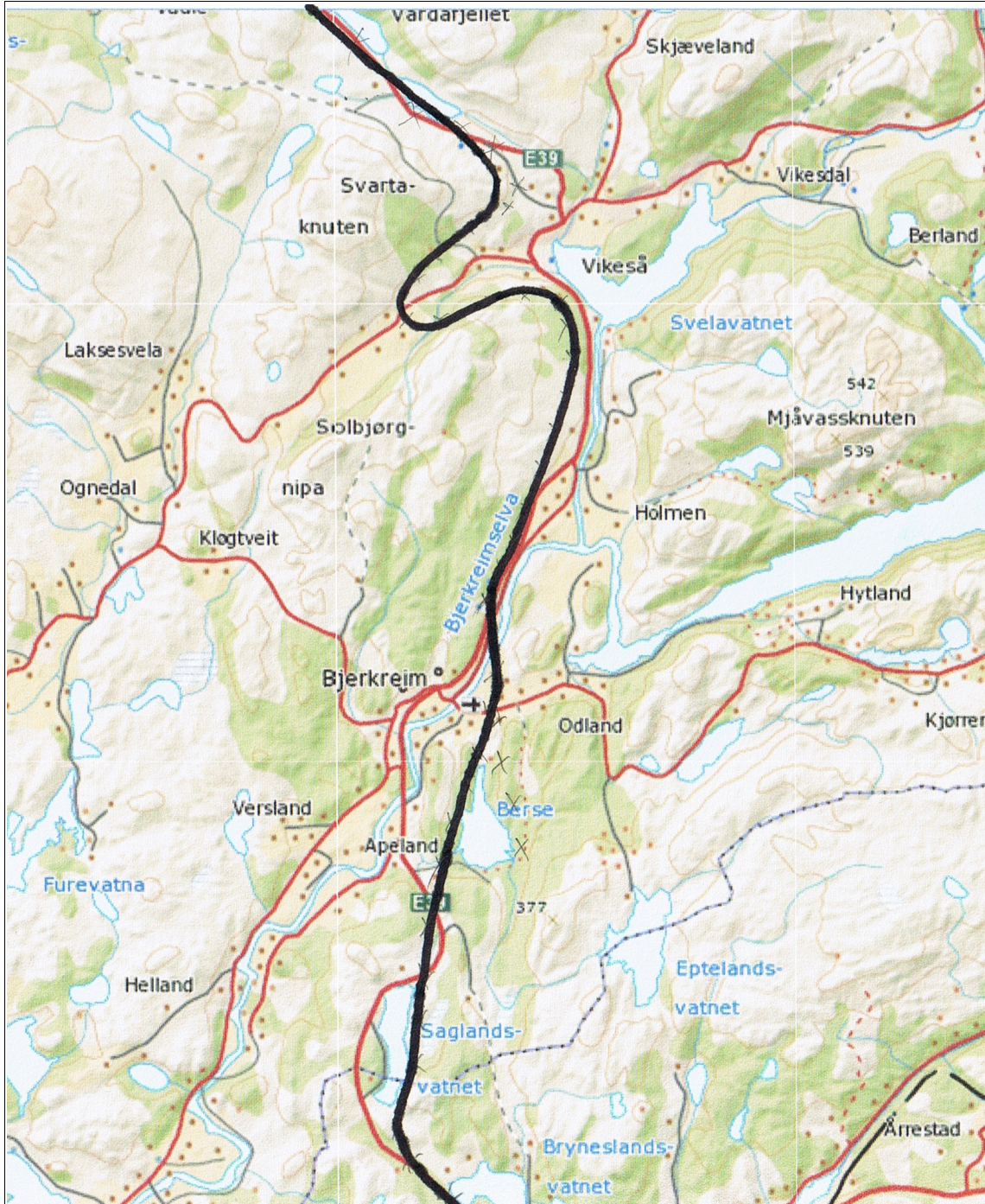


Jernbanelinjen gjennom Bjerkreim

Oppteignet trasé i 1926



Linjen var prosjektert fra jernbanestasjonen på Ålgård, rundt Edlandsvatnet på vatnets sørside, derifra langs Langavatnet på vatnets nordside til Haraland, derifra oppover vassdraget til Kyllingstad, og videre til Søyland, Bue, og derifra forbi Vaulegarden, så i sør-østlig linje til Uadalsvatnet og Storsheivatnet, derfra går linjen i en 90 graders sving mot vest til Litle-Svela hvor linjen så går i en 180 graders sving mot øst, mot Svelavatnet og dreier så i syd langs Bjerkreimselva til Birkemo hvor linjen går over elva, derifra like forbi Bjerkreimskyrkja, langs vestsiden av Berse, langs Saglandsvatnets østside, svinger så østover, går langs Bryningslandsvatnets vestside og til den ender på Løvold der den kommer inn på Sørlandsbanen. Det var planlagt stasjoner på; Kyllingstad, Søyland, Vikeså (ved Svelaodden) og Bjerkreim.

EN DEL AV SØRLANDSBANEN

I 1919 fremholdt Arbeidsdepartementet at det på ny måtte overveies om ikke en eventuell Ålgårdsbane burde bygges slik at den ville falle inn i traséen for en bredsporet hovedlinje for Sørlandsbanen. Denne linje skulle gå gjennom Ålgård og Bjerkreim til Helleland, derfra langs Flekkefjordbanen og videre østover til Kristiansand.

I Egersunds-distriktet vakte Bjerkreimslinjen naturligvis sterke protester. De følte seg snytt over at stambanen ikke skulle følge Jærbanen, slik intensjonen opprinnelig hadde vært. Egersund formannskap vedtok i februar 1920 en skarp protest. Det ville bli en ulykke for byen om den ikke kom i direkte forbindelse med stambanen.

Det var naturligvis et hardt slag for Egersund at stambanen nå ble planlagt gjennom Bjerkreim, slik at den ville skjære tvers gjennom byens oppland, mens Egersund selv ble liggende isolert med sin smalsporede bane over Jæren

