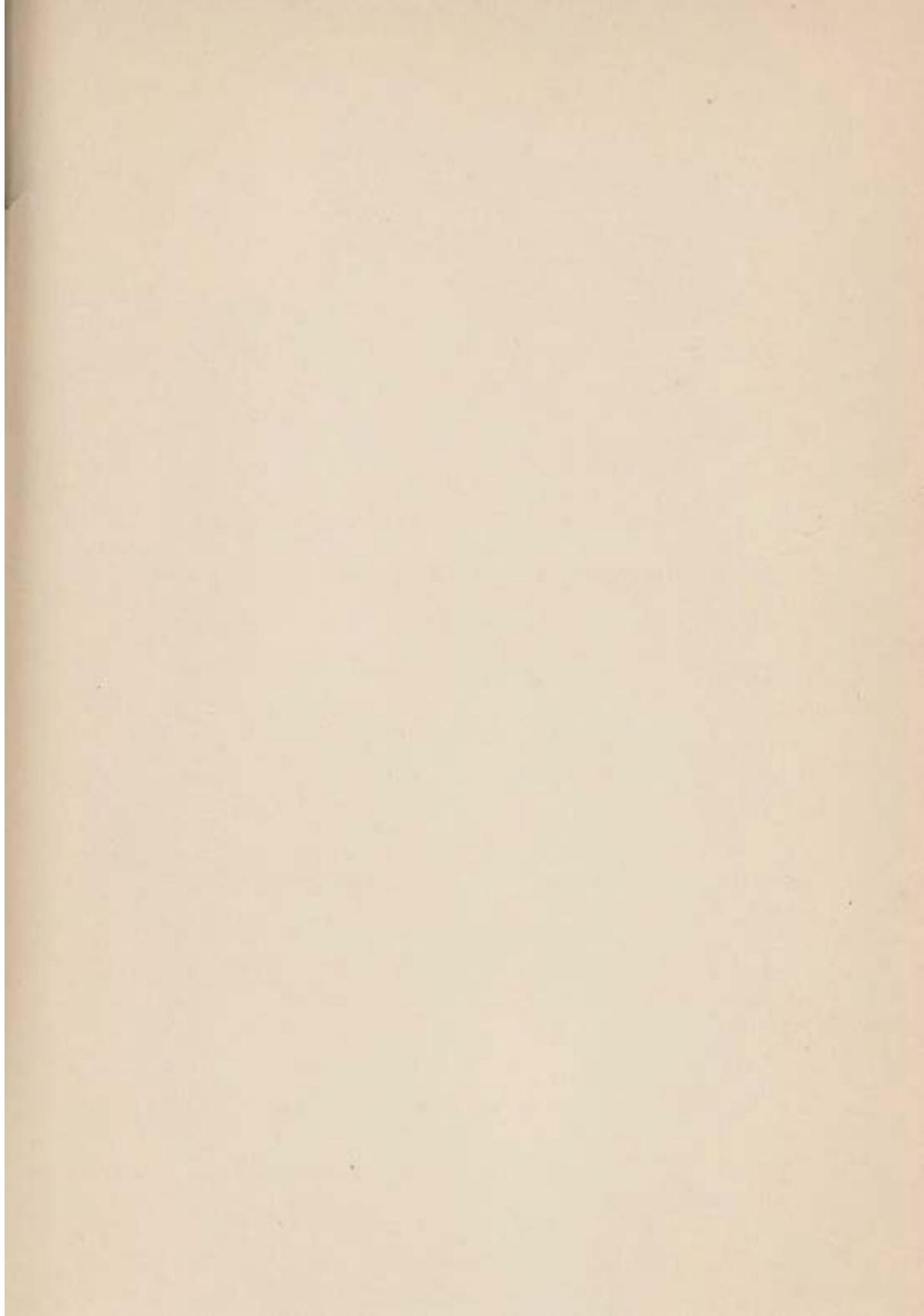


JUST BROCH

JÆREN OG JÆRBANEN

Et bidrag til teknikkens og kulturens
historie i vårt land

DREYERS GRAFISKE ANSTALT
STAVANGER



JUST BROCH

JÆREN OG JÆRBANEN

Et bidrag til teknikkens og kulturens
historie i vårt land

DREYERS FORLAG · STAVANGER

1926

PRINTED IN NORWAY
DREYERS GRAFISKE ANSTALT, STAVANGER

Innhold.

Side

Innledning	7
Jæren	10
Samferdselsmidler før Jærbanen kom	22
Jærbanens forhistorie	46
Jærbanen kommer	53
Jærbanens anlegg	79
Jærbanen åpnes	117
Dagen derpå	125



Fot. Wist

Innledning.

Jæren — for til ikke så lang tid siden efter dansk tungemål *Jæderen* — kommer av det oldnorske *Jadar*. *Jadar*, d. e. kanten eller jaren på et tøi-stykke. Således former også Jæren sig når en drar forbi sjøveis. En sandflate som jaren til en stor øde, svakt heldende flate. Noget egentlig innbydende ser den jo ikke ut. Ei heller som et Norges kornkammer kan bli. Og for så vel hundre år siden fikk mangen det samme inntrykk når en reiste ut på Jæren landveis fra Stavanger. I all fall fikk en stipendiatur fra selskapet for Norges vel det da han reiste ut for å studere jordbrukslære på Jæren. FLOR het han, krigsråd og løitnant var han. I sin stipendieberetning: «Økonomisk reise til Lister og Jæderen foretagen i året 1810 etter foranstaltning av direksjonen i selskapet for Norges vel og på selskapets bekostning» heter det bl. a. om Jæren: «Hvor dunkelt og skummelt er ikke dette land som utbrer sitt sortbrune, med kampestens opfylte dekke i en avstand som taper sig for synet. Overalt dekket med hine sorte stabler som en karrig natur tvang beboerne til å kaste opp av jordens skjød for å erstatte manglen på brenne, og ved hjelp derav varme sig mot et rått og stormfullt værligs ublidheter, kun avbrutt med enkelte gule pletter (akre) i nærheten omkring nogen lave, jordbedekkede boliger, der ser ut som kunde de være fremveltet av graven, og hvis mørke fysjonomi passer til dette dunkle maleri, imens vesterhavet lar den ene bølge



Foto. Wille

Nybygg på Jæren.

etter den annen hendo på strandbredden. Det er som jeg stod ved mitt fedrelands grav.³

Om dette dunkle maleriet er det blitt sagt at det ikke bare kan skrive sig fra en høstdags dystre stemning, men også må ha fått en farvetone fra den aristokratiske østlendings første møte med vestlandet.

Omtrent 60 år etter gjør Jæren det samme triste inntrykk på en annen østlandsk landbruksstipendiat, IRGENS. Man kan se det av den bok som han utga i 1872: «Jæderen. Forsøk til en landbruksbeskrivelse». Landskapet er trist og øde, sier han, hvad enten man fra sjøsiden ser den nakne sandsletten eller fra landsiden de mørke, ensformede og treløse lystheier. Man må være født og oppvokset på Jæren for å kunne trives i denne natur.

Dette var like før Jærbanen kom. Nu har denne været drevet i femti år. Står man nu ute på Jæren, hvorsomhelst og närsomhelst, får man ikke mere nogen følelse av øde og tristhet, mørke og grav. Nu er der overalt liv på Jæren, liv, lyst og rørelse. Nye akre, nyeenger innvinnes. Der er nybygg etter nybygg. Myr og sjø tappes under stor salutt til arbeidets lov og pris. Det er ikke nogen æressalutt med løst krutt. Den er skarp nok. Ti Jæren er «oversådd og undersådd» med stein fra istiden. Det er et arbeide som koster mange penger. Men det lønner sig. Flor må innrømme at der på Jæren var akre så frodige som han aldri før hadde sett dem. De dype avleiringene av ler, sand og myr ute på Jæren gir så god jordbunn at gjennemsnittsavlingene her skal være større enn noet annet sted i Europa, når da unntas en del av Belgia. Et avlingene store er de også årvisse. Et gammelt ord sier at på Jæren er der aldri uår. Det gjeller bare å skaffe gjødning nok. Og det sørger Jærbanen for.

Det er et gunstig klima for jordbruket her. For jordbrukerne selv kan det være leit nok. Ti her er mestendels

«ruskje og vått — ufyse vått»,

og det krever

«skaftestøvler og oljeklær,
varme våtter og gul sydvest.»

Det er et vær

«med himmelsprøit over alle skjær»,

d. v. s. nordfor og sørfor, ti Jæren har ikke nogen skjærgård som kan bryte
de himmelsprøitende bølgene.

Stille er det gjennemsnittlig på Jæren bare syv dager om året. Forholdsvis
stille da.

Det er ikke så ofte nettopp det er

«lyst og lindt over heilan Jær».

Men er det så kan det være vakkert nok. Især mot kveld når

«der stig av hav eit alveland».

Jæren har fostret en av våre store diktere.

Her er kystklima med mild vår, høst og vinter. Her bryr haren sig ikke
om å koste sig nogen særegen vinterdress. Den klær sig eins hele året, i mere
eller mindre lysegrått. Sommervarmen er det dog ofte nokså skralt med.

På Jæren kan det ikke som på østlandet bare arbeides noen sommermåne-
der. Men heile året. Ved jule- og nyttårstider også.

Avdøde sanitetskaptein Arboe sa i et opsynsvekkende, antropologisk fore-
drag som han holdt for omkr. en menneskealder siden ved Oslo universitet:
«Mens de blonde langskallene på østlandet ofte går og drikker og turer til
trettendedagen, så bryter de svarte kortskallene på Jæren sten tredje dagen
jul».

Det var etter at Jærbanen hadde vært i drift tyve år omtrent.



Foto. Wilse

Jæren.

I.

Jæren er det største lavlandet som fins i Norge, 1300 kvadratkilometer. Regnes fjell og vann fra blir det igjen 900 kvadratkilometer mestendels dyrkbar jord. Jæren er langstrakt og smal. Den største bredden er 12 à 15 km. Dalenes heier danner grensen i øst og sør. Ellers er grensen hav og fjord.

Som sagt, et lavland er Jæren. Men det er et nokså bakket lavland. Man kan, skjønt bredden ikke er større, reise gjennem en stor del uten å se havet. Hauger og småbakker stenger synet mot det. Noen større høide enn så hundre meter omrent er det vel ikke.

Den kjente danske kulturhistorikeren TROELS LUND sier i sitt store verk om Norden i 1500 årene at Jæren er et stykke jysk hede som er drevet op til den norske kyst. Som det nordre Jylland er Jæren også et morænelandskap, et minne fra fjerne istider. Men det er nok ikke ganske så at Jæren er kommet fra Danmark. Det er kanskje heller omvendt. Da breene i istidene rykket frem over Jæren østfra førte de meget materiale vekk, ikke bare til Danmark forresten, også til andre steder som England og Holland. Så er der en annen stor forskjell. Grunnlaget under den jyske hede er løst kritt og andre lagede bjergarter. Grunnlaget for Jæren er det samme som i de stolte klippeborgene

«som evig trosser tidens tand». Dypt ligger det. Da man i sin tid boret efter kull på Jæren viste det sig at istidslagene rakk ned like til 120 m. Det er bare en unntagelse når fjellet her synes frem i dagen. Det er i den søre delen mellom Brusand og Ogna. Her er det fjellknauser med små daler imellem. Og så er det nordpå, runt Hafsfjorden og på Tungeneshalvøen. Her er det et slags skille. Det oldnorske Jarar omfattet derfor visst bare den flatere kanten fra Hafsfjord sør til Ogna. Det som lå nord for Sole kalte man i gamle dager, og det for ikke mere enn vel så hundre år siden, for *Nesset*. Sogneprest Hauge til Håland skriver den 18. desbr. 1798 i kallsboken om sine sognebarn, at deres stolthet var at de på ingen måte vilde anses for eller tituleres for Jærbuer, men for *Nessbuer*. Hvad de egentlig hadde å være så stolt av er ikke så godt å si. Men innbildninger hadde de nok av, sier sognepresten. De var fulle av udyder og unoter som de hadde lært av de sjøfarende og andre som de omgikkedes med. De var også flinke til å drikke. Dette var altså i gammel tid, lenge før Jærbanen kom.

Jæren er som sagt et morænelandskap. Der er lave, steinete morænerygger med senkninger imellem. I dem er der dels av Stein oversådd lyngmark over utvasket sand — eller gruslag, dels blaut myr med sumpvekster. Der er også grunne, ofte sivbevokste innsjøer. Langs kystlinjen fra Sole i nord til Ogna i sør dannes overgrunnen mestendels av flyvesand. Under den er det ikke så sjeldent torvmyr.

Særtregnende for Jæren er manglen på skog. Fra midten av 1800-årene heter det, at der ikke mera fantes en busk så stor at en av den kunde lage et ris til vanartede jærbarns rompe. Det er nu overdrivelse da. Ti av bjerk, som jo i den henseende skal være særformålstjenlig, fins der enkelte trær utover Jæren, likeså av asp og or, ja selv en sjeldent gang furu. De står der som rester av den storskogen som vistnok en gang har dekket heilan Jærfra heiene i øst til havet i vest. Det var skog av furu og eik. Eiken har vel på mange steder vært den rådende. Innimellem vokste andre løvtrær. Vidner om denne storskogen finner en i torvmyrene. I nederste lag er det rester av furu, i mellemste eik, og i de øverste finner man mestendels bjerkerotter.

Flere steder på Jæren påstår man at det ikke er så overvettes lenge siden at der fantes endog tømmertrær av furu. På noen gårder er blitt vist bygninger som er bygget av tømmer hugget nær ved. Det mener man dog er lite å stole på. Det er dem som tror at, når alt kommer til alt, tør det være et spørsmål om Jæren ikke har vært skogbar alt siden den historiske tiden begynte. Det har den dog ikke hvis man skal tro sagan. I fortellingen om Hafsfjordslaget heter det at de slagne krigsmennene flyktet inn i landet og gjemte sig i skogen. Den har da visst ikke vært så langt unnav. Noen småskog kan det heller ikke ha vært. For den er jo ikke så lett å gjemme seg slik i.



Fot. Wiss.

Rester av gammel skog.

Men hvordan er så Jærskogen blitt ødelagt? Det spørsmålet er det ikke så helt greit å svare på. PETER CLAUSSON FRIIS har i sin bok «om skoger og trær i Norge» (1599) en fantastisk historie om det. Det er et gammelt sagn, som han dog ikke noensteds har funnet skrevet, om at i gammel tid skal der engang vært kommet en snar iling eller hvirvelvind vestenfra, hvilken skulle være gått tvers over Skotland og siden hit til Norge, og der gått Jæren langs-eftet ved havsiden og gjennem Egersund og over Lister og derfra rett i havet igjen. Og hvor denne iling føer, både i Skotland og her i Norge, brøt den skogen ned og fordærvet jorden så der ikke mere kunde vokse noen trær. Denne iling blev kaldt «Harping-ell» fordi en spåmann som het Harping hadde spådd om den, og det sies at en hund lå på en haug på Jæren et heilt år og tutet og gjødde mot vesten inntil denne ilingen kom. Efter hvad hr. Peder forteller har i hans tid en sådan iling eller hvirvelvind føret gjennem Hedemarken øst i landet og nedbrutt skog der. Og det er trolig at flere slike ilinger har dradd gjennem landet, sier han. Skjønt han ikke tviler på det, tror han dog ikke at Jærskogen er blitt lagt øde på den måten. Han mener at ild er gått derover og har brent både jord og trær, som ofte skjer når det er tørke om sommeren, sier han. Det er også mange som senere har trodd at skogen er ødelagt ved en eneste stor skogbrann. Det tør være tvilsomt. Kull av gren



Foto. Wiles

Torvmyr med trästabber.

og kvist finner man bare unntagelsesvis i myren. Og de kan jo vidne om en isolert skogbrann. Men det beste vidnet om hvordan skogen er blitt borte er de mange stubbene av hugsthøide som man tar op av myrene. Det er uvorren og hensynsløs hugst som har tatt skogen. Den har vært drevet i lange tider like fra old av og til for en del hundrer år siden. Og var skogen vekk sørget nok storm og sterkt regnsskyll samt overdreven beitning for at den ikke kom igjen. Lynghøien kom istedet.

Den som nu om dagen farter runt om på Jæren kan nok på sine steder få se nokså vidstrakt skog som ikke er så verst. Men det er den som er blitt plantet i tiden etter 1868 da landets første planteskole blev oprettet nær Sandnes.

Det brenne som skogen andre steder gir får man på Jæren av torvmyren. God brenntorv er her meget av.

I botanisk henseende er Jæren et av de interessanteste steder i Norge. Vistnok er der på de steinete lyngmarkene en nokså ensformig plantevekst. Men, fredes der bare for saueflokkene, er den enestående rik, selv på den av sjøen utvaskede flyvesanden langs kysten.

Som den eiendommelige floran forsvinner alt eftersom Jæren opdyrkes, går det også med faunan. I den gamle skogtiden var denne særskilt rik. Da fer-

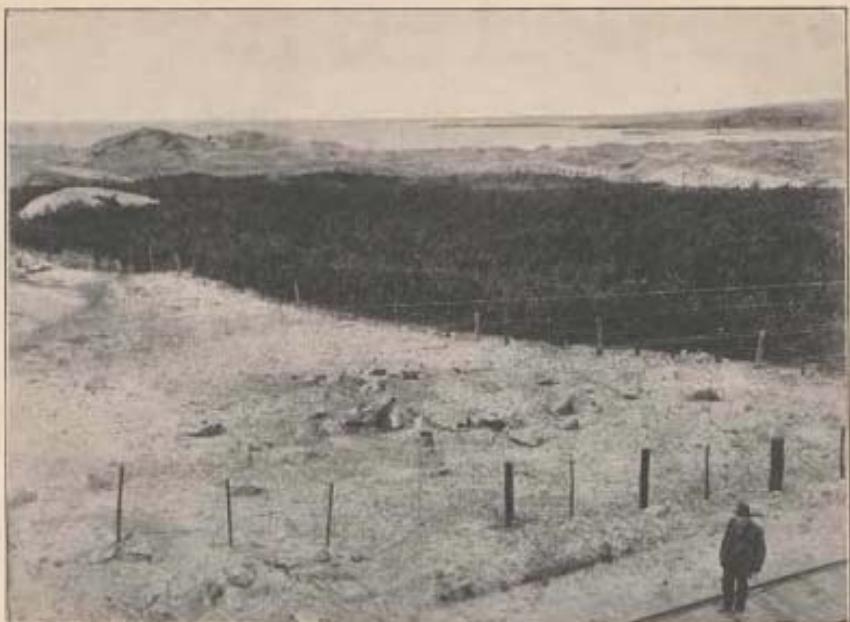


Foto. Wilse

Skogplantning på Jæren.

dedes her skogdyr som gaupe, bjørn og skogmår. Her var også elg og hjort. Elgen fins så godt som ikke mere her vesterpå. Hjort er der jo i Ryfylke. Det sies at den engang imellem tar en lysstur til Jæren for å hilse på gamle tomter. Men ett av skogdyrene er helt forsvunnet fra norden. Det er vildsvinet. Der var nok av det i den gamle Jærskogen. Ikke noet annet dyr blev så iherdig jaget av den gamle Jærbuen. Et annet dyr som også var her, men som man nu må sør i Europa for å finne, var ildereren.

Da skogen var vekk blev det fuglene som preget Jærens fauna. Vistnok er de som ruger her få av arter, men desto rikere er de på individer. Den mest karakteristiske fuglen er eller har viben vært. Før forekom den i særstort tall. Nu blir det jo mindre og mindre av den. Vel også av heiloen, som jo også har særtegnet Jæren. Forresten drives der nu et prisverdig arbeide for så meget som mulig å frede den for Jæren eiendommelige fugleverden.

Annerledes er det jo ute på den flate kysten mot Nordsjøen. Her stanser ennu trekfuglskarene en kort tid vår og høst før de gir sig videre i vei nordpå eller sørpå. Og strandfugl, erfugl, alke, måke, skarv, alle gir de kysten liv som i gamle, gode dager, mens kobben ligger ute på steinene og soler sig. Når det er sol da.

II.

Jæren, rikt utstyrt fra naturens hånd, var en av de eldste bebodde bygdene i Norge. De første som bygget vesterpå gikk ut herfra. Ikke noet annet sted i landet er der gjort så gode fund fra den eldre steinaldren som her. Alt i kjøkkenmøddingstiden var her forholdsvis mange mennesker.

I Kvernevik og på Viste i Randeberg har man funnet huler som folk den gang bodde i. Især kan merkes *Svarthåla* i Viste. Eftersom de derinne avgangset skjell og bein — det var fiske og jakt de livnærte sig med — hvide de dem utfor hulen, hvor de samlet sig til «kjøkkenmødding». Blant beina av dyrene, således de store skogdyrene og det eneste husdyret de hadde, hunden, har man også funnet menneskebein. Det er dem som herav har sluttet at Jærbuens stamfar var menneskeeter. Han skulde være kommet fra Jylland. Det vilde jo ikke vært nogen umulighet. Men de menneskebeina man fant var bare av et eneste individ, og de bar ikke spor av ytre vold. Så gjeld en stamfar som nevnt hadde visst Jærbuen ikke. Det er en begravelse i dyngen utfør Svartehåla i Viste. Og stamfaren er heller ikke fra Jylland. Den første Jærbuen er visst kommet rekende langs kysten fra Østfold.

Den eldste og lengere kulturperioden i steinaldertiden har HELGE GJESSING i sin «Rogalands stenalder» kalt «veidetiden». Derved angis den måten folket har livnært sig på, ved jakt og fiske som sagt. Men disse næringsveiene er trådt mere tilbake i den senere og kortere steinaldertiden. Denne kaller Gjessing for «akerbruksiden». Da dyrket folket jorden. De holdt andre husdyr enn hunden også. Et primitivt jordbruk var det. De grov med trehakker. Kornet, som blev skåret med sigd, maltes på flate håndkverner av samme slags som dem de gamle egyptere brukte og som negerne i Afrika ennu bruker. Vidner om denne tiden kan føres frem fra de mange samlinger av flintredskap og avfall fra de stedene hvor redskapene ble laget. Flintverksteder har en kalt dem. Det kan ikke tenkes annetsteds enn i forholdsvis tett befolkede bygder. Disse har vel mestendels ligget runt om de fiskerike vannene og langs de små elvene som laksen så gjerne går op i.

Også fra bronsealdren er der gjort rike fund på Jæren.

Primitiv må en vel si at kulturen i det heile var i hine fjerne tider. Men primitiv kan man ikke kalte kulturen i den yngre jernalder og i vikingetiden. Denne var jo en stor fremgangstid her i landet. Vikingeferdene gav rikdom.



Svarthåla.

Og i disse ferdene har visst Jærbuen deltatt med liv og lyst. Rogaland fylke var da og nedover til Olav Haraldssøns dager ett av de rikeste i landet.

Vidner om den finner vi i gravhaug efter gravhaug og ikke minst i sagane, Der bodde store høvdingeetter på Jæren den gang. Således den mektige hov-goden **HELGE PÅ KLEPP**, som levde på Håkon Jarls tid. Og like etter ham kom storhøvdingen på Jæren, **ERLING SKJALGSON PÅ SOLE**, gift med søsteren til Olav Trygvason.

Sagan sier at det alltid var menns tale at Erling har vært den gjeveste av alle lendermenn. Han rådde jo også fra Lindesnes i sør til Sognefjord i nord. Man kalte ham rygekongen. Så blev også sagt at han var den vakreste, største og sterkeste mann i all idrett nest etter Olav Trygvason. Han var typen på en høvding stormannen på Sole. Storsindet, praktlysten, gavmild og med manns mot, i krig som i fred. Et fyrstehoff hadde han om sig. Det skortet ikke på mat derute på Sole. Og på drikke nok heller ikke. Ved dagverdbordet blev det drukket etter mål, men ved nattverden blev det drukket umålt.

Mest gjaldt det for Erling å få samlet jord. Og ikke noget skulde ligge ubrukt så snart den var dyrkbar. De mange trellene han hadde, livegne eller stavnsbundne bønder var det vel nærmest, gav han akerland så de kom for sig selv og kunde føre sig avgrøden til vinning. Noen lod han også rydde skog og gjøre sig gårder der. På Sole kunde de fylle kornskutene til nord-lendingen.

Det hugg som fellte Erling Skjalgson på Sole var et for Norge skjebnev-svangert hugg. Og på Jæren var der ikke nogen storhøvding mere.

Vel gikk det nu tilbake ned gjennem middelalderen. Men korn tilovers for andre hadde man dog på Jæren. Det fremgår av den forklaringen som **PEDER CLAUSSØN FRIIS** gir av navnet Stavanger i sin «Stavanger stifts beskrivelse» (1608). Han sier at det ord anger er det samme som ager på latin. Nu har, sier han, Stavanger fått sitt navn av den årsak at da Jæren alltid har vært et godt kornland har Hardanger og andre steder søkt dit for å kjøpe korn, og da lagt til med sine båter der hvor nu byen ligger. Og da det gamle norske ord stadua er det samme som å styrke og opholde, eller hjelpe og forfremme, da er stedet blitt kalt Stadu-anger, som med tiden er blitt forvansket til Stavanger.

Hr. Peders forklaring er jo ikke riktig. Stavanger d. e. Stavfjorden. Men den tyder dog på at Jæren har vært vide kjent som kornland.

Hundre år etter, i 1718, skriver presten **JONAS RAMUS**, Anna Colbjørns-datters mann, i sin «Norges beskrivelse», at «Jæderen er et flatt land som vel er farlig for skib og folk, da der løper et rev een mil mot nordvest til havet, men et kornland er det». Og amtmann **DE FINE** sier i sin beskrivelse av Stavanger amt (1745), at bøndene i Jæren og Ryfylke selger så meget korn at ikke alene Stavanger og amtets fjelldistrikter forsynes dermed, men en stor

del opkjøpes om våren til sedkorn for Lister amt og Hardanger, liksom der av hjemmeavlet korn utskipes fra Stavanger ikke ubetydelig til Bergen, Trondhjem og østlandet. Og dog mener de Fine at i «den gamle verdens alder» har Jæren vært langt mere bebygget enn nu. Det kan man allevegne se av alle de forlatté gårdstomtene i utmarken.

Den norskefødte danske forfatter og sosialøkonom CHRISTEN HENRIKSEN PRAM, som i 1804—06 på statens bekostning gjorde en studiereise her i landet, sier i sin innberetning at Jæren, «denne fruktbare ørken», kan etnære en hel del mennesker og dessuten skaffe en hel del produkter mere enn innbyggerne bruker.

I 1812 kunde Jærbuen sende korn til nødstedt folk på Agder.

Men i 1830 finner KRAFT i sin Norgesbeskrivelse at verdsettelsen av kornproduksjon og kornavling på Jæren har vært overdrevet. I siste halvdelen av 1600 årene og i 1700 årene var kornsalget større.

Her skulde altså ha vært en tilbakegang ut i 1800 årene. Det er vel heller ikke tvil om at jordbruket på Jæren en tid lang til en viss grad har vært forsømt. Sålenge silden søkte under land drog Jærbuen gjerne ut etter den. Her var en utmerket, om kanskje noget usikrere, vei til vellstand. Han blev borte fra gården sin fra januar til april. Så kom han hjem med mangt en blank daler i lommen. Men imens var våronnen på gården blitt forsømt. Det gjaldt da i en fyk og en fei å få puttet litt sed i jorden og sparket over. Til gjødning tok han taren fra tangstranden.

Det gikk dog snart opp for Jærbuen at han fikk slå tanken på fiske fra sig skulde det bli til noet med jordbruket. Men all tanke på sjøen hadde han dog ondt for å opgi. Lysten til å ta skibsparter var sterkt i seilskibenes gyldne tidsalder. I 1872 mente IRGENS at bare i Klepp prestegjell var 80 000 kroner trukket bort fra jordbruket på den måten.

Og hvordan var det i så henseende i den nyss svundne jobbetid, salig ihukommelse?

Efter at Kraft skrev om for lite opdyrkning av Jæren har det dog gått fremover.

IRGENS sier at han overraskedes, da han som gjest kom til Jæren, over å finne tilstanden der så vidt utviklet og fremskridtene i forskjellige retninger så påtagelige. Han hadde på forhånd tenkt sig noe ganske annet. Der ryddedes stadig ny jord til dyrkning, om enn denne rydningen blev adskillig kostbar på grunn av all steinen. Irgens sier at han kjenner en gård som for et snes år siden blev delt i 3 deler, hvorav hver del avler og føder ordentlig likeså meget som den samlede gård gjorde før. Nye hus er oppført, fjøs m. m.

Det var jo mange ting som bidrog til fremskridtet. Jorden er, som før nevnt, god her. På Jæren skal også finnes de beste og mektigste mergellag i landet. Flere steder ligger de op i dagen. Et godt gjødningsemne har man



Jan Adolf Budde.

også i skjellsanden. Sør på Jæren i Ogna fins den i betraktelig mengde.

Taren gir likeledes god gjødning for aker og eng. Den som ikke går med til det brenner man. Jodfabrikkene har god bruk for taren og betaler den ganske godt.

Sitt til fremskridtet på Jæren gjorde naturligvis også den raske opkomst av Stavanger by. Den gav et godt og sikkert marked.

Men når man taler om fremskridtene på Jæren må man vel særstnevne landbrukskolen på Austrått. Det var en framifrå skole den. Driften der var et monsterbruk. I en menneskealder hamret bestyreren JAN ADOLF BUDDE inn i ungdommens hjerner at et bedret jordbruk og en fornuftig økonomi var betingelsen for fremgang. Og der hvor hans elever slog sig ned så snart tegn til rasjonelle driftsmetoder. Der kjente man foruten hakkermaskinen også terskemaskiner. Andre landbruksmaskiner var det dog ikke. Men uten Budde var ikke Jæren blitt så pass rikt utviklet som den var da Jærbanen kom. Og uten det hadde man nok fått vente lengere på banen.

Det var ikke for tidlig at man her om året reiste et minnesmerke for ham. Jan Adolf Budde er med rette blitt regnet som en av «våre høvdinger».

III.

Sagt er det blitt, at en av de viktigste grunner til Jærens fremgang i jordbruket før den fikk banen var folkekarakteren og dens eiendommelighet.

Hvordan var da Jærbuen i den gode gamle tiden?

Var det ikke her, spør FLOR i 1810, hvor det var tumlelass for hine helter hvis veldige arm satte det forferdede Europa i bestyrtelese? Var det ikke her hvor kjempenes og heltenes aske blev lagt i gravhaug? Er ikke her Hafsfjord, hvor den djerfe Hårfager for ni sekler siden satte monarkiets krone på sin panne?

Heltene forsvant, vikingene forsvant. Men kraftkarer kunde det allikevel være på Jæren. I 1738 døde TORSTEN OLSSØN BERLAND, 113 år gammel. Niti år var han da han giftet sig på ny. Med den andre kona si levde han i 25 år og hadde fire barn med henne. «Mein Liebchen, wass willst du doch mehr!»

Riktignok fins der ikke på Jæren mere noen kampens helt eller kraftkar. Men der fins een som er vel så god, om ikke bedre. Det er arbeidets helt. Men han er jo av forholdsvis ny årgang, hvis man skal tro FLOR, der som sagt var der i 1810. Han kan ikke rose Jærbuens arbeidssomhet, sier han, eller



FOL. MUSE.

hans arbeidslyst. Har bondeguttene samlet sig sammen en halv snes daler gider de ikke arbeide mere. Da reker de heller omkring som handelskarer eller opkjøpere.

I dette må Jærbuen ha bedret sig på forholdsvis kort tid. IRGENS har bare lovord for Jærbuens store flit og arbeidsomhet.

Men var Jærbuen ikke sparsom på tiden, forteller FLOR, så var han det på annet. Ikke minst kledesdrakten. Han gikk i klær som kona spant og vevde i vinterkvelden. Til høitidsdrakt kunde han nok stundom kjøpe en trøie av utenlandsk klede hos kjøpmannen i byen. Men det var omgangsskredderen som sydde for ham, som det var omgangsskomakeren som skodde ham. Omgangsskoleholderen hadde lært ham op.

Sparsom var han også hvad mat og drikke vedrørte. Det var mestendels sur melk, sill og poteter, havrekake og en havregraut så hard at man kunde danse på den med brædder i treskoene. Og når Jærbuen kom til byen, skrives det i 1850 årene, og en byreise var da en ganske annerledes viktig historie enn nu, gikk han ikke og spiste lunsj med øll og dram slik som kaksebonden på østlandet gjorde det. Byens fristelser kom han alltid godt fra, i alle fall så nogenlunde. Og når han da hadde solgt sine egg og poteter, sitt smørr og korn, sin torv eller sin smule fisk, kjøpte han sig en skillings vørterkake, og så satte han sig med sine penger i lomma op på den massive, fjærlose, skram-

lende kjerra si og formelig delikaterte sig med den. Men var han av det slaget, heter det, kunde det nok hende at han og hesten tok sig en pause ved de småhus langs veien hvor olkrus og drammeflasker vinket, f. eks. i Hinnakroken, Myren, Orstad og Skjeveland.

Efter hjemkomsten kunde han, skriver Stavanger Aftenblad ved Jærbanens 25 års jubileum, likeoverfor sine lyttende grader briske sig med det bynytt han så sig i stand til å opvarte med. Posten som befordredes pr. hest sørover var ingen hyppig gjest, og avisene endda mindre. Den første poståpneren i Time tok ikke penger nok inn til sin egen lønn, som dog ikke var på mere enn 12 daler året. Han måtte få tilskudd av postvesenet. Det var i det heile — når det da unntas været naturligvis — påfallende stille på Jæren. Bølgene måtte gå høit i den øvrige verden før lyden nådde dit. Folket levde sitt eget tilbaketrukne liv. Barna nesten skvatt når de fikk øie på en fremmed. Toppmålet av årets begivenheter nåddes, heter det, når Kohler på Næsheim i sin 4 hjuls vogn kjørte på besøk til presten, eller hver gang det fenomen inntraff at et kvinnemenneske optrådte i kirken med hatt på hodet.

Forresten, i kirken i de gode, gamle dagene på Jæren var kvinnfolket gjilt å se til, etter hvad Flor forteller. Riktignok gikk det til hverdags fornuftigvis i verkenskjole. Men klædte kvinnene sig på Jæren til stass eller gikk i kirke, heter det, var de i silke og forsynt med gullorenninger, bemidlede endog med gullhalskjeder. Forresten fremheves det at de i motsetning til mennene var meget arbeidsomme. Men det var nok også meget for stasens skyld. Ti de strikket og vevde ikke bare til hus bruk, men også for en stor del til salg for å kunne kjøpe pynt. Det var og er vel ennu ekte kvinnfolk på Jæren. Og skal man tro gamle amtmann DE FINE, og det er ingen grunn til å misstro ham, hadde de fleste kvinnfolk, især de som bodde nærmere Stavanger, stor lyst til å optenke og iføre sig alle de nykommende «noder og unoder, have det ikkun vilkår som det haver vilje».

Ellers var kvinnfolket på Jæren ikke meget for det nye. På Jæren som overalt på Vestlandet, sier IRGENS, har kvinnene i førstningen med seighet motarbeidet forbedringer, særslig i fjosstallet. Men de har vel gitt sig i lengden, i all fall etter at Jærbanen kom. Den har vel satt fart i kvinnfolket også.

Mannfolket kunde vel likeeins gjøre motstand mot det nye, både på det materielle og åndelige område. Skal man tro Stavangerpressen fra tiden like før jernbanen kom, så var Jærbuen ikke hurtig i tanke og bevegelse nettop. Han så gjerne på alt nytt som dukket opp med misstroens skjerpede blikk. Og besjelet av en seig opposisjonslyst var han. Men blev han først overbevist om at det nye også virkelig var godt, da tok han fatt på å virkeliggjøre det med en betenksom, seig og energisk utholdenhets.

Med de nøyisomme kravene som jærbuen hadde til livet fulgte enkle, sosiale forhold, som også kan ha hjulpet til fremgangen. Noen sofabonde var

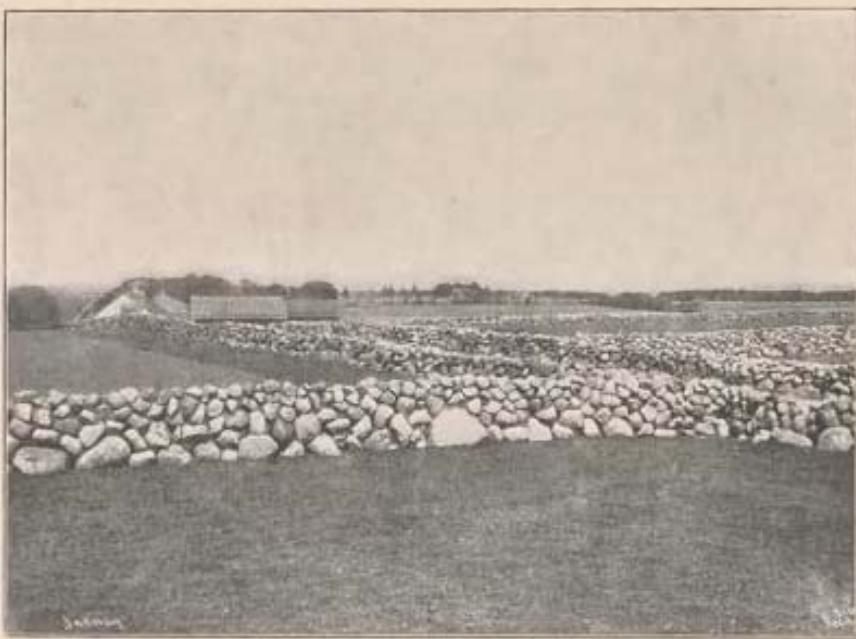


Foto. Wilse

han før i tiden like lite som nu. Den gamle gode Jærbuen vilde helst være sig selv nok. Selveier vilde han være var jordstykket aldri så lite og ubekvemt. Slik som Erling Skjalgson helst vilde ha det.

Derfor er det også blitt fullt av småbruk på Jæren, skilt fra hverandre ved alle disse gjerdene som bygges op av rydningssteinen. Om disse skriver EILERT SUNDT, at sett fra en høide og i passende avstand, helst med sne på marken, viser dette forvinklede nett av gjelder sig fint og vakkert som et storartet kniplingsverk, maske i maske og med all slags slyngninger.

Det er blitt fortalt at det først var i midten av 1800 årene at Jærbuen begynte å nytte steinen til annet bygg enn gjerdene. Men det kan ikke være riktig. Amtmann DE FINE sier i sin beskrivelse av amtet, at da bonden på Jæren mangler skog kan han ikke bygge og bedre sine hus uten med megen bekostning. Ti all slags bygningsmateriale må hentes langveis fra, hvorfor man også finner lade-, stall-, fæ- og færehusenes vegger opbygget av torv og gråstein.

Om bondegårdene på Jæren skrives i 1850-årene at de ofte ligger gruppevis på hoidene og i avheldene. Det kan rent være som små landsbyer. Husene ligger ofte i en firkant for å lune tunet mot været, med de vestre veggene dekt med takstein for å berge mot regnet fra havet. Uanselige og lave er de gamle Jærhuseiene. Så måtte de være for at de kunde stå sig mot blåsten. Karak-



Bild. Wilm.

Gammel Jærgård.

teristisk for dem er «torvskudene», tilbygg på endene for opbevaring av brensel. Symetri er ikke hoveddyden ved husene på Jæren. Husveggen dannes ofte av store deksbjelker. Og hist og her kan et uregelmessig kahytts vindu stikke frem. Det sies at det ikke var så fritt for at den gamle gode tidens Jærbu stundom ernærte sig nokså kristelig av vrak.

Men så farlig var det vel ikke alltid.

KITTY KIELLAND forteller at da hennes far engang etter et forlis på Jæren vilde ta dem som hadde bjerget i ed på at alt var gått erlig til, stod de usikre og vilde ikke svare. Det måtte altså være noet galt. Endelig kom een frem og sa: «Me fant ein ost som sprakk sund, så fekk me slik hug til å smaka, og så smakte me ham heilt op».

Samferdselsmidler før Jærbanen kom.

I.

Hvad som manglet Jæren mest for at den kunde bli hvad den av naturen var bestemt til var et tidsmessig samferdselsmiddel. Vistnok var veinettet her i de siste årtiene blitt utvidet og bedret, og det var ikke minst det som hadde hjulpet Jæren så pass frem, men det kunde dog langt fra fylle de krav som stiltes i så henseende.

Den navngjetne engelske historikeren MACAULAYS ord om at, når unntas skrivekunsten og boktrykkerkunsten, er det ikke noet som har fremmet sivilisasjonen mere enn de oppfinnelsene som korter avstanden i tid og rum, gjeller vel sær for et land som vårt, hvor bjergene er så mange, hvor de øde og vide heiene skiller gård og grend, by og bygd, og de lange, dype, ofte så triste og ensomme dalene hvor der fostres trege, sure sind som elsker frem den snevreste bygdepolitikk. Ikke noet sted trengtes de gode samferdselsmidler som her, vei op gjennem dal og over hei, dampskib rundt den lange kyst og på de dype fjordene, og så det beste: *jernbaner*. Men nettop landets beskaffenhet gjorde at det



Kvinnfolk på Jæren.



