



SÖRLANDSBANEN

1932

JUST BROCH:

SØRLANDSBANENS FORTID

UTGITT AV
JERNBANEKOMITÉEN FOR VEST-AGDER OG ROGALAND
OG STAVANGER HANDELSKAMMER

1932

SIGNAL BERGESEN:

SØRLANDSBANENS FREM TID

MED GRAFISKE TABELLER

I HOVEDKOMMISSJON HOS JOHS. FLOOR, STAVANGER

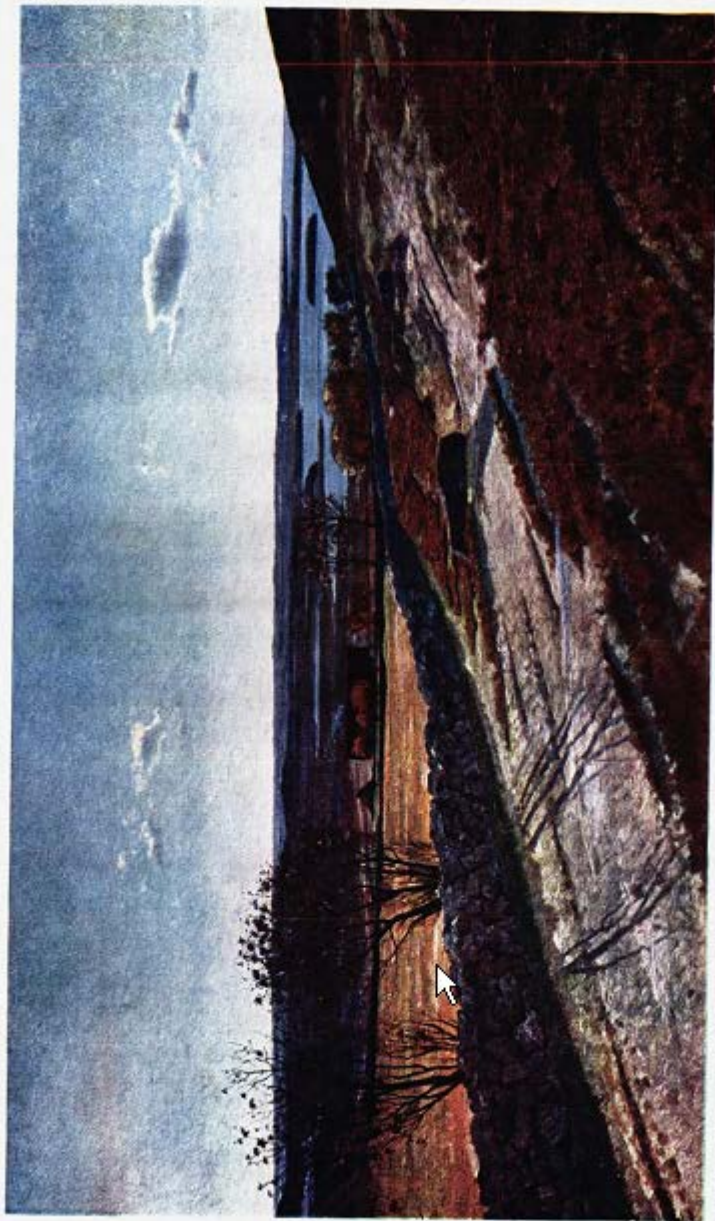
DREYERS GRAFISKE ANSTALT, STAVANGER

MCMXXXII

INNHold

Et jammersminne. Just Broch	1
Sørlandsbanens fremtid. Sigval Bergesen.....	77
Sørlandsbanen og jordbruket. A. Hønningstad ..	87
Sørlandsbanen og forsvaret. Johan L'orange ...	95
Grafiske tabeller.	101





FRA HAERSFJORD

— Når stakhanene en gang i ferietiden strekker sig (som til Haersfjord, da er der bygget en ny hovevei, som vil bidra til å bygge vårt spredte folk sammen med det sterkeste band.

JUST BROCH:
SØRLANDSBANENS FORTID



Et jammersminne.

KAPITEL I.

Innledning. — En gjendøb.

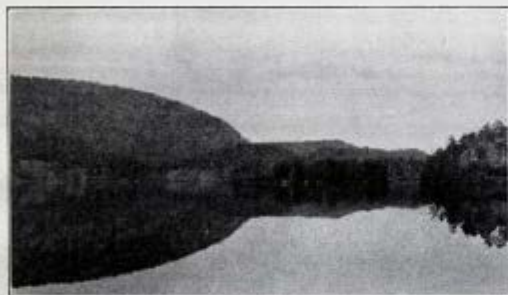
SØRLANDSBANENS JAMMERSMINNE, d. e. dens forhistorie. Et mere enn halvhundreårs jammersminne. Uttrykket er ikke mitt. Det blev første gang brukt av oberst *Diesen* i et stykke som han i 1918 skrev i «Aftenposten». Sørlandsbanen hadde inntil da fristet en tung skjebne, sa han. Den var i femti år tenkt fremmet som en av våre første stambaner. Men hver gang turen syns å ha vært kommet til den var der alltid kommet noget i veien. Enda hadde vi jo ikke en eneste stomp av den ferdig, sa hr. *Diesen*. Han syns da å ha glemt Jærbanen og Flekkefjordsbanen. Visstnok var Jærbanen besluttet som en selvstendig lokalbane. Men det var dog både jernbanedirektørens, regjeringens og stortingets mening at den skulde være begynnelsen vestenfra til en stambane mellom Stavanger og Oslo. Og Flekkefjordsbanen hadde vi fått ved det store kompromisset i 1894 ved å koble den sammen med en stomp av Bergensbanen. Og begge stompene skulde være ledd av stambaner. Dette blev den gang ikke minst fremholdt av den mest navngjetne av kompromisfedrene, *Christian Michelsen*. Så noget hadde vi da fått. Stort var det jo ikke. Og så godt som ingenting å regne mot hvad bergenserne hadde fått vedtatt: Banen sin helt frem for snart firti år siden.

Når hr. *Diesen* ikke regnet banen fra Stavanger til Flekkefjord for nogen stomp av Sørlandsbanen, skulde man nesten fristes til å tro at han var en av dem som mente at banen burde stoppe i Kristiansand. Jammersminnet reiste han i all fall på strekningen østenfor. Jeg vil reise det på strekningen vestenfor. Der høver det bedre. Men vi kan jo derfor godt la hr. *Diesens* bli stående. Det blir da et dobbelt jammersminne. Det høver nok aller best. Skal man tro «Morgenbladet» så er Sørlandsbanens tilblivelseshistorie det tristeste kapitel i de norske jernbaners saga. Og det har sandelig mange triste kapitler.

Forresten het den egentlig *Vestlandsbanen*. Det navn bar den med ære i omtrent halvannen menneskealder. Men ved siste århundreskifte blev Sørlandet løftet op i lyset og dagen av en av våre diktere. Og ti år efter

bad selvsamme poeten i «Morgenbladet» «om at det måtte bli øvet rettferd mot alle oss sørlendinger som for sin hjemstavns honnør krevde at deres landsdels stambane også skulde få bære landsdelens navn».

Jernbanestyrelsen hadde gjentagende vist sig i besittelse av en sådan smukk rettferdsfølelse. Derimot ikke regjeringen. Den holdt på Vestlands-



Farvann i Greipstad.

banen. Det gjorde også stortingets jernbanekomite da spørsmålet i 1908 og 1911 kom op der.

Men oppe i tingets hellige hall talte *Natvig* fra Kristiansand vakkert for Sørlandsbanen. Fra Stavangerbenken blev det fremholdt at det navn kunde høve hvis banen bare skulde gå til den byen hvor hr. *Natvig* bodde.

Men det var jo ikke meningen. *Peder Rinde* fra Telemark mente at man først burde få barnet før man døpte det. Og det kunde det jo være noget i. Arbeidsministeren den gang var, *Darre Jensen*, la ikke nogen større vekt på navnespørsmålet, men han skulde ta saken under nærmere overveielse.

Det gjorde han også. Regjeringen holdt fast ved det gode, gamle navnet.

På neste storting tok hr. *Natvig* saken op igjen. En av Stavangermennene foreslog at man skulde innhente uttalelser fra de stedlige jernbanekomitéer. Forslaget blev enstemmig vedtatt.

I et brev til formannen i jernbanekomiteén for Vest-Agder og Rogaland frarådet fylkesmannen i sistnevnte fylke å endre et navn som hadde tidens hevd og som hadde innarbeidet sig i folkets bevissthet. Et nytt navn «Sørlandsbanen» vilde efter hans mening bare bidra til å vekke mistanke om at interessen ikke på alle hold var like sterk for den hele stambane. Skulde et navnebytte være påkrevet eller ønskelig burde det vel efter tidligere fulgt praksis gå i retning av Oslo—Stavangerbanen.

Av samme mening var også flertallet både i den Vest-Agderske og Rogalandske jernbanekomiteé og i jernbanekomiteén for Vestlandsbanen østenfor Kristiansand.

Men dette tok stortingets jernbanekomiteé ikke hensyn til. *Brant* fra Jæren og *Bauch* fra Trondheim dannet dog en hederlig undtagelse. Komiteén sluttet sig til et forslag av *Gundersen* fra Kristiansand om at stortinget skulde fatte en høitidelig beslutning om at Sørlandsbanen skulde barnet

hete. Stavangermennene sa at de alltid med glede hadde vært til stede ved kristelig barnedåb. Men det var ikke denne gjendåb. Den var hverken påkrevet eller ønskelig. Jo, det var den, mente dog flertallet i stortinget. Det ydet Sørlandets dikter og hans menn den hjemstavns honnør som de hadde krevet.

Det navn Sørlandsbanen vil jeg da loyalt nytte overalt i det følgende. Fulgte jeg mitt hjertes lyst skulde det hett *Stavangerbanen*.

KAPITEL 2.

Den første befarings av en linje fra Stavanger til Østlandet. Man søker staten om bevilgning til nærmere undersøkelser. Jernbanedirektøren har ikke flere ingeniører enn hvad som kreves til undersøkelse av Bergensbanen. Og i Bergen søker man å kverke tanken på en Sørlandsbane.

Da i 1866 tanken på Jærbanen kom frem, synes det som om de interesserte også har tenkt sig at den skulde være begynnelsen til en stambanc fra Stavanger til Østlandet. Offentlig blev dog dette først sagt i begynnelsen av 1868, i «Stavanger Amtstidende». Og da man holdt på med forberedelsen til banens anlegg, var jo alle «høiere vedkommende» fullt på det rene med den ting. Formannen i stortingets jernbanekomitè den gang, *Johan Sverdrup*, fremholdt med kraft at en sådan stambane vilde være av så stort og nasjonalt verd at dens iverksettelse ikke måtte utsettes mere enn hoist nødvendig.

Regjeringen hadde dog sagt at Jærbanen i lang tid bare vilde bli en lokalbane. Mot dette protesterte stortingsmann *Schwartz* fra Drammen. Han sa at erkjennelsen av jernbanens store betydning nu mere og mere gikk inn i hodene på folk. Jærbanens forlengelse til Østlandet vilde derfor ikke lenge la vente på sig.



Greipstad Kirkebygd.

Regjeringen fikk dog rett, sørgelig rett. Men utsiktene var dog den gang i det hele nokså lyse. Det var gode tider med overskudd i statskassen. Og distriktene viste en levende interesse for jernbanesaken. Ikke minst Stavanger, hvor der var velstand grunnet på skibsfart og vårsild.

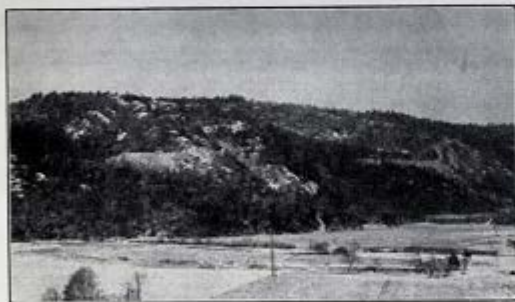
Der mente man forresten, at Jærbanen var av største betydning, selv om den ikke blev ledd av nogen stambane. Ti det var kanskje heldigere om en sådan som innlandslinje gikk mere like på Østlandets jernbanenett. En privat komité med amtmann *Morgenstjerne* i spissen lot i 1871 amtsingeniøren kaptein *Seiersted* foreta terrengbefaring for den Stavanger nærmest liggende del av en bane til Kongsberg. Forutsetningen var at den mest mulig skulde gå i like retning mellem de to byene.

Seiersted gikk ut fra Høgsfjord, så gjennom Dirdalen og Sirdalen i Hyllestad i Setesdalen. Han fant at dette strøk vel ikke utelukket muligheten av et jernbaneanlegg. Men store terrengvanskeligheter var her. Denne Dirdalslinje burde undgås hvis man, om enn ad en omvei, kunde finne en annen og rimeligere adgang til å nå målet.

Efter dette søkte den private komitéen samt byens og fylkets stortingsmenn staten om å få bevilgning til nærmere undersøkelser. Jernbanedirektøren uttalte på foranledning at der også var kommet anmodning om undersøkelse av en Bergensbane. Til å foreta undersøkelse av begge baner hadde han ikke ingeniører nok. De han kunde avse måtte sendes til det bergenske. Ti Bergensbanen gjaldt det nu først og fremst. Sørlandsbanen kunde så inderlig godt vente.

Bergensbanens menn forstod like fra forsten av å holde sig godt fremme. Og samstundes forkynte de høilydt for all verden at en Sørlandsbane var meningsløs. Straks efter nyttår 1872 holdt brigadeauditoren uti Bergens by, *Wulfsberg* het han, et foredrag om den påtenkte Bergensbane for en tallrik

forsamling av alle aldre og alle kjønn. Den bane vilde bli den eneste saliggjørende av alle baner her i landet. Og så sa hr. auditoren at det jo nu var meget tale om en Jærbane som begynnelse til en bane fra Stavanger til Oslo. Men en sådan bane vilde ikke være berettiget. Den vilde jo bli en kystbane. Og for alle stedene langs kysten



Venåsen og Veflenes tunneler i Greipstad.

var sjøveien den eneste naturlige. Man reklamerte også med Jæren som et blivende kornkammer for landet. Det kunde den aldri bli. Den var fylt av for megen stein. Kornkammeret vilde alltid ligge i Østfold. Og den beste forbindelse for Vestlandet med det kammer

vilde Bergensbanen være. Derfor, op med denne og ned med Sørlandsbanen. Og bergenserne jublet op mot hr. auditøren. I pressen blev det fremholdt at han for sitt foredrag ærlig hadde fortjent en omfavnelse av enhver Bergenserinne. Og det fikk han forhåpentlig også.

KAPITEL 3.

Nedsettelse av stedlige jernbanekomitéer. Stavanger by bekoster en nærmere undersøkelse av banen til Østlandet. En beklagelig strid mellem kystlinje og innlandslinje.

I Stavanger fant man at det nu var på tide å gi arbeidet for Sørlandsbanen en mere fast og offisiell karakter. Amtmannen foreslog at Stavanger magistrat og formannskap samt amtsformannskapet skulde nedsette en komité til videre fremme av saken. Det blev også gjort. Mennene som den kom til å bestå av er navngitt med billeder i min bok «Jæren og Jærbanen». Til formann i komitéen valgtes amtmannen.

Imidlertid var det på et møte i Kragerø blitt dannet en komité som skulde arbeide for en bane mellem Skien og Kristiansand. Og denne komitéen hadde sendt staten søknad om en slik lemlestet Sørlandsbane. Det er klart at dette bragte Stavanger-komitéen i harnisk. I en forestilling til departementet sa den at et baneanlegg bare til Kristiansand vilde være stridende mot så vel sakens tidligere historie som mot de forutsetninger som statsmyndighetene hadde gått ut fra. Terrengundersøkelser måtte ikke foretas uten at hele strekningen østenfra til Egersund blev tatt med.

Departementet og stortinget fant dog at det burde være overlatt administrasjonen å foreta undersøkelsen i den orden og på den måten som den fant best.

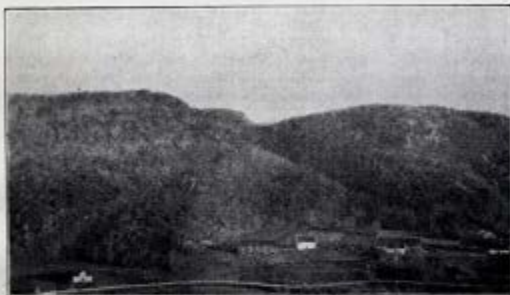
Med administrasjonentes her jernbanedirektøren. Og denne hadde jo ikke flere ingeniører enn hvad som trengtes til undersøkelse av en Bergensbane. Stavangerkomitéen fikk da selv ta hånd i hanke. Undersøkelsene for en Stavangerbane blev satt i gang på Stavanger bys bekostning av stedege ingeniører. Det var den før nevnte amtsingeniør *Seiersted* som leder og kaptein *Langberg* og ingeniør



Fra Gjervoldstadlien i Greipstad.

Langberg som assistenter. Jernbanedirektoren var dog så elskverdig å stille sig som disse herrers høie beskytter.

8. juli 1873 kom Seiersted med sin «rapport angående en projektert Stavanger-Østlandsk jernbane, foretatt på Stavanger kommunes bekostning». Den linje han nu hadde opgått lå lenger sør enn Dirdalslinjen. Den gikk ut



Stokkeland i Greipstad.

fra Jærbanen som begynnende ledd i stambanen. Fra Egersund fulgte den postveien til Bakke ved sørennen av Sirdalsvatnet, i det store og hele den vei som nu Flekkefjordbanen går. Fra Bakke gikk man om Gyland, Fjotland, Evje og Åseral til Hordnes i Setesdalen. Derfra bar det om Heirefoss, Nisserdal, Strengen og over Meheia til Kongsberg. Dette var hovedretningen. Vestpå kunde det kanskje være grunn til nærmere å se på en alternativlinje som gikk ut fra Helleland, så gjennom Gyadalen over Siredalen til Åseral. Rapporten blev sent til jernbanedirektøren.

Det ser ut som om denne ikke har stilt sig helt avvisende overfor kravet om statsunderstøttelse på området. I en rapport fra ham av 20. november 1873 heter det nemlig at befaring av en bane østfra til Stavanger også er blitt foretatt av den kjente ingeniørkaptein og veibygger *Peter Rasmus Krag*, «Setesdalsbanens far». Og Krag telegraferer den 3. februar 1874 til amtmann Morgenstjerne: «Jeg gratulerer med det heldige utfall av Jærbanen. Det er mig kjært å kunne tilfoie at mine undersøkelser også skal bli så gunstige for Skien—Stavanger-banen at den ikke om rett lang tid skal bli realisert».

Regjeringen hadde jo foreslått bygg av Jærbanen, og det gikk stortinget enstemmig med på. Og det i forbindelse med Krags telegram gjorde at man i Stavanger og Rogaland så lyst på tingen. Og tok det med ro.

I 1875 begynte jernbanedirektøren utstikning av en kystlinje mellom Skien og Kristiansand. Året efter fortsattes gjennom Mandal, Lyngdal, om Liknes, Fedde, Flikkeid, Bakke, Lund, Heskestad og Helleland til Egersund. Mellom denne by og Flekkefjord blev der også stukket en kystlinje om Sokndal. Disse undersøkelser vestenfor Kristiansand var dog ikke meget omfattende. Vistnok også noget overfladiske. Det er blitt fortalt at lederen skal ha sagt til sine assistenter at de ikke behøvde å ta det så

svært høitidelig, da det aldri for alvor kunde bli tale om en jernbane mellem Kristiansand og Egersund. Navnlig var det ikke lagt noget arbeide på å søke efter en kortest mulig innlandslinje.

Ved de s. k. kystlinjer møtte man de største tekniske vanskeligheter, når man skulde over de dype dalførene i Sirelvens, Kvinaelvns og Mandalselvns vassdrag. Man måtte gå i lange slyngninger, og for en stor del i bratt fjell, med stigninger op til 1 : 42. Da høideforskjellen mellem dalbunn og heiovergang blev mindre jo lenger man kom inn i landet, syntes det klart at linjen burde føres så langt inn at man mest mulig kunde få en like linje med bedre stigningsforhold.



Fra Sørlandsbanen i Øyslebo.

Alt nu opstod det mellem de interesserte i Vest-Agder en bitter strid om kystlinje eller innlandslinje. Kystlinjen, mente mange, vilde utestenge innlandet med de rike utviklingsmuligheter og dets lange og besværlige veier til byene. Mot en innlandslinje blev det anført, at hvis kystfolkets jernbanekrav blev tilsidesatt, vilde man bli nødt til å bygge lange, kostbare sidelinjer til kystbyene. Men innlandsfolket sa: de samme sidelinjene som innlandslinjen må ha ned til kysten må kystbanen ha op til innlandsbygdene. Så det kan gå op i op. Undersøkelsene kysten langs viste forresten at den eneste av byene mellem Egersund og Kristiansand som direkte vilde knyttes til banen var Mandal.

Denne strid mellem kyst og innland var vel uundgåelig. Men at den reistes på et så tidlig tidspunkt var meget beklagelig. Det var langt fra til fremme av saken.

KAPITEL 4.

Den kongelige jernbanekommisjon av 1874 oppstiller en Sørlandsbane til Stavanger som no. 1 i første rekke. Den store kommunikasjonskomité av 1884 finner den ikke påkrevet av noget høiere statsbønsyn.

Som sagt, utsiktene for en hel Sørlandsbane var i det hele tatt nokså lyse. Og lysere blev de, da den kom innstillingen fra den kong. kommisjon som i 1874 efter stortingets anmodning var blitt nedsatt for å opstille en landsplan for vår jernbanebygning.

Denne kommisjonen med den førnevnte stadshauptmann *Schwartz* fra Drammen som formann fremla året efter sin innstilling. Og i denne var som no. 1 i første rekke satt en jernbane fra Drammen til Egersund med sidelinjer til byer og til Strengen. Den vilde bli omtr. 600 kilometer lang, koste omkr. 40 mill. kroner og var forutsatt bygget ferdig til 1888. Tre av de ti medlemmer vilde dog ikke ha banen bygget lengere enn til Mandal. Den ene av de tre mente at Vestlandets krav på jernbaneforbindelse med Østlandet vilde bli tilfresstillet ved en Bergensbane efter midtjellslinjen. De andre to av disse herrer var imot en sådan bane. De vilde imøtekomme de vestlandske interesser ved en jernbane fra Heen, gjennom Valdres og over til Lærdal. Men fikk de ikke den, vilde de ha Sørlandsbanen forlenget fra Mandal til Egersund.

Det samme år som denne kommisjonsinnstillingen kom besluttet stortinget bygg av Jarlsbergbanen eller Grevskapsbanen som den også kaltes. Det blev uttrykkelig sagt, således av *Johan Sverdrup*, at den var å betrakte som begynnelsen østenfra til en Sørlandsbane. Den blev drevet gjennom ved å kobles sammen med Vossebanen på tross av både regjering og stortingskomité. Det var det *første kompromis* i vår jernbanehistorie. Man syntes den gang at man hadde god råd. I 1872 til 1874 var det et overskudd i statskassen på omtrent 3 million kroner. Men ikke før var de ovennevnte baner besluttet så begynte det å bli minus. Og den vokste og den vokste. I 1879 var den nær 8 millioner. Nu fikk man sandelig begynne å ta rev i seilene.



Øyslebo kirkebygd.

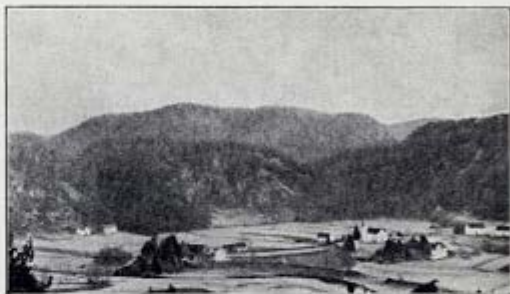
Sørlandsbanen blev dog stående som en smukk no. 1 på området til ut i 1880 årene. Men i disse fortsattes de dårlige tider. Regjering og storting gjorde fortvilte anstrengelser for å få balanse i regnskapet. De mislyktes. Nu kunde det naturligvis ikke være tale om iverksettelse av nogen landsplan for jernbanebyggingen. Ei heller om noget

nytt anlegg. Da Vossebanen var ferdig blev det satt en forsvarlig stopper. Men kom tid kom råd. Landsplanen kunde ha godt av å ligge og godgjøre sig. Men var det ikke noget galt ved den? Man skulde nesten tro det. Straks efter at Johan Sverdrup i 1884 var kommet

til roret, blev der nedsatt en mannsterk kommunikasjonskomité som også skulde ta under overveielse og komme med forslag til en ny landsjernbaneplan.

Fire år efter fremla komitéen to jernbaneplaner, en vidtgående med en byggesum av 40 mill. kroner, og en engere med en byggesum av 10 til 15 millioner i seks til otte års byggetid.

På den store var opført Bergensbanen, Raumbanen og Nordlandsbanen. Men Sørlandsbanen da? den om hvilken Sverdrup for ti år siden hadde sagt at den var av så stort og nasjonalt verd at dens iverksettelse ikke måtte utsettes mere enn høist nødvendig. Spurlos



Laudal kirkebygd.

versenkt! Det vil si ikke så ganske sporløst. En vrakrest med strekningen østenfor Mandal var igjen. En jernbane dit eller til Kristiansand omtales nok i premissene som en der hvad de påregnelige driftsutgifter vedrørte stillet sig *gunstigere* enn både Bergensbanen, Raumbanen og Nordlandsbanen. Men den var ikke påkrevet av de høiere landshensyn i lys av hvilke de andre stambaner måtte ses. Og så kom der noget som skulde bli skjebnesvangert. Komitéen sa at Sørlandsbanen antokes å få mest betydning for den lokale trafikk derved at den vilde tilveiebringe en lett transport fra landområdene til de nærmestliggende byer og omvendt. Det kunde da være et spørsmål om ikke dette bedre kunde opnås ved bygg av kortere, lett byggede jernbaner fra det indre av landet til deres naturlige utskibningssteder ved kysten, i forbindelse med forføininger til fremme av kommunikasjonslinjen til sjøs og bedring av veinettet.

Mens den kgl. kommisjonen av 1874 bestod av representanter fra forskjellige landsdeler, var den store kommunikasjonskomitéen av 1884 sammensatt utelukkende av høiere vedkommende fra de departementer som hadde med kommunikasjonsproblemer å gjøre. Dessuten en oberstlojtnant fra generalstaben som representant for den militære tanke.

Det var en ekte byråkratisk komité som vår første demokratiske regjering hadde fått i stand. Men så blev også resultatet derefter.

KAPITEL 5.

Ny undersøkelse av bane mellem Egersund og Flekkefjord.

Efter dette kunde ikke Sørlandsbanens menn ta det med den ro som de, i motsetning til Bergensbanens menn, både den gang og senere var tilbøielig til å gjøre. Det syns virkelig som om det i Rogaland fylke i lang tid ikke var nogen større interesse for jernbanepelaner. Det var vel fordi man anså Sørlandsbanens sak for klappet og klar. Men nu fikk man øinene op for at det var alt annet.

Dikterens ord «hvad du evner kast av i de nærmeste krav» gjorde utvalgte menn fra Flekkefjord med tilliggende distrikter til sine der de den 7. oktober 1886 samledes på Bakke ved sørenden av Sirdalsvatnet. Der enedes man om å sende statsmyndighetene en søknad om ny og mere inngående undersøkelse av linjen fra Egersund og østover, slik at Flekkefjord blev satt i forbindelse med den. Denne by var nemlig satt utenfor ved den linjen som var blitt opgått for ti år siden. Den gikk nemlig fra høiden ved Flikkeid gjennem Gyland til Fedde og Kvinesdal, derfra til Lyngdal og videre om Mandal til Kristiansand. Flekkefjord skulde tilknyttes enten ad den bestående gamle, bakkede landvei eller sjøverts med dampskib til Fedde. Byen fant det naturligvis ytterst harmelig at banen slik skulde gå dens dør forbi.

Samstundes søkte Sogndals landsogns og ladesteds kommunestyre om at kystlinjen om Sokndal måtte bli nærmere undersøkt. Departementet stilte sig avvisende. Men stortinget var velvillig.



Konsmo kirkebygd.

260 m. o. h. Innlandslinjen gjennem Helleland, Heskestad og Lunde (Moi) gikk op til 209 m. o. h. og blev 4 km. lengere, men hadde bedre stigningsforhold. Største stigning 1 på 50. Den vilde dog koste mer. 6,8 mill. kroner mot 5,5 for kystlinjen.

KAPITEL 6.

«Felleskomité» til å arbeide for en jernbane «gjennom interesserte distrikter» fra Kongsbergbanen til Grovane på Setesdalsbanen. På høi tid å opplyse almenheten om at en Sørlandsbane det er en Stavangerbane. Der dannes så en jernbanelkomité for Vest-Agder og Rogaland.

Så gikk der nogen fredelige år i hvilke der ikke fantes nogen stein verd å innmures i det Sørlandsbanens jammersminne som her reises. Men i 1891 kom det.

Den 23. januar d. å. møtte der en del representanter for «de i Sørlandsbanen interesserte distrikter» i Kristiansand for å rådslå om hvad som burde gjøres for å få saken fremmet. Det var menn fra Telemark og nedover til Kristiansand. Der kom hele to fra Lillesand. Men ingen fra Mandal eller Flekkefjord. De ansås ikke som interesserte i banen. Ei heller nogen fra Rogaland med byer. Der var vel på møtet en from sjel, sogneprest *Eiesland*, som mente at de vestenfor Kristiansand også burde få være med. Men mot det protesterte alle de andre. De besluttet å nedsette en «felleskomité» som skulde arbeide for en innlandslinje gjennom de «interesserte distrikter». Og denne felleskomitéen heiste straks rent flagg. Den sendte stortinget søknad om bygg av en jernbane fra Skollenborg på Kongsbergbanen til Grovane på Setesdalsbanen. Så på denne til Kristiansand. Dermed stopp!

Nu fant man det vesterpå å være på høi tid å opplyse almenheten om at Sørlandsbanen det var ingen Kristiansandsbane, men en Stavangerbane.

På et møte i Flekkefjord den 12. desember 1891 av utvalgte menn under ledelse av stiftamtmand *Stang* fattedes enstemmig sådan beslutning: «For å søke fremmet kommunikasjonen mellem Egersund og Kristiansand henstiller forsamlingen til vedkommende fylkesting og kommunestyre å velge en komité sammensatt således: fra Stavanger, Rogaland og Vest-Agder hver 4 medlemmer, fra Kristiansand 3 medlemmer, fra Haugesund, Sandnes, Egersund, Sokndal, Flekkefjord, Farsund og Mandal hver 1 medlem.»



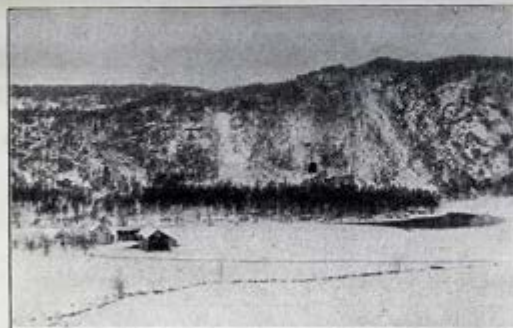
Fra Sørlandsbanen i Konsmo.

Efter at disse byer og landskommuner hadde etterkommet den gjorde henstilling, sammentrådte denne kommunikasjonskomité den 12. november 1892 i Flekkefjord.

Valgt til den var: fra Stavanger konsul *L. Berentsen*, skipsreder *I. S. Isachsen*, driftsbestyrer *Lorange* og tollkasserer *Heiberg*, fra Haugesund konsul *I. L. Eide*, fra Sandnes kjøbmann *O. Anfinssen*, fra Egersund fabrikkbestyrer *P. Olsen*, fra Sokndal grubebestyrer *J. Olsen*, fra Rogaland fylke lensmann *N. Kolbenstvedt*, fabrikkceier *A. Salvesen*, lensmann *I. M. Ueland* og lensmann *H. Overland*, fra Kristiansand borgermester *Smith*, redaktør *Jørgen Løvland* og skipsreder *H. Natvig*, fra Mandal kjøbmann *A. Brodersen*, fra Farsund agent *P. L. Pedersen*, fra Flekkefjord apoteker *Schneider* samt fra Vest-Agder gårdbruker *Aa. Bryggesaa*, gårdbruker *P. L. Spilling*, sogneprest *Eiesland* og bankadministrator *Job. Holmesland*.

Denne komitéen, som senere, i 1920, blev besluttet kalt *jernbanekomiteen for Vest-Agder og Rogaland* består ennu, og har fremdeles efter 40 års virke nok å gjøre, Gud bedre det. I alle disse årene har den naturligvis ofte skiftet medlemmer. Alle mere fremtredende menn i de forskjellige kommuner har til sine tider hatt plass i den. Den har alltid vært og er en meget representativ komité.

