



Kvernelands Fabrikk frakta plogane sine over Frøylandsvatnet til Klepp stasjon for vidaresending med Jærbanen. Foto: Jærmuseet.

Det merkelege hundreåret

Jæren i perioden 1800 – 1940

EGIL HARALD GRUDE

1814 markerte eit tidsskifte for landet vårt. Unionen med Danmark vart oppløyst, og Norge vart eit fritt land, om enn union med Sverige fram til 1905. Vi fekk eit demokratisk styresett, med Storting frå 1814, fylkesting og kommunestyre frå 1837.

1800-talet og åra fram til andre verdskrigen var ein nasjonsbyggingsperiode. I landbruket førte det store hamskiftet til nye og endra driftsformer. Industrien vaks fram. Vegar, tog og dampskip knytte landsdelane saman på ein ny måte. Nasjonal dikting og kunst fekk ei oppblomstring. Norge vart langt på veg ein nasjon økonomisk og kulturelt.

Artikkelen viser korleis på Jæren endra seg, med reformer i landbruket, med industriell vekst, nye samferdselsformer og i kultur frå 1814 fram mot 1940. Den viser og kva rolle Jæren spelte i nasjonsbygginga, materielt og kulturelt.

JÆREN - EI BAKEVJE ?

Rogaland, eller Stavanger Amt som det heitte fram til 1919. Ein utkant i det sørvestlige hjørna av Norge. Ja, slik har det blitt sagt. Med ein viss rett galdt det også for Jæren.

Hild Sørby skriv at "I de tidligste beskrivelser av Jæren, reiseskildringar fra 17- og 1800-tallet, oppfattes området som svært lite tiltrekkende. Helt til andre halvdel av 1800-tallet var det en "hvit flekk" på "kartet i reisebøkene. Jæren ble betegnet som en Unexplored Regions, og reisende ble direkte frarådet fra å dra dit. Få lot til å trosse denne advarselen."¹

Løytnant Pierre Pomeau Flor eller P.P. Flor som han oftast vert nemnt, hadde juridisk utdanning i tillegg til den militære og han var også levande oppteken av landbruksdrift, og var gardbrukar sjølv. Då Danmark-Norge vart drege inn i napoleonskrigane i 1807 var det særleg dei økonomisk vanskane landet møtte som vekte interessa hans. Han var saman med venen, naboen og presten Jacob Neumann svært oppteken av landbruksreformer.

Flor kom til Jæren hausten 1810. Han såg eit dystert landskap. "Hvor dunkelt og skummelt er ikke dette Land, der utbreder sit sortbrune, med Kampestone oppfyldt Dække i en Afstand, der taber sig for synet; overalt bedækket med hine sorte Stabler af morad-sig jordbund, som en karrig Natur tvang Beboerne at kaste op af Jordens Skjød for at erstatte Mangelen paa Brænde, og ved Hjælp deraf værne sig imod et raat og stormfuldt veirlags Ublidheder; kun afbrudt af enkelte gule Pletter i Nærheden og omkring nogle lave, jord-



Kitty Kielland stod sentralt mellom jærmarane.
Torvmyrmaleriet hennar frå 1882 skildrar det gamle Jæren.
Foto: Nasjonalmuseet.

bedækkede Boliger, der see du som om de kunde være framvæltede af Graven, og viss mørke Physiognomie passer til dette dunkle Malerie; begrænset imod Norden og Østen af graae Klippe-Masser, der heve deres graae Tinder i en truende Stilling imod hverandre henad Skyerne, ligesom for at strække Vandringsman-

den fra didhen at styre sine Fjed; imedens Vesterhavet lader den ene Bølge efter den anden (lig Livets sidste udaandende Stønne) hendøe paa Strandbredden. Det er, som om jeg stod ved mit Fædrenelands Grav.”²

Nokre få år seinare reiste presten Alexander Lange over Jæren. Han kom til Stavanger frå Austlandet våren 1818 for å overta prosteembetet i Stavanger kyrkje, eller det vi kjenner som Stavanger domkyrkje i dag. Lange skildrar Jæren som ein trist flat ”Sandørken og Lynghede med lave, torvtekte Huse, der neppe kunde skjelnes fra Lyngsletten,…”³

Slik var det også sist i hundreåret. Lokalhistorikaren Oluf A. Løwold var mot slutten av 1880-åra ikkje særleg blidare stemt. Jæren ”Denne vestlige Krog af Vort Fædreland ligger endnu uberørt af den stedse voxende Turiststrøm. De indenlandske Turister, der kun kjende Trakten fra en Jernbanetur henover de ensformige Sletter, som oftest paa en Regnveirsdag, faa Intryk af en gold, Trist og uhyggelig Natur, som de faa mere end nok af ved at sidde indespærrede i de forunderlig Kupeer paa den for sin Sendræktighed bekjendte Jæderbane.

De mere langveisfarende Udlændinge, se udover den afblæste Slette og tro, at det er forvildet Stykke Luneburgerhede eller en smule Jylland, som det vrede Hav har revet løs, og slengt herop mellem Norges Fjelde.

Never Mind !⁴

Forfattaren Vilhelm Krag fylgde i Løwold sine spor under pseudonymet Erik Ravn. Jæren var lyng, myr, vind

og regn.⁵ Litteraturprofessoren Gerhard Gran følte seg heller ikkje heime og skildra særleg folket. Jærbon- den var taus og ”uden klage vandrer han sin glædeløse gang, men over hans sjæl flyver mangel skygge af angst, og kampen mod djævelen kræver sine ofre, mange er de, som bukker under for nervøse lidelser og søger lægen for ”skræk i blodet”……” Opplysninga stod lågt og lekpredikantane hadde makt over sinna. Og når ungdommen samlast til dans i ein vegkross eller på ein låve lørdagskveldane ”svinger de sig tæt sammenslyn- gede, trampende takten i jorden, i langsomme bevæ- gelser uden hengiveslse og frihed; tause og alvorlige i deres ansigter, selv under moroen, og man mindes med beklemthed denne forkrøblede glede.”⁶

Også Arne Garborg høyrer heime i denne tradi- sjonen. I dei vidkjende innleiingsorda til ”Fred” som kom ut i 1892 skriv Garborg: ”Utanfor, i Vest, bryt Have mot ei sju Milir lang låg sandstrand” – poetisk, flott, det mest kjente og mest brukte av innleiinga til Fred. I same innleiinga skriv Arne Garborg om Jæren, om landet innaføre sandstranda, ” Upp frå den låge Sand- strandi tøyger seg eit armt, graatt Land med lyngbrune Bakkar og bleike Myrar, yvi-sått med Kampestein. Trelost og berrett; avstengt mot Aust med ein lang, låg Fjellgard. Endelaus synest den nakne Hei. Men her og der blånar ei einsleg Tjønn, som ligg og gror att, eller eit stort, stilt Vatn. Her susar Vinden Dag og Natt. Og Graa-vere ligg laagt yvi Viddi, der Haren rømer frå Stein til Stein og allslags brun og spettut vill fugl ligg i løynde Reir og blinkar og blundar. Yvi det heile spanar Himilen seg vid og grå, frå Fjellgarden til Havs og so



Arne Garborg ved trapp på Knudaheio.