Fra. Wilse

varte nokså lenge før de kom. Vistnok tok det ikke den tid som det tok med boktrykkerkunsten. Ti det tok to hundre år før den kom hit. Vel hadde mange øinene oppe for at det måtte stort arbeide til på samferdselsmidernes område skulde landet få følge med i tiden og utviklingen, og mange hadde lest og hørt om, i utlandet også sett og faret på jernbanen, som de priste i høie toner. Men slike kostbare innretninger i vårt land kunde det dog ikke være tale om. Bare noen år før vi fikk vår første jernbane var det en meget ansett ingeniør-offiser som skrev en lærebok i bygningskunsten. I innledningen til veibygningsslæren heter det: «Efter materialet deler veiene sig i a) grusveier, b) makadamiserte veier, c) chauseer, d) brolagte veier, e) vannveier eller kanaler, f) jernveier, hvilke dog her forbigras, da de neppe hos oss vil finne noen anvendelse.» Det var i 1848, altså tre år før Hovedbanen kom. Men de egentlige veier, landeveiene, behandles meget omstendelig i boken. Man fikk være glad om en kunde føre dem frem til størst mulig fullkommenhet.

Bedre veier trengtes også i hei grad. Ti langt inn i den nyere tiden hadde man bare de samme primitive kløv-, ride- og vinterveiene som for en del hadde gjort sig sjøl der hvor det ellers var nogenlunde fremkommelig. Snau-fjellet og heiene var vel ofte likest i så henseende. Ferdsselslinjene for de trange dalførene blev derfor gjerne lagt op på dem. Det var en ren unntaksgjelse at de søkte ned i dalbunnen. Nede på slettelandet var det vel rydning



Thubakken.

gjennem skog som gav mest arbeide. Forfedrenes navn for vei, tjodgata, skal også tyde på det. Ellers fulgtes marken op og ned. Å jevne noet ut for å unngå for bratte bakker var det ikke tale om. Det beste var også å føre veien over bakket og steinet mark. Da kunde den holde sig god og tørr, tok heller ikke noen god jord vekk fra bonden.

Alt i Frostatingsloven og den eldre Gulatingslov fra 1100 årene

omhandles veier som skulde vedlikeholdes slik som de hadde ligget fra gammel tid. Og i Magnus Lagabøters lov fra 1200 årene omtales landeveier, seterveier og feveier, broer, ferjer og deres vedlikehold. Det var bøndene som skulde sørge for at veiene alltid ble holdt åpne. Og de har da også, i all fall så nogenlunde, ryddet for stein og trær, lagt tømmer over myrene, bygget klopper og kanskje en enkelt gang en «bondebro».

I det høieste kunde en ride på disse veiene. Varer som var for tunge for hesteryggen måtte føres frem på sledeføre om vinteren. Denne var også som regel den egentlige ferdestid for reisende tillands. Selv bispen foretrak vinteren til å reise på visitas. Men selv på sledeføret var fremkomsten ofte lei nok. På sine steder kunde den like til den nyere tid være livsfarlig. Således skriver den navnkjente bispen JENS NILSSON i 1589, at mellom Drangedal og Hollen i Telemarken var det «så såre ond vei, at ingen bisp, prest eller foged haver faret der tilforn». Reisen gikk over «Gullbergkleven, hvorover aldri nogen biskop var kommet, ti de måtte vinde sledene neder for bjerget med taug».

De første forholdsvis nokså anstendige veier blev bygget i 1600 årene. Da tok jo næringsveiene her i landet opsving. Især utviklet bjergverksdriften og trelasthandelen sig rikt. Og de hadde sterkt behov for bedre veier. Likeså militærvesenet, hvis utvikling i den tiden også var upåklagelig. Der trengtes veier mellom festningene anlagt slik at artilleri og annet fornødenhet kunde føres sikert frem på dem. Den første ordentlige landeveien ble bygget 1624 mellom sølvverksbyen Kongsberg og Hokksund ved Drammenselven. I 1636 utkom der en kongelig forordning med påbud om at alle veier skulde uthedres. Arbeidet skulde iverksettes av vedkommende øvrighet og utlignes på almuen. Hver gård skulde ha sitt veistykke å vedlikeholde. Denne forordningen ledet ikke til noet større. Almuen var uvillig, og vedkommende øvrighet slapp.

Den landsfaderlige regering fant da at noet mere måtte gjøres for å få et skikkelig veivesen. I 1665 ansatte den to særegne embedsmenn til å våke

over det. Og de fikk så gjilde titler som generalveimestre. Det var jo også «kongsveier» de skulle bygge og vedlikeholde. Riktignok blev det dem pålagt å sørge for all slags «veier og broer, landet til zirat og den reisende til bekvemmelighet og tjeneste å anlegge og tilbørligen late forferdige og vedlikeholde». — — En av de gamle gode veimestrene — en offiser med et von foran slektsnavnet naturligvis — skriver at det måtte formodentlig være fordi man mente at bygdeveiene var like så viktige som de andre. Uten å ville bestride disse veiers store nytte, kunde han dog ikke tro annet enn at enhver rettsindig mann måtte tilstå at de ikke kunde sammenlignes med post- og kongsveiene, «da der vist ikke reiser een embedsmann på bygdeveiene mot hundre på kongsveien.» Og derfor lot visst generalveimestrene dem som regel seile sin egen sjø. Det fortelles at bygdeveiene dem «besørger almuen selv under fogdenes tilsyn efter gammel sedvane.» Og gammel sedvane var å se på veiene som luksus som ingen ærlig bonde måtte befatte sig med — uten at loven tvang ham til det. Stiftamtmann JUEL, ved midten av 1700 årene omtrent, skriver at den norske bonde er utilлатelig doven i denne henseende. Uten spesiell ordre rydder han ikke en eneste stein av veien eller fyller op en myr. Før ligger han i den til under ørene og risikerer hest og vogn. Hittil hadde det lyktes ham å få gjøre omtrent som han vilde, d. v. s. så godt som ingenting.

I instruks av 1685 blev det også pålagt amtmennene å føre tilsyn med amtets veier, broer og demninger samt å sørge for at disse sattes i stand og vedlikeholdtes av almuen.

Forholdet mellom generalveimester og amtmann synes alt annet enn klart. Derfor gav det også stort til mangen rivning.

I 1740 skriver stiftamtmannen i Bergen til sin stormektigste og allernådigste arvekonge og herre, at i hans stift har man ikke på syv, otte å ni år sett nogen generalveimester eller hans fullmekting. På et par steder har lensmenn og gjestgivere påtatt sig å ha noen opsikt med veiene og overalt sies det at fogdene må sørge for at broene blir istandsatt og vedlikeholdt, tross den anselige summa generalveimesteren drar av stiftet. Hermed siktes til «veimestertollen» — fire danske skilling årlig av hvert gårdsbruk. Man kan da, sier stiftamtmannen, lett slutte hvordan veiene må være når veimesteren trekker lønnen og fogden skal forrette tjenesten. Han skjønner ikke rettere enn at generalveimesterens embede så inderlig godt kan unnværes. Det samme sier stiftamtmannen i Kristiansand omtrent samtidig i brev til kongen. Han foreslår at fogdene under amtmannens tilsyn skal ta sig av veiene.

Det var visst ikke så greit å være generalveimester heller. «Den anselige summa» som han drog av bondens lomme kunde vistnok være nokså surt fortjent. Generalveimester Lützow i Trondhjem skriver i 1740 at han ganske vel vilde kunne overkomme sitt arbeide, hvis det ikke var alle disse uvillige

og straffverdige som får for sterkt medhold, når bonden har lensmann til venn, denne fogden og han amtmannen til patron. Det blir da ikke annet til overs for generalveimesteren enn etterstreb og forfølgelse. Når det ringeste ved regn eller vannflom inntreffer tar ingen sig av det, ti generalveimesteren kan jo ikke være overalt, især når ikke noet anmeldes til ham. Men straks heter det allikevel: korsfest generalveimesteren! Og det så vel i de stores gjestebud som i klubbene og ølkneipene. Den beste orator er den som best forstår å gjennemhegle generalveimesteren og felle dommen over ham for å få den bestilling ophevet og delt mellom fogdene som gjerne vil ha lønnen. Fogdene har så meget annet å gjøre med kgl. forretninger og regnskap og dels er de for makelige til å ligge som slaver på landeveiene.

Når bonde, lensmann, fut og amtmann i skjønn enighet gikk til kamp mot generalveimestrene er det ikke så underlig at disse tapte. I 1742 blev det bestemt å sette dem på porten. Tilsynet gikk attor over til de lokale autoriteter. Men igjen gikk det visst også skeis, skjønt veimestertollen blev stående. Den gikk nu over i fogdenes lomme. Nitten år etter blev der utnevnt en ny generalveimester. I 1786 blev det dessuten ansatt en egen generalveimester for Kristianssands stift, og året etter en for Bergens stift. Nu hadde man hele fire generalveimestre. I 1789 blev der også opprettet en stilling som generalveiuintendant i Akershus stift. Til den blev PEDER ANKER på Bogstad utnevnt. Han fikk en veiadjutant til medhjelp. Dette nye generalsembede blev ophevet igjen i 1800. Men Anker blev bemyndiget til å forestå anlegget av en vei fra Bamble til Kristianssands og Bergens stifter.

Med slikt gjilt veistyre som man nu hadde fått måtte det vel bli orden og god skikk på veiene våre. Og det er også så at i den andre halvten av 1700 årene blev der drevet en systematisk nybygning og ombygning av veier, til dels ved hjelp av soldater. Og i begynnelsen av 1800 årene hadde man vel i Sørnorge fått noen forholdsvis bra kongsveier. Men læremestren for våre veibyggere var fremdeles gjeita der den klavrer op de største høider og ned de dypeste daler, og så op igjen og ned igjen. Eller, som det heter i en gammel reisebeskrivelse: «en klev op og en neder, som varede nesten halvannen mil, hvor man nesten seks timer måtte tilbringe å passere, og hvor hesten får sette sig på rumpen og glide neder.» Og da vel vedlikeholdet, tross generalveimestrene, var så som så, var de kanskje i det hele tatt lite egnet til å kjøre på. For rytttere var de vistnok ganske bra. For fotgjengere absolutt best. Om der enn kunde være bakker hvor disse også helst måtte sette sig på sin hale og glide neder.

I 1824 fikk man en tidsmessig veilov som ophevdé de gamle veimesterpostene og la veistyret under amtmenn med veiinspektører som medhjelp. Det nærmere veitilsyn skulde utføres av lensmennene og rodemestre. Hvert gårdsbruk fikk sitt bestemte veistykke å holde i stand. Loven virket



Kongsvei i 1700-årene.

nok godt i det lange løp. Men det gikk dog årtier hen før de som kjørte på veiene fikk merke de gode virkninger. Fire år etter, i 1828, skrev den tyske forfatteren WILLIBALD ALEXIS (pseudonym for HÄRING) om en reise han sammen med en fransk kollega hadde gjort her i landet i en bok med tittel: «En høstreise gjennem Skandinavien». Og i den skildrer han bl. a. tilstanden av en av de gamle norske kongsveiene således: «Endog landets hovedvei fra Kristiania til Trondhjem er så smal at to vogner ofte ikke kan komme forbi hverandre. Rett som det er gjennemskjæres veien av bjergelver, og broene er ikke alltid bygget etter bekvemmelighet. Ennu verre er det hvor man har ført alle de små bekkene gjennem stikkrender. Ti ofte synker dekksteinene, som ligger ganske løse, sammen og frembringer åpne huller. I regnvær blir veiene fra de høiere bjerge utmerkede leier for nyskapte bekker.»

Man skulde jo være tilbøelig til å tro at dette med veiene som bekkeleier var dikterisk overdrivelse. Men den tro blir man tilbøelig til å oppgi når man omrent ti år etter leser i «Morgenbladet» (12/11 1837) om en vei her i Rogaland fylke. Det heter: «Innsenderen herav anser det som sin plikt å gjøre høiere vedkommende opmerksom på at postveien mellom Øigrei og Tingelstad i Stavanger amt, når sterkt regnvær inntreffer, står på mange steder så aldeles under vann, at den reisende står i fare for å bli bortslyttet med hest og vognaturer. — Den er full av huller, stener og i en livsfarlig forfatning. Innsen-

deren antar at den løitnant som har anlagt veien ikke har tenkt sig sterkt regn, eller så har han trodd sig for klok til å spørre erfarte bønder hvor høit vannet stiger ved sterkt regn. — Det fortjener vel også å bemerkes at der langs den ytre kant av det heromhandlede veistykke, som stod under vann, er stenger anbragt for å betegne den rette vei om dagen — ti om natten kan man ikke se sådanne merker — men enten man drukner i selve elven eller på den oversvømmede vei kan vel komme ut på ett. — Over alt er det i høieste grad uforklarlig å betjene sig av slike midler på en offentlig postvei, istedetfor å forhøie veien et par alen, hvormed alle ulempene var hevet.

Dette var vannet. Steinen var det ofte værre med. I «et par bemerkninger til den reisendes tarv» i «Morgenbladet» 7.10. 1831 heter det: «En annen anstøtssten som ofte føles hårdt nok for den reisende her tillands er de rikelig sten, som de reisende besveres av. Vel har vi ei, som i Danmark, noet uttrykkelig lovbud om å harpe veigrusen, men det forekommer innsenderen som at det ligger i sakens natur at de veipliktige skulde gjøre det.»

Nu, det lovbudet i Danmark var det vel ikke alltid så farlig med. Ni år etter, i 1840, skriver ST. ST. BLICHER om veiene i Jylland bl. a.: «For mitt vedkommende er saken just ikke så viktig, ti om en poet brekker halsen kan man få ti i hans sted. Men disse nedersachsiske veier er også jordmørveier, og når hun skal hentes i en fart og, hvad som oftest er tilfellet, om natten, da står både hennes og tvendes liv på spill. Vel har hun ved mangeårig praksis fått sådå øvelse i veltning at hun visst overgår alle jordmødre, men hun har dog hverken sitt eget liv assurert, ei heller barselkonens med respektive fostre».

Man kunde ofte i den siste halvdelen av 1800 årene høre gamle, gråhårede, meget tiltalende romantikere klage over hvordan jernbanene hadde drept den poesi som fulgte med reiselivet i de gode, gamle dagene. Ja for ikke så mange årene siden talte en dansk professor uti greske klassikere og antikviteter i en bok om de «poesidrepende jernbaner». Det kunde kanskje være moro å se litt nærmere på denne reiselivets poesi på de gamle norske kongsveiene. Den førnevnte tyske forfatter forteller om den bl. a.: «Men dårligere enn veiene er vognene, hvis verste fiende er deres hjul, som man bør vokte sig for å komme for nær, da man i Norge ikke holder det nødvendig å slå spikerne inn til hodet. Det er ikke bare en vanskelig sak å bli kjørt i Norge, men det er en kunst som blot læres ved lengere øvelse. Å holde balanse og alltid komme til å sitte på den legemsdel som vistnok fra de eldste tider har vært den mest kjøtfulle, er regler som lettere lar sig foreskrive enn iaktta. Hvert øieblikk må man forandre stilling, ti veiens og kjerrens beskaffenhet forandrer sig også hvert øieblikk. — Man må ikke gjøre sig nogen rummelig forestilling om en norsk skysskjerre, eftersom jeg, tross all vennskap med min franske reisefelle, ikke sjeldent kom i bitter strid med ham om legemsdelenes plass. Dog ophørte endelig følelsen av ditt og mitt og striden



Fra Norge

tok dermed slutt, hvilket man vil forstå når jeg forsikrer at jeg, da jeg steg ut, holdt mine føtter for den missundelsesverdigste del av legemet, ennskjønt skyssgutten hadde valgt dem til pute og kuskesete. I det minste var de varme og tørre.— Til disse ubekvemmeligheter kommer usikkerheten. Enhver bonde er sin egen vognmaker, og hvor han alltid har sitt reparasjonsverksted (en tollekniv) med sig og materialet (en frisk gren fra busken) for hånden, der bærer han ikke synderlig omhu for at vognen skal være i evighet. — Og det hender nok at tommene, som bare er rep, går itu, men det er ikke så farlig, da ingen hest i verden er bedre enn den norske. Disse modige, sterke dyr overvinner alle vanskeligheter som terrænet frembyr. Med en anstrengelse som grenser til krampaktig lyst klavrer de olover de bratteste bakker, manøvrerer med samme sikkerhet ned lignende stup og holder den fullpakke kjerre tilbake med sin bakdel.»

Fra mange andre hold i de gamle tider er det også blitt fortalt om disse små, nøisomme, kloke, pålitelige dyr som med kløvsalen på ryggen trolig slepte byrder op og ned ad de gamle veiene, og hvor en rytter, når fare var på ferde, gjorde best i å gi slappe toiler og la dem selv få råde.

Noget efter den tid den førnevnte tyske forfatteren ferededes i vårt land begynte man for alvor å ta fatt på bygning og utbedring av våre veier. Gryte-hanken, som før stod beint tilværs, las mest mulig ned, og man begynte å



gi veiene det pokksteinsdekke som efter den engelske ingenør Mac'Adam kaltes makadamisering. Men skal man tro en landsmann av ham, D. HAMILTON, som i 1840 utga en bok om «en reise i det nordlige Europa», så rettet vår makadamisering sig i førstningen etter våre små forhold. Om veiene i Østnorge forteller han: «Salig hr. Adam skulde glede sig over å se hvordan man her, etter hans eksempel, gjør veiene til et tapt paradis ved i den torreste årstid, hvor de ellers kunde være gode, å belegge dem med et tynt lag av pokkstein. Dette, som hverken kan kalles hel eller halv makadamisering, må anses som en indirekte skatt på vognhjulene og skotøjet til industriens fremme, da de spisse steinene ikke stampes eller tromles fast, men må trykkes eller kjøres ned i den solstekte jordbunn. Man har forsikret mig at bønder ofte kjører like til en mil i omvei for å unngå denne veiforbedring, som i de gamle dager vilde ført de botferdige til himmerik.»

Dette var altså en engelsk reisendes syn på den norske makadamisering. Innfødte innsendere i «Morgenbladet» på den tid ser ikke stort lysere på den. De taler om de ujevne steinene av diverse dimensjoner, s. s. barnehoder, knyttede never og poteter, alt eftersom det kan falle sig og som i lassevis kjøres på veiene og som jevnes ut i intim forening med den fra groftene opkastede sole. Denne fyll overlates det til de reisendes kjøretøier tillikemed hestebina å elte sammen. Og mindre heldig blir følgen for den norske makada-

misering ved at den reisende ikke gir sig tid til å legge de store steinene i de dype hullene, og, mens disse ved høstens regn og vårens telegrøp utvides til neste St. Hans makadamisering, blir steinen svermende om på veien som villsprede sauер på en aker.

I «Morgenbladet», 1840, anstiller en innsender «bedrøvelige betraktninger» over vedlikeholdet av kongsveien fra Sandvika til Oslo, og til slutt spør han: «Har vi da ikke ingeniører her hvis ikke amtmannen forstår sig på det som han aldri har tenkt på før han blev amtmann? Ingeniører? Vi har et formannskap i Bærum. Bygdens veiinspektør hadde innsent et vel motivert forslag, fornemmelig til å opta grepfer. Amtmannen sendte veiinspektørens forslag til formannskapets betenkning. Formannskapet svarte herpå. Det kan ingen fortenke det i når det var spurt. De svarte nei til hele forslaget. Det svarte som det har forstand til, og mere kan man ikke forlange av et formannskap».

Men veiene ble jo etterhänden bedre og bedre. Og efterat en ny veilov i 1851 hadde overført bevilningsmyndigheten til stortingen og vi hadde fått en egen etat av veiingeniører, hevedes vårt veivesen fullt i høide med hvilket-somhelst annet i denne jammerdal.

II.

Like til den siste halvdel av 1700 årene var det riktig skralt med veiene på Jæren. Det var vel her som på andre steder. Først hadde man gangveier hvor man bar lasten frem på ryggen, så blev det kløv- og rideveier som langt om lenge utbedredes til kjøreveier. De småveiene som fantes gårdimellem var like til nutiden bare usle gjeitestier er det blitt sagt.

Dog var det i slutten av 1600 årene så pass fremkomst at en konge kunde reise over Jæren. I 1685 foretok kong KRISTIAN V en reise i Norge. Fra Trondhjem reiste han sørover langs kysten til Bergen, hvorfra han reiste videre sjøveien til Stavanger og herfra videre over Jæren. Om reisedagen den 9. juli heter det: «Om morgenen begav Hans Majestet sig fra Stavanger til båts til Sandnes prestegård. Derfra til hest over Jæren til Hå. Her spiste H. M. middag hos presten, og siden reiste han videre over land til Sirevåg. Disse $5\frac{1}{2}$ mil over land udi Jæderens og Dalenes fogderi var bekvemme å gjøre, eftersom det var et flatt land foruten noen klipper.»

Nitten år etter reiste en annen av de gamle gode oldenborgere her. I 1704 gjestet FREDRIK IV Norge. Det var i den anledning han lot utdele blandt folket de s.k. reisedalere, på hvilke det stod:

«Mod, troskab, tapperhet og hvad som giver ære
den hele verden kan blandt norske klipper.»

Kongen landet med sitt følge i Fredriksstad, hvorfra han tok veien langs kysten nordover til Trondhjem. General GYLDENLØVE, som var med ham,

holdt dagbok over reisen. Om reisen den 7. juli fortelles: «Efterat vi til mid-dag hadde spist i Egersund reiste vi ungefær $1\frac{1}{2}$ mil. Veien dudde intet. Kongen traff sin chaise (vogn) ved en kirke (Ogna) og i denne reiste han $3\frac{1}{2}$ mil gjennem et flatt land, kallet Jederen, hvilket er mere enn vel bekjent av skibsfolk formedelst de mange skibe som her er forliste. Her lå han i kvarter hos en prest som man kaller «Perleprosten» efterdi han bor ved en elv hvor man fisker perler. Som man beretter trekker han nu nytte av nabolauget ved å bære omsorg for å innkvartere en del hos sig». Denne presten bodde vist-nok på Hå. Perlefisket i Håelven blev drevet for kongens regning. Vinningen gikk som nälepenger til dronningen.

Dagen etter, forteller Gyldenløve videre, reiste kongen 3 mile videre i sin chaise til Sandnes og $1\frac{1}{2}$ mil til vanns til Stavanger.

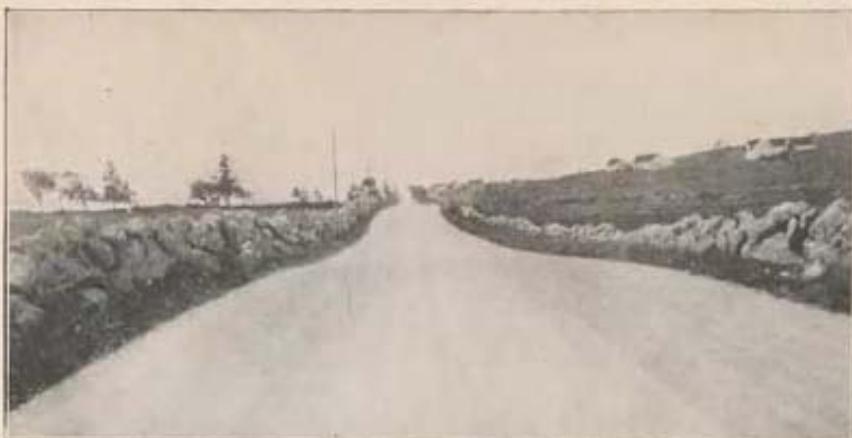
Det var altså da kongsvei over Jæren. Det er vel den om hvem amtmann DE FINE skriver, altså i midten av 1700 årene, at man kunde kjøre med kariol 6 mil sørover fra Stavanger til Sirevåg på en sandvei langs strandbredden som holdtes alltid av sig selv i stand uten å behøve noget tilsyn eller reparasjon. Dog, hvor veien ikke gikk langs stranden, må der ha vært et slags tilsyn og vedlikehold ved hjelp av bondens pliktarbeide. Dette vedlikeholdet var kanskje ofte et slags nyanlegg også, en gradvis utbedring eftersom trafikken tiltok.

Denne kongsveien var nok meget primitiv. Broer fantes oprindelig ikke. Til å begynne med måtte der vel vades over elver og bekker på de steder hvor det var grunnest. I flomtider måtte kanskje hesten svømme over med mannen på ryggen. For fotgjengere tror man der var veltet gangstein uti. Men flommen gikk vel over dem også. Var det storflom kom en formodentlig slett ikke over. Man lyt vente til vannet sank. Muligens kunde der være lagt en gangbro over, enten en stor steinhelle eller noen noen tømmerstokker.

Kongsveien videre østover til amtsgrensen kunde så nogenlunde rides, men var, sier DE FINE, «til kjørsel aldeles ubekvem». Fredrik IV drog den fra Moi til Egersund. «Denne vei vi kom vi snart til hest, snart til fots», skriver GYLDENLØVE i sin dagbok, «og jeg tviler på at noet skikkelig menneske før kongen har reist den».

Mellem Helleland og Jæren må den ha vært særskilt ubekvem. Ti posten blev ikke ført over Jæren, men på en indre fjellvei gjennem Bjerkreim og Gjes-tal, så omkrentlig der hvor Sørlandsbanen nu skal gå. Denne veien kunde sommertiden så vidt rides. Om vinteren var den umulig å ferdes på uten på ski. Den var som veien over Jæren, forteller PRAM, avpelet på hver fjerding, halvmil eller helmil med et milemerke hvorpå var angitt avstanden fra Stavanger.

Videre forteller Pram, at til veienes forbedring og vedlikehold av broene på Jæren må hver tilhørende skibredes almue engang hvert år, eller så ofte



fornodiges, innfinne sig. Men den kongsveien som Pram her sikter til var dog for en stor del ikke den gamle primitive.

Den navnkjente bispen i Kristianssand dr. P. HANSEN skriver i «Arkiv for skolevesenets og oplysningens utbredelse i Kristiansands stift» for 1800: «Den som er nødsaget til lange veier eller hvor embedet medfører, å fare bygdeveier, utsettes meget ofte for besverligheter, ja vel og farer for helbred og lemmer, at det inderlig må fryde ham å hvile ut i en kalesje. Til en sådan voiture fant jeg anlagt en vei over Jæren fra Stavanger til henimot Lye i en strekning av 1 og en fjerdedels mil meget bekvem. På min forespørsel om hvordan en sådan var blitt til blev jeg underrettet om at man hadde fhv. amtmann SCHEEL å takke for den, som med utrettelig flit hadde bidratt til dens anlegg og fremgang. Det nuværende tilsyn og arbeidets fortsettelse er overdratt apoteker Zetlitz i Stavanger, en likeså driftig mann der fortjener de reisendes og medborgeres aktelse. Stavanger by har særdeles nytte av denne vei, der med tiden vil forøke og lette tilførslen fra det fruktbare Jæren, foruten den skjonne promenade byens innvånere har på denne vei, den jeg på en sondag fant besøkt av en stor del mennesker. Og da gode veier meget bidrar til menneskenes nærmelse til hinannen og derved til sedelighet og oplysning, så tror jeg ikke alene denne etterretning å stå på sitt rette sted, men jeg er også aldeles enig i å tilkjenne forrige amtmann Scheel, som gav denne gode foranstaltning det første støt, det minne som jeg fant opreist på den høie bakke ved Hillevågsvannet.»

Denne minnestein på toppen av «Støttebakken» — bakken er jo en saga blott — står nu i parken til Stavanger museum. Den har sådan innskrift: «Lyst til å gavne tilskyndede kammerjunker og amtmann Friedrich Otto Scheel å anlegge den nye vei i året 1789. Derfor opreistes ham til hæder dette



Agent Kielland.

minne av Gabriel Schanche Kielland, 1795. Vel begynt er halv fullendt.⁶

Om den «skjonne chaussé» taler også PRAM. Den ligger dog uten spor av noen vogn, sier han, og så lite brukt at man kun sjeldent møter en enkelt ridende eller klovbelesset hest.

Den eneste som skal ha kjørt på veien i den tid var agent KIELLAND. Han og kanseliråd og sorenskriver BALLE i Lyngdal skal ha vært de eneste på hele kysten mellom Mandal og Bergen som eide en vogn. Balle kunde bare kjøre med vognen sin en fjerdingssvei.

Efter hvad som fortelles i en «Stavangersk siserone», utgitt i 1868, om tiden omkr. 1800 så man den gang aldri bønder med kjerrer — allting blev klovet, og når fatter og mutter kom ridende til byen satt barna stuet som smågriser i «kipper» eller «bakmeiser» på begge sider av hesten. Siden så man begynnelsen til de nuværende bondevogner i en høist primitiv innretning med store klossede hjul der, gjort helt av tre uten eker, meldte sin ankomst i lang avstand ved en avskyelig, bedøvende pipen!

Efter Scheel blev den skjonne chauseen fortsatt av apoteker CHRISTIAN MAGNUS ZETLITZ som fikk fullmakt dertil av generalveimester, kaptein v. RUMMELHOFF. Han var en bror av dikteren JENS ZETLITZ som var personellkapellan i Lye prestegjell og medlem av det topografiske selskap, som han sier på tittelbladet til sitt store, langtekkelige dikt «Eegenes». I en av anmerkningene til diktet heter det: «Veiene i disse egne var yderlig forsomte og altså elendige, hvor naturen ikke forebygger det, den siste mil til Stavanger var utmerket slett. Friedrich Otto Scheel, kammerjunker og amtmann over Stavanger amt, ønsket å råde bot herpå. Han avstakk da og fullførte et veistykke som ennu tjener til mønster for den videre veis både bredhet og bearbeidningsmåte, og fås der nu en ikke alene god, men varig og smukk vei over Jaren. — Apoteker Magnus Christian Zetlitz fortsetter dette nytige verk med en iver og uegennytte som jeg vilde kalte opofrelse, hvis jeg ikke skrev om en bror. I fire år er veien gått frem nesten tre fjerdingar, under en lønnet manns opsyn går veien ikke raskere, men Zetlitz møttes med flere vanskeligheter. Bondene nektet å arbeide. De kunde tvinges dertil, det forstår sig. Det blev de og, men de arbeidet med uvilje og Zetlitz var dem forhatt til samme tid som han var dem et sarsyn.»

«Chauseens bestemmelse», sier PRAM, «er å tilveiebringe kommunikasjon mellom Kristianssand og Stavanger, men har man en eneste gang reist veien mellom disse to steder så ser man til fulle at denne skjonne chaussé aldri vil nå sin bestemmelse med kjøreredskap. Men der opnåes noget som er vik-

tigere, det er at Jæren, denne fruktbare ørken, vil bli opdyrket og ernære flere ganger så mange mennesker som det nu er, hvilke da vil behøve og ernære et forholdsvis stort mennesketall i deres kjøbstad. Veiarbeidet nedover det flate Jæren er av største nødvendighet. Når denne vei kommer istand vil det kjennes verdt å anvende dyrkning på det meget som er å opdyrke. Produktets avsetning uten å betro det til den rådsomme sjøfart og uten ad denne vei over et stykke av oseanet å hente hvad man behøver for staden, vil opmuntre til å produsere.»

Da Pram reiste her i 1805 var «chauséen» kommet nedover til Søiland i Hå. Om Zetlitz har fortsatt videre — han døde i 1825 — vet man ikke. Man vet bare at da det første amtsformannskap trådte sammen i 1838, var man kommet til Brusand. Og året etter begynte man å bygge videre over Heigrestadfjellet til Egersund, en vei bratte bakken op og bratte bakken ned, en vei som forresten er nokså morsom å kjøre med bil, når vær og føre er godt da, og en har sunde nerver. Da denne veien var ferdig kunde man nedlegge den gamle fjellveien gjennem Bjerkreim og Gjestal som postvei og kjøre posten over Jæren.

Nu var da Sørjæren forbunnet med Stavanger med en vei som kunde kjøres med kalesje om man vilde. Folk dernede frydet sig vel, især dem som mintes den tiden da man til en byreise måtte bruke fem dager på hesteryggen med klev. Men naturligvis, som alltid, enkelte av de gamle kunde umulig forsone sig med det nye. Det fortelles om en av disse gjeve forfedrene på en stor gård sør på Jæren, at han rett som det var bar en bør med brenntory på ryggen til Sandnes to stive mil skjønt det nu altså var kommet god kjørevei. Denne gamle, gode kongsveien var bred nok og god nok i svingene, men over det flate Jæren var den just ikke alltid så flat. Hvor der fantes erf hoide skulde man absolutt op på den. Derfor var det nok av bakker, og det meget bratte.

Veien har man jo ennu i lange strekninger som den var. Men de bratteste bakkene blev man i tiden like før Jærbanen kvitt ved ombygninger. Der blev også foretatt ombygning av et par broer, hvorav een kan merkes. Det er ombygningen av Skjevelandsbroen over Figgjo. Den var oprindelig en trebro med mange spenn på karr av rund kampsteen. Skrepelige var de. Rett som det var så ramlet stykker ut av dem. I 1852—53 blev den bygget om til en steinbro med 4 hvelvede spenn og 4 spenn med heller. Det arbeidet utførtes av en på Jæren kjent vei- og brobygger, GABRIEL HØILAND, som vi senere skal møte som «naturingeniør» ved Jærbanens anlegg.

Dette var altså kongsveien på Jæren. Med bygdeveiene der var det nokså skralt endda lengere. De som var i gammel tid var presteveier og tingveier som var gått over til å bli offentlige uten nogen større ombygning. Således fortelles at en gammel ridevei fra Time kirke om prestegården og Ålgård



Skjevelandsbroen.

til Gjestal så smått om senn blev utbedret til å bli en skikkelig bygdevei. Andre av disse veiene var visst heller ikke så allerverst. PRAM sier at det hist og her var bygdeveier som i de senere år var blitt noet utbedret, og de kunde om noen tid ventes å bli bedre. Efterat den nye formannskapslov var trådt i kraft skulde man jo ha ventet at amtsformannskapet hadde tatt sig av bygdeveiene. Men det varte nok en menneskealder før det så gjorde. Det første andragende det fikk om bevilgning til en bygdevei blev bent avslått. Et andragende året etter led samme medfart. Vilte man ha vei så fikk de bygge og bekoste den som «bruk haver for en sådan vei». Og en del år senere, efter at veiloven i 1851 var blitt bedret, uttaler amtsformannskapet at det bare i særegne tilfeller og under «overveiende omstendigheter» vilde blanne sig i bygdeveisforetagender. I slutten av 1850 årene innfant sig dog disse velsignede omstendigheter. Det første bidrag blev gitt. Det blev snart fulgt av flere. Men de ikke så få bygdeveiene som i årene 1840—50 blev bygget på Jæren bekostedes av de interesserte gårdbrukere eller vedkommende bygdecommune.

Mot midten av 1860 årene var det da blitt forholdsvis ganske bra med veier på Jæren. Det var ikke lite med bygdeveier og den store trafikkåren, kongsveien, var god nok i meget. Bred var den og pen i svingen som sagt, de bratteste bakkene omlagt, men det var det nok av bakker igjen — de finnes flere den dag i dag — som nok kunde trenge å omlegges. Men veier, hvor bra man enn gjorde dem, var i det hele ikke mere tilstrekkelig skulde det bli det større man drømte om med Jæren. Der trengtes en *Jærbane*.

III.



George Stephenson med en modell av «The Rocket».
Efter en farvelagt kuletegning av
Josef Danilowitz, Wien.

Den 6te til 8de oktober 1829 var noen av de største merkedager i historien. Ti da stod *lokomotivslaget ved Rainhill* i nærheten av Liverpool i England. Og i det vant jernbanen sin endelige store avgjørende seir. Seirherren var, som vi vet, GEORGE STEPHENSON på sin «*The Rocket*» (Rakett).

Det var en mengde tilskuere ved dette kaprendet mellom damphester. Ethvert kapprenn i England er jo en folkefest. Mange, mange var de som gikk derfra med en følelse av at, som MAX MARIA VON WEBER, den navnkjente tyske jernbanemannen har sagt, mot den vedde-kamp som de nu hadde overvært var de veddekomper som tider igjennem var blitt holdt ved Olympia og Korinth, for de romerske keisere og ved Epsom og Derby

den rene barneleik. Nu hadde de fått kaste blikk inn i et nytt forjettet land. The Rocketts seier i lokomotivslaget ved Rainhill innvarslet også et nytt, stort avsnitt i kulturhistorien, en hel omveltning ikke bare på det materielle, men også på det sosiale og åndslivets område. Men selv de mest begeistrede vilde vel i tilfelle trodd at den mann var blitt gal som hadde spådd om at 70 år etter, ved slutten av århundret, skulde jordens jernbaner ha en lengde som kunde gå nitten ganger rundt ekvator og som var lik den midlere diameter av månens omlopsbane i verdensrummet, jernbaner som hadde kostet 134 000 milliarder kroner.

Ryktet om den nye vidunderlige damphesten gikk fort viden om. Tre måneder etter åpningen av Liverpool—Manchesterbanen i 1829 skrives under «de utenlandske etterretninger» i «Morgenbladet» følgende: «Reisende som kommer fra England kan ikke noksom rose den der tillands nu offentlig innførte dampvognkjørsel, hvis beskrivelse er høist vidunderlig. En ganske liten maskine setter sig selv og en dermed forbunnet betydelig vekt i bevegelse med en like så stor kraft og en ennu større hastighet enn de mest hurtiggående hester kan tilveiebringe i den samme distanse. — Tvende rekker av vogner forlater deres stasjoner 5 ganger daglig, hver rekke optar 120 personer og består av 5 store vogner, av hvilke de tre første er lukkede, alle befestet til en lav maskine der ser ut som en sleda, hvorpå der ligger en vanntonne. Med et givet signal setter den hele rekke sig i bevegelse. En tysk reisende forteller

at hans oprerksomhet på reisen fra Liverpool til Manchester blev henledet på de den motsatte vei tilbakevendende vogner. Vi hadde belavet oss på å hilse på dem i forbifarten, sier han, men vi hørte bare en susende lyd og så en dampsly lig et meteor og alle vogner med deres passasjerer var forsvunnet. Det merkeligste er dog, forteller to ingeniører fra Edinburgh, at ved den største fart av 45 km. i timen så vi reisende, ja sågar flere damer, tale med sine medreisende.»

Så koldblodige var dog visst ikke alle damer i jernbanenes første tid. Like etter at en av de første jernbaner i Tyskland, den mellom Leipzig og Dresden, var åpnet, klager en Leipzigerinne i en avis således:

«Med eders jernbane gå vekk!
En gang med den jeg måtte fare.
Dog for en annen gang skal mig
den kjære Gud bevare.
For slikt et kjøretøy — takk skal I ha!
hvad nytter vel den ilen?
Den som skal kjøre må ved farten være gla
og gjennemrystes saktelig og bra
to timer pent på milen.»

Denne Leipzigerinnen var vel av god gammel årgang liksom hin frue i Sarpsborg som, da hun hørte at de vilde føre jernbanen på en bro ovenpå den gamle Sarpsbroen, rystet på hodet og mente at vi «lever i den hugærne tiden». Den broen måtte de gjerne ha for henne. Da noen sa at det kommer nok den dag da også hun kjørte med jernbanen over den broen, svarte hun bestemt at før slikt hendte skulde hun stå på hodet i en full vaskebalje og synge «ja vi elsker».

Om hun noen gang har stått slik på hodet tier historien om, men hun måtte nå til akkurat som farmor i H. C. ANDERSENS historie om «Lykke-Per». «Farmor hadde en sann redsel for jernbanen. Det var å friste Gud. Intet skulde bringe henne til å fare med damp, hun var en gammel kone, hun kom ikke på noen reise før hun reiste op til Vårherre. Det sa hun i mai, men i juni reiste hun for å se sin syke sønnesønn. «Jeg gjorde det i Guds navn», sa hun, «ellers ville jeg ha trodd at jeg flø med de onde makter på kostskafet St. Hans natt.» Da hun kom tilbake igjen sa hun: «Jernbanen er dog en velsignet innretning, når den er vel overstått».

IV.

Endelig kom den tid da også det smukke kjønn her i Norge skulde få anledning til å vise sin koldblodighet ved å tale til en medreisende i en jernbanevogn i full fart — hvor de dog til å begynne med gjennemrystedes nokså saktelig og bra.

Mange av våre beste menn fikk øinene op for at der var steder i vårt land hvor en måtte ha jernbane skulde man ikke bli akterutseilet i den økonomiske utvikling. Det gjaldt da først og fremst strekningen fra Oslo til Øieren hvor trafikken var blitt meget stor. Det heter om den i 1845 «at på det beleiligste vinterføre var veien bokstavelig optatt av en sammenhengende rekke sleder, idet inntil 2000 hester var i bevegelse på den korte strekning av $1\frac{3}{4}$ mil.» Kjørslen her utviklet en særegen elskverdig menneskerase, de kortspillende, brennevinsdrikkende og bannende brutale kjøreguttene som ASBJØRNSEN har skildret så mesterlig i sin kjente skisse «Plankekjørerne».

Og så var det Oplandenes rike og fruktbare bygder rundt om Mjøsa, hvor de dyre transportene umuliggjorde utbytningen av de viktigste varer. Frakten av 1 tonn av hvad som helst var 4 kroner mellom Oslo og Øieren og 18 kroner mellom Oslo og Minne. En tonne salt kostet i frakt mellom disse steder mere enn mellom Portugal og Oslo.