I 1907 sa Haugesund bystyre at byen ikke aktet å gi distriktsbidrag til nogen Sørlandsbane. Man arbeidet der bare for stedlige jernbanekrav. Derfor måtte den by betraktes som uttrått av komitéen.



Ved Øydnesvatn, hvor Hægebostadtunnelen går inn.
(Sort prikk på billedet.)

Haugesund kom aldri som angrende synder tilbake, slik som en annen by som i 1912 sa sig løs fra komitéen gjorde. Det var Farsund. I 1916 ba den pent om igjen å få bli representert. Nogen år efter trådte den dog ut på ny, og er aldri vent tilbake.

Til å delta i komitéens møter innbødes fylkesmennene i Vest-Agder og Rogaland.

Der blev nedsatt et arbeidsutvalg på 8 mann, 4 fra hvert fylke. Blandt disse skulde komitéen velge formann og nestformann. Medlemmer av utvalget blev *Løvland*, *Holmesland*, *Lorange*, *Ueland*, *Brodersen*, *Eiesland*, *Overland* og *P. Olsen*. Til formann valgtes *Holmesland*, til nestformann *Løvland*. *Holmesland*



Hægebostad stasjon i Lyngdal med Kvinesheittunnelen t. v. og Hægebostadtunnelen t. h.

var formann til 1906. Da avløstes han av veiinspektør i Vest-Agder ingeniør *L. Bonnevie*. Efter dennes død i 1912 blev redaktør *Oddmund Vik* fra Stavanger formann. Da han i 1914 fraflyttet distriktet blev sorenskriver *Årstad* fra Stavanger formann og amtsingeniør i Vest-Agder *Baalsrud* nestformann. På møte i Flekkefjord 30. mai 1921 valgtes konsul *Sigval Bergesen* fra Stavanger til formann, hvad han ennå er. Til nestformann valgtes major *E. A. Gundersen* fra Kristiansand. Som sekretær blev i 1916 ansatt baneinspektør, senere distriktssjef i Stavanger distrikt *B. W. Eide*.

Den 14. februar 1893 sendte komitéen til Arbeidsdepartementet en søknad om at der måtte bli bevilget 10 000 kroner til undersøkelse av en jernbane fra Egersund til Kristiansand. Der var nok før blitt undersøkt en linje her. Men nu var det for alvor blitt tale om nye alternativer, ikke bare for enkelte strekninger, men for hele hovedlinjen. Det var spørsmål om den ikke burde legges lengere inn i landet enn før tenkt. Dette vilde igjen i stor utstrekning medføre undersøkelse av sidelinjer ned til kystdistriktene.

Regjeringen stilte sig dog avvisende. Men stortinget bevilget efter innstilling av sin jernbanekomitè, hvis formann den gang Jørgen Løvland var, ikke de 10 000 kroner som var søkt om, men femteparten herav, 2000 kroner. Den fikk man være så god å nøie sig med.

KAPITEL 7.

Fanejunker Aalgaards «fjellinje» mellem Jærbanen og Setesdalsbanen. En femmannskomitè fra Jærbygdene vil ha den nærmere undersøkt. Det kan jernbanekomitèen i Vest-Agder og Rogaland ikke være med på. Ei beller stortinget.

Før Vest-Agder og Rogalands jernbanekomitè sendte sin søknad var den blitt oversendt en forestilling vedrørende en innlandslinje fra en jærsk femmannskomitè.

Da interessen for jernbanesaken igjen var blitt vakt i distriktene, blev Seiersteds undersøkelsesrapport av 1871, efter tyve års hvile, fremdratt, diskutert og kommentert. Ordføreren i Gjestal, fanejunker *O. Aalgaard*, som hadde deltatt i Seiersteds befarung av en linje som fra Stavanger skulde gå muligst rett mot Kongsberg og i den første utstikning av Jærbanen, og som også hadde vært med på utstikning av linjen fra Kristiansand til Egersund, skrev til kommunikasjonskomitéen i Stavanger, at den Seierstedske linje vilde vinne betydelig både hvad stigningsforhold og kostende vedrørte, hvis man vilde la den gå innover heiene fra Gjestal. Dessuten vilde det være av stor betydning å søke tilknytning til den bevilgede Setesdalsbane, istedetfor å la linjen komme ned i dalen nord for Byglandsfjord.

Gjestal herredstyre, sammen med en del interesserte privatfolk, lot så Aalgaard i 1892 oppgå den av ham påpekte linje. Utgangspunktet var broen over Figgjoelven på Jærbanen. Herfra fulgte linjen elven til dens utløp av Edlandsvannet ved Algård. Så fortsattes dalføret opover til Søiland, videre om Nedrebø langs Birkelandsvatn til Gloppedalsuren. Derfra bar det op Grundevansdalen om Kvernevatn og Åseral til Hordnes på Setesdalsbanen. Med hensyn til terreng- og stigningsforhold var denne linje betydelig bedre enn de linjer som var blitt undersøkt mellem Egersund og Kristiansand.

Ordførerne fra Bjerkreim, Gjestal, Hå, Time, Klepp, Høiland, Håland, Hetland og Sandnes trådte så sammen den 13. desember 1892 til et møte i Sandnes i anledningen.



Utsikt fra Kvinesheia sørover Kvinesdal og ut mot sjøen (Fedafjord).

Innbudt til møtet var forskjellige andre i jernbanesaken interesserte, blandt dem hr. Seiersted. Ordførerne besluttet å nedsette en komité på fem mann som skulde søke stortinget om bevilgning til nærmere undersøkelse av den Aalgaardske linje. Man fant av lojalitetshensyn å burde sende søknaden gjennom den Vest-Agderske og Rogalandske jernbanekomité.

Men denne sendte den tilbake til ophavet. Den sa at dens mandat bare var å virke for kommunikasjonen på strekningen fra Egersund til Kristiansand. Den jærske femmannskomité sendte så den 28. januar 1893 sin søknad direkte til stortinget.



Bakke stasjon nederst tilvenstre med sølyngens op mot Lølandsfjelltunnelen v. (til Gyland).

Det blev fremholdt at en innlandslinje som den Aalgaardske vilde bli meget billigere og meget kortere enn en kystlinje. Mens reiselengden mellom Oslo og Stavanger efter kystlinjen vilde bli 673 km., vilde den efter den foreslåtte innlandslinje bli omtr. 100 km. kortere. Regnet man med en toghastighet av 32 km. i timen, vilde reisen på kystlinjen ta 21 timer, på innlandslinjen ikke mere enn 18. Til sammenligning anførtes at sjøveien mellom de to byer var 571 km. og reisetiden, alt efter farten, 22 til bortimot 30 timer.

I en innstilling fra stortingets jernbanekomite det år heter det «angående det fra en komité inngitte andragende om en fjellinje (!) fra Jærbanen til Setesdalsbanen, at jernbanekomiteén for Vest-Agder og Rogaland mot 2 stemmer hadde uttalt sig mot det. Den påpekte linje interesserte ikke Vest-Agder og burde derfor under ingen omstendighet komme i betraktning.

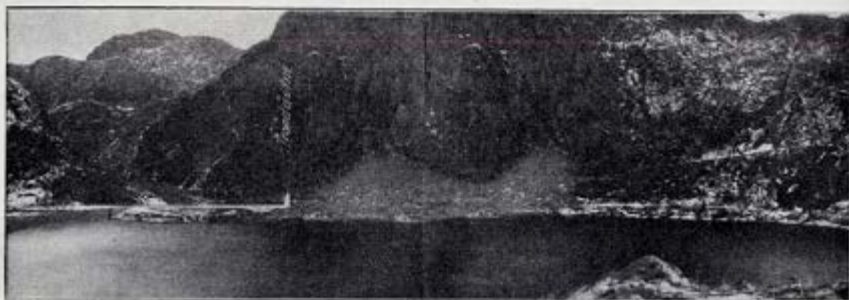
Under debatten om undersøkelsesbudgettet kom der ikke et kvekk om denne «fjellinje». Den blev båret til graven av et enig storting. Stortingsmennene fra Rogaland og Stavanger var alle med i det tause likfølge.

De kunde forresten gjerne sagt nogen pene ord, synes jeg. For den Aalgaardske linjen var ikke så rent bort i natten som mange vil ha det til.

KAPITEL 8.

Den Nysom-Steenske landsplan med utelukkelse av Sørlandsbanen. Det store og berømmelige jernbanekompromis av 1894.

I 1891 hadde man fått den første Steenske regjering. Arbeidsministeren i denne var *Hans Hein Nysom*. Han hadde før vært sekondløytnant i artilleriet, og var siden blitt arbeidsbestyrer i kanalvesenet. Han gikk straks med lyst og iver i gang med å fabrikere en slags landsplan for vår jernbanebygning. Det var han simpelt hen programforpliktet til. Ti på det siste landsvenstre-



Tronviken med innslag for Tronåstunnelen v.

møte hadde det efter hans forslag blitt satt på programmet at ingen jernbane måtte bygges uten at man først hadde fått en landsplan. Varmt Bergensbaneinteressert og Osломann som han var gjaldt det å få to baner i fremste rekke på planen. Det var Bergensbanen og så Nordbanen mellem Oslo og Gjøvik. De to andre stambaner, Raumabanen og Nordlandsbanen var berettiget til å komme i annet geledd. Derimot ikke Sørlandsbanen. Dens berettigelse var i det hele nokså tvilsom, mente hr. Nysom. Og til ham sluttet sig den hele regjering med den gamle Stavangermannen Steen i spissen, han som i sin tid hadde vært medlem av den Stavanger-Rogalandske jernbanekomité, han som i sin tid hadde talt vakre ord om Jærbanen som begynnelsen til Stavangerbanen. Sørlandsbanen vilde komme til å konkurrere med en blomstrende dampskibsfart som derved delvis vilde bli odelagt. Med tilsyneladende stor glede slog hr. Nysom kloen i den store kommunikasjonskomité's uttalelse om at for Sørlandet vilde baner fra innlandet til de forskjellige utskibningssteder ved kysten være godt nok. Hadde så disse baner i forbindelse med en hurtigere dampskibsfart, hvad nok kunde tenkes, utviklet distriktene til en viss grad, var det nok mulig at en bane til Kristiansand kunde bli bygget. Det blev dog visselig i en meget fjern fremtid, ut i det blå. Men videre, til Stavanger, å nei, ikke tale om!

I stortingets kombinerte budgett- og jernbanekomité, som fikk landsplanen til behandling, og hvor Bergensbanen blev løftet høit på skjold, fant representanten fra Risør hr. *Reimers* og representanten fra Kristiansand hr. *Reinhardt* å burde fremholde den store betydning som en bane til sistnevnte by vilde ha.

Ja visst, sa hr. *Peder Rinde* fra Telemark, men banen bør kanskje gå så langt som til Mandal. Det mente også den andre representanten fra Kristiansand, *Steen* hette han. Likeledes hr. *Lima* fra Rogaland. At den siste

sådan uten videre var med på det var nokså rart. For han vilde naturligvis lengere enn til Mandal. Men han har vel latt sig berolige av nogen ord som Rinde i slutten av sitt votum lot falle om at Sørlandsbanen fortjente den plass som den inntok på landsplanen av 1875. Og der stod den jo som no. 1 helt og uavkortet til Stavanger.

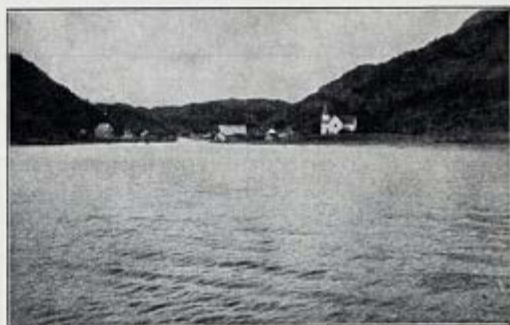
Men forstod ikke hr. Lima av Rindes votum hvor landet lå burde han ha gjort det av den rapport fra sjefen for jernbaneundersøkelsene som medfulgte regjeringens forslag. Her heter det om en jernbane mellem Egersund og Flekkefjord at det jo hadde vært forutsetningen at den skulde bygges med samme smalspor som for en stambane. Men man kunde trygt gå ned i kravene til banens byggemåte, ti den måtte jo slutte i Flekkefjord hvor den skulde settes i forbindelse med en innenskjærs fartsled østover.

Den Nysom-Steenske landsplan blev utsatt. Men den kom igjen det følgende år, og da med en smukk liten gave til Sørlandet, nemlig den gjilde banestumpen fra Arendal til Åmli. Stortinget var lite velvillig denne gang også. Saken blev på ny utsatt.

Så fikk man i 1893 en ny regjering med en ny arbeidsminister. Han het *Peter Nilsen* og var fra Hamar, hvor han hadde vært driftsbestyrer ved jernbanen. Han var dog ikke likere enn sin forgjenger. Når det gjaldt det smukke formål å få Sørlandsbanen dukket under, så man de argeste politiske motstandere vakkert og fromt vandre arm i arm.

Stortingets jernbanekomiteé blev nu i anledningen forsterket med 6 mann.

Blandt dem var hr. *Wilhelm Olsen* fra Stavanger. Komiteéens innstilling gikk ut på bygg av en Bergensbane, Nordbanen og Arendal—Åmli-banen samt, utenfor regjeringens forelegg, en bane fra Hell til Sunde som begyndelse til en Nordlandsbane. Komiteéens formann, *Løvland*, foreslog Jærbanen forlenget til Flekkefjord. Men han fikk bare to med sig, førnevnte hr. Olsen fra



Fedde. (Øst Flekkefjord).

Stavanger og gudbrandsdølen *Sigurd Blekastad*, som var en bestemt motstander av den Bergensbane som var foreslått. *Gunnar Knudsen* kunde bare subsidiært stemme for en Flekkefjordsbane. Prinsipielt vilde han begynne Sørlandsbanen med de østre parseller Skollenborg—Gvarv og Gvarv—Nelaug.

Efter forslag av komitémedlemmet hr. *Høgstad* fra Nord-Trøndelag, utsatte stortinget igjen jernbanesaken.

Jernbanekomiteén for Vest-Agder og Rogaland fant at nu burde noget gjøres. 7. september 1893 holdt den et møte i Flekkefjord. Her besluttedes å sende regjeringen en høitidelig søknad om anlegg av banen mellom



Parti fra Lyngdalen.

Egersund og Flekkefjord efter den indre linje. Bare nogen få i komitéén, blandt dem driftsbestyrer *Lorange*, holdt på den yttre linje om Sokndal. Innlandslinjen var anslått til omkr. 7 mill. kroner. Distriktsbidraget foresloges satt til 15 pct. Så man hen til offervilligheten fra distriktenes side, da var den en borgen for at trangen til samferdselsmidlenes bedring var dypt

følt, og at dens tilfretsstillelse ved statens kraftige hjelp vilde bære gode frukter. Som talende eksempel på offervilligheten nevntes at Flekkefjord by vilde gi 150 000 kroner. Og den hadde dog bare 1500 innbyggere.

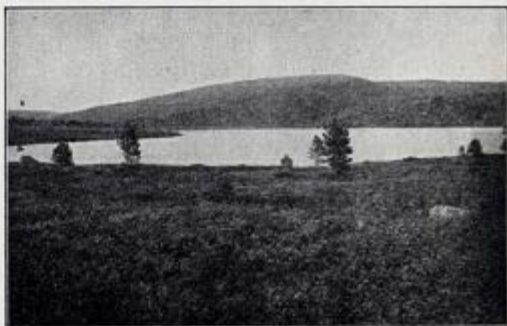
Det var synd å si at regjeringen så på dette med velvilje. Og i øst syntes almenhet og presse å holde med den. Likeledes det overveiende flertall i stortingets jernbanekomiteé. Når Flekkefjordbanen allikevel vant frem, kan den for det takke det store jernbanekompromis som gjør det 1894 års storting så berømmelig, for ikke å si beryktet i de norske jernbaners saga.

Det blev sluttet efter en ukes debatt, da det viste sig umulig å få drevet jernbanekomiteéns innstilling helskindet igjennem. Det er gjeve menn som var fedre. Først og fremst *Christian Michelsen* og *Jørgen Løvland*. Blant fadderne er den fhv. kirkestatsråd, sogneprest til Korskirken i Bergen *Jacob Sverdrup*. Den som holdt barnet over dåpen var *Viggo Ullmann*. Regjeringen tok kjærlig imot det, mens det lot sitt eget barn, den kongl. jernbaneproposisjon drive om som herreløst vrak, for å tale med dens eget livorgan «Morgenbladet».

Både det og de andre Oslo-avisene var meget fortørnet over kompromisset, især fordi Flekkefjordsbanen blev knesatt. For den bane førte jo gjennom en ørken og var meningsløs dyr å bygge. Når det allikevel lyktes å drive den frem, fant man i det et bevis på den uhyggelige makt som de gode herrer fra Sørland og Vestland hadde når de gikk frem i enig fylking.

Flekkefjordsbanen som en stump av Sørlandsbanen vant som kjent frem ved å kobles sammen med Voss—Taugevatnsbanen som en lignende stump av Bergensbanen.

Da teppet falt for kompromiskomedien klappet man og jublet i Bergen som elleville. Det var i en festrus som selv et øsende regnvær ikke kunde avkjøle. Og Bergenserne hadde god nok grunn til å juble i vilden sky. Ti med banen fra Voss til Taugevatn var jo i grunnen hele Bergensbanen besluttet. Å stanse midt oppe på høifjellet mellom Hallingskarvet og Hardangerjøkelen kunde det selvfølgelig ikke bli tale om. Det var soleklart at her vilde fortsettelsen følge i neste nummer.



På Naglestadheia — mellom Kossmo og Høgebostad.

Men å stanse op i en by som Flekkefjord, det lot sig godt gjøre. Det skjønte nok de gode Bergensmennene. Men det tidde de klokkelig stille med.

Det var dog en som sa det. Det var, merkelig nok, nestformannen i den Vest-Agderske og Rogalandske jernbanekomiteé. Det var *Jørgen Løvland*. Han uttalte under stortingsdebatten at der burde gå en jernbane fra Kongsberg til Kristiansand eller Mandal. Hvad så strekningen derfra vestover vedrørte burde det overveies om den skulde søkes forbundet med en jernbane eller ved en tidsmessig kanalisering for å få innenskjøers dampskibsfart.

Ja, så sa virkelig Jørgen Løvland. Og de gode herrer og norske menn fra Rogaland og Stavanger som den gang på tinge var, de burde ha tatt varsel av de ord. Men det gjorde de ikke. *De tidde bommende stille.*

Festglede var det i Stavanger også, om enn ikke som i Bergen. Men gjennom gatene drog ynglinger og bymusikanter og blåste efter beste evne. Og publikums glede, heter det, gav sig flere ganger luft i hurrarop, særlig utenfor driftsbestyrerens bolig. Borgermiddag var der med god og stigende stemning ut på morgenstunden. Til ordføreren i Flekkefjord telegraferte de glade borgere at de med begeistring tømte skålen for den lille, vakre byen. Og ordføreren i Flekkefjord takket pent og rørt på sin bys vegne. Der var det også glede og begeistring.

I Stavanger var magistrat og formannskap naive nok til å tro at her som i Bergen var det soleklart at fortsettelsen vilde følge i neste nummer.

Ti i telegram til stortingspresidenten takket de for «bevilgningen til Vestlandsbanen». Naiviteten var dog almen. Til borgermiddagen sang under stort bifall byens hofpoet:

«Så svinger vi, brødre, i festlig lag
vårt fremtidshåbs skinnende fanc,
og roper med endrektig sind idag
et hurra for by og for bane.
For Vestlandsbanen et høit hurra,
de sier nok B, når de først har sagt A.»

Og de gode borgere gikk glade hjem i de årle morgentimer og la sine hoder trygt ned på de vakre løfters hodepute merket med det gyldne A. Og på den slumret de søtelig inn og sov godt og lenge. De drømte vakkert om at nu var det slutt med Sørlandsbanens forhistorie. Nu kunde dens historie begynne. Men da de omsider våknet fant de at så vel var det ikke. Det var bare en ny og lengere trengselsperiode man skred inn i.

Det er et godt gammelt ordsprog som sier, at den rev som sover fanger ingen høne. Jeg kan ikke for det, men det ordsprog kommer jeg til å minnes rett som det er under mitt arbeide med reisingen av Sørlandsbanens jammersminne vestenfor Kristiansand.

De vakre løfters hodepute med det gyldne A hadde også Bergen fått da Vossebanen i sin tid blev besluttet. Men Bergenserne la sig sandelig ikke til å sove på den. Derfor fanget de også høna.

I det Stavangerske våknet reven først efter femten års gode søvn.

KAPITEL 9.

Flekkfjordsbanen.

Nu, man hadde da i all fall fått den 74 km. lange bane fra Egersund til Flekkfjord. I løpet av 1895 bragtes distriktsbidraget, de 15 pct. iorden. Og nu begynte man på anlegget om høsten.

Byggeleder var overingeniør R. Støren. Da han siden blev forflyttet, avløstes han av avdelingsingeniør M. N. E. Saxegaard. Av de andre ingeniører ved banens anlegg kan merkes den nuværende distriktssjef i Stavanger distrikt, B. W. Eide. Han var da assistentingeniør.

Banen, som har en største stigning i rettløp av 1 på 53, og en minste kurveradius av 200 m., byggdes selvfølgelig smalsporet. Den går gjennom flere vanskelige fjellpartier, ofte løse og forrevne. Tunneler er der nok av, 49 stykker, tildels nokså lange. De lengste finnes der hvor linjen går langs med Lundevatn mellem Moi og Flikkeid. Her har man den 1174 km. lange

Ramjuvstunnel, som da banen åpnedes var landets lengste. Inn til Flekkefjord kommer man gjennom den 460 m. lange Troldalstunnel.

Det vanskeligste fjellpartiet er i Drangsdalen mellom Heskestad og Moi. Dette parti var farlig, ikke bare under anlegget, men det har også vært det under driften. Her har gått omkr. hundre skred. Derfor har man også siden 1922 arbeidet på omlegning av banen for å få den inn i fjellet, således i tre nye tunneler, hvorav en er 2100 m. lang. De sprenges naturligvis for bredspor, da banen her skal bli et ledd av stambanen.

Overslaget for banen var oml. 7,1 mill. kroner, eller omtr. 96 000 kroner pr. km., heri innbefattet utgifter til grunnerhvervelser og gjerdehold. Distriktenes bidrag var litt over millionen.

Der blev ved anlegget *opnådd en besparelse på overslaget en halv million kroner.*

Banen blev åpnet for trafikk av statsminister *Hagerup*. I sin åpningstale sa han at banen var et skridt henimot den store plan å sammenbinde Østland og Vestland. Men hvor lang tid det vilde gå før planen var fullendt var ikke godt for hr. statsministeren å si. Det var nok all sannsynlighet for at Sørlandsbanen kunde komme til å vente en tid.

Fest var det bade i Egersund og Flekkefjord.

Banen går gjennom spredt befolkede distrikter. Lokaltrafikken på den har derfor ikke vært overvettets stor. Folket i bygdene har som regel tatt et par lystturer til de to byene om året. En del markeds- og forretningsreiser har det naturligvis vært. Men det er vesentlig gjennomgangstrafikken som har preget banens drift.

Persontrafikken var økende i årene inntil 1920. I første driftsår reiste 20 735 over banen. I 1916—19 var hundretusentallet nådd. I 1919—20 reiste der 138 000. Også godstrafikken øket fra 20 000 til 25 000 tonn i 1919—20. I krigsårene var den ennu større, således 40 000 tonn i terminen 1917—18. De viktigste varer som fraktedes var gjødning, høi og halm samt ved og brensel.

Nogen overskuddsbane har Flekkefjordsbanen just ikke vært. Like til 1916 hadde underskuddene vært 30 000 til 60 000 kroner årlig. Da kom



Naglestadgårdene — høidedraget mellom Audnedalen og Lyngdalen, nemlig mellom Konsmo og Høgebostad, — altså over Høgebostadtunnelen.



Sigesvold strand. Vest Farsund.

Det er ikke tvil om at Flekkefjordsbanen er en av landets underskuddsbaner, dog langt fra av de største. Den er det like så visst som Jærbanen er en oplagt overskuddsbane og Sørlandsbanen vil bli det, når den en gang i tiden over Flekkefjord når Jæren.

KAPITEL 10.

Statsbanens undersøkelsessjef foreslår fra Flekkefjord og vestover ferjeforbindelse eller dampskibsforbindelse istedetfor jernbane. Vil ha en vanntunnel gjennom Listeid.

I denne tiden synes det nesten som om man i Vest-Agder skulde ha glemte at Flekkefjordsbanen skulde være et ledd av en Sørlandsbane. Den 24. desember 1895 sendte nemlig formannen i den Vest-Agderske og Rogalandske jernbanekomiteé et rundbrev til komitéens medlemmer hvori han skriver at han i den senere tid av flere av disse har fått høre, at da det var liten utsikt til en sammenhengende jernbane mellom Flekkefjord og Kristiansand, var det en utbredt stemning for å opta til drøftelse det kanaliseringsspørsmål som nestformannen, hr. Løvland, hadde omtalt i stortinget. Formannen vilde derfor spørre om det ikke burde holdes et komitémøte til behandling av dette spørsmål. Noget sådant møte kan dog ikke ses å være avholdt.

Men i 1904 blev spørsmålet tatt op av sjefen for undersøkelsene, Collett ved navn. I sin innberetning det år sier han at partiet mellom Flekkefjord og Lyngdal voldte store tekniske vanskeligheter. 10 mill. kroner vilde det her koste å bygge 60 km. Han mente derfor at jernbanens fortsettelse fra Flekkefjord i tilfelle vilde bli utskutt til en nokså fjern fremtid. Han fant da at saken burde løses på en annen måte. En kortere seilmed tilknyt-

der et godt år. Underskuddet sank til 10 000 på en utgift av 288000 kroner. Men siden øket det igjen til 1920—21. Da eksproprierte staten Jærbanen, og regnskapet for de to baner blev slått sammen. Så nogen oversikt over underskuddene siden har man ikke. Samlet gav Stavanger distrikt vekslende resultater i de følgende år. For det meste overskudd.

ning til den østenfra kommende jernbane kunde istandbringes for et så rimelig beløp at den måtte være berettiget, selv om den bare kunde anses midlertidig. Men vilde man gjøre den permanent, altså la den helt komme istedetfor en jernbane om Fede og Kvinesdal, kunde man sette i gang en dampferje mellom Flekkefjord og den indre pollen ved Listeid. Derfra bygget man da jernbanen østover om Lista, Farsund og Lyngdal. Dette vilde gi en fullt akseptabel forbindelse. Ellers kunde man istandbringe en midlertidig, men ubrutt dampbåtsforbindelse om Listeid med overgang til jernbane i Lyngdal. Det vilde løse vanskelighetene på en enkel og forholdsvis billig måte. Listeid måtte da gjennombrytes med en vanntunnel 9 a 10 m. bred i vannlinjen, omtr. 4 m. dyp og 5 a 6 m. høi over vannet. Den vilde bli omtr. 1,2 km. lang, og koste omkr. 1,2 mill. kroner. Dampbåtene måtte da være uten master og med skorsten til å legge ned. En jernbane mellom Flekkefjord og Lyngdal vilde antagelig koste 11,8 mill. kroner. Reiselengden over den blev omtr. 60 km. Efter fjordleden vilde den bare bli 44 km. Selv om en sammenhengende jernbane her engang skulde bli bygget, vilde vanntunnelen være utmerket å ha for kystfarten.

Jernbanestyrelsen fant dette forslag genialt. Det gjorde derimot ikke havnedirektøren. Ei heller departement og storting. I tinget uttalte Vest-ægdningene *Bryggesaa* og *Tore Foss* at de forskjellige projekter som hadde vært oppe til surrogater for en jernbane innen Vest-Agder aldri hadde vunnet nogen almindelig tilslutning innen fylket.

Og at så også var tilfelle viste sig på det møte som jernbanekomiteén for Vest-Agder og Rogaland holdt i Flekkefjord den 28. mai 1907. Her besluttedes mot 1 stemme ikke å anbefale et andragende som forelå om å få undersøkt en brutt jernbaneforbindelse mellom Farsund og Lista med dampferje til Flekkefjord. Den ene som vilde ha det surrogat for jernbanen var naturligvis representanten fra Farsund.

KAPITEL II.

De forskjellige alternativer for banen vestenfor Kristiansand. Jernbanestyrelsen anbefaler mellemlinjen. Flertallet i jernbanekomiteén for Vest-Agder og Rogaland vil ha den indre linje.

På et møte som jernbanekomiteén for Vest-Agder og Rogaland holdt i Flekkefjord den 5. januar 1906 organisertes et nytt arbeidsutvalg. Det blev bestemt at Rogaland med byer, Vest-Agder og byene der skulde hver ha 2 medlemmer med varamann for hvert medlem.

Snart efter fratrådte Holmesland som formann. På møte i Kristiansand 18. september 1906 besluttedes at formannen skulde velges mellom alle



Listeid kanalen.

komitéens medlemmer og være selvskrevet medlem av arbeidsutvalget. Til ny formann valgtes, som før nevnt, veiinspektør *Bonnevie*, som av fylkestinget i Vest-Agder var valgt til medlem av komitéen istedetfor Holmesland. Nestformann blev redaktør *Vik* fra Stavanger.

Der forelå nu 4 alternativer for Sørlandsbanen vestenfor Kristiansand.

1) Kystlinjen av 1876: Flekkefjord—Farsund—Mandal—Kristiansand. Lengde 148 km. Overslag 19,8 mill. kroner.

2) Den yttre linje som også nærmest vilde bli en kystbane: Flekkefjord (Dalen)—Liknes—Lyngdal—Mandal—Kristiansand. Lengde 136 km. Overslag 19,2 mill. kroner.

3) Mellemlinjen som inntil Mandal fulgte den yttre linje, men derfra tok inn i landet om Øvrebø til Grovane ved Setesdalsbanen, 20 km. ovenfor Kristiansand. Her skulde den støte sammen med banen som kom østenfra Kongsberg. Lengde 149 km. Overslag 20,4 mill. kroner.

4) Indre linje: Flekkefjord—Fjotland—Tingvatne—Svindal—Kleveland—Øvrebø—Grovane. Lengde 150 km. Overslag 18,7 mill. kroner.

Ved alternativ 2 og 3 var beregnet en sidelinje fra Lyngdal til Farsund med en lengde av 20,5 km., og til et kostende av 1,8 mill. kroner. Ved no. 1, som forresten praktisk talt måtte anses som oppgitt, gikk denne sidelinjen inn i hovedlinjen. Ved alt. 4 var ikke beregnet nogen sidelinje. I tilfelle måtte Farsund forbindes med en sådan fra Tingvatne og Mandal med en fra Manflå. Regnet man disse sidelinjer med blev nok den indre linje dyrere enn mellemlinjen. Jernbanestyrelsen anbefalte denne. Den berørte, sa man, fylkets beste distrikter og Mandal by. Den indre linjes trasé var ugunstig og den vilde bli dyrere i drift.

Jernbanekomiteén for Vest-Agder og Rogaland behandlet linjespørsmålet i møter den 5. januar og 19. desember 1906. Her blev vedtatt forslag til fordeling av distriktsbidrag for de tre alternativer: yttre linje, mellemlinje og indre linje. Overslagene var jo for smalspor av klasse II. Valgtes bredspor måtte de naturligvis forhøies. Og nogen sådan forhøielse var langt fra ønskelig. Det var derimot en forminskelse av dem. På januarmøtet frmholdt ingeniør *Saxegaard* fra Stavanger, at planeringens kostende

for alle alternativene var forholdsvis høi, da banens hovedretning gikk fra vest mot øst, tvers over alle dalfører. Det vilde derfor være bra om man forsynte linjen med sterkere maksimumsstigninger og skarpe kurver. Derved vilde spares betydelig. Og han hadde tenkt sig dette i forbindelse med elektrisk drift. For



Strømmen ved Farsund.

sådan var der gunstige betingelser til stede. Her var god adgang til fosser. Han foreslog derfor å sende departementet søknad om å la foreta undersøkelser i anledningen. *Forslaget blev vedtatt med 10 mot 8 stemmer.*

Så lenge tegning til distriktsbidrag pågikk, vilde ikke komiteén uttale sig for nogen bestemt linje. Men i møte den 9. oktober 1907 anbefalte den med 12 mot 8 st. den indre linje.

Mindretallet, som foretrakk mellemlinjen, bestod av representanter fra Kristiansand og de fra byene Mandal, Farsund, Flekkefjord, Egersund og Sandnes samt en av Vest-Agders representanter.

Vanse herredstyre, Lista, hadde bedt komiteén foranledige undersøkt en forlengelse av sidelinjen fra Lyngdal til Farsund. På møte i Flekkefjord den 28. mai 1907 uttalte komiteén sig for ønskeligheten av en sådan forlengelse ut over det flate Listerland, som hørte til fylkets tettest befolkede og mest fruktbare strøk, og som i mindre målestokk kunde sammenlignes med Jæren.

KAPITEL 12.