I 1923 vedtok Stortinget en plan for Sørlandsbanen fra Oslo til Stavanger. Sørlandsbanen skulle gå gjennom Bjerkreim og Gjesdal til Ganddal, og Jærbanen skulle være 3-skinnet (slik at både smal- og bredsporevogner kunne kjøre) fra Stavanger. Det var ikke forutsatt noen ombygging av den smalsporede Jærbanen. Til søknaden fra Egersund bemerket departementet, at spørsmål om å sette Egersund i bredsporet forbindelse med Sørlandsbanen i tilfelle fikk opptas til behandling senere.

Samtidig arbeidet de lokale jernbanemyndigheter med utstikking av linjen gjennom Bjerkreim. Ettersom de arbeidet seg fram, kom de mer og mer til det resultat at den ikke var så gunstig som først antatt. Vel var den 15 kilometer kortere enn Jærlinjen, men høydeforholdene gjorde fordelene minimal. I tillegg kom andre uheldige momenter, bl.a. at det ville være umulig å få til en trasé som var gunstig for handelsstedet Vikeså. Tanken om at det ville være best å føre Sørlandsbanen over Jæren vant stadig mer tilslutning.

Distriktsjef Eide foreslo Jærlinjen. Tilsynskommisjonen sluttet seg til hans forslag, Jernbanekomiteén Vest likeså. Rogaland Fylkesting fulgte etter. Bare representantene fra Bjerkreim og Gjesdal var imot, og de var bitre. Hovedstyret og departementet fulgte distriktsjefens forslag og dette ble vedtatt av Stortinget i mai 1937.

ÅLGÅRDBANEN

Vinteren 1920/1921 ble linjen Ganddal til Ålgård finstukket og beregnet. Den 21. desember 1921 ble det første spadesticket tatt. Anleggsperioden varte i tre år. Arbeidsstokken var gjennom anleggsperioden 200 til 250 mann. Banen ble ingen økonomisk suksess, siste godstog gikk i 1988.



Skinnelegging på Ålgårdsbanen ved Figgjo, 1924.

Kilde til artikkelen: Torkel Thime, «Banelangs» Statsarkivet i Stavanger, 1999.