I «Morgenbladet» 18¹⁰ 345 slår en innsender til lyd for saken. Han skriver: «Et av de viktigste forhold under en stats enemerker er vel dets kommunikasjonsvesen. Av det er for en del folkets vel og lyksalighet avhengig. Ikke desto mindre ser man hos oss lite gjort i den retning. Vel er der i den senere tid gitt store summer til veianlegg i de vestlige distrikter, som formedelst den tynne befolkning mere er kommet i betraktnsing, men som vel kunde vært benyttet på en mere hensiktssvarende måte. — Det som nu nærmest må komme i betraktnsing og som forfatteren lenge har ventet å se anført, er uimotsiglig dampvogner og kanaler. — Å gi nogen bestemt formening om hvad som er det fordelaktigste, kanallinje eller damplinje, fordrer en mere sakkyndig mann enn forfatteren mener sig å være. Imidlertid tror han å burde bemerke at mens dampvogner ikke alene er kostbare og utsatte for mange ulykker på grunn av årstidenes omvekslinger har de dog den fordel å kunne bringe hurtigere frem hvad de transporterer.»

I juli 1845 blev der i sakens anledning etter forslag av indredepartementets sjef, statsråd FR. STANG, nedsatt en kongelig kommisjon av fem særskilte menn, blandt dem professor SCHWEIGAARD. Denne kongelige kommisjonen skulde foreta undersøkelser og avgjøre innstilling om den hensiktsmessigste måte hvorpå et fullkomnere kommunikasjonsanlegg kunde istandbringes mellom Mjøsa, Øieren og Oslo, samt fremkomme med detaljert forslag til et sådant anleggs utførelse, ledsaget av overslag over kostendet.

I september 1846 kom den navnkjente engelske jernbaneingeniør ROBERT STEPHENSON, sønn av George, hit og befoer den påtentke linjen mellom Oslo og Eidsvold. I den rapport som han i januar 1848 avgjorde herom til den kongl. kommisjonen anslog han kostendet til omkr. 8 millioner kroner. Like etter kom så kommisjonen med sin innstilling om anlegg av jernbane fra Oslo til Eidsvoldbakken ved Vormen anslått til 7 600 000 kroner. Regeringen an-



Robert Stephenson.

befalte den. Men stortinget i 1848 beklaget å måtte si nei, skjønt det selvfolgelig og naturligvis hadde full følelse av sakens overordentlig store betydning. Vi skal nok også komme, om ikke så brått. En jernbanelov gav dog stortinget. Kommisjonen hadde gitt forslag til en lov «inneholdende bestemmelser angående anlegg av jernveier til almindelig benyttelse». I den kongl. proppen om saken blev dette endret til at loven bare skulde gis som en lov om et jernbaneanlegg fra Oslo til Øieren og Mjøsen eller Vormen. Dette begrunnes med at loven forsåvidt som man den tid kunde overskue forholdene neppe

en gang hadde sannsynlighet for sig å ville få noen anvendelse utenfor det spesielle tilfelle hvorom det handledes. I stortingskomiteen blev dog loven foreslått å skulle gis anvendelse på alle der akter å anlegge jernveier til almindelig benyttelse. Ti vistnok måtte det antas at «til betydeligere foretagender av denne art foruten det der har gitt foranledningen til det foreliggende forslag er der mindre utsikt.» Men komiteen tenker sig dog at loven i sin almindelige form kunde bli nyttig «for beskjednere foretagender, anlegg av korte jernbaner innrettede i all simpelhet for drift med hester til forbindelse av tvende innsjøer eller vassdrag på hele den mellemliggende strekning eller til fullstendiggjørelse av et kanalanlegg.»

Overensstemmende hermed blev loven vedtatt av stortinget.

Stortingskomiteens uttalelse om en hestejernbane gjorde at regjeringen lot en svensk ingenjørkaptein utarbeide plan om en ensportet hestejernbane mellom Oslo og Øieren. Herfra til Mjøsa var det så meningen å kanalisere Glomma og Vorma. Han kom til det resultat at en hestejernbane var utilstrekkelig for den trafikk man måtte regne med. Denne sak blev ivrig drøftet i pressen. En innsender i «Morgenbladet», som holder på hestejernbane, anfører at en fordel har dog denne som ikke kan bestrides. Det er at man med den også kan komme frem i mørke. Ti som kjent kan en hest, når den først er blitt veivant, finne frem i svarteste natta. Men om en damphest kan det er vel såre tvilsomt.

Den av regjeringen foreslattede dampjernbanen mellom Oslo og Eidsvold vant mere og mere frem hos almenheten, skjønt det nok var dem som syntes den vilde bli så altfor dyr. 8 millioner kroner! det hadde gamle fattige mor Norge ikke råd til. Saledes skrev en meget ansett medborger i «Morgenbladet» mars 1849, at skal vi opnå det gode å få en jernbane i stand må vi bygge på norsk som vår formue tillater det, og ikke på den flotte engelske måten. «Det må være en simpel sak å bygge en jernbane», skriver han, «at det endog

vilde være en tort for oss nordmenn om vi skulde benytte utlendinger dertil, for det kan ikke regnes annet enn til et almindelig veianlegg og simpelt tømmer- og smedearbeide. Jeg vil da også begrunne min mening om hvordan en norsk jernbane bør bygges. Banen blir omrent å bygge således: Der hvor banen skal legges planeres av med almindelige grofter på sidene, hvor alle stigninger gjøres så små som mulige. På denne vei legges først tvende langstokker så langt fra hinanden som man ønsker banens bredde. Disse stokker forbines så igjen med tverrstokker som legges to alen fra hinanden, ovenpå førstnevnte langstokker påslås jernskinnene, hvilke jernskinner bør være runde ovenpå, bollet nedenunder, da de på denne fasong kan være spedere enn om de var firkantede, hvorved de kommer til å inneholde mindre jern og således blir billigere. Å forklare denne bygningsmåte videre i detalj er vistnok overflodig, da den i det hovedsakelige må forstås av enhver. Når en jernbane blir bygget på den fasong tror jeg ikke denne skulde gi de kostbarere utenrikske jernbaner noget etter, og om den enn ikke skulde bli fullt så varig, så har vi billigere materialer til å kunne reparere den igjen med. Jeg har hørt at man frykter for telen, dette tror jeg ikke er noget å befrykte, ti etter det ovenanførte blir tørringen en slags flåte der vil være mere standhaftig enn en mur.» Og så opsetter forfatteren et overslag, hvori han bl. a. regner: for gravning på begge sider av banen i 2 alens bredde og i 1 alens dybde, hvor dette måtte behøves, 2 skilling pr. alen eller 6000 kroner for den hele strekning. Det hele overslag for jernbanen med de fornødne vogner i 6 mils lengde fra Oslo til Eidsvoldsbakken lyder etter hans overslag på 373 960 spesiadaler eller omtr. 1½ million kroner. Og så sier han til slutt: «La oss derfor, by- som landfolk, rike og mindre formuende, rekke hånd i hånd og sette alle krefter i bevegelse for med alvor å legge hånd på dette viktige foretagende. Jeg har tenkt mig at aktiene bør bestemmes til tvende slags, store og små aktier. De store aktier bør lyde på hundre daler, de små på ti daler, å innbetale disse med varer og arbeide av det slags som måtte ha behov for.» Han häber videre «at staten vil ta en tredjepart av aktiene samt understøtte enhver med det lån som kunde stilles sikkerhet for at det blev anvendt i dette øiemed. Ti så megen understøttelse måtte man vel kunne påregne fra statens side.»

Det kan dog ikke sees at statsmyndighetene har tatt noen større notis av dette så velmente forslag til en ekte norsk nasjonal jernbane. Et engelsk kompani tilbød sig å bygge banen for den av kommisjonen anslutte sum. Men det vilde bare skyte til halvparten. Resten måtte staten overta. Det gjaldt altså nu å få den ved aktietegning. Det lyktes også å få tegnet aktier for omrent det halve «under samvirken av landets beste menn, ved patriotisk opofrelse samt ved pressens energiske bestrebeler.» Den andre halvdelen skulde staten rive i. Da saken 1851 kom fore i stortinget var det debatt om den tre heile dager til ende. Det var bare få som var imot den. Det man

stredes om var enten anlegget helt og holdent skulle bygges av staten eller ved hjelp av det engelske selskapet. Blandt dem som vilde ha en ren statsbane kan merkes een som i senere tider kom til å spille en stor rolle ved utviklingen av vårt jernbanevesen stadig forfektende — akk ofte så forgives — fremsynte anskuelser. Det var JOHAN SVERDRUP, som den gang var representant for Larvik. Men i spissen for dem som holdt på det «engelske forslag», som også var anbefalt av regjeringen, var jernbanekomiteens formann SCHWEIGAARD. Med sin store veltalenhet fremholdt han de overveiende fordele som dette forslag ga. Og under den lange debatten sluttet flere og flere sig til ham. Forslaget blev da også til slutt vedtatt av stortinget med overveiende flertall. Det var den 15de mars 1851.

Den 8de august s. å. tok Norges siste statholder det første spadetak på anlegget, det var på linjen mellom Oslo gamle bispegård og bodsfengslet. Og WELHAVEN skrev i anledningen:

En tanke der blev båret med ild i folkets hu er som en rune skåret i fosterjorden nu. Som ved sin beste ager skal landet stå i flor, hvor jernet furen drager fra dette første spor.	Mens linjen enn går øde i dal og over hei, ser ånden i vårt møde dog alt en slagen vei. Ja på den vilde bane et tog er faret hen. Alt hvad vårt håb tør ane har frydfullt åpnet den.
---	---

Blandt det engelske selskaps avdelingsingenører var der en nordmann som senere kom til å spille den største rollen ved bygningen av våre første jernbaner. Det var CARL ABRAHAM PIHL.

Pihl var Stavanger-gutt, født 16. januar 1825. Efter å ha gjennemgått Chalmerska sleidskolan i Göteborg var han en tid i England, hvor han i to år arbeidet på kontoret hos Robert Stephenson og forresten ved jernbaneanlegg. I 1850 kom han tilbake til Norge, blev så som nevnt ansatt ved anlegget av vår første jernbane. I 1856—57 ledet han forundersøksene for Hamar—Elverumbanen og Kongsvingerbanen. I 1858—61 var han ledende ingeniør for statens jernbaneanlegg. I 1865 utnevntes han til jernbanedirektør, et embede som var blitt oprettet sær for ham. I den styrelse som i 1883 blev satt i spissen for våre jernbaner blev Pihl banedirektør. Som sådan virket han til den 14. september 1897, da han døde. Det var et langt og betydningsfullt virke for hvilket Pihl har gjort sig høist fortjent av sitt fedreland, skjønt han langt fra av eftertiden har fått den anerkjennelse han burde ha. Tross at han i meget så og tok feil var han dog en av våre hovedinger, selv om han ikke har fått noen plass i et verk om disse som blev utgitt før

noen år siden, og hvor dog en mann som veidirektør Hans Krag er blitt optatt. Og han var sandelig en like god smalspor-veimann som Pihl var smalspor-jernbanemann. I 1899 reiste taknemmelige jernbanefunksjonærer en minnesstøtte med brystbilled på sin høvdings grav.

1. september blev «Norsk hovedjernbane», som den ble kalt, åpnet for almindelig trafikk med et festtog under almen jubel. Om kvelden gav de engelske entreprenører «en elegant middag» i frimurerlosjens store sal i Oslo for storting og regjering og autoriteter fra by og bygd samt noen andre gode menn og borgere. I skummende sjampanje utbragte ROBERT STEPHENSON, som hadde besiktiget banen før åpningen, en skål for dens fremtidige hell og lykke til gagn og ære for Norges land og rike. Ellers var der taleflom, både på engelsk og på norsk.

Ved denne elegante middagen var der en nyhet forresten, en som avisene noterte med glede. For første gang her i landet fikk damer være med på en sådan offisiell fest. De smykket den med sin nærværelse — på galleriet. Og der de satt pyntede og smilende og inntagende så de med glade miner ned på sine kjære blandt skapningens herrer i salen, hvordan de åt og drakk — og det gjorde de visst godt — og var veltilfretse i høieste grad. Og da tidens fylle kom reiste sig een dernede som i høistemte ord talte for kvinnen, og idet han sluttet med en takk for at hun idag hadde villet være tilstede og med sine strårende blikk ringe en høtid inn i mennenes sind, kastet han øjet op til galleriet, og de skjonne rødmet og smilte så huldsalig da hurraropene løp etter et samstemmig skrik dernede i salen: kvinnen leve! Ja det var i den gamle, gode tiden, da man ennu satte kvinnen høit, da hun var blommenes blomme som kunde fryde sig ved livets solskinn og røkelsesduften som steg op til henne — på galleriet.

Dette var altså Hovedbanen. Litt etter litt kom også flere baner. Alt den andre av dem ble bygget som statsbane, d. v. s. de bygdes først etter et blannet system som aktiestatsbaner, en meget uheldig måte som man forlot da man i 1890 årene etter en lengere stilstand gjenoptok vår banebygning. Man gikk da over til det rene statsbanesystemet. Vel gir ennu distriktenes bidrag. Men de får ikke noen aktier for dem.

Litt etter litt måtte de også forstumme de uværskrækene som hadde skrekket op om at jernbanene i lang tid vilde være et altfor kostbart apparat for de små forhold herjemme i Norge. Det var bedre om man brukte alle disse millionene til nybygning og forbedring av veier. Folk flest begynte å se videre på jernbanene enn før. Vistnok innrømmet man at i et bjergland



Carl Abraham Pihl.

som Norge med de kolde vintere og de sterke snefall vilde jernbanedriften bli kostbar. Men anleggs- og driftsutgiftene hadde i og for sig ikke så stor betydning, bare man kunde gjøre regning på en livlig trafikk. En sådan kunde man vel ikke vente å finne på så mange steder nettop. Noen melkeko for statskassen kunde nok våre jernbaner ikke bli. Men allikevel var det rimelig og naturlig at man også her i landet ville nyte sig av dette tidens fortrinligste samferdselsmiddel. Dels kunde man ved større baner knytte dette vidstrakte lands enkelte deler til hverandre, dels kunde man komme i nærmere forbindelse med utlandet. De kunde også fremme vår materielle utvikling. Vistnok var der ikke mange rikdomskilder her i landet. Landbruket kunde dog utvikles, drives intensere. Der lå jo nu store strekninger brakk som i tilfelle kunde opdyrkes. Og den billige jernbanetransport kunde gjøre produkter som før var verdiløse på produksjonsmarkedet avsettlig på andre steder. De mange fossene kunde også bli mere nyttet i industriens tjeneste. Omsetningen vilde økes, og tollinntektene med dem. Alt i alt: den overordentlig raske utvikling som i så mange retninger alt var begynt da spørsmålet om jernbaneanlegg kom op, berettiget til å vente at jernbanen vilde bidra til ytterligere fremskridt. — Således omrent resonerte landets beste menn den gang. Jernbanens kulturelle betydning var det ikke så meget tale om.

En av dem som hadde fullt åpent øie for jernbanens betydning var jernbanedirektør Pihl. Jo før man kunde få dem, desto bedre var det, mente han. Men skulde det krav kunde imøtekommes i noen nevneverdig utstrekning måtte banene fremfor alt bygges billige og med tarvelig utstyr. Og så fikk Pihl innført sitt smalsporsystem for alle de baner som ikke stod i forbindelse med utlandet. Det var et system rett avpasset etter de smale forhold som det den tid var her. Det var en velsignelse for vårt land, det er sikkert nok. Ti så var sagt ved en smalsporet åpningsfest — d. v. s. festen ved åpningen av en smalsporet bane, ti selve festen var nok på sin måte bredsporet nok — og de ordene kom fra en av de gode gamle evighetsstatsråder som fikk god tid til å sette sig inn i de saker de hadde med å gjøre. Det smale sporet skulde føre gamle ærværdige mor Norge inn i en lysere, mere fruktbringende fremtid.

Som vi vet oppstod der en sterk opposisjon mot Pihls smalsporde system. Det blev en nokså uhyggelig kamp. Og den tok sårt på jernbanedirektøren som ble utsatt for den ene pobelaktige beskyldning etter den andre s.s. for dreilese av sannheten m. v. Ti de gjeve bredsporister blev anført av en vistnok kjernekår og fremragende teknikker, men en fanatiker som lett så rødt, og da gikk han berserkergang. En trøst fant Pihl i at hans system vant megen anerkjennelse i utlandet. Det blev studert av flere hitsendte ingeniører og kommisjoner. Og etter deres råd blev der bygget smalsporbaner i nokså stor utstrekning i Russland, Kanada, India, Egypten og Sudan, i Kapp-landet — ja i Afrika er jo vårt smalspor det normale.

Kampen om sporvidden er jo forbi. Man er nu her i landet enig i at det bare kan sies å være egnet for lokale og isolerte baner med liten trafikk. Men ved hovedbaner og de sidebaner som fører til dem bør det som regel ikke brukes. I Sverige bygges der dog ennu — og det sies med stor fordel — smalsporde baner som står i forbinnelse med de bredsporte hovedlinjer. I det land har man forresten seks forskjellige sporvidder. Sverige er jo det land i Europa som i forhold til folkemengden har hatt den rikeste jernbaneutvikling.

Nu ja, spotteglosene over smalsporet er lett å få kjøpt for en billig penge, især hos vittighetsbladene i alle land. Især har det tyske «Fliegende Blätter» gjennem årrekker utfoldet en utrettelig virksomhet i så henseende. En av de



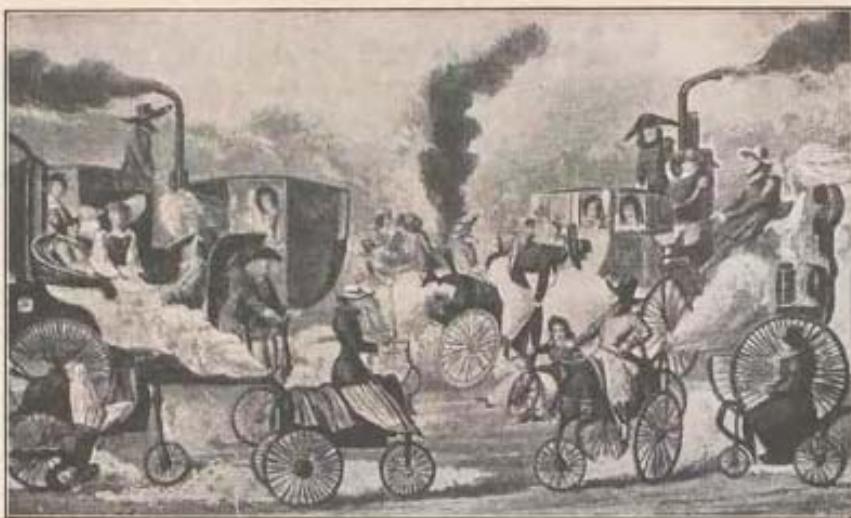
Fra «Fliegende Blätter».



Fra et vittighetsblad i Australia.

morsomste illustrasjoner til smalsporet er vel den hvor et par gutter står på en overgangsbro idet toget passerer og spytter ned i lokomotivskorstenen, hvorved ilden slukkes og toget stanser. Fra den andre siden av jordkloden, fra et vittighetsblad i Australia, henter jeg også et bilde. Det taler for sig selv.

Faktum er dog at smalsporet her i landet har gjort sin gode nytte på mange steder som uten det hadde fått vente kanskje den dag i dag på sin jernbane. Og hvad har ikke dette foraktede smalsporet tilført disse steder av både materiell og åndelig kultur som de nu ikke hadde hatt skulde de ha ventet på bredspor. Se bare på Jærbanen! Vi hadde vel i tilfelle måtte ha ventet på den som vi har ventet på Sørlandsbanen i dette i så meget bakvendte land. Og selv om den alt hadde vært bygget som bredspor hadde den nok aldri blitt den overskuddsbane som den nu er. Og hvad man sparte ved å bygge den smalsporet andrar kapitalisert i årenes løp til en langt større sum enn det vil koste å bygge den om til bredsporet.



Dampvognferdsel. Engelsk karrikatur fra 1828.

Jærbanens forhistorie.

I.

Når den første tanke på en Jærbane kom frem er umulig å si. Det har vel alt fra jernbanenes første tid her i landet fallt mangt et ord mann og mann imellem: tenk om vi også her kunde få en jernbane! Men tanken er blitt avvist som utopisk. I all fall synes det som at da den første tanke på en Jærbane offentlig blev fremsatt i avisen, var det bare for å gi den en dukkert. Jernbaner kunde det aldri bli tale om. Dampvogner hadde man dog å kunde få, men på landeveiene.

På den tid så det også ut til at sådanne dampvogner skulde ha en fremtid for sig. I England, jernbanens og lokomotivets moderland, hadde man i lang tid gjort forsøk med dem, hvorav flere var ganske vellykket.

Det var forresten i Frankrike at den første dampvognen ble bygget av den franske ingenør CUGNOT. Den var bestemt til bruk på almindelige landeveier som forspann for kanoner. Men dens saga var kort og trist. På en prøvetur i Paris' gater, hvor den gikk med god, men sakte fart, omtr. 5 km. i timen, veltet den med stor larm da den skulde om et hjørne. Politiet forbød alle videre forsøk. Den første dampvognen endte med å bli satt vekk som en farlig og unyttig opfinnelse.

Lang levetid fikk heller ikke den landeveismaskinen som den fremragende engelske mekaniker TREVETICK i 1802 fikk patent på. Det blev ikke engang gjort noe ordentlig forsøk med den, da Trevetick snart kom til det at damp-

vogner ikke dugde på landevei. Der måtte skinnegang til. Det samme mente siden ingen mindre end **GEORGE STEPHENSON**. Og det viste sig jo i det lange løp at han og Trevetick fikk rett.

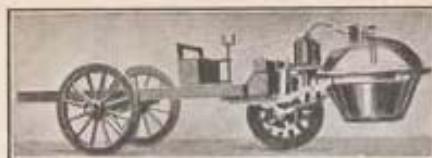
Men mange var de dampvogner som i England så dagens lys på landeveien i den følgende tid. Det første, mere vellykkede forsøk fant dog først sted tyve år etter Trevetick. Året etter at den første jernbane for almen ferdsel, Stockton—Darlingtonbanen, var blitt åpnet, det var i 1825, blev der satt i drift en dampvogn som ikke gjorde det så verst. I 1831 uttalte en parlamentskomisjon sig meget forhåpningsfullt om dampvogner i det hele tatt. En tid vant de så smått inngang i andre land også.

Og i årene som fulgte blev der i England satt i gang flere dampomnibusser. Folk flest likte dem ganske godt. Det var billigere å kjøre med dem enn med vognmennene. Men disse så naturligvis stygt til de nye, ubehagelige konkurrentene. De tok i nattens mørke og la stein i veien for dem. Det kunde nok på den måten lykkes å få vognene skadet, trafikken gikk dog like godt. Men så fikk de gitt denne et grunnskudd, da de fremagiterte den beryktede engelske automobillov av 1865. Loven hadde bl. a. den bestemmelse at der ikke måtte blåses ut damp og at hastigheten ikke måtte overstige 6,4 km. i timen (4,3 engl. mil) på landevei, og ikke 3 km. på bygate. Personalet på dampvognen skulde være minst 3 mann. Rosinen i pølsen var dog den bestemmelse at, enten de så var på landevei eller bygate, skulde der 50 meter foran vognen gå en mann med rødt flagg.

Det er underlig at ikke engelskmennene som alle andre folk skjønte at dette var en ekte molbolov. Formodentlig har jernbaneselskapene hatt en finger med i spillet. En ny lov av 1878 bare strammet kravene. Og en berømmelig dom fastslog i 1881 at alle selvdrevne kjøretøier hørte inn under loven. Først i 1896 blev den ophevet.

Men imens hadde den satt bom for all automobilutvikling i England.

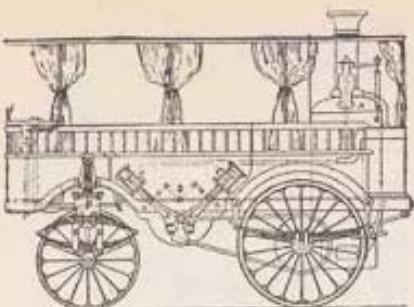
I juli 1871 prøvekjørtes et landeveislokomotiv i gatene og på fæstningsplassen i Oslo. Det gikk pent og godt med passe fart, og avisene mente at det på mange steder i avsides egne kunde erstatte jernbaner. Forsøket med dette landeveislokomotivet førte dog ikke til noet.



Cugnots dampvogn.



Engelsk dampvogn fra 1831.



Frank dampomnibus fra 1875.

nu uti 1860 årene tenkte å bruke på Jæren, og det — merkelig nok — i forbindelse med en havn Midtjærs.

Spørsmålet om en slik Jærhavn var nokså gammelt. Alt krigsråd Flor fikk, da han i 1810 syntes å stå ved fedrelandets grav, lyst til å åpne graven til liv ut mot kysten ved et havneanlegg. Han foretok noen undersøkelser i anledningen. Og disse blev fornyet i 1829 etter forslag i stortingen av den kjente landsdommer NANSEN i Egersund. Men de første ikke til noet. I de neste årtier var det stille om saken, offisielt da. Men mann og mann imellem var det dog, helst i Stavanger og blandt sjøfolk, blitt talt meget om ønskeligheten av en havn som ville være av største betydning for Vestlandets skibsfart, især for de mange fartøier og båter som østenfra måtte passere Jærens lange og farlige kyst såvel vinter som sommer. Selv om det blev for dyrt å bygge en egentlig skibshavn ville dog en mindre nødhavn også ha betydning for større skib ved at lodlene kunde ha liggende sine skøiter der og komme til hjelp når det mest trengtes. Nu måtte de i mangel av havn betjene sig av små åpne båter som lett kunde trekkes på land.

For Jærbuen ville også havnen være til største gagn. Så mangt et fartøy kom til Jæren med den trelast som trengtes til bygningene der eller for å hente kornet som utfortes derfra. Men straks det truet med pålands storm måtte de bryte sitt arbeide og skynsomst dra sin vei. Ti de turde ikke utsette sig for bråttene. I 1853 blev det i «Stavangeren» foreslått at regjeringen skulde la foreta de nødvendige undersøkelser og komme med forslag. I 1859 foretok også havnedirektøren undersøkelser som dog ikke førte til noet. Men i 1865 kom der en ny havnedirektør, ROLL, og han anså saken for så viktig at noet av det første som han gjorde var å gjenopta undersøkelsene. Og så fremsatte han forslag om en havn for jakter og båter ved Saltebukten, som ligger så nær midtveis mellom Tananger og Sirevåg, de nærmeste havnene i nord og sør. En havn i Saltebukten vilde ligge ikke mere enn 300 à 400 meter fra en bygdevei som tok av fra hovedveien ved Søiland. Man behøvde da bare å bygge en kort veistump for å opna en sentral og lettvint kommunikasjon for Jæren, som i høi grad trengte et bekvemt sted for sin utførelse og

Av dampomnibusser i andre land kan merkes nogen som en tid ikke uten hell blev drevet i Frankrike og Tyskland. Ennu skal man her og der finne dampautomobiler brukta. Men de har jo aldri tilhørt noen livskraftig rase. De vil snart være en saga blot.

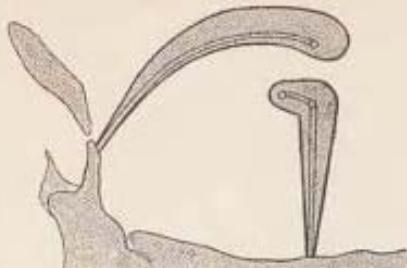
II.

Det var sådanne dampvogner man

innførsel. Jæren var jo også sjeldent skikket og mottagelig for øket og bedret kultur og produksjon. En sådan havn på en åpen, flat og for det store havs direkte voldsomhet utsatt strand vilde naturligvis falle forholdsvis dyr. Skulde den bli nogenlunde rummelig for øiemedet vilde den komme på $1\frac{1}{4}$ million kroner omtrent. Den store steinen som trengtes til moloene måtte tas langveis fra, omtr. 1 mil innfra Jæren. For da å få den frem godt og billig burde der bygges en lokomotivjernbane. På det flate Jæren, der var som skapt for et jernbaneanlegg, ville man kunne få en sådan for 72 000 kroner pr. mil.

Slik stod saken da en innsender i «Stavangeren» den 4. januar 1866 under tittel «Jærens opdoling» skrev følgende: «Det er ofte blitt sagt at dersom hele Jæren var opdyrket så vilde Norge ikke behøve å innføre korn. Dette må vistnok synes å være meget sagt. Ved nærmere eftertanke vil det kanskje ikke finnes å være så urimelig endda. Gav man sig i vei med å rydde Jæren fra fjell til fjære så vistnok det hele bli besådd med korn. Skulde korn-tilførslen fra utlandet bli sperret eller vanskelig gjort skulde det være en herlig ting å ha den hele slette således opdyrket at byene og de kornfattigere distrikter i landet kunde få den manglende brødforsyning herfra.» Men, sier innsenderen, ett trenges da først og fremst, og det er lett transport. Jæren må få gode veier og dampkraft. Ikke jernbaner. De s.k. damphester vil kunne makte å trekke vogner med noen hundre sentners vekt henad veier med jærisk sanddekke, og det med en hastighet som kommer jernbanetogs temmelig nær. Forf. hadde tenkt sig en rute for damphesten fra Stavanger til Hafsfjord, så til Sandnes og videre til Bore og Åre til den havn ved sjøen som skulde være foreslått bekostet av statskassen. Videre burde veien gå til Ogsa. Og andre damphestruter skulde gå i flere armer fra havnen olover Jæren. Den samlede lengden av disse rutene vilde bli omtr. 120 km. Med to damphester og et snes laste- og passasjervogner samt noen stasjonsbygninger vilde det hele komme på 80 000 til 120 000 kroner, heri innbefattet den nokså store veifarbedring som flere steder måtte til. Til spørsmålet om hvor disse penger skulde skaffes fra svarer forfatteren: de skal komme fra Jæren. Arbeidskraften der i forening med gårdbrukernes kredit vilde kunne avgide midler.

Det her fremsatte forslag finner en innsender i samme avis for 1. februar s. å. å være for vidtloftig. Noen større veifarbedring behøves således ikke. Ti landeveislokomotiver skal kunne innrettes slik at de går i en stigning av 1 : 6 og allikevel skal de kunne trekke 100 skippund med en fart av omkr. 7



Plan av foreslått havneanlegg i Saltebukten.

km. i timen. Disse «dampelefantene» skal med letthet la sig styre, ja endog i hast stanse, selv i de største bakker, så at det på en nogenlunde bred vei ikke er vanskelig å ferdes med dem blandt hester og folk. Det er bare enkelte ganger at hestene blir redd for dem. Det kan ikke feile, mener forfatteren, at hvis man fikk sådanne damphester ville den private foretagelsesånd fremkalle dannelsen av interessentskaper så at det ikke vilde være lenge før man hadde mange av disse elefantene.

Samme dag var også en forfatter ute i «Stavanger Amtstidende» i anledningen. Det som var skrevet i «Stavangeren» om Jærens oprodling forekom ham først som et drømmeri som ikke var å tenke på i en tid hvor skibsfart, fiskeri og handel var en så innbringende næringsvei. Men ved nærmere å tenke på saken blev det ham klart at den burde bli gjenstand for nærmere overveielse. Å få hele Jæren opdyrket til eng- og akerland og beplantet med skog er en plan som først med tiden kan fullføres. Men ved utbedring av veiene, ved anskaffelse av landeveislokomotiver m. v. vil meget være vunnet. En damphest vil på en fjortendels stigning kunne trekke like så meget som 40 hester. Jæren har en stor og håbefull fremtid for sig. Blir bare alt det som her er pekt på gjort, vil det ikke være lenge før Jæren vil kunne brødfø ti ganger så mange mennesker som nu.

At tanken om damphest i forbindelse med en havn ivrig har vært diskutert i den tid fremgår også av et opsett i «Stavangeren» 24. mai 1866. Med havnen var det kommet så vidt at forslag om den var sendt regieringen. Det var vel ikke tvil om at en sådan i forbindelse med en omlegning av de verste bakkene ville vært det virksomste middel til å få Jæren helt opdyrket.

Imidlertid skulde det ikke være lenge før disse planer fikk en bratt død. Den 15. november 1866 forteller «Stavanger Amtstidende» at spørsmålet om en havn nu er oppgitt av alle høiere vedkommende. Og det var bare bra. For denne havnen har skaffet dem hodebry nok. Det er ikke så godt å gjøre noe ut av en ubekvern materie. Men det var ikke bare det. For nu hadde man for alvor tatt opp tanken om en *Jærbane*.

III.

Det var en sommerdag i slutten av juli 1866 på lensmannsgården Kleppe i Klepp. Det hadde vært holdt sommerting der. Efterpå satt en del gode menn som sorenskriver FEYER, foged A. HANSEN, forstmester GLØERSEN, gårdbruker GARMANN GRUDE med noen til sammen med lensmann CARLSEN i hans dagligstue. Fra den har man et vidt utsyn over det flate Sørjæren med dens sandstrand og det store havet utenfor. Ti Kleppe ligger høit til på Jæren å være. Det var kanskje dette vide utsynet som bragte den livlige passiar inn på det aktuelle spørsmålet om anlegg av en havn derute på den flate, åpne sandstranden. Den havnen som noen mente vilde skape Jæren



Lensmannsgården Kleppe i Klepp.

en gylden fremtid når den kom i forbindelse med gode veier som dampvogner kunde fare på. Havnedirektøren hadde jo fremsatt forslag om den, og den kjente stortingsmannen O. G. UELAND fikk også det siste stortinget med på å purre på regjeringen i den anledning. Men de som her satt, i lensmannens dagligstue, de hadde mange års kjennskap til Jærkysten, de hadde så ofte sett brenningene velte sig inn over den, de hadde sett sandmassene som havet uophørlig kaster i land, de mente alle at anlegg og vedlikehold av en havn her ville bli et så umåtelig kostbart foretagende i forhold til den gagn den vilde gjøre, at de fant berettigelsen av den såre tvilsom. Noen mente vel at havnen vilde være sårs utmerket for de fiskebåtene som østenfra søkte til sildefisket, som jo ennu på den tid var såre godt. Vilde staten ofre så mange penger på Jæren burde ikke Jærbuen motsette sig det.

Jo! tok nu forstmester GLØRSEN til orde. Han var nylig kommet hjem fra en reise i Holland. Der hadde han sett hvor uhyre vanskelig det er og hvor meget det koster å bygge havner på slike lave, sandede og stormfulle kyster. Og Hollands kyst er i denne henseende ikke værre enn Jærkysten. At man skulde kunne få en havn her for noet over 1 million kroner tvilte han på. Å neil det vilde nok gå med mange millioner. Og fikk man så etter uendelig strev og slit endelig havnen ferdig så vilde den stadig være truet av storm og sandflukt. Å hive alle disse millionene på sjøen var det lite mening i. Da var det meget bedre å sette dem i noet sikkert på den faste landjorden. Og noet sikrere og bedre kunde vel ikke tenkes enn en jernbane over Jæren. Den burde Jærbuen arbeide for. Havneplanen skulde han ta bestemt av stand fra.

Disse Glørsens ord om en jernbane slog ned som et lyn blandt de andre. Og det tente. Jo, det måtte være meget bedre enn dampvogner. Men den



Foged Hansen.



Forstmester Gløersen.

vilde vel bli svært dyr. Å nei, forholdsvis meget billig, sa Gløersen. Jæren var jo skapt for en jernbane. Det skulde også havnedirektøren ha sagt i sitt havneforslag. En Jærbane vilde bli langt billigere enn noen av de andre jernbanene som var bygget her i landet. Og han trodde nok at stortinget vilde stille sig velvillig. Den henvendelse som det hadde gjort til regjeringen i anledning av havnespørsmålet tydet jo på at det gjerne vilde gjøre noe for landet her vesterpå som i heromhandlede henseende var blitt nokså forsømt. Og skjønt enige var alle i det at banen vilde ha en overordentlig betydning for opdyrkningen av Jæren. Her var jo nu den dyrkede marken bare tiendedelen av den dyrkbare. Og så for forbindelsen langs kysten! Hvor mange mennesker vilde ikke banen befri for sjøsykens fortærrende kvaler! Den vilde i så henseende være en velsignelse for både fedreland og menneskehett. Og hvad fiskerbåtene østenfra vedrørte så kunde man jo trekke dem op på jernbanetoget i Egersund og sette dem på sjøen igjen i Sandnes eller Stavanger.

Således tok det ene ord det annet, og da de gode menn brøt op hadde de alle avgitt et høitidelig løfte om å virke for den gode sak hver på sin kant. Og det viste sig snart at det ikke bare var munsvær. De tok straks til å virke for den folk og folk imellem i bygd som i by. Og een av dem tok energisk fatt i offentlighetens fulle lys. Det var foged Hansen. Flink og nidkjær som han var arbeidet han i flere år for banen. Og hans arbeide gav snart rike frukter. Men dem fikk han ikke se. Ti alt et par år før anlegget av banen kom i gang døde han.

Overlevde han ikke barnets fodsels kan en dog si at foged HANSEN var Jærbanens jordmor.

Forstmester GLØERSEN er ikke med urette blitt utlagt som barnefar.



Foto. Wilse

Fra Sørjæren mellom Brusand og Sirevåg.

Jærbanen kommer.

I.

Ikke lenge etter at tanken på Jærbanen var blitt blåst liv i på Kleppé lensmannsgård sendte foged HANSEN kraftige forestillinger om saken til formannskapene på Jæren. Hele høsten utover holdt han møte etter møte med bygdefolk for å få den fremmet fortest mulig. At han etter beste evne søkte å påvirke bladene, særslig i Stavanger, er selvsagt. Og han hadde visst god evne i den retning. Det er vistnok han som står bak det som i dette samme nummeret av «Stavangeren» hvor det meddeles, at havnen på Jæren nu skulde være oppgitt av høiere vedkommende, skrives til ære og pris for en Jærbane. Først omtales dens betydning for jordbruket, som det ikke kan nektes for nu er en forsoekt næringsvei tross landboskrifter, dyrskuer, omreisende agronomer m. v. Kommer først banen vil man istedetfor utvandring få innflytning. Banen vil også bli et viktig ledd i den almindelige ferdelsvei mellom Østland og Vestland. Efter å ha omtalt dens betydning for sildefisket fremheves at hvad godstrafikken vedrører er det ikke ubetydelige mengder av kreaturer og småfe som årlig føres til Stavanger og Egersund. Stavanger melkekforsyning vil få et betydelig øket opland. Prisen som nu varierer fra

3 til 4 skilling pr. pott vil bli fastere regulert. Til slutt fremheves at Jærbuen med stor fordel vil kunne avsette sin brenntorv til byen. De mange gjensi-dige fornødenheter borger i det hele for en livlig godstransport. Jærbanen vil også bli billig, kan fås for et par millioner. Det er sandelig på høi tid at staten nu betenker også Vestlandet med en jernbane.

Det første kommunemøte om saken fikk foged HANSEN istand på Nørheim i Time den 4. desember 1866. Det var av herredsstyrene for Hå, Time og Klepp. Før dette møtet hadde lensmann NOREM og ordføreren i Klepp funnet det hensiktssvarende å la folket i almindelighet få noet kjennskap til det for Jæren så viktige spørsmål. De hadde innbudt «Time almue» til et møte i skolelokalet tre dager før. Hvis stemningen da i det hele eller i all fall for stortedelen var for sakens fremme, vilde det bli en sterk støtte for herredsstyrene i det møte de skulle ha.

Av «Time almue» møtte omtr. 70 mann, alle skattepliktige medlemmer av samfundet, heter det. Først diskuterte man spørsmålet om en havn eller en jernbane. Forsamlingen sa at den ikke forstod sig stort på sådanne kostbare anlegg, men allikevel betenkede den sig et øieblikk på å erklære sig for en jernbane. Enhver måtte da kunne forstå at den betydning en havn vilde ha for jordbruket var svært liten. Men ganske annerledes var det med en jernbane. Med en munn uttaltes at man nærtet et fromt ønske om at denne sak ikke måtte vorde skrinlagt, men at derimot enhver hvis kall det var å virke for landets ve og vell måtte gjøre alt hvad stod i hans makt til dens heldige fullbyrdelse. Flere av forsamlingen sa at kom jernbanen over deres eiendom vilde de gi fri grunn.

På kommunemøtet tre dager etter var foged HANSEN tilstede og fremsatte sådant forslag.

1. Det er et almindelig ønske i de distrikter som representeres av nærværende forsamling å få jernbane anlagt fra Stavanger til Egersund eller i all fall fra Sandnes til en havn sonnenfor Jæren, Sirevåg, Vatnemo eller Hellvik.

2. Hvis en jernbane over Jæren skal bringe størst mulig nytte må den anlegges i svingninger således at den kommer til å stryke gjennem samtlige prestegjell og berøre Bjerkreims sogns grense ved Tengesdal.

3. En sådan jernbane vil antagelig bli det virksomste og i enhver henseende det hensiktsmessigste middel til Jærens opdyrkning og opkomst.

4. Foruten å lette transporten og fremme trafikken mellom byene og landdistrikturene vil jernbanen formentlig opta stortedelen av den passasjertrafikk som nu foregår med dampskip utenfor Jæren, et farvann for hvilket de fleste reisende gruer.

