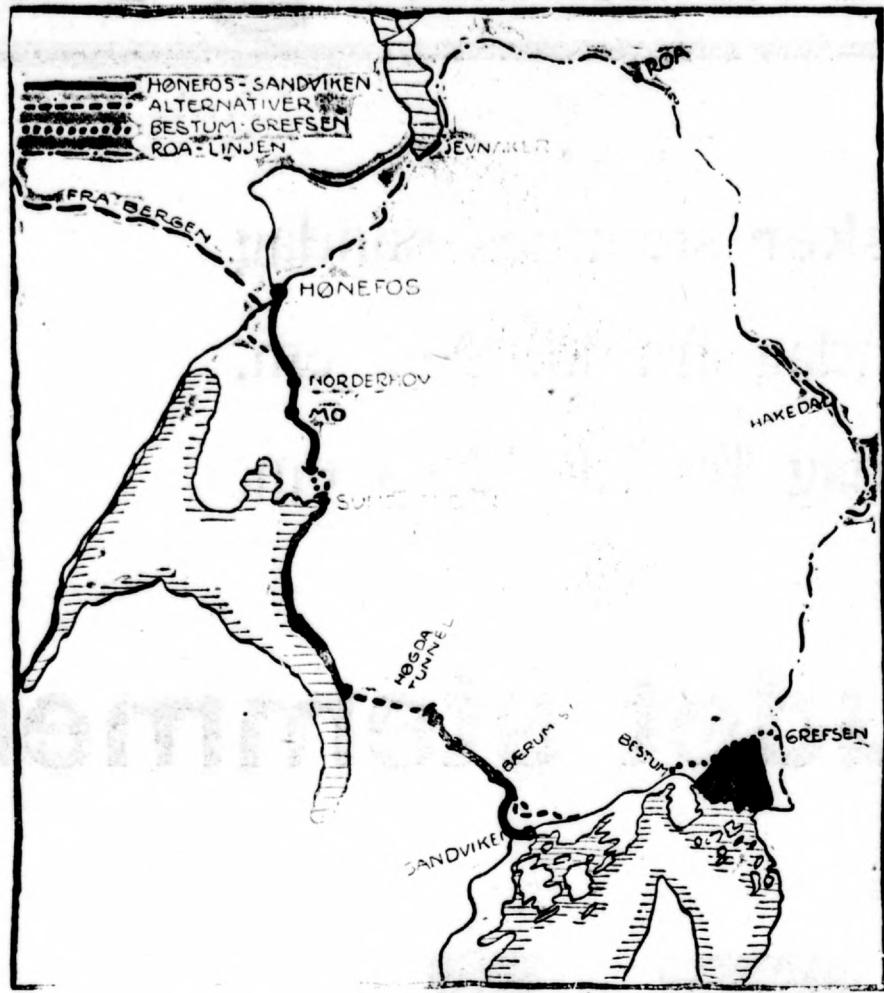


Ringeriksbanen.

Kristiania—Bergen paa 9 timer.



Hensigten med bygning av Ringeriksbanen er først og fremst at skaffe vor første stambane, Bergensbanen, en kortere og hurtigere framkomst til Kristiania end den nuværende over Roa, og dernæst også at bringe et av landets største og rikeste industri- og landdistrikter, *Ringerike*, i direkte jernbaneforbindelse med dets naturlige centrum og markedsplads, Kristiania, landets hovedstad.

Det er derfor i aarenes løp foretatt en række undersøkelser og beregnninger for en saadan Ringeriksbane med det resultat, at der ikke mindre end 3 ganger, nemlig i 1891, 92 og 97, blev fremsat kgl. propositioner o. n., at Bergensbanen skulle bli at føre paa kortere vei, fra Hønefoss over Sundvolden og Sandviken ind til Kristiania.

Stortinget valgte imidlertid den gang, i 1897, at føre Bergensbanen frem ad en omvei til Kristiania, nemlig over Roa paa Gjøvikbanen, dels av militære og økonomiske hensyn, men særlig fordi derved opnåedes direkte bredsporet forbindelse mellem Vest- og Østlandets banenet, mens dette vanskelliggjordes for en Ringeriksbane, idet Kristiania—Drammensbanen dengang endnu var smalsporet.