Foto: KK Kleppe/Museum Stavanger.

vidt ein ser, - det einaste ljose yvi Tilværet. Den hev ein for augo kvar ein gjeng. Full av Skyir og Storm heng han heng han mest alltid. Stundom sig han aat Jordi og sveiper Lande i Regn og Skodd som ein Duk. Og det regner og regner til Landet fløymer.

Her og der oppetter Bakkar og Res kryp laage Hus i hop i smaakrullar som søkjande livd. I den tette Lufti

hildrar dei seg halvt burt, sveiper seg i Torvrøyk og Havdis som ein Draum; stengde og stille ligg dei der burtetter Viddine som Tusseheimar. Rundt Husi skimtar det fram bleike grøne Flekkir av Aaker og Eng som Øyar i Lyngviddi; kvar Bite og kvar Lepp er avstengd og innlødd med Steingjerde som lange Røysir.

I desse Heimane bur Folke.

Det er eit sterkt, tungt Folk, som grev seg gjennom Livet med Gruvling og Slit, putlar med Jordi og granskar Skrifti, piner Korn av Aur`en og Von av sine Draumar, trur på Skillingen og trøyster seg til Gud.”⁷

Jæren vart skildra i grå tonar både først og sist på 1800-talet. Jæren var nok til dels ei bakevje. Ein slik karakteristikk er likevel for einseitig. Den gamle driftsmåten, spadebruket, ga gode avlingar. Jæren hadde overskot av korn sjølv i misvekstår, og kunna forsyna resten av amtet og naboamta i nord og sør. Men her var eit uutløyst potensiale. Gråtoneskildringa tilslører. 1800-talet og dei første tiåra av 1900-talet var på mange vis ”det merkelege hundreåret”, ein periode der Jæren skulle gjennomgå store endringar og få ein ny status og rolle i regional og nasjonal samanheng. 1800-talet var sett under eitt, ein stor framgangs- og endringsperiode for heile landet. For Jæren som for Stavanger Amt elles, kan det vera grunn til å hevda at denne var særleg markert.

1800-TALET.

SILDEFISKE, BYVEKST OG JÆRBYGDER I FRAMGANG

Stavanger Amt kom i ein ekstra heldig posisjon frå tidleg på 1800-talet. Amtet gjekk samstundes med at

Norge vart sjølvstendig i 1814 inn i ein av dei rikaste vekstperiodane denne delen av landet har opplevd. I 1808 kom silda tilbake til rogalandskysten etter å ha vore borte frå 1784. Dei første åra var sildeinnsiga ved Karmøy og på Boknafjorden. Alle som hadde båt og garn kunne gjera fortjeneste. Her var tusenvis av fiskarar. Silda let seg villig fanga. Eit sildeeventyr som skulle vara like fram til tidleg i 1870-åra og fullstendig endra rogalandssamfunnet, var i gang.

Kystbygdene fiska. Byane salta og eksporterte til store umettande marknader i Sverige, Danmark og i østersjøområdet like inn til Finskebukta og Russland. Det var først og fremst Skudeneshavn, Karmøy elles, Haugesund og Stavanger som hadde glede av sildefisken. Dei fiska, salta, eksporterte og ekspanderte. Etter kvart kom sildeinnsiga stadig lenger sørover, forbi Jæren, i 1826 til Eigerøy, i åra etter endå lenger sør- og austover, like ned til Lindesnes. Mandal, Farsund, Flekkefjord, Sogndalstrand og Egersund overtok eksportandelar. Sildefisken sør for Jæren kulminerte i 1837, og svikta i 1838. Ved Karmøy heldt storfisket fram til like etter 1870.⁸

Her vart stor folkeauke. Fiskarbygdene opplevde betydeleg folkevekst. Skudenes, Bokn, Skjold og Tysvær hadde naturleg nok sterkast folkevekst tidleg i perioden.

Også elles i amtet hadde sildefiskeria store ringverknader. I Ryfylke bøkra dei tønner i titusen- og hundretusenvis kvart einaste år. Behovet var nærast uendeleg. Skipsbygginga inne i fjordane vaks kraftig. Hogganvik i Vindafjorden og strandstaden Sand stod fremst i lina. Men også ei rekke andre stader i Ryfylke

var det betydeleg skipsbygging. Her var nær sagt, verft på annankvart nes. Seinare då sildeinnsiga kom tungt inn på jærkysten var det markert folkevekst i Håland – eller Sola og Madla. Bygda låg sentralt i fiskedistriktet og trong arbeidskraft i dei årstidene det ikkje var sildefiske.

Det er likevel byveksten som slår oss sterkast. Stavanger som vaks mest, frå 2500 innbyggjarar i 1801 til omlag 20000 rundt 1870, frå ein relativt ubetydeleg by til den fjerde største i landet, Det var også sterk vekst i Egersund og i Sogndalstrand. I Egersund var folketalet i 1815 nede i 650 innbyggjarar. I 1835 kom det å passera 1100. Og så var det ei markert utvikling ved Karmsundet der Skudeneshavn og Kopervik vart ladestader og Haugesund kjøpstad. Det bylause nordfylket fekk på få år tre byar. Og inst i Gandsfjorden vart Sandnes la-



Silda lot seg villig fanga under det store fisket på 1800-talet.
Foto: Museum Vest avd. Norges Fiskerimuseum

destad i 1860. Etter 1850 fekk byane ein stadig sterkare del av folkeveksten. Mange av dei som ut over bygdene hadde slått seg på sildesalting, handel og småskipsfart, reiste til byane og busette seg der. Her kunne verksemdene utvikla seg. Stavanger vart eit senter for skipfart, Haugesund for sildesalting.⁹

SILDEFISKET – LANDBRUKET - JÆREN

Sildefisket hadde også gunstige verknader på jordbruket, ikkje minst på Jæren og dei ytre Boknafjord-øyane. Det skaffa tilskot av gjødsel og pengar som kunne investerast i rydding av jord, kjøp av gardsbruk, reiskap og bygningar. Jæren hadde likevel eit spesielt forhold til sildefisket. Tønnes Sirevåg har sett på dette i hovudfagsoppgåva si i historie frå 1938: Jæren på veg frå naturalhushaldet.

Sirevåg seier at Stavanger Amt eksporterte korn. Det kjenner vi både frå tidleg 1600-tal då Peder Clausson Friis sa at Jæren alltid hadde vore eit godt kornland for Hardanger, og frå 1745 då amtmann Bendix Christian de Fine sa at bøndene på Jæren og i Ryfylke produserte overskot av korn for sal. Christen Henriksen Pram heldt rundt 1805 fram at Jæren hadde overskot av landbruksprodukt. Biskop Peder Hansen skildra kring 1800 Jæren som eit reint kornmagasin. Men, seier Sirevåg, han tek nok sterkt i. Landmålar Smith er nok nærare sanninga når han i 1805 sa at Jæren selde nokre tusen tønner korn årleg til Stavanger, Ryfylke, Bergen – ja, til og med til Lofoten. Men ryktet heldt seg. Vi har alt nemnt P. P. Flor. Han var ingen tilfeldig reisande som kom til Jæren i 1810. Direksjonen

i det Kongelige Selskab for Noregs Vel gjorde vedtak om å senda han til Lista og Jæren for å undersøka kva utviklingspotensiale som låg i landbruket. Flor sitt utgangspunkt var at Jæren gjennom sagaen var kjent for at landskapet hadde vore litt av eit kornkammer. Fleire undersøkingar kring kornproduksjonen gjennomført dei førte åra etter at napoleonskrigane tok til kunne tyda på at det fanst vesentlege unyttta ressursar, at det låg eit vesentleg utviklingspotensiale i Jæren. Resultatet er å lesa i rapporten Oekonomisk Reise til Lister og Jedderen foretaget i Efteraaret 1810. Rogaland Historie- og Ættesogelag ga ut rapporten som bok i 1995.

