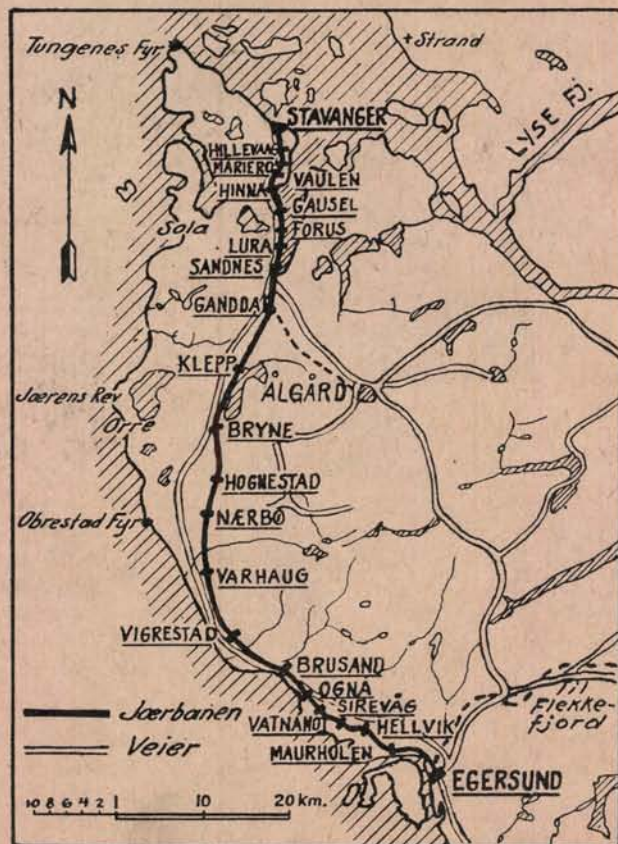




JUST BROCH:

JÆR BANEN

I DRIFT GJENNEM FEMTI ÅR

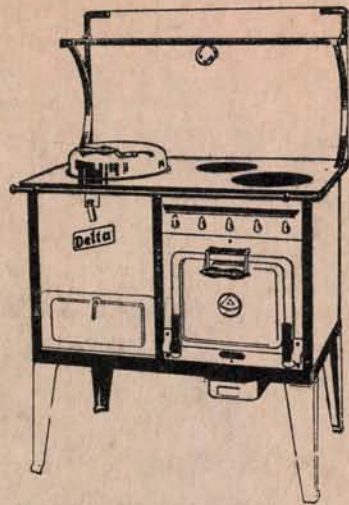


NSB
Dokumentasjonstjenesten
N - 0048 OSLO

Delta

magasinkomfyren med den
patenterte dampkondensator

TYPE M III
Pris fra kr. 370.-



Dampkondensator som fjerner gene-
rende damp fra stekeovnen

2 høiwatts kokeplater fra
600 til 1800 watt

Hurtigste stekeovnsopvarmning

Varmeskap

Ekstra godt isolert magasin

Emaljert rundt stekeovns-
åpningen

Delta
komfyren for
norske hjem

Delta elektriske komfyre med og uten magasin. Bordkomfyre, ovner,
varmvannsbeholdere, badebeholdere og strykejern.

FABRIKANT: A/S NATIONAL INDUSTRI

M III



Forfatteren
distriktchef *Just Broch*
født 1854.

JÆRBANEN I DRIFT GJENNEM FEMTI ÅR

Av fhv. distriktchef *Just Broch*.

Styre og stell.

Efter noget over tre års godt og flittig anleggsarbeide blev *Jærbanen* åpnet for almen trafikk den 28. februar 1878. Som toppfigurer for driftsledelsen blev der opstillet en trehødet direksjon. Den øverste toppfiguren var amtmannen i Stavanger amt. Som driftsbestyrer blev ansatt han som hadde vært leder av anlegget, ingeniør *Johan David Lorange*.

Direksjonen blev stående til 1ste april 1883. Da økedes toppfigurenes tall til seks, hvorav to stortingsvalgt. De blev opstillet i hovedstaden. Det var den nyskapede styrelsen for Norges Statsbaner.

Det synes som driftsbestyreren har hilst dette med en viss glede. Det var vel fordi at det forlød at en hel del av de arbeider som før var blitt gjort ved hver enkelt bane nu skulde gjøres ved centralstyrelsen. Det skulde bety en forenkling.

Driftsbestyreren er nok blitt litt skuffet. Han forteller at så lenge banen hadde sin egen direksjon måtte han fabrikere fire sjematiske oppgaver. Ti år efter var det femten. I alle banens journaler fra 1893 til 1905 står på registret anført under «S»: «Styrelsens brev ikke registrert på grunn av sin tallrikhet.»

I januar 1892 skriver driftsbestyreren til trafikkdirektøren i styrelsen: «Kjære herr direktør. Var det ikke mulig at vi som sitter ute i distriktene og har nok å tas med, såvidt mulig kunde bli spart for statistiske spørsmål formentlig fremsatt av unge fremadstreben-

de menn. Nylig fikk vi et opus med skjemaer til utfylling omhandlende alle mulige og umulige ting vedrørende stasjoner, det er så innviklet at skal det omhyggelig besvares vil det kreve et halvt års arbeide for en dyktig mann, og enda kan det hende at de mange innviklede spørsmål vil få en forklaring som ikke er riktig og som derfor vil kreve megen korrespondanse for å kunne besvares.»

Styrelsen er jo nu borte. Istedet har vi Hovedstyret. Også ved dets kontorer finnes der forhåpentlig mange unge fremadstreben- de menn.

Et par dager efter at banen var blitt åpnet for trafikk skrev en jærbu i en av Stavangeravisene: «Nu har vi da den omtalte jernbane. Nå kommer toget brakende, prustende, støende innenfra for å nå Jærens ende. Det er noget majestetisk ved et jernbanetog som iler gjennom en storartet natur.»

Og ikke en sjel på de kanter lot til å være i tvil om at disse «majestetiske» togene ikke bare vilde være til velsignelse og gagn for både det materielle og åndelige liv på Jæren, men at de også rent forretningsmessig vilde lønne sig godt.

De pengene som kommuner og private hadde lagt ned i banen var vel nærmest gitt som patriotiske bidrag til fremme av en stor og god sak. Men bakom demret der nok et søtt håp om utbytte i en fremtid som ikke var så svært langt borte. At dette bare skulde bli en vakker drøm ante visst ingen. Hvor godt det enn gikk med



Driftsbestyrer Johan David Lorange.

banen, noget utbytte for de kommunale og private aksjeeiere var det aldri tale om.

Til å begynne med tegnet alt bra. Ikke tale om det første ordinære tog som gikk fra Stavanger. Det førte med sig syv pesonvogner, som på det nærmeste var fullastet. Størstedelen var lystreisende, heter det i stavangeravisene. Det var folk som hadde villet se på Jæren og tilfredsstille sin nysgjerrighet etter å få kjøre med jernbane. Man mente nok at trafikken vilde avta når man hadde fått gjort disse nysgjerrighetsreisene og jernbanene var blitt en daglig vane.

Og avisene fikk rett, om de enn efter to måneders drift kunde skrive at trafikken ved jernbanen ennu var livlig. En søndag var tilstrømmingen av lystreisende så stor at der ikke fantes personvogner til å opta dem alle. Fire kuvogner måtte fullastes tildels med annen klasses passasjerer.

Det å kjøre ikke bare fe, men også folk i kuvogner skulde bli noget ikke ualmindelig på Jærbanen.

Lystreisende blev det snart smått med. I begynnelsen av 1880-årene blev tidene ytterst dårlige. Som en stormflod brøt de inn over Stavanger. Med persontrafikken gikk det i lang tid akterover. Der gikk hele ti år med for å nå op igjen på den høiden som den hadde stått på i de første glade jærbanedagene.

En trøst var det jo at godstrafikken gav bedre resultater. Vel var hele godsmengden som årlig transporteret i banens første tid ikke større enn at den godt kunde rummes i buken på en av de store oceandampere. Men den blev dog større enn ventet. Beregnet var den til 198 000 tonnkilometer. Den blev 211 000. Det at den var i stigning i de første åttiårene viser at de dårlige tidene ikke hadde knekket arbeidslysten ute på Jæren.

Lorange med sin utpregede økonomiske sans søkte straks å bedre stillingen ved å spare mest mulig på driftsutgiftene. Jærbanens nærmeste opgave som lokalbane, sa han, måtte være ved et efter de stedlige forhold

avpasset tarvelig utstyr og en enkel driftsordning å tilfredsstille distriktets behov for et tidsmessig samferselsmiddel. Men samstundes måtte man ikke glemme at for en bane som for en betraktelig del var basert på private aksjer var det en simpel plikt å se hen til fortjenesten og passe godt på at banen ikke påførtes noe tap som den ikke hadde noen forpliktelse til å bære.

Og for å virkeliggjøre dette sitt program arbeidet Lorange energisk og utholdende i alle deler i de årene han var driftsbestyrer. Utrettelig i medgang som i motgang. Medgang blev det lite av. Motgang desto mere. Lorange var en mann som i høi grad hadde selvstendighetens æresfølelse.

Da trafikkdirektøren som, før styrelsen kom, var departementets jernbanetekniske driftsassistent, så de dårlige resultater av første års drift henstillet han til direksjonen å overveie om der ikke kunde foretas innskrenkninger. Han henviste til en ny lokalbane i Jylland som særs egnet sig til å gi vink om i hvilken retning besparelsene burde gå.

Lorange var ikke sen til gjennom direksjonen å gi svar. Han gjør først oppmerksom på alle de hindringer som legges iveien for dem som efter all evne søker å spare. Banen er til for publikums skyld, heter det jo. Man forlanger rummeligere plass, varme kupeer o. s. v. Og så skal man la personalet ha fri om søndagen. Banen må jo være kristelig. Og det koster penger. Man forlanger av en husmannsbane at den skal gjøre tjeneste ytterst billig, være villig og tjenesteaktig til enhver tid, men samstundes skal den være jevngod med en herremannsbane. Den skal gi samme høist vidtløftige innberetninger og detaljere sitt regnskap i det uendelige. Og statistikken, den vil ha mere enn rimelig.

Det var dog gjort mange forsøk på besparelser. Jærbanens utgifter pr. dag var mindre enn ved noen annen av våre jernbaner. Der fantes heller ikke noen bane hvor funksjonærene var så allsidig utnyttet. Kontorister var hjelpestasjonsmestre, billettører og telegrafister. Pakkhusforvalteren var billettør. Budene var portører og konduktører. Telegrafistinnene var pakkhusekspediterer og billettører. All mulig økonomi for personalets vedkommende var gjennomført.

Men kunde man få drive Jærbanen som den banen i Jylland som trafikkdirektøren henviste til kunde det nok spares mere. Den har nemlig ikke noen direksjon, ikke utgift til noen trafikkdirektør med kontorchef, assistent m. v., ingen statistiske rapporter, et gjennomgående lettvent bokholderi m. v. og så, fremforalt, der fikk driftsbestyreren handle i frihet.

Efter dette kunde ikke trafikkdirektøren annet enn i sitt budgjettforslag uttale sin anerkjennelse av driftsbestyrer Lorange's iherdige bestrebelse for å opnå den efter omstendighetene muligst økonomiske drift.

Men allikevel — noen yndest hos de høiere vedkommende fikk aldri Lorange nyte godt av. De likte nok ikke dette at han gang på gang fremholdt at de mange bånd som var lagt på en statsbane burde løses for Jærbanens vedkommende. Han vilde sogar gå så langt som å ville sløife eller i all fall mest mulig forenkle uniformen. Den var nemlig et tegn på korporasjon, som han sa, og dermed fulgte det reglementsmessige, det ved instruks fastsatte. Og det trengtes ikke ved Jærbanen. For der holdt man sig til loven og profetene.

Var Lorange ofte en torn i øiet på de høiere vedkommende, var han det nok også på publikum. Det fant at den fra øverst til nederst gjennomførte sparsommelig-

het var et uforsvarlig kniperi. Man må ikke glemme at jernbanen skal fremme utviklingen, sa godtfolk. Og noe sant kan det vel være i det at Lorange ikke var tilstrekkelig lydhør overfor utviklingens krav. Men det er sandelig ikke alltid så greit å være stor både som sparemann og som fremskrittssmann. Sagt blev det også at den vane alltid først å si nei til hvert krav som blev stillet, selv sådanne som han straks efter fant berettiget, til slutt blev så festet i ham at han hadde vanskelig for i det hele å si ja. Som Jaabek. Østerpå heftet de også navnet Jaabekianer på ham. Der i øst var det forresten som om Jærbanen hadde fått et privilegium på å være den syndebukken blandt våre jernbaner som all spott og gjøn skulde øses ut over. Ingen spurte efter om det var sant eller ikke.

Lorange søkte alltid efter beste evne å være imøtekommende overfor trafikanter og det reisende publikum, fra første stund av, i det store som i det mindre. Gang på gang ga han sitt personale ordre om at elskverdig og hensynsfull mot de reisende måtte man alltid være. Første driftsåret utsendte han et sirkulære sålydende: «Da der kan tenkes muligheten av at passasjerer ved et togs stansning ved en stasjon kan være nødt til å gå ut i et eller annet ærend, men dog akter å følge samme tog videre, skal jeg henstille til de herrer stasjonsmestre å ha spesielt opmerksomheten henvendt herpå for så vidt som mulig å forebygge at folk i slike tilfeller blir akterutkjørte.» Lorange kjente Jær-buen. Han kunde i enkelte henseender være nok så treg.

I de første driftsårene var det en jærbu som hver dag sendte melk til byen. Det var tyve pottes ad gangen, og så meget var for besværlig å bære til jernbanen i ett spann. Han måtte gjøre det i to. Men nu var banens takster slik innrettet at man måtte betale samme frakt for et spann enten det så inneholdt ti eller tyve pottes. Nu skulde han altså betale for to spann, men hadde han hatt de tyve pottene i ett vilde han slippe med halve frakten. Hvad gjorde han så? Han bar melken ned til stasjonen i to spann hver med sitt låkk. Men var han vel fremme satte han et stort låkk over begge spannene. Og jernbanens folk så bare på hatten og ikke på de to hodene som var under. Mannen fikk betale bare for ett spann. Og driftsbestyreren lo da han fikk beretning om dette. Det var sannelig godt gjort. Og han ga ordre om å la fem være like. Som ofte ellers også, når det svarte regning.