5. Den vil også tjene til fiskerienes fremme, idet de mange fiskere fra distriktet sonnenfor og østenfor Jæren som fast hvert år ved storm og oprørt

hav hindres fra i betimelig tid å seile Jæren forbi, vil kunne bringe deres båter og redskaper over land på jernbanen fra Sirevåg, Vatnemo eller Hellvik til Gannsfjorden eller Hafsr sfjord.

6. En havn på Jærens kyst, f. eks. i Saltebukten, vilde når dens demninger bragtes så langt ut at sjøen ikke lettlig ved grunnbrytning kunne gjøre innlopet innpassabelt, vistnok være til megen nytte, men foruten at den som middel til Jærens opdyrkning og opkomst neppe vilde kunne tillegges noen vesentlig betydning, vilde den ikke kunne avhjelpe den ulykke at fiskere østenfra, som kom til denne havn ved storm og høi sjø blir hindret fra å tilbakelegge den øvrige og farligste del av veien — forbi Jærens rev — således at de kan delta i det sørre fiskeri.

7. Kan ikke penger fås til både havn og jernbane vil den siste i langt overveiende grad være å foretrekke.

8. Imot de betydelige bevilgninger til jernbaneanlegg på Østlandet og i det trondhjemske synes det ikke å være noen ubefoiet forventning at det offentlige vil bevilge det fornødne til anlegg av den her omhandlede jernbane, formentlig den eneste det kan være spørsmål om i Kristianssands og Bergens stifter.»

Denne uttalelse blev vedtatt enstemmig, så godt som da. Det var een som stemte mot punkt 3. Det gikk nemlig over hans forstand at Jærbanken kunde være et virksomt middel til Jærens opdyrkning. Men de øvrige punkter var han med på og likeledes en beslutning sålydende: «Amtmannen i Stavanger amt anmodes om å inngå til den kongelige norske regjering eller indre-departemanget med et andragende om at samme vil la undersøke forholdene med hensyn til en jernbanes anlegg fra Stavanger til Egersund, utpeke banelinjen og kalkulere omkostningene så vel for den hele strekning som særskilt fra Sandnes til Sirevåg eller Hellvik, alt så betimelig at saken, for det tilfelle at undersøkelsene viser sig gunstige for et sådant anlegg, kan forelegges neste storting.»

Samme uttalelse vedtokes siden av alle interesserte herreder, således av Sandnes og Høiland alt dagen etter, i Egersund tre dager etter. Overalt var foged Hansen tilstede og fyrté op under stemningen det beste han kunde.

Han hadde jo tenkt sig linjen gående i store svingninger for at den mest mulig kunde komme alle Jærbygdene til gode. Og i svingninger gikk også den linjen som han utpekta, det er sikkert nok. (Se kartet!) Fra Stavanger gikk den til Malde, så langs Hafsr sfjord sørre strand, svinget derefter øst-over til Sandnes, drog videre opover Ganddal til Lunde og Skjeveland, så til Klepp der hvor Kleppekrossen nu er, derfra til Bryne og henimot Time kirke. Fra denne gikk den østenfor Hognestad til kirken i Nærø. Herfra bar det avsted til vestre ende av Bruvannet og til Ogna, over elven til Krokvannet og så til den sydøstre ende av Hellviksvann. Fra et punkt på linjen her

skulde der gå et sidespor til en havn ved Hellvik. Så gikk det opover til Hei-grestad, derfra langs den flate dalen nord for Gjermestad til Tengesdal, den nederste gården i Bjerkreim sogn. Herfra fulgtes nordre bredden av Tengs-elven til Tengs hvor man gikk over elven, så gikk det langs Eievannets sondre strand til Eie, videre langs Slettebøvannet og derfra ned til Egersund langs Lundeelvens sondre bredd. Denne linje må anses for å være særdeles be-kvem til jernbaneanlegg, sa foged Hansen.

I året 1867 synes det som om man vesentlig i stillhet har virket for den gode sak, om hvilken det lader til at det har vært storskjønn enighet like til den 1. februar 1868. Da høres der en misslyd i «Stavanger Amtstidende». En innsender der skriver om «Jærens opdyrkning». Han sier først at han av erfaring vet at Jæren for de fleste av landets innvånere er et aldeles ukjent land. I almindelighet anser man Jæren for en utørk og tenker sig en stor, flat sandstrekning hvor der hverken trives folk eller fe. Men forfatteren forteller dem at Jærlandet er et skjønt land med god naturlig jordbunn, gjennem-skåret av fiskerike elver og fullt av større eller mindre ditto vann. Når det allikevel står så langt tilbake hvad opdyrkning vedrører, så har det sin grunn i beboernes uformuenhet til å opdyrke gården sine som det var ønskelig. Men at en jernbane skulde kunne bidra så særstegnlig til Jærens snarlige opdyrkning, det begriper forfatteren ikke. Han kan nok innromme at en jernbane vilde være særdeles velkommen og behagelig å ha. Ingen tviler på det. Men når det så spørres om hvordan en sådan bane vil kunne bestå uten store årlige tilskudd av statskassen, da er det et spørsmål som vel bare få drister sig til å besvare. Hvad skal føres på den jernbane? En del av almuen vil vel sende sine saker og reise med den et par ganger om året frem og tilbake, men inntektene av dem vil bli ytterst små. At Jæren med en jernbane skulde kunne forsynes med gjødsning fra Stavanger er bare en innbildung. All den gjødslen som byens folk kan prestere er ikke mere enn til bruk i byens umid-delbare nærhet. Kunde man derimot anse Jærbanken for en begynnelse til en jernbane mellom Østlandet og Vestlandet vilde det være en annen sak. Den tid er dog fjern da man vil kunne reise med damphest fra Stavanger til Kristianssand og videre. Et sikkert og meget mindre bekostelig middel til Jærens ophjelp er omlegning av de bratteste bakkene. Altså først og fremst gode veier. Men det forslår jo lite når talen er om opdyrkning av Jæren i det store. Nei, det som mangler er klingende mynt. Og den må nu staten for-syne Jærbuen med. Stortinget bør bevilge det som en jernbanes drift årlig vil koste til Jærens opdyrkning, og så ansette et par praktisk dyktige agronomer som kan gå bonden til hånd med råd og dåd. Men ingen jernbane for tiden!

I samme blad tre uker etter får denne forfatter tilslutning av een som skriver et opsett med overskrift: «Strøtanker av en ukyndig om en jernbane på Jæren». Til motto har han det tyske: «So ein Ding muss ich auch haben».

Forfatteren finner jernbaneplanen aldeles eventyrlig. For å lønne sig må den gi 50 000 daler om året i bruttoinntekt? Tror da noen virkelig at den på mangfoldige år vil gi så meget? Og svares det nei på det spørsmål, så er det vel all grunn til å spørre videre: er det fædrelandssind eller bygdepatriotisme å be om en bane under disse omstendigheter?

Disse pessimistiske herrer får svar i bladet en otte dager etter av en hr. H. Om «strøtankene» sier han at vedkommende forfatter jo selv betegner sig som ukyndig. Men allikevel finner han det passende å innlede sin opslat med et taljerende motto og straks på forhånd å betegne planen som eventyrlig for tilslutt å antyde at det ikke er fædrelandssind, men «bygdepatriotisme» å be om en jernbane. Enhver «ukyndig» bør holde sig vekk fra en sak som denne, der bare bør behandles av kyndige folk. Derfor har man også bedt regjeringen om å sende kyndige menn for å undersøke forholdene.

Om denne H. er foged Hansen vites ikke. Det er dog ikke lite sannsynlig. Han er jo til å begynne med nokså spiss overfor den ukyndige forfatter av strøtankene. Men så senker han kårdan. Det gjeller nu å være taktiker. Det som har oprørt bølgene synes å være det at en jernbane vil koste så altfor meget. Det gjeller derfor å helde olje på bølgene. H. skriver da videre at hvis den omtr. 8 mil lange bane fra Stavanger til Egersund skulle koste mere enn 400 000 daler bør man for tiden ikke gjøre sig noet håb om å få den. Han frykter imidlertid for at den «ukyndige» vil være like umedgjørlig selv om jernbanen bare skulle koste 300 000 daler. Begjeringen om en sådan sum vilde vel for ham være en eventyrlig fordring. Steinen til den havnen som er foreslatt i Saltebukten vilde havnedirektøren ha nedkjørt fra fjellene en mil oppe i landet. I overslaget sitt har han opført 1 daler pr. alen til den banen. Og den må dog fundamenteres bedre enn den påtenkte jernbanen over Jæren. Denne vil nemlig ikke bli så belastet som den der skal kjøre frem stein til en havn. Og når steinbanen kan fås for 18 000 daler for en mil er det ikke utrolig at en smalere jernbane over Jæren med stasjonshus, telegraf, lokomotiver og vogner vil kunne fås for det dobbelte eller 36 000 daler milen. Det skulle altså i alt bli 288 000 daler omrent. Ikke så meget over 1 million kroner.

H. vil ha en smalere bane enn den almindelige smalsporde. Han spør om hvorfor man nettop har valgt en så stor bredde som $3\frac{1}{2}$ fot for våre smalsporde baner? Denne store bredde gjør at jernbanene blir altfor kostbare i vårt land til å kunne få noen synderlig utbredelse. Det er klart at det må kunne gå an å kjøre med damp på sporvei bedre enn med hest på landevei, om enn ikke sporbredden akkurat er $3\frac{1}{2}$ fot. En sporvei, hvor smal den er, er dog bedre enn ingen. Det går an å bygge en lokomotivjernbane med bare $2\frac{1}{2}$ fots sporvidde og på den å kjøre tog med en hastighet av minst to mil i timen. Vel er det så i vårt land, når kanskje unntas enkelte

kortere strekninger hvor der kan falle noen trelasttransport, at der hverken nu eller i en lang fremtid er trafikk nok til å gi en jernbane med 2½ fots sporvidde full beskjæftigelse. Men allikevel vilde det for landet i det hele være ytterst fordelaktig om transportene kunde skje på en jernbane under en ordnet transportforvaltning fremfor på landeveiene uten noensomhelst forvaltning.

Dette var hr. H. i «Stavanger Amtstidende». Så kom der i selveste «Morgenbladet» i hovedstaden en som også tok den «ukyndige» ved vingebenet. Og det i ikke mindre enn tre opsett. I de to første fremholdes Jærens store utviklingsmuligheter. Men, sier forf. i begynnelsen av tredje opsett, selv om dette forjettede land hverken har eller i fremtiden vil få den store betydning som man har villet tillegge samme m. h. t. landets kornforsyning, vil det nok engang komme til å spille en betydningsfull rolle i denne henseende, og det vilde i sannhet være viktig nok om opdyrkning av Jæren kunde påbegynnes jo før jo heller. Jernbanen må her gå forut for utviklingen, likesom banene i de mennesketomme amerikanske skogørkener. Efter å ha fremhevet banens store betydning for fiskeriene taler forf. om at der finnes gode gressganger på Jæren, men kommer banen, vil de bli frødigere og frødigere, og de vil forvandles til *fett kjøtt* som vil innbringe ganske anselige summer når det selges på Englands kreaturmärkeder. Til slutt sier forf. at det kan være på tide at Vestlandet også får nyde godt av de nye samferdselsmidlers mangfoldige velsignelser til fremme av fedrelandets opblomstring. La også dem som bor på den andre siden av fjellet få opleve å se og høre det brusende lokomotiv bringe liv, rørelse og vellstand til de egne som det gjennemløper, og som sent eller tidlig vekker den tregeste til virksom dåd. Det vil gjøre et godt inntrykk på befolkningen her at de ser håndgripelige beviser på at de ikke lenger er stedbarn når der er tale om anbringelse fra statens side for å bringe de rikdomskilder som også her finnes, til å velte kraftigere og livligere frem. Dersom de i hvis hender nu avgjørelsen ligger matte bli enig om å legge alle årer ut for å nå derhen at der også i det vestenfellske matte bli bygget en jernbane, kan dette i sannhet sies å være dikkert av den reneste og skjæreste patriotisme.

Der fikk den «ukyndige» i Stavangeravisens sitt. Denne sure fyren var naturligvis anonym. Det er jo alle slike sure fyrer i avisene. Anonym er forresten også forfatteren av opsettene i «Morgenbladet». Men at denne anonymussen var en av tidens gode, solide, velaktede samfundsstøtter, formodentlig fra Stavanger eller omegn, kan man være skråsikker på. Ti bare sådanne folk fikk i den tid komme slik til orde i «Morgenbladet» som da redigertes av høiatsalig hr. Friile.



Amtmann Morgenstierne.



Lensmann Carlsen.



Bankkasserer Zetlitz.

II.

En av disse sure jernbanefiendtlige innsenderne i Stavangerpressen hadde jo sagt at hvis det her hadde gjelt en forbinnelse mellom Østland og Vestland, altså en Sørlandsbane, hadde det vært en annen sak. Han visste formodentlig ikke eller lot som om han ikke visste at alle de interesserte alltid hadde hatt den for øie like fra begynnelsen av. En Jærbane var bare den naturlige begynnelsel til en Sørlandsbane. En komité i Stavanger med amtmann MØRGENSTIERNE i spissen fikk amtsingeniøren, kaptein SEIERSTED, og lensmann CARLSEN til å foreta en foreløpig befaring i anledningen. De to gjorde det uten å kreve annet for arbeidet enn godt gjørelse for hatte utgifter. Efter at denne befaringen hadde funnet sted søkte i slutten av 1871 en del menn fra Stavanger og Jæren om at der på stortinget i 1872 måtte bli fremsatt prop. om bevilgning av midler til de nødvendige terrengundersøkelser for anlegg av en vestre stambane med endepunkt i Stavanger.

Stortinget bevilget også de fornødne midler til en slik undersøkelse, men da der også var fremkommet andragende om en Bergensbane og man ikke hadde ingenierer nok til samstundes å foreta begge undersøkelser, blev Bergensbanen først undersøkt.

Imidlertid fant amtmannen i Stavanger at banesaken nu hadde trådt sine barneskø og at den oprindelige komité, som bare foreløpig hadde tatt hånd om den, måtte anses å ha sluttet sitt hvert. Nu var det på tide å gi befatningen med disse anliggender en mere stabil og ordnet form. Og dette vilde best kunne skje ved at der av Stavanger magistrat og formannskap samt av amtsformannskapet blev opnevnt en komité til videre å fremme saken. Det ble derefter i Stavanger valgt 9 medlemmer til en sådan komité, nemlig amtmann MØRGENSTIERNE, byfogd CHRISTENSEN, bankkasserer ZETLITZ, doktor LASSEN, kjøbmann H. SVENDSEN, rektor STEEN, kaptein-



Byfogd Christensen.



Doktor Lassen.



Rektor Steen.



Kiepmann H. Svendsen.



Kapteinleitnant Kielband.



Konsul Ths. Falck.



Konsul Sønnane.



Stortingsmann O. G. Ueland.



Stortingsmann Stersteen.



Byfogd Christensen.



Doktor Lassen.



Rektor Steen.



Kjepmann H. Svendsen.



Kapteinleitnant Kielland.



Konsul Ths. Falck.



Konsul Sommer.



Stortingsmann O. G. Ueland.



Stortingsmann Storsteen.

loitnant KIELLAND, konsul FALCK og konsul SØMME. Av amtsformannskapet valgtes stortingsmennene O. G. UELAND og H. J. STORSTEEN. Amtmannen blev valgt til formann.

Denne komiteen har med skiftende personer og delvis endret program stadig arbeidet i snart to menneskealdre og arbeider flittig ennå den dag idag. Dens mål er nu å få fortest mulig bygget den Sørlandsbane som Norges storting endelig bevilget i 1923. Dens formann er konsul SIGVAL BERGESEN.

Imidlertid var der i Kragerø blitt dannet en komité som skulle arbeide for en bane mellom Skien og Kristianssand, altså med det mål for øie å få avsluttet Sørlandsbanen der. Og denne komiteen hadde innsendt andragende om detaljundersøkelse av en slik avkuttet Sørlandsbane. Det er klart at dette bragte Stavangerkomiteen i harnisk. Et baneanlegg bare til Kristianssand vilde være uberettiget, sa den, og stridende mot såvel sakens tidligere historie som mot de forutsetninger som statsmyndighetene har gått ut fra. Jærbanen skal bare være en begynnelse til en jernbane fra Oslo til Stavanger. Denne sin mening gav komiteen kraftig uttrykk i en forestilling til departementet, og den sluttet med å si: «Man går ut fra den forutsetning at det ikke kan bli spørsmål om å anstille terregnundersøkelser på denne linje uten at den hele strekning østenfra til Egersund has for øie.»

For imidlertid med det samme å gjøre hvad gjøres kunde lot komiteen, tildels på Stavanger bys bekostning og etter konferanse med jernbanedirektøren, underseke flere linjer under ledelse av amtsingeniøren. Resultatet av disse undersøkelser blev stillet til jernbanedirektørens disposisjon samt meddelt departementet. Undersøkelsen blev fortsatt av jernbanedirektøren i siste halvdel av 1873. Dens leder var vesentlig den kjente ingenørkaptein PETER RASMUS KRAG, «Sæterdalsbanens far». Han kunde den 3. februar 1874 telegrafere til amtmannen i Stavanger: «Jeg gratulerer med det heldige utfall for Jærbanens fremgang. Det er mig kjært å kunne tilføie, at mine undersøkelser også skal bli så gunstige for en Skien—Stavangerbane at den om ikke rett lang tid skal bli realisert.»

Peter Rasmus Krag var alltid en stor lysseer.

Den «rett lange tid» har nu fylt de halvhundre år og vil vistnok nå støvets alder.



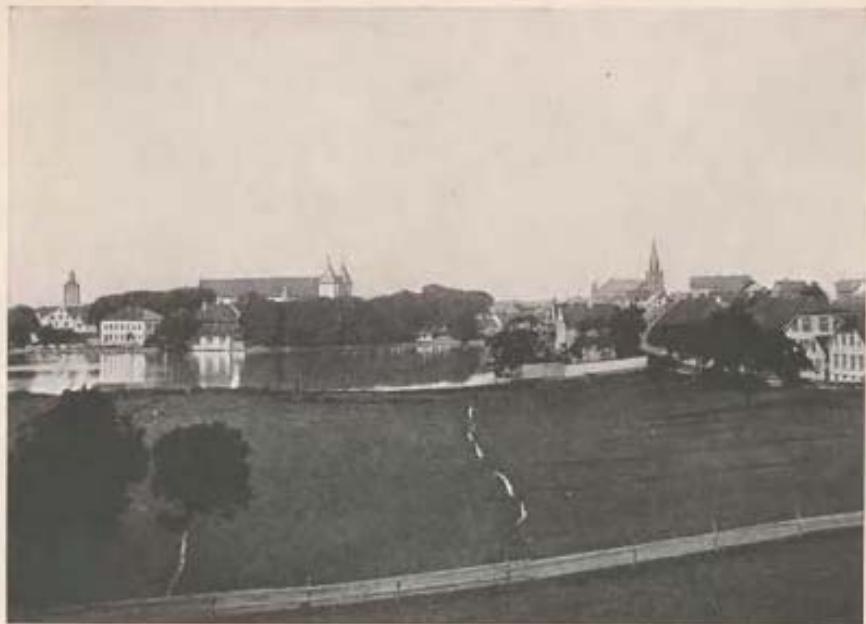
Konsul Sigval Bergesen.

III.

Som vi har hørt ekspedertes herredstyrenes uttalelser for en Jærbane til amtmannen med anmodning om at han måtte få regjeringen til å foreta nærmere undersøkelser og utstikke og kalkulere linjen. Og amtmannen lå ikke på latsiden han heller. Bare noet over tre måneder etter det første kommunale jernbanemøte på Time ekspederte han saken til Indredepartementet. Og en fortære ekspedisjon kan man ikke forlange av en amtmann.

I departemanget fikk saken ligge lengere. Og godgjøre sig naturligvis. «En sak lider aldri ved å ligge i departemanget,» sa byråsjefen, han blev purret om en sak som hadde vært der fem fjerdingår.

Og forslaget om Jærbansen led tilsynelatende heller ikke de fem fjerdingårene som den også lå i departemanget. I slutten av juni 1868 blev selve jernbanedirektøren, PIHL, Stavanger gutten, sent hitned. Fra Egersund føer han sammen med amtsingeniøren og lensmennene innen de enkelte distrikter nord over den påtenkte linje. Han fant foged Hansens linje i det store og hele god nok like til Sandnes. Men her skilte de lag. Mens futen tok av til venstre for å gjøre en rundreise om Hafsfjord og Malde, gikk jernbanedirektøren like på målet langs Gannsfjorden til Hindal om Hillevåg til Stavangers perle, Bredevannet. Som han sa senere da Håland optok spørsmålet om linjen om Malde, han vilde gjøre opmerksom på at de forventninger man er berettiget til å gjøre m. h. t. utbyttet av Jærbansen drift, i all fall så lenge Egersund er linjens endepunkt, er så tarvelig at det må sies å være en tvingende nødvendighet å unngå alt som kan forutsettes å forringe banens driftoverskudd, som vistnok vil bli lite nok. Jernbanedirektøren mente det fikk være med den ene krøllen på linjen, den ved Egersund, men den måtte vel til vilde man ha en god trasé. Selv på denne vilde stigningsforholdene bli mindre gunstige, på flere steder blev det stigninger like til 1 : 40. Og noen brattere kunde ikke tillates. Fra Egersund til Ogna var det jo et nokså vanskelig og kostbart terren. Mange skarpe kurver vilde det bli. Men fra Ogna nord over Jæren kunde linjen føres frem i temmelig like retning. Terrenget var der så gunstig som det kunde være. Litt bølgeformet vistnok, så det vilde kreve stigninger av 1 : 70. Det la forresten jernbanedirektøren ikke større vekt på under hensyntagen til de sterke stigninger mellom Egersund og Ogna. Endestasjonen i Stavanger burde legges ved Bredevannet. Derfra måtte der gå spor ned til havnen. I sin innberetning den 21. november 1868 til departemanget sa jernbanedirektøren at den omkr. 7 mil lange banen vilde bli forholdsvis billigere enn de jernbanene som hittil var blitt bygget her. Men til nogen mere detaljert undersøkelse burde man ikke gå før man hadde fått opplysninger om den trafikk som man kunde regne med. Samstundes skrev direktøren også til amtmannen i Stavanger og bad ham å la foreta en optelling av ferdslen over Jæren.



Bredevannet i 1860 årene.

Saken syntes jo nu å tegne godt. Men så hører vi at noen menn som bor ved sjøen stiller sig i spissen for et andragende til stortingen om den havnen på Jæren som høiere vedkommende for et par år siden har oppgitt. Og de hadde fått een til å gå fra hus til hus langs Jærkysten for å samle underskrifter. Men da rok den førnevnte hr. H. ut igjen i «Stavanger Amtstidende». At være stortingsmenn ikke vilde ta spor av hensyn til et slikt andragende var han salig forvisset om. Havnen kunde jo være bra nok for sjøfarten. Men det er bare jernbanen som er det for jordbruket. Blandt de mange goder den vil bringe er lærdommen om at tid er penger, og den trenges mest i en tid hvor der så ofte klages over pengemangel. Jærkommunene var vistnok ikke rike, men hr. H. var dog sikker på at de vilde anstrengte sig til det ytterste for å gi foretagendet den støtte som det i sannhet fortjener.

Det er også sikkert nok, i Jærbygdene var interessen for banespørsmålet stort og holdt sig usvekket. Skjønt een av fylkets stortingsmenn, gamle O. G. UELAND, hadde søkt å slå velgerfolket litt kaldt vann i blodet, da det på stortingen i 1869 var spørsmål oppe om anlegg av nye jernbaner og optagelse av statslån. Ueland mente at hvis det var så at enhver tanke siktende til menneskehетens fremskritt og forbedring i dens kår kunde realiseres, da var det ingen kunst å være statshusholder eller statsmann, og enhver som kunde frembringe de største ideer vilde da være den beste borger. Men

ulykkeligvis var det ikke så. Hadde man for mange jern i ilden fikk man de fleste brent. Man hadde talt om statslån, men på hans kanter blev man forferdet når man hørte dette ord. Det var også andre ting enn jernbaner som måtte gjøres. Man fikk ta saken med ro. En taler hadde stillet i utsikt en bane fra Stavanger til Egersund, som er en skjønn liten by, og der bor jeg. Men han hadde liten tro på den banen, sa han. Representanten fra Stavanger, rektor STEEN, undret sig over at en mann som ellers hadde ord for å seke å fremme alt som kunde bringe lys til folket, løfte det og bringe det frem til åndelig dyktighet, til selvbestemmelse og selvstyre, at dennemann her hadde forenet sig med dem som motsatte sig nye jernbaner. Det varte dog ikke så lang tiden før Ueland skjønte hvor vinnen blåste blandt hans velgere, og da lot han sig velge inn i komiteen som skulle arbeide for banen.

I Stavanger by synes det forresten som om interessen for den var litt slapp. Det fortelles at man ofte kunde høre velaktede borgere, især om kvelden over toddyglasset i klubben, forplikte sig til i løpet av en uke å ekspedere alt hvad Jæren tiltrengte eller kunde produsere om året. Men så blev den almene interesse vakt til fullt liv igjen ved et skremmeskudd. En anonym hadde i høsten 1871 optrådt i pressen med et forslag om jernbane mellom Oslo og Bergen over Hallingdal og Voss. Bergenserne, lett elektriserbare som de er, foer straks begeistret op. Og denne bergenske begeistring skremte op Stavangerborgerne. Her var det utsikt til en farlig konkurranse. Straks knesatte de Jærbanken som sitt hjertensbarn. Det tok sig fra nu av det med en kjærlighet, en iver og en kraft som skal regnes dem til evig pris og lov.

IV.

Jernbanedirektøren hadde altså skrevet til amtmannen og bedt ham å foreta en trafikkoptelling. Amtmannen bad så igjen de interesserte kommuner om å bevilge et bidrag av tyve daler — otti kroner — til en sådan. De fleste gav også villig. At Håland slog sig vrang er kanskje ikke så meget å undres på. Det var jo ikke mere utsikt til å få banen om Malde og Hafsfjord. I april 1870 blev det holdt møte i kommunestyret i anledningen. Der fattet man sådan uttalelse: «Ennuskjønt man antar at denne jernbane vil bli til liten nytte for denne kommune vilde den nok ha bidratt disse tyve daler til dette foretagende, men dette jernbaneanlegg kunde bli så kostbart og trafikken så liten at det ikke på lang tid vilde forrente sig, og om man nu bevilget disse tyve daler og staten vilde understøtte dette foretagende, vilde det nok bli spørsmål om tilskudd av kommunen til dets fremme. Men da man ikke ser sig i stand til å tegne aktier for et så stort beløp som kreves, er det likeså godt å si fra først som sist.» Derfor, eenstemmig besluttet: de foreslalte tyve daler bevilges ikke.



Lensmann Grude.



Major Storm.

Nu, som sagt, det er ikke så underlig endda at Håland stelte sig slik, men at Heiland gjorde det synes nokså merkelig. Der holdt man møte i kommunestyret måneden etter. Kanskje Hålands eksempel forekom det følgeverdig. De fleste av medlemmene fant vistnok at dette var en stor sak, men det var dog tvilsomt om en jernbane netop vilde være til gagn for bygden. Mot een stemme besluttedes: bidraget bevilges ikke. Den ene retferdige heilending var lensmann M. A. GRUDE. Han mente at beløpet burde bevilges. Øiemedet var jo bare å anstille en beregning over jernbanens rentabilitet. Forresten var han ikke i tvil om at den i tilfelle vilde virke fordeltaktig på alle bygdens forhold.

Imidlertid, penger nok fikk man allikevel. Stavangerkomiteen gikk så i januar 1871 til trafikkoptelling. Tellestasjoner blev oprettet i Hillevåg, på Skeiene ved Sandnes, i Ogna, på Heigrestad og i Egersund. For tellerne utferdigedes sådan innstruks: «optellingen skal foregå dag som natt med den største aktpågivenhet og nøiaktighet og omfatte all den for stasjonen gående ferdsel således som protokollens rubrikker utviser, dog med unntagelse av søkering til kirken s.s. almindelig kirkegang, konfirmasjon, barnedåp, begravelse, o. s. v.»

Den 23. januar 1871 skriver lensmann CARLSEN til amtmannen at telleren på Skeiene har klaget over at når han spørre de forbifarende om hvor de skal hen m. v. så får han ofte til svar grov kjeft. Om der blev foretatt noget i sakens anledning kan ikke ses.

På grunnlag av optellinger i et år samt opgaver fra dampskibsekspedisjoner, rederier for seilskib, fra fabrikker o. s. v. påtok daværende løytnant, senere major STORM sig med beredvillighet å utarbeide en trafikkopgave. Efter den fant Stavangerkomiteen at en Jærbanes driftsinntekter vilde bli 145 960 kroner. Hertil kom en inntekt av 25 600 kroner fra Bjerkreim, Heskestad, Lund og Sogndal. Ennvidere opførte komiteen: «Hertil for første

år 25 % som vanlig ved de hittil byggede baner 42 880 kroner». De samlede driftsinntekter blev da 214 440 kroner. Driftsutgiftene var av jernbanedirektøren anslått til 153 300 kroner. Det skulde da bli et overskudd av 61 140 kroner. Komiteen bemerket at den ikke hadde tatt i betraktnsing den lokale trafikk herredene imellem.

Det var jo et fint resultat. Men Jærbuen, han fant det ikke fint nok. Skulde virkelig en bane gjennem hans land ikke lønne sig bedre? Å jo! Noen gode menn fra Jæren fremla på et jernbanemøte på Brueland 17. desember 1873, hvor amtmann, sorenskriver, foged og de fleste av amtets stortingsmenn var tilstede, et inntektsoverslag som var betydelig høiere enn Stavangerkomiteens. Under henvisning til at opptellingen foregikk i et år (1871) da fisket slog feil og der hvilte et almindelig trykk på næringslivet, blev som inntekt oppført 292 480 kroner. Det skulde altså bli et overskudd av 139 180 kroner eller omtr. 3½ pct. av anleggskapitalen om denne blev satt til 4 million kroner. Verdien av banens nyttevirkning ved besparelse i transportomkostninger blev anslått til 63 300 kroner. Ennvidere antok man at Jærens jordværdi vilde økes med ikke mindre enn 1 751 000 kroner.

V.

Den 28. mai 1873 bevilget stortinget 40 000 kroner til undersøkelser av jernbaneanlegg og den 30. august anmodet Indredepartementet jernbanedirektøren om å la foreta undersøkelser for et jernbaneanlegg over Jæren. De blev også straks satt i gang under ledelse av ingenier LORANGE som alt den 18. februar 1874 avgå sitt forslag med karter, lengdeprofil og overslag. En smalsport Jærbane blev anslått til 4 384 000 kroner.

Imidlertid hadde den 6. desember 1873 den kommunale jernbanekomite utstedt innbydelse til aktietegning i banen. Det heter i den: «Det lenge nærede ønske om en jernbane er nu så vidt kommet at detaljundersøkelser efter regjeringens foranstaltning dersteds finner sted og innen kort tid kan ventes tilennebragt. Noen spesifisert opgave over jernbanens kostende har ei kunnet erholdes, men ingenier Lorange, som forestår arbeiderne, har tilnærmedesvis anslått den til 1 million daler. Nærvarende til sakens fremme nedsatte komité har det håb at saken vil bli forelagt det i år sammentredende storting, hvor formentlig større jernbaneforetagender vedkommende andre deler vil bli behandlet og midler til deres utførelse å tilveiebringe. En utsetelse med Jærbanken må befryktes å kunne forsinke dens utførelse i en ubestemt fremtid. Men skal saken ventes fremmet må den, som annetsteds har funnet sted, og som av statsmyndigheten i almindelighet fordret, støttes med en såvidt mulig rikelig aktietegning. Som bekjent er det overdratt nærvarende komité å virke for istandbringelsen av en østlandsbane. Terrengundersøkelser desangående finner sted, men er ennu ikke så vidt kommet at

resultatet har kunnet opgis. Jernbanedirektøren har dog på foranledning erklært at den over Jæren utstukne linje ligger i den riktige hovedplan for en østlandsbane. — Idet en trafikkberegning samt overslag over Jærbanens sannsynlige inntekter vedlegges skal man herved innby til aktietegning på følgende betingelser:

1. En hel akties beløp er 100 spesiedaler, men tegning av halve eller fjerdedels aktier mottas tillike.
2. Alle aktier blir like berettiget til utbytte.
3. Innbetaling skal foregå i 40 halvårige terminer for kommunens og 10 halvårige terminer for privates aktier. Første termin blir den 11. juni eller 11. desember etter at beslutning om anlegget er tatt.
4. Utbyttet av aktier utbetales ikke innen de er fullt innbetalte, enten i de fastsatte terminer eller tidligere, om dette av aktionærerne foretrekkes.
5. Aktietegning er kun binnende under forutsetning av at saken fremmes på første storting.
6. Alle aktiene kan innløses av staten for deres pålydende beløp.»

I Stavanger gikk det strykende med aktietegningen. Kommunen gikk stolt i spissen med å tegne 600 000 kroner og 303 personer tegnet sig med halve op til seksti aktier (kjøbmann H. Svendsen). Tilsammen blev det 1203 $\frac{1}{4}$ aktie. Samlet beløp fra Stavanger var 1 069 300 kroner. Det var jo fin fint. Nu ser det ikke ut til at der finnes noen vantro Thomas mere. En av de omvendte skriver januar 1874 i «Stavangeren» at han i 1866, da foged Hansen agiterte for Jærbanen, var ganske imot den. Han kunde ikke forstå nytten av en jernbane hvor det var så kort kystfart og så gode landeveier. Det var bare ved overtalelse at han hadde tvunget sig til å stemme for den. Man ønsket nemlig eenstemmighet. Siden den tid, og især forleden sommer da han hadde fått sett og kjort med en jernbane, var han kommet på bedre tanker. Nu var han ikke i tvil om at en Jærbane vilde være til største gagn, og han ville opmuntre hver og een å gjøre sitt til å fremme den gode sak.

Til sakens fremme på landsbygden blev der den 29. desember 1873 holdt et jernbanemøte på Sandnes. Lensmann GRUDE fremholdt her at utsikten til driftsoverskudd på en Jærbane var så god at man bare av hensyn til fortjeneste burde anbringe penger i den. Men først og fremst fikk kommunene bidra med en rikelig aktietegning. Amtmannen vilde minne om at banen var begynnelsen til en østlandsbane. Efter å ha opholdt sig ved den materielle side av saken omtalte han dens betydning for den andelige utvikling. Den vilde bl. a. fremme utvekslingen av ideer. En adjunkt sa at jernbanen vilde virke som bølgeslag utover det hele og sette større fart i folk. En avsidesboende sa at han vilde tegne bidrag i henhold til skriftens ord om at når det regner på presten, drypper det på klokken. En annen avsidesboende tok bestemt avstand fra dette. Det vilde vække forargelse, sa han,

om de unnavgjemte ved kommunebevilgning skulde tvinges til å gi bidrag. Man fant forresten at et bidrag av 176 000 kroner var passe for landdistriktenes. Men om hvor meget de enkelte kommuner prosentvis burde bidra stod der strid, først mellem Høyland og Hetland. Høylanding mente at Hetlendingene burde bidra mera da de fikk mera direkte nytte av banen. Hetlendingene syntes at Høylandingene var noen urimelige folk. I Høyland vilde banen komme til å gå en hel mil. Hetland lå for en stor del på øer. Å få jernbanen svingende ut til dem var vel ikke stort håb om. Så var det een fra Ogna som fant at forholdstallet der var altfor høit satt. Og noen fra Time sa at for den bygd var det samme tilfelle når man sammenlignet det med hvad man hadde ment Klepp burde bidra. Straks føer en Kleppbue i været og sa at han var av stikk motsatt anskuelse. Til slutt enedes man om en uttalelse om at et jernbaneanlegg over Jæren i høi grad vilde fremme distrikts tarv. Man ønsket at det måtte iverksettes snarest mulig, helst på førstcommende storting.

På møtet var det blitt uttalt at også de utenfor liggende distrikter i fylket burde være med på å gi bidrag til banen, f. eks. Bjerkreim og Gjestal, i hvilken anledning en Gjestøling bemerket at han vilde være glad så lenge man holdt hans bygd utenfor. Det kom dog bidrag derfra, likeså fra Bjerkreim. Men andre utenfor liggende bygder var det ikke så vell med. Av fjordbygdene var det bare Fossan som tegnet sig for 400 kroner. De andre erklærte at de hadde stor interesse for saken — naturligvis — men de anså sig ikke i stand til å overta noen aktietegning formedelst andre trykkende byrder. Det var bare Sands herredstyre som sa et kort og godt nei uten å gi det noen pene ord med på veien. Inne fra fjordene kom der bare en enkelt svale flyvende til Stavanger og tegnet sig for to aktier. Det var handelsmann Schavland på Finney.

Går vi til kommunene på Karmøy er det likadan der. Ordføreren i Avaldsnes skriver i juni 1874 til amtmannen at det ikke er lykkes ham å få noen aktietegning i Jærbansen. Man hadde så inderlig god bruk for pengene sine til andre ting.

At det i Haugesund ikke var noe å få er klart. Ordføreren der skriver til amtmannen at han ikke har kunnet få noen privat mann til å tegne sig for aktier. Og da saken blev forelagt bystyret stilte det sig skarpt avisende.

I det hele tegnede der aktier for tilsammen 1 376 000 kroner eller over 31 % av overslagssummen. Et utmerket resultat måtte det vel sies å være. Flere gårdbrukere på Jæren vedtok å tegne aktier for den erstatning de i tilfelle vilde få for jordavståelse. Dette beløp ble kalkulert til 20 200 kroner.

Til aktietegningen var der knyttet en del betingelser. Således var den i Stavanger betinget av at banen ble besluttet på det storting som da var. Sandnes bidrag ble gitt i forventning om at den påtenkte jernbane kom i

bekvem forbinnelse med god skibshavn i ladestedet.» Egersund hadde satt som betingelse at stasjonen blev lagt innen ladestedets grenser. Flere av Jærkommunene hadde betinget sig at det blev gitt dem anledning til å uttale sig om stasjonenes beliggenhet.

VI.

Det så nu meget lyst ut for Jærbanan. Især da selveste «Morgenbladets», som jo stod regjeringen meget nær, trådte i skranken for den. Bladet mente at noen vestlandsbane kunde det vel nu ikke være tale om fordi bl. a. de gode konjunkturer for all privat virksomhet vilde gjøre all offentlig arbeidsdrift for tiden vanskelig og kostbar. Folk var næsten ikke å opdrive for betaling. Men et jernbaneanlegg på Jæren kunde ikke antas på noen måte å ville trekke folk annetsteds fra. Man vilde her få sin egen arbeidsstokk. Om denne enn ikke var så meget øvet stilte heller ikke terrenget på Jæren store fordringer i denne henseende. Skjønt det i dette tilfelle ikke kunde tillegges noen avgjørende betydning burde det dog nevnes at Jærbanan hadde all utsikt til å bli en overskuddsbane. En forrentning av $1\frac{1}{2}$ % var jo særdeles fint for et norsk jernbaneanlegg. Efter sin beliggenhet var Jærbanan en nødvendighet når det overhodet skulde bli en forbinnelse mellom Østland og Vestland. Og det var jo bare et tidsspørsmål når den forbinnelse kom. Bladet anbefalte at saken blev forelagt det inneværende storting.

Den 4. mars 1874 skriver så amtmannen til Indredepartemanget om saken. Nu er trafikkoptelling blitt foretatt, og den utviser jo et såre godt resultat skjønt den fant sted på en tid da det på grunn av vårsildfiskets ophør og andre omstendigheter hvilte et økonomisk trykk på folket her. Derfor har Stavangerkomiteen anmodet ham om å sende andragende til departemanget om at saken må bli forelagt det nu forsamlede storting. Det distrikt som er vesentlig interessert i jernbanen er 22,79 kvadratmil med 31 951 innbyggere og en matrikulskyld av 6038 daler. Legges hertil eiendomsverdiene i Stavanger, Sandnes og Egersund får man en samlet eiendomsverdi av 6 137 000 daler (24 548 000 kroner). Den samlede folkemengde om hvis interesser det her dreier sig er 53 100. Det dyrkede areal av Jærens lavland er angitt til 55 669 mål og det ennu uopdyrkede, men dyrkbare areal angis til 512 000 mål eller omtr. en femtepart av landets dyrkede areal. Dette vil formentlig godtgjøre at betingelser for utvikling er tilstede. Så fremholder amtmannen den omstendighet at Stavanger bys aktietegning, som er den overveiende største, bare er binnende for det tilfelle at det sittende storting beslutter banen. Endelig sier han at denne landsdelen her vest ennu ikke har nydt noet godt av den spore til utvikling som en jernbane medfører. Enhver utsettelse vil øke avstanden mellom utviklingstrinnet i landets deler eftersom de savner eller er i besittelse av dette gode.