For Sirevåg er det eit hovudpoeng at vårsildefisket vart ein sprengkile i naturalhushaldet.

Jærbuen fiska. Sildefisket var ei "anselig binæring", særleg for prestegjelda nærast Stavanger og for sjøgardane. Men frå 1850 åra melde det seg ei krise på mange måtar. Fisket ved Karmøy var i tilbakegang og tok heilt slutt frå Kvitsøy og sørover Jærbuen måtte velja fisket og dra nordover mot Kinn der fisket vart meir og meir og meir sentralt. Eller så måtte dei halda seg heime og slå seg på gardsbruk. Jærbuen hadde samla seg opp kapital ved fisket. Men dei vart ikkje dregne med i den kapitalistiske utviklinga av fisket med notbruk og som noteigarar. Nå såg jærbøndene moglegheiter i å dyrka jorda, dyrka opp og selja produkta nordetter som var ein gamal marknad, og til dei store fiskeværa med mange tusen mann. Jærbonden tok til å spesialisera seg, vart meir gardbrukar, jorddyrkar.

Den framskuven som vårsildefisket gav jordbruket på Jæren, er ikkje til å ta miss av. På den eine sida

eggja det folkevokstere og dreiv til bureising, nydyrking og produksjonsauke. På den andre sida skapte fiskestroka avsetnadsvilkår for jærseke landbruksvarer,

Med suget etter mat frå veksande byar og tettstader, som Sandnes, Stavanger, Bergen og Kristiania, kunne bøndene i større grad enn før leggja opp gardsdrifta etter behova der ute. I andre halvdel av 1800-talet endra jordbruket grunnleggande karakter. Medan mykje av fokuset tidlegare hadde vore å halda seg sjølv med det meste, galdt det nå i større grad å produsera mest mogleg mat for sal. Bøndene måtte til å tenkja marknad og prisar.

Billeg importkorn gjorde at åkerbruket, kjerneverksemda i det gamle jordbruket, fekk eit skot for baugen. Løysinga for dei aller fleste vart eit meir intensivt februk. Her vart omfattande nydyrking. Halvmekaniserte reiskapar og nye større og lysare driftsbygningar erstatta gamle driftsmetodar. Produksjonen auka.¹⁰

Framsente personar såg trong for ny kunnskap i landbruket. Det hadde for så vidt vore tilfellet lenge. Stavanger Amts Landhusholdningsselskab, seinare Rogaland Landbrukssekskap - vart var stifta i 1776. Det var fram til eit godt stykke utpå 1800-talet først og fremst eit tiltak for leiande krefter i samfunnet og sleit med drifta. I 1846 fekk amtet første landbruksskulen på Austrått i Sandnes, med cand. theol. Jan Adolph Budde som styrar. "Det kan ikkje nektast at skulen på Austrått fekk mykje å stri med, endå tilhøva retter seg etter kvart som åra gjekk. Folk flest var bundne til tradisjonell drift og var svært reserverte når det galdt brigde i tilvante driftsformer. Skulen fekk difor i dei før-



Stavanger Amt fekk første landbruksskulen i 1847. Teologen Jan Adolph Budde tok initiativet og var første styraren. Skulen hadde tilhald på Austrått i dåværande Høyland kommune. Pioneren møtte motbør, men arbeidet skulen la ned for å utdanna bønder i ei tid landbruket møtte nye store krav bar frukter over tid. Foto: Jærmuseet.

ste åra ikkje den tiltru og tilslutnad som han fortente. Tilhøva retta seg likevel etter kvart som agronomane frå Austrått kom i det praktiske liv og fekk gjera seg gjeldande i kvar sin krins. Det pionerarbeidet som vart gjort på Austrått i dei 30 åra skulen var i gang fekk varande verdi ikkje berre for Høyland, men i heile fylket."¹¹

Budde møtte politisk motbør, og nedskjæringar i offentleg støtte. Skulen vart nedlagd i 1876.

Men interessa for agronomutdanning hadde fått gjennomslag. Grunnen for nedlegginga var nok i stor grad at fylkestinget ynskte ein annan skulestad. Det kom inn ei rekke tilbod frå Jæren, Karmsund og Ryfylke. Tveit i Nedstrand vart valet. Denne skulen tok til frå hausten 1877. Også denne skulen var det politisk strid om, men han fekk leva.¹²

Amtsagronom John Torkildsen tok for amtmannen også opp spørsmålet "om det ikke skulle være hensiktsmessig at give Kvinden anledning at uddanne sig for sit Kald som Bestyrerinde af en Landhusholdning." Dette skulle vera ein skule av eit nytt slag, ein kryssing av husmorskule, jordbruksskule og kristen ungdomsskule. Dette skjedd i 1863 og vart eit langt lerret å bleika. Skulen kom i gang i 1883 på Åsland i Time med tolv elevar på eit ni månaders praktisk/teoretisk kurs. Dette blir rekna som den første husmorskulen i fylket. Skulen heldt fram ut hundreåret til han vart nedlagt i 1902. Ti år seinare – i 1912 – etter mange diskusjonar og nemndarbeid, vart Sømme husmorskule i Sola opna.¹³

Desse tiltaka trongst. For landbruket møtte i aukande grad krav til foredling frå kresne byfolk. Bøndene sjølv måtte leggja grunnlaget for kvalitetsprodukt med godt gardsstell. Meieri, slakteri, ullvarefabrikkar sikra foredling av produkta. Jæren var i framgang og vart dyrka. Landskapet skifta farge frå brunt til grønt, frå lyng og myrar til gras og vide dyrka flater. Jæren var ikkje med Løwold sine ord, lenger eit "terre incognita" men ein del av den nye nasjonen.