I det hele har det vel ikke vært noen bane her i landet som har vært så imøtekommende og hensynsfull overfor trafikantene. Det var således noe enestående når Lorange lot alle togene medta fraktgods og lot sommerrutens posttog ta med bedervelige varer til almindelig fraktsats. Han innførte også en grei og enkel ekspedisjon. Så langt som det lot sig gjøre sparte han sine funksjonærer for de skriverier og formaliteter som blomstret så smukt ved de andre banene. Og funksjonærene var ham takknemmelige nok for det. Men ellers var det smått med takk.

I slutten av 80-årene skriver han til et av de stortingsvalgte medlemmer av jernbanestyrelsen, at det ikke å se sig respektert er tungt, og det gjør ikke mindre ondt for den små enn for den store. Man kaver og strever. Man høster påskjønnelse i form av spark og krenkelser.

Og i et annet brev fra denne tid heter det om hvad han kaller «pressestormakten», at dens krav er uten ende. Nu vilde den sogar ha fribillett til jernbanen. Men det vilde ikke være riktig om den det fikk. I alle fall

på en jernbane som er grunnet på aksjer, og hvor aksjeeierne med rette kan spørre hvad pressen har gjort for å ophjelpe banen. Å nei! den har gjort alt annet. Straks der kommer en meddelelse om noget galt ved jernbanen sluker avisene den rått uten å undersøke om den er riktig eller ikke. Jo mere uhyrlig og hårreisende usannsynlig meddelelsen ser ut, med desto større fryd blir den slukt. Lorange la aldri skjul på sin mening om pressen, den var et løsaktig vesen. Det kan da ikke undre at det rett som det var blev skutt efter ham fra de redaksjonelle batterier. Men Lorange skjøt som regel ikke igjen. Han hadde annet å gjøre, sa han, enn å forsyne bladene med spalteføde. Han fant dog at pressens optreden var et tungt tillegg til de mange andre bekymringer som Jærbanen skaffet den der stod som den styrende.

Men da banens 25-årsdag kom i 1903, da tok pressen hyrdefløyten frem. Og blåste på den en vakker melodi. Det var en glede å kunne hilse Lorange på den samme plassen som ved Jærbanens åpning for de fem og tyve år siden, en bane som takket være ham hadde erobret sig en smukk og fremtredende plass blandt den nye tidens befordringsmidler.

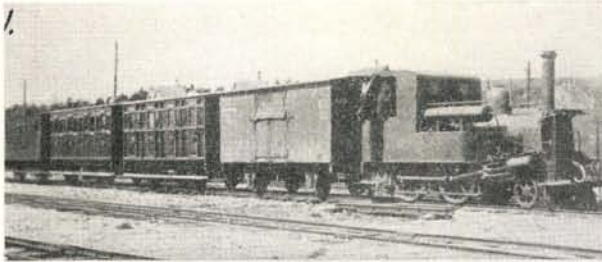
Vakkert skrev også avisene om Lorange da han året efter, mai 1904, tok avskjed. Men især da han den 29. november året efter døde. Særlig blev det fremholdt at hans navn i denne landsdel lenge vilde bli minnet, da han var med i det grunnleggende arbeide for så mangt og meget. Store og mangeartede var hans interesser. Jaabekianeren Lorange var i så mangt forut for sin tid. Han hadde åpent øie for betydningen av våre fosser før noen annen hadde tenkt noe større på dem. Han var alltid varmt interessert for industrien som for husfliden. Han var med på foretagender som boring efter kull på Jæren og forsøk på å fremme østersavl. Hans interesser var dog langt fra bare materielle. Museet og teatret i Stavanger nød godt av hans virkelyst. Han var også i sin tid en av de ivrigste foregangsmenn for reisingen av Haraldstøtten ved Hauge-sund.

Lorange hadde flere offentlige tillitshverv. I årreker var han formann i tilsynskomiteén for dampskib på Stavangerkanten. I 1890 forestod han den praktisk tekniske ledelse av Munkekirkens restaurasjon i Stavanger.

Når jeg har dvelt så pass lenge ved driftsbestyrer Lorange og hans virke, er det fordi at dette har vært grunnleggende. Jeg har også villet bidra mitt til å stille ham på den fremtredende plass i de norske statsbaners historie som han har krav å stå på. Den veien han stakk ut for et fornuftig og økonomisk styre og stell har de følgende driftsbestyrere og distriktssjefer søkt å følge efter beste evne. Derfor har det også gått så bra med Jærbanen som det har gjort.

Trafikk.

Like før verdenskrigens utbrudd i 1914 kunde «Stavanger Aftenblad» skrive, at det hadde lest en notis i oslo-avisene om våre statsbaners økonomiske fremgang siste februar måned. Der nevntes noen baner hvor fremgangen hadde vært størst. Blandt dem var Bergensbanen. Men, karakteristisk nok, det var en bane som man i Oslo og østpå ikke fant det umaken verd å nevne, og det var Jærbanen, skjønt fremgangen på den i samme måned var omtrent det dobbelte av hvad den var på Bergensbanen. I det hele viste statistikken at Jær-



1. „Hurtigtog" på Jærbanen i 1880-årene.
2. Motorvogn på Jærbanen i 1927.

banen var en av våre beste baner m. h. t. trafikken utvikling. Nest Oslo—Gjøvikbanen var den bane hvor persontrafikken i de siste ti år var steget sterkest, hele 90 pct. Ved Bergensbanen hadde stigningen bare vært omkring 40 pct. Regnet efter driftslengden var trafikken på Bergensbanen ikke så lite mindre enn på Jærbanen. Men så går jo også Bergensbanen lange strekninger over øde heia mens Jærbanen, for størstedelen, går over dyrket og dyrkbar jord. Den var nu nådd frem til et driftsoverskudd av over 1000 kr. pr. km.

I 1918, firti år efter åpningen, er det 228 000 kroner. Året før hadde det vært noget større, 250 000 kr. Men nedgangen skyldtes de høiere kullpriser. Resultatet måtte sies å være aldeles utmerket når man sammenlignet det med resultatet av jernbanedriften omkring i landet forresten.

I kgl. prop. av 1920 heter det at av aksjebanene er Jærbanen den eneste som ikke har gitt underskudd. Det enestående overskudd var da 250 000 kroner eller omkr. 5 pct. av anleggskostnaden. Da fant staten tiden inne til å sluke banens aksjeeiere. For en billig penge. Jærbanen måtte som ren statsbane også regnskapsmessig gå ilag med Egersund—Flekkefjordbanen. Til lykke for denne og til skade for sig selv.

Forresten gikk det tilbake over alle linjer. I 1922—23 var det ikke noe jernbanedistrikt i landet hvor trafikken var gått så tilbake som i Stavanger distrikt, og dog var driftsoverskuddet det året steget til omkr. 400 000 kroner. Det neste året falt det ned igjen, men nådde året efter op til samme høiden. Var inntektene gått fort nedover, driftsutgiftene gikk dog langt fortere. Det blev gjennomført den strengeste økonomi i Lorange's ånd. Det føres jo ikke mere noget særs regnskap for Jærbanen. Men man har så mange års erfaring i denne henseende å bygge på, at man tilnærmelsesvis riktig nok kan opgi dens overskudd i de siste årene allikevel. I 1923—24 var det så høit oppe som i 600 000 kroner. Jærbanen skulde da ha gitt 10 pct. av anleggskostnaden.

Når trafikken gikk så tilbake skyldtes det de dårlige tider og konkurransen med bilene. Disse går tildels i ruter parallelt med jernbanen. Disse ruter fant veidirektøren i 1925 aldeles utmerket. Det var billigere for

kystfolket å bruke dem enn å kjøre med jernbanen. Og det vilde jo være urimelig å hindre en for folket hensiktsmessig ordning av samferdselsmidlene. Det har veidirektøren så evig rett i. Og det har jernbanen heller aldri tenkt på. Når den gjentagende har gjort noen ophevelser i anledningen er det for å hindre det unaturlige i at staten understøtter ruter som konkurrerer med dens egne jernbaner.

Konkurransen med bilene har især gått ut over lokaltrafikken. Det var derfor et utmerket og tidsmessig forslag som distriktssjefen fremsatte i 1925, at den bilrute som før eller senere måtte komme mellom Stavanger og Sandnes på veien langs jernbanen skulde overtas av denne selv. Dette forslag blev grundig overveiet og fort behandlet av høiere vedkommende i hovedstaden. Efter to år omtrent, og det er jo en forbausende kort tid departementalt sett, kunde Stortinget bevilge de fornødne midler til innkjøp av autobusser og bygging av stallrum for dem. Samstundes bevilgedes til innkjøp av motorvogner til bruk i lokaltrafikken på jernbanen.

Alt i de første 90-årene hadde Lorange optatt spørsmål om anskaffelse av sådanne. Men også i dette ser det ut til at de har blåst en sur vind imot ham fra hovedstadens høider. Et halvt år før han tok avskjed står der i «Stavanger Avis» en artikkel om motorvogner som, om ikke nettop skrevet, dog visselig er inspirert av ham. Med nøkterne tall påvises hvor meget billigere det er å kjøre en moderne motorvogn av Daimlertypen enn de små lokaltogene. Der er forresten ikke bare på Jærbanen at en motorvogn vil være på sin plass, heter det. Men et sted bør begynnes. Jærbanen egner sig særs til forsøk. Her er forholdene enkle og resultatet lett å overskue.

I midten av september 1927 kom de to første motorvogner til Stavanger distrikt. De er bygget ved jernbaneverkstedet i Trondheim. Utmerket er de i enhver henseende med plass til 24 personer og et bagasjerum bak. Det er anledning til å henge på en almindelig persovogn. Største fartshastighet er 55 km. i timen.

Søndag den 2. oktober startet en av «skinnébussene» på en premierturné helt ned til Flekkefjord. Representanter for pressen og noen andre få utvalgte var innbudt å være med. Det heter i bladenes referater om turen at bussen overalt blev mottatt med all mulig honnør. Men sauer, hester og kjoer som var vant til de prustende, pesende, røkspyende lokomotivene bykset demonstrativt avgårde ved synet av den nye farende maskinen som hverken dro pusten eller røiket. Pressemennene fant at bussen bare hadde en mangel, men den var også vesentlig. Den manglet et «intimt kabinet».

Toggang.

Toggangen på Jærbanen begynte meget beskjedent med to tog daglig mellom Stavanger og Egersund. Det var et formiddagstog og et eftermiddagstog. Morgentoget fra Stavanger gikk kl. 8, det fra Egersund kl. 6. Eftermiddagstoget gikk fra Stavanger kl. 16.20, fra Egersund kl. 18. De brukte 3 timer og 20 min. på veien. Det var jo en pen og moderat fart. Selv dampen får et roligere temperament på Jærbanen, sier Arne Garborg i sin «Fra det mørke fastland». Men så føier han straks til: «Allikevel må man vel si at det går fort mot i min barndomstid da vi krøp op alle disse bakkene med brunen og bylasset. Man brukte en dags vei på en strekning som man nu klarer på et par timer.»

Morgentoget fra Egersund gikk altså to timer før enn det fra Stavanger. Det var noe som voldte en svare brudulje. Magistrat og ordfører i Egersund klaget i anledningen. Når morgentogets ankomst til Stavanger var satt så tidlig skulde det jo være av hensyn til en betimelig forsyning av byens torv. Men da, mente de, måtte også Egersund på sin side vises samme hensynsfullhet. Hertil bemerket banens direksjon at Stavanger by var det punkt hvorom den største trafikk kom til å dreie sig. Stavanger var jo ti ganger større enn Egersund. Vistnok er denne by en hyggelig plett, skrives i «Stvgr.-avis», særdeles anbefalelig for utlevde embedsmenn som i ro vil nyte fruktene av et dådrikt liv. Men allikevel måtte man ved anordning av toggangen ta vesentlig hensyn til Stavanger. Deri hadde også trafikkdirektør og departement vært enig.

Men harmen i Egersund var stor. Til slutt kokte den over på et allmannamøte i august 1879. Dirigenten, byens konsul, åpnet møtet med en lengere tale. Egersundenserne var tålmodige folk, sa han, men deres tålmodighet måtte dog briste ved den behandling de hadde vært utsatt for av jernbanedireksjonen som hensynsløst trådte deres interesser under føtter. Særlig vilde han påtale at toget om søndagen kom mens presten stod på prekestolen. Å ja, det er en syndig verden man lever i. Forresten hørte ikke hr. konsulen til dem som billiget opsetsighet mot øvrigheten. Det strider både mot moralsk og kristelig lov. Men enhver overordnet bør ikke vise ringakt overfor underordnede når de i ærbødighet fremsetter en avvikende mening. Han vilde foreslå at formannskapet inngikk til Regjering eller Storting med en fremstilling av den skadelige innflytelse ordningen av morgentogets avgang utøvet på Egersund ledsaget av en anmodning om at toggangen måtte bli forandret med tilbørlig hensyn til byens ønsker og krav. Enstemmig tilslutning. Byens lodsoldermann vilde stille det forslag at ingen Egersundenser som av opriktig hjerte elsket sin fødeby vilde benytte det lysttog som skulde avgå derfra til Stavanger den kommende søndag. Også vedtatt med veldig akklamasjon.

Efter hvad det fortelles i stavangeravisene var der mangan egersundenser som ikke elsket sin fødeby av noe opriktig hjerte. Ti det omhandlede lysttog til Stavanger hadde med noe over hundre passasjerer derfra.

Det blev så ordnet slik at om lørdagen blev togets avgang fra Stavanger satt til kl. 6. Det fikk de i Egersund nøie sig med. Lorange hadde forresten meget imot denne ordning. Det hadde alltid stått for ham at de engang etablerte ruter burde være mest mulig urørlige. Det var ikke heldig å foreta sådanne forandringer, av hvilke der i årenes løp fant flere sted. Derfor hadde, som «Stgr. Aftenblad» i 1900 kan fortelle, Jærbanen mangan gang ergret stavangerne. Hadde de skullet reise med et tog om hverdagen, så hadde just det tog bare gått om søndagen, og hadde de engang vært så uheldig å skulle reise en søndag til et eller annet sted, ja så hadde likeså selvfølgelig akkurat presis det tog ruslet bare om hverdagen.

Den første togordning blev i sine store trekk bibeholdt til 1880, da den blev utvidet med et middagstog mellem Stavanger og Sandnes. Så blev det i ti års tid ikke noen utvidelse.

Så blev man nødt til å foreta en sådan. Dampskibene i kystfarten fra Oslo hadde forandret sommerruten så-

ledes, at den istedetfor kl. 15 kom kl. 12 til Egersund. Vilde man nu fremdeles ha pasasjerer fra dampskibet med, måtte man sette igang et særeget middagstog fra Egersund kl. 13.15; dog bare om sommeren.