Tre uker etter, den 27. mars, fremlegger jernbanedirektøren sin plan med overslag for banen. Først gir han en linjebeskrivelse. M.h.t. den store buen mellom Hellvik og Egersund sier han at den kan unngås ved en direkte linje mellom de to steder. Ved en sådan vilde man også vinne at når banen fortsettes mot øst vilde Egersund i tilfelle slippe å ligge ved en sidelinje. Denne direkte linjen burde nærmere undersøkes. Ved Bryne kunde der igjen være tale om to linjer, en vestligere om Klepp kirke og en østligere langs Frølandsvann. Den første var vistnok lengre, men var dog å foretrekke. Terrenget over Jæren er i hovedsaken flatt og frembyr ikke noen større vanskeligheter. Flyvesanden, som især finnes mellom Bruvann og Sirevåg, vil kanskje volde noen ulempe. Man hadde derfor på denne strekning undersøkt en linje lengere inne. Men den hadde man måttet oppgi. På sine steder er jo terrenget litt uregelmessig. Banen vil derfor få mange skarpe kurver og på enkelte steder sterke stigninger. Linjen vil bli 78 km. lang. Dens kostende er beregnet således for smalt spor med lette skinner:

Planeringsarbeider	kr. 1 023 944
Overbygning	,, 1 023 004
Administrasjon	,, 193 268
Broer og viadukter	,, 337 632
Lokomotiver og vogner	,, 431 400
Stasjoner og sidelinjer	,, 382 000
Telegraf	,, 21 600
Grunnavståelse	,, 511 608
Gjerder	,, 108 000
Veiomlegninger og veioverganger	,, 77 380
Diverse arbeider og tilfeldige utgifter	,, 274 164
Tilsammen kr. 4 384 000	

I overslaget var opført av lokomotiver 6 stykker eller 0,8 pr. mil, nemlig 4 av en større og 2 av en mindre sort. Av passasjervogner var regnet 25 stykker eller $3\frac{1}{3}$ pr. mil. Av gods- eller kreaturvogner 100 eller $13\frac{1}{3}$ pr. mil. Banen var ikke beregnet på så særdeles tung trafikk.

Om banens rentabilitet er det jo meget delte meninger, sier jernbanedirektøren. Jernbanekomiteen i Stavanger har funnet at den etter et års drift vil gi et overskudd av 1,4 % av anleggskapitalen. Dette har dog Jærbuenn ment var for lite. Overskuddet vil bli 3,2 %. Direktøren vil vistnok ikke benekte riktigheten av den jærske beregning. Men da han savner opplysning om de data hvorpå den er bygget har forsiktigheten til sagt ham å bli stående ved et lavere overslag, ja han kan enn ikke gå så heit som Stavangerkomiteen. Direktøren reduserer overskuddet til en halv prosent. Ellers tror han som alle andre interesserte at jernbanen har så

mange lovende betingelser for sin utvikling at dens økonomiske trivsel må anses for betrygget.

Departemangets tekniske konsulent i den tid, den s.k. ingeniørkommisjon, en mangehodet skapning som nu er salig hensovret, og som den gang bestod av professor OLE JAKOB BROCH som formann og de tekniske direktører som menige, sluttet sig i det store og hele til jernbanedirektøren. Formannen bemerket for sin del at det smale sporet som var foreslatt vistnok vilde være fuldt tilfredsstillende for Jærbænen så lenge den var isolert og det måtte anses for uavgjort ad hvilken vei forbinnelsen med hovedstaden vil opnås, enten over Larvik eller Telemarken og Kongsvinger. Men som ledd av en østlandsbane måtte den naturligvis være bredsporet. Da det dog etter all sannsynlighet vilde være lenge før denne østlandsbanen kom, vilde han ikke nu fraråde valg av smalt spor. Banens tre korte tunneler og dens broer burde dog av hensyn til den fremtidige utvidelse gjøres tilstrekkelig brede for normal sporvidde. Han antok at de økede omkostninger vilde bli uvesentlige, men en utvidelse vilde bli betydelig dyrere og volde nokså store vanskeligheter under driften.

Indrededepartemanget var uvanlig fort i vendingen. Ikke stort mere enn en måned etter — den 2. mai 1874 — anbefaler det anlegget av banen. I smukk og god gammel stil sier det: «Departemanget må med støtte i de gjennem amtmannen mottatte beregninger av de påregnelige inntekter av jernbanedriften og jernbanedirektørens uttalelser anta at man ikke behøver å nære frykt for at en jernbane over Jæren ikke fra først av skulde bære sine driftsutgifter, og med den forventning som må knyttes til jernbanen som drivkraft for den fremtidige utvikling og som følge derav også stigende inntekter, tror departemanget at et sådant anlegg må anses berettiget etter de samme hensyn som formentlig har været tatt ved beslutning om flere andre jernbaneanlegg i vårt land, og at staten ikke bør unnslå sig for å yde den bistand som trenges til dets fremme.»

Fire dager etter, den 6. mai, blev der fremlagt for stortinget kgl. prop. om at der for statskassens regning skulde anlegges en smalsporet bane over Jæren så fremt det tegnedes aktier for minst 1 376 000 kroner og staten fikk aktier for sitt tilskudd. Ennvidere forlangtes for årene 1874—75 en bevilgning til anlegget av 3 600 000 kroner, hvis et statslån blev optatt.

Så kom saken til stortings jernbanekomite, som hadde JOHAN SVERDRUP til formann og lensmann WELDE fra N. Trondhjems amt til sekretær. Det var en mannsterk komité. Hele femten gode menn! Men da valgkomiteens innstilling om opnevnelsen blev meddelt stortinget var det een som syntes det var for lite. Man hadde nok glemt at det amt han var fra også gjerne vilde ha en jernbane. Han foreslog et sekstende medlem. Men stortinget syntes at femten var nok.

Jernbanekomiteen uttalte i sin innstilling av 27. mai 1874 at den var enig med departemang, jernbanedirektør og alle de andre i at Jærbanen hadde sin store betydning som begynnelsen til en sammenhengende vestlandsbane, men at den også tillike hadde sin selvstendige betydning. Den opstillede trafikkberegning kunde den dog ikke legge noen større vekt på. Den var ikke så fyllestgjørende som ønskelig kunde være. Men at banen straks vilde bære sine utgifter var det dog håb om. Med hensyn til linjens retning var komiteen enig med jernbanedirektøren og ingeniørkommisjonen. Den direkte linje mellom Egersund og Hellvik burde foretrekkes hvis det lot sig gjøre med rimelige omkostninger og ikke urimelige stigningsforhold. Om linjevalget gjennem Klepp fant komiteen ingen grunn til å uttale sig. Det burde overlates til administrasjonen etter nærmere undersøkelse.

Et medlem, formannen, vilde med tilslutning til uttalelsene av ingeniørkommisjonens formann bemerke at jernbanen fra Stavanger til Egersund som det første ledd av en østlandsbane burde bygges med normal sporvidde. Men da han imidlertid hadde grunn til å tro at et forslag i den retning ikke vilde vinne noen anklang hadde han ikke villet fremsette det. Forresten var komiteen enig med de uttalelsene fra formannen i ingeniørkommisjonen som gikk ut på at tuneller og broer skulde bygges for normalspor.

Jernbanekomiteen innstilte enstemmig til stortinget å fatte sådan beslutning:

«I. Stortinget samtykker i at der for statskassens regning anlegges, i det vesentlige overensstemmende med jernbanedirektørens forslag av 27. mars d. a. en jernbane fra Stavanger til Egersund på betingelse av

a) at der fra kommuner og private er tegnet bidrag mot aktier av minst 1 376 000 kroner

b) at statskassen for sitt tilskudd erholder aktier i anlegget.

II. Under forutsetning av at de fornødne midler ved statslån erholdes, bevilges til det ovennevnte anlegg for årene 1874 og 1875 et beløp av 3 600 000 kroner mot at de av kommuner og private tegnede bidrag til anlegget, forsävidt de i ovennevnte termin forfaller til betaling, kommer til inntekt for statskassen.»

Den 3. juni kom saken til behandling i stortinget. Først optrådte jernbanekomiteemedlemmet banksjef SCHWARTZ fra Drammen og sa at han kunde ikke være enig i departemangts uttalelser om at Jærbanen i lang tid vilde stå isolert. Erkjennelsen av jernbanenes store betydning gikk nu mere og mere inn i hodene på folk, og derfor vilde en fortsettelse til Østlandet ikke la vente så lenge på sig. Han var også uenig i komiteens bemerkninger om at beregningen av utgifter og inntekter ikke hvilte på så sikre data som ønskelig. Han mente at alle de gjorte undersøkelser var utført med så megen nøiaktighet, sakkunskap og upartiskhet som mulig. Det av Stavangerkom-

teen opførte inntektsbeløp fant han meget moderat. Men han trodde at driftsutgiftene var opført med et for stort beløp. Hvis man ved driften av Jærbanken innskrenket sig til det tarveligste både hvad utstyr og navnlig hvad betjening vedrørte, hvilket forresten var en selvfølge, ville banen lønne sig godt. Så var det dette om at jernbanekomiteen skulde være enig i at tuneller og broer burde bygges for bredt spor. Den bemerkning må ha unngått hans opmerksomhet da innstillingen blev oplest i komiteen. Han vilde i tilfelle straks ha nedlagt innsigelse. Ti han var aldeles uenig i dette. En bredsporet bane til Østlandet kunde det aldri bli tale om. Smalsporet var tilstrekkelig. Men selv om man kunde tenke sig bredspor her — tanken var uhyrlig — og en utvidelse av broer og viadukter ikke ville kreve så meget, så vilde dog denne utgift med rente og rentes rente bare i en fremtid som visselig var kortere enn formodet, gå op i et beløp som var alt annet enn lite i denne forbindelse.

Til Schwartz fra Drammen sluttet sig flere jernbanekomitémedlemmer, fetter og trelasthandler SCHWARTZ fra Fredrikstad, professor ASCHEHOUG fra Oslo, Hønefoss og Kongsvinger, stiftamtmann MOTZFELT fra Trondhjem og Levanger, gårdbruker LINDSTØL fra Neddesnes, konsul JEBSEN fra Bergen og sorenskriver SØRENSEN fra Smålenene. Komitéformannen SVERDRUP trodde at det vilde ha vært heldigere om komiteens medlemmer hadde påhört oplesningen av innstillingen og gjort sine bemerkninger forinnen den ekspedertes. Komitémedlemmet foged DAAE fra Romsdalen vilde i anledning de mange beklagelser over dårlig hørsel innen komiteen si at han godt kunde forstå at de kom frem. Det var han som hadde lest op innstillingen, men under den oplesning fant et større antall av komiteens medlemmer det nyttig eller fornuelig — han visste ikke hvad — å diskutere sig imellem andre ting i den grad at han måtte be komiteens sekretær om å bruke klubben for å få det så pass stille at han for en stund kunde få høre sitt eget mål. Han var ganske sikker på at den omstridte passus var oplest med høi røst, og han for sitt vedkommende hadde ingen betenkelsigheter ved den. *Komitéformannen* slog da fast at den omhandlede tirade ikke hadde dumpet så umotivert ned fra himlen som man hadde påstått. Forresten var jo denne meningsforskjell av uvesentlig betydning. Konklusjonen var jo alle enig i. Han trodde med Schwartz fra Drammen at det ikke vilde være så lenge før banen blev fortsatt østover. Hvad sporvidden angikk måtte han respektere deres overbevisning som trodde at det smalspore system var det rette for oss. Men han måtte dog fastholde at man ikke burde være blind for muligheten av at det brede spor vilde bli almindelig innført her i landet. Alle våre stambaner burde være bredsporte. Han var overbevist om at det vilde gå her som ellers. Det fullkomne vilde seire over det mindre fullkomne. Den tale vilde SCHWARTZ fra Drammen ikke gi en skilling for. Det var nok så at et

oseandampsbib var fullkomnere enn en innsjødamper. Men når en oseandamper blev anvendt på en innsjø vilde det nok vise sig å være alt annet enn det fullkomneste kommunikasjonsmiddel.

Så optrådte representanten fra Stavanger, kapteinløytnant KIELLAND, med en takk fra hans by for komiteens enstemmige innstilling. Forresten måtte han slutte sig til Schwartz fra Drammen. På den østlandsbane som måtte til for at de materielle og åndelige interesser på Vestlandet kunde få helt utvikle sig, vilde visst trafikken i det hele bli av den beskaffenhet at der bare trengtes en lett bane. Men på enkelte strekninger vilde dog et smalspor ikke makte den. Herav fulgte dog ikke at man burde gjøre banen bredsporet. På disse enkelte strekninger burde man legge dobbeltspor. Han vilde ta et eksempel. Skulde man på Jæren være så heldig å finne kull, så vilde nok trafikken stige slik at en lettbygget bane ikke vilde tilfredsstille behovet. Men vilde det derfor være nødvendig å bygge banen bredsporet helt fra Oslo til Stavanger? Taleren vilde forresten ikke nekte for at han også hadde vært forundret over at de bestrebeler som var blitt gjort for å optelle trafikken var blitt betegnet som ikke pålitelige. Han turde forsikre at trafikken på de kanter av landet hvor han bodde vilde vise sig sterkere og utvikle sig raskere enn man i almindelighet var tilbøelig til å tro.

ELIAS DIDRICHSEN bad så om unnskyldning for at han tok ordet her. Han var nemlig fra Flekkefjord. Som vestlending var han rørt over den velvilje jernbanekomiteen hadde vist i denne sak.

Så kom representanten LØVENSKIOLD fra Oslo, Hønefoss og Kongsvinger frem på scenen med en erklæring om at det var ham en glede å stemme for Jærbanen. Alle gode østlendinger burde virke for at Vestlandet fikk andel i de betydelige bevilgninger som hvert år blev gitt til jernbaneanlegg. Og Jærbanen vilde ha stor betydning for utviklingen av det vestlandske jordbruk, likesom den vilde ha det for innskrenkning av sjøsyken langs den vestlandske kyst. Når Schwartz fra Drammen så sterkt fremhevet det ønskelige i at banen blev gitt det tarveligste utstyr og den tarveligste betjening så trodde han det var ufornodent. Ti det var jo änden i alle våre jernbaneanlegg. Tarvelighet fikk vi sandelig nok av uten å behøve å be om det. M. h. t. aktietegning hadde Stavanger gitt et lysende eksempel på offervillighet. Og det forsonet med det mere enn tarvelige bidrag fra landdistrikte. Skjønt disse hadde en så overmåte hoi forestilling om banens betydring. Mens en Stavangerkomité hadde beregnet overskuddet til 15 000 daler så hadde de på Jæren beregnet det til 34 820 daler. Når det da gjaldt å ta aktier i den jernbane som de altså satte så overmåte høit, kom de med 45 000 daler — og bakefter kom amtskommunen hinkende med 15 000. Tilsammen blev det 60 000 daler, akkurat det samme beløp som f. eks. Rakkestad prestegjell hadde tegnet til Smålensbanen. Taleren skulde derfor ha ønsket å stemme

for et forslag om at banen bare skulle bygges på den betingelse at Stavanger amtskommune tegnet et bidrag som stod i forhold til de fordeler den fikk. Han vilde gjøre opmerksom på at her gjaldt det ikke almindelig patriotisme, men bygdepatriotisme, og den syntes han nok at de herrer burde legge en smule mere for dagen. Men, som sagt, Stavanger bykommune hadde mere enn oprettet hvad landdistrikten hadde syndet. Derfor vilde taleren stemme for innstillingen.

FALCK fra Stavanger vilde si til Løvenskiold at det i hans by ikke hadde vært yttert noen daddel mot amtskommunen og herredstyrene. Stavanger borgere og kommuner var de første som hadde tegnet sig. Og deres bidrag var så stort at man ikke behøvde noet større tilskudd fra amtskommunen og de forskjellige herreder. Hadde man behøvd mere hadde man nok også fått mere. Dette bekreftet ESKELAND fra Stavanger amt, mens Løvenskiold fant Falcks yttringer smukke og elskverdige.

Komiteens innstilling blev så eenstemmig vedtatt. Selv JÅBÆK, som for ikke så lang tid siden hadde skrevet i bladet sitt at embedsfolket og byfolket de vilde nok gjerne ha disse jernveiene, men det var bare egeninteresse og derfor det beste bevis for at de ikke var til noen gagn for landsfolket — selv Jåbæk fornekter sin natur og stemte for banen, smittet som også han var av den tidens jernbanefeber.

VII.

Stavanger bys og amts stortingsmenn sendte straks telegram hjem til den kommunale jernbanekomit  med det glade budskap. Og etterretningen spredte sig i byen med en viss fart. Unge og gamle blev som elektriserte, heter det. Og det varte ikke lenge før de kunde juble i ladested og bygd også. Flaggene gikk straks tiltopps.

Stavangerkomiteen sendte takketelegram til stortingsmennene sine. Likeledes til storting, regering og jernbanedirektør. Lykønskningstelegrammer mottok den fra Egersund, Sandnes og Skudeneshavn.

I Stavanger blev det en stor festdag. Butikkene stengte kl. 4. Og om kvelden var der en illuminasjon som var makeles, skal man tro «Stavangeren». Ikke bare fra de største som de minste av private hus lyste det festlig som aldri f r, men også fra de offentlige hus, forteller bladet, hvilket ger der byens damer til  re, sier det.

Det avgav et herlig skue som i forbindelse med det smukke v r o. s. v. lokket store menneskemasser ut i det fri. Og der var jubel til langt på natt.

Og så var der stor salutt. De av Stavangerske dampskibsselskaps skib som lå på havnen fyrt  så ideligen at en av metallkanonene sprang og forduftet ganske og aldeles. En av de tilstedevar ende mistet hånden. Men der blev straks satt i gang en subskripsjon for ´reparere på det tap han hadde lidt og den smerte han hadde måttet utstå i den gode saks tjeneste.»

Mens det så lynte festlig ut av alle private og offentlige hus og musik klang og gledesskudd knallet samledes byens gode og glade borgere til fest i klubben så mange som lokalet kunde rumme. Og der fløt en strøm av gode taler jevnsides med strøm av gode viner. Amtmannen i spissen naturligvis med en skål for H. M. Så amtmannen ned og byfogden op. Leve stortinget! Så byfogden ned og amtmannen op igjen med en tale for jernbanen. Så han ned og igjen byfogden op med en tale for amtmannen, denne utrettelige og iherdige arbeider i jernbanens vingård. Så kom stadshauptmannen med en tale for jernbanekomiteen. Så var der en skål for bysbarnet jernbanedirektør Pihl. Så for Sverige og Danmark, sjømandsstand, bondestand og handelsstand. Ingeniørstanden synes man å ha glemt. Og dagen svant, og dagen derpå kom, men den fant de gode borgere like glade for det. De siste som vandret hjem hadde den glede å nyde godt av det gullet som morgenstunden også i Stavanger imellem kan ha i munn.

Det samme gjorde også de gode borgere i Egersund. Da det glade budskap kom dit spredte den sig, om enn ikke med telegrafisk fart, så dog i løpet av en halv time over den ganske by, forteller «Egersundsposten». Butikkene lukket kl. 5. Om kvelden spillet musikkforeningen på torvet. Og sangforeningen var utrettelig. Kl. 8 samledes så magistrat, formannskap og en hel del av byens gode borgere om et festlig bord i jomfru Salvesens hotell. Magistraten utbragte kongens skål. Prosten talte for dagen. Egersund hadde aldri sett en så betydningsfull og glad dag som denne. Fremtiden bar visst heller ikke mange så lykkeelige dager i sitt skjøt. Langvarig bifall. Telegrafbestyreren talte for stortinget, lensmannen for regieringen, den ene av hyens to konsuler for Stavanger by og den andre for den kommunale jernbanekomite. Her også var det skåler for Sverige og Danmark. Og så var det — hvad man ved festen i Stavanger synes å ha glemt — en skål for damene. Et i anledningen forfattet dikt oplestes. Og efter hver tale salutertes fra batteriet på Lindøen.

Efter sluttet festmåltid drog, med sangforening og musikkforening i spissen, glade og mette, magistrat, formannskap og de andre borgerne fra jomfru Salvesens hotell gjennem gatene. Det frembod et livlig skue, forteller «Egersundsposten». Og det tror vi så gjerne. Så tilbake til hotellet igjen hvor festen fortsattes. Man sang, musiserte, deklamerte til de små nattetimer hadde senket sig over den lille by, ja for mange vedkommende vistnok lengre.

Dagen derpå holdtes der bystyremøte i Stavanger. Det begynte med at ordføreren foreslog å sende en takkeadresse til stortinget. Enstemmig vedtatt. Den lød: «Stavanger kommunebestyrelse bringer stortinget sin takk for dets beslutning om anlegget av Jærbanken. Som denne beslutning forøker den takknemmelighetsgjell hvori hver enkelt kommune står til nasjonalforsamlingen,

håber vi og at selve anlegget skal bli ikke blott et kraftig utviklingsmiddel for denne landsdelen, men også et middel til alltid sterkere å sammenknytte vårt land og vårt folk.»

At pressen gjorde god bruk av det lager av høiestemte ord som den har liggende for deslike anledninger er klart. Banen vilde virke kraftig i både materiell og intellektuell henseende. Den var begynnelsen til et jernbanennett der skulde skjenke landet fred og gode åringer og måske tidligere enn noen ante sette Jæren i direkte forbinnelse med hovedstaden og med det store utland.

Inne i fjordene var der naturligvis ikke så stor begeistring i anledningen, men at folk også der var glad for å få Jærbanan vidner «en fjordbu» i «Stavanger Amtstidende» den 13. juni. Han ønsket Stavanger borgere og Jærbuen til lykke med banen. Da avisens her om dagen bragte ryfylkingen etterretningen om at den var bevilget sattes liksom med ett alle, både store og små, gamle og unge, i en mere levende bevegelse enn man ellers har vært vidne til inne i Ryfylke. Også ryfylkingene hadde det håb å få nyde godt av jernbanen. Om ikke på annen måte så kan de da i markedstider ta sig en tur til Egersund med jernbane uten å forlenge markedsopholdet.

Ikke fullt så tilfrets er en hr. F— som den 18. s. m. skriver i «Stavangeren» til fordel for en vei fra Nedstrand til kjøbstaden Haugesund. Det har jo vært en del tale om veien, sier hr. F—, men det var riktignok i den nu foreldede tid da vårsildfisket i sørre distrikt ennå knyttet interessene til sig, og før den moderne jernbanemani hadde bemerket sig tanke- og viljekraft både hos østlending og vestlending. Til slutt sier hr. F— at skulde noen av de yttringer han kommer med falle på den tanke at han har noet imot det nye kommunikasjonsmiddel, tar de feil. Men for folk som er hensatt under forhold som gjør det umulig å få eller komme i berørelse med jernbanen må fornuftigvis interessene dreie sig mere om ting som ligger innenfor mulighetens grenser. La det bli jernbaner overalt hvor terrenget tillater det og hvor det er tilstrekkelig krav på det. Det beste et jo godt nok. Men det er dog ikke billig at det beste, som jo ikke er for alle, skal ganske fortrenge interessene for det gode som veiene er.

VIII.

Naturligvis blev det nu meget drøftet blandt folket hvorvidt den valgte linje var den rette. Mange var nok de som syntes den kom for langt fra det sted hvor de bodde. Således fikk amtmannen like etter at banen var besluttet et brev fra en del interesserte som fremholdt at jernbanelinjen mellom Nærø og Egersund burde forandres. Fra gården Boe i Nærø burde den gå over gården Gausland og Rise i Hå over Undem i Time (se kartet!) ned til Bue i Bjerkreim, derfra til Helleland og så til Egersund. Denne linjen vilde fremby

utrolige fordeler. Uhyre vidder av god torvmyr og anledning til å få god vannkraft. Og så store bakker av ler hvor der kunde oprettes teglverk som vilde skaffe jernbanen inntekt i overflod. Det vilde bli den linje som blev til størst nytte for aktieierne og for landet.

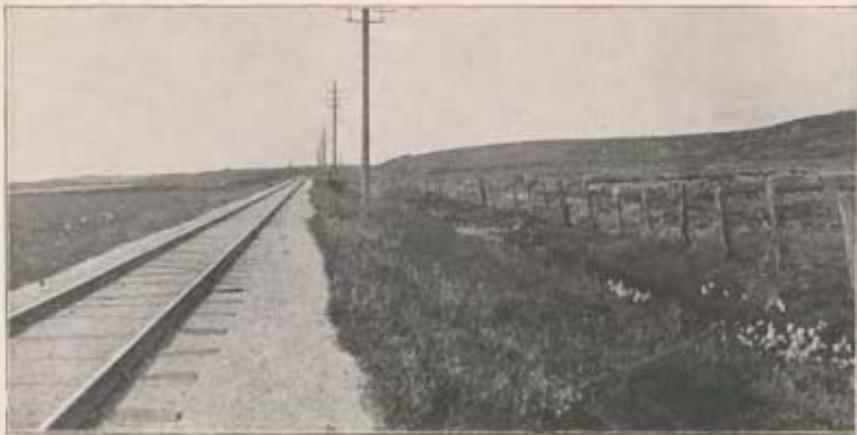
Det kan ikke ses at den kommunale jernbanekomité har tatt større notis av dette forslag. Som også rimelig kunde være. Derimot fremkom et annet som sandelig ikke var så dumt og som nok kunde ha fortjent å bli nærmere undersøkt.

En hr. Z. skriver den 31. juli 1874 i «Stavangeren» et opsett med overskrift «litt om jernbanelinjen». Han vil ha banen lagt gjennem Gjestal og Bjerkreim til Helleland omrentlig i det strøk hvor den store postveien går. Altså netop der hvor Sørlandsbanen nu skal gå. Så vil hr. Z. ha en sidebane fra Foss-Eigeland over Sørjæren til Ogna. Det er kanskje for sent nu å komme med dette, sier han. Men bedre sent enn aldri. Han trodde dette projekt hadde meget for sig. En østlandsbane vilde derved bli minst 2 mil kortere. Og anlegget vilde neppe bli dyreste. Den projekterte sidebane fra Foss-Eigeland kunde føres i omrent rett linje til Ogna og blev da neppe mere enn 3 mil lang. En jernbanestasjon ved Foss-Eiglands, Kalbergs og Årstads «herlige vannfall» måtte rett snart utvikle sig til en fabrikkby omgitt av dyrkede vidder. Så vel hovedbanen som sidebanen vilde føre gjennem dyrkede og bebyggede strøk, mens strekningen fra Ogna til Egersund nærmest måtte betraktes som en ørken og vilde heller aldri bli synderlig annet enn en ørken. Skulde det forholde sig som fortalt at jernbaneanlegget på den 2 mil lange strekning fra Ogna til Egersund vilde koste 2 million kroner, så mener hr. Z. at det er all grunn til å betenke sig to ganger før man bestemte sig til å anlegge en sådan sum i en ørken.

Og det kunde hr. Z. forsävidt ha rett i. Men han var jo for sent ute.



Foss-Eigeland.



Jærbanens anlegg.

I.

Ved kgl. resol. 29. juli 1874 befaltes arbeidet på jernbanen satt i gang. Der utnevntes en anleggsbestyrelse bestående av jernbanedirektøren, professor CATO GULDBERG og generalmajor IRGENS, som i 1877 avløstes av fabrikkeier MEINICH. I den tid brukte man alltid sådanne anleggsstyrer, «disse mangehodede vesener og kollegier hvor ansvarsfølelsen så lett blir borte og hvor administrasjon og enhet så omrent blir umulig», skrives i et opsett i «Stavangeren» den tid om «vår administrasjon». Det kan jo være bra og riktig nok sagt dette. Men når det videre heter: «Og for å sette kronen på verket har man i denne anleggsbestyrelse som er stillet jernbanedirektøren ved siden, utelukkende valgt menn uten teknisk innsikt», så må vi ta forbehold.

Som overingeniør eller som det den gang het, distriktschef, fra 1877 distriktsingeniør, ansattes den som hadde ledet de forberedende arbeider, ingeniør JOHAN DAVID LORANGE. Han var født 1834. Efter å ha fått sin utdannelse ved teknisk høiskole i Tyskland, blev han i 1858 ansatt i statens veivesen, bygget som arbeidsbestyrer bl.a. veier ved Haugesund og på Karmøy. Det var fra disse at han i 1873 gikk over til jernbaneanleggene. Lorange var en dyktig og energisk ingeniør, med en aldri svekket interesse for sin gjerning og med en utpreget økonomisk sans, som ved Jærbanen kom godt med.



Distriktschef Lorange.

Linjen blev delt i 5 seksjoner. Den første gikk fra Stavanger til Lurahammeren og hadde kontor i Stavanger, den annen fra Lurahammeren til Engelsvold (Klepp) med kontor i Sandnes, den tredje fra Engelsvold til Nærbo og den fjerde herfra til Bruvann med felles kontor på Hå. Den femte endelig fra Bruvann til Egersund med kontor på det siste sted.

I spissen for hver seksjon stod en seksjonssjef, eller som det fra 1877 av kaltes seksjonsingeniør. Nu heter det jo avdeling og avdelingsingeniør.

Af disse stillinger skikkelig besatt var den tiden ikke så greit. Distrikts-sjefen skriver 7. oktober 1875 til jernbanedirektøren at han anser den gjorte seksjonsinndeling for den beste, men av mangel på ingeniører er seksjonene nu redusert til tre, idet 1. og 2. seksjon er slått sammen, likeledes 3. og 4. seksjon, og er hver omtr. 2¹/2 mil. Til disse trenges der minst to sekjons-sjefer med hver to assistenter i fall arbeidet skal kunne gå, og det var dessuten ønskelig å ha to volontører. For tiden var der på 1. og 2. seksjon to assistenter, men på 3. og 4. seksjon var der ikke noen.

Nei, ingeniører var det i den tiden ikke så godt å få fatt på. I stor utstrekning måtte man bruke offiserer slik som man hadde gjort i vårt veivesen helt fra salig generalveimestrenes dager. I vår ingeniorkunsts historie har offiserene i det hele spillet en stor rolle, og det som regel på en utmerket måte. Ved Jærbanens anlegg måtte man bruke offiserer — leitnanter — omrent i samme utstrekning som sivilingeniører.

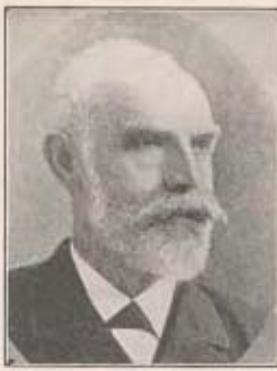
Av sivilingeniørene var det til å begynne med tre sekjons-sjefer. Ved 2. seksjon var ansatt H. J. OMSTED, født 1847, som i 1869 hadde begynt ved jernbaneanleggene. I 1874—75 pådrog han sig på Jæren en sterk forkjølelse som angrep lungene og truet hans liv. Doktoren tilrådet ham å reise til syden. Han blev da permitert. Men han kom aldri mere igjen til jernbanen. Han døde kort tid etter.

Ved 3. og 4. seksjon var ingeniør T. B. THORGERSEN, født 1842, sjef. Fra Jærbanen blev han siden overflyttet til «Grevskapsbanen», banen fra Drammen til Skien. Da det i 1880 årene ble stopp med jernbaneanleggene blev han ansatt i tollvesenet, hvor han døde som overtollkontrollør.

Den ingeniør som var ansatt som sjef ved 5. seksjon kom til å spille en stor rolle ved våre jernbaner, både deres anlegg og drift. Det var JOHAN FASTING, f. 1848. Han hadde fått sin tekniske utdannelse ved Chalmerska slöjdskolan i Göteborg. I 1873 blev han ansatt ved jernbaneanleggene. Seksjonssjef ved Jærbanen var han til slutten av 1875, da han blev ansatt som



Seksjonssjef Fasting.



Sektionsjef Peder Nilsen.



Ingenier Chr. Røed.

arbeidssjef hos kontraktør, ingenør Bruun ved anlegget av Vossebanen med en lønn som lå et par tusen kroner høyere enn den som betaltes selv en overingeniør i statens tjeneste. Siden var han noen år i Sverige. I 1891 trådte han igjen inn i statsbanenes tjeneste som avdelingsingeniør ved Hamar—Sellbanens anlegg. I 1893 blev han seksjonsingeniør ved 3. trafikkdistrikt i Hamar. Så blev han sjef for Vossebanens ombygning og driftsbestyrer ved Bergensbanen. Jernbanedirektør i styrelsen blev han i 1911. Og i 1912 blev han overbestyrer for Hovedbanen. Som sådan tok han avskjed i 1918.

Efter Fasting blev ingenør L. MEYER sjef for 5. seksjon. Det var han til han i januar 1878 blev ansatt som assistent hos statens havnedirektør.

Av Jærbanens løitnanter var der en seksjonssjef som nådde det høieste innen statens ingeniørvesen. Det var PEDER NILSEN, født i 1846. Han blev i 1872 ansatt ved jernbaneanleggene. Til å begynne med var han sjef for 1. seksjon, Stavanger, men da Omsted fratrådte blev han overflyttet til 2., Sandnes. I 1877 blev han overført til anlegget av Grevskapsbanen. Året etter blev han baneingeniør, siden seksjonsingeniør i 3. trafikkdistrikt, Hamar. I 1888 blev han distriktsingeniør og driftsbestyrer samme steds. Efter i en periode å ha vært stortingsmann derfra blev han i 1893 statsråd og sjef for arbeidsdepartementet. Det var han til 1897 da han blev overbestyrer for Hovedbanen. Som sådan tok han avskjed i 1911. Han døde i 1921.

En annen løitnant som også var seksjonssjef var OLAF GJERDRUM. Han hadde forresten tatt avskjed som offiser for helt å kunne ofre sig for ingeniørvirksomheten. Han blev sjef for 1. seksjon, Stavanger, etter at distriktsjefen selv en tid hadde styrt seksjonen. Gjerdrum reiste snart etter til Amerika, hvor han døde.

Av assistentene var der een ingenør som gjorde det utmerket i jernbanens tjeneste. Det var CHR. RØED, født i 1848. Sin tekniske utdannelse fikk han ved høiskole i Tyskland. I 1874 blev han ansatt som ingeniørassistent ved



Ingemannsasistent Jacob Kielland.



Ingemannsasistent Langberg.

Jærbanens 5. seksjon med bopel i Ogna. I 1876 gikk han over til Grevskapsbanen som seksjonsingeniør. Da dette anlegg var ferdig blev han driftsassistent i 2. trafikkdistrikt, Drammen. Derfra overgikk han i 1895 som driftsbestyrer til 3. trafikkdistrikt, Hamar. Ved innforelsen av den nye berømmelige administrasjonsordning i 1913 tok han avskjed.

Andre ingeniørassisterenter var HOLM i Stavanger og EVENSEN i Egersund. Dessuten var som assistent ved 3. og 4. seksjon ansatt en svensk ingeniør FLORELIUS.

Ingeniørene HARALD SKAVLAN, MATZOW og HELLAND samt tekniker AGA var ansatt som volontører ved anlegget. Av disse kom Skavlan til å innta en fremtredende plass i vårt jernbanevesen. Han var til slutt overingeniør ved anlegget av Bergensbanen, vestenfjelske del.

Av løitnantene var HARALD LANGBERG, f. 1844, senere død som oberstløitnant i Stavanger, R. SAUERSAPF og JAKOB KIELLAND assistenter.

Løitnantene kunde være bra nok, det er sikkert, men de hadde en stor naturfeil. Det var at de var så meget borte om sommeren på moen. I april 1875 skriver således distriktsjefen til jernbanedirektøren at tre av de hrr. løitnanter skal ut å eksersere. Og den ene av dem var seleksjonssjef. Han måtte derfor snarest be om å få en sådan og to assistenter, hvis arbeidet skulle fortsette uten innskrenkning. Selv da vilde hjelpen bli så liten som vel mulig. Planen var så midlertidig å bruke disse på de manglende plasser og når så de herrer offiserer kom tilbake tenkte han å innskrenke 1. seksjon til Hinna og selv overta den med to gode, pålidelige assistenter.

En av løitnantene synes å ha forstått at forholdet som aktiv offiser og ingeniør ved jernbaneanleggene i meget var uehdlidig. Han ønsket derfor å uttre surnummerær av hæren. Men skulde han kunne det måtte han ha tillegg på ingeniorlønnen motsvarende den militære inntekt. Han androg derfor om slikt tillegg. Distriktsjefen sendte andragendet til jernbanedirektøren, idet

han sa at den militære lønn var etter oppgivende 1384 kroner året. Utgiftene for en stillingsmann var omtr. 400 kroner. Vedkommende leitnant måtte altså ha et tillegg av 984 kroner eller omtr. 80 kroner om måneden. Ihvorvel den årlige eksersise var en meget stor ulempe for arbeidet som ofte måtte lide under fraværelsen av de overordnede på den beste arbeidstid, syntes dog en opofrelse av 80 kroner om måneden å være vel meget i betaling for denne ulempe. Og da retferdighet bød at de likeså flinke og sideordnede sivile fikk samme lønn, vilde en innrømmelse i denne retning trekke mange konsekvenser med sig. Som forholdene nu var fant der et missforhold sted, ti mens offiseren foruten jernbanelønnen hadde sin fulde årlige lønn og selv kunde forrette sin militære tjeneste, måtte den sivile ikke bare utføre det samme arbeide som han, men måtte også i hans fravær utføre arbeidet for ham uten godt gjørelse. Det var vel heller ikke ønskelig for fremtiden at jernbanen fikk for mange surnummerære eller fra tjenesten utrådde militære. Derfor burde man være forsiktig med å imøtekommne sådanne andragender. Distriktsjefen fant i all fall ikke å kunne vise sådan imøtekommenskap.

Ved anlegget var der også en «naturingeniør», som Lorange kalte ham. Som regel bruktes akkordsystemet. Men man bortsatte også et par mindre strekninger til kontraktører. En av disse var da naturingeniøren, den «til slutt statspensionerte vei- og brobygger» GABRIEL HØILAND fra Time der, som før nevnt, hadde ombygget Skjevelandsbroen på hovedveien mellom Sandnes og Klepp. Høiland utførte som jernbanekontraktør planeringsarbeidene ved 3. seksjon mellom Tveråen og Kvial omkring Nærbo kirke, hvor der var en forholdsvis nokså lei jordskjæring i nærheten av stasjonen. Distriktsjefen sier om sin naturingeniør at han var en snill og medgjørlig mann, stille og strebsom, ikke vant til stor fortjeneste, en som utførte alt sitt arbeide ordentlig.

Ved 2. seksjon var der også en kontraktør, MYRSVEEN het han. Men vi hører ikke noet om at han også hørte til arten naturingeniører. Det gjorde visst heller ikke de to kontraktører som bruktes ved overbygningsarbeidene.

Endelig blev der ved anlegget ansatt en «konsulent». Da man hørte om det i Stavanger funderte alle interesserte på hvad han egentlig skulde være god for. Og amtmannen skrev inn til anleggsbestyrelsen og spurte om det samme. Fra denne kom der straks det svar at man hadde funnet «det ønskelig å formå innsiktfulle og ansette menn, navnlig forretningsmenn eller menn som hadde fortrinlig anledning til å gjøre sig kjent med vedkommende byers og distrikters særegne forhold, til i det heromhandlede øiemed å bistå bestyrelsen med oplysninger angående sådanne spørsmål anlegget vedkommende, til hvilke de må forutsettes å ha særlig god kjennskap. Det er en selvfølge at bestyrelsen ikke herved har tilskiktet noen innskrenkning i den befatning som naturlig tilkommer kommunebestyrelser og øvrighet. Indrededepartemanget

har vært enig med anleggsbestyrelsen. Hr. kapteinleitnant Kielland har erklært sig villig til for Jærbanens anleggs vedkommende å overta hvert som bestyrelsens konsulent.»

Det var visst ikke noe særlig byrdefullt hvert. En konsulent ved et annet anlegg skrev engang til Kielland og spurte om hvad han hadde tenkt å beregne seg som honorar for sitt arbeide. Han forklarte samstundes alt hvad han hadde å gjøre som konsulent. Kielland svarte at da hans arbeide praktisk talt hadde vært = 0, så hadde han også tenkt å sette sitt honorar = 0. Men da han så at den andre konsulenten hadde hatt seks ganger så meget å gjøre, burde også honoraret for denne være seks ganger så stort, altså = 6×0 .

II.

Den 1. oktober 1874 ble arbeidet satt i gang mellom Hinna og Sandnes. De forberedende arbeider var vel ikke helt endt, men «det gjaldt å stagge snakken», skriver distriktsjefen til jernbanedirektøren den 10. november s. å. Man begynte med 6 mann. «Flere har ikke meldt sig», sies i samme brev, «da været har vært meget dårlig og man de ferreste dager har kunnet arbeide ute.»

Dette var altså på 1. seksjon. På de andre seksjonene begynte arbeidet først året etter, ved 5. seksjon i februar, ved 2. i mars og først i juli ved 3. og 4. seksjon.

Ekspropriasjonstakstene drog man i vei med alt høsten 1874. Som juridisk rådgiver ansattes overretssakforer BACKE.

Takstene ble nok en del høyere enn forutsatt. Saledes blev der i Hettland nær Stavanger betalt op til 2200 kroner pr. mål. Ute på selve Jæren var prisen for dyrkbar og dyrket jord 100 til 320 kroner pr. mål. Den største takst der ute var 560 kroner pr. mål. Det betaltes et enkelt sted for ekstra fin torvmyr. Det var dog ikke så meget grunntakstene som ulempeerstatningene som jernbanefolkene fant urimelige. Distriktsjefen skriver til jernbanedirektøren at ekspropriasjonsskjønnet har ført ham til den betrakting, om ikke staten for fremtiden bør forlange at ethvert amt eller enhver by gjennem hvilke banen legges skal gi fri grunn eller ulempeerstatning, ti forholdet mellom kommune og grunneier stiller sig annerledes enn mellom stat og grunneier. Han anfører at ulempeerstatningen i overslaget var anslått etter konferanse med gode menn som var godt kjent i distriktet, men dog vilde overskridelsen her bli omtr. 100 000 kroner eller 80 %. Det var nok ikke fritt for at her var litt optrekkeri med i spillet.