Forfattarar, og nokre som i utgangspunktet hadde vore kritiske til Jæren, landskapet der og kulturen, tok til å skiva rosande og lyrisk om denne delen av landet. Mellom desse var Eilert Sundt, Oluf A. Løwold, Jacob Bøckmann Barth, Wilhelm Krag – nå under fullt namn, Idar Handagard og Mikkjel Fønhus. For Vilhelm Krag «...var alting forandret, lyngmarkerne opdyrket, vandet tappet ud, fabriker og meierier der hvor der for faa aar siden var myr og ødemark. Her var driftighet og fram-

drift." Skribenten Jørgen Bukdahl bar fram same synet. På Jæren budde det i 1939 omtrent 40.000 menneske " og den nydyrkinga av jorden som har skjedd på disse trakter er noe av et nasjonalt eventyr og storverk. Jærbøndene hører i våre dager til de mest velholdne i Norge. Det var en tid for ikke så lenge siden da de bare med vanskelighet kunne fø seg og sine familier ..."Mikkjel Fønhus gjesta Jæren i 1936 og skildra møtet sitt i "Fra Østlandets snømarker til Jærens vårland." Det skjedd i høgstemte tonar. Jæren er eit atypisk stykke Norge i positiv forstand. Han tykkjer om landskapet og han tykkjer om folket, om framdrift og tiltakslust i landbruket.¹⁴

SAMFERDSEL, INDUSTRI OG KULTUR

Visst kunne gamal og tilvart teknikk vera tilstrekkeleg. Hummaren gjekk over Nordsjøen i brønnbåtar. Det var engelske interesser som styrte og dominerte denne farten. Silda gjekk til Østersjøen på jekter og andre seglfartøy. Her var det lokale interesser som rådde grunnen og gjorde det godt. Seglskipa passa godt til å seila levande hummar og salta sild. Men transport av landbruksprodukt som for eksempel kjøt, over større avstandar, ga betydelege utfordringar.

Det same galdt kontakt med sentrale politiske og administrative sentralstyresmakter i hovudstaden. Dette sette nye krav. Jæren stod fram i ein ny ham, eit endra landskap, ein endra kultur.

VEGANE¹⁵

Jæren var lenge svært dårleg stelt med vegar. Mellom Stavanger og Sandnes og så langt sør som til Sirevåg

var det køyrande med hest og vogn. Men først sist på 1700-talet kom det meir omfattande vegbygging i gang. I 1789 starta arbeidet med Den vestlandske hovudveg mellom Kristiansand og Stavanger. Frå Egersund og nordover Jæren vart arbeidet utført med nokre midlar frå amtet og omfattande pliktarbeid av bøndene. Det seier seg sjølv at arbeidet som vart passa inn i bøndene sine daglege gjeremål, måtte gå seint. Endeleg, i 1843 vart vegen over frå Jæren over Hegrestadjellet mellom Oгна og Hellvik kopla saman ved vegen austfrå over Moi, Helleland og Egersund ved Gjermestad sør for Hellvik.

Både amtmann Scheel og generalveimester Rummelhoff som seinare leia arbeidet, var utdanna i Danmark. Dei skulle bygga billeg. Difor valde dei å la vegen gå i rette liner, utan omsyn til bratte bakkar. Det ga mange harde tak for både hestar og menneske.¹⁶

På etterjulsvinteren 1818, reiste presten Alexander Lange som vi alt har høyrte om, den lange vegen frå Austlandet til Stavanger. Reisefylgjet hadde tinga seg plass på ei jakt, og turen var svært strabasios, ikkje minst frå Kristiansand og vestover. Turen frå bispebyen Kristiansand og til Egersund tok heile tre veker. Nå låg Stavanger bare ein dags seilas borte. Men mannskapet våga ikkje setja over den opne havstrekninga langs Jæren. Lange måtte ta seg fram over sjø og land, "opad og over uveisomme klipper" til Oгна. Herifrå var det nokolunde brukbar veg – stykkevis. Den svenske reisande Følsch som drog over Jæren og gjennom Dalane i 1817 delte Lange sitt syn på dei elendige forholda. Hovudferdselsåra mellom Stavanger og Egersund var

på strekninga frå Oгна og sørover meir sti enn veg. Små vardar viste retninga.¹⁷

Ivar Aasen som reiste gjennom Stavanger Amt i 1844, roste anlegget sørover frå Oгна. Han skreiv: "Et arbeide, som fortjener at omtales, er den udmerket gode Postvei, som man har faaet i stand, uagtet den gaar igjennem mange Bakker og Urer, samt over Adskillge store Sumper, er den dog allestæds næsten lige jamn og god." Morten Lindtjørn mintes som gammel mann i 1930-årene vegen over Hegrestadjellet. Han hadde neppe vore einig i den rosen Aasen ga vegen. Menneske og dyr måtte slita seg fram over haug



Vegen Hegrestadjellet knytte Stavanger og Jæren til Egersund. Den var i omlag hundre år frå opninga i 1843 alltid ei utfordring både for hestar, bilar og andre vegfarande.

Foto: Statens Vegvesen

og hammar. Hestane tappa seg for krefter, nekta å dra lass eller sprang ut.¹⁸

Samstundes som Den vestlandske hovudveg vart bygt, dukka det også tankar om andre kommunikasjonsforbetringar. Ein fantasifull ide påverka av dei mange kanalprosjekta ute i Europa, var tanken om å grava ein kanal frå søre del av Jæren, gjennom det store Frøylandsvatnet i Klepp og Time og vidare til botnen av Gandsfjorden. Slik skulle ein korta inn veggen mellom Stavanger og Egersund og unngå den farlege havstrekninga langs Jæren. Dette vart ikkje meir enn ein flygeide.¹⁹

Det skulle ennå gå mange år før sambandet over Jæren som knytte jærbygdene betre saman innbyrdes og som ga dei betre samband med Egersund, Sandnes og Stavanger, skulle få nye forbetringar. Det same galdt det lokale vegnettet internt i bygdene. Men sambanda ut av amtet som var ei svært viktig sak for eit ekspanderande Jæren, var i full gang. Det gjekk føre seg sjøverts.