I 1901 utvidedes sommerruten med et tog til. Nu blev det fire tog over hele linjen. Og i 1905 fikk man efter mange vanskeligheter og vidervedigheter «Vigrestad-toget», et tidlig morgentog fra Sørjæren til Stavanger, som gikk tilbake senkvelds.

I Jærbanens siste selvstendighetsår, 1919—20, kjørtes der fire tog hele linjen over, ett mellem Vigrestad og Stavanger og åtte lokaltog mellem Stavanger—Sandnes. Der kjørtes da 976 togkilometer pr. dag mot de 304 man begynte med. En tredoblet toggang altså.

I mars 1912 skrev en jærbu i «Stvgr. Aftenbl.» at byfolkene ikke hadde noen grunn til å klage over jærbanens styre og stell. De tog de brukte kjørte jo som passasjertog og som følge derav kjørte de fort. Det første toget fra Stavanger om morgenen kl. 9 hadde jo fått hedersnavn av hurtigtog. Det rente avsted med en fart av 55 km. i timen hvor det var fortest av sig. Det stanset heller ikke mere enn nødvendig. Likedan var det med togene som byfolkene kjørte tilbake med. Også de kjørte noenlunde fort. Men anderledes var det med de stakkars landsfolkene. De var tålelige folk som tok til takke med alt hvad man bød dem. Togene for dem var de rene, skjære godstog selv om de i tabellen stod opført som blandede.

Det var forresten en gammel klage den at banen ved fastsettelse av togrutene tok for lite hensyn til jærbuen. Alt i mai 1888 hadde således en jærbu skrevet i stavangerpressen, at styrelsen for Norges statsbaner var et underlig vesen. Nu vilde den med sommerruten begynne å konkurrere med postdampskibene om passasjerene over Jæren. Den var så utrolig naiv at den med høist tarvelig ordstyrte vogner som «stager» og «knager» noe ganske ordentlig trodde å kunne fiske dampskibspassasjerer så den ved fastsettelsen av sommerruten kunde ta overveiende hensyn til dem. Jærbuen hadde alltid trodd at denne vesle banestumpen, bortsett fra hvad den skulde bli med fortsettelse til østlandet, foreløbig skulde tjene til utvikling og lettelse i den lokale rørelse. Men de eneste som synes å kunne glede sig ved hr. driftsbestyrerens gunst var de sjøsyke damene.

Når jærbuen trodde at stavangerne alltid var så fornøiet trodde han visst feil. En samstundes hjerteutgydelse i «Stvgr. Avis» fant at det var skrekkelig ergerlig å se at vår lille jærbane, som kunde være til så megen sunnhet og glede for vårt folk, gikk til ro med hønna, mens solen ennu skinte og den varme dag var på sitt behageligste. Vilde man ta sig en lysttur på en helligdag eller fridag, så var det vel meningen overalt ellers i den civiliserte verden at den dag vilde man ha optatt og fullt besatt til man la sig om kvelden. Men i Stavanger blev man riktignok tvunget hjem klokken halv ni om kvelden sammen med småbarna, hønna og Jærbanen. Mens Vossebanen hadde tog til ut på natten hadde Jærbanen, den lille stridige tingesten, sin søvnige hverdagsrute hele vinteren og sommeren uten andre ekstraforanstaltninger enn den at avgangstiden rokkedes frem og tilbake med et kvarter, snart den ene, snart den andre veien. Og hvad det medførte var ikke av gledelig art.

Det var dog urettferdighet i dette. Lorange gjorde ikke så lite for å skaffe folk billige togreiser om søndagen. Og disse billigtogene kom hjem først lenge efter at hønna var gått til ro.

I krigstiden var der naturligvis noen uregelmessigheter i toggangen. De var dog i Stavanger distrikt ikke så store som på østlandet. På Flekkefjordsbanen f. eks. var der ingen innskrenkning. Men på Jærbanen sløfdes noen av lokaltogene, og en sesong innstilledes siste tog til Egersund, hvilket selvfølgelig fremkalte et sant ramaskrik fra dem som pleide å reise med det tog sør for Sandnes. Det var naturligvis så at enhver vilde ha det tog som huet ham best. Alle andre tog kunde uten skade innstilles, bare ikke det. Det var sandelig ikke så greit når hensyn skulde tas til Jæren, Stavanger, Sandnes og Egersund samt posten og dampskibene og mange andre mulige og umulige vesener.

Sterk misnøie vakte det også at der en tid ikke kjørt med lokaltog etter kl. 20.30, om søndagen ikke etter kl. 19.30. Det at der ikke kjørt noe tog senkvelds hindret således villabeboerne på lokaltogstrekningen fra å dra i selskap til slekt og venner i byen, å gå på teatret, på kino o. s. v. Især da bilene i den tid ikke visste hvor meget de skulde ha. Man hadde vel andre befordringsmidler også, f. eks. apostlenes hester. Men de er jo senkvelds ikke så driftssikre som jernbanen.

Til å begynne med stod innskrenkninger ved Jærbanen ikke i forbindelse med noen kullmangel. Derimot hadde man små oljeholdninger, og dem var det ikke så lett å få fornyet. Staten ønsket også innskrenkninger for å skaffe midler til ekstraordinære arbeider i tilfelle av arbeidsløshet.

Men så forverret kullsituasjonen sig slik at man måtte gå til en ruteordning under forutsetning av vedfyring i stor utstrekning, med vesentlig langsommere kjørsel over det hele.

Kullene kostet den tid 240 til 250 kroner pr. tonn. Veden kostet gjennomsnittlig 75 kroner favnen bragt op på lokomotivet. Regnet man at 2 favner ved svarte til 1 tonn kull blev det jo adskillig besparelse ved å fyre med ved. Der blev straks satt igang tretti mann med vedhugging langs linjen både på Jærbanen og Flekkefjordsbanen. I plantningene luftet man ut alt det som kunde brukes. Den vedhugsten gikk jo bra. Men 3 å 400 favner om måneden — hvad monnet det? Man gjorde også endel vedinnkjøp. En tid så det nokså trist ut med utsikten til å få ved i noen utstrekning å tale om. Men det varte ikke så lenge før det lysnet. Man fikk for en forholdsvis billig penge noen mindre skogbevakste eiendommer i Drange ved Flekkefjordsbanen. Og inne i Vikedal i Ryfylke blev skog kjøpt til uthugst. I den anledning la man sig til en motorkutter som sattes i regelmessig fraktfart mellom Stavanger og Vikedal. Denne kutteren gjorde det utmerket i noen år. Takket være den og skoghugsten i Vikedal og Drange blev veden til lokomotivfyringen ikke så verst dyr.

Så drev da uværskyene på dette område over. Toggangen blev igjen normal.

Toghindringer. Uhell.

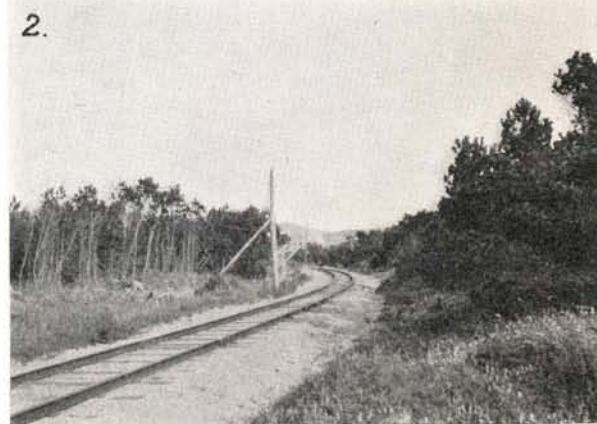
Noget som i de første driftsårene imellem hindret togene i å komme frem efter rute var sandflukten på Sørjæren. Men det har lykket å få denne plagen helt vekk ved beplantning av flyvesandstrekningen her, vesentlig med marehalm. Det blev også brukt slagg til dekning. Den viste sig god i å hindre blåsten fra å få tak i sanden og rive den op. Når den så hadde festet sig blev der plantet buskfuru.

Verre var det med snehindringene. De har ofte voldt tildels ganske store uregelmessigheter i den ordinære trafikk.

Sne er det vel ikke i det hele stort av på Jæren. Det er år det er så godt som ikke noget. Men kommer der en vinter med barfrost og sydveststorm fyker det granet sne som finnes sammen fra lange strekninger og fyller skjæringene.

Slike snevintre har man ikke hatt så sjelden, sånn gjennomsnittlig hvert fjerde år. De har kostet jernbanen adskillig.

Den første slemme snevinter hadde den i det andre driftsår fra like før jul til ut i mars. I helgen var sneværet slik som det aldri har vært nogen julehelg før, saes det. Sneplogen måtte til hver helligdag for å brøite vei for de kirkesøkende. I baneskjæringene kunde det blåse sammen snefonner som var like til seks meter høie. Kampen som jernbanen førte med snestormen var en trøstesløs kamp. Best var det kan hende man hadde gjort som de på Østlandet fortalte om Jærbanen. Når sneen der kommer, sa de, slik at den blir en hindring for togene, så innstiller man helt enkelt driften, og man tar den først op igjen når sneen er smeltet. Det er en av de historiene østlendingen har moret sig med å fortelle om Jærbanen. Å nei! banefolkene der har nok alltid kjempet tappert med sneen. Ofte syntes man å være så sikre på seiren. Så røk det op igjen og man måtte begynne på nytt så snart det stilnet av så nogenlunde. Under den første kampen man hadde var linjen ni ganger drivfull av sne. Like så mange ganger blev den skuffet ren. Lensmann M. A. Grude skriver i boken «Meddelelser om Jæder-jernbanedrift og virksomhet i dens første 25-årige driftsperiode», utgitt av ham og Lorange: «Av erfaring hadde man lært at så lenge det blåste nytt det ikke å gjøre noget. Vi lå da og ventet på stille vær. Imidlertid var stykket sønnenfor Klepp avskåret fra Stavanger så landsbygden var hindret fra å komme



1. Sneskjerm av gamle sviller.
2. Treplantning mot flyvesand.

til byen. Dette hadde vart i otte dager, og matbeholdningene var blitt små hos flere. I fem dager holdt man på jernbanen med å arbeide, men forgjeves. Så den syvende dagen var det blitt maksvær, og jernbanen var begynt å arbeide med kraft, dels med lokomotiv, dels med skuffning. Men det gikk smått frem. Man stod på Time stasjon og kunde høre lokomotivet arbeide, men å nå det var ugjærlig. Mere og mere utålmodig blev befolkningen. Den åttende dag var tålmodigheten forbi, og da møtte Timebuen op mannsterk på stasjonen, ti nu var man kjed av å vente lengere. De vilde alle gratis hjelpe til å få toget frem. Det lyktes dog uten hjelp.»

Året efter hadde man «rennedrev», så kalles på Jæren snefokket, så tidlig som en av de siste dagene i november. Et tog kjørte sig fast midtjærs. I julen hadde man togstans.

Man søkte nu å verge sig mot sneen ved opførelse av sneskjermer. De fikk stå sin prøve i 1884. De bestod den med glans. Så blev der opsatt flere. Der blev til dels plantet bakom dem. Det tar visstnok tid innen trærne blir så høie at de kan hegne mot sneen. Men er først høiden nådd kan man la skjermene forfalle.

I 1887 var det rennedrev igjen, men så hadde man forholdsvis snefri vinter til januar 1892. Da voldte en snestorm fra nordøst stort bry. Så var det ikke noget å tale om før i 1899. Den 20. februar stod det i «Stavanger Aftenblad» med store, fete bokstaver: «Snestorm. Jæren i den lille beleiringstilstand». Det røk og det føk. Hvor jærbuen var kommet måtte han bli. I Høiland måtte alle gjestene på en basar overnatte i basarlokalet, da hver en adgang var stengt av snefonner. «Jærbanen,» heter det i bladet, «dette smertensbarn har åpenbart spillt ut sin rolle som kommunikasjonsmiddel. Arbeidet med snebrøitninger har man måttet innstille. Det fyker sammen igjen alt hvad to hundre arbeidsnever og to lokomotiver har skuffet til side.» En hel uke var det ikke noget tog mellom Stavanger og Egersund.

Nogen snevinter å tale om hadde man så ikke før i 1907. Da blåste det 2. januar op en storm så det var umulig for folk og fe på Jæren å komme frem på veiene. På Nærbø, midtjærs, stod det samlet tre tog med fem maskiner. Det stilnet heldigvis dagen efter. Flere hundre mann gikk da ivei med å skuffe av alle livsens krefter.

To år efter, i desember 1909, blåste der op en snestorm så svær at taksteinen i Stavanger fløi om som stormfugler. Så forteller bladene ialfall. På Forus blåste ekspedisjonshuset over ende og havnet på myra et godt stykke derfra. Utover hele Jæren var der rennedrev til stor ulempe for jernbanetrafikken.

I februar 1917, det var den verste vinteren i løpet av fem og tyve år, heter det, stormet det frem slike snemasser over Jæren, at alle veiene blev ufremkommelige. Barna rakk ikke frem til skolen. Og kulden gjorde snefonner av inntil to meters høide steinharde. Hvordan det da var på banen kan man lett tenke sig. All trafikk på strekningen fra Sandnes til Flekkefjord blev innstillet. På lokaltogstrekningen kjørte tog sig fast. Dagen efter stilnet det. Men fire dager efter kom stormen og rennedrevet igjen og ødela alle de brøitningsarbeider som var gjort.

Den 18. desember 1919 skriver «Stavangeren». «Fimbulvinter igår. Togtrafikken på Jæren avbrutt. Veiene ufarbare». Fra Jæren meddeles at «han var beint fram feslige». Bare lokaltrafikken kunde holdes gående. Og dagen efter skriver bladet: «En uhyggelig natt i Odlandsskjæringen. Demokratiske forhold. Det var anta-



1. Snebrøiting med lokomotiv.
2. Snevinter på Stavanger stasjon i 1919.

gelig firti til femti passasjerer med dagens siste tog fra Egersund. Da det kom til broen over Odlandsskjæringen blev det stående bommende fast. En del av passasjerene søkte å nå Varhaug stasjon, men det var lettere sagt enn gjort. Snedrevet var så tett og pisket dem slik i ansiktet at de endog måtte krype frem. Et par av passasjerene opgav da forsøket og vendte tilbake til toget. I alt var der et halvt snes passasjerer tilbake i dette, og de røkte og gjorde sig det så bekvemt som mulig. Takket være overkonduktør Ravn som ved anledningen optrådte som deres forsyn i mere enn en henseende gikk det over forventning. Han hadde kaffe og den kokte han ofte og delte med passasjerene. Mat var det smått med og kopper og denslags fantes ikke. Men et glass var der, og det gikk fra munn til munn. Og passieren gikk forholdsvis livlig. De forskjellige opfatninger rystedes så velsignet sammen og man blev som et lite samfund kun med den tanke å klare stormnatten best mulig. Men én ting var man enig om: å innstille overkonduktør Ravn til den store gullmedalje.»