Generaldirektoren for de norske statsjernbaner uttaler at Sørlandsbanen vestenfor Kristiansand aldri vil bli bygget. Jernbanestyrelsen utarbeider en landsplan. Regjeringen anbefaler en sådan med bredsporet bane til Kristiansand. Stortingets jernbaneplan av 1908 med en bel og navkørt Sørlandsbane fra Kongsberg til Flekkefjordbanen.

Som man vil ha sett lå jernbanekomiteén for Vest-Agder og Rogaland ikke lengere på latsiden. Den skjønte godt at nu gjaldt det å være våken. Den hadde dog lite igjen for alt sitt arbeide. Nogen egentlig gunst fra de østlandske autoriteters og den østlandske almenhets side hadde jo Sørlandsbanen ikke nydt godt av.

Betegnende er det i så henseende, at da *Gunnar Knudsen*, *Tore Foss* fra Vest-Agder og *Sigval Bergesen* fra Stavanger, som deputasjon for stiftets stortingsmenn, hadde foretrede for den samlede jernbanestyrelse for å tale banens sak, svarte generaldirektøren på Bergesens provokasjon, at Sørlandsbanen vestenfor Kristiansand aldri vilde bli bygget. Herpå fikk han



Mandals-dalføret. Ovenfor Mandal.

et skarpt svar fra Bergesen, der fikk tilslutning av *Gunnar Knudsen* og *Tore Foss*.

Denne generaldirektøren var hr. *Elias Sunde*. Flekkefjordsgutt hadde han vært, men han hadde også vært finansminister i den Steenske regjering, den som med sin eminente arbeidsminister *Nysom* søkte av et godt hjerte å få Sørlandsbanen for alltid dukket under.

Men de menn som nu gikk foran i alvorstyren for banen lot sig ikke skremme av *Sunde & Co.* eller av den sure østavinnen som blåste mot dem. De fortsatte uanfektet sitt arbeide med kraft og iver, især på stortinget 1906—09.

Sigval Bergesen har fortalt, at da han i 1906 kom på stortinget, var der mange banekrav fra alle landets kanter. Derfor vilde ikke mindre enn 62 stortingsmenn inn i jernbanekomiteén. Bergesen var ikke blandt dem. Han hadde ennå ikke den gang fått øinene riktig op for Sørlandsbanens enestående betydning. Som representant for hermetikkbymen ønsket han sig inn i tollkomiteén. Men ditinn kom han heldigvis ikke. Han havnet i jernbanekomiteén, hvor ingen av de 62 kom. Og i den fikk han øinene op. Fra da av trådte han i spissen for Sørlandsbanens menn, og gikk alltid på med samme dødsforakt hvor mange hugg han enn fikk.

Som sagt, jernbanekrav strømmet inn fra alle landskanter. Det var derfor ganske naturlig at tanken på en landsplan igjen var oppe.

I 1894 var det jo tross all godvilje ikke lyktes å få en sådan. Man fikk den beryktede «kompromisplan». Der skulde bygges for 3 a 4 mill. kroner om året i 15 år. I den tid skulde det ikke være tale om andre baner enn dem som kompromisset omfattet. Det var man så smukt enig om. Greit er det dog ikke å holde slike vakre stortingsløfter. De følgende storting holdt dem heller ikke. Det varte ikke lenge før man kom op i 11 mill. kroner

om året. Tidene var jo gode. Man gikk gladelig inn i en jobbetid. Men den varte ikke så mange årene. Dårlige tider kom med voksende arbeidsnød. Og staten hadde overanstrengt sig.

De dårlige årene blev dog den gang lykkeligvis ikke så mange. 1906—07 lysner det betydelig. Jernbanestyrelsen utarbeidet da en plan for jernbanebygget i de nærmeste ti år.

Av de baner som fortrinnsvis burde bygges var en fra Kongsberg til Lunde ved Bandakkanalen, med sidelinje fra Hjuksebø til Notodden. Det neste byggeledd på denne stambanen sørover skulde bli en fortsettelse til Neslandsvatn med sidelinje herfra til Kragerø. Styrelsen antok også i den følgende byggeperiode å få plass for en



Undalen. Dalføret vestenfor Mandal.

fortsettelse til Setesdalsbanen. Ikke videre vestover. Det skulde altså være en Kristiansandsbane. Det blev naturligvis forutsatt smalt spor. Beregning for bredspor var ikke foretatt. Da snart efter Randsfjordbanen og Kongsbergbanen blev besluttet ombygget fra smalt til bredt spor, var dermed bredsporet fastslått også for Sørlandsbanen.

Regjeringen stilte sig noget mere velvillig overfor denne, forsåvidt som den fant banens betydning så stor at den i første byggeperiode vilde ha optatt en større del enn jernbanestyrelsen vilde, nemlig hovedlinjen helt frem til Neslandsvatn, med sidelinjen til Kragerø, til et kostende av 19 mill. kroner. Regjeringen var også inne på tanken om bane vestenfor Kristiansand. Men om en sådan behøvde å være bredsporet, slik som banen østenfor, det var en annen sak. Det burde bli et åpent spørsmål, om det her var grunn til å fravike Jærbanens og Flekkefjordsbanens smalere spor. Og så om det ikke med fordel kunde brukes elektrisk drift. Regjeringen hadde formodentlig nærmest tenkt sig en smalsporet elektrisk sporvei mellom Kristiansand og Flekkefjord, en som stanset på signal ved hver gård.

Arbeidsministeren den tid het *Brunchborst*. Han var bergensk konservator.

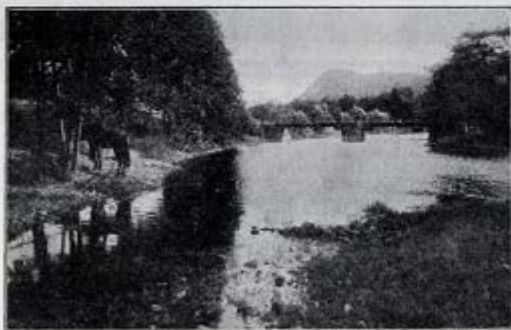
Regjeringens jernbaneplan av 1907 omfattet i alt 600 km. til et kostende av omkr. 57 mill. kroner. Dens overslag var dog temmelig løsaktig. Alt syv år efter, i 1914, måtte man be om 35 mill. til og enda meddele at hvad planen endelig vilde koste, det måtte gudene vite. Det blev bebudet at man

kunde vente sig store overraskelser. Og overraskelsene uteblev heller ikke, det er sikkert nok. Heldigvis fikk man en god syndeboek å lesse ansvaret på, nemlig verdenskrigen.

Planen blev naturligvis en yndet gjenstand for omtale i pressen. Der syntes man å være enig om to ting. Den første var at jernbanebygningen burde fortsettes. Den andre at der ikke burde bygges på lån utover den sum med hvilken statsgjelden hvert år blev avdratt. Men innen denne enighetsramme stakk de stridende interesser frem. Som det kunde ventes, var det særlig den Trondheimsbane no. 2, som man kalte for Dovrebanen, som striden stod om. Blader som «Verdens Gang» var begeistret for den. «Morgenbladet» var alt annet. Det blad hadde da mere til overs for Sørlandsbanen, som vilde knytte Kristiansand til stambanenettet. Det kunde nok på en måte være ønskelig å komme i jernbaneforbindelse med den by. Stavanger var det ikke tale om.

Da planen i 1908 kom til stortinget, blev jernbanekomiteén forsterket med to mann. Formann i komiteén var *Gunnar Knudsen*, sekretær lærer *Bjørnaali* fra Helgeland. Til ordfører for Sørlandsbanen blev *Bergesen* valgt. Da han i komiteén fremholdt, at han vilde opta forslag om en hel og uavkortet Sørlandsbane, en Stavangerbane altså, avbrøt en kollega ham med om han virkelig vilde grave op det liket.

Men Bergesen gav sig uforferdet i vei med gravningen. Og liket fikk han op. Det var dog bare et formentlig lik. For det lyktes ham å få liv i det.



Undalen eller Audnedalen. Dalføret vestenfor Mandal.

Han fikk hele komiteén, den nevnte kollega iberegnet, med på å forandre det i regjeringsplanen brukte uttrykk «Av Sørlandsbanen» bygges det og det til «Av Sørlandsbanen Kongsberg —Flekkelfjord». Derved var fastslått hvad man forstod ved en Sørlandsbane, en bredsporet bane fra Oslo til Stavanger.

I innstillingen het det, at da Jærbanen og Jarlsberg-

banen blev bevilget i 1874 og 1875, var det forutsetningen at det skulde være en kystlinje, som de to baner var begynnelsen til, den ene fra vest, den annen østenfra. Efter en lang strid om linjevalget var det nu innen de interesserte distrikter såvelsom i jernbanestyrelsen og departement

samstemmighet om at denne betydelige stambane burde være en innlands- linje. Den burde fra Kongsberg gå om Telemark og Grovane til Flekkefjord med sidelinjer til kysten. En sådan innlandslinje vilde frem- kalle en rik utvikling av jordbruket. Også for skogbruk og fedriften fantes her de beste strøk i landet. Og i Kristiansands stift var der 600 industrielle bedrifter

i sterk utvikling. Man kunde vel rettelig betegne tre av de 22 byer, som direkte eller indirekte vilde knyttes til banen, som indu- stribyer, Stavanger, Sandnes og Egersund. Da banen krysset et stort antall elver med betydelig fossekraft, vilde muligheten for nye industribedrifter i høi grad lettes. Banen vilde også korte reisene via Kristian- sand til kontinentet og til Hull og London. Også under debatten i stortinget gjorde Bergesen greit og grundig rede for Sørlandsbanens betydning og nødvendighet for de distrikter som den skulde gå igjennem.

Arbeidsministeren i det nydannede første Gunnar Knudsenke mini- sterium, ingeniør N. C. Ihlen, erklærte sig helt enig med Bergesen. Når Sørlandsbanen var helt ferdig vilde trafikken i det hele økes i høi grad. Det hadde gledet ham å se hvordan underskuddet på Flekkefjordsbanen stadig gikk ned, mens overskuddet på Jærbanen gikk op. *Komiteinnstillingen blev enstemmig vedtatt.*



Undalen eller Audnedalen. Dalføret vestenfor Mandal.

KAPITEL 13.

Alskeens vanskeligheter med igangsettelsen av landsplanen av 1908. Strid om anleggenes rekkefølge. Overskridelser på de besluttede baner og bevilgning av nye.

I 1908 var det altså blitt vedtatt en landsplan for vårt jernbanebygg. Den forutsatte et årlig forbruk av 5 mill. kroner i 12 år.

Imidlertid blev det i de følgende år, 1909 og 1910, på langt nær bevilget det beløp. Den overveiende del av anleggsbudgettet blev brukt til efter- skuddsbevilgning på anlegg fra den foregående byggeperiode. Skulde så 5 millionrammen holdes, måtte utførelsen av landsplanen bli utskutt i minst to år. Vilde man allikevel holde fast ved 12 års perioden, måtte der



Mandals-dalføret. Ovenfor Mandal.

ikke kunnet være med på denne banen over Dovre. Den representerte som sagt nok en forbindelse med det nordenfjellske, på samme tid store landsdeler var uten jernbaneforbindelse med det øvrige land.

Det er lett å forstå at jernbanenes anleggsbudgett holdt på å bli faretruende spent.

Og at fare var på ferde, derom gikk det i 1910 mange rykter i stortingskorridorene. Der hviskedes om at det var nok av dem som vilde søke å overrumple tinget med et kompromis som brøt både byggeplan og finansplan. Heldigvis hadde regjeringen, i motsetning til jernbanestyrelsen, hvis holdning var noget vakkende, bestemt krevet at planen skulde opprettholdes i sin helhet. Også stortingets jernbanekomité stod fast. Den vilde ikke være med på nogetsomhelst kompromiseventyr. 5 millionrammen måtte absolutt holdes. Planens utførelse fikk så heller forlenges.

I planen var der ikke truffet noen avgjørelse om rekkefølgen mellom de enkelte anlegg. I 1910 mente regjeringen at man ikke burde opta mere enn to av dem for det neste år. Det måtte da først og fremst være den nye Trondheimsbanen, naturligvis. I det år hadde man fått en ny regjering med *Konow* (S. B.) i spissen. Arbeidsminister var en trønder blitt, hr. *Darø Jensen*. Denne hadde dog vært så snil å tenke litt på Sørlandsbanen med den lille uskyldige Tveitsundbanen. Ære være ham for det!

I stortingets jernbanekomité oppstillet et flertall sådan rekkefølge: Dovrebanen, Tveitsundbanen og av Sørlandsbanen Kongsberg—Hjuksebo—Notodden og Hjuksebo—Gvarv. I periodens andre del skulde så bygges hvad som stod igjen av den besluttede del av banen, og endelig Raumabanen.

Et mindretall, *Oddmund Vik* fra Stavanger, *Langeland* fra Møre, *Magnus Nilssen* fra Oslo og *Omboldt* fra Buskerud mente, at skulde flertallet vinde frem i tinget, vilde det ikke bli synderlig til overs for andre baner

enn Dovrebanen og Tveitsundbanen før sommeren 1915. Og det var dog for galt. Mindretallet foreslo derfor sådan rekkefølge: Raumabanan, Tveitsundbanen, av Sørlandsbanen det av flertallet foreslåtte, pluss strekningen Gvarv—Neslandsvatn—Kragero. Dovrebanen eller Trondheimsbane no. 2 fikk først komme i annen rekke.



Mandals-dalføret. Ovenfor Mandal.

Denne striden om hvem som skulde ha første plassen, enten Dovrebanen eller Raumabanan hadde meget å si for de andre banene. Bygges Raumabanan først kunde den være ferdig i 1914. Og da vilde Tveitsundbanen være i drift. Og på Sørlandsbaneparsellen kunde arbeidet komme i gang 1912, måskje før, og de øvrige besluttede deler av banen kunde bygges samstundes som den banen som over Dovre førte til en by som alt hadde en bane før.

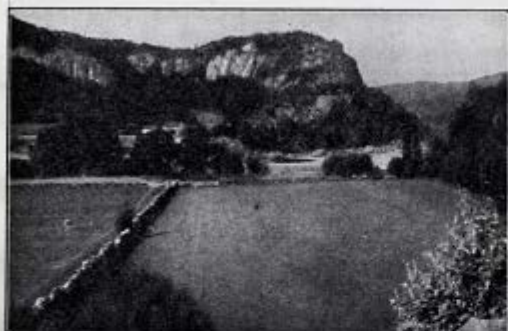
Den presse østerpå som hadde fått denne banen på hjernen skrek op over mindretallets forslag. F. eks. «Intelligenssedlene», hvis redaktør var fra Trøndelag. Bladet var freidig nok til å kalle mindretallets innstilling for et lokalinteressekompromis. Dersom regjeringen ikke nu satte sin stilling inn på å drive sin prop. om Dovrebanen som no. 1 igjennem, måtte det være fordi den hadde opgitt alt, sig selv iberegnet. Dette var altså på østvenstres side. Fra østhoire kom «Aftenposten» og egget også regjeringen til å gjøre kabinettsspørsmål i anledningen. I all fall burde de to trønderstatsråder, foruten arbeidsministeren var det nemlig en til der nord fra, sette stillingene sine inn på å få drevet den gode sak igjennem.

Noget kabinettsspørsmål blev det dog ikke tale om. Men regjeringen presset dog sine partifeller i Stortinget så det forslag. Høire og «frisindede» hadde mange møter i anledningen. Og her hadde den velvise regjering lykken med.

Under debatten i tinget blev der fremført meget løierlig av de gode Dovrebanemenn, især dem fra Trondheim. En av dem sa at beviset for at Dovrebanen fremfor nogen annen var en nasjonalbane som det gjaldt å bygge fortest mulig ferdig, var at den tross den sterke kritikk som den var utsatt for hadde vunnet så smukk en seir i 1908. Ja, med 1 — en — stemmes overvekt, sa *Peder Rinde*. Fra Trønderbenken blev sågar fremholdt hvilken

god og fin forretning Dovrebanen var. Prisen må dog tilkjennes han som sa at den vilde tilføre den gamle Trondheimsbane, den om Røros, større trafikk.

Uten nasjonale floskler, solid og saklig, talte Raumabanens og Sørlandsbanens menn den sunde fornufte sak, der de hevdet at det var langt viktigere å ha en Raumabane i drift enn i lengere tid å bygge på Dovrebanen. Det var da ikke bare den bane det gjaldt her i landet. Dens nasjonale betydning var forresten blitt gyselig overdrevet. Økonomisk sett var den jo verre enn ingenting.



Undalen eller Audnedalen. Dalføret vestenfor Mandal.

Men de talte for døve øren. Det var jo gått politikk i saken. Komitéens flertall seiret med 84 mot 38 stemmer. Når seiren var så stor skyldes det at *Sørlandsbanen blev sviktet av flere av sine egne*. Selv menn som

Kielland fra Stavanger og *Natvig* fra Kristiansand, gode hoiremenn som de var, bøiet nakken under regjeringsåket. De gikk arm i arm med menn for hvem det gjaldt for enhver pris å forsere frem Trondheimsbanen på Raumabanens og Sørlandsbanens bekostning.

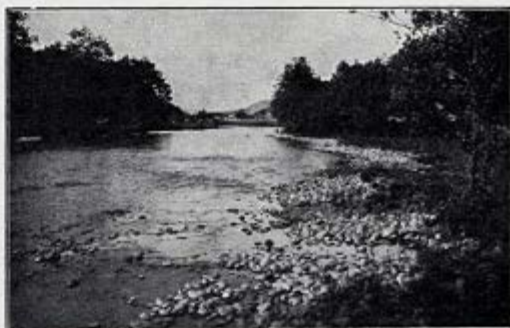
Jeg kunde nesten her være fristet til å sitere Runebergs ord:

«Når skal de sin dåd forklare, når skal de til ansvar stå for de skridt de tok tilbake da de skulde fremad gå.»

Til en deputasjon fra Møre som hadde klaget over at Raumabanen blev skjovet til side hadde statsminister og arbeidsminister med freidige miner sagt at det var hensynet til å holde de årlige beløp til jernbaneanleggene innen 5 millionsrammen som hadde diktert regjeringens holdning. Og så går den samme regjering, frisinnnet som den i sannhet var, straks efter hen og sprenger gladelig denne ramme, og det med over millionen. Ti på budgettet foreslog den 6½ mill. kroner til jernbanebygg. Hvilke den også fikk av et medgjørlig storting. Av disse skulde Dovrebanen ha 2½. Man var dog også velvillig stemt overfor Sørlandsbanen. Den skulde få hele 235 000 kroner og skulde påbegynnes fra Kongsberg over Meheia, hvor man på toppen hadde en 800 m. lang tunnel. Det var dog tvilsomt, sa den frisinne regjering, om nogen egentlig arbeidsdrift kunde bli satt igang for det beløp. Og i det hadde den rett, for en gangs skyld. †

Ikke lenge efter måtte den samme regjering underrette stortinget om at det vilde bli omtr. 40 pct. overskridelse på de baner som omfattedes av jernbaneplanen. Døvrebanen, som sist var anslått til 14 mill. kroner vilde komme til å koste 30 millioner minst. Når så denne skulde ha brorparten av alle de pengene som kunde avses til jernbaneanlegg, kan en lett tenke sig hvordan det vilde gå med Sørlandsbanen.

Kom så hertil at med den i 1908 opsatte ramme gikk det som det hadde gått i nittiårene. Der fremkom stadig krav på nye anlegg. Da ingen kunde si annet enn at nogen av disse hadde sin berettigelse, blev de også besluttet. Således i 1913 Brattsbergbanen av hensyn til storindustrien på Rjukan. Senere, i 1918, kom nok en



Undalen eller Audnedalen. Dalføret vestenfor Mandal.

ny bane, Numedalsbanen. Den var, som fra høieste hold blev sagt, et nødvendig ledd i Norefalenes utbygning. Her blev millioner bortkastet til ingen verdens nytte. Så fikk man Grongsbanen av hensyn til Grongsfeltene. Det blev jo talt mange pene ord om at disse nye banene ikke måtte forseres på bekostning av Sørlandsbanen. Vakkert mundsvær var det.

KAPITEL 14.

Bergesens foredrag om Sørlandsbanen i Stavanger handelsforening 1914.

Den 30. juli 1914 holdt konsul *Bergesen* et foredrag om Sørlandsbanen i Stavanger handelsforening.

Det var almindelig på mange hold å si at banen ført frem til Stavanger var unødvendig. Man greide sig godt med dampskibene. Det beste bevis på at så ikke var tilfelle var den måten på hvilken distriktenes ledende menn hadde behandlet spørsmålet om distriktsbidrag. Stavanger by og Rogaland hadde bevilget 675 000 kroner, uaktet ikke en eneste meter av nybygget gikk gjennom fylket. Blandt andre kunde nevnes Liknes herred i Vest-Agder med sine vel 3000 mennesker. Det hadde bevilget 80 000 kroner. Også de andre interesserte distrikter hadde gitt rikelige bidrag.

Det hadde stått kamp om spørsmålet: Kystbane eller innlandsbane. Og mens man hadde slåss om det hadde andre landsdeler fått sine jernbanekrav frem. Endelig var det slutt på den lange og bitre strid. Nu var det ingen som kunde tenke sig en kystbane. En innlandsbane var kalkulert til 40 mill. kroner. Bergesen hadde kostet over 60.



Rægefjord.

Til sist behandlet Bergesen spørsmålet om byggetiden. Det stykke av banen som nu var besluttet til Kragerø var beregnet ferdig i 1922, altså om 8 år. Da stod igjen 277 km. mellom Kragerø og Flekkefjord med to sidelinjer. Skulde man vente lenger enn absolutt påkrevet av hensyn til landets økonomiske evne, trodde han nok at folket på Sørlandet og Vestlandet vilde bli forbitret og føle det som en ny og urettferdig tilsidesettelse. Enhver sådan utsettelse vilde være til stor skade for landets naturlige utvikling. Man måtte ikke mere la sig puffe til side av andre jernbaneprojekter. Det tok som kjent femten år å bygge Bergesen. Og det burde ikke ta lengere tid å bygge Sørlandsbanen. Denne var beregnet som en overskuddsbane. Og det hadde da sin betydning for landet om banene gikk med overskudd eller ikke. Bergesen sluttet med den gamle kongstanken: samlet til full enighet og full vekst vilde først vårt folk være, når de sterke stålskinner sammenknyttet landet fra øst til Hafslsfjord.

KAPITEL 15.

Kristiansand vil ha banen vest fra like til byen. Bjerkreim og Gjestal vil ha den til sig.

9. juni 1914 hadde den stedlige jernbanekomité i Kristiansand et møte for å drøfte alternativene for den vestlige strekning av Sørlandsbanen. I møtet deltok foruten Vest-Agders stortingsmenn Vest-Agders og Rogalands jernbanekomité. Et spørsmål som særs interesserte Kristiansand og bygdene nærmest omkring, var om byen skulde komme til å ligge ved selve stambanen eller ved en sidelinje fra Grovane som foreslått. Det forslag, mente man, tilfretsstillet hverken lokale, almene eller nasjonale interesser. Linjen

vest fra Grovane var jo også utstukket gjennom nogen av de minste og tynnest befolkede bygder i fylket. Derved vilde banen kun for en mindre del komme dette til nytte, uten på nogen måte å være gunstigere for gjennomgangstrafikken mellom Østlandet og Stavanger. Det var på møtet sterk stemning for en annen innlandslinje som gikk like til Kristiansand vesterfra. Den vilde direkte knytte byen til stambanenettet. Man henstillet til departementet å la en sådan linje undersøke.

Saken blev tatt op av bystyret i Kristiansand. Den 7. oktober 1914 bevilget det enstemmig 1,4 mill. kroner på betingelse av, at jernbanen førtes like til byen, og at der i statsbevilgningen medtokes det nødvendige til ombygning og utvidelse av byens stasjon.

Denne beslutning blev, meget merkelig nok, tatt ille op i Arendal. Denne bys jernbanekomité, handelsforening og formannskap protesterte. Det hørte intetstets hjemme, mente de, at et enkelt distrikt søkte å presse sig frem på bekostning av de øvrige distrikter og landets interesser. Dette førte til en hissig Trangvikpostfektning mellom de to byer.

Kristiansands jernbanekomité fremsatte så et bestemt forslag om at banen østfra skulde føres til Grovane. Herfra skulde Setesdalsbanen følges til Krossen i byens umiddelbare nærhet. Så skulde linjen føres vestover gjennom Greipestad om Øslebø frem til Liknes ved Feddefjorden. Den fikk derved nærmest karakteren av en midtlinje. Ved senere undersøkelser viste det sig at den blev vesentlig kortere og i driftsteknisk henseende fordelaktigere enn den linjen som var utstukket fra Grovane og vestover. Den vilde også imøtekomme alle lokale krav så vel for de indre bygder som for byene med tilliggende kystdistrikter.

Februar og juni 1915 sendte Bjerkreims formannskap og Gjestal herredstyre søknader om å få undersøkt en innlandslinje for Flekkefjordsbanen i

Helleland gjennom Bjerkreim og Gjestal til den projekteerte Algårdsbane. Ved å føre banen denne vei til Stavanger, istedetfor over Jæren, vilde Sørlandsbanen kortes med 20 km. Linjen hadde også den fordel at den vilde gå gjennom innlandsbygder med betydelige utviklingsmuligheter.



Skjærgårdsbillede ved Kristiansand.

Det er klart at man i Egersund og på Sør-Jæren kom i oprør over dette. Det hadde jo alltid vært forutsetningen at Sørlandsbanen skulde følge Jærbanen. Egersund magistrat og formannskap satte sig straks i bevegelse. De bad den Vest-Agderske og Rogalandske jernbanekomite, til hvem Bjerkreim og Gjestal også hadde henvendt sig, om å foranledige utført en beregning over hvad det vilde koste å ombygge Jærbanen til bredt spor. Jernbanekomiteen utsatte denne sak mot Egersund-representantens stemme.

KAPITEL 16.

Kong Salomo og Jørgen Hattemaker. Oberst Diesens jammersminne. Jernbanebudgettet vokser fra år til år, men bevilgningene til Sørlandsbanen langt fra i forhold dertil. Sørlandsbanen på stortinget i 1919.

Imidlertid bygget man på Sørlandsbanen fra Kongsberg av. Men smått gikk det. «Me skal koma om ikkje så brått», het det hver gang det gjaldt denne banen. Især så lenge det hadde sån forferdelig hast med denne Trondheimsbanen no. 2, den store underskuddsbane over Dovre altså. Der gjaldt det på liv og død å drive på. Jo før man fikk millionunderskuddene på driften der, desto bedre var det. På jernbaneanleggenes budgett var opført 14 mill. kroner. Av dem skulde Sørlandsbanen ha de 2. Det var det hele. Det neste år likeledes de 2 av 14½ mill. Dovrebanen fikk det dobbelte naturligvis. Det har jo alltid vært forskjell mellom kong Salomo

og Jørgen Hattemaker. Den første residerer i Trondheim, den andre bor i Stavanger. (Trondheims eksport har den halve verdi av Stavangers.)

I juli 1917 skrev «Morgenbladet» at det bestandig hadde vært forutsetningen at banen Kongsberg—Hjuksebø—Notodden skulde åpnes for trafikk høsten det år. Tidspunktet var nådd. Men hvordan var det gått med forutsetningen? Det



Lista.

var året efter at oberst Diesen reiste sitt Sørlandsbanens jammersminne.

Overfor denne bane gjorde man fra høieste hold de finansielle hensyn gjeldende som man aldri gjorde overfor Trondheimsbanen no. 2. I 1918 gav stortingets jernbanekomite en meget opsiktsvekkende oversikt over

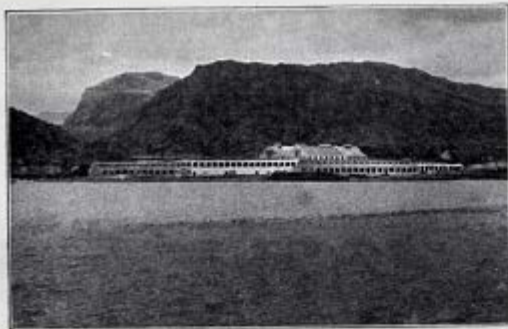
jernbanebygningens økonomiske stilling. Planen av 1908 hadde forutsatt en samlet bevilgning av ca. 60 mill. kroner. Hertil kom anlegg og ombygninger utover selve planen besluttet til forskjellige tider. I 1916 var det beregnet en merutgift på i alt 35,5 mill. kroner. To år etter var det i alt bevilget 106,5 mill. kroner, altså mere enn summen av de oprindelige overslag. Og dog hadde bevilgningene ikke evnet å holde skridt med de stadig voksende merutgifter og iverksettelsen av nye jernbaneanlegg. Elendigheten skyldtes ikke bare de ulykkelige krigskonjunkturer, men også for en stor del planendringer og større utvidelser av hvad som oprindelig var foreslått.

Jernbanens anleggsbudgett vokste fra år til år, men bevilgningene til Sørlandsbanen langt fra i forhold dertil. I 1919 opførte hovedstyret for statsbanene til jernbaneanleggene hele 52 mill. kroner. Da steilet regjeringen. For det å låne 52 mill. kroner til jernbaneanlegg hadde som rimelig var sine store betenkeligheter. Den bad hovedstyret om å redusere beløpet til det halve. Det blev også gjort. Men hovedstyret fremholdt samstundes, at der da måtte avskjediges en mengde arbeidere ved en rekke av anlegg. Regjeringen forhøiet så beløpet med en sum som omtr. svarte til den lønn som disse arbeidere kunde optjene. Anleggsbudgett kom herved op i omtr. 30 mill. Herav skulde Sørlandsbanen ha 4,5 mill., mot 8 mill., som oprindelig foreslått av hovedstyret.

Denne reduksjon vilde bevirke at hovedlinjen og sidelinjen til Kragero vilde bli forsinket, antagelig i to år. Men en sådan forsinkelse vilde også ha til følge at fortsattelsen til Kristiansand og videre vestover vilde bli utsatt. I den anledning besluttet på et fellesmøte av arbeidsutvalgene i jernbanekomiteene både i vest og øst å rette en henvendelse til statsmyndighetene, da de anså det som en landssak at Sørlandsbanen fremmedes efter den oprindelige plan uten forhaling. De måtte på det iherdigste og mest inntrengende fremholde at hvert år Sørlandsbanen lot vente på sig var et betydelig nasjonaltap, økonomisk som kulturelt. De bad derfor statsmyndighetene om ved den endelige avgjørelse helt å følge hovedstyrets forslag om å la deres bane få 8 mill. kroner.



Tareinnsamling på Lista.



Sauda.

arbeidsledighet. Stortinget gikk med på det. Under debatten i dette uttalte komitéens ordfører, *Heggelund* fra Kristiansand, de sannhetsord at det var en sørgelig kjensgjerning at Sørlandsbanen bare var såvidt påbegynt. Hvor ganske anderledes sterk hadde vi ikke stått statsøkonomisk sett, om den bane hadde vært ferdigbygget. Det gjaldt derfor nu først og fremst å få den i stand. En røst i ørkenen!

KAPITEL 17.

En stor befaring av bygd og by langs den foreslåtte Sørlandsbane.

I august 1919 blev der foretatt en stor befaring gjennom de strøk hvor Sørlandsbanen var foreslått å skulle gå. Det var stortingets jernbanekomite, stortingspresidenten, arbeidsministeren, statsbanenes generaldirektør og banedirektør, medlemmer av alle stedlige jernbanekomiteer m. fl. I alt et nokså respektabelt følge på 35 mann.

I biler kjørte man langs den utstukne linje. Ved en stor og festlig middag i Kristiansand, henstillet formannen i felleskomitéen for banens østre del til statens høiere vedkommende at de ikke med nogen ny jernbaneplan måtte rokke banens stilling som den nu var. Arbeidsministeren, statsråd *Olsen Nalum*, sa at han forutsatte at hvem som enn satt ved styret vilde banen straks bli fortsatt vestover når den var kommet til Neslandsvatn.

Ved Helleland stasjon på Flekkefjordsbanen møtte representanter for Stavanger by og Rogaland fylke, for med biler å føre det selebre selskap gjennom Bjerkreim og Gjestal, og over nordre delen av Jæren til Stavanger. Frokost på Algård, middag på Nærland, med mange smukke taler. Derefter en lysttur innover Ryfylkefjordene med en båt som Stavanger dampskibsselskap stilte til rådighet. Ombord holdt de lokale jernbane-

komitéer et møte. I overvæ-
 r av «autoritetene» ved-
 tokes sådan uttalelse: «Fel-
 leskomitéen og jernbaneko-
 mitéen for Vest-Agder og
 Rogaland tillater sig å rette
 en ærbødig takk til de auto-
 riteter som har foretatt den
 befaring av Sørlandsbanen
 som er avsluttet her. De har
 hatt adskillig anledning til
 ved selvsyn å gjøre sig kjent
 med de distrikter og byer



Lista. Båten settes ut.

som berøres av banen. De vil derfor kunne danne sig en mening om beret-
 tigheten av kravene på banens hurtige fullendelse. Den oppmerksomhet som
 er vist ferden i by og bygd, den varme interesse hvormed den er fulgt, vil
 ha gitt deltagerne et levende inntrykk av at kravet på Sørlandsbanen er et
 folkekrav, og befolkningen på sin side har i ferden og de mange forståelses-
 fulle uttalelser som dens fremtredende medlemmer er kommet med trodd å
 kunne se uttrykk for dens tilslutning til de reiste krav. I tilknytning til vår
 takk for de herrers deltagelse i ferden, uttaler vi derfor forvisningen om at
 Sørlandsbanen ført frem til Stavanger vil komme til å stå i første rekke av
 de baner som omfattes av den plan som statsmyndighetene i en nær fremtid
 skal vedta til fortsettelse av landets jernbanebygning.