DAMPSKIPA GIR JÆREN EIN STØRRE MARKNAD OG FYRA TRYGGER LEIA²⁰

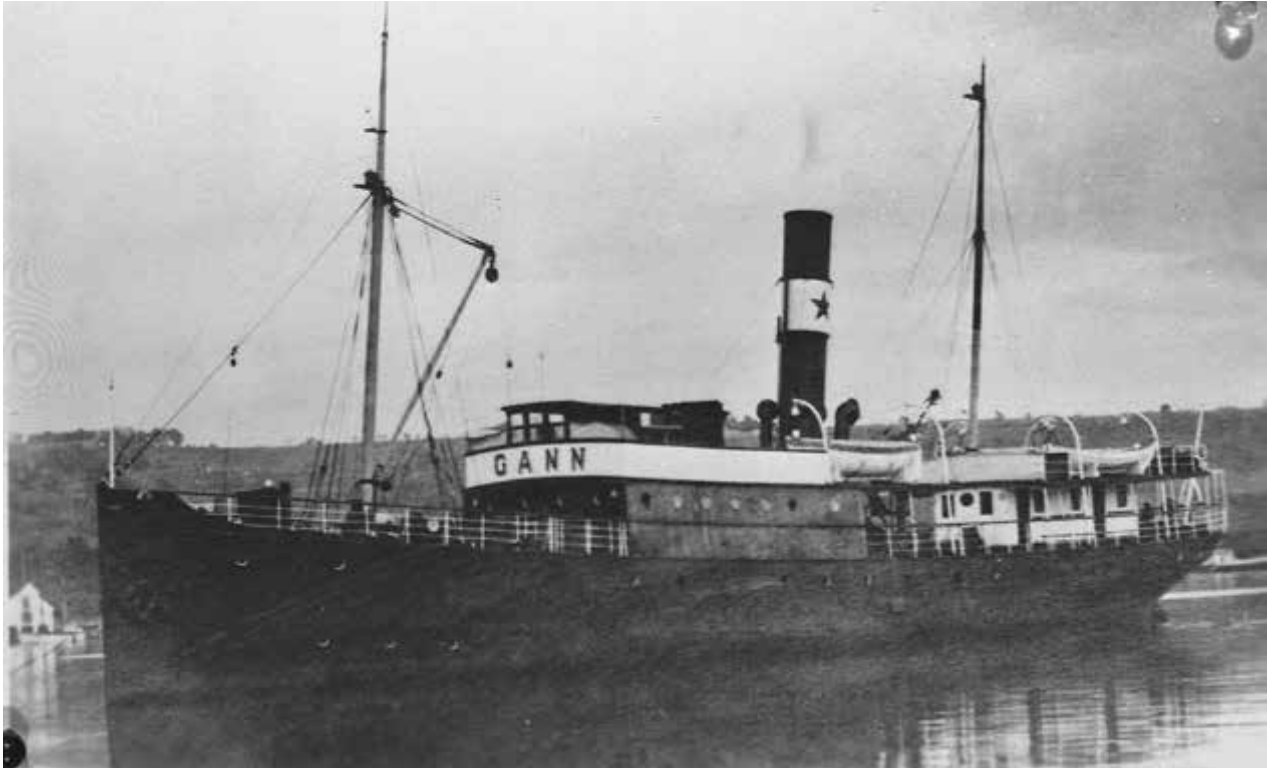
Dampskipa kom, og med dei regelmessige ruter til gamle handelspartnarar i Bergen og ennå viktigare til nye, i hovudstaden, i Kristiania. For den unge nasjonen var det om å gjera å byggja ut sambandet langs kysten og mellom landsdelane – å binda landet saman økonomisk og politisk. Dampskipa gjorde inntog frå slutten av 1820-åra. Staten stod for drifta. Etter kvart kom også private reiarlag med. Vi fekk ruter mellom Bergen og Kristiania. Det var ein revolusjon. Kvar rundreise tok

berre to veker. Men tiltaket svarte seg ikkje. Pionerane ga seg, andre satsa. Fram mot 1850 var det ulike rute-tilbod langs kysten, i alle fall i den lyse årstida. Frå då av auka dampskipstrafikken langs kysten. Bergens- og Trondheims-baserte selskap fekk dels i konkurranse, dels i samarbeide, i stand hyppige samband langs kysten til hovudstaden og over Nordsjøen til Hamburg, eit viktig finans- og handelssentrum også for næringslivet i Stavanger Amt. Det vart også dampskipssamband til Storbritannia via Kristiansand, seinare frå Bergen. Rutene vart heilårlege. Dampskipa gjekk lang kyst og i lei året rundt, i lys og mørke, i storm og stille.

Dette skuldast ikkje minst at kyst og lei vart merka og ikkje minst at her kom i gang ei systematisk fyrbygging. Fram til midten av 1800-talet fanst det berre nokre fyr langs kysten, på Færder i Oslofjorden, Lindesnes, Kvitsøy, Skudenes og etter kvart Tungenes og Utsira.

Leia langs kysten av Sør- og Austlandet fekk førsteprioritet. Frå 1850 og framover kom fyrbygginga i Dalane og på jærkysten, først på Eigerøy i 1854 og i innseglinga til Egersund.

Så kom fyr langs Jæren, kystfyret Feistein i 1859 og innseglingsfyret Flatholmen i 1862. Samstundes kom innseglingsfyret Tungenes fyr i statleg eige. Kystfyr Obrestad og Kvasshheim kom sist, i 1873 og 1912. Til saman vart det i dei innpå seksti åra utbyggingsperioden varte bygt ni fyr mellom Eigerøy og Kvitsøy, ei strekning på om lag 45 nautiske mil. Alle desse fyra har spelt ei viktig rolle for skipsfarten langs kysten. Desse fyra gjorde seglasen tryggare og verka sterkt med til at rutegåande dampskip kunne halda rutene



D/S "Gand" heitte opprinneleg "Sandnæs" Skipet var bygd for natrutefarten Sandnes - Stavanger - Haugesund - Bergen. Damparen gjekk også ein kort periode i kysthurtigruta Sandnes - Stavanger - Oslo. Både natruteta og kysthurtigruta var hovudsamband ut av fylket. Foto: Jærmuseet

sine. Men ennå var jærkysten eit farleg område, med mange strandingar og forlis.²¹

Frå 1850-åra fekk vi også lokale reiarlag. Det Stavangerske Dampskibsselskab (DSD) vart stifta i 1855. Selskapet hadde i første omgang ruter på ryfylkefjordane, til Hardanger og opp til Bergen. Ganske snart tok

DSD opp kystruter til hovudstaden. Frå midten og slutten av 1860-åra gjekk Det Stavangerske Dampskibsselskab og konkurrenten Arendals Dampskibsselskab (ADS) inn i eit samarbeide om den såkalla Kystpostruta mellom Bergen og Kristiania. Det vart eit hovudsamband for passasjerar og gods frå fylket, sør og austover

kysten. Passasjer- og ikkje minst godsmengda auka. Nye reise- og handelsmønster vart skapte.

Både byane nord for Boknafjorden, Stavanger og Egersund og Sogndalstrand vart knytte til dette dampskipsrutenettet. I 1850 hadde Stavanger berre anløp av nokre få dampskip i rutefart. Rundt 1875 var det eit vidgreina og veksande rutenett, på fjordane, lang kysten og til utlandet. Kyst- og utanlandsrutene vart ein suksess. Meir og meir last gjekk med dampskipa. Utviklinga i Egersund kan illustrera kva som skjedde. Like fram til slutten av 1850-åra var det i hovudsak Egersund og andre byar sine frakteskuter som førte kjøpmennene sine kolonial- og manufakturvarer til ladestaden. Kystfrakteskipa med seil dominerte sjølvsgagt i mange år framover bulkfarten med varer som trelast og stein. 1870-åra vart likevel eit stort tidsskilje. Kjøpmennene kjøpte som før varer frå Hamburg, Kristiansand, Stavanger og Bergen. Men meir og meir kom likevel frå Kristiania. Hovudstaden sine grosserarar hadde blitt hovudsamarbeidspartnarar for Egersund sine kjøpmenn. Vi får eit innrykk av at dampskipsrutenettet først og fremst var til nytte for byane og for handels- og næringsliv der. Sjølvsgagt var det også til nytte for bygdene, men på eit meir indirekte vis gjennom nytt og utvida varetilbod. I neste omgang skulle dampskipsrutenettet koma til å bety mykje for bygdene og for transport av amtet sine eigne produkt.²²