Så hadde man ikke nogen snehindringer å tale om før i 1924. Om morgenen den 29. februar røk det op en av de mest hårdnakkede snestormer som har vært. Utover Jæren stod det i en eneste råk. Meterhøie snefonner sperret trafikken på landeveiene. Bilene stod flere steder urokelig fast. Melkekjøerne kom ikke frem. Det elektriske ledningsnett på Sørjæren fikk slik medfart at man flere steder var uten strøm. Skolebarna lå værfast på gårdene nærmest skolen. Banen blev blokert av veldige snemasser. I enkelte skjæringar lå sneen i høide med telegraftrådene. Det var ikke tale om å kunne gjøre noget så lenge den rasende stormen føk slik i vei. Men så snart råd var blev enhver arbeidsfør jærbu mobilisert til snerydning på bane og vei. Fem dager stod stansen på.

Efter uværet lå Jæren merkelig fremmed og forandret. De grå vidder var alle svøpt i hvitt. Havet var falt fullstendig til ro. Nesten ikke et vindpust. Plantningene på Nærbø frembød et vidunderlig skue. De hadde på



Snerydning i 1924.

en ganske effektiv måte vernet linjen mot sneen. Til gjengjeld lå de selv begravet i hele berg av sne. Tre-toppene var på de mest utsatte steder enten helt dukket under eller de raget op som merkelige snepyramider.

Det var et svært arbeide som blev utført i slike tider. Jærbuen la sig ordentlig i selen og holdt ut til siste stund uten vrøvl og sludder.

Fjorten dager etter, natten til den 19. mars, kom der sne igjen, dog bramfritt og stille. Men utover formiddagen meldtes det fra Jæren at det stod tykt som en vegg i sydøst, så de var forberedt på det verste. Viben førte en kummerlig tilværelse. Dagen før var det bitende kalt, og viben samlet sig i flokker og trykket sig godt ned i sneen. Denne gang gikk det dog over forventning. Jernbanen klarte sig godt. Solen og natterfrosen, like ned til -18° , dannet en så sterk skorpe på de løse snemasser utover flaten at blåsten ikke klarte å rive dem op.

En del av de ikke små utgifter man hadde med sne-skuffing m. v. søkte man imellem dekket ved å la lyst-tog med byfolk og bladfolk få se på de veldige snemasser utover Jæren.

I et referat som en presse-mann gav av en sådan lyst-tur heter det, at da man gikk fra Sandnes fikk man beskjed om, at hvis man hadde hodet sitt kjært måtte man la være å stikke det ut av vinduet.

Naturligvis har man under toggangen og under skiftning på stasjonene hatt en del uhell, hvorav noen dess-verre så alvorlige at de medførte døden. Og selvfølgelig har man hatt flere av de uhell som er blitt karakterisert som lett hendelige, slike som avsporinger på sta-

sjonene. En av disse er så eiendommelig at den bør fortelles.

Fra det sted, Eie sporveksel, hvor Flekkejordbanen tar av, faller linjen ned til Egersund med 1 på 100 i henimot 1 km lengde like ned til Aresnes bro umiddelbart foran innkjørselen til stasjonen. Banen går så over denne broen og inn på Egersund stasjon i en lengde av 250 meter. Hvor sporene ender mot Kirkegaten er der oppsatt vognstopper av svær forankret stein. Nevnte gate, som ikke er mer enn 4,7 meter bred, går omtrent rett-vinklet på linjeretningen, er altså på den ene siden begrenset av stasjonstomten, på den andre av husrekken.

Den 13. mars 1917 kom morgentoget fra Stavanger med 22 vogner, hvorav de fire nærmest efter lokomotivet var lastet med sild. Da toget, som med almindelig fart rullet nedover fallet mot Egersund var kommet til planovergangen som fajansefabrikken her har, omtrent 100 meter fra Aresnes bro, syntes lokomotivføreren at toget likesom fikk et «eftersett» og begynte å rulle fortere. Han gav da faresignal. Alle bremsere blev satt på, sandstrøeren blev brukt, men allikevel gikk lokomotivet forbi stasjonsbygningen og like mot vognstopperen. Det tok den svære forankrede steinen med sig, skjøv den tvers over gaten og blev stående der som en bom for all ferdsel. Bufferen tittet inn gjennom vinduet i første etasje til et av gatens hus. To vinduer blev trykket inn 15 cm. Heldigvis hadde folk på gaten da de så toget komme, mens lokomotivet gav det ene signalet efter det andre, fått renne undav, og i det rummet hvor bufferen tittet inn var der ingen. Lokomotivet kom ikke til nogen skade. Bare pløgen splintredes.

Det er ikke tvil om at uhellet skyltes at skinnene var blitt glatte av sildelake som rant ned fra de sildlastede vognene. Og den smører bedre enn grønnsåpe, er det blitt sagt. Dessuten hadde der ved fajansefabrikken foregått sildelastning — hvor foregikk ikke sådan i den tiden, både i by og bygd på de kanter — og de folk som hadde gått over sporet hadde med benene dratt med sig silderisp, hvorav en del var blitt hengende på skinnene.

Et annet uhell var også eiendommelig nok til å fortelles. Her gjaldt det liv. Men man slapp med skrekken. Da toget en dag kom til Ganddal stasjon savnet man en ku som hadde vært med fra Sandnes i den for den slags reisende bestemte vogn. Døren stod åpen, og kua hadde på en eller annen måte tatt «reisaus», og vistnok satt livet til, var man redd for. Man fikk straks fatt i en håndtralle for å kjøre nedover mot Sandnes og hente den



Lokomotiv på avveie i Egersund 13. mars 1917.

døde. Men nettop som man skulde dra avsted, hvem andre får man se komme linjen opover enn kua. Rolig og fredelig og tilsynelatende i beste humør ruslet den inn på stasjonen, hvor der blev stor gjensidig glede ved møtet med togpersonalet. Den blev straks innstallert i vognen sin, og toget kjørte videre en smule forsinket. Kua kom i god behold til bestemmelsesstedet.

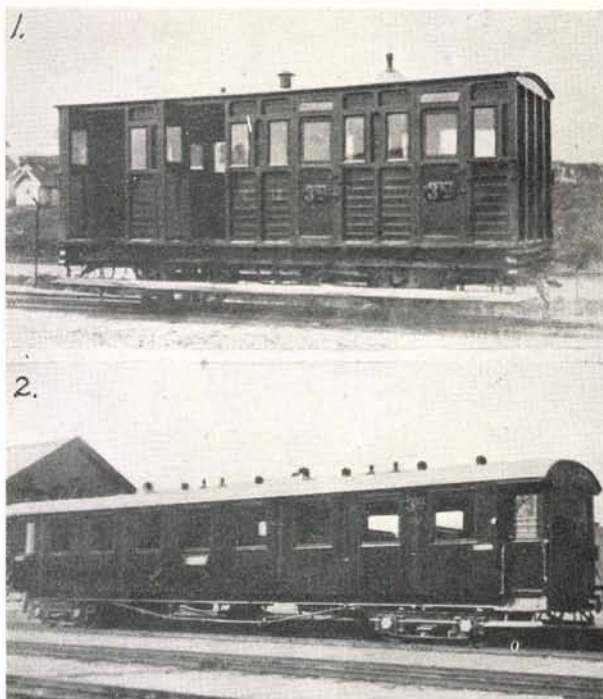
Materiell.

Det materiellet som man har kjørt med på Jærbanen var lenge så som så. Ikke noget å skryte av nettop.

Av de seks lokomotivene som det var forutsetningen at banen skulde ha, fikk man bare de fire. Det var Phartenope, Hygeia, Tjalve og Røskva. Viktoria og Metis uteblev. Først i 1891 fikk banen et lokomotiv til. Det kom fra Drammen—Randsfjordbanen. I Jærbanens siste selvstendighetsår, 1919—20, hadde man åtte lokomotiver, altså det dobbelte av hvad man hadde fra først av.

Blandt det materiell man hadde å begynne med var der noget så fint som en «salongvogn». Denne fine vognen, som kunde ta 26 passasjerer, er nu bygget om til en inspeksjonsvogn. Så hadde man fire stykker annen og tredje klasses vogner med 128 plasser, 15 tredjeklasses vogner med 608 plasser samt 3 post- og stoppevogner med en tredjeklasses kupé med 8 plasser. Det blev tilsammen 776 plasser. Vognene var allesammen kortvogner naturligvis. Det kunde imellem være snaut nok med plasser. Men så tok man kuvogner forsynt med benker til hjelp.

Som salongvognen i sin slags var de andre plassvognene i sin, tarvelig oplyste når det var mørkt og endda tarveligere opvarmet når det var kaldt. Av lamper var der en i hver av de tre kupéene i de avdelte og to i de ikke avdelte, det vil si i de tredjeklasses vognene som



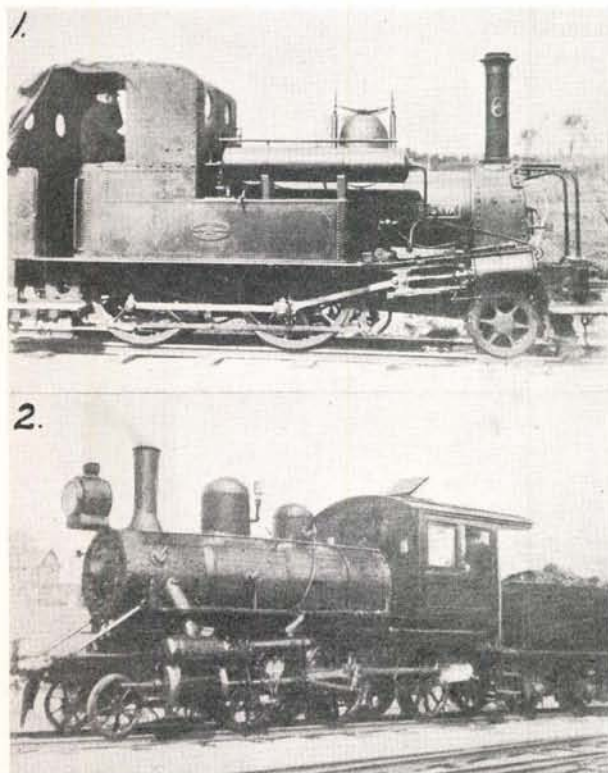
1. Gammel 3. kl. personvogn.
2. Ny 3. kl. personboggivogn.

ikke var delt i kupéer. Var lampene i god stand og oljen upåklagelig var belysningen slett ikke så verst. Man kunde godt skimte hverandres ansikt. Og «man så godt sin egen røik, og piba smakte».

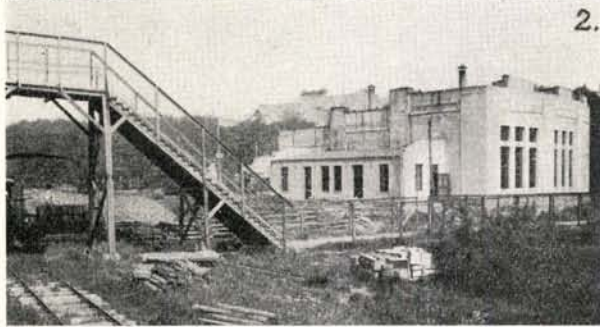
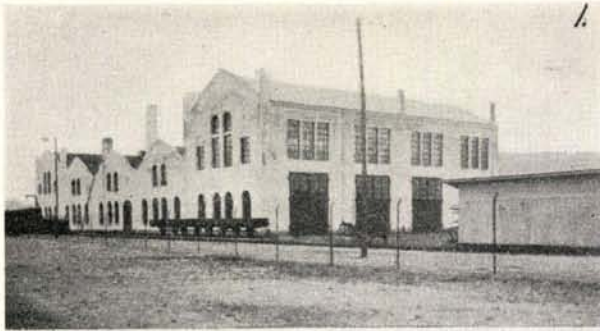
Nogen egentlig varmeinnretning hadde man til å begynne med ikke i tredjeklassevognene. Men i annen klasse hadde man avlange, lave beholdere overtrukket med gulvteppetøi, en å to i hver kupé. Om dem heter det i et brev fra driftsbestyreren til styrelsen i 1888 at «de fylles med vann fra dampkjelen eller vannstasjonen umiddelbart før toget går, og når de 76 km. er kjørt er de ennu lunkne». Disse fotvarmere var vistnok ufullkomne, men driftsbestyreren hadde dog truffet flere som sa at de var meget bedre enn varmeapparatene, da disse lett forårsaket forkjølelse. Det kunde man forresten også risikere med fotvarmerne, hvis man da brukte dem som skammel. Hvad man dog som regel gjorde. Ti «Stavanger Avis» skriver at det høieste man kan opnå av opvarming i Jærbanens vogner er nogen med tøi omviklede varmtvannsbeholdere hvorpå der kan settes op til åtte føtter.

De anbragtes som regel i annen klasses kupéer. Men det hendte nok en eller annen sjelden gang at man kunde sette dem inn i de avdelte tredjeklasses vognene. I de ikke avdelte aldri. I nittiårene fikk dog disse også sin opvarming. På setet midt i dem blev der, når vinteren kom, satt op nogen små s. k. kanonovner. Når det led mot sommeren blev de tatt ut igjen. «Stvgr. Amtst.» hilste med glede denne opvarming. Ovnene gjorde et koselig og hjemlig inntrykk. Det var dog nogen ulemper ved dem. I midten av vognen var det så varmt som under ekvator, ved endeveggene så kaldt som ved polene. Vistnok var der i søndre og nordre halvdel en temperert sone. Men i den var der ikke noget å sitte på.

Nogen år efter at banen var åpnet kom der en klage over at Jærbanen ikke hadde nogen damekupéer, spesielt på annen klasse. I den anledning oplyste driftsbestyre-



1. Gammelt lokomotiv.
2. Lokomotiv av nyere type.



1. Lokomotivverksted ved Vaulen.
2. Lokomotivstall for 8 lokomotiver.

ren at man når det ønskedes brukte å reservere en kupé i kompositvognene for damer. Men det var en stor sjeldenhet at noget sådant ønske fremkom. Damene brydde sig ikke stort om damekupéer. Heller ikke om de kupéer hvor røking var forbudt. De jærske og stavangeriske kvinnfolk likte sig ubetinget best blandt mannfolkene i røkekupéene.