Det viste sig imidlertid, at kravet om en Ringeriksline meget snart paany meldte sig, og de interesserte byer og landdistrikter nedsatte derfor i 1905 en komite for at arbeide for en direkte linje fra Hønefoss til Kristiania, og hertil forelaa der saa meget mere grund, som arbeidet paa Roalinjen dengang endnu ikke var paabegyndt.

Da Vestbanen imidlertid fremdeles var smalsporet, foreslog komiteen, at Ringeriksbanen skulle føres frem fra Bryn kirke i Vestre Bærum efter en øvre linje langs foten av Kolsaas og gjennem Østre Bærum ind i Aker og over Vinderen paa Holmenkolbanen frem til Grefsen station paa Gjøvikbanen, hvorved forbindelsen med det bredsporede jernbanenet opretholdtes.

Beslutningen om Bergensbanens fremførelse over Roa blev imidlertid fastholdt av statsmyndigheterne. Det blev imidlertid utrykkelig fremholdt saavel av departementet som av ved-

komende stortingskomite, at der ved intet vilde være foregrevet om man skulle finde det ønskelig senere at gaa til bygning av en Ringeriksbane.

Hertil kommer at Ringeriksbanen har en langt gunstigere vertikal som horisontalracé end Roalinjen. Mens denne linje paa længere strækninger og i begge retninger har maksimal stigning paa 20 pro mille og dertil naar op til en høide over havet av 371 m. har Ringerikslinjen kun 10 resp. 14 pro mille største stigning i retning til resp. fra Kristiania, og naar kun op til 154 m.'s høide over havet, nemlig i Solihøgda tunnel. —

Ringeriksbanen har desuden i det hele bedre kurveforholde med en mindste radius af 300 m. mot Roalinjens 250 m.

Kjøretiden Hønefoss—Kristiania kan derfor ved en Ringeriksbane reduseres med vel 1 time. Ved nedlægning av 35 kg.'s skinner paa Bergensbanen paa strækningen Hønefoss — Bergen i forbindelse med en utbedring og forkortelse av strækningen nærmest Bergen, som det er spørsmål om, er der intet til hinder for, at *reisetiden mellom Kristiania og Bergen*, der nu for nattogenes vedkommende er 13 t. 25 m., vil kunne reduseres mindst ned til ca. 9 timer.

Dette vil selvsagt være av en overordentlig betydning for saavel samtrafikken mellem Øst- og Vestlandet, og ikke mindst for Bergensbanen som led i den internationale trafikaare Vest — Øst.

Tidsgevinsten vil faa meget vidtrækende betydning for togene ruuteordninger og for opnaelse av hensigtsmæssigere korrespondanseforhold. Tidsbesparelsen vil kunne utnyttes i Kristiania i tilknytning til togforbindelser med andre baner saavel til ind- som utland, og i Bergen i tilslutning til dampskibsrutene, og vil desuden kunne nyttiggjøres til fastsættelse av mest mulige bekvemme avgangstider for de reisende og for postbefordringen.

Ser man specielt hen til muligheten av at faa trukket Verdenspost- og pasagertrafikken over Norge, kan minutter, end sige timer, komme til at spille en helt avgjørende rolle.

Ny trafik med økede indtægter blir tilført jernbanen og væsentlige besparelser opnåes i trafikgifter sammenlignet med linjen over Roa.

Det er saaledes først og fremst store nationale hensyn som taler for Ringeriksbanens bygning, men hertil kommer ogsaa sterke lokale interesser.

De rike, i sterk utvikling værende ringerikske jordbruks- og industridistrikter omkring Hols- og Tyrifjorden samt Bærum herred faar ny jernbane med bekvemt beliggende stationer og med kortest mulig forbindelse med Kristiania, deres naturlige trafikcentrum, og hvorover direkte forbindelse faaes med det store utenlandske marked.

Kjøretiden fra Hønefoss til Kristiania, der nu med hurtigtog er 2 t. & 15 min. reduceres ved Ringeriksbanens bygning til 1 t. & 15 min. og mindre.

