

Maskin- og
plateverksted
Støperj.

KAMPEN'S
MEK. VERKSTED.

Aftenposten

**SKINNVEST
TIL SPORT**
BRØDRENE HALLÉN, EGERTORVET
VI HAVR. 1111 1. ØSTRE RINGEN

Nr 651 | Morgennr | Abonnement.pris. Innenbys Kr. 50 pr. Kv. 300 pr. md | Oslo, tirsdag 29. desember 1931 | Abonnement.pris. Utenbys Kr. 50 pr. Kv. 350 pr. md | Morgennr. | 72 år.

KJØP NYDALENS BOMULDSTØIER

"Sørlandsbanens jammersminne".

Jernbanen som skulde ha været ferdig i 1888, men som blev et offer for kompromispolitikken.

Konsul Bergesen og distriktschef Brochs bok om Sørlandsbanens fortid og fremtid

Man skulde tro at planen om Sørlandsbanen var såpass godt forankret i alle nordmenns bevissthet, at det skulde være helt unødvendig å drive nogen ytterligere propaganda for den. Den som nu vilde fremkomme med forslag om å opgi planen om denne viktige stambane, eller forsiktig antyde at den burde stanses i Kristiansand, vilde knapt bli ansett for å være vel bevart. Der finnes på den store jernbaneplan av 1923 — «det glade vanviddspraktikum» som den er kalt — mange jernbaneanlegg som er blitt eller vil bli overflødiggjort av bilene. Men Sørlandsbanen hører ikke til disse, og selv den mest forbitrede bilentusiast vil vel måtte innrømme, at dette jernbaneanlegg hører til de meget få som bør og må fremmes, så hurtig som landets økonomiske evne tillater det.

Det er på disse premisser vi sier at det skulde være helt unødvendig å drive nogen ytterligere propaganda for Sørlandsbanen. Men de udmærkede menn i Vest-Agder og Rogalands jernbanekomité mener åpenbart noget annet for de har funnet det påkrevet nu til jul å utgi en ganske omfattende og ypperlig bok, både fra teksten og illustrasjonsmaterialeets side, om Sørlandsbanens fortid og Sørlandsbanens fremtid. Og når man leser denne bok, så går det etter hvert opp for en at det for jernbanekomiteen der vest må fortone sig som nødvendig aldri å opgi propagandaen for denne jernbane, for den dag da «stalskinnene strekker sig frem til Hafslo» for de som har arbeidet for denne jernbane, de har gang på gang oplevet store skuffelser, og dyrekjøpte erfaringer har lært dem, at de aldri må føle sig på den trygge side.

Det er om disse skuffelser boken første avsnitt handler. Det er skrevet av distriktschef Just Broch, og det er forsynet med den karakteristiske overskrift: «Et jammersminne».

Sørlandsbanens jammersminne, det er dens forhistorie, sier forfatteren. Allerede så tidlig som 1860-årene begynte man der vest på å tumle med planene om en jernbane til Østlandet — Vestlandsbanen, som den dengang kaltes, og i 1871 og 1873 blev der foretatt terrengbefaringer for denne bane. Den siste befaring blev foretatt av «Setedalsbanens far» den kjente kommandørkaptein og veibygger Peter Rasmus Krag som den 3. februar 1874 telegraferede til amtmann Morgenstierne i Stavanger, at hans undersøkelser for en bane Skien—Stavanger hadde gitt et så gunstig resultat, «at den ikke om rett lang tid skal bli realisert».

På Sørlandet, i Rogaland og i Stavanger så man lyst på situasjonen, og enda lysere så man på den da en kongelig kommisjon, som i 1874 var blitt nedsatt for å opstille en landsplan for var jernbanebygning, satte op en jernbane fra Trondheim til Egersund som nr. 1. Den skulde koste omkring 40 millioner kroner og være ferdig i 1888. Og samme år besluttet Stortinget å bygge Jærbanebanen, og selvste Johan Sverdrup uttalte at den var å betrakte som en begynnelse østfra på en Sørlandsbane.