DSD og Sandnæs Dampskibs Aktieselskap (SDS) konkurrerte ei tid om eit natrutetilbod på strekninga Sandnes - Stavanger - Bergen og på rutestrekninga Sandnes/Stavanger - Oslo. Etter kvart kom dei to

selskapa til å samarbeida både om dette tilbodet og om ei såkalla Kysthurtigrute på strekninga Sandnes - Stavanger - Oslo. Dei tre rutene - Kystpostruta, Kysthurtigruta og Natrutruta - var like fram til tog, bil og fly overtok passasjer- og godstrafikk etter andre verdskrigen, Rogaland sine viktige hovudsamband ut til omverda. Vi kan merka oss at til Oslo gjekk to skip med stolte namn, DSD sitt "Rogaland" og SDA sitt "Jadarland". Dei var som vi kan sjå, ikkje minst viktige for å frakta Rogaland sitt store overskot landbruks-, hage- og fiskeprodukt ut til marknadene i hovudstaden og på Austlandet elles. Jærbuen kjente desse skipa og ga dei kan hende eit ekstra stolt blick når dei dampa over Jæren på veg til og frå hovudstaden.²³

M.A. (Martin Adolf) Grude som er eit viktig tidsvitne, skreiv i 1914 at dampskipsfarten frå Sandnes hadde vore til stor nytte for Jæren, ikkje bare for bygdene rundt Sandnes, men også for dei sørlege jærbygdene. Natrutruta til Bergen, Kystpostruta og - ikkje minst - Kysthurtigruta til Oslo var løftestenger for landbruket, "navnlig ved sin Transport af Faarekjød, Havesager, Havregryn og Eg m.v. til Kristiania Madmarked." Dampskipsrutene kom også til å opna for omsetjing av landbruksprodukt nordover i landet, og dei vart værande ryggraden i utskipinga av landbruksprodukt frå fylket fram til slutten av andre verdskrigen.²⁴

Nordsjørutenettet til og frå Vestlandet var viktig, ikkje berre for hermetikkfabrikkantane i Stavanger men og for Jæren. Dette rutenettet var det først og fremst Det Bergenske Dampskibsselskab stifta i 1851, som stod for. Det starta med rute til Hamburg. Seinare var

tilbodet utvida med nye ruter til kontinentet, til Amsterdam og Antwerpen, og ikkje minst til Storbritannia der det også frå starten av var skarp konkurranse med det store engelske Hull-baserte Wilson-reiarlaget. For bergenske vart Newcastle den store og viktige hamna for sambandet mellom Vestlandet og Storbritannia.

Etter kvart kom det også ei lang rekke ruter og linjer som ga Stavanger og Rogaland oversjøiske samband til alle kontinent. Mellom desse var nok Den norske amerikalinja den mest kjente, som eit samband mellom Norge og USA både for passasjerar og gods. Emigrantar frå Jæren reiste med både "Kristianiafjord", "Bergensfjord" og "Stavangerfjord". Men for Jæren var det nok rutene lang kysten og over Nordsjøen som talde mest.²⁵

JERNBANEN, STASJONSBYANE, FOREDLING OG INDUSTRI ²⁶

Jærbuen såg så visst nytten i dampskipa. Dei hadde til og med tankar om få bygt si eiga dampskipshamn, og vurderte fleire alternativ. Obrestad var eit av desse. Det mest aktuelle alternativet var likevel Saltebukta i Klepp. Interesserte jærbuar meinte at staden her måtte kunna byggjast ut for dette formålet. Den skulle bli naud- og ventehamn for dei mange sildefiskarane som vintersdag var på veg til og frå sildefelta nord på kysten og ei godshamn for Jæren. Frå hamna skulle det gå eit nett av lokomobilar – dampdrivne "landevogslokomotiv" – med vogner på slep. Lokomobilane skulle føra last til og frå skipa frå Madla i nord til Oгна i sør.²⁷ Men lokomobilar i rutefart fekk jærbuane aldri oppleve. Det

var anna dampdrift på hjul som hadde framtida for seg. Tankar om hamneprosjekt måtte vika til fordel for planar om jernbane over Jæren. Tida var komen for eit nytt stort tiltak – jernbaneutbygging, Jærbanen.

Det første persontoget vart sett i drift mellom Stockton og Darlington i England i 1825. I 1854 opna Hovedbanen mellom Kristiania og Eidsvoll. Ei rekke nye anlegg på Austlandet og i Trøndelag vart vedteke i raskt tempo.²⁸ Ideen om jernbane mellom Stavanger og Egersund hadde mange fadrar i byar og bygdelag. Tanken vart etter tradisjonen fødd ein sommardag i slutten av juli 1866 på lensmannsgarden i Klepp. Den vekte stor interesse og også slik Arne Garborg fortel, noko skepsis. Egersund og Stavanger saman med kommunane på Jæren vedtok løyvde midlar til å planleggja og kostnadsrekna anlegget. Samstundes fekk magistraten i Stavanger og Egersund, fogden i Jæren og Dalane og lensmann Carl Carlsen i Klepp fullmakt til å tilsetja to menn som kunne utføra ei slik oppgåve. Arbeidet gjekk framover. Hausten 1869 ga Indredepartementet løyve til å setja i gang trafikksteljingar. Stemninga for prosjektet såg ut til å venda seg i positiv lei i hovudstaden sine viktige departementskontor.

Arbeidet kom i gang for alvor, og diskusjon om linjeval. På Nord- og Midt-Jæren var det strid bygdelag og mann og mann imellom om ulike linjealternativ. Det sette vondt blod mellom Jærbanen sine forkjemparar Sandnes og sørover til Klepp. Grunnlaget for striden i Sandnes var at byen er langstrekt og alle ville ha stasjonen nær seg. Dei som ville ha stasjon midt i byen, vant. I Klepp ville dei gjerne ha jernbanelina gjennom

Kleppekrossen. Jernbaneleiinga ville leggja lina på den kortaste måten mellom Stavanger og Egersund, langs Frøylandsvatnet. Klepp sende ein deputasjon til Stortinget for å hindra dette. Det nytta ikkje. I staden fekk Klepp 20.000 kroner til vegbygging som eit plaster på såret. I Time var det og diskusjon om kor jernbanen skulle gå og kvar stasjonen skulle liggja. Mange heldt ein knapp på Hognestad, og skjøna seg ikkje heilt på



Jærbanen 1907. Også strekninga over Jæren kunne by på tøffe vinterforhold. Foto: Norsk Jernbanemuseum.

dei som ville ha stasjon på Bryne, i lynchheia, i utkanten av kommunen, på grensa mot Klepp.

Ekstra sårt, var det kan hende derfor, at då Jærbanen vart opna fekk ikkje Hognestad stasjon ein gong, vart berre haldeplas i første omgang.

Sør på Jæren og i Dalane var det også diskusjon om korleis banen skulle førast fram. Skulle sporet leggjast ned til hummerhavna i Vatnamoholmane? Skulle banen gå frå Sirevåg om Tengesdal i Bjerkreim, eller skulle det leggjast direkte om Hellvik til Egersund? Men desse spørsmåla førte ikkje til open strid som lenger nord.

Uroa på Midt- og Nord-Jæren seinka framdrifta. Jærbanen såg ut til å tapa terreng til fordel for dei som arbeidde med å skaffa Bergen og Trondheim jernbansamband med hovudstaden. Då gjorde Stavanger ein særleg innsats. Amtshovudstaden pressa på og stilte i utsikt pengar og ingeniørhjelp til planlegging for å få fortgang i arbeidet. Stortingsrepresentantane frå by og amt vart mobiliserte og arbeidde aktivt for saka.