At slikt av folket også ble forsøkt overfor arbeiderne blev der klaget over — her som ved andre jernbaneanlegg. Januar 1875 skriver en «jordbruksmann» i «Stavanger Amtstidende»: «Efter sikkert forlydende skal nu jernbanearbeiderne betale 2 daler (8 kroner) om uken for simpel landkost og losji.

Dette er for meget, tross de dyre tider, og det kan ikke være riktig således å ville berike sig på en stakkars arbeiders bekostning. Det er litt ergerlig for oss å måtte høre sådanne yttringer som at vi intet har gitt til jernbanen, men å ta det kan vi. Vi vet jo at det ikke er sant, men vi kan heller ikke fragå at der bakom ligger en grunn til klage. Ti hverken landsbygdens eller amtets bidrag har vært stort, i all fall ikke svarende til andre bygdens ydelser, ei heller til den nytte en bane vil skaffe, og når vi da må si å ha fått banen billig dog benytter anledningen til å berike oss på jernbanens bekostning, så er det noget berettiget i den ovennevnte yttring.

Samme blad skriver i en redaksjonsartikkel i juni s. å. i anledning av at jernbanedirektøren har vært her «for å forvisse sig om at jernbaneanlegget fremdeles går i det rette spør», at det ikke kan la være å berøre hvad det kan kalles sakens moralske side. Forholdet mellom befolkning og arbeidere er ikke på alle steder som det bør være. Man holder sig ikke for god til å ta en gild skilling av dem som man ellers skyr som pesten og som de kaller for «slusk». Redaksjonen hadde her en dag anledning til å ta nærmere i øyesyn en del av denne «slusken», som kom direkte fra Østlandet med dampskibet. De så alt annet enn fryktelige ut. Men at de samme om kort tid kan forefinnes som grove og ustyrlike subjekter, deri har bonden i sin selv gode forakt for dem ikke liten skyld. Han bør huske på at arbeideren som bruker minerbolten er like god som den der svinger møkkagrepet.

Det var forresten ikke bare arbeiderne, men også funksjonærerne som klaget over at de måtte betale vel rundelig for sig. I et brev 1. november 1874 fra distriktsjefen til seksjonssjefen ved 5. seksjon heter det: «Skulde virkelig jomfru Hjort ta 84 skilling pr. dag for fast losjerende? Hun ser så snill ut at hun nok gir sig i lengden.»

Efter hvad en av anleggets ingeniører som bodde i Ogna forteller, så har også jomfru Hjorth gitt sig i lengden med 12 skilling om dagen.

Forholdet mellom folket og arbeiderne blev jo bedre eftersom tiden gikk. En tilfeldig korrespondent fra Jæren skriver i «Stavanger Amtstidende» desember 1875: «Med jernbanearbeidet skrider det nu raskt fremad. Forholdet mellom arbeiderne og befolkningen er upåklageligt, og det høres ofte uttalt at man ikke hadde ventet det skulle gå så pass. At enkelte mere eller mindre voldsomme oprinn av og til forefaller mellom arbeiderne innbyrdes er jo ikke annet enn hvad man kunde vente, men det later til at de har sin egen justis som de i slike tilfeller foretrekker fremfor å henvenne sig til de offentlige myndigheter. At et eller annet blått øie eller skramme med påfølgende forbinning og mero eller mindre iøinefallende arr resulterer av en sådan rettsorden er en selvfølge.»

Det var jo ikke alle som så på denne rettsorden med fullt så velvilligt øje. Den var jo ikke overensstemmende med den offisielle moral. Også i

andre henseender kunde arbeidernes moral være så som så. I all fall mente indremisjonærene det. Derfor vakte de også mosjon om å sende apostler ut iblandt dem, de s.k. bibelbud. Prosten på Jæren henvendte sig i den anledning til distriktsjefen. Denne synes ikke å ha stort til overs for bibelbudene. Ti prosten skrev straks til bispen om saken og denne igjen til Kirke-departemanget, som sendte et brev til jernbanedirektøren, av hvilket distriktsjefen fikk en avskrift. Distriktsjefen skrev så til bispen den 30. april 1877: «Da mosjonen for omtr. et halvt år siden blev vakt om bibelbud på Jærbanen, hadde alt arbeidet vært i gang så lenge at allerede arbeidsstyrken var betydelig redusert. Den omtalte mosjon gjalt også bare de mindre prestegjell på banen. Således var hverken Hetlands eller Egersunds og Ogna sogner medtatt, og nettop her er over halvparten av de 800 mann anbragt. Hvad enten nu dette utelukkende lå i en forglemmelse av vedkommende eller i at presten dersteds selv trodde å kunne vareta sjølepleien, så synes det mig påfallende at arbeidsdistrikten Høiland, Klepp, Time og Hå, hvor næsten utelukkende bygdens egne folk anvendes, skulde være i så stor trang for bibelbud at jernbanen skulde bekoste sådanne, mens de andre prestegjell ikke trengte. — Jeg må fremdeles fastholde som min opfatning at så gjerne jeg skulde se enten de herrer prester eller en av dem utsendt samtale med arbeiderne eller holde foredrag for dem, så ugerne ser jeg den nu anvendte fremgangsmåte. Jeg tillater mig derfor å henstille til hr. biskopen å innstille bibelbudvirksomheten, men pålegge prestene selv å holde opbyggelse, hvorved vistnok alle parter er best tjent.»

Det blev da heller ikke til noet større med den her omtalte virksomhet til forbedring av «sluskens» moral, d. v. s. den «slusk» som Jæren selv avgå. Slusken på 1. og 5. seksjon, som var utenbygds fra — mestendels svensker forresten — ser det ut til ikke har trengt noen bibelbud.

Tenkte indremisjonærene på Jæren på jernbanearbeidernes åndelige vel-ferd, tenkte administrasjonen på deres materielle ved å opmuntre dem til å spare i henhold til Benjamin Franklins ord:

«Forakt ei vinning, om endog liden.
En skilling sparet blir to med tiden.»

Det blev i den tiden drevet adskillig sparebankvirksomhet ved våre jernbaneanlegg. Ved Jærbanen syns den ikke å ha stått i noen særhelt kurs. Således leser man i «Stavangeren» 5. februar 1875: «Ved lønningen i onsdags blev ved 1. seksjon av 13 innskytere innskudt 20 daler og 78 skilling. Arbeidsstyrken var 120 mann.»

I årsberetningen om sparebankvirksomheten ved statens jernbaneanlegg i 1875 heter det bl. a.: «Inntil 31. desember er ved Jærbanens anlegg utbetalt 1 484 277 kroner, hvorav lønninger til arbeiderne 515 961 kroner. Høieste

arbeidsstyrke var 1399 mann, middlere arbeidsstyrke i året 1123 mann. I månedene april til oktober var middlere daglig arbeidsfortjeneste ved akkord K. 3,10 pr. dag og ved dagarbeide K. 2,15, i månedene november til mars ved akkord omtr. K. 2,40 og ved dagarbeide K. 1,95. I årets løp blev der av 176 arbeidere gjort 350 innskudd til et beløp av 13 064 kroner. Utatt er 4012 kroner. De meste innskudd er gjort ved 5. seksjon, Egersund.»

Her tjente de også best. Kunde fjellarbeideren der på akkord ikke opnå 4 kroner dagen så drog han straks annetsteds hen, fortelles det.

«Stavanger Amtstidende», som refererer av nevnte årsberetning om jernbaneanleggenes sparebankvirksomhet, sier at selv om saken har hatt mindre fremgang når der anstilles sammenligning med hvad den har hatt ved andre anlegg, hvor både antallet av innskytere er forholdsvis meget større og innskuddenes antall går op i flere tusener, er dog begynnelsen gjort, og bladet nærer det håb «at arbeiderne så vel ved sin egen sunde fornuft som ved medvirkning av deres foresatte mere og mere vil komme til erkjennelse av den nyte de har av denne foranstaltung.»

Dette håb har dog ikke gått i oppfyllelse. Ved Jærbanens anlegg fra høsten 1874 til 31. desember 1877, da arbeidet i det store og hele var ferdig, var der i arbeidslønn blitt utbetalet 1 945 633 kroner. Av en middlere arbeidsstyrke på 1254 mann var der 301 sparebankinnskytere med 580 innskudd til et beløp av 27 506 kroner, hvorav pr. 31. desember 1877 innstod 2518 kroner. I sommermånedene var daglig arbeidsfortjeneste ved akkord K. 2,70 og ved dagarbeide K. 2,00, og i vintermånedene henholdsvis K. 2,60 og K. 1,90.

Om dette sier det førnevnte blad at det ses at arbeiderne gjennemsnittlig har hatt en jevn og god arbeidsfortjeneste gjennem et lengere tidsrum. På samme tid skal kostholdet på denne kant av landet i den senere tid ha vært enogenlunde moderat. Det har derfor undret bladet noget, at ikke et større antall arbeidere skulde ukentlig legge av noen skillinger til sparebankinnskudd, der selvfølgelig under en så lang og jevn arbeidsperiode som denne med renter kunde vokse til rett betydelige summer(!) På den andre siden kan dog ikke bladet klage over noen uordentlighet hos arbeiderne. De har i det store og hele vist sig som strebsomme og ordentlige folk, som hverken ved drukkenskap eller brutalitet har forulempet samfundet. Bladet er derfor mest tilbeielig til å tro at de fleste har disponert over deres pengeoverskud på den måten at de har hjemsendt det til familie og slektninger istedetfor å sette det i banken.

Anlegget skred forresten frem i fred og ro og i et upåklagelig tempo. Ved 2. seksjon, Sandnes, var arbeidet begynt i mars 1875. Og alt halvannet år etter, den 18. september 1876, kan en hr. B skrive i «Stavanger Amtstidende» om «det første lokomotiv på Sandnes». Det synes også som om dette har satt ham i hei og glad stemning. Han forteller at den 15. september oprant solen



Storgaten i Sandnes.

nokså klar over Sandnes og travlheten i byen. Sandnes var en særslivlig by alt i 1870 årene. Distriktsjefen ved anlegget skriver i et brev til veidirektøren, at enhver fremmed som kommer dit en godværsdag vil bli høilig forundret over å se det liv av folk og den ferdsel med hester som det er. Det er noe så aldeles ukjendt for Vestlandet og minner så om østlandske forhold at det uvilkårlig må gi anledning til refleksjoner, ja noen rett til å sammenligne ferdslene i Sandnes med ferdslen i Storgaten i Oslo. Vel ser man ikke der de fine kalesjevognene og de store dobbeltless som i hovedstaden. Men desto oftere kjerrer og karioler etter jærsk snitt som på en smukk måte representerer landsdelen.

Det er altså i denne byen den 15. september 1876. Teglverkene ryker. Jaktene innlaster murstein. Snekkerne arbeider i sitt ansikts sved på de hvite og malte møblene som er en av Sandnes' stoltheter. Ungene ligger som småstein i gaten, forteller hr. B. Alt tyder på fred. Bare utenfor et nytt tømret hus ved stranden står noe som vekker stor undren blandt folk, kvinner og barn som står rundt om. Og vann kjøres og ved bæres og tömmes i og slenges op på underet. Det er Jærens første lokomotiv som nu står og pruster sig op og blærer sig. Og pludselig skriker det og farer i vei med to gods-vogner og en vogn som er lastet med magistrat og formannskap og andre av byens gode fedre og menn. Barna springer efter, puster, kaver og detter, eldre følger mere besindige, men noen gamle Sandnesbuer blir stående og ryster betenklig på sine arværdige hoder.

Da skinnegangen bare er lagt til nærmeste bro i sør er man snart tilbake til det nytomrede huset, som skal bli Sandnes stasjon. Magistrat og formannskap og fedre og gode menn gjør mene eller mindre elegante hopp ned fra vognen. Så neves de med mange tusen takk med ingeniørene. Det har vært en høitidsstund for dem dette å ha fått vært med på den første lokomotivfart på Vestlandet. Og glade går de hver til sitt kjøpmannskap, teglverk og møbelverksted.

Den samme høie og glade stemning synes også å ha grepel Jærbuen, skal man dømme etter det som kort tid etter skrives i det samme blad fra Jæren. Her heter det bl. a.: «Hvor prektig det skal bli når nutidens mektige hest, jernbanen, med sitt mørke ándedrag i all hast passerer provinsen med en sjeldent venlighet og nedladenhet, idet den på sin springmarsj alt samtidig gjør holdt og gir alle og enhver lov til å ride når man blott vil ha den umake å bestige den trappe som ender på dens rygg».

Som sagt, arbeidet skred godt og sikkert fremover i et pent tempo. Noen større ulykker fant ikke sted når unntas at en mann blev drept under et jordras i en skjæring mellom Varhaug og Vigrestad. Riktig nok fikk man en vakker sommerdag i 1875 høre om at en arbeider i nærheten av Hindal var blitt sprengt i luften med dynamitt. Men det hadde ikke noet med selve jernbanearbeidet å gjøre. I «Stavanger Amtstidende» refereres begivenheten slik: En mere enn teatralsk begivenhet fant igjraftes sted i nærheten av Hindal, hvis nærmere omstendigheter berettes oss således: en jernbanearbeider hadde forelsket sig i en enke fra Trondhjem og forskrevet henne hit for å holde bryllup med henne, men ved nærmere bekjentskap fant han dog så mange betenkelskaper ved å knytte det ekteskapelige bånd at han besluttet å ta avskjed både med henne og med verden. Til det øiemed bemektingen han sig en dunk dynamitt, og etter å ha realisert sine eiendeler og oppgjort sitt testamente satte han sig skrevs over denne moderne helvedesmaskine, som også med et forferdelig brak, som man vil ha hørt like til byen, eksploderte. Mannen skal dog, som det fortelles, være aldeles uskadt, vistnok både til sin egen og andres forbauselse».

Ja det var jo unektelig et mirakel. Som dog dagen etter i bladet fikk sin forklaring. Da oplyses det nemlig at vedkommende, ved å se roiken av den tente lunten, i det avgjørende moment kom på bedre tanker og meget prøsaisk tok beina fatt alt hvad han orket. Man fant ham liggende bedøvet i noen få alens avstand fra stedet.

III.

Den oprindelige trasé som forelå da banen blev besluttet blev dels før, dels under arbeidet på noen steder endret mene eller mindre.

Noet av det første man tok fatt på var å se om man ikke kunde få vekk den meningsløse krøllen på halen mellom Helvik og Egersund. Linjen var

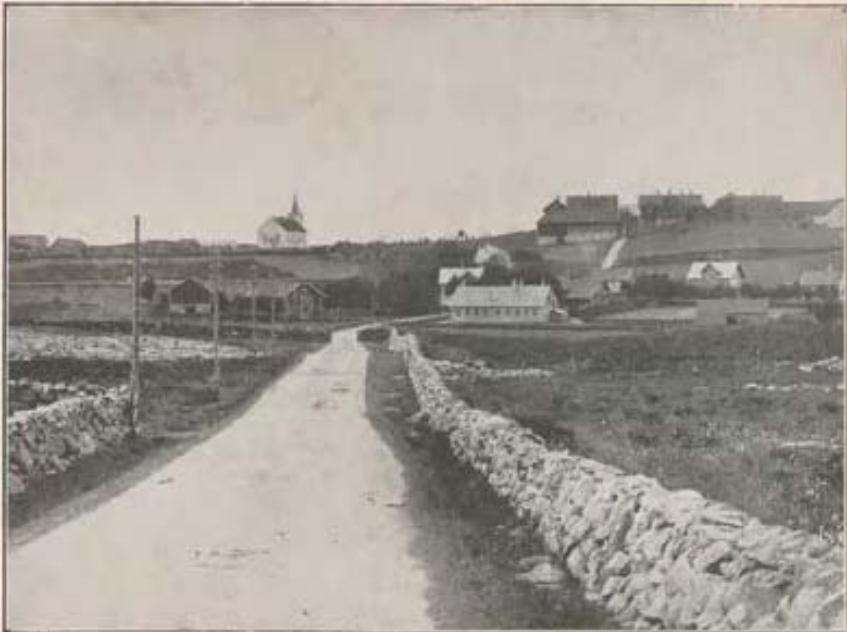


Foto. Wiles

Ved Klepp kirke.

ført fra Helvik op om Heigrestad og derfra ned til Tengesdal. Jernbane-direktøren og hans ingeniører vilde jo helst ha en direkte linje langs kysten her. Nærmore undersøkelser viste også at det ikke var så uggjelig å få en slik som man fra først av hadde trodd. Riktignok var her nokså stygge fjellpartier og en kostbar overgang over Launessund eller Tengselvens utløp i sjøen, så denne direkte kystlinjen blev dyrere enn Heigrestad—Tengslinjen, skjønt den blev hele 11 km. kortere. Flatere blev den jo forsåvidt som vannskjellet ved Heigrestad lå 35 m. høiere enn høieste punkt på kystlinjen. Riktignok blev denne fordel delvis ophævet ved flere og skarpere kurver. Men tross dette og tross merkostendet var dog den direkte linjen å foretrekke, først og fremst av hensyn til den fremtidige drift. Den blev derfor også valgt. Derved blev dog Bjerkreim herred, som ligger oppe i landet og hvis nederste gård Tenger, satt ut av spillet. I tro om at banen vilde komme opover her hadde herredet tegnet 4000 kroner og 3 privatmenn 1200 kroner i aktier. Disse androg da om at deres aktietegning måtte bortfalle. Det blev av billighetshensyn også innvilget av stortinget. Man kunde så meget lettere gjøre det som den forlangte aktietegning var oversteget med 12 800 kroner.

En annen stor endring av den oprindelige horisontale trasé var gjennem Klepp. Her gikk det ikke så fredelig av som mellom Helvik og Egersund.



Froilandsvann.

Det utviklet sig her en bitter strid mellom Klepp kommune på den ene siden og så godt som alle andre vedkommende på den andre.

Jernbanedirektøren hadde jo i sitt forelegg for departemanget sagt at der her kunde være tale om to linjer, en vestligere om Klepp kirke og en østligere på vestre siden av Freilandsvann. Den første, som riktig nok var lengre, fant han å burde foretrekke. Derfor var det også den som var blitt utstukket.

Ingeniørkommissjonen hadde slått på at her også kunde være tale om en tredje linje, på østsiden av Freilandsvann og som var foreslått av noen privatmenn. Den linjen falt dog snart bort av sig sjøl. Stortinget hadde overlatt linjevalget til regjeringen.

Straks anlegget var besluttet blev nærmere undersøkelser satt i gang. De viste at linjen om Frøilandsvann blev 1568 meter kortere, lå 16,32 meter lavere og var 38 000 kroner billigere. I teknisk henseende var den altså den beste. I sin rapport sier distriktsjefen at forutsetningen for hans første utstikning hadde vært at Jærbanen i en lang fremtid bare ville bli en lokalbane. Det gjalt derfor å forene jernbanens og bygdens interesser og utelukke andre hensyn. Nu spørs det om hensynet til den senere drift berettiger til valg av en linje som ligger i en utkant av bygden, men som er kortere og flatere, og om hvorvidt anlegg av nye adkomstveier kan erstatte de lengre bortliggende bygdens tap ved stasjonens flytning. Gårder omkring Klepp kirke og de rett vest for samme liggende eiendommer vil riktig nok ikke ha nytte av sådan veifarbedring. Disse representerer vel den fruktbareste del av bygden. Men det er vel ikke rimelig for en så liten del å gjøre en så stor opoffrelse når anlegget ikke skal være en ren lokalbane. Kunde en ordning treffes m. h. t.



Den lange retlinjen forbi Varhaug stasjon.

høie aktiekapitalen med 20 000 kroner hvis kirkelinjen ble valgt. Til reisetgifter blev de hver bevilget 120 kroner. Og de to gode kirkens menn fra Klepp hadde inngående forhandlinger med anleggsbestyrelse og departemang. Men all deres veltalenhet hjalp ikke. De kom hjem til fedrebygden med lange neser.

Siden hadde i april måned herredstyret to møter om saken. Nu var der kommet tilbud fra det offentlige om 20 000 kroner til adkomstveier til stasjonen. Når dette beløp las til de 20 000 som blev tilbudt til forhelse av aktiekapitalen blev det egentlig hele 40 000 kroner som det offentlige betalte «på tross av alle stedlige protester» for å få lagt linjen mest mulig utjenlig både for sig selv og herredet, som jo netop skulde ophjelpes ved denne jernbane. Jo, jo, det var fine greier!

Det var naturligvis ikke alle i Klepp som vilde ha linjen om kirken. De som bodde mere nær Frøilandsvannet ville selvfølgelig helst ha linjen ved dette. Og de frydet sig vel da de i midten av oktober 1875 fikk underretning om at regjeringen hadde valgt den linje, samstundes som den for stortinget hadde fremsatt forslag om bevilgning av de 20 000 kroner til forbedring og utvidelse av veinettet i Klepp herred for å få bedre adkomst til stasjonen. Stortinget, som var enig med regjeringen i linjevalget, bevilget også pengene.

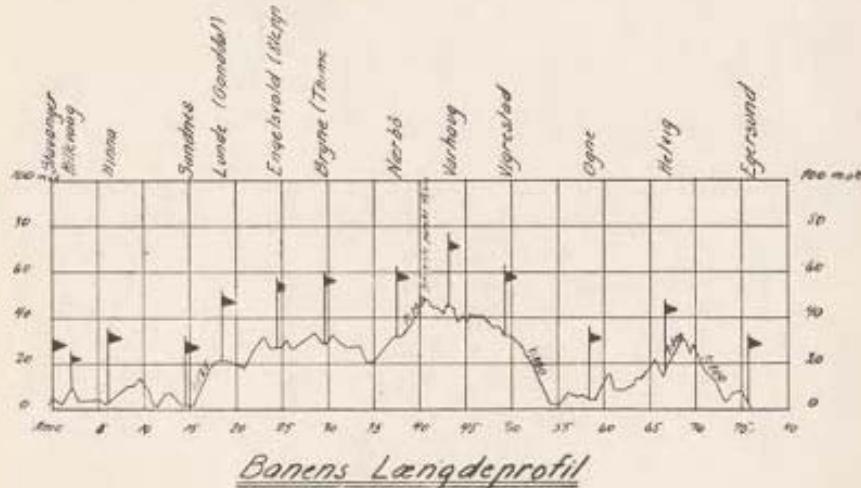
Så var da denne krig slutt. Men harmen over nederlaget har holdt sig i de kirkelige Kleppebuers sind til den dag idag. Det var også den som vesentlig gjorde at det her for noen år siden blev fremsatt forslag om og utarbeidet plan til en Jærens kystjernbane. Salig ihukommelse!

De endringer som ellers blev foretatt av den oprindelige utstukne linje var små og uvesentlige.

Jærbanens horisontale trasé må i det hele anses for særdeles god. Vistnok finnes her en del skarpe kurver med radius ned til 188 meter (600 fot). Det er dog, når det unntas een mellom Bru og Ogna, bare på fjellstrekningen mellom Ogna og Egersund. Men her er det da også nok av dem. På selve Jæren har linjen slake kurver og ligger meget i rettlinje. Den skarpeste Jærkurven finner vi mellom Voulen og Hinna. Den har en radius av 282 m. Av de 75,81 km. fra Stavanger til Egersund ligger over halvparten, 38,27 km. i rettlinje. Av lange rettlinjer finnes det flere. Den lengste er over 5 km. — 5218 meter — fra omtr. 2 km. sør for Nærø og forbi Varhaug stasjon. Ellers er der syv rettlinjer av over 1 km. lengde.

Også den vertikale traséen må sies å være pen. Største stigning er 1 : 100 (10 %) når da unntas sporet fra Stavanger stasjon ned til havnen, hvor stigningen er 1 : 60. På Jæren forekommer største stigning i 314 meters lengde mellom Lura og Sandnes, i 1257 m. lengde mellom Ganddalen og Klepp, og fra Bru op til Vigrestad i en lengde av 2380 meter. Ellers er det nok av hundredelsstigninger mellom Ogna og Egersund — 11 stykker, over halvparten av lengden — 37,4 km. — ligger i maksimumsstigning. I det hele ligger, når man regner fra Stavanger til Egersund, 25,79 km. i stigning og 25,64 km. i fall. 24,38 km. er horisontal.

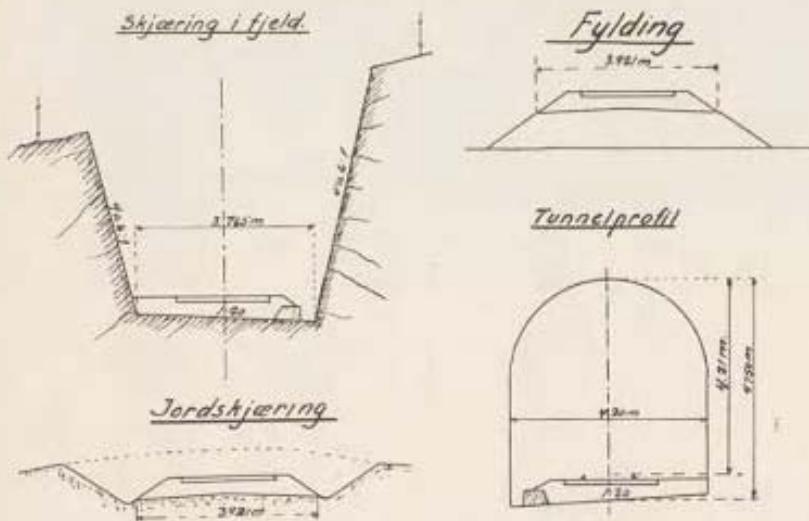
Linjens høyeste punkt ligger 48,5 m. o. h. mellom Nærø og Varhaug, som er den høieste liggende stasjon, 44,4 m. o. h. Den lavest liggende stasjon er Sandnes. Den ligger bare 1,1 m. o. h.



IV.

Jærbanen er bygget etter de for smalsporte baner av klasse II fastsatte normaler med 3,95 m. bredde på fylling og i jordskjæring og 3,8 m. bredde i fjellskjæring.

Det meste av linjen, fra Lurahammeren nord for Sandnes til Ogna i sør, er planert i jord. På endene, Stavanger—Hinna og Ogna—Egersund er det vesentlig i fjell. Især på den siste strekning er der ganske store fjellskjæringer, like til 10 à 12 m. dype. I det hele er de største fjellskjæringer her med like til 12,5 m. fyllinger. Merkes kan fyllingen over Launessundet mellom Lille Sirevåg og Egersund hvor Tengselven har sitt utløp. Med broen her har den en lengde av over 200 m. Den inneholder omtr. 70 000 m³. På grunn av bunnens synkning blev den betydelig større enn påregnet.



Slik synkning hadde man også på strekningen her i fyllingen over nedre Krokevann ved Vatnemo, og ute på Jæren hadde man det i fyllingene over myrene ved Hognestad, Øksnevad og Skjeveland. Noet større å tale om var det dog ikke.

Av større jordskjæringer kan merkes dem som finnes i nordre Sandnes. Grunnen består her for en stor del av kvikksand. Hvor den var sterkt vannholdig fant en del utglidning sted. I den anledning blev der bygget støttemur, tildels også brukt steinkledning på skråningen og drenering.

Større vanskeligheter møtte man i det hele ikke under planeringsarbeidet på selve Jæren. Noen ulempe ble voldt av flyvesanden mellom Bru og Ogna. Ved å beplante den med marehalm fikk man dog sandflukten dempet.



Marehalmplantering.

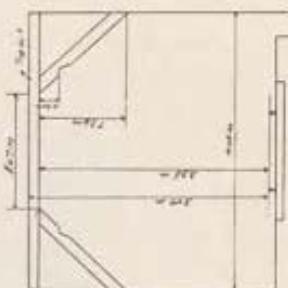
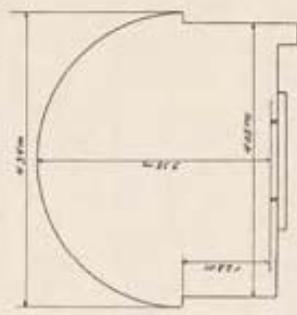
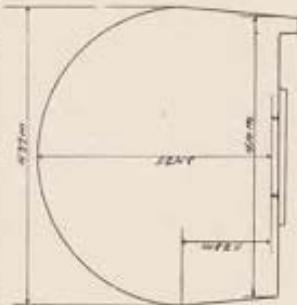
Av tuneller er der på Jærbanen tre stykker. De to er i fjell på strekningen mellom Ogsa og Egersund. De er meget korte. Den ene, ved Vatnemo, er 25 m. lang, den annen, ved Migarvann, 48 m. Den tredje tunellen, som går gjennem jord, er den lengste. Det er den i sporet mellem Stavanger stasjon og havnen. Den er 97,4 m. lang. Den er bare 3,43 m. hei, mens de andre tunellene har den normale høide, 4,2 m. over skinnetopp. Tunellen fører jo under flere hus og under Strandgatene. Arbeidet på den frembød en del vanskeligheter. Til sine tider kunde man ha et ganske stort vanntilsig som krevde særegne forsiktig-hetsregler. Under Nedre Strandgate er der anbragt et jernhvelv som i kjørebanen er dekket med konkret. Arbeidet blev gjennemført uten uhell. I «Stavanger Amtstidende» 27 juni 1877 skrives herom, at man på mullvarpevis har gravet sig gjennem jorden, under beboerde hus og beferdede gater. Man har opnådd,



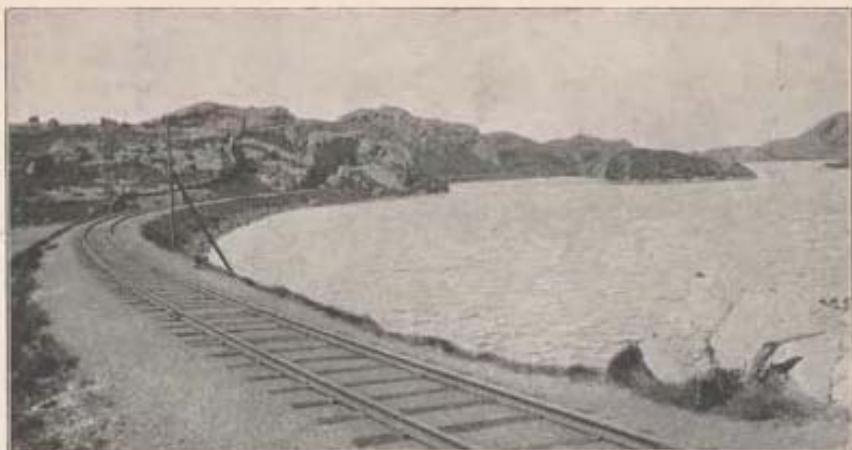
Dyp fjellskejring med tunnel ved Migarvann
på strek. Ogsa—Egersund.

Tunneprofiler i høvdesport Stavanger

Profil til den enkle tunnelyggen
Profil som følger tunnelyggen



Stavanger 1939
R.P. Lien
979



Parti av linjen mellom Ogna og Helvik.

heter det, et her tillands vistnok meget sjeldent resultat, nemlig å ha ført en jernbane tvers gjennem hjertet av en by uten å behøve å rive ned et eneste hus.

Møtte man vanskeligheter ved å føre sporet fra Stavanger stasjon ned til havnen så møtte man også slike da man skulle føre linjen inn i byen til sjajsonen, om de enn var av en noet annen natur. Historien om det er en fortelling fra virkeligheten om «jernbanen og kirkegården». Man har trodd at Bjørnsons fortelling herom har denne virkelighet i Stavanger til grunnlag. Det er nok ikke så. Bjørnsons fortelling er fra 1866 før der i det hele var tale om noen jernbane over Jæren.

Ved å føre banen inn til Stavanger om Hillevåg og langs Hillevågvandet var kirkegården ikke til å unngå. Men da distriktsjefen fant det uhyggelig å holde takst på denne søkte han mindelig forlik med kommunen. Der forlangtes 2000 kroner pr. mål, den samme pris som overtaksten hadde satt på eiendommen ved siden av. Den betaling som krevdes for flytning av likene blev satt til den som blev oppgitt at graveren måtte ha for å grave og tørrelle to graver. «Disse priser er ikke høie», skriver distriktsjefen til jernbanedirektøren den 5. desember 1874, «og det vilde jo absolutt være det letteste og billigste å grave åpen skjæring her. Går man imidlertid ut



Sporet ned til bryggen i Stavanger.



Parti av linjen mellom Brusand og Ogsa.

fra at det er fredet grunn besatt med døde, og at endog en jernbane bør hegne om disses hvileplass, så bør her skånes alt hvad på noen måte skånes kan, og da bør kirkegården være urørlig». Han foreslog derfor å føre linjen under i en tunnel som han vilde ha dobbeltsporet «for at man i tide kunde sikre sig en uhindret forbinnelse mellom stasjonen og jernbanens tomt ved Hillevågvannet.» Dette forslag gikk de høiere vedkommende i hovedstaden med på. 12. januar 1875 blev der sluttet en overenskomst mellom jernbanen og kommunen, som i det vesentlige gikk ut på at jernbanen skulde anlegge en tunnel under kirkegården og at kommunen skulde ha en godtgjørelse av 24 skilling pr. kvadratalen grunn for gravning i dagen.

Men så kom formannskapet til det at 24 skilling det var i grunn for lite. Og så fremsatte de en vakker dag et forlangende om 30 skilling. Det fant distriktsjefen i høieste grad urimelig. Men for anleggsbestyrelsen kom det vel til pass. For ved nærmere overveielse var den kommet til det at åpen skjæring vilde være det beste. En tunnel vilde nemlig bli langt dyrere enn forutsatt. Den grep øieblikkelig en god anledning til å si sig løs fra overenskomsten. Det hadde jo alltid vært dens hensikt, skriver den til formannskapet, å strekke sig så langt som mulig «overfor en formodet almindelig mening i Stavanger om det ønskelige i å føre jernbanen i tunnel under kirkegården.» Men nu da overenskomsten ikke lenger var binnende for den, vilde det være uforsvarlig om den ikke nytta den gode anledning.

Saken blev snarest behandlet av formannskapet som i sin innstilling til bystyret eenstemmig uttalte:

«1. Uten tunnel vil kirkegården få sin begrensning ved jernbanelinjen istedetfor som nu ved veien, bli fullkommen adskilt og uavhengig av jern-

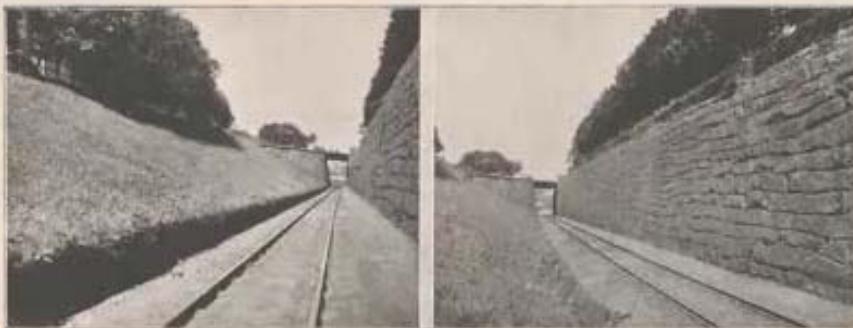
banen, og når der anbringes hegning som nu vil man fra kirkegården ikke kunne opdage skjæringen.

2. Med tunnel beholder kirkegården sin begrensning, men tvers over den vil bli liggende en til begravelse ubruklig og derhos vansirende lang og smal strimmel. — Da der ovenfra må gis adgang til tunnelen for mulige reparasjoner kan denne strimmel neppe beplantes, men kun bli liggende som gressmark. —

Den 8. juli kom saken fore i bystyret hvor overrettssakfører JOHNSEN, som på kommunens vegne hadde sluttet overenskomst med jernbanen, trodde at man av pietetshensyn og av hensyn til opinionen måtte kreve tunnel under kirkegården. Han foreslog derfor at man skulle slutte ny overenskomst med jernbanen på samme grunnlag som den oprindelige. Hvis man ikke opnådde slik overenskomst blev saken igjen å forelegge bystyret. Ordføreren, rektor STEEN foretrak åpen skjæring. Hertil sluttet doktor LASSEN sig, mens lodsoldermann NATVIG meget sterkt beklaget den sorgelige vending som saken hadde tatt, og det trodde han hele byen var enig i. Magistraten uttalte sig for Johnsens forslag. Han fant at en åpen skjæring ellers, som han ville kalle det, en grøft her var ytterst smaklös. Prosten SINDING fant at man ville begå en vandalism ved å ha åpen skjæring. Navigasjonslærer GABRIELSEN var redd for at tunnelen vilde medføre en rystelse som kunde bli av skjebnesvanger betydning.

Johnsens forslag ble vedtatt med 16 mot 15 stemmer. På grunn av det knepne flertall måtte der holdes nytt møte. Men det håbet «Stavanger Amtstidende» dagen etter måtte bli unødvendig. Når jernbanebestyrelsen nu fikk et så håndgribelig bevis på at opinionen innen byen — bortsett fra en viss kant — krevet tunnel, ville den visselig være så imotekommende å gripe den fremrakte hånd. Bladet kunde ikke tilbakeholde den bemerkning at de vanskelig kunde finnes sidestykke i vår kommunalhistorie til den dårlige måte hvorpå formannskapet hadde varetatt byens interesser.

Blandt folket ute i byen blev nok også formannskapet for en stor del klandret for sin holdning i saken. «Stavangeren» for 28. juli finner derfor å burde ta det i forsvar. Bladet kunde ikke forstå at pietetshensyn vilde skje mere fyldest ved tunnel enn ved åpen skjæring. En sådan, anlagt med fornødент hensyn, er heller ikke noet så smakløst eller livsfarlig som noen synes å tro, sanssynligvis av ubekjentskap til desslike innretninger. Når nu anleggsbestyrelsen, hos hvem forresten bestemmelsen om tunnel satt så løst at den falt for seks skilling pr. alen, har bestemt sig for skjæring, bør man tiltro sakkyndigheten at begge parter er best tjent dermed. Blir der lagt tunnel under kirkegården vil man ofte nok komme til å fortryde det, da det er almindelig at tunnelens bue om vinteren fryser op, og når våren kommer får den som følge derav revner. For da å istandsette den blir grav-



Kirkegårdsskjæringen i Stavanger.

ning nødvendig, og man får derved et stedse gjentatt roteri på kirkegården, hvilket er alt annet enn ønskelig, liksom det vil såre den pietetsfølelse man ikke minst hos oss har for de kjære avdødes hvilested. Dette er en fagmanns uttalelse om denne sak, sier bladet. Hvem denne utmerkede fagmann er, forteller det ikke.

Dagen etter kom saken op igjen i bystyret. Det blev en såre livlig debatt mellom skjæringsmennene og tunnelmennene. Under denne måtte prosten av sitt hjertes inderste overbevisning fremholde, at vår tids offentlige menn burde holde sig for gode til å være med på å rokke det simple folks følelser overfor ting som en kirkegård. Denne gang fikk dog formannskapets innstilling flertall, 19 stemmer mot 14. Men altså ikke det fornødne to tredjedels. Sakfører Johnsen vilde ikke gi sig. Han fremsatte forslag om å forelegge saken for regjeringen. Men det fikk han bare een med på.

«Stavanger Amtstidende» som hadde vært tunnelmennenes organ, drev en stund på med saken. Det var ikke tvil om at flertallet i bystyret var noen ugodelige mennesker som nok engang vilde komme til å stå til rette for denne sin helligbrøde. Först en måned efter kunde «Stavangeren» uttale sin glede over at nu var saken utdebattert. Den måtte innrømme at «Amtstidende» hadde tatt en fremragende del i debatten m. h. t. dens lederes mengde og lengde samt personlige insinuasjoner.

Ved høieste resol. av 7. september 1875 blev det meddelt approbasjon på kommunens beslutning om avståelse av en del av byens kirkegård til jernbanen, dog således at den i anledningen nødvendige flytning av lik skulde foregå under opsyn av kirkens menn.

300 lik omtr. blev flyttet. Flytningen av disse likene foregikk i all stillhet.

Kirkegårdsskjæringen i Stavanger er en stor skjæring, noget over 10 m. på det dypeste, og den har en lengde av omtr. 200 m. Gravningsmassen var 33 433 kubikmeter og det var 814 m.³ fjell som måtte sprenges bort. Mot kirkegården er der oppført en hei og lang støttemur.



Stattemur ved Lille Sirevåg.



Broovergang Sandnes.



Nuværende bro over Figgjo.



Bro over Ognestr.



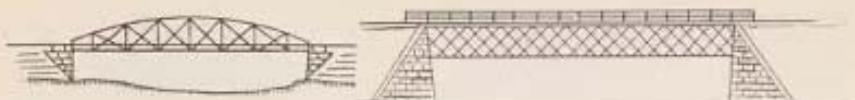
Fylling og bro over Laumessund.



Bro over Eide elv ved Egersund.

LAUNES
Pæl 4689

FIGGJO ELV



LAUNES
Pæl 4689



ARESNES
Pæl 4650



Av andre støttemurer er der bare en større, det er for en fylling sør for Lille Sirevåg.

På Jærbanen er der 37 broer. De er nu av jern allesammen. Til å begynne med var det trekonstruksjoner i to av dem, nemlig ved Launessund og ved Aresnes. Femten av dem er mindre broer med spenn fra 1,9 til 6,3 meter. De har alle jernbjelker med overliggende borbane.