**Overrettsassessor
R. KOLFLAATH**
er tilflyttet Kirkegaten 14/18
Centralbussensg. Tlf. 24223

Leif Nagell Erichsen
Overrettsassessor
Dronningeg. 34. III (inng. K. Joh.)
Telefon 24244.



Øverst konsul Sigval Bergesen, nederst distriktschef Just Broch.

Der var altså god grunn for folket sør- og vestpå til å være optimister. Lenge før der for alvor var blitt tale om nogen Bergensbane, Raumabane eller Dovrebane hadde Stortinget så å si besluttet Sørlandsbanen. Men der gikk ikke så svært mange år for skuffelsene begynte. I 1884 blev der nedsatt en ny jernbanekomité. Den fremla en plan som omfattet både Bergensbanen, Raumabane og Nordlandsbanen, men Sørlandsbanen nevntes ikke med et ord. Og Johan Sverdrup hadde også glemt sine uttalelser fra 1874.

Og nu begynner «Sørlandsbanens jammersminne», for nu kommer for alvor, med parlamentarismen og demokratiet, kompromissene inn i norsk jernbanepolitikk. Stambanen til Stavanger blev trengt i bakgrun-

nen til fordel for Bergensbanen og en rekke andre jernbaneanlegg, små banestumper strødd her og der utover landet, hvis egentlige foranledning ofte var å skaffe et flertall i Stortinget for de baner som virkelig saklige hensyn tilsa bygningen av. Som plaster på såret fikk rogalendingene banen mellom Egersund og Flekkefjord. Den var en følge av det store jernbanekompromiss i 1894 som gjør dette års storting så beryktet i de norske jernbaners saga. Sørlandingen fikk også en liten gave, nemlig stumpe fra Arendal til Amli.

Men når det var gått slik som det gikk, skyldtes det ikke bare storting, regjering og andre myndigheter. Der var også stor uenighet i de interesserte distrikter om hvor banen skulde gå, om den skulde være en kystbane eller en innlandsbane. Denne strid var kanskje uundgåelig, men den gjorde stor skade. Der var også uenighet i de interesserte distrikter om hvor langt banen skulde gå. Distriktene østfor Kristiansand mente det klarte sig når banen kom til Sørlandets hovedstad, og valgte sin jernbanekomité. Det var i 1891. Men nu fant man det vesterpå å være på høy tid å oplyse almenheten om at Sørlandsbanen var ingen Kristiansandsbane, men en bane til Stavanger, og for å få et organ for dette propaganda-arbeide valgte man i 1892 en jernbanekomité, som trede år senere, i 1920, fikk navnet Jernbanekomiteen for Vest-Agder og Rogaland.

Så gikk årene til 1906, da jernbanestyrelsen utarbeidet en plan for virksomheten i de nærmeste ti år. Denne plan forutsatte en jernbane fra Kongsberg til Setedalsbanen, men lengere skulde den ikke gå. Den daværende regjering stilte sig sympatisk til tanken om en Sørlandsbane frem til Stavanger, men optok intet forslag. I 1908 blev denne plan forelagt for Stortingets jernbanekomité, men nu hadde Stavanger fått sin representant i komiteen, konsul Sigval Bergesen, som med all sin energi gikk inn for den gamle tanke til tross for at hans komité-kolleger advarte ham mot å «grave op det liket».

Han gav ikke komiteen fred, og til slutt fikk han den enstemmig med på å slå fast, at ved Sørlandsbanen forstod man en bredsporet bane fra Oslo til Stavanger. Og da den store jernbaneplan av 1923 blev vedtatt hadde Sørlandsbanen fått sin hovedplass som et jernbaneanlegg som snarest mulig måtte fremmes, og ingen røst hevet sig mot den opp-

Fortsatt side 3, spalte 4.

Store silde- mengder på Vestlandet.

20,000 hl. gått tapt i stormn.

Bergen, 28. desember.

Igår og idag er det kommet til Bergen 30 snurpere med ca. 30.000 hektoliter silde. Det er ytterligere gjort endel landnotering på mellom 70 og 80.000 hektoliter, derav 25.000 hektoliter i formiddag i Sogn og Fjordane.

Man regner med at las på 20.000 hektoliter er gått tapt i stormen, og det skal være flere las i fare. På grunn av stormen er all leveranse av landnotisid ophørt.