Man fikk det mest mulige av vakre løfter.

Det er forresten et gammelt ordsprog som sier: hvo alt lover intet giver.

KAPITEL 18.

*Første del av banen østfra åpnes. En flott jernbanekomité i stortinget. Gunnar
 Knudsen vil ha slutt på det glade vanvidd, hvad komitéen ikke vil.*

Februar 1920 åpnet kongen «under stor høitidelighet» den første delen
 av Sørlandsbanen østenfra, strekningen fra Kongsberg til Hjuksebø, Nora-
 gutu og Notodden. Og det var jo bra for banens østre del. Men for
 den vestre blev det ikke gjort noget. Skjønt man det år hadde en sær-
 flott jernbanekomité, med formann hr. *Hroar Olsen*. Regjeringen hadde
 opført 47 mill. kroner til jernbaneanleggene. Det var jo et ganske pent
 beløp. Men komitéen syntes det var for lite og innstillet på 49 mill. Og
 dessuten vilde den at stortinget skulde si til arbeidsdepartementet: trenger



Undalen eller Audnedalen. Dalføret vestenfor Mandal.

Som man ser: en velvillig og gemytlig jernbanekomité. Men skal man være gemytlig i pengesaker, bør man helst ha nok penger. Og det hadde man dessverre ikke. Det var derfor mange som var så naive å mene, at man istedetfor å sette alle seil til, heller burde ta rev i dem.

Blandt dem var også *Gunnar Knudsen*. Kort før saken kom til behandling i stortinget hadde han med sin regjering måttet gå sin vei. Men stortingsmann var han jo. Som sådan bad han sine etterfølgere om å passe sig. De måtte få øinene op for at nu måtte det være slutt med det glade vanvidd. Skulde man øse ut penger slik som jernbanekomitéen vilde, var det nok snart slutt med hele greia.

Den nye arbeidsminister, statsråd *Middelton*, slo dog noget kalt vann i jernbanekomitéens så varme blod. Han var naturligvis taknemmelig for at komitéen vilde gi departementet bemyndigelse til å rulle med pengene som det lystet. Men pengemarkedet lå slik an at han nok ikke kom til å benytte sig av bemyndigelsen. Ja det kunde nok hende at man fikk se å spare på de opførte beløp.

Dette bekreftet finansministeren, som også var ute med en kall sprøite. Arbeidsdepartementet fikk dog bemyndigelsen.

KAPITEL 19.

Jernbanekomitéen for Vest-Agder og Rogaland henstiller til hovedstyret for statsbanene å begynne på Hægebostadtunnelen.

15. november 1920 holdt jernbanekomitéen for Vest-Agder og Rogaland et møte i Flekkefjord. Her besluttet enstemmig å inngå til hovedstyret for statsbanene med en forestilling om stambanen fra Kristiansand

og vestover. Man hadde nu oppnådd enighet om beliggenheten, nemlig fra Krossen. Banens bygning her vilde ikke møte nogen tekniske vanskeligheter hvad sneforhold og andre forhold vedrørte. Men ved Konsmo i Vest-Agder fikk man den 8,5 km. lange Hægebostadtunnel. Det vilde naturligvis være av betydning



«Skrivergården». Mandals nuværende kommunelokale.

å få sprengt den så tidlig som mulig. Å forsere arbeidet vilde bli for dyrt. Derfor burde man begynne på den med det første. Under forutsetning at der arbeidedes med dagdrift fra de to endepunkter, vilde den ta 10 til 12 år. Da ikke alle eventualiteter lot sig beregne, var det forsigtigst å si 15 år. Det var også noget annet som gjorde en snar påbegynnelse riktig. I Vest-Agder var igjen utvandringen av den kraftigste ungdom øket. Fra enkelte bygder utvandret de unge i flokk og følge. Det så trist ut for fremtiden. Folket her hadde i arbeidsvanskelige tider ikke brukt å tigge staten om hjelp. Men nu gjaldt det en enestående stor sak. Derfor kunde det være grunn til å minne den om at dette fylke ikke tilnærmelsesvis hadde fått den støtte som den skulde være berettiget til i forhold til hvad andre landsdeler hadde fått på de forskjellige områder.

KAPITEL 20.

Bergesens foredrag i Oslo handelstandsforening 1920.

Den 23. oktober 1920 var en god dag for Sørlandsbanen. Ti da holdt konsul *Bergesen* et grundig og inngående foredrag om den i Oslo handelsforening, et foredrag som vakte stor og velgjørende opsikt. Der var møtt frem statsråder og stortingsmenn, stortingets jernbanekomite, hovedstyret for statsbanene, byens ordfører m. fl. Og omtrent alt hvad hovedstaden hadde av jernbaneingeniører.

Hr. Bergesen omtalte først de rike muligheter for jordbruket på Sørlandet. Som forholdene nu var, med de dårlige samferdselsmidler, blev dette sterkt hemmet. Overingeniør Baalsrud i Vest-Agder hadde utregnet at «i dette fylke tilbragte hver voksen mann omtrent sjetteparten av sin tid på landeveien med transporter. Han anfører et karakteristisk eksempel:

En karavane som han traff på 18 voksne menn og 18 hester transporterte 14 tonn fra Kristiansand til Åsral.»

Man drøftet ivrig hvad man skulde gjøre for å få kolonisasjonen op. Det beste man kunde gjøre var snarligst å bygge Sørlandsbanen, og med den sette de mange og overmåte fruktbare provinser i forbindelse med hverandre og med landet forresten. Fikk man banen, som distriktene i år efter år hadde gått og ventet på, så vilde den flittige og arbeidssomme befolkning i løpet av et par generasjoner arbeide sit jordbruk så langt frem at vårt behov for næringsmidler kunde dekkes innen landet. Vi kunde brofø oss selv. Sørlandsbanen var derfor et nasjonalt foretagende av større betydning enn noget annet. Den vilde gjøre vårt land selvhjulpent.

Det var dog ikke bare jordbrukets utvikling banen var så god for. Her var muligheter for megen industri. Den samlede fossekraft var over 3 mill. hestekrefter. Den kraftmengde kunde ingen annen landsdel opvise. Der var også betingelser for bergverksdrift. For utførsel av trelast og for fisket og hermetikkindustrien vilde banen være av særs betydning. Statsmaktene hadde hittil ikke vært opmerksom på rikdommene her. Det var sandelig på tide at de fikk øinene op for dem.

Sørlandsbanen vilde nok bli dyr. Men den vilde komme til å lønne sig. Nu måtte bygget av den ikke utsettes lengere. Det var 50 år siden tanken på den kom frem. Den var på det nærmeste ferdig til Neslandsvatn. Der gjenstod 307 km. Under de gunstigste omstendigheter vilde den bli ferdig i løpet av 15 år.



Verevågen, Lista.

Foredraget blev hørt med den største opmerksomhet og vant alment bifall.

Formannen for handelsforeningen sa i sin takk til Bergesen, at han personlig og vist mange med ham nu hadde fått en annen og bedre forståelse av hvad Sørlandet bod på.

Oslo ordfører understreket ordene om Sørlandets jordbruk. For hoved-

staden vilde banen være av stor betydning. Det vilde være både i dens og hele landets interesse at vi fikk den snarest mulig.

Bondepartiets forer i stortinget, fhv. statsråd *Mellbye*, fant at foredraget var «en fanfare til Sørlandets og jordbrukets pris. Den som hadde

kjennskap til Sørlandet visste at det var en dårlig økonomi å utsette med å bygge banen her».

Foredraget blev gjengitt in extenso i flere av hovedstadens aviser. De fant alle at det hadde gjort stor virkning og vakt almenhetens forståelse av den store sak.

Det blannet sig dog nogen misslyd i det almene bifall. Først en mindre, nokså uskadelig en. Den kom fra formannen i stortingets jernbanekomiteé. «Verdens Gang» hadde i anledningen en samtale med ham. Han vilde jo ikke bestride de opplysninger som Bergesen var kommet med. Men man fikk huske på at Sørlandsbanen ikke var nogen lett bane å bygge. Han turde ikke si noget om dens fremme. Det var jo først og fremst et penge-spørsmål. Og nu var det forferdelig dyrt å bygge.

Disse økonomiske betenkeligheter kom merkelig nok fra den mann som var formann i den stortingets jernbanekomiteé, som for ganske kort tid siden med en flothet, for uhørt, hadde fått stortinget til å gi arbeidsdepartementet bemyndigelse til å bruke så mange penger det lystet til jernbaneanlegg.

Denne merkellighet blev også fremholdt i det svar som Bergesen gav ham. Et pengespørsmål var det nok. Ti jo fortere banen blev bygget desto flere penger til renter av anlegget vilde der spares. Banen gjorde nytte for sig.

Nu, som sagt, pipen fra jernbanekomiteéens formann hadde jo en nokså svak og uskyldig lyd. Men så skar en annen pipe inn i harmonien, og dens lyd var skjærende nok. Da den samstundes var i høi grad løierlig, kan jeg ikke nekte mig den fornøielse med nogen ord å dvele ved den.

Piperen var en Oslo-mann som het *August Butenschon*. Han serverte i «Aftenposten» et stykke om «Arbeidet for bygning av nye jernbaner». Vi hadde ikke råd til å kjøre for fort, mente han. Og når han nu trådte frem for å advare mot det, var det vesentlig fordi Bergesen så sterkt hadde fremhevet de store jordbruksmuligheter på Sørlandet som hovedargument for en jernbane der. Hr. Butenschon sa at for fremtidig jernbanebygg spilte jordbruket en slik underordnet rolle at det ikke burde nevnes en gang. Vårt jordbruk var det mindste i Europa. De bygder hvor det kunde



Bryne, Jæren.

gi overskudd de hadde alt jernbaner. Det var på Østlandet naturligvis. Jord kunde i Norge bare dyrkes fot for fot av bøndene i ledige stunder. Men hvis nogen hadde lyst til å dyrke den på Sørlandet, behøvde han slett ikke nogen jernbane.

Vi fikk i det hele tatt huske på hvor vi stod. Baner som vi herefter bygget vilde bli en dødvekt på statens og kommunens budgetter. Nogen utvikling som kunde betinge og betale nye samferdselsmidler blev det ikke tale om på lenge. Utviklingen hadde kanskje gått for fort. Den vilde gå smått nok herefter.

Bergesen gav mannen et velfortjent svar. Det kunde vel ikke være så stor grunn til å hefte sig ved hvad en sån enkelt mann mente. Men tendensen falt sammen med den som var antydet i ministeriet Halvorsens budgettproposisjon, at jernbanebygget nu burde innskrenkes i det vesentlige, til det nu kunde avses på de ordinære budgetter. Når spørsmålet om en slik endring i vår jernbanepolitikk kom frem, kunde en nok med statsråd Oftedal i «Stavanger Aftenblad» si: «Vogt dere for de mette som formaner de sultne til å resignere».

Bergesen sa at hr. Butenschøns uttalelser om jernbanenes betydning for jordbruket vidnet om en så hårreisende uvidenhet at den burde være utilladelig for en mann som vilde ta offentlig til orde i en sak. Visste ikke hr. Butenschøn, at for jordbruket på Jæren hadde jernbanen spilt den rolle at alene gårdsredskapene der var verd mangedobbelt av hvad jord og

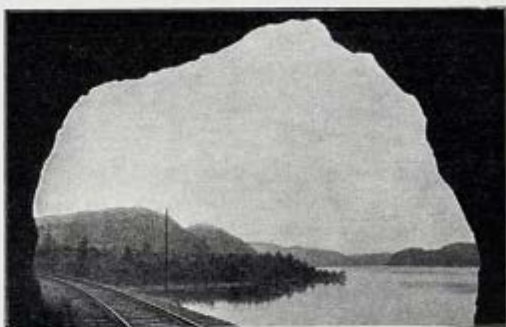
hus og eiendom her var verd før banens anlegg. En mengde jordbrukere hadde siden jernbanen 'kom mer enn femdoblet sin avling og sin kreaturbesetning. Hr. Butenschøn mente jo at jord i Norge bare kan dyrkes fot for fot av bøndene i ledige stunder. I den anledning oplyste Bergesen ham om at i to år, 1918 og 1920, blev der i ni herreder på Jæren dyrket op 10 990 mål ny



Lomeland, Oltedal.

jord. Det vilde altså si 11 millioner kvadratmeter i to år. Vilde hr. Butenschøn regne ut det i fot for fot stod det ham fritt for. Til slutt kunde denne herre kanskje ha godt av å høre at Jærbanen, der så godt som utelukkende var en jordbruksbane, viste 7000 kroner pr. kilometer bedre

driftsresultat enn Bergensbanen, som ikke var nogen jordbruksbane. Det er som kjent noget mot hvem selv guderne kjemper forgjeves. Hr. August Butenschön kom igjen i «Aftenposten», enn mere loierlig enn før. Bergesen hadde jo sagt ham at Jærbanen hadde bevirket at bare redskapen på gårdene langs den nu var like meget verd som hus og jord før. Hr. Butenschön syntes det var meget betenkelig at jernbanen hadde bevirket slik fordyrelse. Det var hans erfaring at det ikke var nogen fordel ved å kjøpe dyr redskap. Han vilde helst ha den billig. Den største og mest effektive dyrkning i Norge blev utført 1835—58. Og da hadde man ikke nogen jernbane. I 1854 var den første kommet, og da var det begynt å gå tilbake.



Ved Sirnes.

Altså mente hr. Butenschön, at skulde man virkelig få dyrket op all den dyrkbare jorden man hadde, burde man helst nedlegge alle jernbaner. I all fall burde man opgi all tanke på en Sørlandsbane.

Så dukket der op en ny banke i sjøen. Det var i Bergensleden. Der trådte en bergenser frem og sa, at hvad Bergesen hadde sagt om at Rogaland ikke hadde nogen jernbaneforbindelse med Østlandet, det var ikke sant. Ti det hadde Bergensbanen. Bergesen svarte at denne bane så langt fra hadde vært til nogen gagn for Rogaland, at den heller hadde hemmet utviklingen. Det samme inntrykk fikk også den hollandske professor van Baren som nylig foretok omfattende rundturer på Vestlandet. Bergen har fått et forsprang, skriver han, og har trykt Stavanger op i et hjørne.

Sludder, mente formannen i Bergens jernbanekomiteé, hr. J. E. Mowinckel het han. Han søkte av all sin evne å rette drepende slag mot Sørlandsbanen. Han fremholdt bl. a. at denne vilde gi et underskudd av 1000 kroner kilometeren. Men her var han ikke noget videre heldig. Jærbanen hadde det år et overskudd av 3315 kroner pr. kilometer, mens Bergensbanen hadde et underskudd av 3577 kroner pr. km.

Hr. J. E. Mowinckel, formann i Bergens kommunale jernbanekomiteé, optrådte til fordel for et spesielt jernbanekrav. Hverken Sørlandsbanen eller Nordlandsbanen måtte føres helt frem, men bare delvis bygges ferdig for at man i stedet kunde få råd til å bygge en ny høifjellsbane fra Torpe i

Hallingdal til Sjøa i Gudbrandsdalen. Det var den gamle høistsalige Samholdslinje fra Hallingdal over fjellet til Valdres, den som i sin tid hadde spillet en viss rolle i Bergensbanens historie, der nu gikk igjen som et spøkelse i moderne klædebon. Det skulde bli et ledd i en stambane med det store nasjonale mål for øie å korte en bergensers reise til Trondheim med noen timer.

KAPITEL 21.

Lakker og lider mot en ny jernbaneplan. Den Holtsfodtske generaljernbaneplan eller det glade vanvidds praktblomst. Departementets reduserte landsplan.

Så lakket det og led mot en ny jernbaneplan.

I forbindelse med innstillingen til anleggsbudgettet i 1920 henstillet flertallet, efter forslag av anleggsbudgettets ordfører, *Heggelund*, til regjeringen å overveie spørsmålet om å fremlegge for stortinget en særskilt plan for stambanene (Sørlandsbanen og Nordlandsbanen). Utviklingen av bilene var allerede da så langt fremskredet, at man kunde øine, at utviklingen vilde gå i den retning, at bilene vilde overflødiggjøre lokalbaner. Mot denne henstilling reistes en sterk protest i stortinget fra lokalbanenes menn med *Castberg* i spissen. Der blev ikke votert over spørsmålet, men det var klart, at lokalbanemennene var i flertall i tinget. Det blev imidlertid av Sørlandsbanens og Nordlandsbanens representanter i

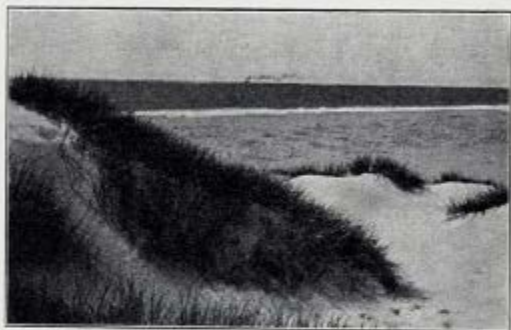


Gården Skeie, Jæren.

stortingets jernbanekomiteé, *Heggelund* og *Owe*, arbeidet videre for tanken, og ministeriet *Halvorsen*, med *Middelthon* som arbeidsminister, hadde tatt op tanken om å fremlegge en stambaneplan, og arbeidsdepartementet utbad sig stortingets uttalelse herom. — Det gjaldt nu for alle interesserte å holde sig fremme. Arbeidsutvalgene for Sørlandsbanekomiteéen både i øst og vest, hadde

foretrede for de høiere vedkommende i hovedstaden. Efterpå kunde de meddele pressen at statsminister og arbeidsminister hadde lovet at Sørlandsbanen ført frem til Stavanger skulde få en hedersplass i den glg. jernbaneproposisjon som visselig med det første vilde fremkomme.

Hovedstyret for Norges statsbaner kom så med forslag til en jernbaneplan for Norges land og rike. Det var en i sannhet storslått plan. Den blev i almindelighet kalt den Holtfodtske. Holtfodt het den seirende general fra pallatsrevolusjonen i 1918 innen hovedstyret. Og han har virkelig også æren av denne det glade vanvidds praktblomst som man har kalt denne generaljernbaneplan. Praktblomstplanen vilde koste 1300 million kroner, og det tross en sterk begrensning som hr. Holtfodt sa i et offentlig foredrag han holdt om den. — Departementet skar med koldt blod og skarp kniv planen ned til 500 mill. kroner. Det blev forutsatt, at i den første byggeperiode skulde gås i gang med enkelte omfattende arbeider vestenfor Kristiansand. Hvad Sørlandsbanens sidelinjer vedrørte, burde de optas til nærmere overveielse, når undtas Bakke—Flekkefjord, som i alle tilfelle burde bygges.



Jærens rov.

Om regjeringens plan var det også meget delte meninger. Mens den kanskje på de fleste hold innen landet vant bifall, var det dem, især østerpå, som anså vedtagelsen av en plan på så meget som en halv milliard kroner for i beste fall en utidighet, i verste fall en fare. Det kunde nemlig komme til å resultere i et endeløst intrigespill om ransjeringen av de foreslåtte baner. Hvad som nu trengtes var en aktuell jernbaneplan, så nøktern og konsis som mulig, ikke påtrengende krav og fremtidsmusikk rørt i hop til en graut. Som fagdirektørene i hovedstyret hadde sagt: Man burde samle sig om de to store stambaner, først og fremst da Sørlandsbanen. Den var det praktisk talt samstemmighet om.

Det er vel ikke minst med tanke herpå at «Morgenbladet» våren 1923 hilste den nye hoiregjering, som avløste den Blehrske, som «ministeriet til fornufts gjeninnsettelse». Det hadde straks sendt statsbanenes hovedstyre anmodning om kritisk å gjennomgå den av forgjengeren foreslåtte jernbaneplan. Ti det var dem som mente at også i hovedstyret var fornuften gjeninnsatt i høisetet. Dette hadde nemlig fått en ny sjef i generaldirektør *Lars Rasmussen*. Han var kanskje ikke den storslåtte personlighet som hr. generalmajor Holtfodt tilsynelatende var. Men han hadde det store fortrinn at han forstod sig på de saker som han hadde fått med å gjøre.

Hovedstyret gav nu en trafikkmessig og økonomisk redegjørelse for planen. Det var enig i at Sørlandsbanen burde føres frem til Stavanger og Nordlandsbanen til Bodo. Alle andre projekter burde utstå dels til man vant mere klarhet over fremtidens økonomi, og dels til man fikk mere erfaring for de nye befordringsmidlers anvendelse som erstatning for eller



Sandve, Sandnes.

tilknytning til jernbaner. Som et argument til å fjerne de økonomiske betenkeligheter var jo så ofte blitt fremført jernbanens indirekte nytte. Men man fikk huske på at denne i de siste årene var blitt redusert adskillig hele verden over. Landeveistransporten hadde nu fått en ganske annen konkurransedyktighet, alt efter som automobilene hadde utviklet sig. I disse for-

nuftige ord var alle fagdirektørene enig. Også det stortingsvalgte medlem *Blakstad* fra Akershus. Han vilde dog ha anleggsvirksomheten begrenset til en fortsettelse av Sørlandsbanen til Kristiansand, samstundes med en tilsvarende begrensnig av Nordlandsbanen. Men de andre stortingsvalgte medlemmer, herrene *Enge* fra Opland, *Magnus Nilssen* fra Oslo og *Wolden* fra Sør-Trøndelag samt funksjonærenes representant *Jobansen* fant ikke å kunne anbefale nogen Stavangerbane, uten at andre berettigede krav også blev tilgodesett.

I den økonomiske redegjørelse fremhevet hovedstyret at det bare var en av banene som vilde bli overskuddsbane. Det var Sørlandsbanen. Det vil si når den blev ført frem til Jæren og Stavanger. Da vilde det årlige overskudd bli 665 000 kroner. Ført til Kristiansand bare vilde den gi et årlig driftsunderskudd på 1 mill. kroner. Alle de andre projekter vilde bevirke en forringelse av den nasjonale velstand.

Imidlertid var jernbaneplanen også kommet til stortinget. Der blev det straks stillet forslag om i anledningen å forsterke den 10 mann store jernbanekomiteé med 5 gode menn. Herimot blev det innvendt at det var uforsvarlig å sette inn flere representanter fra jernbanesultne distrikter enn der alt før var. Den fornuft som denne innvending representerte manglet bare 1 stemme for at den skulde ha båret seiren hjem.

Formannen i den forsterkede jernbanekomiteé var hr. *Heggelund* fra Kristiansand. Nestformann var gårdbruker *Wolden* fra Sør-Trøndelag.

Sekretær var godseier *Borch* fra Opland. Rogaland var representert av *K. K. Kleppe* fra Jæren.

Denne forsterkede jernbanekomiteé fant ikke å kunne uttale sig om nogen landsplan før den hadde foretatt en landsbefaring. En sådan blev også gjort høsten 1922 sammen med andre «høiere vedkommende». Det var en generalbefaring fra Nordishavet til Kristiansand, fra Vesterhavet til Kjølens rand. Da man var ferdig med den hadde komitéen et møte i Oslo før jul. Den stillet så almenheten i utsikt at jernbaneplanen vilde bli behandlet av neste års storting.

KAPITEL 22.

Den nye regjeringens noget reduserte jernbaneplan. Jernbanekomiteens fordoblede ditto. I stortinget, hvor den av slemme tunger betegnes som polseplan og kompromisplan, vedtas den med overveiende flertall. Sorlandsbanen bel og uavkortet fremkaller almen glede og jakkeltog i Stavanger.

I september 1923 fremla ministeriet sin jernbaneplan. Den hadde skutt ut nogen av de tapbringende baner fra den forrige regjeringens. Derved fikk man den halve milliard nedsatt med 84 mill. kroner. Stavangerbanen stod fremdeles i spissen. Det var dog en dissens. Statsråd *Rye-Holmboe*, Tromsøvering som han var, kunde ikke binde sig til en plan som bandt landets jernbanebygg for et meget langt tidsrum, uten å medta de to nordligste fylker. Særlig burde den gjennom Troms foreslåtte bane fra Balsfjord til Sætermoen komme med i første byggeperiode.

Det var nu helt på det rene, at nogen særskilt plan for stambanene ikke var gjennomførbar i stortinget. Og da planene endelig kom op til behandling i stortingets forsterkede jernbanekomiteé i 1923, mente *Heggelund*, komitéens formann og ordfører for saken, med tilslutning av sorlandsrepresentantene og nordlandsrepresentantene i stortinget, at den eneste farbare vei for å få besluttet disse to baner i sin helhet var å ta med lokalbanene og knytte den betingelse til beslutningen om jern-



Hesten skal skos.

baneplanen, at ingen bane (lokalbane) skulde bygges, før det efter nye undersøkelser var helt klart, om bane eller bilrute i hvert enkelt tilfelle var det heldigste, idet han mente at dette praktisk talt vilde føre til samme mål som en særskilt plan for stambanene*).

Alt den 11. oktober kom den forsterkede jernbanekomit  med sin inn-



Gjedrem, vestre og  stre.

stilling, som den vel i det vesentlige hadde ferdig for der forelå noget fra regjeringen. Det var et veldig verk på 398 tospaltede sider med karter og grafiske tabeller. Komitéen fant det som departementet ikke formålstjenlig å foreslå nogen fullstendig landsplan. En sådan vilde neppe kunne realiseres på et kortere tidsrum enn 50—100 år. I løpet av så lang tid kunde de

forhold som her var de avgjørende bli helt forrykket, på grunn av utviklingen av nye samferdselsmidler eller annet som man nu ikke hadde utsyn over. Som regjeringen foreslog komitéen en ikke begrenset byggeplan.

Av de 27 projekter som forelå samlet komitéen sig om 10 stykker som skulde koste 490 mill. kroner. Altså omtrent når det samme som den siste venstre regjeringen hadde foreslått. Et mindretall vilde ha en elleve bane med. Men flertallet fant at «de forhold som her var avgjørende» gjorde at den ikke var påkrevet. Derimot hadde disse forhold krevet at banen i Troms fylke blev tatt med. Ellers hadde man ikke fått komitéen samlet, forl d det.

I spissen stod de to store stambanene. Sørlandsbanen fra Neslandsvatn til Grovane. Herfra skulde Setesdalsbanen folges til Krossen ved Kristiansand. Den skulde naturligvis på denne strekning ombygges til bredspor, treskinnet, for at trafikken fra dalen kunde føres ned til Kristiansand uten

*) Dette har også vist sig å slå til, idet ingen av de i planen av 1923 opførte lokalbaner er besluttet bygget, mens derimot flere av disse kommunikasjonssp rsm  allerede er besluttet l st ved hjelp av bilruter, og der arbeides i flere av de øvrige interesserte distrikter i samme retning. Og neppe nogen lokalbane blir bygget efter planen av 1923. Til tross for de til dels voldsomme angrep fra stortingets mindretall på den forsterkede jernbanekomit s enstemmige innstilling, har det altså vist sig at denne har vært til landets gavn.

At ikke representantene for de interesserte distrikter uten videre kunde oppgi sine distrikters kommunikasjonskrav er efter en riktig psykologisk vurdering aldeles klart, selv om de fleste av disse representanter visselig allerede da  nede utviklingen av bilene, som vilde føre til at de lokale kommunikasjonskrav sågar *bedre* vilde kunne l ses ved bilruter.

sporbrudd. Fra Krossen skulde banen gå efter den s.k. midtlinje, som førtes frem til Trondviken, hvor den kom inn på Flekkefjordsbanen. Herfra fulgtes denne ombygget bredsporet til Klungland. Så skulde stambanen fortsette efter innlandslinjen gjennom Bjerkreim og Gjestal, forbi Algård, til Ganddal stasjon på Jærbanen, som herfra skulde ombygges til bredt spor til Stavanger, treskinnet av hensyn til den smalspørte Jærbanen. Fra Bakke ved sørennen av Sirdalsvatn foresloes en 3,5 km. lang side-linje ned til Sirnes stasjon på Flekkefjordsbanen. Når denne herfra og til Flekkefjord ombyggedes til bredspor av klasse III, vil byen få en tilfretsstillende bredsporet forbindelse både østover og vestover. Stambanen bygges som første klasses normalspor med 35 kg.s skinner. Lengden fra Neslandsvatn til Stavanger blev 384,5 km. Kostendet gikk op til 152 mill. kroner. Sidelinjen til Flekkefjord var beregnet til 1,25 mill.



Obrestad, Jæren.

Komitéens medlem, *Job. Ludv. Mowinkel*, som hadde evnet å frigjøre sig fra snevre lokalkrav og så klart de store landshensyn, og som alt ved sin deltagelse i den forrige regjerings behandling av jernbanesaken hadde stillet sig tvilende overfor en så stor byggeplan som foreslått, hadde helst sett at man nu nøiet sig med å ta beslutning om Sørlandsbanen og Nordlandsbanen. Ved å la spørsmålet om de andre baneanlegg utstå, vilde man vinde fornøden tid til å få utarbeide en samlet kommunikasjonsplan for vårt land, omfattende ikke bare jernbaner, men også veier og andre samferdselsmidler.

Da saken den 12. november 1923 kom til behandling i stortinget, fant *Hambro*, stortingsmann fra Oslo, at planen var bygget på det samme prinsipp som de kjente hundekusker i Belgia bygger sin politikk på: De binder en polse på hundepisken og holder den foran nesen på hunden, som der-ved drives frem i glefsende iver for å få polsen i sig. Men slik polsepolitikk fant han mindre heldig her.

En annen slem bergensk tunge, *Ameln*, sa at jernbanekomitéens formann hadde gått rundt med en stor sekk og samlet lokale prosjekter, og da han hadde sekken så full at han hadde hundre stemmer i salen så reiste han hjem og skrev innstillingen.



Torveheia, sett fra Kollshammeren.

Torpe—Sjøabanen ikke var noget modent prosjekt. Forresten hadde hans oprindelige standpunkt i jernbanekomiteén vært at man skulde samle sig om Sørlandsbanen og Nordlandsbanen. Men han forlot det da komiteén gikk med på at automobilruter skulde undersøkes, før man gav sig i ferd med de øvrige anlegg.

Ja, sa *Ameln*, de herrer i jernbanekomiteén hadde reist så meget omkring i landet med automobiler, at de virkelig måtte takke for sig ved å si at disse hadde stor betydning for reiselivet.

Jernbanekomiteéns formann og ordfører *Heggelund* fant alt snakket om kompromis uvederheftig. Tvertimot! Han måtte rose sine kolleger i komiteén fordi de hadde tilsidesatt sine distriktsinteresser til fordel for stambanene. Forresten vilde han presisere at det her ikke gjaldt nogen bevilgningssak. Det stod jo i innstillingen at planen skulde komme til utførelse alt ettersom landets økonomiske evne tillot det. Det hadde i komiteén vært uttalt ønske om at man skulde samle sig om Sørlandsbanen og Nordlandsbanen. Men det var ikke praktisk politikk. Et sådant forslag vilde nemlig ikke fått flertall i stortinget.

Et par gode menn fra jernbanemette distrikter fremsatte utsettelsesforslag.

Det svartsyn som de tok ord for advarte arbeidsminister statsråd *Middelthon* mot. Han hadde dog helst sett at jernbanekomiteén hadde tatt med nogen ferre prosjekter. Hva spesielt Sørlandsbanen vedrørte oplyste han at en mektig amerikansk bankgruppe hadde tilbudt sig å finansiere den med et lån til almindelig bankrente og med garanti i norske statsobligasjoner. Han håbet dog i det lengste at man kunde klare sig uten noget sådant lån.

Forresten blev det en så langtekkelig debatt som aldri før i Norges storting. Og det vil si ikke så lite. Bare om saken i dens almindelighet holdtes 100 taler omtrent. Og alle for fullt hus. I syv dager, femti timer.

Det kan bemerkes at bergensernes spesielle krav, Torpe—Sjøabanen, ikke var kommet med i sekken. Denne banes egentlige far, *J. E. Mowinkel*, også stortingsmann fra Bergen, vilde av den grunn stemme mot enhver ny bane. Likeså hans kollega *Petersen*.

Navnefetter *Job. Ludv. Mowinkel* mente, skjønt han også var fra Bergen, at

Endelig kunde man gå til votering over utsettelsesforslaget. Det falt med 118 mot 25 stemmer. Dernest stemtes over et forslag av en Vestfoldrepresentant om at planene bare skulde omfatte Sørlandsbanen til Kristiansand og Nordlandsbanen til Bodø. Det falt også mot de 25. Disse var jernbanemettede Østlandsrepresentanter,



Håfreist.

de som misnøide fra Bergen og omegn, to trøndere og en fra Harstad. *Blakstad* og *Ameln* erklærte nu at de vilde stemme for rubb og stubb.