I 1894 kom den første boggivogn til Jæren, hvor den blev hilset med stor glede. Det var jo bare en enkelt svale, mente Stavangeravisene, men den bebudet dog sommer.

Og i 1905 syntes sommeren å komme. Da var Vossebanen blitt ombygget til bredspor, og en annen og tredje klassens bogievogn fra smalsporet blev overført til Stavanger med fem tredjeklasses korte personvogner. I 1910 fikk Jærbanen nok en boggivogn.

Man skulde tro det nu ikke var så verst med personmateriellet. Men like før krigen kom i 1914 skrev «Stavanger Aftenblad» at iflg. statistikken var nest Oslo—Gjøvikbanen, Jærbanen den hvor trafikken i de siste årene var steget sterkest, hele 90 %. Og efter den kom Flekkefjordbanen hvor stigningen bare var et par prosent mindre. Ved Bergensbanen hadde stigningen i samme tidsrum vært noget over 40 %, altså ikke halvparten engang. Men allikevel hadde den siden 1905 fått sine passasjerplasser øket med 2800 eller nær det tredobbelte, mens Jærbanen med sin dobbelt så store trafikk hadde fått antallet på sine passasjerplasser minsket med 90. Da Stortingets jernbankomité den tiden hadde vært her nede på disse kanter var den blitt gjort opmerksom på forholdet. Det fortelles at komitéen ikke hadde noget å si på personvognene. Det var rimelig nok, da distriktschefen hadde vært så dum å kjøre komitéen i den eneste riktig fine boggivognen som banen hadde. Derimot fant den efter hvad den kunde se at der var mangel på godsvogner, især kuvogner. «Rimelig nok det også,» skriver bladet. «De som man har er i stadig sirkulasjon så det ikke er noget slags oplag av dem slik som det ofte er tilfelle ved de andre banene. Hertil kommer at ku-

vognene ikke så sjelden brukes til personbefordring. Derfor har også Stortinget nylig gitt bevilling til tyve nye vogner av den slags. Når det samstundes har nektet å bevilge noget til de av distriktet krevde personvogner, er det vel fordi man finner at personbefordring på Jæren meget godt kan foregå i kuvogner. De er flust gode nok for stavangeren og jærboen.»

Ut gjennom krigsårene steg trafikken så voldsomt at distriktschefen på budgettet 1917—18 fant å burde opføre elleve nye boggivogner. Av disse fikk han én som overførtes fra Arendals distrikt som hadde overflod av den slags vogner. Men smukke løfter fikk man om å få vogner fra Rørosbanen når dennes persontrafikk blev avlastet ved åpningen av Dovrebanen. Det var imidlertid fare for at det kunde være gamle sammenbyggede kortvognner som han fikk, og dem vilde man være dårlig tjent med. Han hadde derfor gjort hovedstyret opmerksom på at det var på tide at man holdt op med å betrakte Stavanger distrikt som et jernbanemuseum.

En av stavangeravisene var freidig nok til å spørre om hvad det kunde være i veien for til Stavanger distrikt å skaffe slike fine vogner som dem der i siste tiden var blitt skaffet til Oslo—Drammenbanen. Det var et naivt spørsmål, mente en annen avis. Visste da ikke vedkommende at der er forskjell på «kong Salomo og Jørgen Hattemaker». Den første residerer i Oslo, den andre bor i Stavanger.

Det siste året Jærbanen bestod som selvstendig bane fikk den ennu en boggivogn. Så hadde den åtte boggivogner. Hertil kom for distriktet de som var anskaffet til Flekkefjordbanen. Man hadde sogar fått en kongevogn. Riktignok en som var en smule antikvert. Den var blitt utrangert fra Drammenbanen. Men det er jo ikke så ofte at der reiser kongelige på Jærbanen. Det er bare når kommunikasjonskomitéen for Sørlandsbanens vestlige del skal til møte i Flekkefjord.

Flere av de gildeste vognene som man nu har i Stavangerdistriktet er rigget op på eget verksted på understell som er kommet annetsteds fra. Ti dette verkstedet er nu i den stand at det makter slikt større arbeide. Men så er det også blitt flyttet bort fra Stavanger stasjon hvor det just ikke var stor stasen ved det, til Vaulen, 5 km. derfra. Her fikk man en vel skikket tomt, hvor fremtidige utvidelser vil kunne gjøres lett og billig. Verkstedet, som blev tatt i bruk i 1916, er nu helt tidsmessig med materialoplag, mønstringsrum og bad.

Lokomotivstall med dreieskive er også blitt flyttet bort fra Stavanger stasjon. Den er nu reist på jernbanens tomt ved Hillevågsvannet, bare skilt fra stasjonen ved den store skjæringen gjennom kirkegården. Den blev besluttet i 1909, men blev først ferdig i 1915. Fem år var ødet ved forhandlinger med kommunen, og den er jo ikke alltid så fort av sig, om nogen reguleringsspørsmål og så noget som jernbanens folk ikke rett visste om de skulde gråte eller le av. Stavanger helseråd forlangte nemlig i sin store visdom at der skulde opføres en felles himmelhøi skorstenspipe med passende avtrekkskanaler for hver av de åtte lokomotivene som skulde innstalleres. En av rådets medlemmer hadde nemlig foretatt en reise sør for Haderslev til Hamburg. I en ny stor og moderne lokomotivstall der hadde han sett en sådan innretning med fellespipe og trekkanaler for de mange lokomotivene som der var. Ah! tenkte vedkommende herre og helserådsmedlem i den store by Stavanger, so ein Ding müssen wir auch haben. Men den gikk ikke da. Efter megen møie og besvær lyktes det jernbanens folk å få

innhamret sund fornuft i hodene på et flertall i helse-rådet. Det var bare et par som viste sig uimottagelige i så henseende.

Lokomotivstallen kan som sagt rumme 8 smalsporede lokomotiver på fem spor. Men den er bygget for normalspor, så den i tilfelle kan brukes når Sørlandsbanen kommer, forhåpentlig en gang i dette århundre. Inntil da er den flusst stor nok, da flere av distriktets lokomotiver er fordelt utover linjen, således for Jærbanen på Vigrestad og i Egersund.

Stasjoner og stoppesteder.

Av stasjonene som fra begynnelsen av var så tarvelige som det anstendigvis gikk an — de er det forresten tildels ennu den dag idag — har naturligvis *Stavanger* stasjon vært den gildeste. Og formodentlig også den livligste. Men, i det hele tatt, stille og fredelig lå den i lang tid med verksted og lokomotivstall kloss inn på stasjonsbygningen helt til spørsmålet om en forlengelse av banen til Flekkefjord kom op. Da måtte den utvides. Man skyndte sig med å utarbeide planer, men tok det forresten med tilvart ro. Det var flere år efter at banen til Flekkefjord i 1904 var åpnet at man skred til virkeliggjørelse av planene.

Det første man gjorde var å flytte godshuset ved torvet og havnen op til stasjonstomten. Det hadde ikke mere nogen nevneverdig betydning for torvtrafikken. Det hørte nu til sjeldenheten at jærbuen som i gode gamle dager reiste med sine varer til byen. Han fikk nemlig solgt disse på en lettere måte til forretningsfolk ved stasjonene eller i de mindre byene. Ved å flytte godshuset fikk man også plass til de kaispor som las utover den steinbyggen som kommunen hadde opført langs østsiden av vågen.

Efter at verksted og lokomotivstall var blitt flyttet fra stasjonen fikk man plass til en betydelig bedring av sporanordningen og lasteforholdene, hvad som trengtes i høi grad.



1. Stavanger stasjonsbygning.
2. Jærbanens gamle godshus ved Stavanger torv.

Den første stasjonen som man kommer til når man fra Stavanger reiser sørover er *Hinna*. Om denne har der i årets løp vokset frem en hel liten villaby. Dette har naturligvis krevd utvidelse både hvad spor og bygninger vedrører. Av disse kan merkes en privetbygning som bygdes i 1911. Til å være på Jærbanen er den nemlig særst fin. Ved de andre stasjonene utenfor Stavanger har publikum måttet nøie sig med de oprinnelige i arkitektonisk henseende ikke videre fremragende bygg av den slags. Men så har også villabeboerne ved *Hinna*; denne henseende finere fornemmelser enn Jærbuen. Det var sogar en del som skrek efter W. C. Men de fikk dog nøie sig med et finere D. C.

Så kommer vi til *Sandnes*. Det var like fra begynnelsen av den stasjon hvor pasasjertallet forholdsvis var størst. Her trengtes snart rummeligere vente- og ekspedisjonsrum. Det fikk man ved å flytte stasjonsmesterens leilighet til et nybygg av midtpartiet på stasjonsbygningen. Sandnes utmerket sig dog ikke bare ved den livlige persontrafikk, men det var også den stasjon som hadde mest avsent fraktgods. Det gamle godshus som lå ved et stikkspor på samme side som stasjonsbygningen blev snart utilstrekkelig. Der blev så bygget et på den motsatte siden (se fig.)

Stasjonen nest Sandnes het i gamle dager *Hoiland*. Nu heter den *Ganddal*. Her er blitt foretatt sporutvidelser. Algårdsbanen, altså begynnelsen til Sørlandsbanen vestenfra, tar av her.

Ved *Klepp* og *Bryne* stasjoner er der blitt foretatt ikke så ubetydelige utvidelser. Der er således blitt opført egne godshus.

Lignende godshus med lasterampe og gjennomgående spor er også blitt bygget ved *Nærbø* stasjon. Vannforsyningen for lokomotivene her var lenge skral. Man hadde en vannstasjon hvortil vannet pumpedes op av en vindmølle. Selv på Jæren kunde det dog hende at der



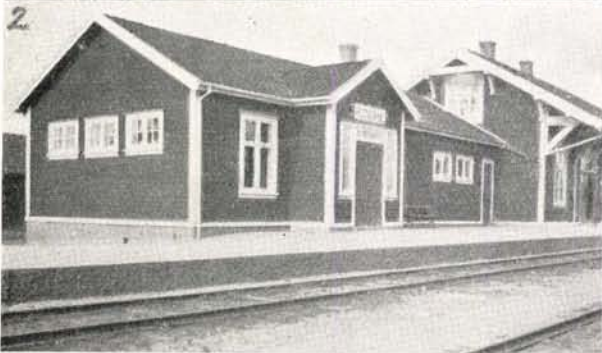
1. Stavanger stasjon år 1900.
2. Stavanger stasjon år 1925.



Sandnes nye stasjonsbygning og nye godshus.

intraff et par dagers vindstille. Og da stod man der. For å være sikre på en tilstrekkelig vanntilgang blev der i 1910 bygget en vannstasjon også ved stasjonens sørende med 20 m³ vannbeholder som fylles ved ledning fra den gamle vannstasjon i nordre ende. Her bruker man dog ikke mere vinden til å drive pumpen, men elektrisitet.

I venterommet i stasjonsbygningen var der i lang tid en restaurant som blev drevet av stasjonmesteren. Tarve-



1. Klepp stasjonsbygning.
2. Spisesal på Nærbo stasjon.

lig var den, men søkt var den som den eneste på veien til Egersund. Og i årenes løp vokset søkningen. Der klagedes og klagedes over at den var for liten. Folk stod oppå hverandre, lite kunde de få kjøpt i trengselen, og utallige, heter det, var de søndagskjoler som fikk en uutsløttelig kaffeflekk under skubbingen. Verst var det naturligvis under den store krigstidstrafikken. I 1919 måtte man gå til å bygge en egen spisesal som tilbygg til stasjonsbygningen. Den er ganske enkel, men nok så pen, både utvendig og innvendig.

Særegne godshus er også blitt bygget på *Varhaug* og *Vigrestad* stasjoner. Ved den siste er der også blitt bygget lokomotivstall med dreieskive for «Vigrestadtoget». I årenes løp er det også her som på de førnevnte stasjoner blitt foretatt sporutvidelser.

Sådanne er også blitt gjort ved *Brusand* eller *Bru* som det het i gamle dager. Oprinnelig var her bare en holdeplass. I 1910 blev den utvidet til stoppested ved anlegg av et sidespor. Samstundes med det lot driftsbestyreren opføre en plattform for de reisende. Men det burde ha vært helst latt være. Ti styrelsen betydte ham på det ettertrykkeligste at en sådan plattform ikke var innbefattet i den plan for utvidelsen som var godkjent av Det Kgl. norske Departement for de offentlige Arbeider. Det vilde dog la nåde gå for rett. «Idet man går ut fra,» skrives det, «at De for eftertiden ikke uten på forhånd innhentet samtykke forandrer en av høiere autoritet approbert plan», henvistes til en skrivelse til departementet hvori anbefaltes at de 347 kroner som plattformen hadde kostet godkjentes og driftsbestyreren frikjentes for alt ansvar i sakens anledning. Departementet lot også nådens sol skinne.

Det gamle ekspedisjonshuset som var her blev i 1919 avløst av en fin stasjonsbygning bygget i jærstil.

Efter *Brusand* kommer *Ogna* stasjon. Til å begynne med var her just ikke stor trafikken. Men i løpet av det



1. Gammelt ekspedisjonshus ved Brusand.
2. Ny stasjonsbygning i 1919.

svundne nittende århundre er den øket betraktelig. Især har her vært livlig om sommeren. Ikke så få stavangerfolk gjester da stedet. Og nogen år hadde man her et industriblaff, det var forsøk på å utnytte tangen og så anlegg av et cementstøperi. Det er blitt foretatt forholdsvis store utvidelser her. Det er sporutvidelse, flytning av stasjonsbygningen noen meter akterover for å få en bredere plattform, bedring av vannforsyningen for lokomotivene m. v.

Mellem Ogna og Egersund ligger *Helvik* stasjon. Her er det blitt foretatt sporutvidelser. Stasjonsbygningen er en vokterbolig. Til den hørte et skarve godshus og et under all kritikk stående D. C. Distriktet lot derfor i 1922 bygge et nytt, efter forholdene upåklagelig godshus og en almindelig anstendig privetbygning.

Endelig har man Jærbanens søndre endestasjon *Egersund*. Da Flekkefjordbanen kom måtte der naturligvis foretas en større endring av stasjonsanordningen. Man tok bort den gamle stasjonsbygningen av tre som opprinnelig hadde vært et privathus og som lå skrått mot linjen. Istedetfor bygdes en ny toetasjers murbygning lagt på almindelig måte parallelt med hovedsporet. Vognhallen blev sløifet, likeså plattformgodshuset. Godshuset blev flyttet lenger inn på tomten mot banen.