Av større broer kan merkes den over Figgjo (Figgjenelven), Jærens største elv. Den hadde et 28,24 meters spenn. Nu har den ved en midtpillar to spenn. Høiden over bunnen er 7,25 m. Bærerne er gitterbjelker med borbane over. Av samme konstruksjon er også broen over Gjeråen mellom Hognestad og Nærbo. Men spennet her er meget kortere, 15,68 m. Høiden over bunnen er også mindre.

Over Voule elv er der en bro med to spenn, ett på 9,4 m. og ett på 6,5 m. Høiden over bunnen er 2,8 m. Bærerne er jernbjelker med borbane over. Samme konstruksjon, også med to spenn, begge på 6,28 m., har broen over Helgeåen like nord for Ognas stasjon. Høiden over bunnen er her bare 1,88 m.

Sør for Ognas stasjon er broen over Ognas elv. Den har ett spenn på 22 m. og en høde over bunnen av 7,85 m. Bærerne er gitterbjelker med borbane over.

I den lange fyllingen over Launessund er der tre broer. Regnet nord fra er der først een med 22 m. spenn. Nu er her jernbuebro (parallellspenn) med



Foto. Wilse

brobane under, idet den oprindelige trebro er ombygget. Det samme er også gjort med bro nr. 2. Her var det oprindelig en hengebro av tre med brobane under. Nu er her jernbjelker med brobane over i tre spenn à 7,1 m. Endelig, lengst i sør, har man en bro med ett spenn på 9,4 m. Bærerne her har hele tiden vært jernbjelker med brobane over. Det er en svingbro.

Så er der en noget større bro over Eide elv ved Egersund med 2 spenn à 12,6 m. Dessuten fører over elven 7 mindre broer med 3,13 til 4,7 m. spenn. Alle har de jernbjelker med brobane over.

Like ved innkjørslen til Egersund stasjon er der en større bro over Lunde-elven, Aresnesbroen kallet. Her var det oprindelig 5 spenn, 1 à 7,2 m., 1 à 2,5 m., 1 à 4,5 m. og 2 à 9,4 m. De tre første var hengverk av tre med brobane under. De to siste en svingbro av tre. Hele broen er nu ombygget til jernbro.

På banen er der 21 brooverganger. Av disse er to større, nemlig en jern-gitterbro for Ladegårdsveien i Stavanger og en trebro for Paradisveien samme steds, senere ombygget til jern. Også Ladegårdsbroen blev ifjor forsterket ved nogen ombygning. De andre broovergangene var oprindelig av den i den tid almindelig brukte type, treåg av rundtømmer med trebjelker som bærere. De er i tidens løp under driften blitt ombygget til buetroer av jernskinner. Et par av dem er nu i de senere år blitt forsterket idet overbygningen

er blitt innstøpt i jernbeton. En av broovergangene er forresten ganske eiendommelig. I nordenden av Sandnes stasjon går linjen gjennem et lagerhus. Man tok bare den nedre delen og lot loftet bli stående igjen som bro over banen.

På Jærbanan finnes der 18 underganger bygget etter normalen med jernbjelker. To av dem er forenet med broer, nemlig ved Hillevåg med den over bekken der og ved Bryne stasjon med den over møllerenden.

Under anlegget blev der anlagt 179 planoverganger, hvorav en hovedovergang nord for Sandnes stasjon med grinnvokterhus, til hvilken der blev lagt en klokkeledning fra stasjonen.

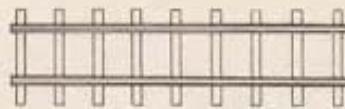
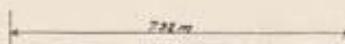
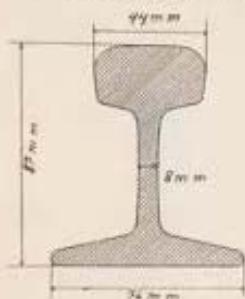
Overbygningens smalspor blev utstyrt med skinner som veide 17,36 kg. pr. meter. Der blev anbragt skinnebolter i alle de skarpe 188 m. kurvene fra Voule bro til omtrent midtveis mellem Hellvik og Lille Sirevåg. Herfra til Egersund blev der i disse skarpe kurvene brukt skinneklosser av tre.

Som før omtalt fant den første grusning sted fra Sandnes stasjon sørover til broen over Figgjo. Det gjalt å få transportert jernverket til denne og til de andre broene på denne strekning med tog. Ellers blev grusningen drevet på den nordre strekning av banen fra grustak mellom Klepp og Bryne og fra en skjæring sør for Broen over Figgjo. På den søndre delen av linjen, 5. seksjon, blev der tatt grus fra et grustak ved Hellvik. Fra dette blev der bygget en provisorisk sidebane ned til sjøen, hvor lokomotiver og vogner ble tatt i land. Grusningen ble drevet på kontrakt. På den nordre del var opsyns-



Undergang med bro ved Bryne.

Skinnearbeid 17,36 kg pr. lypende m.

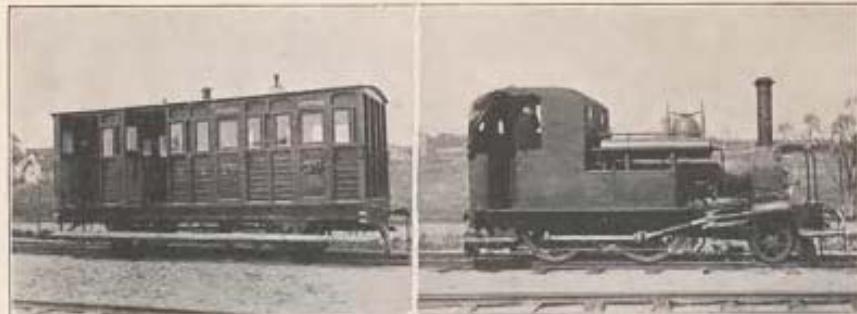


Spileinndeling



Fot. Wiss

Parti av linjen ved Hinna.



Ældste passasjervogn og lokomotiv.

mann, senere banemester, MOE kontraktør. På den søndre delen var der to kontraktører, de herrer GALTERUD og PETTERSEN.

Gjerdene langs linjen blev opsatt dels som ståltrådgjerder med trestolper, dels som steingjerder. Ved de større stasjoner blev der også brukt stakitt og bordgjerder.

Telegraf var innlagt på alle de egentlige stasjoner, derimot ikke på stoppestedene. Telegrafvesenets stolper blev nyttet overalt unntagen hvor ledning

blev ført fra den gjennemgående linje inn til stasjonene. Telegrafapparatene var av det ved de norske jernbaner den gang sedvanlig benyttede system Breguet (sveiveapparat).

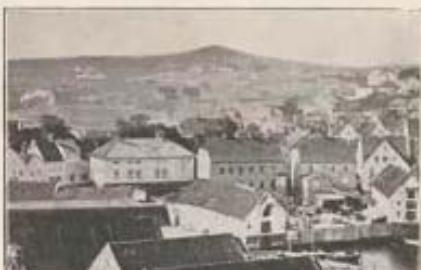
Den *vognpark* som anlegget anskaffet til banens drift var 4 nye tanklokomotiver, som med vann og kull veide 19,6 ton. Vekten på drivhjulene var 11,35 t. med Adams bogie. Disse fire lokomotivene kom fra England. Fra Kristiania—Drammenbanen fikk Jærbanen to tanklokomotiver, hvis vekt med vann og kull var 10,6 tons og med en drivhulvekt av 8 tons. Alle lokomotivene blev mere eller mindre brukt under grusningen. — Av vogner fikk banen en «salongvogn» med endekupé 6,3 m. lang, 4 komporittpasasjervogner 6,75 m. lange, 15 tredjeklassesvogner 6,28 m. lange, 3 bremsevogner hvorav en med personkupé i den ene enden og to med postkupé, 6,28 m. lange og to godsbremsevogner av 5,65 m. lengde. Av samme lengde var de 8 lukkede godsvogner og 20 høikassedde godsvogner med 16 presenninger samt de 10 lavkassedde vogner og de 50 grusvogner som driften fikk av anlegget.

V.

Om hvor *stasjonen i Stavanger* skulde ligge stod der adskillig kamp. Oprindelig hadde man tenkt å legge den ved nordenden av Bredevannet på konsernene Kiellands og Sømmes eiendommer med stor utfylling av vannet. Det er jo en for de nulevende Stavangerbuere uhyrlig tanke. Og det med rette. Men det var det ikke i den gode, gamle tid, hverken for borgerne eller for jernbanefolkene. Når disse snart kom på bedre tanker var det ikke av den grunn.

I desember 1874 skriver anleggsbestyrelsen til amtmannen at den har oppgitt den oprindelige plan om å legge stasjonen ved nordenden av Bredevannet. For å få tilstrekkelig tomt måtte da dette, i all fall i stor utstrekning utfylles. At det vilde være en synd har den ærede bestyrelse ikke et eneste ord om. Men det er uforsvarlig, sier den, å fylle til en dybde av op til 10 meter på en så blot og usikker grunn som det har vist sig å være i Bredevannet. Derfor har man nu festet sig ved sletten under Kannik ved vannets sørende. Her vil man kunne få en større og sikrere tomt.

Amtmannen sender saken til formannskapet, som skynder sig å komme med en uttalelse om den. Det finner at stasjonen bør ligge så nær byens sentrum som mulig. Det med gir at man ved nordenden av Bredevannet ikke vil kunne få noen fullt tilstrekkelig godsstasjon uten større utfylling i dette. Men en personstasjon vil man kunne få. Og da bortfaller jo enhver



Ved vågen og torvet i 1867.



Stavanger stasjon.

betenkelighet m. h. t. bunnens soliditet. Avstanden til en stasjon ved sør- enden av vannet vilde vistnok ikke i og for sig være så serdeles lang, men dog et tidsspille. For torvebonden med sine varer vilde det endog i noen grad bli spørsmål om å nytte banen eller ikke, når det siste stykke fra stasjon til torv allikevel skulde volde ham kjøreutgifter. Derfor er det av allerstørste viktighet at stasjonen blir lagt ved torvet. Og det er det jo ikke noet i veien for når man deler stasjonsanlegget, så man bare legger stasjonsbygningen nordenfor Bredevannet, men alle de ellers nødvendige bygninger på sletten i sør. Det er ingen tvil om at på denne måten vil både byens og banens interesser best fremmes. Formannskapet henstiller derfor til bystyret å uttale sig for at personstasjonen legges ved nordenden av Bredevannet på de herrer Sømmes og Kiellands eiendommer. Og i bystyret blev denne formannskapets henstilling vedtatt enstemmig.

Byens fedre, liksom pressen og alt Stavangerfolket ellers synes ikke å ha hatt noen følelse av den synd det vilde være å fylle ut Bredevannet. Når det for å spare på sådan utfylling foreslog stasjonsanlegget delt var det fordi det var blitt oplyst at grunnen var altfor dårlig og usikker til å bygge en jernbanestasjon på. Hadde bunnen i Bredevannet vært god og sikker grusbunn hadde nok jernbanen og kommunen blitt smukt enige, og Bredevannet hadde nu vært en saga blott.

Var respekten for byens perle, Bredevannet, i den tid liten, så synes den heller ikke alltid å vært så stor overfor selveste Kongsgård. Dagen etter at

formannskapets innstilling stod referert i avisen skrives i «Stavangeren» at denne store saken er altfor ny for publikum. Den bør derfor utsettes en tid. Enhver skjønner jo at endepunktet for en østlandsbane krever et stort rum. Det er derfor med styrke blitt fremholdt at jernbanen bør gå fra Kannik langs Bredevannets østside like til Kongsgård. Og der bør stasjonen legges. Mange vil måske innvende at da må jo Kongsgård skolebygninger eksproprieres. Men det er vel ikke så farlig! Den eldre bygning vil vel snart bli nedrevet som uhensiktmessig(!), mens de nye bygningene visst vil kunne brukes av jernbanen. Det vil forresten ikke være vanskelig å finne en ny og hensiktmessig plass for en ny skole.

Det kan ikke ses at nogen av byens gode borgere har hevet sin røst imot å ville ekspropriere den gamle ærværdige Kongsgård til nedrivning for å gi plass for en jernbanestasjon.

Blandt publikum hadde forøvrig mere vidtgående planer vært oppe. Alt i februar 1874 hadde en innsender i «Stavangeren» i all beskjedenhet henledet oppmerksomheten på å føre banen inn i Stavanger annerledes enn påtenkt. Fra Kannik vilde han gå i østlig retning bakom Eugeniasstiftelse, gjennem Bergelandsgaten over Nytorvet, forbi Peterskirken og like ned på Rosenkildeverftet, hvor det vilde være tilstrekkelig plass for en banegård med den uhyre konfluks av gods som banen i sin fulle utstrekning vilde føre med sig, og så vilde der, hvad var likeså viktig, her kunne bli bryggeplass i overflod for så mange dampskip det skulle være. Dette forslag var jo i hovedsakne det samme som den siste storslåtte jobbe-stasjonsplan som for noen år siden ble utarbeidet i forbindelse med en ny, like storslått byregulering. Salig ihukommelse!

Nu synes imidlertid byens borgere manngrant å ha slått krets om sine fedre der de vilde ha i all fall personstasjonen ved nordenden av Bredevannet der hvor nu posthuset ligger. Men ingeniørene, anleggsbestyrelsen og regjeringen var alle imot dem. Ved kgl. resol. av 31. juli 1875 blev det bestemt at Stavanger stasjon skulle legges på sletten ved Kanikket på sydsiden av Bredevannet, dette sted om hvem en god gammel tids dikter har sunget:

*Ja Kannik er et deilig sted
ved Bredevannets vover,
den minste platt for mine fjed
en yndighet lagt over.



Kongsgård.

O Kannik! hvor du skinner prud
når jeg til staden kommer,
og når jeg går fra staden ud,
ja helst som nu skjærsommer.»

Dette deilige stedet med yndighet over hver platt var en sumpet strekning ved Kannikbakkenes fot, hvor der for tre hundre år siden var en mølle og fiskeri i «bekken». I den gode gamle tiden fantes der jo «karusser, sik, ørret og ål i mengde» i Bredevannet. Vannmøllen forfalt, fisken blev borte, men om årtiene før Jærbanen kom heter det, at henover sumpen snodde sig «forlovelsesveien» bløt og steinet i buktninger og sving. Og den syns å ha vært forfedrene fra da mere kjær og dyrebar enn Bredevannet og Kongsgård.

At tanken på en jernbanestasjon på dette deilige sted alt tidlig har vært oppé, i all fall hos een, derom vidner hvad den navnkjente Stavangermannen, adjunkt Haugland, skrev i sine «Fremtidsfantasier» nyttår 1873:

«På Kannik der står ingen prestegård mer,
for lengst er den jevnet med jorden.
Istedet mitt undrende øie nu ser
på sporet av jernbanegården.
Det piper — å hør!
Smett inn av en dør
og sett så i rykende fart mot sør!»

Jernbaneingeniørene var dog ikke så ugudelige at de tok prestegården. Den står jo ennu i bakken vest for stasjonen.

På det deilige sted blev der så bygget en stasjonsbygning, 28,25 m. lang og 15. m. bred, et godshus, en lokomotivstall, et verksted med smie, et kulloplagshus og en vannstasjon som fikk sin forsyning fra byens vannledning. Dessuten byggdes der et godshus nede ved havnen.

VI.

Et kapittel for sig fortjener også *Sandnes stasjon*. Ti om den stod der en strid som var bitrere enn stasjonsstriden i Stavanger. Der stod jo byens fedre sammen i skjønn enhet. I Sandnes derimot sloss fedrene innbyrdes. Som forresten også nokså rimelig kan være. Byen er jo i forhold til folketallet landets lengste by — omtr. 3 km. lang — og bebyggelsen hadde bare foregått langs hovedveien som fører gjennem her. Det var derfor den gang bare en eneste hovedgate. Og jernbanen var strukket gjennem byen etter hele lengden. Alle ønsket naturligvis å få stasjonen så nær som mulig. De som bodde sør i Sandnes syntes selvfølgelig at det eneste rimelige var at man la stasjo-

nen i den søre bydelen. Det vilde simpelthen være idiotisk om den blev lagt nord på. Der bodde jo ikke stort med folk. Men de som bodde der nord de mente det vilde være rent bort i natten om stasjonen blev lagt sørpa. Nei, nordpå måtte den, så langt som efter omstendighetene mulig. De sluttet sig nærmest til dem som bodde mere midt i byen og som syntes det var soleklart at der måtte stasjonen ligge.

Det blev en borgerkrig mellem rødhuder og blåmenn. Røhudene var de som samlet sig om den nedre linje der hvor banen nu går og som på jernbanens karter var pålagt med rødt, altså med stasjon omtrent midtveis. Blåmennene samlet sig om en øvre, på kartet blå, linje med stasjon oppe på bakken i søndre Sandnes mellom Somaveien og kirken og med en særskilt «sjøstasjon» på Maulandsbryggen ved skiftet mellom Trones og Lura.

Anleggets ingeniører utarbeidet detaljerte planer for begge linjer, men holdt sig i grunnen nokså neutrale. Distriktsjefen uttalte at sammenholdes linjene faller byens og jernbanens interesser ikke ganske sammen. Et det så at banen skulde bygges på grunnlag av et fruktbart Jæren og at Sandnesfolket ikke skulde tape den energi og arbeidsdyktighet som det hadde, så måtte han holde på den blå linjen. Men hvorvidt dette burde tillegges avgjørende vekt vilde han la være usagt. Den blå linjen hadde forresten den fordel at alle kryssinger av noen betydning var lagt over eller under banen. Anleggsbestyrelsen inne i Oslo vilde ikke ta noet standpunkt før man hadde hørt de stedlige autoriteter og andre interesserte.

Flertallet i formannskapet — 3 mann høi — uttalte at det vistnok kunde innrømmes at stasjonens beliggenhet på et geografisk midtpunkt hadde sine fordeler, men de kunde allikevel ikke anbefale den. For dem veier mest at stasjonen får en sentral beliggenhet. Og byens virkelige sentrum ligger i den søre delen. De som har kjempet mot blålinjen har gjort det på en måte som de selv har funnet sig tjet med å betegne som en «kalvedans». Formannskapets flertall har ikke noet å innvende mot den betegnelsen.

Det fjerde medlem av formannskapet var en røhud. Han sa at det alltid måtte være hovedbetingelsen for en jernbanestasjon at den kommer i forbindelse med en god havn. Noen sær betydning hadde det ikke for byen om hovedstasjonen lå litt lengere sør eller nord. Ti om man skal dit enten til fots eller hest er det jo likegyldig om man går eller kjører noen alen mere eller mindre.

Så gikk saken til bystyret. Der hadde man ventet sig en livlig debatt om den. Men i det hele holdt forsamlingen sig merkelig taus, heter det. Det sies at det var på grunn av at tre rødhuder var fraværende. Hel stillhet var der naturligvis ikke. Ordføreren sa meget viseligen at man ikke bare burde tenke på den nuværende, men også på den kommende slekt. Ja, det var nettopp det han og hans meningsfeller gjorde, sa det røde formannskapsmedlem.

Den blå linjes to stasjoner vilde i fremtiden bare volde byen skam og skade. Bare to var enig med ham. Blåmennene seiret overlegen.

Men ute i byen, mann og mann imellem, blev bystyret voldsomt kritisert. Og flere av representantene uttalte alt dagen derpå at de ikke var så sikre på de hadde gjort riktig i å la sig overtale til å stemme for blålinjen.

Den fungerende magistrat, lensmannen i Høiland, M. A. GRUDE — merkeblå var han — fant at her trengtes hjelp. Han sendte 6½ tettskrevne foliosider til Høilands herredstyre og spurte om dets mening, idet han sa at for bygdene som sognet til Sandnes var det av største betydning å få en stasjon som lå godt til, og det kunde de naturligvis bare få på det sted hvor den vesentlige handel og omsetning foregikk og hvor der var anledning til å utlegge en god og bekvem torveplass i umiddelbar nærhet av stasjonen. Og det opnåddes bare ved den blå linje. Det var blitt lagt for stor vekt på havnespørsmålet. Sandnes er ikke noen egentlig sjøby. Dens tilværelse betinges først og fremst av oplandet, dernæst av dens teglverker.

Lensmannen sendte en avskrift av de mange tettskrevne foliosidene til amtmannen. Denne, som forresten i dette tilfelle nærmest sympatiserte med rødhudene, sendte dem til jernbanedirektøren, idet han sa at lensmannen i Høiland var en usedvanlig dyktig og interessert mann.

I Høilands herredstyre stemte ordføreren for den røde linje. Men ham fulgte bare fem mann.

Imidlertid var herredstyret i Klepp blitt spurt på samme måten. Det erklærte sig enstemmig for blålinjen. Men, heter det, kom så en av disse Kleppebuerne til Sandnes og falt i hendene på rødhudene tok disse ordentlig fatt på ham og spurte hvordan han kunde stemme slik. Da sa Kleppebuen at det var av imøtekommenhet mot Sandnes — han trodde at man der helst ville ha det så. For ham selv var det i grunnen knusende likegyldig hvor man la stasjonen. Dette blev fortalt på en fremtredende og opsigtsvekkende plass i avisens. Og det blev ikke motsagt.

Så blannt stedets reguleringskommisjon sig i saken. Den gjorde anleggsbestyrelsen opmerksom på at det var 31 tverrgater i Sandnes som vilde krysse jernbanen. Hver av dem måtte i tilfelle ha en planovergang.

Distriktsjefen blev esket uttalelse om dette. Han skrev først til formannskapet og spurte om det var enig med reguleringskommissjonen. Det sammenkalte bystyret, som gav det orakelsvar «at reguleringen så lite som mulig burde tre i veien for jernbanen».

Distriktsjefen skrev da til jernbanedirektøren og sa at dette med tverrgatene ikke var så farlig. Bare en av dem var blitt ført ut i virkeligheten. De tredive andre lå i det blå. Skulde man først begynne å ta hensyn til gatene i en by som Sandnes kunde man ikke vite hvor det endte. Da var det likeså godt først som sist å legge banen utenom byen, noet han forresten hadde be-

gynt å forsøke på. Dette forsøket på å unngå Sandnes burde dog ikke distriktsjefen ha gjort. Han fikk sig en skrape av jernbanedirektøren for det. Det var mot forutsetningen for aktietegningen, og derfor også mot stortingets beslutning. Det vilde bare føre til ubehageligheter. Distriktsjefen svarte at han bare hadde gjort det for han syntes det var for galt at jernbanen skulle stå hjelpelös overfor alle de kunster som blev drevet i Sandnes. Og så vilde han vise de herrer at man godt kunde gå utenom dem. Det at de nu var begynt å bli litt mere moderate bestyrket hans tro på at han ikke hadde gjort noe galt ved å slå kolt vann i blodet på dem.

Våbungnyet fra stasjonskampen nådde også inn i digtningens verden. Således skrev poeten «Minor» i «Stavangeren» april 1875 et dikt, hvorav hitsettes:

«Tenk, Sandnes, den herlige staden
nu også skal jernbane få,
og fremmest i norden, i raden
blandt steder da Sandnes vil stå.

Ja, den skal vårt kjælebarn være
og vugges den skal i vårt skjød,
den stedet skal sette i ære
og bringe det heder — og brød.

«Men hvor får vi banen plaseret
på Sandnes' hellige grunn?
Man ofte har nok debatteret,
men uten å komme til bunn.

Vi legger den oppe i bakken
og bak om paladsernes rad —
ja så får vi sentrum i nakken,
og de gir os dampende bad.

Og nordendens berserkgangshede
sig ter som et rykende vær»,

forteller dikteren. Og om vi så legger banen i luften, like ilde er det, sier han. Men så får han en god idé:

«Jeg tror vi den legger i gaden
og lar den med solekraft gå,
så tjener man best hele staden
og takk får vi kanskje attpå.»

Og så får også veiinspektøren bruk for sin visdom, sier dikteren til slutt. Og det gikk nok ikke så ofte på.

På grunn av all denne striden fant formannskapet å burde ta saken under ny overveielse. Stillingen var den samme som før. Tre blåmenn og en rødhud.

Så kom saken op igjen i bystyret. Det røde formannskapsmedlemmet bad forsamlingen å tenke sig godt om. Ved voteringen stemte ti av bystyrets femten mann for blålinjen. Blåmennene hadde jo seiret igjen. Men det ses at de fleste av dem hadde nok på følelsen at vant de en sådan seier til så var det ute med dem. En av de blå fra formannskapet hadde jo også i debatten kommet med den opsigtsvekkende opplysning at han riktignok vilde stemme som god blåmann, men han ville dog gi ti daler til fattigkassen om den røde linjen blev valgt. Det blev den jo også til slutt. Hvorvidt fattigkassen fikk de ti dalene høres dog ikke noet om.

En vakker dag fikk man så se de ekte blåmenn vandre om hodekneisende med triumferende miner. Ti gjennem jernbaneingeniørene i byen var der kommet et sikkert forlydende om at deres aktier skulde stå særlig høit i hovedstaden, mens de rødes var sunket langt, langt under pari. Men da rødhudene fikk høre om dette fylket de sig straks og sendte et telegram til jernbanedirektøren om at hvis den røde linje valgtes, tegnet 25 næringsdrivende aktier i jernbanen for 32 000 kroner.

Da ordføreren, vaskeekte blå som han var, fikk nyss om dette blev han — han var skolebestyrer — grep av hellig harme, og den utlaste han i et brev til magistraten, lensmannen i Høiland altså. Nu var da saken utartet til den reneste kremmer- og bygdepolitikk. Stasjonen skulde kjøpes. I mangel av klingende argumenter skulde nu kampen utkjempes med klingende mynt. Ja, hensikten helliger jo all slags midler. Byens doktor f. eks. var jo i og for sig god nok blåmann, men han hadde blitt truet til å la sig overmale med rød farve. Og som et eksempel på hvilken ussel bygdepolitikk som drives her nevnes at en brannrød kjøpmann hadde uttalt, at fikk de ikke stasjonen som han ville ha det, kunde de likså godt legge den utenfor byen. Det gjalt nok bare å hindre søndre Sandnes fra å få godt av den. Men selv ved jernbanestasjoner går det ikke an å kjempe mot naturen. Derfor vil nok også jernbanedirektøren velge den blå linje.

Dette brevet var betegnet som privat, men lensmannen skjønte nok hvad ordførerens egentlige mening var da han sendte det til jernbanedirektøren. Han tiltrer i ett og alt ordførerens mening, sier han. Han ber dog om at brevet må betraktes som privat, ikke som noet offentlig dokument.

Slik som saken stod med de mange motstridende uttalelser var det sandelig ikke så greit for jernbanedirektøren og anleggsbestyrelsen. Både sjefen for undersøkelsen og overingeniøren ved direktørens kontor blev sendt til



Sandnes stasjon.



Egersund stasjon.

Sandnes for å se på forholdene og konferere med folk. De kom begge hjem som røde. Og den 21. desember 1875 kunde distriktsjefen meddele sekssjonssjefen i Sandnes at han hadde fått underretning om at den røde linjen vilde bli valgt. Men han bad ham om å ti bommende stille med det. Vedkommende fikk vite det tidsnok allikevel. Dette var meget menneskevenlig gjort av distriktsjefen. Det var jo like under jul. Blåmennene skulde få nytte sin juletorsk i fred og ro uten noen ergrelse.

På den valgte plass blev der så bygget en stasjonsbygning, et godshus, et bryggerhus og en vannstasjon. Denne fikk sin forsyning fra et baseng et stykke op i byen 9,5 m. over banen.

VII.

Om stasjonens beliggenhet i den tredje byen, *Egersund*, banens sydlige endepunkt, var der ikke stor striden. Det ene alternativet, å legge stasjonen på den grunn som tilhørte fajansefabrikken på den østre side av Lundeelven, gikk fort ut av dansen uten at noen egentlig sørget for det. Og da kunde det ikke være tale om å legge stasjonen annetsteds enn på Aresnes, der hvor den nu ligger. Vistnok bød den på et nokså innskrenket rum, men uaktet det vilde den dog, som anleggsbestyrelsen skrev til amtmannen, kunne tilfretsstille øiemedet.

På tomten her lå der et par hus som det kunde være tale om å ta til stasjonsbygning. Og det vilde jo medføre en velkommen besparelse. Den ene av disse bygningene kunde dog distriktsjefen ikke anbefale. Dårlig var den bygget og dårlig fundament hadde den. Gulver og vinduer var blitt skjeve. Og takene var så lave at man kunde ta i loftet. Den var i det hele mindre passende for en offentlig bygning. Men den andre bygningen her — Nesgård — syntes distriktsjefen man burde ta. Den var bygget tidsmessig og regelmessig av utmerkede trematerialer. Den var vistnok ikke overensstemmende med den almindelige «jernbanestil», men når det som her gjalt å kunne spare 56 000 kroner, kunde det ikke være tvil om hvad man burde gjøre.



Vegterbolig.

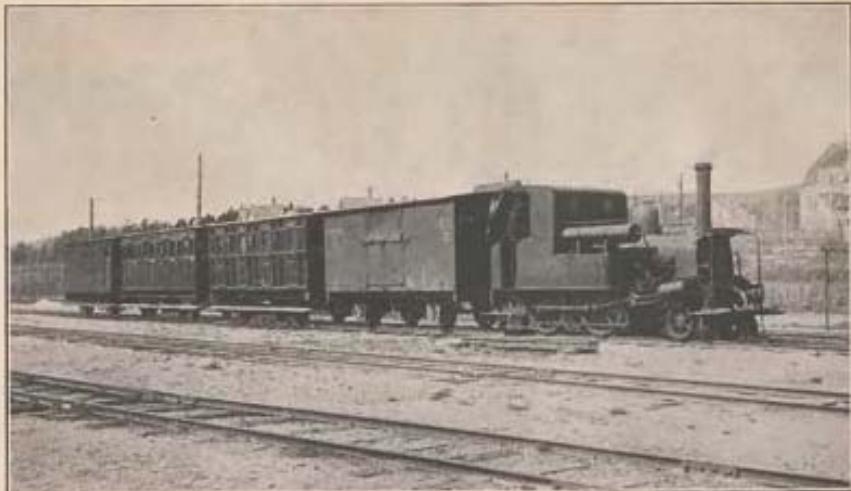


Ogna stasjon.

Nesgård blev også tatt og innredet til stasjonsbygning. Dessuten opførtes et pakke- og godshus, et pakhus med plattform, en lokomotivstall med smie og en vannstasjon, som fikk sin forsyning fra byens vannledning. På bryggen reistes en svingkran.

Om stasjonene på landsbygden stod det ikke noen strid å tale større om. Folk flest mente at deres beliggenhet i det hele var godt valgt. I februar 1876 skrives det fra Jæren til «Stavanger Amtstidende» at man må være jernbanefolkene taknemmelige for at de, uten å ense bygdepolitikkens skvalder, har valgt utelukkende med distriktenes tary for øie. Men det finnes jo enkelte hvis små interesser umulig kan tjenes uten ved opofrelse på det almenes bekostning, de føler sig forurettet og opløfter et ramaskrik over jernbaneingeniørenes skakkjørthet. Således har en del av Time herred mellom Bryne og Nærø følt sig skammelig forurettet ved å få så lang vei til stasjonen, og de har nu satt igang et bygdepolitisk-religiøst plebisitt og samlet en hel del underskrifter. De vil inngå med andragende om å få stasjonen på Hognestad istedetfor på Bryne. Men dog må enhver som er uhildet av bygdepolitikken erkjenne at Bryne er et av de få steder på Jæren som har en ubetinget fordring på en jernbanestasjon i høyere grad enn noet annet punkt på hele banelinjen. Det vilde derfor være mere enn uheldig om det ramaskrik som de nu har opløftet derborte i Time skulle dupere autoritetene i den grad at der skulle tas noet alvorlig skritt for en Hognestadstasjon». Autoritetene lot sig dog like lite nu som ellers dupere av ramaskrik. Stasjonen blev lagt på Bryne, med full rett.

Distriktsjefen hadde med tilslutning av konsulenten i januar 1876 foreslått følgende stasjoner og stoppesteder på landsbygden: Hinna, Engelsvold (Klepp), Bryne (Time), Nærø, Varhaug, Vigrestad og Ogna. Anleggsbestyrelsen fant at dette var en tetthet av stasjoner som vel kunde være ensklig, men den fant dog betenkneligheter ved den. Banen var jo bestemt til i fremtiden å danne et ledd av en jernbane mellom Østland og Vestland. Sett fra det standpunkt burde antallet av stasjoner og stoppesteder ikke



«Hurtigtog» fra Jærbanens første dager.

gjøres større enn høist nødvendig. Mellem Nærø og Ogna burde der i all fall ikke være mere enn ett stoppested. Den til jernbanen førende ferdsel på denne strekning vilde i alt vesentlig bli den samme enten det var ett eller to.

Distriktsjefens og konsulentens forslag vant dog frem. Ja, der blev et stoppested til, nemlig ved Lunde (Hoiland, Gandalen) hvor en vokterbolig tjente som ekspedisjonshus. Stoppesteder var også Varhaug og Vigrestad. Ved Hillevåg blev der holdeplass, «plattform med skråtak». Også ved Helvik var der holdeplass for enkelte tog. Her var der en vokterbolig. Ellers var der 4 vokterboliger til på den øde strekningen mellom Ogna og Egersund. Vannstasjoner var der som anført i Stavanger, Sandnes og Egersund. På Nærø og Ogna stasjoner var Kørlings-universalinjektor (strålepumpe).

Landstasjonsbygningene var alle av den s.k. Hvalstadtype.

Jærbanen åpnes.

Så led det mot slutten av anlegget. Den 19. november 1877 bestemte regjeringen at det skulde overdras toldkasserer J. B. KLINGENBERG, stadsingeniør i Trondhjem CARL DAHL og bestyrer av Akers mekaniske verksted SINDING å undersøke og besiktige arbeidene på jernbaneanlegget mellom Stavanger og Egersund samt avgj erklæring om hvorvidt arbeidenes tilstand i det hele var sådan at anlegget kunde åpnes for almindelig benyttelse. Sinding blev forhindret i å delta i denne besiktigelseskommisjon. I hans sted opnevntes ingeniør KONOW fra Bergen.

Man hadde håpet å få banen åpnet innen utgangen av 1877. Men da det led ut i september måtte man oppgi det håb, vesentlig på grunn av et ytterst uheldig, men ekte vestlandsvær. I Tengselven blev der stor flom som hindret arbeidet ved Launes, og det var egentlig det som det hele stod på. Åpningen måtte utsettes til over nyttår.

Men i slutten av januar 1878 kunde «Stavangeren» fortelle at

*«Jærbanken skal åpnes
27. februar og Jærbuen synger:*

Tenk jernbanen skal åpnes nu,
hurra!

Da blir her glede — å huttetu,
hurra!

Den syv og tyvende februari
så blir våre aktier snart al pari.

I vogn vi gynger
snart fremad og synger,
hurra!

Å du, for morro her nu skal bli,
hurra!

Nu går jeg til byen med kjerringa mi,
hurra!

Vi kjøper oss kaffe og stas og limer,
og så er vi hjemme pa to, tre timer.

Det går med fart, du!
det blir så rart, du!
hurra!

Kjærra mi selger jeg nu så men,
hurra!

Vil nogen gi mig en aktie for den?
hurra!

Å, nå skal jeg skyte dig gamle slorva
som sjanglet og dro til byen med torva,
din klokke er slagen
på åpningsdagen,
hurra!

Det blir så rart når vi slipper å gå,
hurra!

bak kjerra og blakka og tampe på,
hurra!

Nu havrepundet og smørret ogosten
skal komme til Sandnes så kvikt som posten,
da prisen vil stige
og vi bliver rige,
hurra!

Nu går jeg til myren, om torven jeg ser,
hurra!

Den er ferdig og skal blott til stasjonen ner,
hurra!

Men — jeg skjøt jo merra og bytte bort kjerra,
å hjelpe mig! det er for langt å bæra.

Her hjelper ei ba'en,
og aktien tok f . . .
uff ja!

Dog «pytt» som Peder til kongen sa,
hurra!

Ti sidespor vil vi snart alle ha,
hurra!

Så kan vi til våre stuedøre
og like i myren med torvdyngen kjøre,
da skal det sig lage,
men tid kan det tage, —
akk ja!

Imidlertid istemmer vi med fryd,
hurra!

for Jæderbanens ender mot nord og syd,
hurra!

La fjernereboende lenge nok knurre,
og skumleres klager i ørene skurre,
det gjør oss ei noget,
nu går vi med toget,
hurra!»

Og almen hurrastemning var det også den 27. februar 1878. Rund og strående, heter det, gikk solen op over Stavanger og Jæren. Den hadde også god grunn til å være strående den dag. Ti nu skulde altså Jærbanken åpnes. Utpå dagen hyllet dog solen sig, gammel jærsk sedvane tro, i skyenes slør. Der kom også enkelte regnbygger. Det skadet dog ikke. Noet vestanvær gjorde bare høitidsdagen mere stilfull. Forresten har en gammel Jærbu fortalt mig at han ikke kan erindre annet enn at den dag var det lutter solskin. Han tør dog ikke banne på det, sier han.

Lutter solskin var det dog dagen til ende i alle hjerter og i alle sind. Det strålte ikke minst i pressen. Den hilste dagen med høistemte ord. «Stavangeren» har det sikre håp at lokomotivet vil sette fart i Jærbuen, hvorved der vil bevirkes en mere levende vekselvirkning mellem by- og landbefolkingen til fremme av saueavl, husflit og tre- og havedyrkning. Det foretagende som nu er tilendebragt er løfterikt. Ti forutsetningen for banen har alltid vært dens fortsettelse til øst mot hovedstaden. Men «det er langt frem, så kjerringa hu så sig tilbake». Bladet er redd for at det kan bli en stansning på dette område når man ser hen til den siste tids jernbaneraseri og hvordan det har tårt på statens midler — bedrøvelig ihukommelse av den meget omstridte Vossebane!

Dette siste var lite pent sagt på en høitidsdag som denne. Da var kollegan «Bergens Tidende» mere elevert. Ti den skrev dagen før, at det nu ikke bare var Stavanger og Jæren som hadde grunn til å glede sig, men hele landet og særlig nabobyene. Den tid var nu forbi da man i transsynt egoisme hyldet den falske statsøkonomiske setning at den ene bys opkomst bare kan skje på bekostning av den annens velvære. Nu tror ethvert fornuftig menneske derimot at almenvelstanden nettop betinges av at ingen by eller landsdel seiles akterut i den almindelige konkurranse. Derfor bør morgendagen også være en festdag for Bergen. Flaggene bør vaie fra strand som havn, fra private som offentlige bygninger. La Bergen imorgen bli festkledt, heter det til slutt.

Og flaggene i by og bygd fra Stavanger til Egersund foldet sig friskt ut fra hver en stang på åpningsdagen. Et lite skår i gleden var det jo at H. M. Kongen ikke kunde komme. Men han hadde botet på det ved å sende sin høitbetrodde mann, statsråd m. m. VOGT som sin stedfortreder. Og til åpningsdag hadde han valgt Hans kongelige høihet prins Oskars fødselsdag.

Klokken syv om morgenen lyder der kraftige trommehvirvler fra Torvet i Stavanger by. Borgerkorpset stiller sig i karé på Ladegårdsvien til den med flagg og grønt smykke jernbanestasjon. Kjappe kommandoord lyder, og det blinker i stadhauptmannens dragne sverd og i borgernes gamle dundrebesser hver gang der presangteres gevær for en eller annen av de høie herrer som går forbi til stasjonen i full galla. Ti det var jo ennu i gode, gamle dager, da statsråd og amtmann og byfogd o. a. slike embedsmenn bar uniform og

kårde til glede for sig og sine. Og når de høie herrer trer inn på plattformen går der bølger av loyale bukninger over den skare av gode og glade borgere som med ordfører og en syv mann hoi festkomité i spissen er innbudt til å være med åpningstoget. Lykenskninger utveksles, munter tale summer, og kl. 8 er alle mann på plass i de små, men koselige kupéer, som prises i høie toner. Det er sågar sørget for opvarmning. Ved hjelp av fotskamler fylt med varmt vann. I all fall i «salongvognen» hvor statsråden med drabanter har tatt plass, og i de kupéer hvor autoriteter ellers sitter. Så fryse på føttene skal de høiere vedkommende ikke — så lenge vannet i skamlene er varmt.

Så glider da det festlige tog høitidelig nedover Jærens vidder. Her er også alle stasjoner vakkert smykket med grønt og flagg. Og fullt av folk er møtt frem. Gjestene stiger av ved hver stasjon. De finner dem å være «pene og lune» etter at de først har måttet høre på en mera eller mindre lang tale av de forskjellige ordførere. Disse har vel hverken blomster eller blomstrende talemåter å strø på hr. statsrådens vei. De tør bare forsikre at banen vil bli en løftestang for utviklingen på denne kant av landet og for utnyttelsen av de hjelpekilder som ligger mera eller mindre skjult i naturens skjøt. På alle taler svarer statsråden kort og verdig. Så tas ordførerne med på toget. På Nærbo henvender bygdens prest sig til statsråden og ber ham om å legge regjeringen på sind at jernbanen ikke ødelegger søndagsfreden.