Det vilde derimot ikke *Amelns* benkekollega *J. E. Mowinckel*. Han var blandt de tre som stemte mot Sørlandsbanen. Som ventelig var. Stavanger og Rogaland trengte jo efter hans mening ingen bane. De hadde jo Bergensbanen. De to andre som stemte imot den var en fra Østfold og en fra Vestfold.

Efterat det hadde vist sig at det var et så overveiende flertall for planen skulde en ha ventet at det ikke vilde bli nogen videre debatt om de enkelte anlegg. Det vilde dog ha vært en overilet slutning, skrev *L(ars) O(ftedal)* til «Stavanger Aftenblad». For det første var det uomgjengelig nødvendig at det finansielle svartsyn blev stillet i det rette lys. Dette svartsyn blev ikke bare forkynt såre flittig av opposisjonens talere i stortinget, det blev også hver dag preket rent professionelt i den samlede borgerlige Oslo-presse, alene med «17de Mai» som hederlig undtagelse. Det lyktes heldigvis fullt ut å dokumentere at valutafrykten — forsåvidt jernbaneplanen vedrørte — bundet i skremslen og agitasjonen, ikke i de foreliggende finansielle fakta. Man hadde håbet på 100 stemmer for planen. Det blev 118. Det viste sig at debatten skaffet innstillingen øket terreng. Et så sterkt flertall har ingen jernbaneplan nogensinde hatt i stortinget. Voteringen viste endvidere at det er de to stambaner som trakk lesset for lokalbanene. Stambanene vil altså bli bygget i ly av landets samlede opinion. Og av de to har igjen Sørlandsbanen et kraftig forsprang i at det er en overskuddsbane, skikket ikke bare til å styrke landsdelenes og landets økonomi, men også positivt statsbanenes eget regnskap. Dette veldige tyngdemoment i Sørlandsbanens favør vil ingen administrasjon og intet storting komme forbi.

Da underretningen om stortingets beslutning kom til Stavanger, blev det stor og almen glede blandt pressefolk og alle andre dødelige, store som

små, unge som gamle. Ordfører og borgermester sendte straks stortinget et telegram med takk for at det vilde føre Sørlandsbanen frem til Stavanger.

Det synes som de herrer hadde glemt at Stortinget alt i 1908 hadde besluttet Stavangerbanen, takket være sakens ordfører i stortingets jernbanekomite den gang, hr. *Bergesen*. Nu ja! En god ting kan ikke gjøres for ofte. Det mente vel også hr. *Bergesen* selv, da han på vegne av Vest-Agder og Rogalands jernbanekomite sendte stortinget en ærbødig takk for beslutningen om banen.

Bergesen hadde jo vært en utrettelig forkjemper for den. Han fikk derfor også lykkønskninger mangesetts fra. Dog formodentlig ikke fra Bergen eller fra hr. August Butenschön i Oslo. Stavangerfolket hyldet ham med et stort fakkeltog. Der talte først byens ordfører til ham på vegne av den ungdom som hadde fått toget i stand. Så talte jernbanens distriktssjef. Stortingets beslutning gav en lysning som av nytente faklers glans i det mørke som i det siste hadde hvilet over landet, en lysning som gav fornyet livsmot og øket kraft til arbeidet for fedrelandet og dets utvikling. Når de nu gikk i festtog med løftede fakler, var det for å hylde ham der alltid hadde gått i spissen med løftet fakkel som hadde kastet lys vide over land, så alt folket hadde fått øie for hvad Sørlandet var, hvad det burde være og nu også skulde bli.

Bergesen svarte at det jo var et stykke vei innen det første Sørlandstog bruste inn på Stavanger stasjon. Når det skjer et der sveiset et belte av skinnende stål fra høit der i nord til Hafrsfjord, et styrkebelte som vilde gjøre det tryggere å bo i dette landet med lettere kår for slekt efter slekt.

KAPITEL 23.

Ålgårdbanen som begynnelse til Stavangerbanen vesterfra.

I 1870 kjøpte *Ole Nilsen* en av fossene ved Ålgård, der hvor Figgjoelven går ut av Edlandsvatnet i Gjestal, omkr. 14 km. sydøst for Sandnes. Her anla han et lite bondespinneri med 6 mann som fabrikerte «Jædervadmel» eller «Målstrevstøier» som enkelte moret sig med å kalle det. Men det vokset man sig snart ut av. Alt i 1874 gikk man til den første utvidelse med en ny fabrikkbygning og en arbeiderbolig. Og i 1914 var der ved Ålgård, hvor alt det som het bebyggelse for fire og firti år siden var to kvernhus, vokset frem en arbeiderby med omkr. 1000 innbyggere. Og ved en foss i Figgjo omkr. 4 km. nedenfor var nu blitt bygget Figgen Trikotasjefabrikk. Ålgård ullvarefabrikker som begynte med 6 mann beskjeftiget da omkr. 500.

Forbindelsen med Sandnes og Jærbanen var forholdsvís meget tilfredsstillende. Der var en god, moderne landevei dit ned, på hvilken varetransport med automobil var upåklagelig. Man hadde dog i mange år vært på det rene med at bare en jernbane til Algård vilde kunne tilfredsstille det behov som såvel ullvarefabrikken som de tilgrensende bygder hadde til en billigere og bekvemmere forbindelse med byene Sandnes og Stavanger. Alt i 1894 hadde de interesserte nedsatt en komité som skulde virke for at det blev lagt en sidelinje fra Jærbanen til Algård. Komitéen lot så foreta en undersøkelse av en linje derop fra Obrestad i Klepp, like sør for Jærbanens bro over Figgjo og langs denne elven. Denne sidelinjen skulde



Utsyn fra «Åsanes» ved Versland med Tengesdal i bakgrunnen.

bygges som en småbane med samme smalspor som Jærbanen og med så lett en skinnevekt som 15 kg. pr. m. Den vilde bli 105 km. lang og koste noget over 330 000 kroner. Februar 1895 bevilget så Gjestal herred 30 000 kroner som bidrag til anlegget på betingelse av at staten overtok banens drift, et bidrag som et par måneder efter økedes til 60 000 kroner. Dette vidnet jo tydelig om at det ikke bare var Algård for hvem en sådan sidelinje vilde være av betydning.

De interesserte søkte så om at det måtte bli fremsatt kongl. prop. om en tertærbane efter den utstukne linje, under forutsetning av at banen skulde bli et ledd av Norges statsbaner. Men jernbanestyrelsen og departementet fant at banen burde bygges og drives som en privatbane. Og dermed blev den skrinlagt inntil videre.

«Dette «inntil videre» skulde bli nokså langt. Det var først i 1910 at det blev blåst nytt liv i den. De som gjorde det var herredsstyrene i Gjestal, Bjerkreim, Time, Høiland og Klepp samt bystyret i Sandnes. De nedsatte en komité med tre representanter fra hver av kommunene. Denne komité supplerte sig selv med fylkesmannen i Rogaland, *Thorvald Larsen*, og to gode menn fra Stavanger, nemlig jernbanens driftsbestyrer og formannen i Rogalands kommunikasjonskomité. Formannen i denne Algårdsbanekomitéen blev ordføreren i Gjestal, kontorsjef ved Algårdsfabrikkene, *Sven Nilsen*. Og i ham fikk man den rette mannen bak kanonen, som det

het i Stavanger-avisene da banen var ferdig. Han hverken tenkte eller talte om annet, heter det også. Ingen som kom under hans påvirkning var i tvil om hvilket baneanlegg var det viktigste i landet. Ja, det var i grunnen bare et baneprosjekt som var pengene verd. Det var Ålgårdsbanen.

Da Sven Nilsen i 1916 flyttet fra distriktet til Oslo, blev fylkesmann Larsen komitéens formann.

Efter i et års tid å ha optatt en trafikkoptelling, som gav gode resultater, søkte komitéen staten om å få undersøkt en linje fra Ganddal stasjon, da Høiland, og en fra Sandnes til Ålgård. Sådanne undersøkelser blev også foretatt. Det viste sig at Ganddallinjen var den beste. Den blev også anbefalt av Jærbanens driftsbestyrer. Og innen komitéen var det bare et lite mindretall som holdt på Sandnes-linjen. Det var dem fra Sandnes selvfølgelig.

Efter at de interesserte kommuner og Ålgård ullvarefabrikker hadde bevilget et distriktsbidrag av 25 pct., søkte komitéen regjeringen om bevilgning til banens anlegg. Den fremholdt at trafikken på hovedveien fra Sandnes til Ålgård hadde utviklet sig slik at veien, selv med uforholdsmessige omkostninger, ikke kunde vedlikeholdes på forsvarlig måte, med mindre hovedtyngden av den trafikk som pågikk blev overført til en jernbane. Et bilde av trafikkstigningen gav personbefordringen med Ålgårdfabrikkens godsautomobiler. Disse åpne og for persontrafikken høist ubekvemme biler, hvor passasjerene måtte sitte på lasset, befordret med en tre ganger daglig rute mellom Sandnes og Ålgård i årene 1910—13 henvend



Vinjegårdene.

15 000, 19 000, 23 000 og 24 000 personer hjemmehørende i fabrikkstrøkene ved Ålgård og Figgen. Banen vilde imidlertid også opta all trafikk fra den til Gjestal grensende del av Bjerkreim, hele Gjestal herred, de til Gjestal støtende deler av Time, litt av Klepp og den til Figgjo-vassdraget grensende del av Høiland. De godsmengder som Ålgårds ullvarefabrikker vilde tilføre banen var i stadig stigende. De industrielle muligheter som knyttet sig til Figgjoelven var dog bare tildels utnyttet. Men skulde en sådan utnyttelse komme i gang innen selve distriktet, krevte den et mere effektivt transportmiddel enn landeveien. Også jordbruket trengte bedre samferd-

selsmidler. Fedriften var likeledes av stor betydning. Den var hittil blitt hemmet ved avsides beliggenhet og kostbar transport. Til slutt fremholdt komitéen, at staten hadde betydelige plantefelter innen banens trafikk-område. Den vilde derfor også bli av betydning for skogbrukets utvikling.

I slutten av juni 1914 sendte fylkesmannen komitéens søknad til departementet. Men kort efter kom verdenskrigen, og den syntes til å begynne med å sette en ordentlig stopper for saken. I brev september 1914 kunde dog distriktssjefen skrive til hovedstyret for statsbanene at anlegget av Ålgårdsbanen vilde være fortrinlig skikket til å avhjelpe den arbeidsnød som det begynte å bli. Han gikk forresten ut fra at banen blev bygget bare med overbygningen som smalsporet, forresten som normalsporet. Ti det var vel største sannsynlighet for at Sørlandsbanen kom til å gå igjennem Bjerkreim og Gjestal om Ålgård. Ålgårdsbanen vilde altså bli det samme som en begynnelse av Stavangerbanen vesterfra. Distriktssjefen bad om fornøden hjelp til utførelse av forarbeider.

Året efter fant også den lokale jernbanekomite grunn til å be om det samme. Nu stilte hovedstyret sig velvillig, departementet også. Men det mente at det på det daværende tidspunkt vanskelig kunde bli tale om en Ålgårdsbane med mindre den blev bygget på enkleste og billigste måte. Det blev derfor foretatt undersøkelser for en smalsporet bane av klasse III, med en minste kurvradius av 125 meter, en største stigning av 1 på 50, samt en skinnevekt av 15 kg. Den vilde koste 478 500 kroner eller, da banen vilde bli omkr. 12,5 km. lang, 38 000 kr. pr. km. Hovedstyret mente at en sådan tertiærbane fullt ut vilde svare til det formål som man hadde hatt for øie, og til de berettigede krav som her kunde stilles.

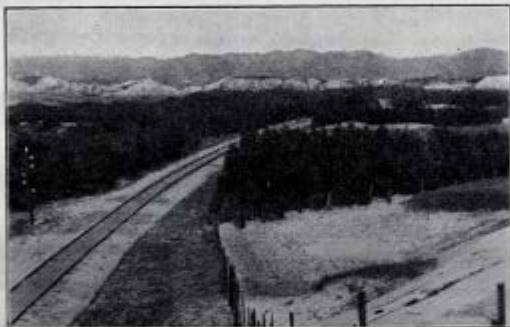
Og dager gikk og år svant hen, og saken hvilte og godgjorde sig i departementet. Så optok distriktssjefen, med tilslutning av den lokale jernbanekomite, anlegget på sitt forslag til ekstraordinært budgett for Jærbanen 1919—20. Han trodde det var fullt berettiget å bygge denne bane for Jærbanens regning. Den var av største betydning for distriktets utvikling. Særlig vilde den være et betydningsfullt ledd i arbeidet for å ophjelpe jord-



Maudal.

produksjonen her i landet. Og anlegget var særskilt til å avhjelpe den store arbeidsnød. Da arbeidsprisene var steget, vilde anlegget komme op i et kostende av omkr. 900 000 kroner. Herav kunde 25 pct. regnes som distriktsbidrag. Det blev da 625 000 kroner som distriktssjefen foreslog anskaffet som lån for Jærbanens regning.

Hovedstyret sluttet sig hertil. Men departementet vilde ikke gå med på det. Før hadde det jo ment at en Algårdsbane burde bygges på enkleste og billigste måte. Nu var det kommet på andre tanker. Ja, enkel og billig



Skogplantning ved Ognå.

burde den naturligvis bygges, men dog samstundes slik at man undgikk å foreta vesentlige ombygninger om Sørlandsbanen skulde komme til å gå denne veien.

Nu ja, det beste er godt nok, mente Algårdsbanekomiteén, som straks sendte en fornyet søknad til departementet om bygg av banen. Ved oversendelsen av denne antydet fylkesmannen i Rogaland, at de interesserte

distrikter, foruten det bevilgede distriktsbidrag, også kunde tilveiebringe et tilsvarende lån mot billig rente. For staten vilde det da bare bli spørsmål om å skaffe 50 pct. av anleggets kostende. En sådan venlig fremstrakt hånd blev med glede mottatt av alle høiere vedkommende.

Høsten 1920 fikk distriktssjefen nødvendig hjelp til utstikning av linjen, og i april 1921 avgav han endelig plan med overslag. Banen blev nu som beste bredsporet bane, men med smalsporet overbygning, beregnet til å koste 2 820 000 kroner.

Den 5. august 1921 fremsattes så kgl. prop. om bygg av en sidelinje fra Ganddal til Algård. Den blev enstemmig vedtatt av stortinget.

Den 21. desember blev det første spadestikket på banen tatt. Og så gikk det jevnt og sikkert fremover i tre år.

Banen går ut fra Ganddal stasjon og ned mot Figgjoelven i 3,5 km. lengde, hvorefter den går over elven, hvis venstre bredd den så følger helt op til Algård. Den er bygget efter normalene for første klasses bredspor, som det ledd i stambanen den skal bli. På hele banen er der bare en fjellskjæring. Planeringen har så godt som utelukkende vært i jord, på enkelte steder med nokså store skjæringar. Man har tildels hatt å bakse med store grus-

og leirmasser med ikke så lite kampestein. Overbygningen er inntil videre smalspor som på Jærbanen. På denne utbyttet man 20,5 kg.s skinner med 25 kg.s, og de utbyttede la man på Ålgårdsbanen.

Arbeidet blev drevet som nødsarbeide med avdelingsingeniør *Olaf Bakke* som bygningsleder under distriktssjefen. De fleste arbeidere var fra Stavanger og var familieforsorgere. Bygden som banen går igjennem kunde ikke skaffe dem husrum. Der måtte således enten bygges arbeiderbarakker, eller folkene måtte komme hjem hver kveld. Man bestemte sig for det siste som det heldigste for anlegget, og det fordelaktigste for arbeiderne. Omkr. 120 mann blev hver morgen og kveld kjørt til og fra arbeidsstedene, dels på jernbane, dels på bil. Denne transport gikk hele tiden utmerket og til gjensidig tilfretshet. Flere steder langs linjen blev der bygget enkle spisebarakker.

Arbeidsstyrken var temmelig jevn, omkr. 200 mann.

Gjennomsnittlig tjente arbeiderne på akkord kr. 1,30 og på daglønn kr. 1,18 pr. time. — På overslaget spartes der en del. Den 11,7 km. lange bane kom på omkr. 236 000 kroner pr. km.

Søndag 14. desember 1924 kjørtes det første persontog over linjen. Det var et tog med arbeiderne til fest i flagsmykket turnhall på Ålgård. En gjild fest blev det. Ikke bare kaffe og smørbrød eller wienerbrød som ellers almindelig ved deslike fester. Efter steken og under desserten talte distriktssjefen for arbeiderne. Anlegget var utført som nødsarbeide med tildels helt uøvede folk. Det var nok av uværshugler ute og spådde ille. Men arbeiderne hadde gjort disse spådommer til skamme. Den 21. desember 1921 blev det første spadestikk tatt, og nøiaktig tre år efter kunde banen settes i drift. Han håbet inderlig at denne parsell av Sorlandsbanen vesterfra snart vilde bli fortsatt. Han sluttet med å takke alle som hadde bidratt til arbeidets raske og solide utførelse.

Dagen efter stod det med feite typer over festberetningen i avisen, at det var en stemningsfull fest i vårværets, veltalenhetens og de store voners tegn.

Søndagen efter dampet det festlige åpningstog med «autoriteter» og fremtredende dødelige forresten fra Stavanger til Ålgård. Her foretok



Parti ved Klepp.

statsråd *Oftedal* på regjeringens vegne den høitidelige åpning. Under festmiddagen efterpå sa han, at da han kom til *Ålgård*, hadde han inntrykk av at der stod et lokomotiv og prustet ferdig til å fare videre.

Og efter den egentlige festtale, som holdtes av fylkesmannen, sang man til tonene av «Hvor herlig er mitt fødeland»:

«Hver gang av stål og jern en vei
en ny provins til landet binner,
der stiger sol bak ås og tinder
og spreder gull langs øde hei;
da løses kraft som lengst lå bunden,
kong Haralds ånd er over stunden,
og op mot solblå himmel går
den lerkesang som lover vår.

Et gyllent løfte er der lagt
i den som her går op mot høiden,
ei *Ålgård* blott og *Gjestalbøiden*
mot fremtids vekst med større makt
den nye banen frem vil føre,
nei snart skal videre I kjøre,
er *Sørlandsbanen* først istand
går sol om hele Norges land.»

KAPITEL 24.

*Ordning av distriktsbidragene i Rogaland og Vest-Agder.
Oslo og Drammen trer stottende til.*

Ennu mens man i *Stavanger* jublet over at dens bane endelig var fastslått, sa konsul *Bergesen* på forespørsel fra avisene, at folk flest var av den mening at *Stavangerbanen* nu var bragt i havn. Det var nok på en måte så. Men i virkeligheten begynte først nu arbeidet for banen for fullt alvor. Nu måtte man arbeide for at den blev bygget fortest mulig, så man kunde gå igang med opdyrkningen av den jord som lå og ventet, og med utnyttelse av *Sørlandets* store muligheter i det hele. Derfor måtte det ikke hviles før skinnene var ført frem til *Ryfylkefjordene*.

Å nei! Man er nok bare såvidt kommet inn i havneløpet. Og det var et havneløp langt uten like. Dager vilde nok gå og år svinne før man nådde enden av det. Og så var det slikt et urent havneløp. Det var fullt av stygge

banker og undervannsskjær. Dem gjaldt det med kløkt å manøvrere pent forbi. Det skal sies til ros og ære for den Vest-Agderske og Rogalandske jernbanekomiteé og dens formann at den kunst forstod de.

Først gjaldt det da å få ordnet distriktsbidragene, som av stortinget var fastsatt til 15 pct. Efter overslaget for banen utgjorde det 11 275 000 kroner. Hvad Rogaland vedrørte var utsiktene lyse. For Vest-Agder var de mørke nok.

I februar 1924 sendte fylkesmannen der en søknad til statsmyndighetene om at fylkets distriktsbidrag for strekningen fra Kristiansand til Trondviken måtte bli nedsatt til 10 pct. Selv om det fikk en god håndsrekning fra Rogaland, hvad det var utsikt til, mak-



Ålgård.

tet Vest-Agder ikke å utrede det av stortinget fastsatte distriktsbidrag. Med hensyn til dette var også fylket særs ugunstig stillet. Banen førte gjennom et kostbart terreng, tvers over dets syv dalfører med tunneler som tilsammen var 47,5 km. lange. Fylkesmannen pekte videre på at forholdene vilde bli meget vanskelige i en årrekke fremover, fordi underskuddene på fylkets elektrisitetsverk krevet en årlig bevilgning av 1,35 mill. kroner som måtte medtas i fylkesskatten. For byene Mandal og Kristiansand gjaldt det samme.

Regjeringen mente også at et bidrag av 15 pct. vilde falle trykkende, når man tok i betraktning den for fylkets befolkning mindre gunstige trasé som linjen som stambane hadde på den omhandlede strekning. Den fant at søknaden om nedsettelse til 10 pct. burde imøtekommes. Stortinget stillet sig også vedvillig. Enstemmig og uten debatt samtykket det i at spørsmålet om vedtagelse av distriktsbidrag for strekningen Kristiansand—Trondviken utstod inntil plan for den hele strekning forelå, mot at der straks for denne streknings vedkommende vedtokes et distriktsbidrag på 10 pct.

Den håndsrekning fra Rogaland som det hadde vært tale om blev også gitt. På et møte som jernbanekomiteéen for Vest-Agder og Rogaland holdt den 8. august 1924, blev det under forutsetning av distriktsbidragets nedsettelse for Vest-Agder foreslått, at Rogalands fylke og byer skulde overta 41 pct. av dette bidrag foruten bidraget for anlegget innen eget fylke.

Dette forslag, efter hvilket det falt 4,7 mill. kroner på byene og 3,4 mill. på fylket, blev også vedtatt av fylkesting og bystyret.

I Vest-Agder opstod der en del vanskeligheter. Fem herreder avsløt å yte nogetsomhelst bidrag til banen. Nogen av dem sa at de ikke hadde nogen interesse av en bane som blev lagt ut mot kysten. Ett sa at bygden



Vikeså, Bjerkreim.

hadde så mange bilruter at nogen jernbane hadde man ikke bruk for. I Farsund, som efter fordelingsforslaget i Vest-Agder skulde betale 0,9 pct. vedtok bystyret ikke å bevilge noget.

Saken blev jo til slutt bragt i havn. Men imens var alle distriktsbidragene for strekningen østenfor Kristiansand i full orden. Man mente da her at nu kunde arbeidet settes i gang.

Det samme mente også stortingets jernbanekomiteé. Å nei, mine venner, sa arbeidsministeren, statsråd *Middelthon*, det går ikke. Hele distriktsbidraget, både i øst og vest, fra Neslandsvatn til Flekkefjord, må være ordnet innen noget arbeide i det hele kan igangsettes. Heri var den forrige arbeidsminister i venstres regjering, hr. *Mjelde*, stortingsmann fra Hordaland, helt enig. Formannen i stortingets jernbanekomiteé, *Heggelund*, kunde nok også være det, på en måte. Men komitéen var av den opfatning, at når en bane gikk igjennem flere fylker og kunde få et foreløbig avslutningspunkt, Kristiansand, så fikk den føres dit enten bidraget for den øvrige del av banen var ordnet eller ikke.

I stortinget sluttet sørlendingene sig til komitéen. Kristiansand stod i denne henseende i en særstilling, mente de. Og de sa at fortsettelse til Stavanger var av forholdsvis ny dato. En av disse herrer sa sågar — han var fra Grimstad — at med Sørlandsbanen hadde han i mange år bare tenkt på en bane til Kristiansand.

Mon de ikke visste bedre disse folkets kårne. Det burde de i all fall ha gjort. Nu ja, de vant jo heller ikke frem i sine smukke bestrebelser.

Efter initiativ av formannen i den Vest-Agderske og Rogalandske jernbanekomiteé, han hadde foretatt forberedende terregundersøkelser, besluttet komitéen, efter nogen motstand fra Vest-Agder, på et møte den 8. august 1924 å søke Oslo om å overta en del av bidraget for strekningen

vestenfor Kristiansand. Et sådant skulde i tilfelle godskrives begge fylkers distriktsbidrag. Søknaden blev sendt i januar 1925.

I søknaden het det videre at man hadde det sikre håb, at hovedstaden, som hadde gitt 2 mill. kroner til Bergensbanen også vilde finde det riktig og regningssvarende å bidra til Sørlandsbanen, som vilde koste det tredobbelte, og hvis betydning for hovedstadens næringsliv neppe kunde overvurderes. Med Stavangerbanen vilde Oslo knytte til sig en befolkning på 324 000 mennesker.

Flertallet i Oslo handelskammer vilde at byen skulde gi et bidrag på 5 mill. kroner. Men borgermesteren vilde bare gi 2. Formannskapet innstillet på 3, som også blev bevilget av bystyret den 16. juli 1925. De blev gitt som bidrag til anlegget av banen gjennom Vest-Agder.

Drammen bevilget snart efter 100 000 kroner å anvendes på samme måten.

Ved utgangen av 1925 var nu alle Sørlandsbanens distriktsbidrag i orden. De utgjorde for Rogaland og Vest-Agder 35 912 og 28 823 kroner pr. km. Det var bidrag langt, langt større enn de distrikter østerpå, hvis jernbanehunger for lengst var stillet, hadde gitt. Akershus hadde gitt 11 272, Vestfold 9799 og Østfold bare 6045 kroner pr. km.

Oslobidraget lot ikke Aust-Agdringene sove i ro. Det var jo gitt til Vest-Agder for strekningen vestenfor Kristiansand. Men det var der da liten mening i. Aust-Agder burde ha en god brorpart av det. Hvad det gjaldt var jo å komme fortest mulig frem til de naturlige, om enn kanskje foreløbige avslutningspunkter i Arendal og Kristiansand. De gjorde i anledningen en henvendelse til Oslo. Og hovedstadens finansråd, som oprindelig hadde innstillet på at de 3 mill. skulde gå til Vest-Agder, endret sin opfatning slik at Aust-Agder også skulde få bli med. Og Oslo formannskap sluttet sig her til med 12 mot 9 st. Mindretallet vilde dog at man skulde gi Aust-Agder en håndsrekning på 75 000 kroner.

Vest-Agder og Rogalands jernbanekomité blev så straks sammenkalt til møte den 3. november. Her vedtok man å rette en dyptfølt takk til Oslo bystyre for det verdifulle bidrag av 3 mill. kroner. Efter hvad man hadde



Vikeså, Bjerkreim.



Tørrisamlng på revet, Jæren.

mulig henstille til hovedstadens bystyre, at bidraget til dette fylke i tilfelle ikke måtte komme til fradrag i de førnevnte 3 mill. I så fall måtte det befryktes at der vilde opstå nye vanskeligheter.

Den 3. desember 1925 besluttet Oslo bystyre at de før bevilgede 3 mill. skulde stå som besluttet og til Aust-Agder blev der gitt en tilleggsbevilgning på 500 000 kroner.

Ordfører og borgermester i Stavanger samt Vest-Agders og Rogalands jernbanekomite takket så pent og sa at denne hovedstadens anerkjendelse av Sørlandsbanens nasjonaløkonomiske betydning ikke kunde verdsettes høit nok.

KAPITEL 25.

For å få arbeidet på den vestlige strekning i gang går de interesserte kommuner til forskudtering av distriktsbidragene.

Nu gjaldt det å få anleggsarbeidet i gang. For strekningen østenfor Kristiansand gikk det som smurt. Der bevilget stortinget år efter år så godt det evnet. Til strekningen vestenfor blev det ikke gitt noget.

På et møte i jernbanekomiteén i Flekkefjord den 12. mars 1927 sluttet man sig enstemmig til sådant forslag fra formannen: «For det av stortinget besluttede jernbaneanlegg Kristiansand—Stavanger er distriktsbidragene vedtatt, og nærværende komité beklager derfor at der ennu intet er opført på statens budgett til påbegynnelse av dette anlegg. Under forutsetning av at staten bevilger tilsvarende beløp henstiller komitéén til Vest-Agder og Rogaland fylker å ta under overveielse å stille distriktsbidragene til disposisjon over en periode av 6 år. Komitéén anmoder formannen om å inngå til Oslo og Drammen bystyrer med andragende om at disse byer likeledes

stiller det bevilgede beløp til disposisjon. Man går ut fra at samtlige kommuner får adgang til å anbringe sine ledige arbeidere ved anlegget i forhold til det ytte beløp.»

Det var meningen at der for det forskuderte beløp skulde settes i gang arbeide på de nærmest Kristiansand liggende 53 km. til Konsmo i nærheten av Øydnesvatn.

Når denne strekning så var ferdig skulde man, mens der arbeidedes videre på stykket til Flekkefjord, etablere en bilrute. Landeveien fra Konsmo, 69 km. lang, er mestendels første klasses — den Sørlandske hovedvei — men den har et par heioverganger med til dels gammel bakket vei som i tilfelle måtte utbedres.

Østfra, især i Arendal, mislikte man i hoi grad det arbeide som var optatt for ved forskudtering å få arbeide i gang vestenfor Kristiansand. Arbeidsutvalget i felleskomitéen for banens østlige del, vedtok på et møte i nevnte by den 22. november 1927 en henstilling til statsmaktene om å fraråde at der blev igangsatt noget arbeide vestenfor Kristiansand før anlegget dit nærmet sig sin fullendelse. Samstundes sendte Arendal sin ordfører, borgermester og formann i byens jernbanekomité inn til Oslo, for hos arbeidsminister, generaldirektør for statsbanene samt ordfører og borgermester å legge storstein i veien for forskudteringsplanen. Arendal, sa de, arbeidet for at det snarest skulde bli stillet mest mulig med midler til rådighet for bygg av Sørlandsbanen dit. Var man først der kunde man saktens tenke på å gå videre. Hvis der nu blev igangsatt arbeide vestenfor Kristiansand, vilde det være i strid med hele Sørlandets interesser, undtagen Stavangers foreløbige særinteresse for eget opland. For Oslo og Drammen kunde det ikke være rimelig å bevilge bidrag til utvidelse av Stavangers lokalbanenett, istedetfor til utvidelse av stambanen lenger og lenger ut over Sørlandet, i all fall til Arendal.

Ja sålunde talte de gode og velvise menn fra den by Arendal. Det var klart at formannen i den Vest-Agderske og Rogalandske jernbanekomité fant deres optreden egnet til å vekke pinlig oppmerksomhet. I «Mgbl.» 16. november sa han at det jo var naturlig at man i Arendal gjerne vilde få banen dit snarest mulig. Men det var så langt fra at dette vilde hemmes



Hafsfjord.

ved det foreslåtte arbeide fra Kristiansand og vestover, at det tvertimot vilde fremskynde arbeidet fra Kragerø og nedover Sørlandet. Og når det fra Arendal blev sagt at forskudteringsforslaget bare var et forsøk på å utvide Stavangers opland så var det det rene sludder. Forresten falt ingen nasjonale hensyn sammen med et lokalt ønske om å bevare Arendal som banens sydligste endepunkt så lenge som mulig. Når Oslo hadde bevilget 3 mill. til bygg av banen gjennom Vest-Agder og 500 000 kroner til bygget gjennom Aust-Agder, var det hovedsakelig for å komme frem til Rogaland,



Flekkofjordsbanen ved Flikeid.

landets spiskammer. Det samme gjaldt Drammens bevilgning.

Sannhetsorder ofte bitre å høre. Man måtte ikke la sig hypnotisere av Bergesen, sa Arendals borgermester i «Morgenbladet». Dersom Oslo gav en forskudtering av sitt bidrag til et enkelt arbeide vestenfor Kristiansand, vilde den ikke få nogen glede av sine 3 millioner på de første ti år.

Den glede vilde hovedstaden først få når banen kom til Arendal.

Dagen efter at den velvise borgermester fra denne by hadde vært ute i «Morgenbladet» kom sammesteds en overrettssakfører *Sundt* og blandet sig op i saken. Han mente at kravet måtte være å få banen fortest mulig ferdig, ikke til Arendal, men til hvad han kalte Sørlandets bankende hjerte, Kristiansand. Om et sådant krav burde alle samles. Hr. Sundt kom så med en del svevende uttalelser som tydet på at banen burde stoppe der. Det vilde ikke være tvilsomt, sa han, at jernbanen til Kristiansand hadde overordentlig stor betydning og interesse som selvstendig bane. Hr. Sundt understreket dette ord: selvstendig. Og Stavanger og omegn, sa han videre, som jo strengt tatt ikke hørte med til Sørlandet, hadde jo en utmerket jernbaneforbindelse med Østlandet for, nemlig Bergesen.

«Fedrelandsvennen» i Kristiansand lot en innsender, uten å ta noget redaksjonelt forbehold, fremholde at stambanen i det hele tatt ikke burde bygges lenger enn til «Fedrelandsvennens» residens. Vesterpå vilde det være bedre å ferdes med automobiler enn med jernbanetog.