Hvad stoppesteder og holdeplasser vedrører så nevnes alt i 1878 følgende hvor der stansedes på signal hver onsdag og lørdag. *Hognestad, Bru, Store Sirevåg* og *Lille Sirevåg*.

Ved *Hognestad* stoppedes dessuten alle markedsdager, alle søndager om sommeren og forresten når derom androges, heter det i et brev fra driftsbestyreren til styrelsen i 1891. *Hognestad* ligger midt på det bredeste og flateste Jæren i en tett bebygget grend mellom stasjonene *Bryne* og *Nærbø*. Det er gjentagende blitt søkt om å få stasjon her, men til det er det bestandig sagt nei. I 1900, da inntektene i året var steget til 827 kroner, fant man at holdeplassen burde utvides til stoppested ved å legge et sidespor hvor der kunde avsendes og mottas gods i hele vognladninger. Senere er her bygget en ordentlig, skikkelig ekspedisjonsbygning istedetfor det tarvelige skuret man hadde før.

Holdeplassen *Bru* er jo nu blitt til stasjonen *Brusand*.

Store Sirevåg er et stoppested som ikke ligger mere enn 1,8 km. sør for *Ogna*. Men her er den eneste havn på *Storjæren* og særlig i fisketiden hadde det her utviklet sig stor trafikk. En fin bebyggelse hadde man begynt på, nede ved sjøen hadde man bygget en stenbrygge. Ned til den blev der lagt en flott kjørevei. Sildesaltning



1. Ekspedisjonshus på Vaulen stoppested.
2. Ekspedisjonshus på Hognestad stoppested.
3. Ny privetbygning på Hinna stoppested.

blev satt i gang her. Det så en stund nesten ut til at utviklingen vilde tvinge frem en stasjon. Man sikret sig grunn til en fremtidig utvidelse. Grunnprisene steg her dag for dag. Der byggdes en stor lesseplattform som de innfødte dog syntes var altfor liten. For dem var i den tiden ikke noget stort nok. Det var beklagelig sa de, at jærbanens folk hadde så lite øie for dette herlige steds store fremtidsmuligheter. Nu er plattformen nesten overflødig. Ti herligheten ved *Store Sirevåg* svant som *Pernilles* korte frøkenstand.

Ved *Vatnemo* eller som den nu kalles *Vatnamot* mellom *Store Sirevåg* og *Helvik* og som blev opprettet flere år efter banens åpning er der i de siste årene opført en ordentlig plattform med ekspedisjonsbygning, ja, sågar med privetbygning. Her klaget ikke de innfødte over jærbanens kniperi. De syntes tvertimot at den var utilatelig flott, især da privetbygningen blev innrettet både «For kvinner» og «For menn».

Om holdeplassene på lokalstrekningen for *Stavanger* til *Sandnes* skrives i «*Stavanger Aftenblad*» i april 1902: «Jærbanen inntar med hensyn til stoppesteder en særstilling sammenlignet med andre jærbaner, ikke alene her i landet, men jorden rundt. Mens avstanden mellom stasjonene på andre baner tiltar efterhvert som man fjerner sig fra utgangspunktet, er det med Jærbanen



Egersund stasjon.

akkurat omvendt. Man vil muligens si at trafikken i omegnen av Stavanger ennu er så liten at det ikke vilde lønne sig å ha rikeligere stoppesteder. Men lokaltrafikken venter bare på den minste gunst fra banens side for å vokse sig større. Eller har man aldri hørt om noget som heter å oparbeide en rute? Dette gjelder oss byfolk, men bonden stakkar har det ikke bedre. Han kan jo fristes til å ønske jernbanen dit hvor pepperen gror når han sagte skrangler inn til byen en halv mils vei på kjerre, for så slapp han da ialfall for å se sig arg på det tog som går like forbi stuedøren og som ennu ikke har lært å stoppe. Hvorfor han ikke bruker toget? Arme mann! Han kan dog ikke først kjøre en fjerdingsvei utover ad Egersundskanten til for å ta toget som skal til Stavanger. Nei, hvis ikke et tog, sådan av og til, vil stoppe så pass at folk har anledning til å hoppe av og på, så kommer jernbanen aldri til å klare sig, selv om der går tog dagen lang langs linjen, for det er altfor ube-kvemt, og ikke lovlige heller, tør jeg tro, å hoppe på under gang. Eller i alvor — Jærbanen trenger flere stoppesteder. Og lokaltrafikken krever nogen forøkelse av stoppesteders antall i nærheten av Stavanger.»

Ofte dette var det noget i. Det er ikke fritt for at Lorange var litt trangsynt på dette område.

I 1880 fikk man et stoppested ved *Hillevåg* og året etter en holdeplass ved *Mariero* mellem *Hillevåg* og *Hinna*. Og ved verkstedet på *Vaulen* er der opprettet et stoppested som ikke ligger mere enn 900 m. nord for *Hinna*. Dels er det for verkstedets skyld, dels av hensyn til den voksende villabebyggelse her omkring. Venterum har man i verkstedets opsynsmannsbolig.

Men på strekningen fra *Hinna* til *Sandnes* var der lenge ikke nogen holdeplasser. Først i 1902 fikk man sådanne ved *Gausel* og *Forus*. Under den stadig tiltagende bebyggelse rundt omkring er de blitt utvidet til stoppesteder med skikkelige ekspedisjonshus og skikkelige brede plattformer. Ved *Forus* er også lagt sidespor.

I 1909 blev der opprettet en holdeplass ved *Lura* i nordenden av *Sandnes*. Den blev smykket med et skur som tilsist var redselfullt å skue, ikke minst takket være de nærboende innfødtes håpefulle ungdoms kunstneriske tilbøieligheter til å skjære i tre. Denne skurets redselfullhet forstod *Stavangerpressen* med passende korte mellomrum å holde distriktssjefen for øie. Denne gikk så i 1923 til å bygge et ekspedisjonshus som de innfødte har funnet fint nok.

I årenes løp er der blitt anlagt ikke så få private *sidespor*. Mellom *Stavanger* og *Hinna* er der et til *Rogalands* felleskjøps store lagerbygning. Mellom *Hinna* og *Sandnes* har man først et sidespor til et mindre mekanisk verksted, og så sidesporet til *Jærens* kornmagasin. Like sør for *Gaudal* er der et til en avlegger av *Stavanger* cementfabrikk. På *Klepp* er der sidespor til *Jærens* potetsmelfabrikk. På *Bryne* er der et til *Jærens* ullvarefabrikk og et til en trevarefabrikk. På *Vigrestad* er der lagt et kort vognspor til en tønnefabrikk. På *Ogna* har man to sidespor, et til *A/S Sjøtang*s fabrikkbygning og et til *Ognas* cementstøperi. Begge ligger der nu til ingen nytte. Ti begge disse industrianlegg førte en døgnfluttilværelse.

Banelegemet.

Jærbanens banelegeme har i det hele stått bra. Nogen mindre synkninger her og der hvor banen er ført over eller nær ved myr har man vel hatt. Også nogen steinsprang i fjellpartiene på strekningen fra *Store Sirevåg*

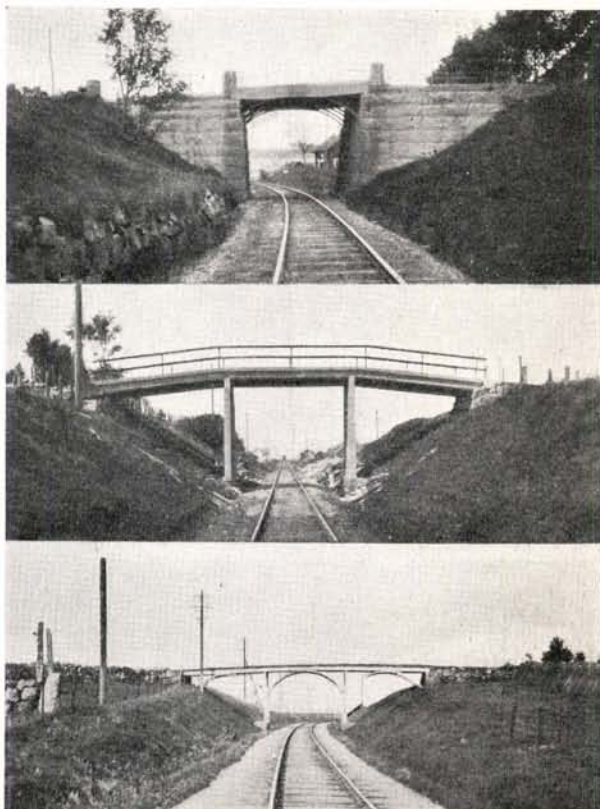
til *Egersund*. De har vel et par ganger hindret togenes fremgang, men av nogen nevneverdig betydning har de ikke vært.

Flere av de større broer er blitt forsterket. Først og fremst da de to som opprinnelig var bygget av tre, nemlig broen over *Launessundet* mellom *Hellvik* og *Egersund* samt *Aresnesbroen* ved innkjørselen til *Egersund* stasjon. De er blitt helt ombygget til jern.

Et par av overgangsbroene er også blitt forsterket, således i 1924 *Ladegårdsveibroen* i *Stavanger*, på grunn av den tyngre gatetrafiikk det er blitt med tunge lasteautomobiler. De andre broovergangene var opprinnelig av den i sin tid almindelig ved jernbanene brukte type, treåk av rundtømmer med trebjelker som bærere. De blev ikke så svært mange årene efter åpningen ombygget så smått om senn til buebroer av jernskinner. Efterat automobiltrafikken hadde utviklet sig så stort er de tildels blitt for svake. Man har således ombygget en broovergang ved *Varhaug* ved å sløife jernbuene og ombygge pilarer og bærere i jernbetong. Likeledes en ved *Lura*. Her er dog buen bibeholdt.

Overbygningen hadde fra først av jernskinner som veide 17,36 kg pr. meter. Alt to måneder efter banens åpning skrev driftsbestyreren til jernbanedirektøren at der måskje kunde reises tvil om hvorvidt disse jernskinner var tilstrekkelig massive i et så fuktig og saltholdig klima som *Jærens*. Rusten kunde tas av dem i store flaker. I de første driftsårene blev man nødt til å utbytte noget over 3 000 meter skinner. I 1884 innla man henvend 1 000 m stålskinner av en litt større vekt, 17,53 kg. I nittiårene blev 50 000 m stålskinner av samme vekt som de gamle jernskinnene innlagt.

I 1900 var der tale om at banen skulde få utbyttet en hel del av sine gamle jernskinner med stålskinner fra



Typer av overgangsbroer.

Vossebanen. Lorange fremholdt at det var uheldig at Jærbanen alltid skulde slite op andre baners avlagte klær. Det medførte evindelige klager over rystelser, elendige vogner, norsk jernbanestell o. s. v. Visstnok var det økonomisk riktig å la de yngre søsken slite op de eldre avlagte klær, men det var ikke alt som gjordes i en familie som kunde passe for en stat til hvem man stilte samme krav enten det gjaldt en stor eller liten bane. Men det hjalp ikke alt hvad Lorange sa slik. De avlagte klærne måtte nok banen hans vær så god ta, både da og senere. Der kom 20,5 kg.s skinner fra Vossebanen. Av dem blev i første tiåret av 1900-årene innlagt en banelengde av 50 km. I 1910 fikk man de første 20,5 kg.s stålskinner. I 1914 hadde man bare de gamle stålskinne i en kilometers lengde. Jernskinnene var forsvunnet fra hovedlinjen. Da Ålgårdbanen skulde bygges blev det besluttet at den skulde få en del av Jærbanens skinner og på denne skulde istedet innlegges 25 kg skinner som man fikk fra Bergensbanen. Avlagte, nokså godt slitte klær dette også. Nu ligger der på Jærbanen litt over 30 km av gamle 20,5 kg stålskinner. Resten, den overveiende del altså, er 25 kg.

Gjerdene langs linjen blev av anlegget opsatt dels som ståltrådgjerd med trestolper, dels som steingjerd. Straks efter banens åpning skriver driftsbestyreren til jernbanedirektøren at hvad ståltrådgjerdene vedrører så vites det ikke om disse er lovlige eller ikke. Skulde de ikke være lovlige måtte driften komme til å bære ansvaret for alle de kreaturer som i fremtiden vilde bli overkjørt.

I 1886 blev der forlangt erstatning for en overkjørt sau som var hoppet gjennom et vel vedlikeholdt ståltrådgjerde. Driftsbestyreren sendte saken til styrelsen idet han sa: «Der hopper alltid sau gjennom gjerdet, når banens skråning står grønne og utmarken hvor sauene går er bar. Lokket av synet går alltid sauene hen og metter sig på fremmed eiendom, og det ofte så gjeteren ser på det, han har formodentlig ondt av de sultne får og mener at Statens eiendom er felleseiendom. Hvorvidt denne teori kan forsvares enten støttende sig til at der ingen bestemmelse er om ståltrådgjerdens lovlighet eller til teorien om humanitet overfor mennesker eller dyr som forgriper sig på fremmed eiendom tør jeg ingen mening ha om. Men der synes dog litt urimelig at man ikke alene skal finne sig i å bli berøvet sitt, men også skal betale når man er så uheldig å støte på en sådan malificant som tross stengsler og opslag ikke vil ta hensyn til eierens rett til å befare sin eiendom». I dette tilfelle blev kravet om erstatning avslått. Og dermed var saken op- og avgjort.

Men så lett gikk det ikke for jernbanen i 1896, da en Jærbu kom og forlangte en lignende erstatning. Hvad Lorange har svart fremgår nokså tydelig at et brev fra mannen sålydende:

«Deres skrivelse av 9de mottatt. Jeg har vanskelig for å tro mine egne øine når jeg derav ser at jeg skal føre bevis for hvordan det får var kommet inn på banelinjen som blev ihjelkjørt. Kan det være mulig at De er så barnslig å mene at når jeg slipper kreaturer i min utmark, det være store eller små, at jeg da daglig går med to vidner for i tilfelle noget kommer inn på banen da å føre vidner. Man kan visselig ha grunn til å tro at hr. bestyreren har mistet noget av Deres forstand for de 8 kroner som jeg forlanger i erstatning. Jeg tillater mig herved be Dem sende mig flere sådanne elendige skrivel-

ser, for når jeg sender dem til høiere autoriteter jeg da kan ha rett mange, men det må være snart.»