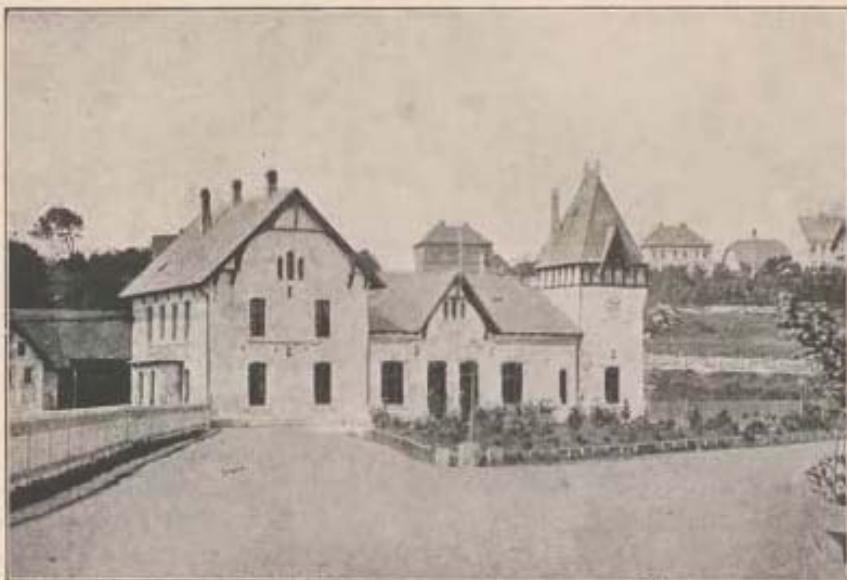
Så glider toget så saktelig inn på Egersund stasjon presis kl. tolv hilset av byens sangforening med:

«Dei vil alltid klag og kyta
at me ganga so seint og så smått,
men eg tenkjer dei tarv ikkje syta,
me skal koma, um ikkje så brått.»

Også her er plattformen full av gode og glade borgere. De skjonne eger-sundienserinner er rikt representert — i folkemengden bak innhegningen.

Straks efter ankomsten bestiger kongens stedfortreder den røde tribune og forteller at han er forvissset om at H. M. Kongen i denne stund tenker på Jæren, både by og bygd, med vanlig velvilje og interesse. Efter å ha fremhevet banens betydning bringer han en takk til alle dem som har virket for å få den istand. Så erklærer han Jærbanen åpnet for almindelig trafikk. Lenge leve kongen og fedrelandet! Mens hurrapene stiger mot sky farer en elektrisk gnist langs linjen til Stavanger. Og straks går den Bergenske brigades musikkorps med fedrelandsk musikk gjennem gatene. I Egersund går stadsmusikantene i spissen for gjestene til «hotel Jæderen», hvor «en splendid frokost» er anrettet i et smakfullt dekorert lokale.»

Der spises godt og der drikkes godt og der tales mera eller mindre godt. For konge, arveprins, regjering, Egersund ladested, storting, Jærbane og



Stavanger stasjonsbygning ved åpningen.

dem som først fattet tanken til den, for jernbanedirektør og trafikkdirektør, fedreland, broderfolk og Stavanger. Stavanger ordfører, kjøpmann C. B. SVENDSEN, takker for den festlige mottagelse. Det gis øieblikk i det menneskelige liv som for den enkelte og det hele har en større betydning enn sedvanlig og som derfor også preges fastere i erindringen. Han tror at åpningen av den første jernvei på Vestlandet er en av de begivenheter som man på grunn av dens store betydning ikke skal ha så lett for å glemme. Han vil ønske at de forhåbnninger som Egersund med rette har knyttet til Jærbanen fullt ut må oppfylles, så byens allerede nu store fabrikkdrift må få en hittil ukjent utvikling. En skål for Egersunds fremtid! Hipp! hipp! hipp!

Til slutt utbringer lensmannen en skål for Jærens opkomst og ønsker Jærbuen velkommen til Egersund med sine produkter.

Da man er ferdig med frokosten og kaffen og kyrrasåen, må man med sigaren i munn skynde sig til stasjonen. Toget skal gå presis kl. 2. Spissene i Egersund følger med til Stavanger. Men sagnet vil vite at de glade egersundiensiske borgere gikk uten spissene til fortsatt fest, og gleden stod høit til langt på natt under hotell Jæderens lave taker. Egersund var ikke tørrlagt den gang.

Og Asbjørn Kloster satt ikke på sin stol utenfor Stavanger jernbanestasjon da gjestene derfra drog til sparekassens store sal, hvor borde stod dekket til stor festmiddag. Omkring dem lyste det også snart av hvite stive

skjortebryst og hvite slips innimellem uniformer og ordensstjerners glans. Hvorvidt noen av Stavangers skjønne smykket festen med sitt nærvær, ja derom tier dagens krønike. Men det er vel all grunn til å tro at man i Stavanger i den tid satte kvinnen likeså høit som man gjorde i Oslo ved Hovedbanens åpningsfest. Stavanger sparekasses store sal har galleri.

Byfogd CHRISTENSEN var den første av de mange talere. Han beklaget dypt at H. M. Kongen ikke kunde være tilstede ved denne for Norge så betydningsfulle begivenhet. Men han hadde vist oss den ære å sende det høi-aktede medlem av sitt råd, hr. statsråd Vogt. Taleren vilde minne om at det norske folk alltid hadde vært sine konger trofast hengivne. Han næret det håb at det monarkiske prinsipp var så festet i nordmannens sind at han vilde bli Bernadottene tro til enden.

Ordføreren utbragte Jærbanens skål. Han vilde særlig minne om dens opdragende evne absolutt uttrykt i den lerdom at tid er penger. Viseordføreren talte for stortingen og festkomiteens formann for regjeringen. Man måtte være overbevist om at, selv om ikke alltid midlene vat de rette eller resultatene de ønskeligste, så kunde der ikke være tvil om at fedrelandskjærigheten alltid hadde vært beveggrunnen til dens handlinger. Statsråden uttalte sin erkjentlighet for enhver velvillig dom om regjeringen.

Så tømtes skåler for banedirektør og trafikkdirektør og besiktigelses-kommisjon. For denne siste takket ingenør KONOW. Han var fra Bergen, tok sin nystemte sitar i hende, og i høi poetisk flukt drog han med jernbanen fra Egersund til hovedstaden, derfra til Nidaros, så nedover til Sogn, og derfra over de høie fjeller til Gulbrandsdalen. Først når landet var omspent med jernbånd vilde kong Haralds store kongstanke gå i opfyllelse. Under stormende bifallsrop satte den teknisk-lyriske bergenser sig ned.

Lodsoldermann NATVIG talte for de fremmede gjester. Han kunde dessverre ikke huske hvem de alle var eller hvad de hette. Men byen hadde som sådanne den glede å se banens ingenører, anleggsbestyrelsen, representanter for Egersunds og Jærens kommuner samt to byråsjefer og en kongelig fullmekting fra Kristiania. Han uttalte bl. a. at Norges sønner ikke mere bør sitte med hendene i skjøtet og tenke på ingenting.

Medlem av anleggsbestyrelsen professor GULDBERG takket på gjestenes vegne for den gjestfrihet som Stavanger alltid hadde vært kjent for. I aften da banen var ferdig stod den på sitt høieste (Nei! nei!) Jo, ti det har vist sig at gjestfriheten alltid står i omvendt forhold til jernbanens trafikk. Og han håbet at trafikken på Jærbanen vilde bli så stor at den antok en for gjestfriheten foruroligende karakter.

Også ordføreren i Egersund vilde takke for skålen for gjestene med en skål for Stavanger by, den by som talte likeså mange kommerslester som de to kongeriker Belgien og Portugal tilsammen.

Av de andre taler kan merkes en av jernbanedirektøren først for damene, og så for ingeniørene. Hvorfor han fant grunn til å stille dem sammen sa han ikke noet om. De hadde ikke hatt det letteste arbeide, d. v. s. ingeniørene. Ti det er alltid så at gjør de sitt arbeide godt er det ikke sikkert at de får takk for det, men gjør de det dårlig får de sikkert karakteren «slett». Skål for Lorange og hans svende!

Prosten SINDING hadde ofte vært opmerksom på den flit og orden som hersket blandt arbeidsstokken på banen. En skål for Jærbanens arbeidere!

Statsråden takket for maten, som sikkert var god og rikelig. Middagen var visst i alle henseender av klasse 1 med stjerne i en by med langt flere kommerselester enn mange av Europas kongeriker. Men dagens kronike-skriver synes å ha glemt spisesedlen. De har vel svevet for høit i skyene den dag til å ha hatt sans for den slags jordbundne ting. Men vi har enkelte ganske gode holdepunkter for en rekonstruksjon av den. Ved den store regattaen i Stavanger august 1868 blev der holdt en festmiddag, hvor man begynte med buljong med kjøtboller og posteier, så kom oksebryst og tunge med russiske erter, dernæst skinke med surkål, på den fulgte ekte skildpadde, gás og and med agurksalat samt hønsepai med grønne erter. Så melonner. Slutt med første akt. Så på'n igjen! Avkokt laks, fiskepay fylt med hummer og ål i karry. Plumpudding med rødvinssaus sluttet annen akt. Tredje begynte, det var kyllinger med sukkerter og stikkelsbær, lammestek med blomkål og dyrefilé med brunede poteter, og så gäsestek med surkål. Med vanilleis og mareneskake, kransekake, wienerkake, frukt og konfekter sluttet det så endelig. Hvad det drikkendes vedrører savnes oppgave. Men at det stod i forhold til det etendes tør en sikkert gå ut fra.

Nu, så mangfoldig var kanskje ikke spisesedlen ved Jærbanens åpningsfest i Stavanger. Sannsynligere er vel at den var som ved den middag Stavanger gav for prins Oskar i 1872 på hans reise til Haugesund for å avsløre Haraldsstøtten. Den er god nok den også.

Hummer i mayonaise.	Sherry og portvin.
Skildpaddesuppe.	Ispunsj.
Laks med kapersaus.	Champagne.
Skinke, hamburgerbryst med erter.	Chambertin.
Oksefilé med trøfler.	Chateaux Margaux.
Strassburgergåseleverpostei.	Sherry og portvin.
Kyllingstek med agurksalat.	Champagne.
Asparges.	Schloss Johannisberger.
Kompot.	Paxaret.
Is.	Sherry, portvin og champagne.
Frukt, kake, konfekter.	Do. Do.

Samstundes med festen i sparekassens store sal holdtes der også gode middager i håndverkerforeningen og den tekniske forening.

Og så var der et borgerball som kroniken betegner som så høist vellykket at den fant å burde yde ballkomiteen de hjerteligste lykønskninger i sakens anledning. Men så var det også en fin ballkomité. Den hadde en Morgenstierne i spissen og en Morgenstierne i enden. Hin amtmann, denne leitnant.

Dagen etter holdtes der fester for arbeiderne, en i Stavanger for dem fra den nordre del av linjen og en i Egersund for dem fra den søre. Det var belivede fester. En arbeider skriver i «Stavangeren» at aldri har gamle Jadarn fått så mange hurraer som den dag.

Dagen derpå.

Festen var slutt. Det var en gjild fest. Lukserøs kalles den av statsrevisjonen som er litt gretten i anledningen. Ti der var forbrukt 18 kasser sigarer. Dagen derpå kom. Og den kan jo stundom føre hvad ikke nettop hyggelig er med sig. Det fikk også sjefen for Jærbanens anlegg sanne. På to måter — en saklig alvorlig og en tragikomisk.

I.

La oss begynne med det tragikomiske.

I Stavanger var der blitt ekspropriert et hus som stod over tunnelen fra stasjonen til bryggen. Man fikk ikke bruk for det. Det gjalt så å få solgt det igjen. Jernbanen forlangte 28 000 kroner. Omrent det samme som den hadde betalt for det. Men det var ingen som vilde gi så meget. En vakker dag fikk den husmegler som hadde det på hånd et bud på 24 000 kroner. Kjøperen ville dog ha avgjørelse straks, på stedet. Distriktsjefen konfererte med konsulenten og andre kyndige menn. De var alle enige om at et så godt tilbud måtte man ikke la gå fra sig. Det ville i tilfelle aldri komme igjen. Distriktsjefen avsluttet så kjøpekontrakt, telegraferte straks herom til jernbanedirektøren, skrev dessuten og sendte ham kjøpekontrakten. I telegramm var meddelte så den høie direktør, at hvis salget var sluttet uten fornødnt forbehold av bestyrelsens approbasjon kunde det passere, hvis approbasjon var forbeholdt forkastedes handelen. Kontrakten var altså bekreftet av høiere vedkommende. Saken skulde forsåvidt være klar. Megleren var berettiget til sitt honorar, som han satte til 120 kroner. Var han kommet med sin regning straks var den naturligvis blitt betalt, og den hadde vært ute av verden. Men megleren sente ikke regningen før langt senere. Og i mellemtiden var der kommet en slede i veien, en som just ikke var videre fin.

I jernbanedirektørens telegram skinnet det tydelig igjennem at han var meget missfornøiet i sakens anledning. Han syntes vel at distriktsjefen hadde optrådt for selvrådig. Det gjalt å finne noet å bryne næsa hans med. Og

man fant det snart. Da kontrakten kom til anleggsbestyrelsen var denne lur nok til bestemt å kreve en forandring i den m. h. t. betalingsvilkårene som de godt skjønte kjøperen ikke vilde gå med på. Og da det også slog til som beregnet, erklærte bestyrelsen at handelen måtte anses for å være gått overstyr.

Noen måneder etter innsendte Lorange, som nu var blitt driftsbestyrer ved den åpnede Jærbane, meglerns regning til jernbanedirektøren. Denne svarte at den ikke kunde betales.

Så gikk tiden. Megleren lot kravet hvile en stund. Anlegget avsluttedes. Personalet reiste. Kassen var tom. Da derfor megleren senere henvendte sig til driftsbestyreren, måtte denne si at han ikke hadde noet å betale med. Da han imidlertid på grunn av kontrakten og jernbanedirektørens telegram selvfolgelig ikke var i tvil om at meglerns krav på honorar var berettiget tilbød han å utlegge beløpet for å få en ende på saken. Megleren nedsatte da honoraret til det halve, 60 kroner. En selvfolge var det også at driftsbestyreren lot sig beløpet refundere så snart det kom penger i kassen. Men det vilde jernbanedirektøren ikke godkjenne. Hr. Lorange skulde vær så god betale de 60 kronene tilbake. Dette vilde Lorange naturligvis ikke. Hr. direktøren sendte da en inkassator på ham. Men inkassatoren blev vist vinterveien. Da besluttet anleggsbestyrelsen å la retten ta sig av den gjenstri-dige driftsbestyrer. Ikke bare for å få de 60 kronene tilbake, men 30 til for noet annet.

Av økonomiske grunner hadde anlegget ikke bygget noen brønn ved Varhaug. Men da banen ble åpnet for drift bodde der ved stasjonen eller stoppestedet her en stasjonsekspeditør og to skinnegangsfomenn med familie. De klaged naturligvis straks over at det ikke var noet vann å få. Eks-peditøren tilbød sig å grave en brønn for 20 kroner. Det gikk driftsbestyreren med på. Brønnen ble gravet. Men den måtte gjøres meget dypere enn tenkt, kostet ekspeditøren i det hele 50 kroner. Dem bad han om å få godtgjort. Driftsbestyreren svarte at han kunde bare betale de omkontraherte 20 kroner. Resten fikk han be jernbanedirektøren om. De penger som var bevilget til banens anlegg var opbrukt. Enhver regning måtte derfor forelegges de høye herrer i hovedstaden, og betaling måtte fås derfra. Regning blev også innsendt. Men jernbanedirektøren nektet å honorere den. Han savnet adgang til å godkjenne nye krav på jernbanen, sa han. Men så fikk driftsbestyreren noen penger til restarbeider ved anlegget. Han benyttet da anledningen til av dem å betale stasjonsekspeditøren de hadde utgifter ved brønnbygningen. Og at han det gjorde taler til ære for ham, det er sikert nok.

Skjønt jernbanedirektøren ikke kunde nekte for at utgiftene til brønnen var nødvendige, krevde han endda at driftsbestyreren skulde tilbakebetale de 30 kronene som han hadde gitt utover de omkontraherte 20. Det kravet

sa også selvfolgelig driftsbestyreren bent ut nei til. Han vilde ha retslig avgjørelse. Han trodde nemlig på rettens og rettferdighetens seir her i landet.

I februar 1881 kom saken «jernbanebestyrelsen mot driftsbestyrer Lorange» fore ved Stavanger byting. Han blev her saksøkt for både de 60 kroner til meglervitaret og de 30 kroner som han hadde betalt for meget for brønnen på Varhaug. Anleggsbestyrelsen fremholdt ved sin sakfører at hr. Lorange ikke hadde hatt noen bemyndigelse til på egen hånd å avslutte noe hussalg. Følgelig heller ikke til å betale megleren noe honorar, da handelen var gått overstyr. Både hvad dette og hvad brønnen på Varhaug vedrørte hadde hr. Lorange brukta anleggets midler på en ulovlig måte.

Hr. Lorange på sin side hevdet at han hadde fått approbasjon på hus-salget. Det var ikke hans skyld at handelen allikevel gikk overstyr. Han hadde i alle deler handlet rett. Og det hadde vist sig at han hadde handlet i jern-banens interesse. Mens han med meglernes hjelp kunde ha fått solgt huset for 24 000 kroner, hadde anlegget siden bare fått 16 000 kroner for det. Hadde jernbanebestyrelsen ikke forpurret hans salg ville den ha tjent 8000 kroner, og bare renten av dette beløp var mere enn nok til å dekke vitaret til megleren. Han syntes jo det var nokså underlig å ville laste ham for at han, som en statens funksjonær, hadde søkt å skaffe jernbanen en god inntekt. Men ikke bare det! han skulde også straffes på pungen for det. Hvad brønnen på Varhaug ved-rørte hadde ekspeditøren måttet utføre meget mere enn kontrakten med ham fastsatte, og dette merarbeide hadde han ubetinget krav på å få godt gjort.

Underretten i Stavanger gav jernbanestyrelsen medhold i ett og alt. Inn-stevnte hadde overtrådt de administrative regler. Riktig nok hadde brønnen ved Varhaug gitt jernbanen en verdikning som etter almindelig administrativ maksime burde godt gjøres, men avgjørelsen av det spørsmål måtte være hr. Lorange uvedkommende(!) Han måtte ha en på snuten. Sådan selv-stendig optreden av en funksjonær burde ikke tåles. Selv om det måtte inn-rømmes at han hadde otrådt på en måte som ubetinget var i jernbanens interesse. Han måtte forpliktes til å tilbakebetale det beløp som han etter en foretatt uberettiget utbetaling hadde søkt å holde sig skadeslös for av jern-banens midler. Forresten var det all grunn til å opheve sakens omkostninger. Det skulde bare manglet at Lorange også hadde måttet betale dem. Ti kjentes for rett: driftsbestyrer Johan Lorange skulde til jernbanebestyrelsen be-tale $60 + 30 = 90$ kroner.

Saken gikk til stiftsoverretten i Kristiansand. Lorange hadde appellert til den. Han trodde vel at man hos den skulde finne i all fall litt sunn fornuft. Han tok feil. Underrettens dom blev stadfestet.

Driftsbestyrer Lorange måtte altså som domt man ut med de 90 kronene. Han kunde dog gå fra saken med løftet hode og på en ærefull måte. Men der han så gikk mintes han vel de kjente ordene fra Per Gynt:

«Se det fikk fanden fordi han var dum
og ikke beregnet sitt publikum.»

Jeg har ikke kunnet finne nogen oplysning om hvad det har kostet jernbanen å få de stakkars 90 kronene fra Lorange. Jeg antar at det honorar som dens sakfører tok i sakens anledning langt oversteg det beløp.

II.

Og så tilslutt det alvorlig saklige efterspillet!

Jærbanen var beregnet å koste 4 400 000 kroner. Men alt i 1876 måtte anleggsbestyrelsen avgå det mindre glade budskap at der vilde bli en merutgift av 480 000 kroner, som vesentlig falt på grunnavstælser og planeringsarbeider. De strakk dog ikke til. Jærbanen kom i det hele til å koste 5 170 000 kroner. Det blev en overskridelse av 770 000 kroner eller omtr. 17½ %. Den fordelte sig således: gjerder 17 %, grunnavstælser 23 %, planeringsarbeider 57 % og veiomlegninger og veioverganger 97 %.

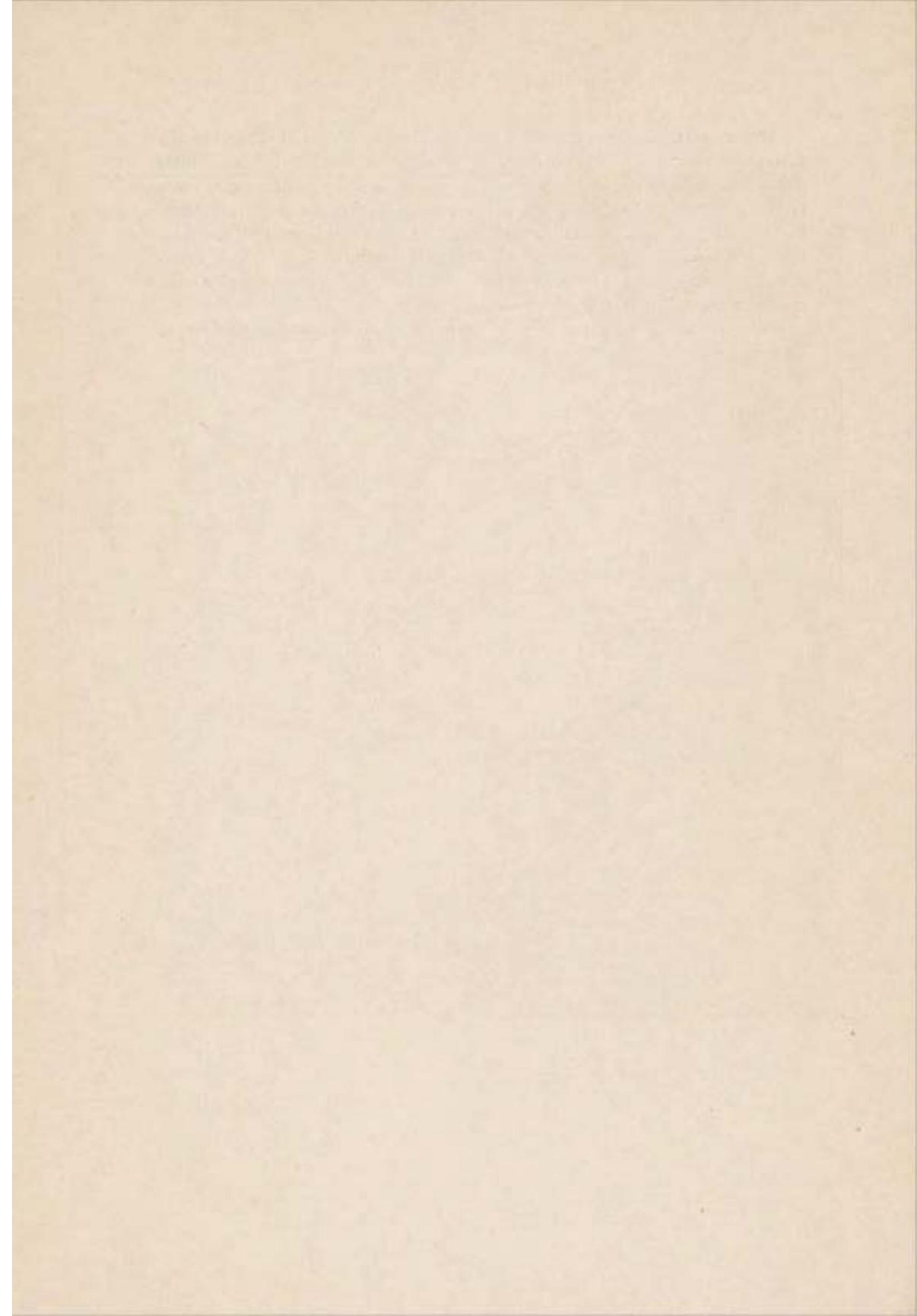
Om dette sier stortingets jernbanekomite i 1878: «De stedfundne overskridelser forklares å hitrøre fra øket arbeide med:

1. Fundamentering for tunnelen mellom Kannik og sjøen i Stavanger.
2. Fundamentering for stasjonens hovedbygning sammesteds.
3. Fylling og etterarbeide på myren ved Skjeveland, Øksnevad, Seiland og Håland, hvortil er medgått 2338 kubikkfavner mere fyll enn anslått.
4. Tunnelen ved Lille Sirevåg som på grunn av «slettet fjell» på et langt stykke måtte forandres til åpen skjæring.
5. Efterarbeider på kaien i Sandnes på grunn av synkninger.
6. Gjerder som på grunn av det eiendommelige kreaturhold har måttet gjøres tettere enn sedvanlig.
7. Anbringelse av et større brospenn enn tidligere forutsatt i Launesundet.
8. Til grunnavstælser er der medgått mere enn beregnet.

Den under 7 anførte omstendighet kan dog ikke regnes som grunn til overskridelser, da der til broer og viadukter er medgått betydelig mindre enn overslagssummen. Da derhos også anskaffelsen av lokomotiver og vogner såvelsom overbygningen med skinner, sviller etc. og endelig telegrafanleggene har krevet ikke ubetydelig mindre enn hvad dertil beregnedes, blir merutgiften på de andre kontoer temmelig betydelig og større enn at den tilfredsstillende kan forklares vesentlig av de påberopte fundamenterings- og fyllingsarbeider. Imidlertid vil komiteen innstille på bifall av den forlangte bevilgning som nu ikke skjønnes å kunne unngås.»

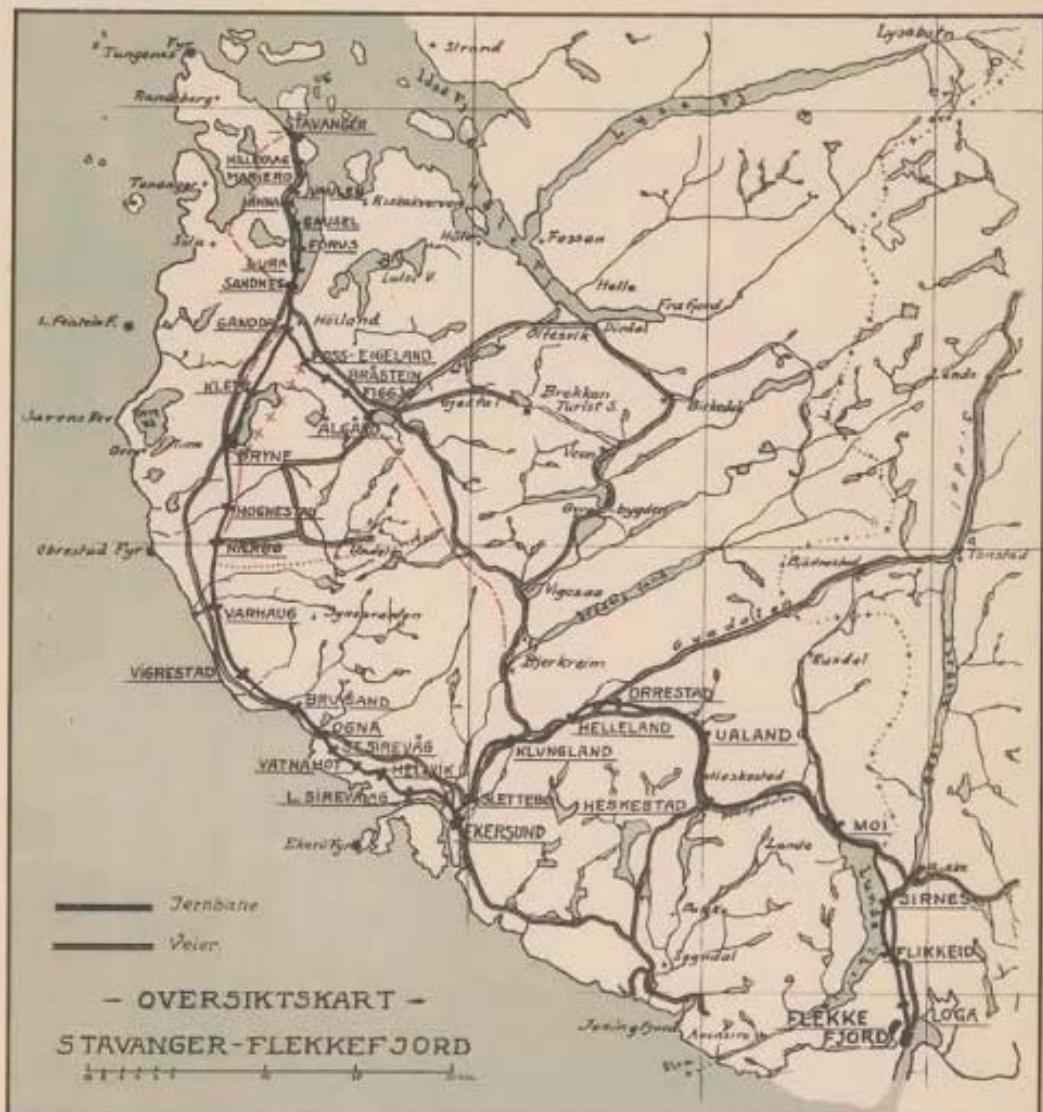
Det siste hadde den velvise komité unektelig rett i. Men hvorvidt den hadde rett i her særlig å gi ondt fra sig tør være tvilsomt. Selv «Dagbladet» som i den tid nyttet enhver anledning til å komme jernbaneanleggenes styre tillivs, finner i mars 1878 å burde gjøre spesielt opmerksom på at «overskridelsen ved Jærbanens anlegg ikke på langt nær har nådd den progress som hvert års anleggsbudgett efter en hittil uopklart naturlov regelmessig synes å skulle berette om fra våre andre i de dyreste tider kalkulerete og under nedadgående priser fullførte jernbaneanlegg».

Også fra sitt virke som anleggsoveringenør kunde Lorange gå høireist og med ære.

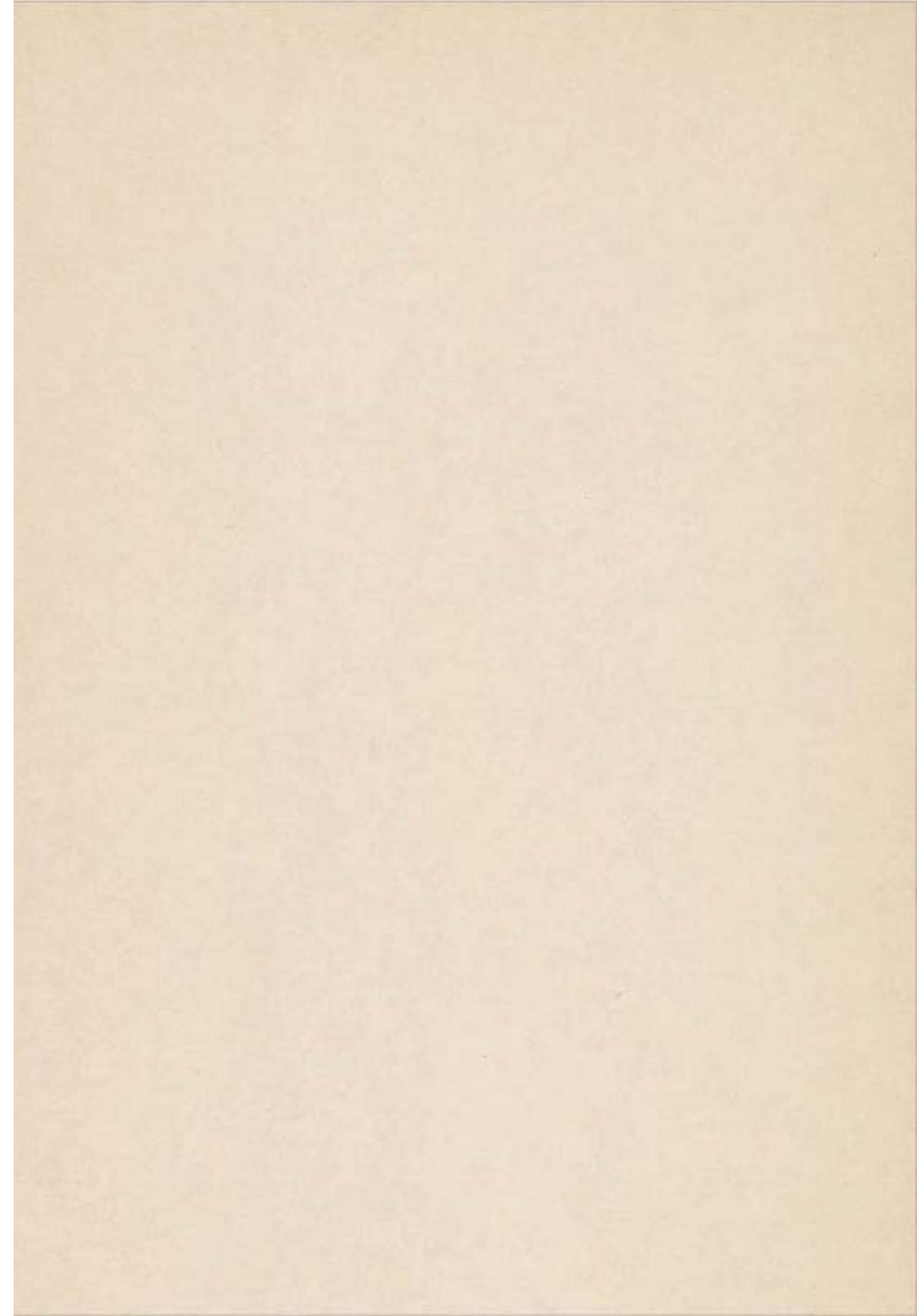


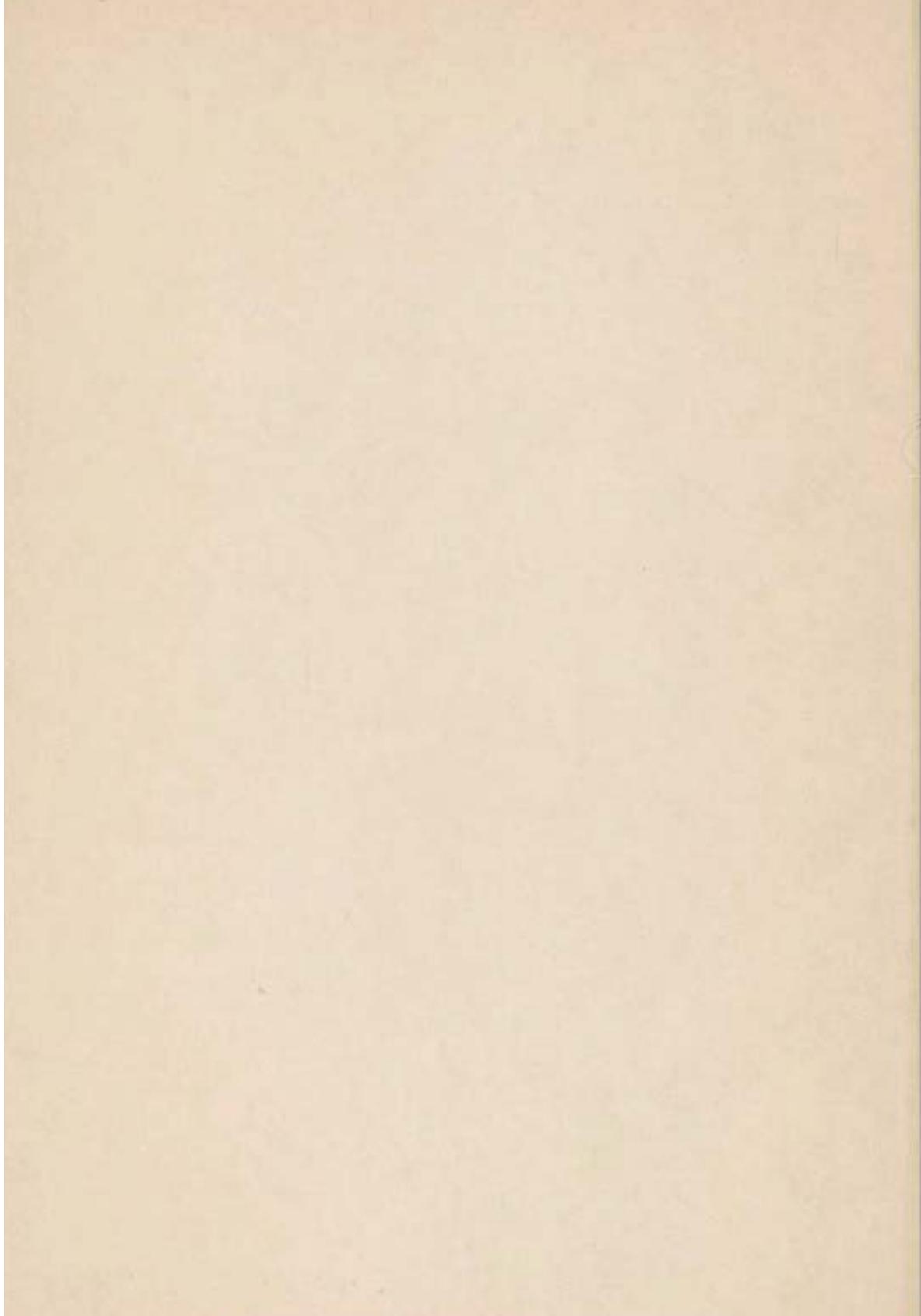
FOGDI HANSENS LINJE

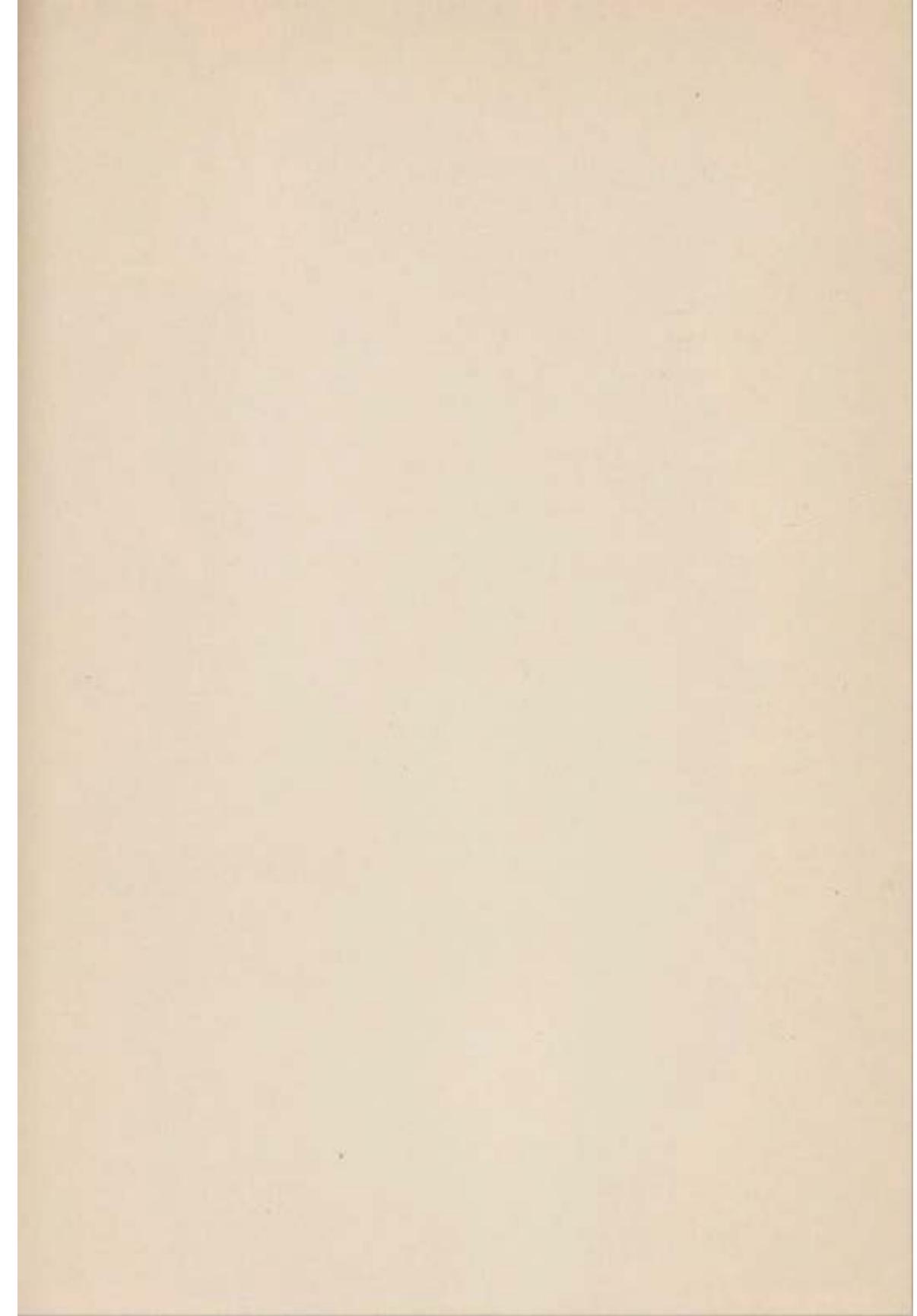
++ + + + + + + AV PRIVATMENN FORESLÅtte LINJER.











PAA VORT FORLAG UTKOMMER

STAVANGER SJØFARTS HISTORIE

15 hefter à kr. 2.00

1ste hefte utkommet