Men når bilen vilde greie det så meget bedre vestenfor, hvorfor kunde de ikke gjøre det samme østenfor? Hvorfor da bygge nogen jernbane fra

Kragerø og sørover? Hvorfor ikke med konsul *Jobs. Sundfør* fra Haugesund oppgi hele Sørlandsbanen og få automobiler i stedet?

At så vilde være best blev også fremholdt offentlig i et foredrag av direktøren for en sementvarefabrikk østpå. Istedetfor jernbane vilde han bygge sementerte landeveier.

Imidlertid hadde arbeidet for forskudtering av distriktsbidraget båret gode frukter. I april 1928 var forslaget om dette vedtatt av 8 byer: Stavanger, Sandnes, Egersund, Flekkefjord, Mandal, Kristiansand og Oslo, samt av de to fylker Vest-Agder og Rogaland. Disse kommuner hadde da stillet til disposisjon 5,1 mill. kroner fordelt på 6 år til igangsettelse av baneanlegget vestenfor Kristiansand. Forutsetningen var at staten skulde delta med samme beløp, 850000 kroner om året.

Det var jo et enestående tilbud. Et sådant var aldri blitt gjort før. Og det vil vel heller aldri mere bli

gjort. Men nu skjøt en banke op i løpet, helt uventet. Regjeringen fant ikke å kunne motta tilbudet, og det ikke bare av økonomiske grunner. Nei, dens arbeidsminister, nu statsråd *Mjælde*, holdt i stortinget en ordentlig straffetale til dem som var kommet med det. Det vilde være umulig for en regjering å administrere, sa han, hvis der skulde slås inn på en slik vei at de velstående distrikter kunde kjøpe sig fordeler i stortinget på bekostning av de mindre velstilte. Det kunde være bra i første omgang. I annen omgang vilde det straffe sig, ikke mindst for de distrikter som det her gjaldt. Hr. statsråden sa sågar, at selv om kommunene, med Oslo i spissen, frafalt kravet om statsbevilgning, skulde der ikke igangsettes noget arbeide på Sørlandsbanens vestlige del.

Dette siste skulde nu senere vise sig ikke å være så alvorlig ment. Man bør aldri si aldri.

Ellers var det ganske merkelige ord som falt fra arbeidsministerens munn. Han talte om velstående distrikter som vilde kjøpe sig fordeler. Han glemte nok at banen fra Kristiansand og vestover vilde gå gjennom et distrikt som sandelig var alt annet enn velstående. Grannefylket hadde jo funnet det nødvendig å overta nær halvparten av distriktsbidraget. Og så



Torvmyr med trestubber.

glemte han også at man i tilfelle i en arbeidsløshetens tid kunde skaffe arbeide til flere hundre mann.

Lot de Sørlandsbanemenn på tinge var sig skremme av arbeidsministerens slag på skjold, så var det så langt fra tilfelle med dem som var ute i distriktene. Jernbanekomiteén for Vest-Agder og Rogaland på møte i Stavanger den 12. oktober 1928 anmodet efter forslag fra formannen straks de kommuner som hadde sluttet sig til forskudteringsplanen om å frafalle betingelsen om tilsvarende bevilgning av staten.

Da anmodningen kom til Oslo spurte vedkommende rådmann arbeidsdepartementet om hvordan det blev, hvis man frafalt betingelsen, om arbeide da kunde settes i gang. Departementet svarte at Oslo-bidraget i det hele ikke kunde disponeres uten godkjennelse av fylkene som det her gjaldt. Vest-Agder og Rogaland erklærte da at de ikke hadde noget å innvende. Hovedstyret for Norges statsbaner hadde uttalt at arbeide kunde drives for forskudtert beløp uten å foregripe noget.

Arbeidsministeren og med ham regjeringen stilte sig nu velvillig. Den foreslog at Oslo kommunes bidrag til Sørlandsbanen innen Vest-Agder anvendtes til arbeidsdrift på strekningen fra Krossen til Øydnesvatn for beskjeftigelse av arbeidsløse.

Stortinget bifalt med stort flertall forslaget. Det var bare nogen få som med en representant fra *Bergen som anfører* søkte å legge nogen stein i veien.

Efter dette vedtok Oslo bystyre å forskudtere som foreslått, uten betingelse om at staten skulde bevilge det tilsvarende. Det samme gjorde Stavanger og Sandnes samt Rogaland fylke. De bevilgede distriktsbidrag var: Oslo 3 000 000 kroner, Stavanger 826 000 kroner, Rogaland 548 500 kroner, Sandnes 59 979 kroner. Tilsammen 4 433 979 kroner.

KAPITEL 26.

Arbeidet fra Krossen til Konsmo ved Øydnesvatn. Trasten for linjen Krossen til Flekkefjord. Jærbanen ønskes ombygget til bredspor. Sørlandsbanen åpnes til Kragersø. Et nytt lite skridt frem på Stavangerbanen. Intet jammersminne mere.

Så var da forskudteringssaken bragt lykkelig i havn. Nu kunde arbeidet på den 53 km. lange strekning fra Krossen ved Kristiansand til Konsmo ved Øydnesvatn settes i gang.

Den 19. januar 1930 kom den første sending av Oslo-arbeidere dit. Og den 28. bilte den Vest-Agderske og Rogalandske jernbanekomiteé sammen med distriktets stortingsmenn, lokale myndigheter og jernbaneautoriteter ut til Greipstad. Det var i snesludd. Men himlen klarnet op til

forhåpningsfullt blått, da det første mineskudd smalt. Og efter det kom skuddene slag i slag. «Der kom banen et godt skridt nærmere oss», sa en fra Stavanger.

Fylkestinget i Vest-Agder mente at nu var det værste unnagjort. Derfor satte det bidraget til jernbanekomiteén, som fylket hadde sammen med Rogaland, ned til det halve, 1200 kroner om året. Ti nu var dens agitatoriske arbeide avsluttet, eller sterkt innskrenket. Men komiteén selv, på møte i Kristiansand den 29. januar 1930, mente noget andet. Det gjaldt fremdeles å stevne frem med full damp.

Å rydde vekk fjellet en her møtte var lett. Det var bare å bruke dynamitten. Men det kunde nok hende at der ennu møtte det hvor den ikke strakk til.

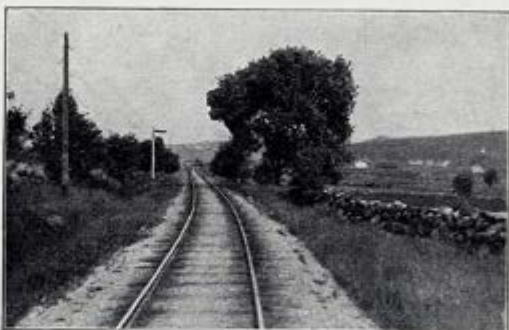
Dynamitt trengtes forresten i stor mengde. 700 tonn til de 400 000 tonn fjell som skulde av veien før banen kom frem til Konsmo. Og det var endda lite mot det som skulde til for å nå Flekkefjord.

Sørlandsbanen gjennom Vest-Agder til Trondviken på Flekkefjordsbanen krysser jo en rekke dalfører. Delvis går man over heiene mellom dem. De ligger forresten ikke så verst høit. Den høieste overgangen er 238 m. o. h. Dels slår man gjennom heiene med lengere tunneler. Da dalførene som regel har meget bratte fjellskråninger, blir linjen opover langs dem liggende i et kostbart terreng.

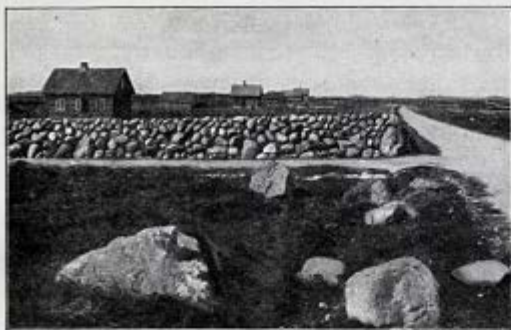
Det vanskeligste finnes på den 55 km. lange strekning fra Øydnesvatn til Trondviken. Her har man de to lengste tunneler, Hægebostadtunnelen og Kvinesheitunnelen, 8425 og 9065 m. lange. Dem får nu staten snarest mulig begynne på, er den klokke da.

På hele vestre delen gjennom Vest-Agder er der 72 tunneler med en samlet lengde av 44,6 km. Av dem er 5 stykker over 3 km. lange. 8 stykker er mere enn 1 km. Av mindre tunneler har man altså 64 med en samlet lengde av 10,2 km. En rekke av tunnelene, dog ikke de særlig lange, har man på strekningen fra Krossen til Konsmo.

Sørlandsbanen bygges som første klasses normalspor. Største stigning på vestre delen, med elektrisk drift for øie, vil bli 1 på 40 i rettlinje. Minste



Jærbanen ved Hinna.



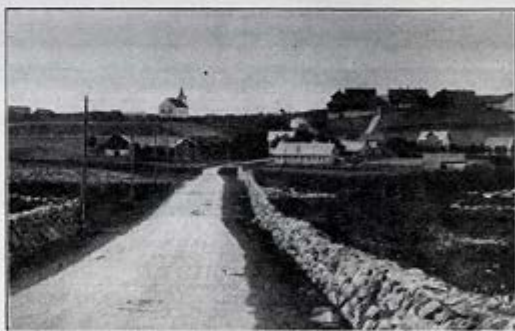
Jæren. Nybyggere.

på å nedsette distriktsbidraget for Vest-Agder til 10 pct., sa den at den gjorde det bl. a. fordi, at linjen mellem Krossen og Flekkefjord vilde få en for befolkningen kostbar trasé. Nu ja! Ved traséringen har det bestemte vært, at det her gjaldt en første klasses stambane. Og den er jo forsåvidt på en måte aldri så gunstig for befolkningen som en lokalbane. Men linjen mellem Krossen og Trondviken, kortest mulig som den er lagt, må sies å ha en *for trafikken* så gunstig beliggenhet som *ingen annen stambane i landet*. Man har heftet sig ved de lange tunnelene som går gjennom heiene og blir så kostbare å bygge. Ja, det vil de bli. Men for hver av de lange tunnelene vil en ny dal bli tilknyttet landets jernbanenett. De lange og gjennomgående gode veiene vil med nutids biltrafikk gjøre jernbanestasjonene i dalene til betydelige trafikksentra. *Linjen ber er ideell for bilferdsel.*

For byene vestenfor Trondviken er det jo besluttet av stortinget at man skal følge Flekkefjordsbanen til Klungland. Her skal man bøie inn i landet gjennom Bjerkreim og Gjestal over Algårdsbanen til Ganddal, og så med Jærbanen til Stavanger. Mot dette hadde, som vi vet, Egersund og enkelte Jærbygder protestert. Et nytt fremstøt fra den kant blev gjort i 1925. Formannskapet i Eiger-

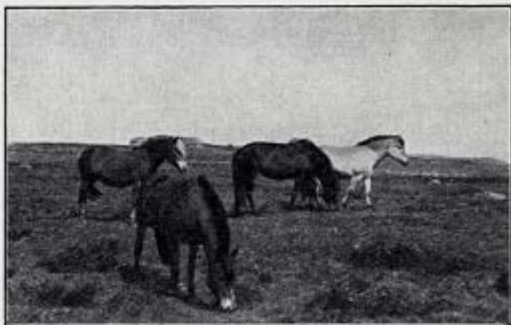
kurveradius er som regel 300 m., kun undtagelsesvis 250 m. Korteste rettlinjé mellem kurvene er 25 m.

Det siste, i 1928, fremlagte overslag for strekningen fra Krossen til Trondviken går op til 104,2 mill. kroner. Nytt overslag er nu under utarbeidelse. Det vil antagelig bli omkr. 88 mill. kroner. Da regjeringen i sin tid gikk med



Klepp, Jæren.

sund landsogn ba fylkestinget om at det måtte foranledige at driftsbanen fra Klungland til Ganddal måtte bli ombygget til bredspor, og at banen gjennom Bjerkreim først bygges når man engang fikk råd til det. En sådan ombygning vilde bli langt billigere enn nyanlegget. Jernbanekomiteén for Vest-Agder og Rogaland, som hadde



Jærhester.

fått saken til uttalelse, fant det utelukket at stortinget vilde omgjøre den vedtatte stambaneplan. Hertil sluttet fylkestinget sig. Det fant at søknaden ikke foranlediget nogen forføining fra dets side. Jernbanekomiteén fant dog senere på sitt møte i Flekkefjord den 12. mars 1927, at det burde foretas undersøkelser for ombygning av heromhandlede strekning og av hele Jærbanen til bredspor, av klasse 1, alternativt av klasse 3. Den ba både da og senere på et møte i november 1930 statsmyndighetene om med det første å foreta disse undersøkelser. Stortinget syntes som sin jernbanekomiteé at det ikke hadde nogen hast med dette. Saken skulde nok bli ordentlig undersøkt i tidens fylde engang.

Den 1. desember 1927 tok Stavangerbanen et lite forsiktig skridt fremover. Den dag blev den åpnet for trafikk til Kragerø, og det av kongen, ledsaget av kronprinsen, under store festligheter som vanlig ved deslike anledninger. I den beretning om anlegget som blev gitt oplystes det, at overslaget for banen fra Kongsberg til Kragerø oprindelig lød på 17 mill. kroner. Men den hadde nu kostet nær 73,5 mill. Denne kolossale overskridelse hadde naturligvis sin vesentlige grunn i den veldige prisstigning på materialer og arbeidslønn som krigen medførte.

Under festmiddagen etterpå bragte formannen i jernbanekomiteén for Vest-Agder og Rogaland lykønskninger fra disse fylker. Han uttalte håpet om banens videre bygning så fort det lot sig gjøre. Måtte det ikke vare alt for mange årene før kongen og kronprinsen kunde føre det festtog som åpnet banen gjennom Vest-Agder, frem over Jæren til Ryfylke. En skål for Sørlandsbanen åpnet av kong Haakon frem til Hafrsfjord!

Det var jo vakre ord, passende i en festens stund som denne.

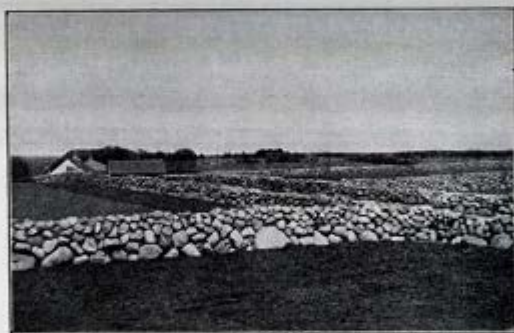
Men når, spør man kanskje, vil Sørlandsbanen bli det den skal være: en Stavangerbane? Til det må svares: ja det må guderne vite. Banen skrider ikke frem med syvmilsstovler. Kryper heller som sneglen sin besindige gang.

Men det er jo begynt å lysne. Nuvel, men engang vil det komme den dag da et festlig åpningstog fra Oslo glir inn på Stavanger stasjon, hilset av byens sangere med den samme sang som for snart to menneskealdre siden Egersunds sangforening hilste åpningstoget på Jærbanen:

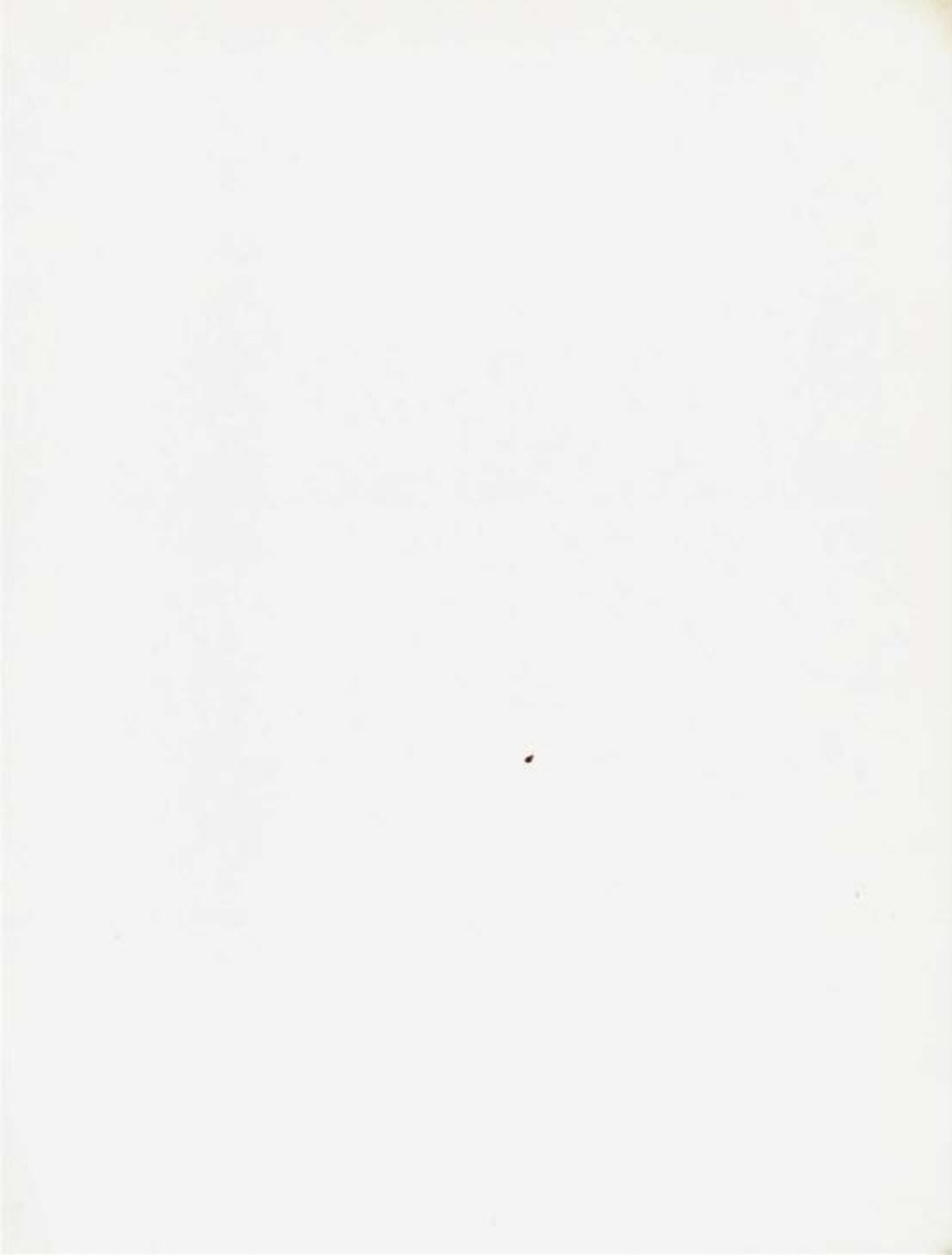
«Dei vil alltid klaga og kyta
at me ganga so seint og so smått,
men eg tenker dei tarv ikkje syta,
me ska koma, um ikkje so brått.»

Derfor, ingen sur kritikk lengere. Den gagnar ikke. De sure og pessimistene bygger intet, er det sagt. Jo! ett kan de bygge: et jammersminne som det jeg her i boken har avslørt.

Nu ikke noget jammersminne mere!
Det vi får håpe da.



Jæren. Steingjerder.





KONG MAGNUS LAGABØTER
Norges konge 1263—1280



HERTUG ERIK MAGNUSEN
Senere Norges konge 1280—1299



HERTUG HÅKON MAGNUSEN
Senere Norges konge 1299—1319

Skulpturer av klebersten i Stavanger domkirke.

SIGVAL. BERGESEN:
SØRLANDSBANENS FREMTID

Sørlandsbanens fremtid.

STILLINGEN NU I 1931 er den at Stortinget har besluttet Sørlandets stambane bygget bredsporet frem til Stavanger; d. v. s. til fjordene i Ryfylke. Distriktsbidragene er ordnet for det hele anlegg — gjennom Aust- og Vest-Agder så vel som for Rogaland.

Stambanen er ferdigbygget og i drift gjennom Telemark til Neslandsvann (Kragero), og er under bygning gjennom hele Aust-Agder og i Vest-Agder mellom Kristiansand—Øidnevann (Konsmo).

For den siste del, fra Krossen ved Kristiansand til Øidnevann, arbeides for de *forskuderte distriktsbidrag* med kr. 900 000,00 pr. år og 178 mann. Fra terminen 1933—1934 forutsettes, at vinterarbeider vil bli utført på denne strekning *også* for Statens ordinære anleggsbudgett. Vinterarbeidet på baneanlegget vil nemlig da være ferdig østenfor Kristiansand.

Det antas at stambanen kan åpnes videre fra Neslandsvann (Kragero) over Nelog (Arendal) til Grovane (Kristiansand) om ca. 4 år.

Fra Øidnevann (Konsmo) er der en avstand av ca. 50 kilometer til stambanen kommer i forbindelse med Stavanger—Flekkefjordsbanen ved Moi stasjon. På denne strekning, hvor der er mange og store tunneler, er ennå intet arbeide påbegynt, likesom det i det hele går meget langsomt med bygningen, da de årlige bevilgninger, på grunn av tidenes pinaktighet, er helt utilstrekkelig, så det vil ta altfor mange år før banen når frem til Rogaland og Stavanger. — Staten sprer sine bevilgninger til nybygninger og utbedringer på så altfor mange baner ad gangen.

Av Sørlandsbanens 580 km. blir 11,5 % tunneler. Av Bergensbanens 500 km. er 9 % tunneler og med 5,88 % sneoverbygninger, tilsammen 14,88 %. Da Sørlandsbanen ligger ca. 3000 fot lavere enn Bergensbanen, er det ikke forbunnen med de vanskeligheter å slå tunneler der, som i sin tid på høifjellet på Bergensbanen, likesom der heller ikke kreves de kostbare sneoverbygninger.

Når stambanen er åpnet til Grovane (Kristiansand), vil Sørlandsbanen opta post- og passagertrafikken mellom Oslo—Rogaland, Stavanger, Sandnes, Egersund og Vest-Agder med byer. Man vil da fra Ryfylke benytte banen Stavanger—Flekkefjord, og biler fra Flekkefjord til Gro-

vane (Kristiansand). Reisetiden fra Stavanger vil da bli om eftermiddagen med ankomst til Oslo neste morgen. Posten som nu via Bergen krever 2 netter og 1 dag, vil når banen til Grovane er åpnet, kun kreve 1 natt og ½ dag. Med tilsvarende ruteordning fra Oslo til Stavanger, vil det da bli likedan. Og passagerene taper ikke mer arbeidstid ved denne ruteordning frem og tilbake enn der nu medgår til reisen via Bergen bare i den ene retning. Og dessuten vil man ha formiddagen disponibel i Oslo eller i Stavanger.

Stambanen Oslo—Stavanger blir som nevnt 580 kilometer lang, og der vil således med en gjennomsnittsfart av 58 km. pr. time medgå 10 timer mellom Oslo—Stavanger. Med nattog vil der følgelig ingen arbeidstid gå tapt ved reisen mellom begge endestasjoner. Posten fra Østlandet vil kunne omdeles over hele Sørlandet og like til Stavanger den påfølgende morgen. Den samme tid vil medgå til befordring av ilgods og passagerer.

Banen vil som bekjent få sin største trafikk først når den når Rogaland og Ryfylke.

Hvilke store nasjonale og økonomiske interesser det her dreier sig om, derom kan man få nogen veiledning ved å se på *folkeantallet* og på verdien av *eksporten*.

De av Sørlandsbanen omfattede fire fylker, Telemark, Aust- og Vest-Agder og Rogaland har en samlet *befolkning* av 456 864. Herav i byene 157 427.

Ser man hen til *eksporten* til utlandet, viser det sig at Sørlandsbanens fylker har en eksport i 1929 av kr. 157 314 880,00, mens Bergensbanens fylker har en eksport av kr. 80 866 241,00.

Verdien av utførte norske varer utgjør *gjennomsnitlig* for 1925—29 fra:

Trondheim	36	millioner
Stavanger	56	—
Bergen	84	—

Legges hertil Stavangers store eksport av landmannsprodukter 18 255 000 kroner til *innlandet*, blir der *ingen* vesentlig forskjell på verdien av Bergens og Stavangers *samlede eksport*, mens Stavangers eksport er *dobbelt* så stor som Trondheims.

Offentlig statistikk over eksporten til *innlandet* has ikke; men fra Rogaland utgår der bl. a. 5 å 6 dampskibe utstyrt med kjølerum for landmannsprodukter i hurtigrute alene til Østlandet *hver uke*.

Herr Johan Askeland, sekretær for Rogalands Landbruksselskap, har nettop innhentet opgaver fra dampskibsselskapene, og i samråd med kyndige menn, og på basis av de hjelpemidler som has, mener han ikke å kunne

komme det nærmere enn til at den årlige eksport til innlandet av landmannsprodukter fra fylket utgjør omkring 28 500 tonns til en verdi av 18 255 000 kroner. Gjennomsnittsverdien av alle disse matvarer er altså kr. 640,00 pr. tonn, der krever daglig ilgodsbefordring og følgelig vil gi høieste fraktinntekter for banen. Bare av landbruksprodukter er der altså allerede nu ca. 100 tonns ilgods pr. arbeidsdag fra Rogaland alene. Kvantaene øker hvert år; men når banen er åpnet, vil stigningen i tallene bli så meget sterkere. Jernbanetogene kommer ikke til å gå tomme fra Rogaland.

Hvorledes utviklingen, uaktet trafikforholdene er utidsmessige, har vært i de 10 siste år, ses av den offentlige statistikk. Den viser at Rogaland i årene 1920 til 1930 har en økning av:

Storfe fra 65 238 til 80 796 eller med	23,8 %
mot ellers i landet	13,6 %
Melk innveiet ved meieriene er øket fra 33 078 365 liter til vel 50 000 000 liter eller med	51,2 %
Statistikken for landet ellers er ikke komplett.	
Sauer er øket fra 149 643 til 285 076 eller med	90,5 %
mot ellers i landet	61,5 %
Svin fra 5 314 til 35 203 eller med	562,5 %
mot ellers i landet	149,9 %
Fjærfe fra 1923 til 1930 (statstikk for 1920—22 mangler) fra 383 037 til 660 083 eller med	72,3 %
mot ellers i landet	8,1 %

Økningen av fjærfe i Rogaland motsvarer altså gjennomsnittlig for de 7 år vel 10 % pr. år, mot for landet ellers vel 1 %.

For inneværende år (1931) beregnes mengden av meieribehandlet melk å være øket med vel 5 mill. liter til 55 mill. liter, og da der i år i stor utstrekning er foretatt megen utvidelse av hønsehuser og grisehuser, vil der også her være betydelig stigning. Saueholdet er likeledes sterkt øket. Man kan derfor gå ut fra, at bestanden av fjærfe nu utgjør over 700 000, og av sauer vel 300 000*, og disse dyr kan på Jæren og på øyene gå ute på fritt land hele vinteren, hvilket så vel m. h. t. foring som til arbeidet med dyrene selvsagt er av meget stor økonomisk betydning.

Når den melk som ikke er meieribehandlet, medtas, utgjør den samlede produksjon mere enn 100 000 000 liter, eller over 100 000 tonns melk pr. år. Fylket sender daglig ikke ubetydelige mengder meieribehandlet melk til

*) Den representative jordbruksutstilling for 1931 viser at Rogaland har 744 000 fjærfe. Det nærmest derpå følgende fylke, Østfold, har 329 000. Saueholdet for Rogaland utgjør 310 000.

Bergen, antagelig ca. 7 000 000 liter pr. år. Med Sørlandsbanen kan aftensmelken fra Rogaland også settes frem på frokostbordet f. eks. i Drammen eller i Oslo. Reisetiden Stavanger—Oslo blir den samme som der nu medgår sjøveien Stavanger—Bergen.

Med dampskibene er kjøttet *2 netter og 1 dag* underveis til Oslo, men vil når banen er ferdig, kunne sendes inn om aftenen og være fremme om morgenen. Disse dampskibsruiter har vært under rask utvikling fra en gang ukentlig og med små dampskibe, til de i løpet av få år er øket til 5 å 6 ukentlige seilinger med stadig større og hurtigere skiber. Jernbanetransporten vil derimot som nevnt kun kreve *10 timer*, og den vil derfor gi en mer regelmessig og hurtigere og for markedet følgelig bedre avpasset tilførsel, hvilket vil være av den største betydning for produsenter som for forbrukerne.

Til sammenligning kan det være av interesse å bemerke, at da forslaget om *Bergensbanen* blev fremsatt i 1893, hadde Bergen efter folketellingen i 1891 53 684 innbyggere. Sørlandsbanens bybefolkning, der er spredt på flere byer, utgjør nu 157 427 innbyggere. Herav alene i Stavanger 47 000.

Bergens eksport utgjorde (i 1892) *21,1 mill. kroner*, mens *Stavanger*, der fremdeles er uten jernbaneforbindelse, nu har *55,5 mill. kroner*, samt av landmannsprodukter til innlandet 18 255 000 kroner, tilsammen henved 74 000 000 kr., altså 3 å 4 ganger så meget som *Bergens* eksport før beslutningen om anlegget av *Bergensbanen*.

For *turisttrafikken* vil Sørlandsbanen få like så stor betydning som nogen annen norsk stambane. Direktør T. A. Heiberg, Landsforeningen for Reiselivet i Norge, har fremholdt om Sørlandsbanens distrikt:

«Intetsteds haves saadanne klimatiske betingelser og heller ikke saadan naturpark liggende fuldt færdig med alle herligheter. Og inde i landet er et Eldorado for fotturister, jægere og fiskere.»

Det er formentlig ikke påkrevet likeoverfor en sådan autoritets uttalelse å tilføie mer herom for å påpeke hvilken betydning Sørlandsbanen vil få for denne næringsvei.

Men turisttrafikkens betydning kommer selvsagt ikke op mot betydningen av f. eks. *landbruket og opdyrkningen av de 1½ million mål udyrket jord* som ligger i den landsdel som hører inn under Sørlandsbanen, der den går igjennem de i klimatisk henseende mest gunstige og mest årsikre deler av Norge.

Nogen pålitelig statistikk, som viser hvad der er av udyrket land på Jæren, has ikke; men enhver kan overbevise sig herom ved å ta en tur op på Synnesvarden. — Derfra viser det sig klart hvor spredte og uvesentlige

de nu dyrkede arealer er. Det omfatter kun enkelte forsvinnende små deler av Jæren. Man overveldes rent av at dyrkningen kun er så vidt begynt. Den flate, brune lyngstrekning ligger der fremdeles urørt i utrolige mengder. Jæren er 50 kilometer lang og inntil 18 kilometer bred. Den alt overveiende del er dyrkbar. Der regnes med kun $\frac{1}{6}$ som ikke regningssvarende til dyrkning. Nydyrkningen er oftest slitsom; men Jærbuen greier det. Det viser stigningen av eksporten. Men tidsmessig jernbaneforbindelse må tilveiebringes jo før jo heller, og da vil landets forsyning av mat være sikret; ti jorden er foldrik og årringene sikrere enn ellers i landet. Alt blir verdifullt maskinland, der kan bearbeides også om vinteren uten hindring av sne eller frost.

Herom henvises til hosstående uttalelse fra herr A. Hønningstad, leder av Statens Forsøksstasjon på Forus.

Rogaland omfatter ikke bare Jæren med Dalane, men også *Ryfylke*, med sine mange, dype og lange fjorder, hvis verdifulle fiskerier danner grunnlaget for hele den store hermetikkindustri. Der er her ikke mindre enn 96 bebodde øyer.

Fylkets *vannkraft*, der vesentlig faller ut i de isfri Ryfylkefjorder, har større kraftmengder enn Telemark. Av disse vannfall er der nu utbygget 188 500 hestekrefter, herav i Sauda 121 500 hestekrefter, mens over 1 million hestekrefter ennå ikke er utbygget.

Efter de nyeste statistiske opgaver sees at av *industri* har:

Bergen	601	bedrifter	og	7 910	arbeidere,
Trondheim	481	—	-	4 545	—
Stavanger	402	—	-	7 383	—

For følgende fylker inklusive byer stiller disse tall sig således:

Telemark, Aust- og Vest-Agder og Rogaland har tilsammen 2286 bedrifter og 31 113 arbeidere. (Derav Rogaland 14 182 arbeidere og Telemark 8 664 arbeidere).

Bergen, Hordaland og Sogn og Fjordane har tilsammen 1610 bedrifter og 19 880 arbeidere.

Nord- og Sør-Trøndelag har tilsammen 1602 bedrifter og 12 966 arbeidere.

Nasjonaløkonomisk må det være den største oppgave å bygge Sørlandets stambane ferdig snarest mulig.

Mens de *svenske* bønders produkter er betrygget ved jernbanetransport til Øst-Norge, må Rogalands og Sørlandets produkter det hele år svalke langs vår åpne kyst i sommervarmen så vel som i høst- og vinterstormene, i tåke og snetykke. Danmarks bønder har likeledes kortere vei for å selge

sine varer i Norge enn våre egne bønder. Således har det vært hittil, og således vil det fremdeles bli, inntil Sørlandsbanen en gang i fremtiden er ferdig til Stavanger. Disse transporter øker hvert år i nasjonaløkonomisk betydning ved all den store nydyrkning som pågår. Denne nyrydning som ennå kan fortsettes i meget over 100 år, vil selvsagt i høy grad stimuleres, når Sørlandsbanen kommer og skaper de rette betingelser for disse lett bedervelige produkters transport.