Forferdelig brand i en boligvogn.

Fire barn brente inne, to blev livsfarlig kvestet og to fikk lettere brandsår.

Berlin, 28. desember.

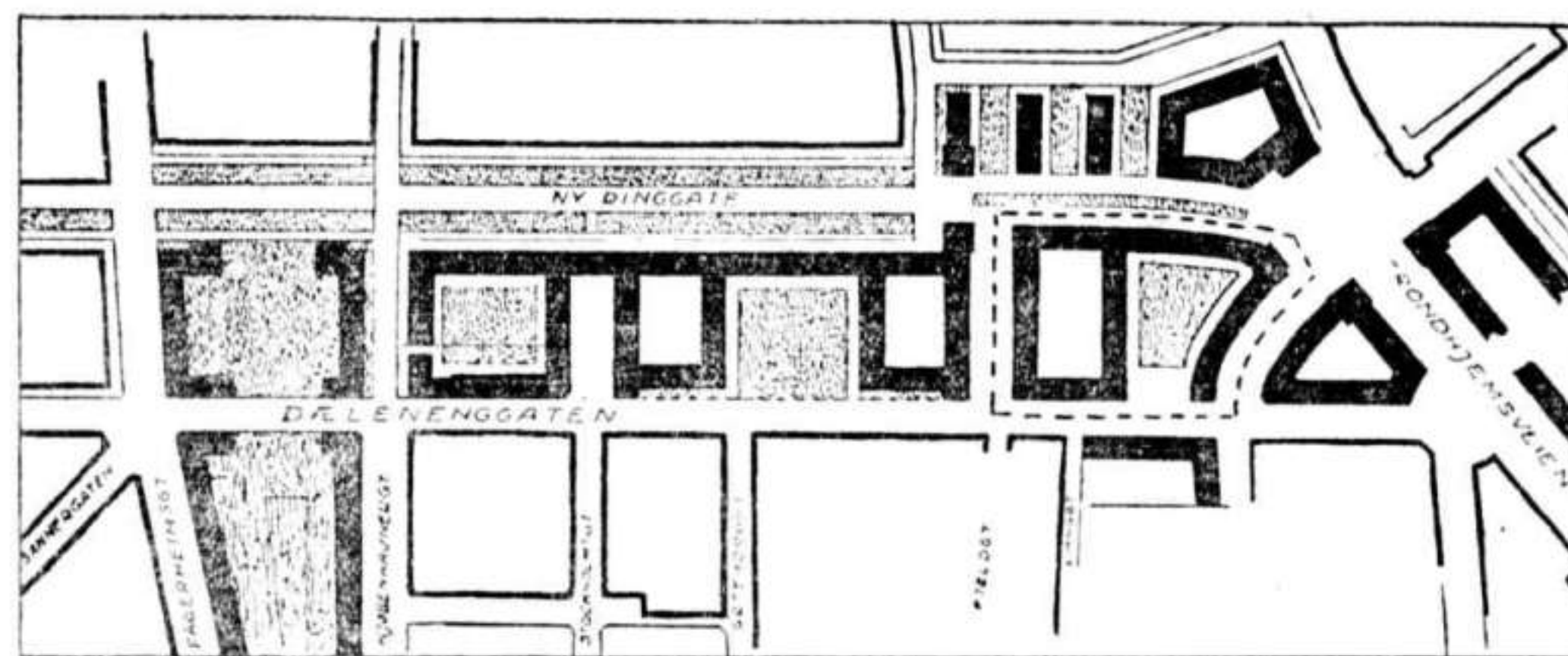
Fra Colmar meldes: En boligvogn tilhørende en kurvemaker kom igår i brand. Fire av kurvemakerens barn innebrante, to blev livsfarlig forbrønt og to fikk lettere brandsår. Det lyktes to av barna å redde sig uskadt ut av den brennende vogn.

Torsdag er nyttårsaften

Det er i siste liten med fornyelse av utenbysabonnementet - hvis stans i forsendelsen skal undgås.

DÆLENG-BYE N

Der skal nu taes fatt på annen byggeperiode.