Ringeriksbanen kommer tillike at gaa gjennem de overordentlig naturskjønne trakter langs Holsfjorden og omkring Sundvolden (Krokkleven) med store videre utviklingsmuligheter for saavel villabebyggelse som for turisttrafikken, der som bekjendt allerede nu er meget sterk til disse trakter.

Banen er forutsat bygget som en I klasses bane saavel hvad angaa teknisk tracé som utstyr forvrig, og er beregnet at koste inclusive grund og gjelder kr. 14 170 200.— hvortil kommer for rullende materiel kr. 1 675 000.— eller tilsammen kr. 15 845 200.—, heri indbefattet 16 pct administration m.v.

Herfra gaar imidlertid distrikternes bidrag, som i betragtning av ba-

nens betydning for disse sandsynligvis vil bli forlangt og ogsaa git med en andel som vistnok kan sættes adskillig høiere end de 20 pct., som vanligvis betinges for nye anlæg.

Det er nu komiteens forutsætning at de videre forberedelsesarbeider skal fremmes hurtigst mulig, saaledes at forslag om denne vigtige stambanes bygning kan bli forelagt og vedtatt av statsmyndigheterne i forbindelse med den plan for nye jernbaneanlæg, der om kort tid vil foreliggende utredet.

Det er at forutse, at komiteens indstilling vil kunne angives allerede i løpet av indeværende høst. —

Premieliste for Bærum Skytterlag

ved lagets premieskytning paa Gommerud den 7/9—1919.

Skytning 1.

1. klasse normalskive paa 100 m.	20 deltagere.
1. pr. Sverre Larsen	28 p.
2. " A. Rosenberg	28 "
2. " M. Sand	27 "
2. " H. Møller	27 "
3. " L. M. Aamodt	25 "
3. " L. Bye	25 "
3. " S. Østgaard	25 "

Skytning 2.

6 skud paa 100 m. normalskive.	
1. pr. G. Haug	53 p.
2. " A. Rosenberg	52 "
2. " M. Sand	52 "
3. " H. Møller	51 "
3. " A. Bakken	51 "
4. " O. Dahl	50 "
5. " Erik Haslum	49 "

Skytning 3.

5 skud normalskive 200 m.	
1. pr. H. Møller	46 p.
2. " S. Østgaard	41 "
3. " L. M. Aamodt	40 "
4. " H. Rønneberg	38 "
4. " A. Rosenberg	38 "
5. " T. Krydsby	35 "
5. " G. Haug	35 "

Skytning 4.

10 skud 1/3 figurskive 200 m.	
1. pr. H. Rønneberg	7 fig.
1. " T. Krydsby	7 "
1. " S. A. Vasaasen	7 "
1. " M. Sand	7 "
2. " S. Larsen	6 "
2. " A. Rosenberg	6 "
2. " A. Bakken	6 "

Skytning 5.

2. klasse 3 skud 200 m. normalskive.	
1. pr. S. Nygaard	26 p.
1. " M. Lia	26 "
2. " N. Horni	25 "
3. " F. Sneve	23 "

Skytning 6.

6 skud normalskive 200 m.	
1. pr. M. Lia	48 p.
2. " M. Larsen	45 "
2. " G. Gustavsen	45 "
3. " H. Jensen	44 "
4. " P. Trulsrød	43 "

Skytning 7.

5 skud paa 400 m. normalskive.	
1. pr. N. Horni	40 p.
1. " J. Rønneberg	40 "
1. " G. Olsen	40 "
2. " F. Sneve	39 "
2. " R. Lia	39 "
2. " M. Lia	39 "

Skytning 8.

10 skud 1/3 gr. figur 400 m. normalskive.	
1. pr. G. Olsen	22 p.
1. " M. Larsen	22 "
1. " R. Lia	22 "
1. " J. Rønneberg	22 "

Skytning 9.

3 skud 600 m. normalskive.	
1. pr. K. Alfsen	26 p.
2. " G. Solheim	25 "

Skytning 10.

6 skud 600 m. normalskive.	
1. pr. K. Alfsen	40 p.
2. " M. Trulsrød	39 "

Skytning 11.

10 skud gr. figurskive 600 m.	
1. pr. M. Trulsrød	24 p.
2. " K. Alfsen	19 "
2. " H. L. Aamodt	19 "