Med stambanen som ryggrad kan landbruket sør- og vestpå settes i stand til å utvikle også *eksport til utlandet*. Norge kan som Danmark få sitt Esbjerg; men *der som her er jernbane* en hovedbetingelse for at også en sådan utvikling kan finne sted til gagn for vårt land, og da særlig for vårt landbruk.

For transporten fra *Øst- og Sørlandets fiskerier* av brisling, sild, makrell, sei, hyse o. s. v. *til Rogalands 100 hermetikfabrikker*, så vel som for *landets* forsyning med billig vårsild og annen fisk fra Rogaland og østover, vil banen være av uvurderlig betydning.

Det skogbare Vestland har anvendelse for store tilførsler av trelast til hus- og uthusbygninger, så vel som for betydelige mengder av eikeved til de mange hundre røkeovner og for millioner av kassebord til hermetikkindustrien og tønnestav og kassebord til de store sildefiskerier.

Banen åpner korteste og derfor billigste vei fra skogene til Vest-Norge.

Som nevnt, må Sørlandets og Rogalands bønder sende sine produkter — resultatet av sitt hårde arbeide — sjøveien, som om landsdelen ikke skulde være landfast, men hvad kommunikasjoner angår, beliggende på en øy langt ute i havet.

Varene foredles ikke og prisene stabiliseres heller ikke ved denne transport; men utlandets bønder kan sende sine varer uten tidstap og uten forringelse med jernbaner inn til Norges hovedstad og derfra fordele sine salg over hele Øst-Norge. Dette forhold vil fremdeles vedvare, til vi har bygget Sørlandsbanen ferdig, og for hvert år som går, inntil den er åpnet, tapes store verdier, og hvad der er av ennå langt større betydning, er at alle fremskridt hemmes til gagn for ingen i vårt land.

Sørlandsbanen søker menneskene, virksomheten og utviklingsmulighetene.

Det er en oppgave av stor nasjonal og økonomisk betydning, at der ikke lenger somles med fullførelsen av denne stambane, og at ikke nu nye prosjekter atter kastes i veien for denne store nasjonale sak. *Det er av større nasjonal verdi å utnytte utviklingsmulighetene for vårt folk, enn å elektrifisere eldre baner av hensyn til de reisendes komfort*. De sterke krav som nu er reist om sådanne store nye planer, vil atter tjene til fortregsel for

bygningen av stambanene, og vil sinke disse ytterligere i en lang årrekke. Statens begrensede evne til å bevilge til stambanenes bygning, burde holde kravene fra de landsdeler som har, og i mange år allerede har hatt gode jernbaner, om mer luksus og komfort tilbake av hensyn til landets rasjonelle utvikling, så landets innbyggere uten at der gjøres altfor stor forskjell på hvor de har sitt domisil, og så langt som de naturlige forhold tilsteder, trygt og under normale vilkår kan arbeide, bygge og bo i landet.

Vårt folk er ikke særlig anlagt for økonomi og finanser. Først har vi sendt vår verdifulle ungdom til Amerika og etterpå sender vi vårt sparsomme gull også til Amerika for å få hjem det korn våre landsmenn dyrker derover. Vår foldrikeste jord lar vi ligge i uendelige mengder i landets beste klima uten å gi våre bønder hjemme de nødvendige kommunikasjonsmidler så dyrkingen kan stimuleres. Hollænderne er økonomer og finansmenn. De har ikke sendt sin ungdom fra sig. De har derimot dyrket sitt eget land og har de ikke mere jord så tapper de nytt land frem av havet med enorme utgifter og bygger nye jernbaner der. Vi behøver kun å bygge en stambane for å få uendelige jordmengder ryddet. Men heller enn å gjøre det, er der dem som nu tenker på å ombygge våre tapbringende høifjellsbaner — der ikke tjener til dyrkning av jorden — til elektrisk drift, selv om det dreier sig om store millionbeløp. Det er nu desverre engang norske begreber om økonomi og finanser.

De lange avstander og mangel på tidsmessige kommunikasjoner hviler tungt på all virksomhet og sinker utviklingen. Men med jernbanetog Oslo — Stavanger vil der bli lettere vilkår for landbruket som for de andre næringsveier.

Når stålskinnene en gang i fremtiden strekker sig frem til Hafrsfjord, da er der bygget en ny kongevei, som vil bidra til å knytte vårt spredte folk sammen med det sterkeste bånd. En nasjonal oppgave av høieste verdi for vårt land og for vårt folk og dets fremtid.

A. HØNNINGSTAD:
SØRLANDSBANEN OG JORDBRUKET

Sørlandsbanen og jordbruket.

Av A. Høningstad, leder av statens jordbruksforsøk på Vestlandet.

(I „Tidens Tegn“ 18. januar 1922.)

I DEN PÅGÅENDE AVISPOLEMIKK angående den nye jernbaneplan er der fra visse hold falt missvisende og til dels nedsettende uttrykk om jordbruket og dets utviklingsmuligheter i de landsdeler som berøres av Sørlandsbanen. Særlig vil man ha det til at de opplysninger som konsul Bergesen ifjor fremkom med i sitt bekjendte foredrag, er overdrevne. Dels blir man også belært om at norsk kornavl i det hele tatt aldri vil få nogen større betydning; og endelig var det for en tid siden en kvikk bergenser som fant ut at Sørlandsbanen ikke vilde få nogen betydning for jordbruket, fordi det vilde bli tyngre å kjøre varene opover til stasjonene enn nedover til havnene. Han forutsetter øiensynlig at også Sørlandsbanen mest mulig skal bygges på eller op imot høifjellet. Dessuten glemmer han det enkle faktum at jordbruket også har behov for tilførsel (av kraftfor, gjødsel o. s. v.). Der blir i alle tilfelle transport begge veier, enten det går op eller ned over bakke.

Når der i en så viktig sak kjøres op med så løse argumenter, kommer det vel av, at man for enhver pris vil hindre at Sørlandsbanen føres helt frem til Rogaland og Stavanger i kommende byggeperiode.

Nu har også jeg fått lyst til å si noen ord om disse ting. Som undskyldning for at jeg blander mig op i diskusjonen bør kanskje nevnes at jeg i over 20 år har vært knyttet til statens forsøksarbeide i jordbruket, og har derved hatt anledning til ved selvsyn å studere jordbruksforholdene i de fleste strøk av landet. I årene 1901—1910 var jeg assistent ved Norges Landbrukshøiskoles jordbruksforsøk og bereiste da i embeds medfør alle landets fylker sønnenfor Troms. Siden 1911 har jeg ledet statens jordbruksforsøk på Vestlandet — og inntil ifjor også Sørlandet, som imidlertid da fikk sin egen forsøksstasjon. Jeg har dessuten med statsstipendium studert jordbruket og dets forsøksvesen i utlandet i ca. 1½ år. I den tid bereiste jeg i sin helhet Danmark, Sverige og Finland, samt store deler av Tyskland, Østerrik, England, De forente stater og Canada. Jeg mener derfor å ha krav på å regnes med blandt de sakkyndige, når det gjelder jordbruk.

Angående *betingelsene for jordbruket* i Sørlandsbanens distrikt er det tilstrekkelig å peke på at *Kristiansands stift har høiere gjennomsnittsavlinger av alle almindelige jordbruksvekster enn nogen annen del av landet*. Dette er ikke en løs påstand, men *et faktum, bygget på forsøksvesenets hundreder av noiaktige vei-*

ninger gjennom en lang drrekke. Allerede ved landsutstillingen i Kristiania 1907 blev dette klart påvist ved grafiske fremstillinger, utarbeidet av professor B. R. Larsen.

Det er jo heller ikke mer enn rimelig at den sydligste del av vårt land gir de største og mest årvisse avlinger. I denne henseende står vi endog



Kornskurd, Klepp.

fullt på både med — og til dels over — de beste jordbruksland i Europa; og går vi til vårt store kornkammer Amerika, så er dettes gjennomsnittsavlinger langt under våre.

Også hvad husdyrholdet angår står Kristiansands stift meget høit m. h. t. antall husdyr pr. areal-enhet, og tar vi et enkelt strøk som Jæren, så står den over alle andre landsdeler i denne henseende. Herr Bergesen an-

førte i sitt foredrag, at der her almindelig regnes snaut 5 mål dyrket jord pr. ko. Dette er riktig; men jeg kjenner mange eksempler på at arealet går ned til 4 mål pr. ko eller enda mindre. Jeg har nettop liggende for mig en oppgave for 1921 fra en gård på Jæren. Den ser i utdrag slik ut:

Samlet dyrket areal	mål	80
Derav åpen aker	„	47
— eng	„	33
Besetning: Hester	antall	3
Storfe	„	21
Småfe	„	51
Svin	„	2

Dette eksempel er ikke noget rent særstykke på Jæren, og jeg vet at mannen tidligere undertiden har hatt enda større besetning.

Så var det utviklingsmulighetene for jordbruket i denne landsdel. Her er det nok at herr Bergesen skal ha overdrevet mest, idet han efter offentlige uttalelser av statsråd Bryggeså og statsråd Mellbye har angitt det udyrkede men dyrkbare areal i Vest-Agder og Rogaland til over 1 mill. mål.

Uheldigvis har vi ikke her sikre tall å holde oss til. Den offentlige statistikk over landets udyrkede, men dyrkbare areal er nemlig meget upå-

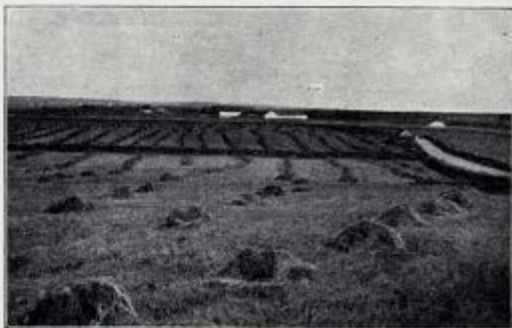
lidelig. Vi har riktignok nylig fått Nissens Økonomiske og Geografiske Atlas; men da dette igjen er bygget på statistikken, er det i denne henseende av liten verdi. Et helt pålidelig økonomisk kartverk over vårt lands nyttbare jord er nok nu planlagt; men det vil sikkert ta flere menneskealdre før det blir ferdig. Vi må derfor nøie oss med de skjønsmessige overslag, og der er altså plass for mange meninger.

For å være virkelig meningsberettiget i denne sak må man kunne domme ut fra selvsyn. De få som kan gjøre dette, vil sikkert være enig med mig i at herr Bergesen har vært forsiktig i sitt anslag.

Ifølge de siste statistiske oppgaver skal Vest-Agder og Rogaland ha tilsammen 527 000 mål dyrket jord,

197 000 mål naturlig eng og 423 000 mål udyrket, men dyrkbar jord. Etter dette skulde altså det igjenværende dyrkbare areal i disse to fylker være betydelig mindre enn det allerede dyrkede. Enhver som har det minste lokalkjennskap, vil straks være klar over at dette er bort i natten galt. Vi kan ta for oss Jæren, hvis dyrkede areal nu er 170 000 mål. Jeg skal påta mig i løpet av en dag å overbevise hvilket som helst fornuftig menneske om, at dette areal er ubetydelig i forhold til det dyrkbare areal. Etter en meget forsiktig beregning anslår jeg det udyrkede, men dyrkbare areal i disse bygder til mere enn 250 pct. av det dyrkede. Dette utgjør 425 000 mål, altså en del mere enn det statistikken tildeler Rogaland og Vest-Agder fylker tilsammen som dyrkbart areal. For resten av Rogaland anslår jeg det dyrkbare areal til ca. 300 000 mål. Legger vi hertil de 140 000 mål naturlig eng (som sikkerlig altsammen kan dyrkes), kommer vi for Rogaland alene op i ca. 865 000 mål. Altså viser det at Bergesens oppgave i mill. for Vest-Agder og Rogaland er altfor lavt anslått; ti Vest-Agder må uten minste tvil anslås til over 300 000 mål dyrkbar jord. Hertil kommer Aust-Agder, som sikkerlig har over 200 000 mål.

Henvend $1\frac{1}{2}$ mill. mål dyrkbar jord er et verdifullt aktivum for vårt land. Og dette er jord som for en meget vesentlig del ligger i strøk hvor opdyrkingen kan foregå i vinterhalvåret, da man andre steder er vant til at jorden er telebundet og dekket av sne.



Nusheim, Jæren.

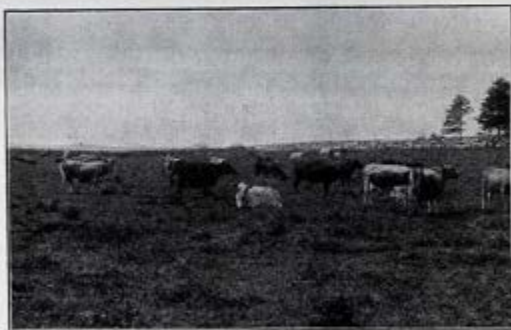


Melken leveres ved meieriet.

at der blir sådd havre; april og mai er jo vår ordinære såtid for de fleste vekster; i juni blir der alltid sådd en del rotvekster, og endelig såes i juli den meste kålrot til frøavl. Et tilsvarende gunstig forhold finner vi ingen andre steder i landet.

Endelig skal vi se litt på *brødkornavlen*, altså avlen av rug og hvete. Jeg vil da uten forbehold si at jeg hverken hos oss eller i andre land har sett større og jevnere avlinger av vårhvete enn nettop på Sørlandet og deler av Vestlandet. Her ved statens forsøksstation på Jæren har vårhveten nu 10 år i trekk gitt like så store og årvisse avlinger som de beste havresorter, og mer kan vi ikke godt forlange.

Hvad høstrugen angår så har vi i de samme 10 år alltid fått utmerkede avlinger av den. I våre såtidforsøk med høstrug har vi like fra begynnelsen tatt med så sen såtid (november) at man kunde kalle det forsøk på å få den til å mislykkes; men selv ved så sen såning at kornet først har spiret op utover vinteren har vi fått ganske antagelig avling. Dette tyder jo ikke nettop på at rug er en «unaturlig» vekst på disse kanter av landet. Tvertimot er det jo det beste bevis for at rugen her er så årsikker som nogen kan ønske.



Jæren.

Ja, dette kan være bra nok, vil man si; men hvad hjelper det når man ikke kan få godt bake-mel av norsk rug og hvete? Er nu det så sikkert? Vi har erfaring nok for at velberget norsk rug gir godt bakemel; men «råberget» rug er det vanskelig å bake av, hvor den enn kommer fra. Rugen forholder sig



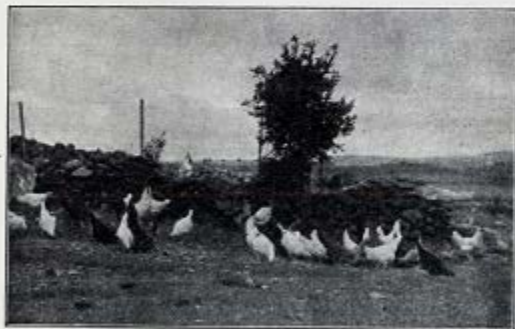
Sauer på hjemvei fra heiebeite.

nemlig her som alle andre steder i verden; får den for meget regn under bergingen, blir den vanskelig å bake av, hvis den ikke tørkes kunstig eller blandes med annet rugmel. Også utenlandsk rug kan være dårlig i denne henseende. Når ulempen forekommer oftere hos hjemme-avlet enn hos utenlandsk rug, kommer det av at vi sjelden får råberget utenlandsk rug innført som ublandet vare.

Hvad hveten angår, bør vi også være litt forsiktig med vår forhåndsdom. Ifjor blev der fra statens kornmagasin på Forus levert norsk hvete til Tou Mølle. Hvordan det gikk? Jo, møllen uttalte sin uforbeholdne ros over partiet, det gav fint mel med særdeles god bakeevne.

For at norsk korn skal få innpass ved de store møller, er kornmagasiner nødvendige for samling og rasjonnell behandling av kornet.

Ved Norges Landbruks-høiskoles kornforsøk er der i de senere år utført adskillige malings- og bakkingsforsøk med norsk og utenlandsk brødkorn. Dette er



Jærlandskap.

de eneste helt videnskapelig utførte forsøk på dette område hos os, og resultatene fra dem må mottas med den største interesse. Jeg skal her kun gjengi nogen linjer av professor *Knut Vik* om bakkingsforsøk med hvete. *)

*) Norsk Landm. Forb. Innstilling fra kornsaksutvalget II.

— — — — — «Når det ovenfor er sagt at *en blanding av norsk og utenlandsk gir det beste*,**) så vil ikke det si at ublandet norsk hvete ikke kan brukes; jeg mener tvertimot på grunnlag av forsøkene å kunne si, at velberget og ikke altfor fersk norsk hvete i regelen også ublandet vil gi et *fullt tilfredsstillende mel*» — — — — —.

Denne professor Viks uttalelse er meget interessant, og den berører et malings- og baketeknisk spørsmål som er omtrent ukjent utenfor fagmennesenes snevre krets.

Professor Viks første sats kunde også skrives slik: *En blanding av «myk» og «hård» hvete gir det beste mel*. Ved uttrykkene «myk» og «hård» forstås her visse kjemiske-fysiologiske egenskaper hos hvetesortene som man ennå ikke har full klarhet over. Man vet kun med sikkerhet at det er sort- eller raseegenskaper, og at klimaet kan forsterke eller svekke dem. En «myk» sort som dyrkes i fuktig klima, blir da enda mykere, og en «hård» sort blir hårdest i tørt klima.

Hverken de myke eller hårde hvetesorter gir hver for sig det beste mel. De myke sorter er mest utbredt, da de tillike oftest er foldrikere. De hårde sorter kommer vesentlig fra de tørrere strøk i Amerika og fra Australien. I Europa dyrkes de vesentlig i Ungarn og Rumænien samt deler av Russland. De fleste andre land, således England, Tyskland, Danmark og Sverige dyrker omtrent utelukkende myke sorter. Selv om enkelte av disse land avler nok hvete til eget bruk, må også de indføre hård hvete hvis de vil skaffe det fineste bakemel.

De norske hvetesorter hører langt fra til de mykeste, og vi har altså nu en videnskapsmanns ord for at de «i regelen også *ublandet* vil gi fullt tilfredsstillende mel».

* * *

Av det jeg hittil har sagt burde det fremgå at Sørlandsbanen har sin fulle berettigelse, selvom man kun tar hensyn til dens betydning for jordbruket; men også for alle andre næringer vil den jo virke som en mektig løftestang. At banen vil få overordentlig stor betydning for endepunktet Stavanger, er det vel overflødig å nevne, idet jeg har inntrykk av at selv banens ivrigste *motstandere* har en meget *levende forståelse berav*.

**) Uthævet her.

JOHAN L'ORANGE:
SØRLANDSBANEN OG FORSVARET

Sørlandsbanen og forsvaret.

(Av oberstlojtnant John L'orange i „Morgenbladet“ 27. juni 1928.)

SØRLANDSBANEN har — iallfall i de siste 20 år — vært ansett som et viktig ledd i vårt militære forsvarsberedskap. Under en situasjon hvor fienden er herre tilsjøs, utgjør jo en sikkert beliggende Sørlandsbane det eneste middel ved hvis hjelp tropper hurtig kan flyttes fra — og til — Sørlandet. Dessuten setter Sørlandsbanen landets kanskje beste spisskammer — Rogaland — i sikker forbindelse med det øvrige land. Den åpner endog mulighet for å gjøre oss selvhjulpne med korn og fettstoff, et forhold som nok kan være egnet til å påkalle oppmerksomhet.

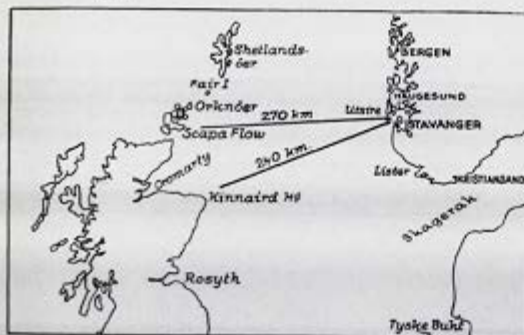
Det var imidlertid først under verdenskrigen at man helt ut fikk øinene op for banens store rent militære betydning. Det var nemlig først under verdenskrigen at man så å si fikk beviset for den store militære interesse som knytter sig til *Stavangeravsnittet*: avsnittet fra Lister opover til Hauge-sund med Boknfjord og de dypt inntrengende Ryfylkefjorder. Disse er store og dype nok til å gi plass for verdens samlede krigsflåter.

Det kan derfor kanskje ha sin interesse å se litt nærmere på de forhold som trak Stavangeravsnittet ut av dets — relativt sett — militære ubemerkethet.

Krigen mellem England og Tyskland var lenge ventet og lenge forutsagt. Der manglet ikke på tegn som varslet det kommende uveir. Blandt disse tegn var først og fremst fullførelsen av Kielerkanalen, som gjorde det mulig for Tyskland på kort tid å flytte endog sine største krigsskib fra Kiel til Wilhelmshafen — flåtens hovedstasjon i den tyske bukt på Nordsjøkysten. At Nordsjøen under en sådan krig måtte bli hovedkamp-plassen tilsjøs, lå klart i dagen. Likeså at den norske kyst måtte få stor strategisk betydning for de krigførende.

Under tidligere kriger hadde englenderne valgt den fremgangsmåte å blokere de fiendtlige kyster ved å la sine krigsskib krysse i umiddelbar nærhet av disse. Man kunde derfor nok vente sig, at England også i denne krig vilde iverksette sin blokade ved å sperre de to porter som fra Nordsjøen fører til Østersjøen — Skagerak og den tyske bukt. Det er tilstrekkelig å kaste et blick på kartet for å forstå, at Christianssandsavsnittet herunder måtte få en fremtredende strategisk betydning — som den glimrende beliggende utfallsstasjon likeoverfor operasjoner i Skagerak, på Jyllands vestkyst og i de sydøstre strøk av Nordsjøen.

Den veldige utvikling av torpedovåbnet og undervannsbåtene medførte imidlertid, at en blokade så å si på kloss hold av den fiendtlige kyst måtte bli meget farlig. Man tenkte sig nok derfor også den mulighet, at englenderne kunde velge en annen fremgangsmåte, nemlig å sperre de tre havgap som fra Nordsjøen fører ut i det åpne hav:



Fair Islandkanalen (gjennom Orknøene og Shetlandsøene) samt havstykket mellom Shetlandsøene og den norske kyst.

Fair Island kanalen har en bredde av 40 kvm. (74 km.), så dens sperring med letthet kunde etableres. Derimot mente man at selv en makt som England nok kunde ha sine vanskeligheter ved å sperre havstykket

mellem Shetlandsøene og den norske kyst, en strekning på 160 kvm. (297 km.). Regnet med en fart av 18 kvartmil i timen trenger et skib 9 timer til å passere dette havstykke, som forøvrig utgjør den korteste strekning fra den norske kyst til britisk territorium.

At den tilgrensende norske kyststrekning under operasjoner i disse nordlige og centrale deler av Nordsjøen måtte komme til å få stor strategisk betydning — det kunde man si sig selv.

Det var også enkelte tegn som vidnet om, at englenderne næret interesse for den nevnte del av Nordsjøen. Herpå tydet således den omstendighet, at englenderne — såvidt vites allerede før krigens utbrudd — hadde utsett fjordbassenget *Scapa Flow* på Orknøy til øvelseshavn for sin slagflåte. Dette i forbindelse med Englands to krigshavner (for krysserne) på Skotlands østkyst, *Cromarty* og *Rosyth*, talte et nokså tydelig sprog.

Scapa Flow ligger på samme breddegrad som Stavanger. Avstanden mellom de to steder er 270 kvm. (500 km.), hvad der med 18 knops fart svarer til 15 timers reisetid. Den absolut korteste linje fra det engelske fastland til den norske kyst går fra *Kinnaird head* (se skissen) til Stavanger. Avstanden er 240 kvm. (444 km.) eller 13 timers reisetid.

Dette var jo ting som tydet på, at Stavangeravsnittet måtte bli et brennpunkt på den norske kyst under operasjoner i Nordsjøen. Begivenhetenes utvikling viste også det. Det var vistnok intet strøk på den norske kyst

som i høiere grad enn Stavangeravsnittet var gjenstand for de krigførendes interesse — en interesse som var stigende sålengde krigen varte. Sikkert er det at intet strøk på kysten lå de daglige begivenheter i Nordsjøen nærmere enn Stavangeravsnittet, og at intetsteds lot kanontordenen sig høre hyppigere enn der.

Da krigen brøt ut, erklærte England Nordsjøen for sperret område. Blokaden blev anordnet på meget stor avstand fra den tyske kyst, idet der anordnedes patruljelinjer med større skib fra Skotland over Orknøene—Shetlandsøene—Færøene til Island, og — når der var isfritt — endogså nordenfor Island. Hele den østenfor og søndenfor liggende del av Nordsjøen holdtes under kontroll ved ustanselig patruljering av mindre fartøier — især jagere. Dessuten foretokes hyppige fremstøt med større eller mindre deler av slagflåten.

Eftersom krigen skred frem, økedes stadig dette vakthold i Nordsjøen, og bemerkelsesverdig for oss nordmenn er det, at den skjærpede kontroll i særlig grad gjelder den norske kyststrekning mellom Lister og Utsira — altså Stavangeravsnittet. Her måtte nemlig trafikken foregå delvis utenfor norsk sjøterritorium, og her var derfor tyske undervannsbåter nærsagt til enhver tid å se.

Studiet av admiral Jellicoes bok «The Grand Fleet» kaster nærmere lys over hvorledes både blokaden og Nordsjøkontrollen blev anordnet. Nordsjøens centrale og nordlige strøk blev inndelt i visse områder, hvorav hvert tildeltes sin særskilte bevoktningsstyrke. Hovedaksen for denne områdeinndeling utgjordes av en linje fra Kinnaird Head til Utsira, noget som enhver kan overtvede sig om ved å studere Jellicoes bok pag. 103. Utsira fyr er i det hele et sted som nevnes hyppig i boken.

Det var imidlertid nedleggelsen av det veldige minefelt mellom Orknøene og den norske kyst som for alvor henledet oppmerksomheten på Stavangeravsnittets militære betydning. Dette minefelt blev nedlagt for å hindre tyske undervannsbåter fra å løpe ut på det åpne hav, i gapet mellom Skotland og den norske kyst. Foretagendet hadde lenge vært drøftet, men var ansett som uoverkommelig.

I slutten av året 1917 besluttet man allikevel å skride til utførelsen derav — takket være bl. a. en ny amerikansk oppfinnelse på minevesenets område. Sperringens lengde var 200 kvm. (370 km.). Den krevet 70 000 miner. Feltet strakte sig fra Orknøene til Utsira. Den siste del av sperringen — innenfor norsk sjøterritorium — nedlagdes som bekjent av nordmennene. (Se admiral Sparre: «Verdenskrigen tilsjø», pag. 316 og fig.).

Sperringens effektivitet har vært adskillig diskutert. Men hvordan det enn forholder sig dermed, så viser foretagendet tydelig betydningen av

den norske kyststrekning ved Stavanger. Linjen Kinnaird Head—Utsira — *det* var Nordsjøens port.

Tar man videre i betraktning Rogalands store naturlige rikdommer og dets kolossale utviklingsmuligheter, så synes det påkrevet i tilfelle å sette noget inn på forsvaret av denne dyrebare landsdel. Hertil vil kreves samarbeide mellom hær og flåte, og der vil kreves betydelige krefter av begge forsvarsgrener. Uansett hvorledes spørsmålet om opsetningssted for Vesterlen regiment løses, ligger det klart i dagen at disse krefter må tas østenfra. Betingelsen for at de kan komme frem, er en sikkert beliggende Sørlandsbane — ført helt frem til Stavanger. Bergensbanen kan ikke benyttes dertil, fordi dennes anvendelse måtte kombineres med sjøtransport, og dertil er der under den angivne situasjon ikke anledning.

Et effektivt forsvar av Stavangeravsnittet står og faller med Sørlandsbanen. Uten en sådan vil det være forbundet med de største vanskeligheter og stort tidstap å føre tropper fra Sørlandsbanens nuværende endepunkt over til Stavanger — en avstand av næsten 300 km.

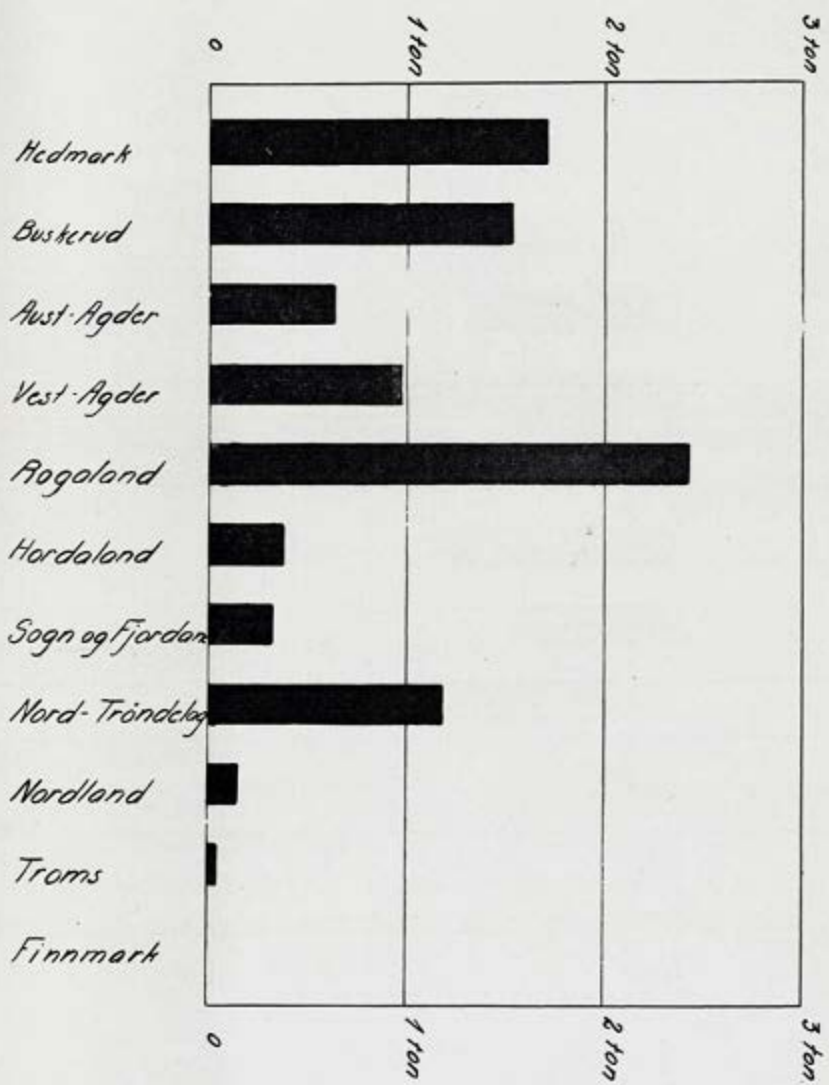
Ovenstående betraktninger knytter sig til den situasjon som opstod ved verdenskrigen, da det var *kyststrekningen* som i særlig grad var truet. Det kan imidlertid tenkes andre krigssituasjoner — situasjoner da vår *landgrense*, ikke kysten, blir operasjonenes brennpunkt. Også under dette perspektiv blir Sørlandsbanen en meget viktig faktor i forsvarsberedskapet. Uten en Sørlandsbane kan det tenkes at avgjørelsen finner sted østpå, mens avdelingene fra Rogaland og Agder sliter sig frem i møisommelige marsjer på landeveiene.

Efter 1905 er forholdet til Sverige stadig bedret. Det har neppe noensinne vært bedre enn nu. Med henvisning hertil har man kunnet se hevdet, at Norge skulde kunne ordne sitt forsvar omtrent som om det ingen landgrense hadde — iallfall mot Sverige. En sådan betraktningssmåte er imidlertid i høi grad kortsynt. Det kan i så henseende være tilstrekkelig å henvise til forholdene på Frankrikes nordgrense, da verdenskrigen brøt ut. Også mellom Frankrike og Belgien var forholdet godt, og franskmennene hadde av den grunn neglignert nordgrensen — mot Belgien. Men det var der det tyske angrep kom, tiltross for at tyskerne måtte føre det over nøytralt territorium. Noget lignende kan henne oss. Jeg skal ikke utdype tanken nærmere — den bærer mange muligheter i sitt skjød.

