ordfører fra 1877. I sine særmerknader pekte mindretallet på viktigheten av at staten – ved et lån på gunstige vilkår – bidro til at drift kunne iverksettes, noe mindretallet kunne påvise var gjort flere ganger i Sverige. Mindretallet var også opptatt av å få frem at Folldalsbanen ville medføre økt trafikk på Nordbanen (Rørosbanen), en bane som nå gikk med betydelige underskudd og derfor trengte årlige tilskudd fra staten. Interessant nok understreket mindre-

tallet også at Folldalsbanen ville bety at det ikke ville være behov for en ny vei mellom Lilleelvedalen og Folldal, en vei som var prosjektert og delvis under bygging. Mindretallet la også betydelig vekt på uttalelsen fra Lilleelvedalens herredsstyre. Når det gjaldt risikoen i prosjektet fremhevet mindretallet at den ikke var spesielt stor, siden det alltid ville være et marked for kis av en slik beskaffenhet som den som fantes i Folldal. Og staten ville uansett ha tilstrekkelig sikkerhet for sitt lån i jernbanen som sådan, herunder det rullende materiell, og i Foldals Værks øvrige eiendeler, med blant annet ikke ubetydelige skogstrekninger.

Et nytt nei: Stortingsbehandlingen i plenum juni 1989

Stortinget i plenum behandlet saken 17. juni 1889. Debatten startet kl. 10 om formiddagen og ble avsluttet ved 19-tiden, etter pause mellom kl. 1415 og 17. I debatten deltok i alt 13 personer, blant dem også statsråd Oscar Jacobsen. Både statsråden og en rekke av de andre talerne hadde flere innlegg. Storeng og Rygh hadde naturlig nok innlegg for komitemindretallets syn. Det samme hadde to tidligere statsråder. Den ene var Hans Rasmus Astrup (Venstre) fra bykretsen Kristiansund, som i 1887 hadde fremlagt proposisjonen om støtte til Folldalsbanen i egenkap av statsråd for Departementet for offentlige arbeider, den andre Sophus Arctander (Venstre) fra Nordlands Amt, som hadde sittet i regjeringen under sakens behandling i 1887. Mindretallet fikk støtte fra ytterligere en Venstre-representant under debatten,

Thomas von Westen Engelhardt, h.r.advokat fra Hedemarkens Amt. Men det var også representanter fra opposisjonen som talte for mindretallets og Venstre-regjeringens syn, nemlig Anton Jenssen, grosserer (Høyre) fra bykretsen Trondhjem og Levanger og Peder Nilsen, sektionsingeniør (Høyre) fra bykretsen Lillehammer, Hamar og Gjøvik.

Før flertallets syn talte Nils Anker, godseier (Høyre) fra Smålenenes Amt (= Østfold), som også var sakens ordfører under behandlingen i Stortinget. Han ble støttet av Peder Rinde, skipsreder (Venstre) fra Bratsberg Amt (=Telemark), som var sekretær for budsjettkomiteen, og av Christian Schweigaard, h.r.advokat (Høyre) fra bykretsen Holmestrand, som var formann i budsjettkomiteen. Herman Reimers, høyesterettsassessor (Høyre) fra bykretsen Østerrisør og Georg Reinholt Wankel, gårdbruker (Høyre) fra Smålenenes Amt (=Østfold) støttet også flertallets innstilling.

Ved avstemningen ble det avgitt 74 stemmer for å si nei til lån til Foldalsbanen, mens 35 stemmer støttet forslaget. Avstemningsresultatet er interessant – det følger geografiske mer enn politiske skillelinjer. Mindretallet besto av alle fem representantene for Hedemarkens Amt samt representanten for bykretsen Lillehammer, Hamar og Gjøvik, alle fire representantene fra Søndre Trondhjems Amt, alle fire representantene fra Nordre Trondhjems Amt, fire av fem representanter for bykretsen Trondhjem og Levanger (femtemann var fraværende under avstemningen), tre av fem representanter for Christians Amt (= Oppland), to av fem representanter fra Romsdals Amt, fire av fem re-

presentanter fra Nordlands Amt (femtemann var syk), begge representantene fra Tromsø Amt samt representanten fra bykretsen Tromsø og Bodø. Representanten fra bykretsen Kongsberg, som jo var fra en viktig bergverksby, var også i mindretallet. Av de øvrige fire var én fra bykretsen Bergen, én fra Søndre Bergenhus Amt, én fra bykretsen Skien og én fra Bratsberg Amt (=Telemark). Av de 35 representerte 25 Venstre, 5 Høyre, 1 Moderate Venstre og 4 var uten partitilknytning.

Foldals Værks nye, mislykkede forsøk 1893-1899

Og dermed skulle man tro at det hele var over. Og det var det også – nesten. I et brev til departementet av 23. april 1893 opplyste nemlig en konsul Huitfeldt i Kristiania at Foldals Værk nå arbeidet med å finansiere jernbanen med egne midler, men at det var avhengig av lavere frakt enn tidligere angitt fra Lillelvedalen til Kristiania – kr 4 pr. tonn istedenfor kr 6,04. Heller ikke dette fremstøtet lyktes imidlertid: statsbanenes styrelse svarte kontant nei til forespørselen i brev av 21. juni 1893.