Den samlede byggeplan. — De med en prikket strek omgivne arealer står nu for tur til bebyggelse.

Første byggeperiode av brødrene Johnsen store byggeforetagende på Dæleengen, er fullført, — det er det vesentligste av tomtearealene til venstre på planen ovenfor, merket sort, — de lysere partier innen og omkring byggeblokkene er plener og beplantninger. Denne første byggeperiode har skaffet 285 leiligheter.

I siste formannskapsmøte blev der besluttet 90 peds lånegaranti også for annen byggeperiode, — foreløbig effektiv for den tredjedel av perioden, hvortil byggepengen alt er skaffet tilveie. Når byggeplan er sikret for de resterende to tredjedeler og lånebetingelsene er godkjent av finansutvalget, vil lånegarantien bli effektiv også for annen byggeperiodes siste to tredjedeler.

Den tredjedel, som nu straks skal bygges, er på ovenstående planriss omgitt av en prikket strek. Byggearbeidet skal ufortøvet settes iverk.

Anden byggeperiode vil ialt skaffe 221 leiligheter, — derav 48 med 3 værelser, kjøkken, dusj, 144 med 2 værelser, kjøkken og bad, resten er leiligheter med 1 værelse og kjøkken, dels med, dels uten bad. Byggeomkostningene for denne annen periode er beregnet til ialt 2.576.000 kroner.

Første og annen byggeperiode skaffer altså tilsammen 506 småleiligheter. Det er meningen å fortsette med tredje og fjerde byggeperiode. Det vil bli omkring tusen leiligheter, — det vil si en by i byen på 5.000 mennesker, moderne regulert og moderne bebygget utover arealer, der har henligget som en urdydd, kupert utmark.

Trekningsliste

for Argus-Lotteriets hovedtrekning fæes ved henvendelse til Aftenpostens ekspedisjon.

Berlin, 28. desember.

Fra Neumarkt (ndre Schlesien) meldes: Mellem Belkau og Nimkau styrtet igår en bil med 8 personer nedover en skråning. 4 passasjerer blev drept og to hårdt såret.

En florentiner varer livet ut,

— autorandret såleng den forsikrede lever.

Gjensidige

Karl Johansgt. 16
Centraltelefon 21830

110 deltagere i Monte Carlo-løpet.

Derav 4 norske.

Bare fem vogner starter dennegang fra Stavanger, mens 53 deltagere har anmeldt Umeå som startsted

Det voldsomme drønn over Trøndelagsbygdene.

Sannsynligvis en veldig meteor som eksploderte.

Uttalelser av professor Størmer, astronom Einbu og et oienvidne.

Spesialtelegram til Aftenposten.

Trondheim, 28. desember.

I anledning av det eiendommelige naturfenomen på Stjørdalskanten har Adresseavisen hatt en samtale med astronom Einbu, som blandt annet uttaler:

Efter det som foreligger kan ikke dette fenomen ha været et almindelig lynnedslag. Jeg antar det er en stor ildkule som er eksplodert over Stjørdalen julenatt. Meteorene pleier gjerne eksplodere i 50—60 km. høide, men under enkelte omstendigheter kan de komme helt ned til 20 km. for de eksploderer. Efter det som foreligger fra Stjørdalen må det ha været en mere enn almindelig sterk eksplosjon, og alt tyder derfor på at eksplosjonen er foregått meget nær jorden. Det er ikke så helt sjelden at en ildkule eksploderer, men det er sjelden eksplosjonen foregår så nær jorden at folk kan merke det, og endnu sjeldnere er det at eksplosjonen kan høres i vid omkrets. Det sannsynlige er at det er en stor meteor som er eksplodert og at eksplosjonen er foregått tett ved jorden. Dette er en

Ved henvendelse til International Sporting Club i Monte Carlo får Aftenposten oplyst, at der til det forestående Monte Carlo-løp har meldt sig ialt 110 deltagere. Av disse er fire norske, nemlig C. M. Tronsen, Larvik, som starter fra Umeå med en Studebaker, distriktslege Wexelsen, Friehow, Stryn, som starter fra Stavanger med en Essex, C. M. Myhre, Bergen, som starter fra Stavanger med en Citroën og endelig den kjente bilsporsmann Leif Mathiesen, som sammen med Alf Haugen, starter fra Umeå med en Citroën. Både Mathiesen og Haugen deltok, som man vil huske, i det forrige Monte Carlo-løp.