Hvis han ikke straks fikk de åtte kroner vilde han nemlig sende kravet til styrelsen. Det blev også til det, at han sendte det dit. Efter et par måneders forløp svarte styrelsen at den var enig med driftsbestyreren. Kunde derimot mannen få skjønn av to uvillige menn, hvis troverdighet var attestert av lensmannen eller godkjent av driftsbestyreren, gående ut på at det var overveiende sannsynlighet for at lammet måtte være kommet inn på linjen gjennom jernbanens gjerde, vilde man under ethvert forbehold forresten ikke ha noget imot å innrømme hans krav. Sådant skjønn blev også avholdt. Skjønnen kom til det at mannen burde ha de åtte kronene. Men banemesteren, som var møtt for driftsbestyreren, han protesterte på det bestemteste. For å få ende på saken bød han mannen fire kroner. Dette tilbud blev avvist med forakt. Han måtte ialfall få seks kroner. Banemesteren bød da fem. Og efter en kort betenkning blev det tilbud mottatt.

Som vi vet stod *skogplantningens* vugge på Jæren. Her gjorde man de første forsøk på å opelske skog bare for skogens skyld på åpen, aldeles skogbar mark. Her anlas også Statens første planteskole, den ved Sandnes.

Lorange var høist interessert av skogsaken vesterpå. Derom vidner ikke minst hans mange plantninger langs med linjen utover Jæren. På stasjonene Ganddal, Klepp, Bryne, Varhaug, ja selv på den øde Ognestad, står nu småskogklynger. Flere av dem er i ypperlig vekst. Spesielt ved Klepp stasjon.

Jærbanens største plantninger er på begge sider av linjen like nord for Nærbø. I 1897 traff departementet og styret forberedende skritt til beplantning ved banene



Loranges bauta.

av hensyn til forsyning av svilletømmer som det blev vanskeligere og vanskeligere å få i tilstrekkelig mengde. På budgettet 1899—1900 foreslo styrelsen innkjøpt et grunnstykke på 333 mål i nærheten av Nærbø stasjon. Her hadde man før plantet til vern mot sneen, men plantebeltet var for smalt. Men nu blev det altså utvidet. Man har mest utsatt buskfuru og almindelig norsk furu. Man har også utsådd sibirisk lerkiefer. Men lerketreet vil ikke trives på Jæren. Det er for værhardt for det. En hel del år hadde man også planteskole her. Men den er nu opgitt. Den lønte sig ikke. Nu holder man sig ute-lukkende til Statens planteskole ved Sandnes.

I Norbø skogplantning blev der i 1928 reist en minne-sten over Lorange, og på den står: Jærbanens første Sjef *Joh. Lorange*, født 17.—12.—1834, død 25.—11.—1905. Plant! Plant! Værn skogen.

Personalet.

Jærbanen har alltid hatt et utmerket personale, med dugelighet og arbeidslyst. Særs interessert for sitt arbeide har de støttet sine sjefer i å få gjort driften så enkel og hensiktsmessig som mulig. Ikke minst støttet de trofast driftsbestyrer Lorange i hans grunnleggende bestrebelse i denne retning. Lorange skal forresten ha hatt en særegen evne til å gjøre personalet like varmt interessert som han selv var. Han var alltid meget omhyggelig for sine underordnede. Men så krevde han også meget av dem. Arbeide skulde de. Han tålte ikke nogen som gikk på perrongen til stas. Derfor vilde han også ha dem hensiktsmessig uniformert. Den gang da den avdøde styrelse i årrekker grundigt drøftet uniformspørsmålet, uttalte Lorange i et brev 1887 til maskindirektøren at han ikke var enig med styrelsen i at spørsmålet var så betydningsfullt nettop. Men da det nu forelå vilde han benytte anledningen til å si at uniformer av grått tøy, godt og smukt forarbeidet vadmél av ufarvet ull med grønne eller røde opslag vilde være mer tjenlig til slit og arbeidsklær enn det brukte blåttøy: Skal nemlig stasjonsmestre og konduktører arbeide og ikke være til stas, skal de kort sagt ta i med, så vil de blå klærne efter et halvt år være blankslitte og luvslitte. En grå frakk svarer til støvfarven og vil derfor ikke trenge så megen børstning. Da vadmél var lettere og kunde anskaffes her i landet, vilde man både ophjelpé industrien og skaffe personalet en varmere og solidere drakt, som uten tvil også kunde gis et sådant snitt at den blev likeså klædelig som den blå.

Forholdet mellem personalet og publikum har alltid vært upåklagelig. I et brev fra Lorange til styrelsen heter det således: «Noget sådant som overfall på stasjonsmester eller annen betjening har ikke funnet sted her, men at man har villet forsøke å springe på toget, benytte gamle billetter, gå på banelinjen, klage i avisene over elendig jernbanestell o. s. v., inntreffer. Men den slags forseelser har jeg betraktet som utslag av tidsånden og har trodd det ikke var noget derved å gjøre. Jeg har antatt det for en barnesykdom som skal gjennergåes og mot hvilken man ikke vil anvende noget strengere middel så lenge den ikke viser sig ondartet.»

Personalet har i alle tilfeller vært hensynsfullt i sin optreden overfor de reisende, og det har disse satt stor pris på. Men naturligvis, ingen regel uten undtagelse. I «Stavanger Avis» mai 1908 skriver en innsender: «Å skjelle ut en jernbanekonduktør for en fandens idiot, således som nylig borte i Sandnes, og derfor betale tyve

kroner, det er nokså dyrt, men hvis det kunde la sig gjøre noget billigere så tror vi, at mange praktiske folk av og til vilde utøse sin harme når, som det av og til hender, en eller annen stivstikker av en reglementstrell ikke forstår å bruke vedtekt eller reglementsbestemmelse med konduite.» Innsenderen mener dog at det er en av de undtagelser som bekrefter regelen. Så godt som alle Jærbanens funksjonærer kommer godt ut av det med publikum.

I den første tid kom der nogen ganger anonyme klager til styrelsen over, at Jærbanens personale var for meget optatt med bierhverv, især at de misbrukte sin rett til frifrakt for husholdningsvarer til å frakte varer som de drev handel med. Driftsbestyreren betegnet klagen som mildest talt skammelige. Det var riktig nok at der var funksjonærer som ved siden av jernbanetjenesten drev handel. Således en der var stasjons-ekspeditør på Vigrestad med den rikelige lønn av 340 kroner og en fri uniform om året. Men så skulde han også selv holde sig med losji, brende og lys. Han var ved siden av landhandler. Det var den glimrende bi-stilling han hadde ved jernbanen som man misundte ham. Driftsbestyreren gav en fortegnelse over de funksjonærer som hadde bierhverv. Tre var skibsredere, hvorav den ene dessuten sildesalter. En handlet med taksten, en med poteter, en annen med egg og en tredje med vilt. En med kaffe og spise. En var agent for et gjødselkompani, en bundtmaker og ni stykker, vesentlig av baneavdelingen, var jordbrukere. En var skomaker. Og så var der en som var skredder, noget som Lorange ikke syns å ha benyttet sig av slik som det blev gjort av en av hans kolleger ved en smalsporet østlandsbane. Der var det to funksjonærer som var kyndige som skreddere. Og som slike blev de også brukt ved banen når det knep. En av dem sydde således et par bukser til en telegrafist ute i distriktet med det resultat, at driftsbestyreren en vakker dag fikk et brev fra telegrafisten sålydende: «Jeg tillater mig i ærbødighet å forespørre om det er efter regulativet at jeg haver erholdt benkle-der hvis lengde nedentil berører jorden, mens deres lengde oventil ikke bedekker bekkenbenet.»

Driftsbestyrer Lorange trodde ikke at de bibeskjeftigelser som nogen funksjonærer ved Jærbanen hadde var mere ulovlige enn materialhandel, instrumenthandel eller lignende, som blev drevet ved andre baner uten å bli påtalt. Dessuten fant han å burde gjøre oppmerksom på at det meget knepne budgett for Jærbanen ikke hadde tillatt nogen oprykkelse i de meget små gasjer for nogen av de omhandlede funksjonærer siden banens åpning.

Siden hørte man ikke noget større i denne retning. Den senere tids raske utvikling av trafikken og bedringen av funksjonærenes lønn har jo også medført, at det bare er rent undtagelsesvis at nogen nu har tid eller trang til bierhverv.

Jubileum.

Den 28. februar 1903 kunde Jærbanen feire sitt 25-års jubileum. Til det hadde driftsbestyrer Lorange og lensmann M. A. Grinde utgitt et litet helite: «Meddelelser om Jærbanens drift og virksomhet i dens første 25 årige driftsperiode». Først omtales trafikken ved banen i almindelighet. Det heter her at det tok lang tid før Jæren fikk ordnet sig efter den nye transportmåte. Kanskje er vestlendingen i så henseende litt tregere enn østlendingen. Men nu hadde man endelig fått inntekten til

å stige. Ennu var der dog et langt skritt til at banen kunde forrente den utlagte kapital. Allikevel hadde Jærbanen til fulle vist hvor berettiget den var, både i materiell og kulturell henseende. Enhver kulturell utvikling har jo sine skyggesider, men her falt de bare på undtagelsene. Mere iønefallende var den rike materielle utvikling på Jæren som banen hadde ført med. I byene hadde folkemengden øket med over femti prosent i de fem og tyve årene, mest i Sandnes (75 pct.), minst i Egersund (33 pct.). Alene byenes inntektsøkning et enkelt år dekket tre femtedeler av hele jernbanens anleggskapital. Mere illustrerende for byenes fremgang var en sammenligning av forsikringssummene. I de fem og tyve årene hadde således forsikringssummen i Stavanger fordoblet sig henimot tre ganger, i Sandnes over fem ganger, i Egersund noget mindre. Den samlede verdiøkning var etter dette over 25 mill. kroner. Talende tall som ingen ytterligere kommentar trenger, heter det.

I bygdene hadde også den økonomiske tilstand bedret sig i høi grad. Jordbruket var således gått storartet frem. Gårdenes verdi var blitt fordoblet to og en halv gang og verdiøkningen i de fem og tyve årene var fem ganger så stor som jernbanens anleggskapital.

Tok det jærsk jordbruket et storartet opsving i perioden, gjorde kreaturavl den enda høiere grad. Og saueavlens også. Jernbanen hadde visselig gjort sitt til at kjøttet var blitt så langt bedre enn før.

Så omtales landbrukets binæringer. Havebruket hadde skutt nokså rask vekst, spesielt kjøkkenhavene med kål, gulerøtter, kålrabi o. s. v. Eggproduksjonen var øket i mangedobbelt utstrekning. En stor del av den befordredes med jernbanen.

Industri og fabrikkdrift hadde tatt et stort steg fremover. Som ved et trylleslag hadde meierier og ysterier reist sig. Pottemakervirksomheten var øket i høi grad.

Efter nogen bemerkninger om banens postale betydning og om stasjonsbebyggelsen slutter jubileumsskriftet med å si: «Tar man alt det som foran er anført i ett billede må det erkjennes, at fremgangen og utviklingen er ganske betydelig både i landdistriktene og byene, måskje større enn de fleste hadde tenkt sig og ant, og visstnok også større enn selv de mest sangvinske forutsatte og håpet ved jernbanens anlegg.»

Jubileumsdagen blev feiret med en fest i Stavanger turnhall, som «for anledningen var sjelden vakkert dekorert med flagg, grønt o. s. v.» Og styrelsen, heter det, hadde man vist den utsøkte oppmerksomhet å henge den op over talerstolen.

Der var sang og taler, bl. a. for Lorange og for en tretti jubilarer ellers. Dansen gikk lett over til je til langt over kl. 24. Først kl. 5 sluttet den glade fest. En time før var de deltagende utenbys fra sendt til sine hjem med ekstrapag.

Til festen kom seks og tyve telegrammer, adressert til Lorange. Det var fra arbeidsminister, styrelse, byens og folkets stortingsmenn, magistrat og ordfører i Egersund m. fl. Og fem og tyve funksjonærer, som var flyttet annetsteds, sendte et lengere telegram på vers.

Det var en god og lys fest for Lorange. Og glad var han for det om enn tanken på den forestående skilsmisse kunde trykke ham. Og det var visst også annet som trykket ham under forberedelsen til festen. Blandt de papirer som jeg har funnet i Stavangers jernbanearkiv vedrørende jubileet er der ett hvorpå der står skrevet

med Lorange's hånd: «Aldri har jeg hørt folk uttale sig tilfreds med min virksomhet. Det høieste jeg har opnådd er uttalelser om min avreise.»

Men hans minne blev høit hedret da der ved trettiårsjubileet 1908 blev holdt stor funksjonærfest i Stavanger. Til den telegraferte stortingsmennene fra byen og fra fylket: «På trediveårsdagen sender vi vår hilsen med de beste ønsker om fortsatt utvikling. De storartede fremskritt som følge av jernbanen bestyrker håpet og troen på Sørlandsbanens store betydning.»

Sic transit — —

Slutt med Jærbanens selvstendighet var det i 1920. Ti da besluttet Stortinget i sin høieste visdom at den statsbaneaksjeselskapet Jæderbanen tilhørende driftsbane skulde innløses den 1. august.

Skjønnnet i sakens anledning bestod av ikke mindre enn tolv gode menn, hvorav de seks var valgt av Stortinget for alle de aksjebaner som skulde slukes. De seks andre var opnevnt av Kongen for den enkelte bane som det gjaldt. Av disse seks hadde aksjeeierne fått lov til å utpeke så meget som to stykker.

Først var det en dags prosedyre, så en dags befarung eller lystreise over banen til Egersund. Den tredje dagen trakk skjønnsmennene sig tilbake til grundig og samvittighetsfull overveielse. Efter en passe rummelig tid kom de tilbake. De hadde enstemmig satt verdien av Jærbanens aksjer til en og en halv million kroner, d. v. s., 28,76 pct. av den oprinnelige aksjekapital.