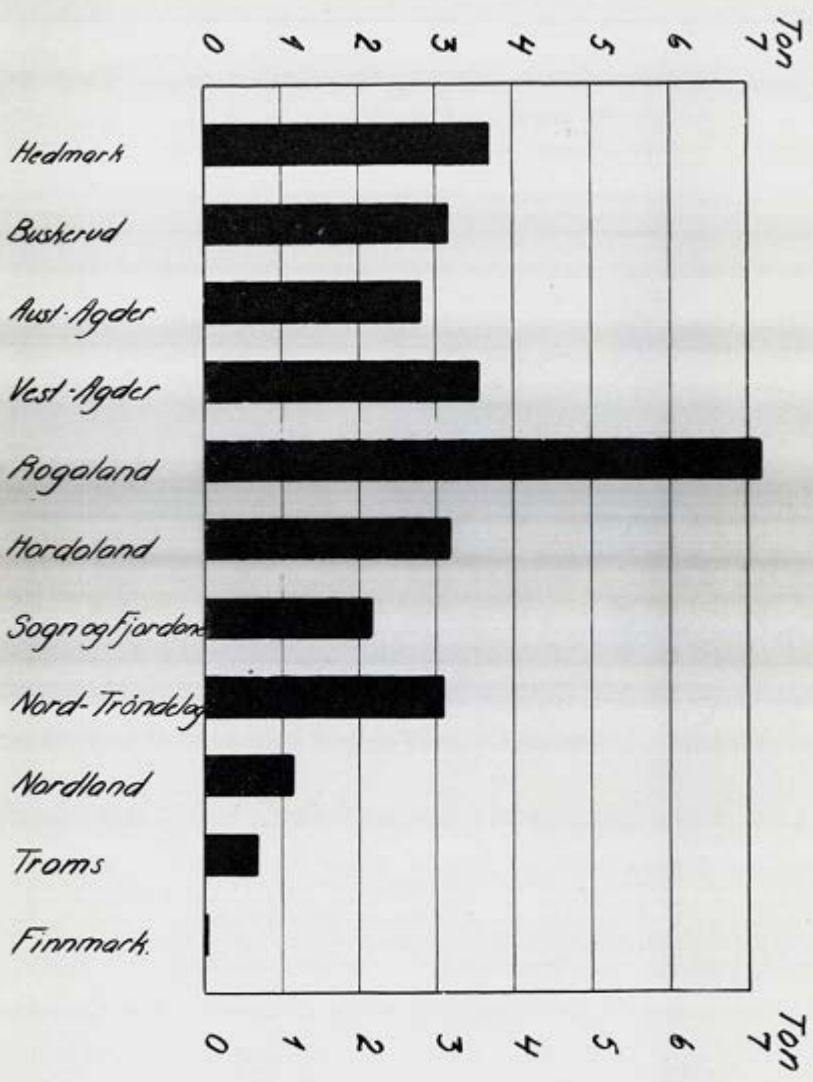
Heller ikke kan vi se bort fra muligheten av et krigsfellesskap med Sverige likeoverfor en felles fiende. I begge disse tilfelle gjelder det for oss å kunne føre frem alt hvad vi eier av krefter, også dem i Rogaland og Agder. Uten en sikkert beliggende Sørlandsbane vil dette være et såre vanskelig foretagende.

GRAFISKE TABELLER

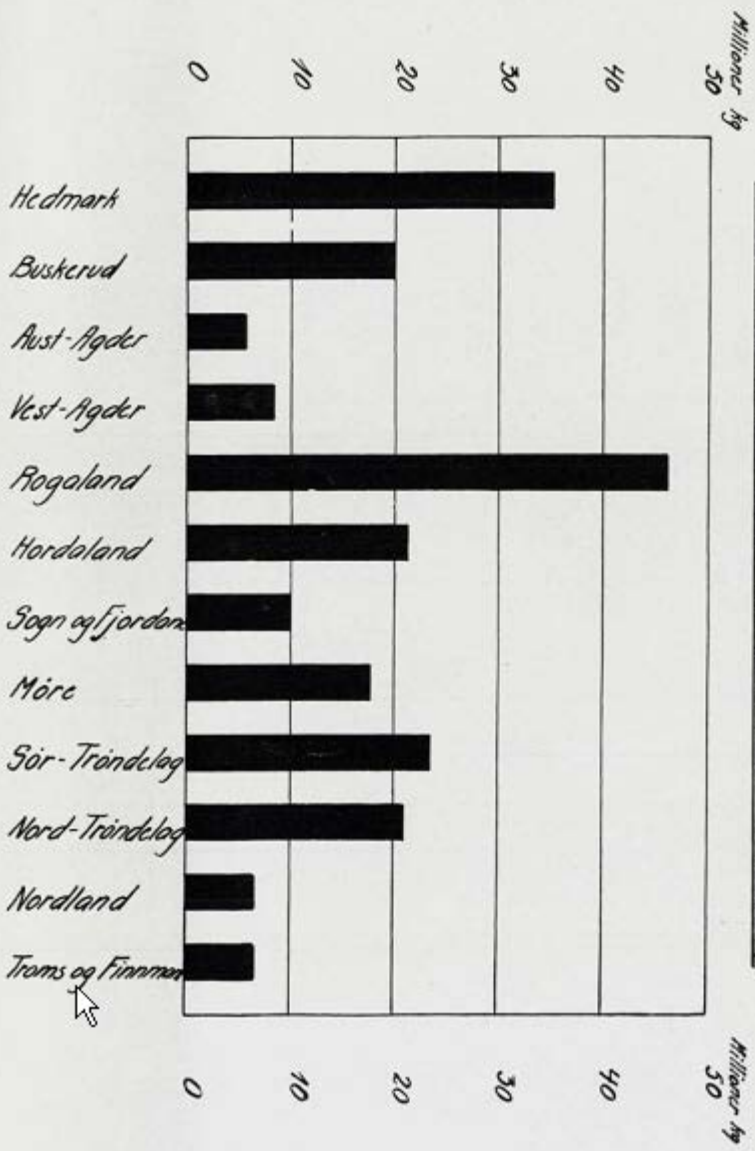
Gjennemsnittlig avling av korn pr km² 1925-1929



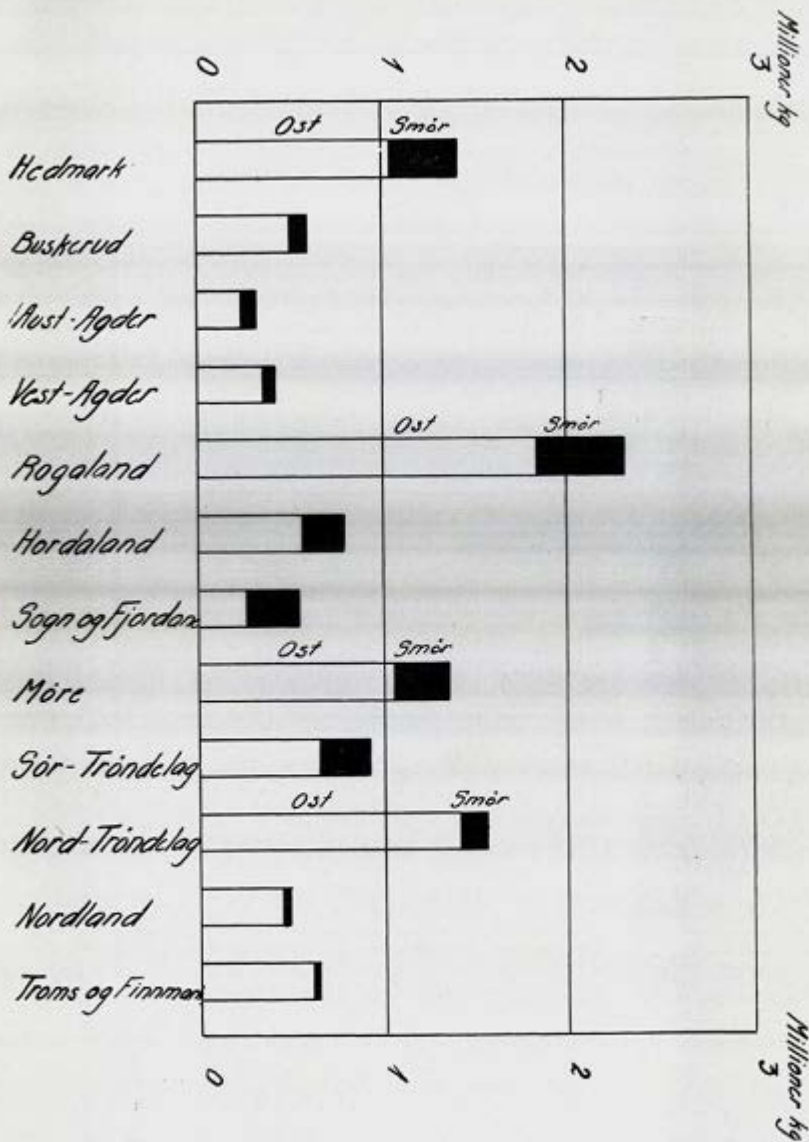
Gjennomsnittlig avling av poteter pr. km² 1925-1929



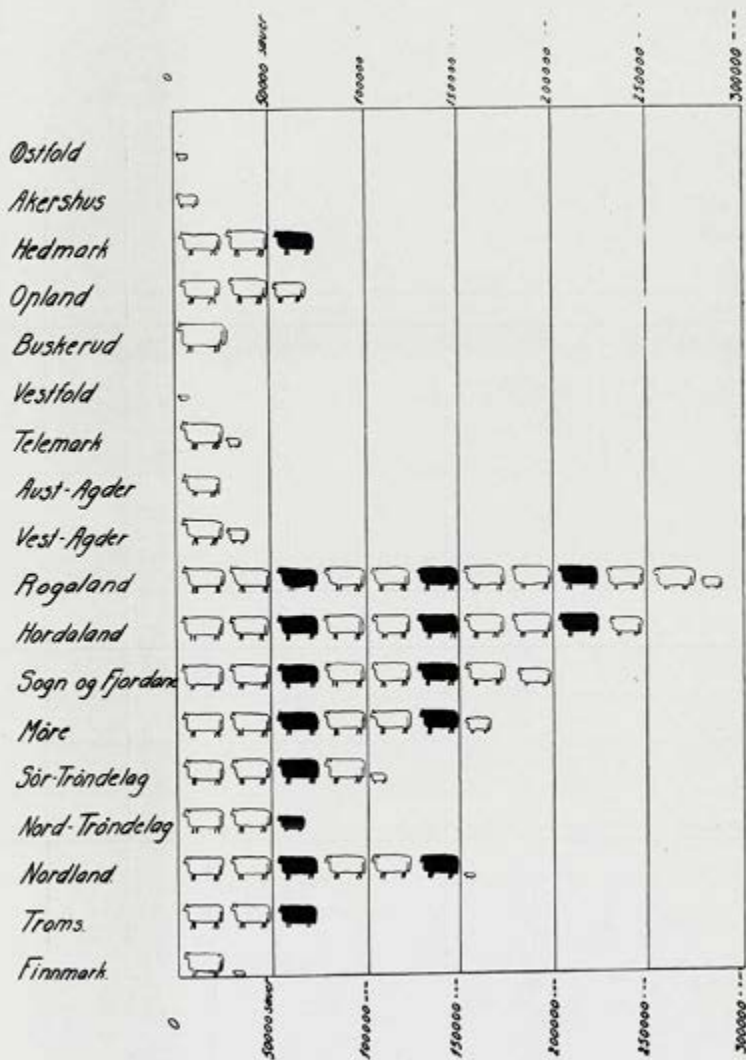
Melk innveiet ved meierierne i 1922



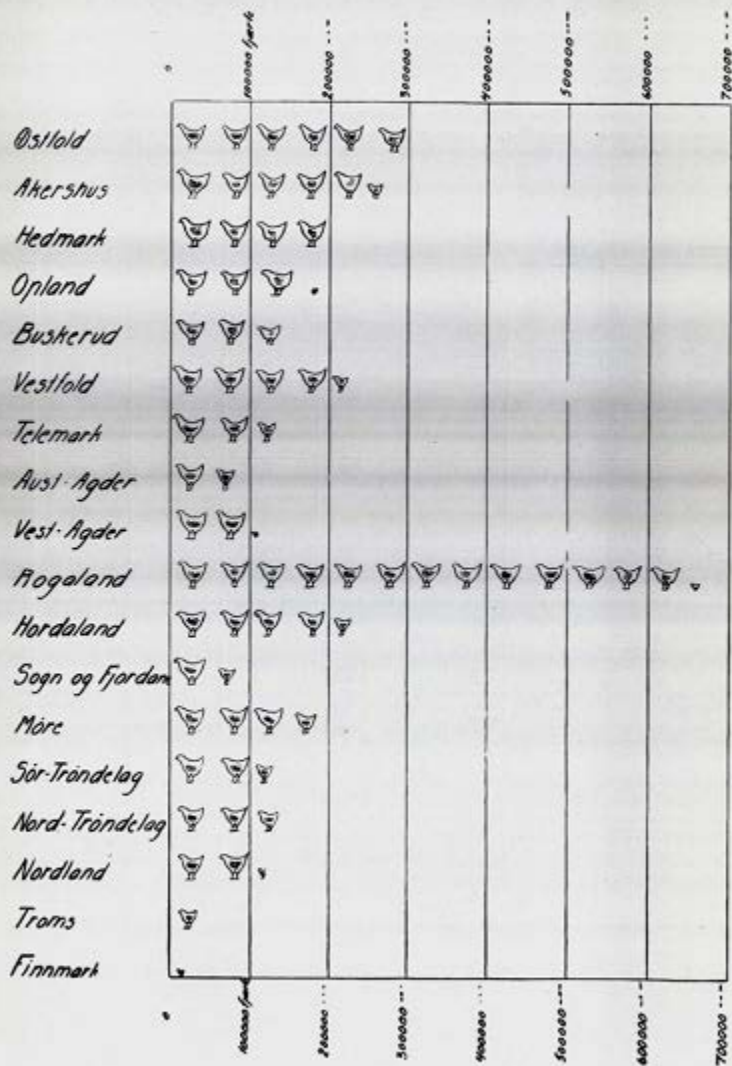
Smør og ost produsert ved meierierne i 1929.



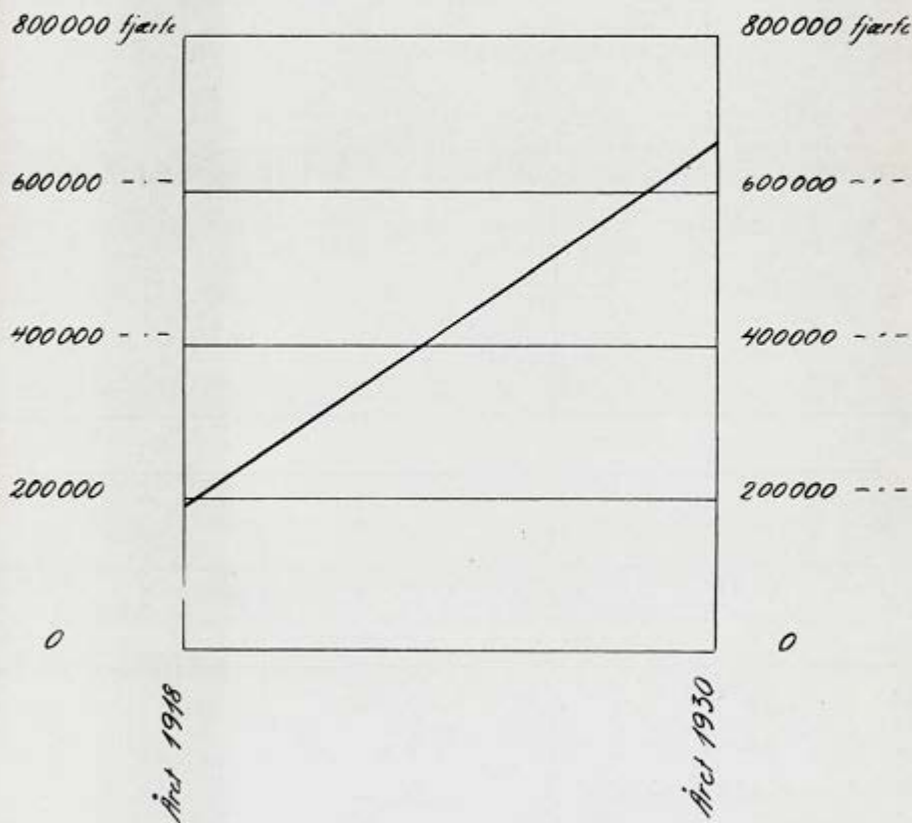
Savebestanden pr. 20 juni 1930 fylkesvis



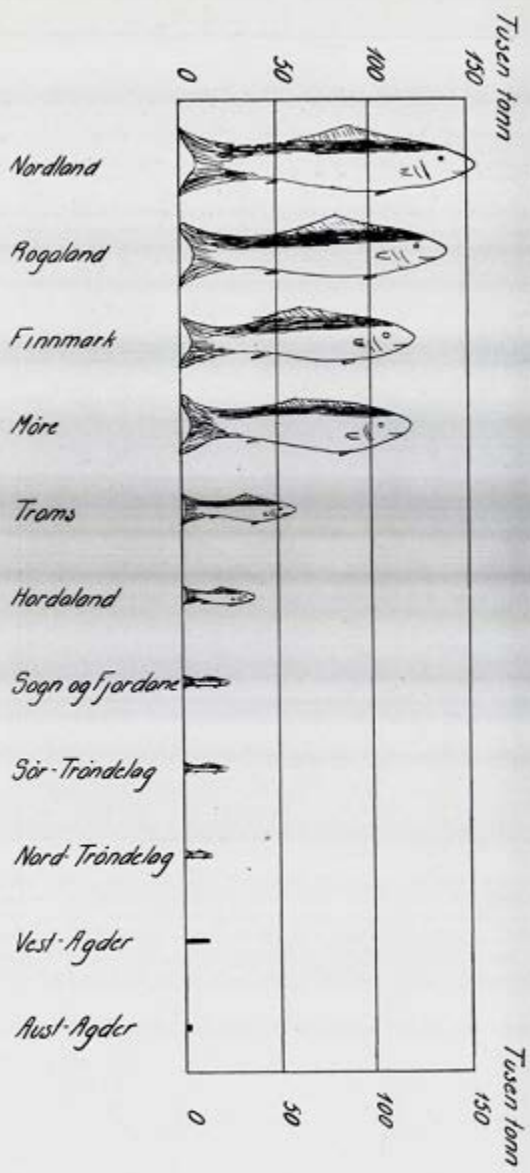
Fjærlebestanden pr 20 juni 1930 fylkesvis

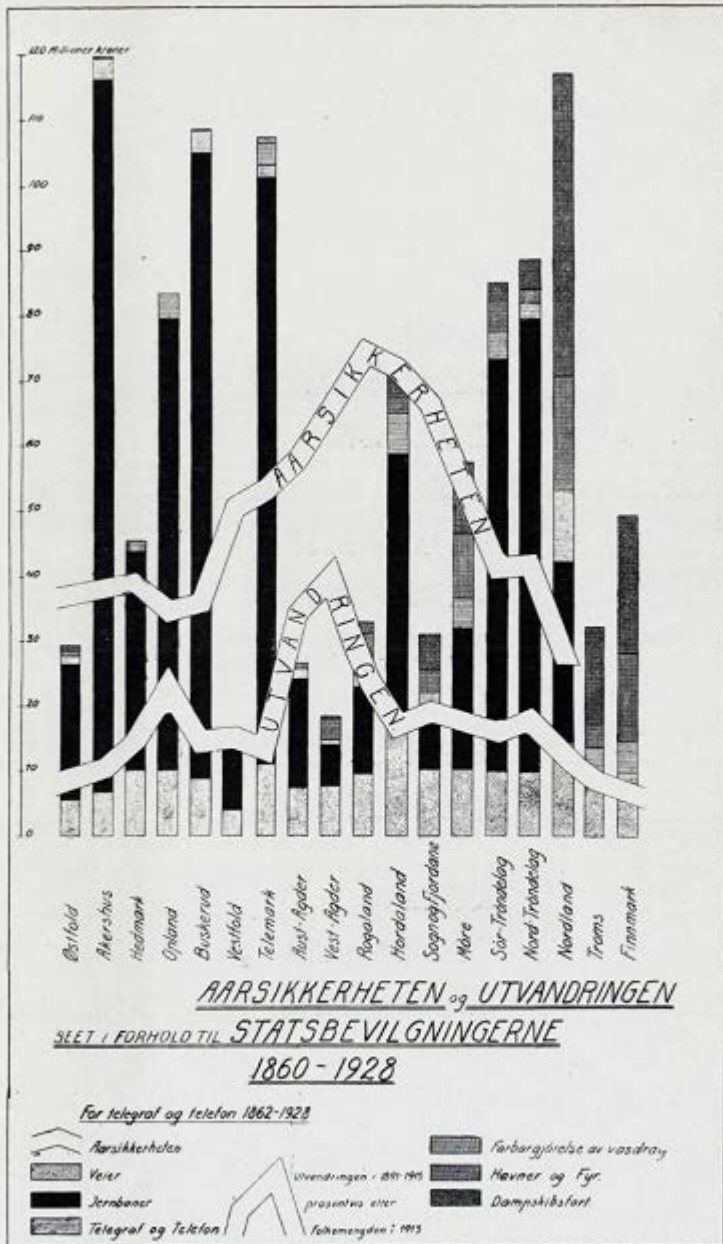


Økning av fjærtebestanden i Rogaland fra 1918 til 1930

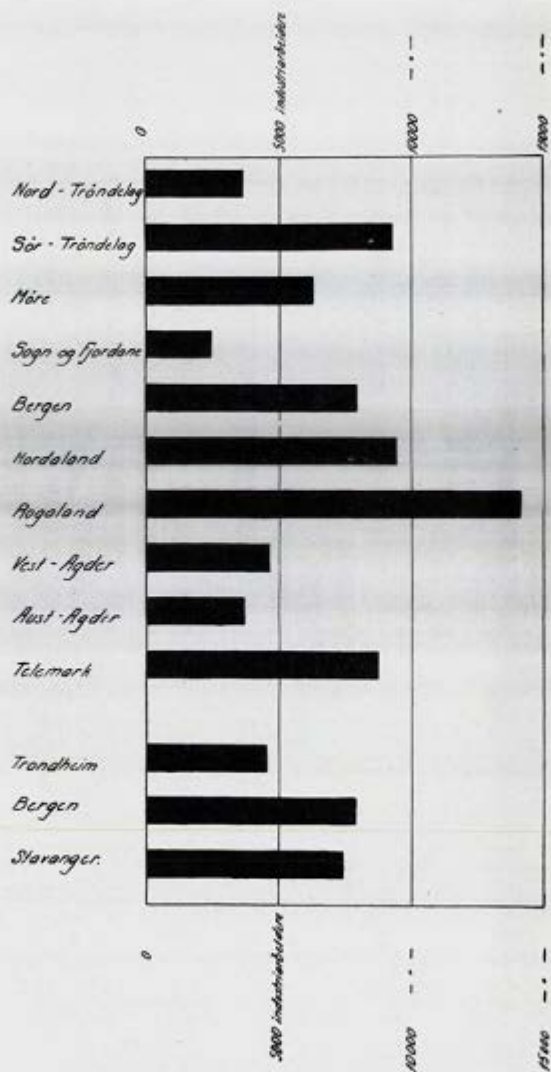


Gjennemsnittlig fiskemengde opfisket i 1924-1928

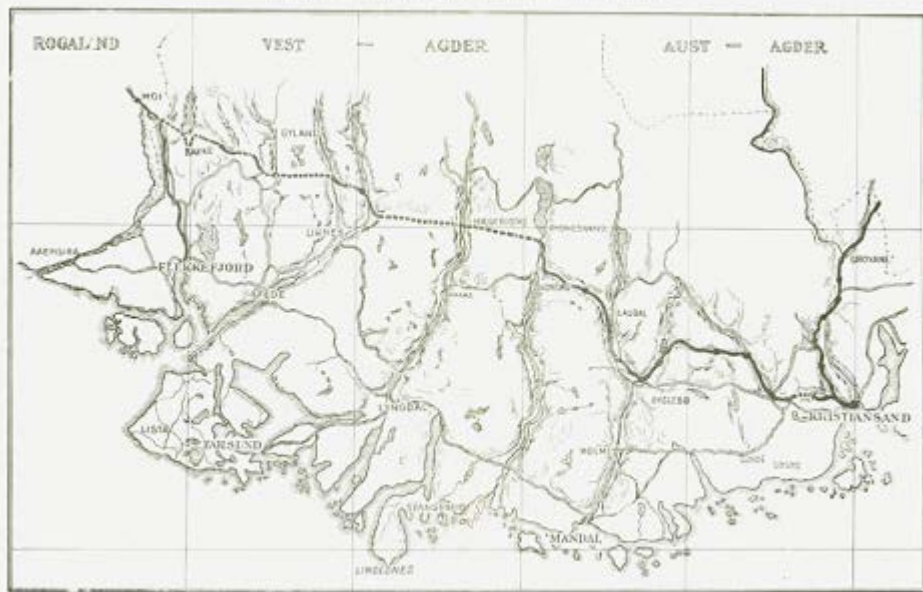




Industriarbejdere ifølge opgaver av 1931



SØRLANDSBANEN GJENNEM VEST-AGDER

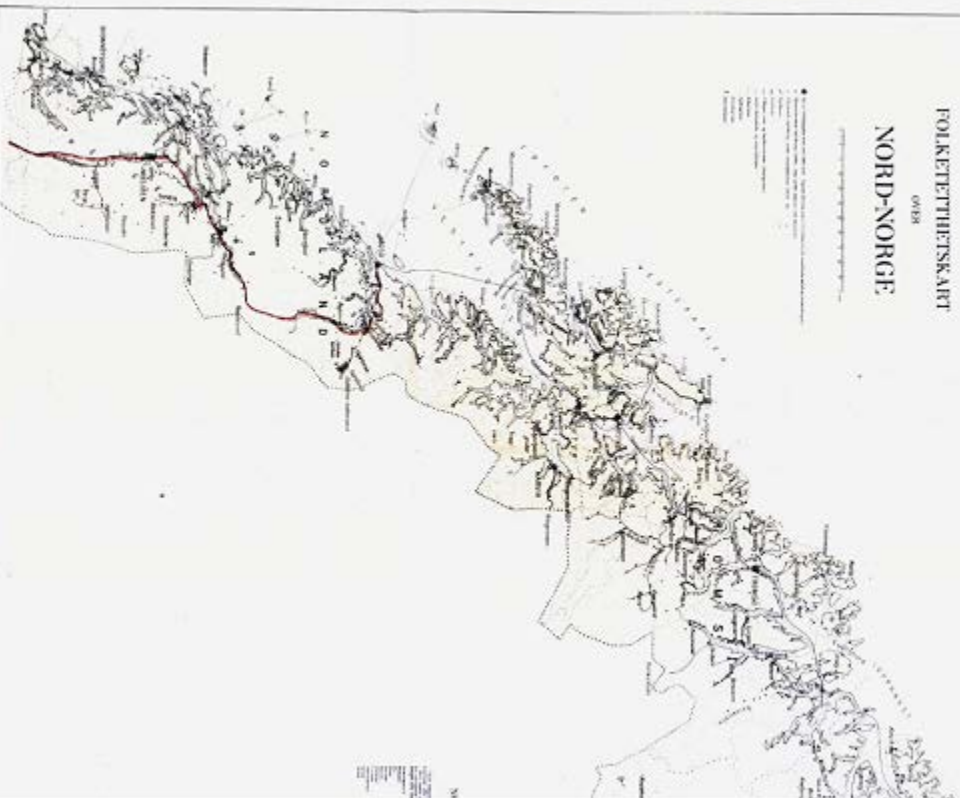


FOLKETETTHETS-KART

OVER

NORD-NORGE

1870



1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50

Scale 1:50,000

SZEKES-VEHES



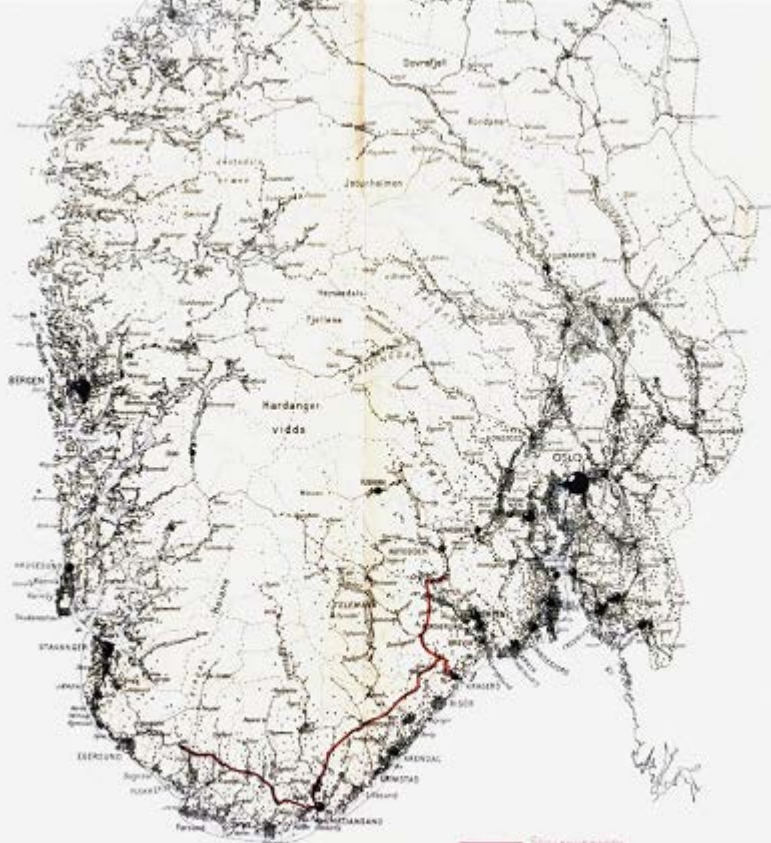
FOLKETETTHETSKART OVER SØR-NORGE



- By og bydelingsgrenser (1900)
- By og bydelingsgrenser (1910)
- By og bydelingsgrenser (1920)
- By og bydelingsgrenser (1930)
- By og bydelingsgrenser (1940)
- By og bydelingsgrenser (1950)
- By og bydelingsgrenser (1960)
- By og bydelingsgrenser (1970)
- By og bydelingsgrenser (1980)
- By og bydelingsgrenser (1990)
- By og bydelingsgrenser (2000)
- By og bydelingsgrenser (2010)
- By og bydelingsgrenser (2020)



SØR-NORGE:
 Dette kart er utarbejdet på grunnlag av folketellingene for 1900, 1910, 1920, 1930, 1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1990, 2000 og 2010. Kartet viser folketetthet i innbyggere per kvadratkilometer. Kartet er utarbejdet av Statistisk sentralbyrå, Oslo.








SIB-NORGE.

1. Själlandsleden
 2. Nordsjøleden
 3. ...
 4. ...
 5. ...
 6. ...
 7. ...
 8. ...
 9. ...
 10. ...
 11. ...
 12. ...
 13. ...
 14. ...
 15. ...
 16. ...
 17. ...
 18. ...
 19. ...
 20. ...
 21. ...
 22. ...
 23. ...
 24. ...
 25. ...
 26. ...
 27. ...
 28. ...
 29. ...
 30. ...
 31. ...
 32. ...
 33. ...
 34. ...
 35. ...
 36. ...
 37. ...
 38. ...
 39. ...
 40. ...
 41. ...
 42. ...
 43. ...
 44. ...
 45. ...
 46. ...
 47. ...
 48. ...
 49. ...
 50. ...
 51. ...
 52. ...
 53. ...
 54. ...
 55. ...
 56. ...
 57. ...
 58. ...
 59. ...
 60. ...
 61. ...
 62. ...
 63. ...
 64. ...
 65. ...
 66. ...
 67. ...
 68. ...
 69. ...
 70. ...
 71. ...
 72. ...
 73. ...
 74. ...
 75. ...
 76. ...
 77. ...
 78. ...
 79. ...
 80. ...
 81. ...
 82. ...
 83. ...
 84. ...
 85. ...
 86. ...
 87. ...
 88. ...
 89. ...
 90. ...
 91. ...
 92. ...
 93. ...
 94. ...
 95. ...
 96. ...
 97. ...
 98. ...
 99. ...
 100. ...

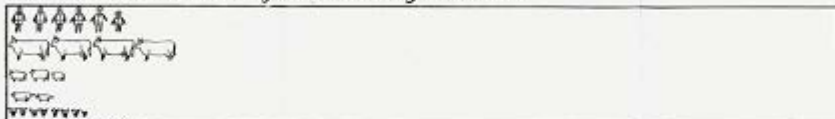
——— Själlandsleden
 - - - - - Nordsjøleden

NORGES OFFISIELLE STATISTIK GRAFISK FREM- STILLET FOR ENDEL FYLKER BEREGNET PR. KM.²

Befolkning  eller folketellingen i 1930.

Storfe , Sauer , Svin , Fjærte  eller husdyrhold i 1930.

Hedmark



Buskerud



Aust-Agder



Vest-Agder



Rogaland



Rogaland



Hordaland



Sogn og Fjordane



Nord-Trøndelag



Nordland



Troms



Finnmark