Arbeidet gjekk også inn i ein ny fase på anna vis. Stavanger sine folkevalde og byen sitt næringsliv var ikkje tilfreds med ein bane mellom amtshovudstaden og Egersund. Dei ville leggja svillar og jernbaneskinnar strakaste og kortaste vegen til Kristiania, og var villige til å ofra tanken ein Jærbane for å få dette til. Sporet skulle gå gjennom Gjesdal og Bjerkreim til Helleland eller Moi. Herifrå skulle banen gå til Evje og Kongsberg og vidare til hovudstaden. Eit anna alternativ var å leggja banen fram til Nærbø eller "Bøstation". Derifrå skulle linja gå opp over Høg-Jæren og vidare gjennom Bjerkreim. Egersund skulle få eit sidespor frå Nærbø

eller Helleland. Ladestaden ville då bli liggjande som ein blindtarm til ein "vestlandsk Stambane.

Egersundarane reagerte. Dei ville ha ein bane over Jæren, og så spor vidare sør og austover, innom byane på Agder rundt kysten til Kristiania. Jernbanedirektøren sitt syn fall saman med egersundarane sitt. Jærbanen til Egersund skulle vera ein start på ein bane til Austlandet.

Hovudstadpressa med Morgenbladet og Aftenposten i spissen gjekk også inn for Jærbanen og kystlinja. Dei meinte at Jærbanen måtte koma straks.

Planleggingsarbeidet gjekk framover. Hausten 1873 stakk ingeniørane ut traseen. Det var håp om at saka skulle kunna leggjast fram for Stortinget i 1874. Banen skulle finansierast dels ved statlege midlar, dels med kommunal og privat aksjeteikning, slik som vanleg var for jernbaneanlegg den gong. Kommunane tok til å løyva midlar, Klepp først med 7.000 spesidalar, Det var "endog 200 Spd mere, end man efter procentvise Kalkule havde beregnet".

Hå, Ognå og Egersund landsogn og Eigersund by fylgde opp.

Den 3. juni 1874 var ein stor dag Stortinget bestemte einstemmig at Jærbanen skulle byggjast. Banen skulle først og framst vera ein distriktsbane for Stavanger, Sandnes, Egersund og Jæren. Dessutan skulle han vera eit tilbod til dampskipspassasjerar og fiskarar. Dei skulle få eit alternativ til båtreisa langs den vêrharde og utsette jærkysten. Kostnadene var rekna til 1.096.000 spesidalar. Offentlege og private tilskot frå distriktet vart sett til 344.000 spesidalar. Anlegget skulle også vera utgangspunkt for ei vidare linje rundt

kysten mellom jernbanenettet på Austlandet og Stavanger. Men det prosjektet hørde til ei fjern framtid. Dette var eit skår i gleda.

Anleggsarbeidet kom i gang hausten 1874. Arbeidet fekk ein vanskeleg start. Leiinga fekk rett og slett problem med å skaffa nok arbeidsfolk. Først hausten 1875 var full styrke på 1.200 mann i arbeid frå Egersund i sør til Stavanger i nord. Anlegget var endeleg i rute. Tilreisande og fastbuande arbeidarar sprengte berg, lagde skjæringar og tunnelar, fylte kløfter, smådalar og myrer med stein, lødde solide og vakre steinforbygningar som vi kan gleda oss over den dag i dag. Bruer måtte også på plass både over Figgjo-elva, over Håelva, Ognaelva og sør ved Egersund. Arbeidet gjekk stort sett utan større skader. Ironisk nok skjedde ei alvorleg ulukke under bygginga av Jærbanen på sjøen. I mai 1876 forulukka eit fartøy på veg frå Egersund til Holmestø på Kvalbein nord for Brusand med ei større last jernbaneskinnar. Mannskapet på to omkom. "I den anledning" skreiv Egersundsposten, "skal vi tillade os at henlede rette Vedkommendes Opmærksomhed paa at der blir sørget for, at enhver Bad der afseiler med Skinner bliver forsynet med et Par Redningsbøier for om mulig at forebygge lignende Ulykker."

Det var problem. På Jæren sleit anleggsarbeidarane med å få lagt fyllingar over tilsynelatande botnlause myrstrekningar ved Skjæveland sør for Sandnes og Hognestad sør for Bryne. Nord for Egersund vart bygginga av brua over Lauvnessundet eit særst utfordrande tiltak som sprengde tidsrammer. Det forseinka arbeidet så mykje at opninga av Jærbanen som først

hadde vore fastsett til årsskiftet 1877-1878, måtte utsetjast til februar 1878.

Med dei nye kommunikasjonane fekk jærsk industri og landbruk nærast ugrensa vekstmoglegheiter. Jærbanen frakta landbruks- og industriprodukt til hamnene i Stavanger, Sandnes og til dels Egersund. Dampbåten og mindre fraktefartøy tok dei til gamle marknader i Bergen og dampbåten dei til hovudstaden og hamner på Sør- og Austlandet .

Toget stoppa i alle bygder, Klepp, Bryne, Nærbø, Hognestad, Varhaug, Vigrestad, Brusand, Oгна og Sirevåg. Men bare Klepp, Bryne, Nærbø og Oгна vart klassifiserte som stasjonar i utgangpunktet. Hognestad, Varhaug, Vigrestad og Brusand var i første omgang stoppestader som vart oppgraderte til stasjonar etter kvart som det vart busetnad og verksemdar rundt jernbanestoppa, etter kvart som stasjonsbyane vaks fram. Bryne og Nærbø fekk ein spesiell plass og særleg sterkt vekst. Men også Klepp, Varhaug, Vigrestad, Oгна, Sirevåg og etter kvart Brusand opplevde vekst.

M.A. Grude hevda at Jærbanen hadde vore eit av dei "mægtigst virkende Fremskridsmidler for Jæderens Landbrug" særleg dei ti siste åra, og fordi den ga lett tilgang i havner i Sandnes, Stavanger og Egersund slik som og dampskipsfarten vi har omtalt tidlegare.²⁹

Om nå M.A. Grude kunne bli vel høgstemt og om andre også har vist at Jærbanen første åra ikkje svarte til forventningane så finn synet hans også støtte også i seinare litteratur. Lars Gaute Jøssang seier at sjølv om folk måtte venjast med toget vart jernbanen etter kvart den nye "kongevegen" over Jæren. All erfaring hadde

så langt vist at der toget stansa, blei det liv og røre, og aktivitet – og stasjonane fekk snart senterlikande funksjonar. Og Jøssang er einig med M.A. Grude at stasjonane på mange måtar vart "Bygdernes Centralpunkter"

Tidlegare fantes det så godt som ikkje industri på Jæren. Men akkurat som den nye tida sette andre krav til foredling av landbruksprodukt, kom det og nye krav og behov til gardsdrifta. Bygdesmeden si tid var over. Her kom som alt nemnt, meieri, slakteri og ullvarefabrikkar som foredla landbruksprodukta. Den veksande etterspurnaden etter reiskapar ga grunnlag for overgangen til meir industriell verksemd. I 1860- og 1870-åra satsa fleire på mekanisk industri. Jæren fekk industri og industrigrundarar. Det grodde fram av "intet". Det kan så visst vera at desse starta med bakgrunn i ein lokal marknad. Det gjeld ein kjente namn som Torkel Raugstad på Sandnes, Ole G. Kverneland på Kverneland, Ole Kyllingstad i Kleppekrossen i Klepp, Andreas Serigstad i Time og sist men ikkje minst Fredrik Abraham Underhaug i Nærbø.³⁰ Men pionerane hadde ein vid horisont. Dei deltok på utstillingar, heldt seg orienterte om nyvinningar både i produksjonsutstyr og utviklinga på reiskapsfronten. Dei kopierte og vidareutvikla. På få tiår vaks desse verksemdene ut av dei lokale rammene. Dei kom til å produsera for ein nasjonal og internasjonal marknad. Kverneland og Underhaug vart marknadsleiurar, kjente for alle og med sal på fleire kontinent.