Våre bange anelser med hensyn til Stavanger som startsted dennegang har dessverre vist sig å holde stikk. Det har nemlig meldt sig tilsammen bare fem startende fra Stavanger, — de to norske, dansken, godseler Bruun-Norregaard, og to engelskmenn.

Som man måtte vente er det Umeå hvorom hovedinteressen samler sig. Ikke mindre enn 53 deltagere har valgt dette nye svenske startsted, mens de øvrige deltagere fordeler sig på Jassy, Tallinn, Joazeiro i Nord-Skottland o. s. v.

Et av oienvidnene til fenomenet, bankbokholder Dybdahl i Stjørdalen, forteller:

Jeg gikk om natten bort til vinduet for å se på været. Akkurat i det øieblikk jeg stod der flammene det over hele himmelen et voldsomt lysakker. Det var så voldsomt, at det likt som fylte hele himmelen, og det blendet mig fullstendig. Lyset var blåhvitt, det var akkurat som å se i glødende jern, — det overgår alt jeg tidligere har sett. Lys-

Fortsatt side 3, spalte 6.

Usedvanlig frekt smuglingsforsøk fra «Kong Trygve».

En matros vilde bringe to sekker brennevin iland like foran Tollboden.

Da han forstod sig opdaget, kastet han endel på sjøen.

Ved 18-tiden igår eftermiddag blev det gjort et usedvanlig frekt smuglingsforsøk fra Hamburg-utens «Kong Trygve», der som bekjent ligger like utenfor Tollboden, idet en mann fra skibets besetning forsøkte å bringe iland to sekker brennevin. Smuglingsforsøket blev imidlertid opdaget av en av vaktmennene på bryggen, som fattet mistanke til et par sekker som lå på dekket på «Kong Trygve». Han varslet vaktchefen inne på Tollboden, som straks blev med ut. Mens dette foregikk stod en matros, som senere viste sig å være eleren av skibene, i ivrig samtale med vaktmannen ombord på skibet, antagelig for å bortlede dennes oppmerksomhet fra sekken. Da matrosen fikk se tollvaktchefen, sprang han ombord, og før man kunde forhindre det kastet han den ene av sekken i sjøen. Den annen fikk man imidlertid tak i.

Havnepolitiet og civilpolitiet blev varslet. Havnepolitiet fikk fisket den annen sekk op av sjøen igjen og civilpolitiet tok mannen med sig. Ved anholdelsen hadde han en flaske sprit i baklommen. Sekkene inneholdt tilsammen 65 flasker, som blev beslaglagt. Der vil imorgen bli igangsatt en nøie undersøkelse av skibet for om mulig å finne brennevin. Sekkene gjemte underveis til Oslo været gjemt i en potetbølge.

Blikkenslager Gorwitz

fikk erstatning.

Blikkenslager Adolf Gorwitz, som var satt under tiltale for å ha stalt ild på sin villa på Bekkelaget, holden blev, som det vil erindres, frifunnet herfor av lagmannsretten den 2. november.

Efter dommen har Gorwitz ved sin forsvarer inngitt begjæring om erstatning for utholdt varetektsarrest og for velferdstap i anledning av rettsforfølgningen.

Erstatningsprosessen er nu avgjort av lagmannsretten ved kjennelse av 23. ds. og ved denne er Gorwitz tilkjent i erstatning 4165 kroner for vesentlig velferdstap og for skade lidt ved varetektsfengsel.

De 2 vikner som avgav forklaring i lagmannsretten og på hvis provtiltalen mot Gorwitz var bygget, er nu under rettsforfølgning for falsk forklaring og den ene også for falsk anklage.

Intet statsråd i denne uke.

Hvis intet ekstraordinært inntreff, vil det i denne uke ikke bli holdt statsråd. Antagelig blir neste statsråd holdt fredag den 8. januar.