I årene etter skiftet Foldals Værk taktikk. Fra omkring 1897 var det en heftig kamp for å få bygget jernbane over Dovre til Trondhjem, og da med en sidebane enten til Veblungsnes/Åndalsnes eller til Sunndalsfjorden. I denne kampen deltok Foldals Værk. Formann i direksjonen var nå advokat Sam. Johnson, Tynset/Kristiania, og vi finner hans og Foldals Værks navn på et andragende til Stortingets presidentskap 24. februar 1897 og på et opprop til den norske regjering 9. mars 1898 om byg-

ging av en Dovrebane med sidebane til Sunndalsfjorden. Johnson sendte også 14. november 1898 brev på vegne av Foldals Værk til den trondhjemske komite for å oppnå jernbaneforbindelse fra Sel til Trondhjem med sidebane til Sunndalen, der han pekte på at om Dovrebanen ble bygget, ville det med innenlandsk og utenlandsk kapital trolig bli bygget en privatjernbane fra Follidal til et sted på banen (Grønbakken?) og fra Oppdal til Sunndalsfjorden. Endelig finner vi et brev av 27. april 1899 til den norske regjering fra bl.a. Foldals Værk, denne gang undertegnet av Johnson og Helge Væringsaasen for verket. Her argumenteres det igjen for Dovrebanen med sidebane til Sunndalsfjorden, og – i realiteten – mot en sidebane til Veblungnes/Åndalsnes, fordi en slik bane ikke ville løse Foldals Værks behov.

Stortinget bestemte i 1908 bygging av Dovrebanen Dombås – Trondhjem, men sidebanen gikk til Åndalsnes og ikke til Sunndalsfjorden. Allerede før dette hadde imidlertid Foldals Værk gitt opp. Med engelske kapitalinteresser i ryggen kjøpte The Follidal Copper and Sulphur Comp. Ltd. Follidal-gruvene fra selskapet i 1905, under sterk motstand fra selskaps nestor Helge Væringsaasen. Det engelske selskapet og dets norske direktør Worm Hirsch Lund valgte ikke å satse på jernbane for å bringe kisen til Lilleelvedalen, men bygde i stedet i 1906 en taubane på strekningen, som var i drift fra januar 1907.

Alt i alt en lykkelig løsning?

Avslutningsvis kan det spørres om det var en fordel eller ulempe at staten

valgte ikke å støtte Follidalbanen og at den dermed aldri ble en realitet. Med lån fra staten ville kanskje driften av Follidal-gruvene ha kommet i gang tidligere enn det som faktisk skjedde, og kanskje hadde også aksjemajoriteten i selskapet forblitt på norske hender. På den annen side: ville jernbanen ha blitt en suksess, eller var en taubane en bedre løsning? Her er det grunn til å minne om hva som skjedde med Arvedalsbanen fra Rugldalen til Arvedals stoll i Røros-gruvene. Denne 9,3 km lange jernbanen ble ferdigstilt høsten 1886, faktisk av den samme O.W. Lund som i desember 1885 tilbød seg å bygge Follidalbanen. Røros Kobberverk innså etter hvert at dette var en feilinvestering, og at det hadde vært billigere både i anlegg og drift med en taubane. Arvedalsbanen ble da også i realiteten erstattet med taubane i 1910. En siste ting: Mindretallet i budsjettkomiteen i 1889 argumenterte for at en Follidalbane gjorde det unødvendig med en ny vei fra Lilleelvedalen til Follidal. Men hvor lenge ville folldøler og andre ha funnet seg i å være avhengige av en jernbane som kreket seg frem med en fart på 15 km i timen?

Kilder

- Sth.prp. No. 59 (1887) Ang. Laan af Statskassens Midler, stort Kr 600 000,00, til Anlæg af en Jernbane mellem Foldals Værks Gruber og Lilleelvedal Jernbanestation
- Indst.S. No. 190 (1887) Indstilling fra Budgetkomiteen angaaende Laan af Statskassen til Anlæg af Jernbane fra Foldals Værks Gruber til Rørosbanen

- Sth.prp. Nr. 43 (1889) Ang. Laan af Statskassen til Anlæg af en Jernbane mellem Foldals Værks Gruber og Lilleelvedal Jernbanestation
- Indst.S. No. 126 (1889) Indstilling fra Budgetkomiteen angaaende Laan af Statskassen til Anlæg af Jernbane fra Foldls Værks Gruber til Lilleelvedalens Jernbanestation paa Rørosbanen
- Forhandlinger i Storthinget 17. Juni 1889 til behandling av Indst.S. No. 125 (1889) (s. 1467-1508)
- Bjerke/Stenersen: Rørosbaneboka (2002) s. 67-71 og s. 131-133
- Bækkelund/Kalvatn (red.): Bygdebok for Folldal bind 4: Folldal Verks historie ca. 1745-1993 s. 94-97
- Terje Thronæs: Helge Væringsaasen – østerdalsbonde og verdensborger (2007) s. 169-173
- Tallak Lindstøl: Storthingsrepræsentanter og Suppleanter 1814-1891 (1892) (diverse steder)
- Kaptein H.U. Berg: Foldalslinien, Kristiania den 23. December 1886 (manus, 12 s.) med et Postscriptum, Kristiania den 21. Januar 1887 (manus, 2 s.)
- Helge Væringsaasens privatarkiv, Glomdalsmuseets bibliotek, boks 5 og boks 7

Om forfatteren

Hans Jacob Bull, f. 1941. Pensjonert professor ved Det juridiske fakultet, Universitetet i Oslo. Styreleder i Aukrustsenteret AS og Stiftelsen Nord-østerdalsmuseet.

Takk til Arild Alander, Nordøsterdalsmuseet og Hilde Joramo, Glomdalsmuseet, for god hjelp.