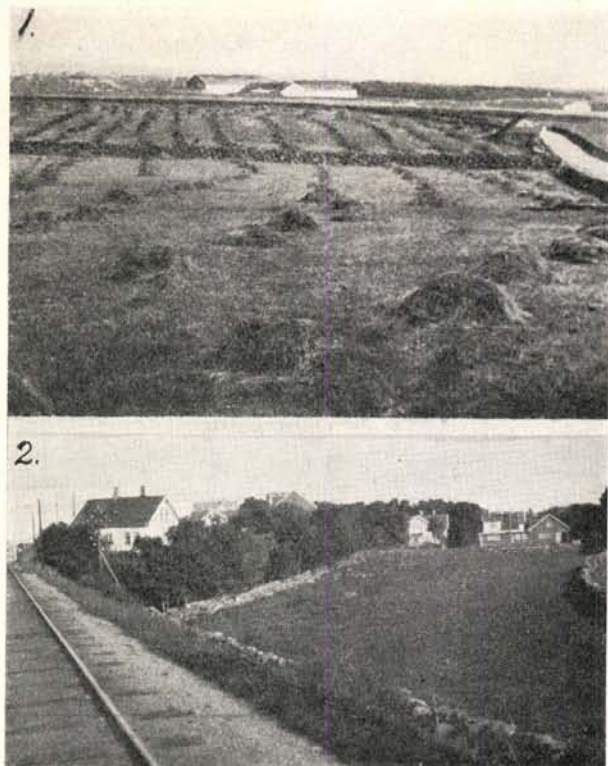
Da rettens formann spurte de gode mennene om de hadde skjønnet efter beste overbevisning, svarte oppmannen høitidelig med høi og klar røst: ja! Men over flere av skjønnsmennenes ansikter gled der nogen underlige smil, og et par sendte hverandre nogen skakke blikk. Det blev en offentlig hemmelighet at det hadde vært dissens mellem de stortingsvalgte og i allfall en del av de seks for Jærbanen opnevnte. Disse sistes beste overbevisning lå nok adskillig over 30 pct., mens de andre var så lavtliggende som 20. Men så hadde tilslutt de gode menn funnet at det var best å slutte en vennskapelig overenskomst, om enn ikke efter beste, så dog efter en bedre overbevisning.

Og i all vennskapelighet avsluttedes også skjønnsforretningen ved en bedre middag etterpå.

Men Jærbanen som den lille, selvstendige banen mellem Stavanger og Egersund, dens saga var ute. Staten hadde gjort et røverkjøp, sa stedets presse. Jærbanens regnskaper rørtes nu ihop med Flekkefjordbanens. Til stor glede for denne.

Banens betydning for bygd og by.

I den tiden banen blev besluttet var man ikke så vant til millionrulling som man nu er blitt. Fire og en halv million for en jernbane nu, en ren bagatell er det. Men den tiden syntes man det var en svær sum å ofre på «det stakkars øde Jæderen», som man sa på østlandet. Og hadde det bare vært av hensyn til det man ofret disse mange millionene, vilde det vært en utilgivelig handling av Regjering og Storting, sa godfolk østpå. Men det var jo noget som virket formildende på dem. Det var hensynet til den lange, ubeskyttede, værharde Jærkysten, som var en skrekkelig for de mange dampskipsreisende. Banen skulde for en stor del være en «sjøsykebane». Det er også utvilsomt at den største delen av disse reisende, enten de har vært sjøsyke eller sjøsterke,



1. Dyrket jord på Jæren. 2. Omkring Nærbø.

har nyttet jernbanen. De har nok hatt sin betydning ved opgjøret av banens årsdrift. Men den sjøsykestrømmen som skulde bidra så mektig til banens forrentning og som skulde gi den en så ulike større berettigelse enn Vossebanen, blev i høi grad overvurdert da man forberedte anlegget av Jærbanen.

Bortsett fra hvad alle den gang var enig om, at den skulde være begynnelsen av en bane fra Stavanger til Oslo, Sørlandsbanen, som man jo nu kaller den, den gang het det mere korrekt Vestlandsbanen — helst burde det være Stavangerbanen i likhet med Bergensbanen — bortsett fra dette ligger Jærbanens store betydning på selve Jæren. Det var de klar over alle som drev den frem.

Skjønt jordbruket her før banen kom i kvantitativ henseende stod forholdsvis nokså høit, var det ikke stort bevendt med hensyn til rasjonelle driftsmetoder. Tega til sådanne viste sig bare her og der hvor elevene fra landbruksskolen på Austråt nær Sandnes hadde slått sig ned. Folk flest utover Jæren drev det på den gamle måten med ikke å dyrke større lapper enn de kunde holde i hevd med hvad som avledes på gården. Men det som mest hindret nogen større fremgang var de lange og bakkete veiene.

Det kan jo på en måte være nokså forklarlig hvad en av baneanleggets seksjonschefer, en vaskeekte østlending, sa da de skulde bygge en lasteplattform ved en av stasjonene midtjærs. «Gjør den så liten og simpel som mulig,» sa han, «ti her blir ikke annet å føre enn en kalveskrott og en sildefjerding i ny og ne.»

Dette var ved Nærbø. En mann som bor i nærheten forteller: «På min fars gård kunde man før banen kom så vidt livnære tre ikke altfor feite kuer. Nu står der seks-ten på båsen. Oppe på en gård ikke langt herfra var der ved banens åpning et bruk hvor der var seks kuer.

Nu er dette bruk delt i to med femten kuer på hver av dem.»

Det er nok kjørt mere enn én kalveskrott i ny og ne fra Nærbø stasjon, og den har nok mottatt mere enn én sildefjerding.

I 1919—20 kom det til stasjonen 100 vogner med sild alene til gjødning og kraftfôr. Av annen gjødning kom 460 tonn, og annet kraftfôr innførtes til en verdi av 41 000 kroner. Til sammenligning kan anføres at Jærbanen til stasjonen i det første driftsåret ikke fraktet mere enn 360 tonn, alt i alt.

De som hadde trodd at med banen skulde hele Jæren i en fart bli opdyrket, blev dog skuffet. Utviklingen gikk til å begynne med stille og ubemerket for sig. Det er først i den siste tiden at den har skutt slik fart at den har vakt oppmerksomhet hele landet over.

Fra førstene av lå stasjonene utover Jæren som en-sonne vakthus på tørre lyngheia med myr rundt om. Ved Bryne stasjon midtjærs var det bare ett hus, og det var stasjonsbygningen. Nu er her en hel stasjonsby, mere folkerik enn mangen liten kjøpstad her i landet, med mote- og utstyrhandel, gullsmedforretning, bokhandel, barber, to hoteller m. m. Er enn Bryne den stasjon hvor bebyggelsen er størst, er der også ved de andre stasjonene som Nærbø, Varhaug o. a. bymessig bebyggelse. Også her vokser stasjonsbyer frem.

Hvad som spesielt har gitt Bryne forrang er meieriet der. Det er et av landets største.

Da banen begynte var der ikke et eneste meieri på Jæren. Fem og tyve år efter var der tretten som årlig mottok over 12 mill. kg melk. De fylte jærbuens lommer med over 1 mill. kroner. I 1914 var melkemengden steget til 37 mill. kg. Under krigen var der nogen nedgang, men nu er den oppe i over 50 mill. Den beste illustrasjonen på dette område gir det meieri, som har reist sig på skjære flyvesanden ved Bru på Sørjæren.

Foruten meieriene er også andre industrielle bedrifter kommet med banen, som forskjellige møllebruk, fabrikk for jordbruksredskaper, potetesmelfabrikk, trevarefabrikk, spinneri, farveri, ullvarefabrikk.

De gamle transportmidler, hest og kjerre vilde, selv om landeveiene hadde vært aldri så gode, ikke kunnet muliggjøre de fabrikker og meierier som nu fins på Jæren. Ved banens 25-års jubileum fremholdt en av stavangeravisene at det skulde en kilometerlang rekke av kjerrer til å befordre de 770 t. smør som da hvert år sendtes med jernbanen. Hvor meget smør og ost transportertes så de første årene med banen? Jo, bare 49 t. i alt. I 1919—20, det siste året banen bestod som aksjebane, befordredes av disse varer 3700 t. Altså: Efter 40 års drift omtrent 75 ganger så meget som til å begynne med.

Jærbanen er i utpreget grad en jordbruksbane. I banens første driftsår fraktedes av landmannsprodukter ikke stort mere enn 2700 t ialt. I 1919—20 fraktedes der 31 000 t eller tolv ganger så meget.

Hvad transport av all slags gjødning vedrører var den til å begynne med bare 150 t om året. I 1919—20 var den 7900 t, eller omtrent femti ganger så stor. Bare gjødseltransporten alene overstiger nu den samlede jordbrukstransport det første året.

Da jorden på Jæren aldri får hvile må der en sterk gjødning til som ikke på noget annet sted her i landet. Der spredes hvert år tusener og atter tusener tonn av tare og tang og skjellsand utover. Naturlig gjødning

hentes helt fra Bergen og kunstige gjødningsstoffer fra alle verdens kanter kan man si.

Det er vel liv på banen i den tiden den transport som mest pågår. Jeg har selv vært vidne til at der på en og samme dag er blitt kjørt tre store ekstratog til Bryne med gjødningsstoffer som var kommet sjøverts til Stavanger. Hver gang toget gled inn på stasjonen stod der en lang rekke med hester og kjerrer, karfolk og kvinnfolk stod ferdig til formelig å kaste sig over gjødslen og kjøre den hjem fortest mulig.

Folketallet i de jørske bygder og byer har i dette århundre gått frem på en måte som man med rette har kalt for imponerende. I de andre bygdene i Rogaland er det mestendels gått tilbake, kanskje vesentlig på grunn av utvandring. Og at det er jernbanen som direkte og indirekte har vært hovedbetingelsen for folkeveksten på Jæren kan det ikke være tvil om. Denne jordbruksbanen har skapt det som gjør at mennesker kan leve og trives. At den i så henseende har vært vår mest skapende jernbane er skråsikkert.

Men med den er det også snart helt forjaget det gamle Jærens kjelebarn, liten vibe, den om hvem det er sagt,

at ingensomhelst fuglesang vekker bedre vårstemning i brystet enn dens første skrik, ømt og sårt. Der er kommet et annet kjelebarn i stedet, akerriksen. Vekker enn dens røst ingen vårstemning i brystet, den er dog av naturens mesterhånd stemt fint sammen med tonen i Jærens bølgende akre som avløser lyngheien og myra.

Skulde det vel ikke være vel verd, mens ennu tid er, å gjøre som man har gjort i Danmark på den jydskede hede, å få fredlyst et stykke av det Jæren, Arne Garborgs Jæren, hvor hegre stig og heilo flyr over lyngheiene rundt de bløte myrene.

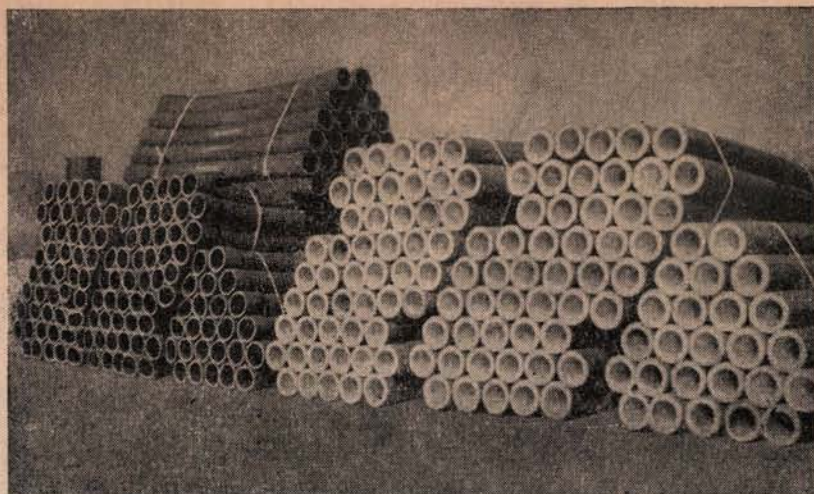
Ti det er dem som føler det sårt å se hvordan det Jæren forsvinner, sådanne som den gamle fornuftige, hederlige ravn som Kielland forteller om i sin novellette «Torvmyr», ravn som fløi mot vest for å grave op et svineøre som han hadde gjemt i den gode tid. Men der han fløi, jevnt og betenksomt, fulgte de skarpe øine landskapet nedenunder. Og den gamle fugl ergret sig. År efter år blev her nye hus, gule akerflekker og grønne sletter, så der ikke mere blev plass og føde for en gammel, dyktig og hederlig ravn med familie. Å de mennesker! de mennesker! den gamle fugl kjente dem.

INNHALDSFORTEGNELSE:

Styre og stell	side	1
Trafikk	„	3
Toggang	„	4
Toghindringer, uhell	„	6
Materiell	„	9
Stasjoner og stoppesteder	„	11
Banelegemet	„	14
Personalet	„	16
Jubileum	„	16
Sic transit — —	„	17
Banens betydning for by og bygd	„	17

VI LEVERER
ALT I TEKNISK
GUMMI SOM:

SLANGER
PAKNINGER
VALSER
TRANSPORTBÅND
GUMMIBELEGG
MATTER
GUMMIGULV
PRESSARTIKLER
ETC.



KVALITETSMERKET



Del av slangeleveranser til Norges Statsbaner.

Mjøndalen
TEKNISK GUMMI

A/S DEN NORSKE KALOSJE & GUMMIVAREFABRIK

BESØK JERNBANERESTAURANTENE

Oslo - Østbanestasjon & Vestbanestasjon

Billig frokost kr. 1,25

Billig middag kr. 1,25

(2 retter)

Dessuten serveres smørbrød à la carte

Øl & Vinrett

Jernbanefunksjonærer får rabatt

A/S NORSK SPISEVOGNSKAP - Oslo

sjonstjenesten

OSLO

18. 09. 1996



Reis med

jernbanen

Sikkert = bekvemt = billig = hurtig

Statsbanenes Reisekontorer i Oslo - Bergen - Trondheim - Berlin og London

er til tjeneste med **alle opplysninger gratis** om reiser på **Norges Statsbaner**.

Statsbanene har utgitt **Norsk Reisebok** hittil i 6 deler:

1. del: Østlandet mellom Oslofjord og Fæmund. Utgitt 1930.
2. „ Vestbanene og Telemark. Utgitt 1932.
3. „ Sørlandet og Rogaland. Utgitt 1933.
4. „ Bergensbanen, Bergen, Hardanger. Utgitt 1934.
5. „ Valdres—Sogn og Fjordane. Utgitt 1935.
6. „ Gudbrandsdalen og Jotunheimen. Utgitt 1936, som er tilsalgs for 50 øre pr. stk. i Reisebyråene og jernbanekioskene.

Planlegg feriereisene etter disse reisebøker samt „**Norske Reiseruter**“ hvorav ennå følgende restoplag har:

- Hefte 1: Dovrebanen, Rørosbanen, Trøndelag. Utgitt 1926.
„ 7: Raumabanen og Møre fylke. Utgitt 1925.
„ 8: Fra Sør-Norge gjennom Hålogaland. Utgitt 1926.

Bruk

Statsbanenes Automobilavdeling

for all transport av **bagasje, il- og fraktgods** til og fra jernbanestasjonene i Oslo. — **Hurtig - sikkert - billig.**

Husk at Statsbanene er

alle norske borgeres felles eiendom!

Les „**Meddelelser fra Norges Statsbaner**“

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



09TU01422

200000029561

KKERI