Det var Ole. G. Kverneland frå Time sin intelligens, tekniske innsats som var grunnlaget. Han var utdanna agronom på landbruksskulen hos Budde på Austrått, og hadde smedkunnskapar. Under ei reise til Sverige



Stolte kvernelandssmedar framføre egne plogar. Foto: Jærmuseet.

fekk han sjå ein smiehammar og kopierte denne. I 1877 starta han produksjon av ljåar og sigdar, seinare plogar og horver. Plogane hadde gjort Kverneland landskjent og meir enn det seier M.A. Grude. I 1914 var det eksport til Russland, England og Amerika.³¹

Rett nok låg ikkje Kvernelands Fabrikk til Jærbanen. Men fabrikkens nytta seg av han. Ferdige produkt og inngåande varer vart førte med båt over Frøylandsvatnet til Klepp stasjon. Derifrå gjekk dei med jernbanen for utskipping i Sandnes og Stavanger eller til kundar sørover.



Ole G. Kverneland med kongens fortenstmedalje. Foto: Jærmuseet.

Kvernelands Fabrikk utvikla seg til å bli den største fabrikk for jordbruksreiskap i landet.³²

Sist på 1800-talet vart fabrikk ved Frøylandsvatnet utvida og modernisert. Det nye anlegget ruva og var lett å sjå for farande folk. Den nye og ujærseke fabrikkstilen med skråstilte tak og hallar tett i tett fall elles i augo. Den opprustinga vart dyr. Lite skilde på at fabrikk hadde gått konkurs og at eventyret

skulle vera over. Økonomisk støtte frå ein slektning redda fabrikk. Kverneland utvikla nye produkt Ein ny plogtype vart ein suksess og fabrikk kom inn i smulære farvatn att.³³ Samstundes dreiv andre tiltakssame menn fram annan landbruksreidskapsindustri. Fredrik Abraham Underhaug på Nærbø, Ole Kyllingstad i Klepp, kvar med sine spesialitetar.

Jærlandbruket kom for alvor inn på den nasjonale landbruksmarknaden. I 1929 var $\frac{3}{4}$ av alle egg, $\frac{2}{3}$ av sauekjøtet og $\frac{1}{3}$ flesket som vart omsett i Oslo frå Rogaland. "Herifrå kom og osten, smøret, flesket og egg som i fredelege overproduksjonstider vart sendt ut or landet. Det er nok ei mistyding å kalla Rogaland "Noregs kornkammer", - åkervidda er for lita til at dei store avlingane på målet kan gjera særleg mykje av seg alt i alt. Men eit like gjævt namn ber fylket med rette. Det er "Matbua" for store luter av landet."³⁴

Sørlandsbanen vart opna fram til Stavanger i 1944. Dette var eit stort framsteg og til stor lette for både gods- og persontransport. Reisetida vart forkorta, transportkapasiteten auka. I denne førtrailertida var Sørlandsbanen likevel ikkje løysinga for Rogaland. Her vart arbeid for ein indre stambane. Sterke interesser meinte dette måtte skje til nytte for landbruket i Rogaland og i landets interesse. Den indre strambanen skulle korta vegen til dei store marknadene på Austlandet og letta adgangen til store fjellbeite. Rogaland var landets største mjølkeprodusent. Jæren var "spiskammeret ved havet" Optimismen var på topp. Den norske marknaden var ikkje stor nok for fylket sin produksjon av landbruksvarer. Spådommen var at Rogaland måtte

finna marknad for omsetnad i utlandet for eit stendig aukande overskot av landbruksvarer.

Det var på tide heiter det, at folk ut over landet hengde "Garborg og Kiellands bilde av Jæren på veggen. Jæren er i dag helt anderledes enn på deres tid».³⁵

KULTURENDRINGAR³⁶

Samstundes såg me også andre endringar. Jæren, folket og kulturen i vidaste stand vart forandra. Stasjonsbyane, seier M.A. Grude som vi alt har sitert, hadde med sine mangfaldige aktivitetar og verksemder blitt bygdene sine sentralpunkt "hvorom det kulturelle og materielle Liv for en stor Del dreier sig. Her spørres Nyt fra Byerne og høres Tiender frå andre Bygder, her drøftes Varepriser, hentes Post og Aviser m.v. Og efterhvert som Jernbanetrafiken og Jæderens Landbrug og Industri udvikler sig, vil disse Stations-Landsbyer, især de største, vokse sig større og større. Flere og flere Mennesker vil bosætte sig der, og Virksomheder af forskjellige Slags vil forfleres."³⁷

Almenopplysninga hadde auka ved hjelp av jernbanen. Vilkårå for folkeopplysning var letta. Det hadde blitt enklare å delta i møte og samkomer. "Særlig maa der i denne Forbindelse peges paa de mange Ungdomsstevner, som har været holdte i By og paa Land, der visstnok i en senere Tid og for kommende Slegter vil give sin Rente." Grunnlaget for eit sterkt og mangfoldig frivillig organisasjonsliv vart styrka. Postgangen var sterkt forbetra. Tidlegare hadde posten gått to gonger i veka mellom Stavanger og Egersund. Nå gjekk det postsendingar fleire gonger for dagen, og det var postopneri på fleire

stasjonar. Fleire aviser vart spreidde utover bygdene. Dette hadde gitt grunnlag for ei rikare kulturutvikling. Jernbanen hadde gitt lettare tilgang til kyrkje og særleg religiøse møte. Vidaregåande undervisning hadde blitt fremma ved at elevar frå bygdene hadde fått lettare tilgang til skular både i Egersund, Sandnes og Stavanger.³⁸

Også folkekarakteren hadde blitt påverka. "Den bekjendte træge Seighed, som er og har været karakteristisk for Jæderbefolkningen, har ikkje i Længden kunnet holde sig aldeles upaavirket af de ubønhørlige Minutsbestemmelser, som den almindelige "Jernbanefart" er undergivet". Jærbuen var i ferd med å bli meir resolutt, kvikk, livleg og punktleig. Klesdrakten var i endring. Skilnadene mellom by og land var mindre enn før. "Dragterne har antaget mere nette og civiliserede Snit og Former." Matstell og kosthald hadde endra seg betydeleg til det betre. Her var større sans for reinsemd i hus og heim. Visstnok kunne her vera ulemper. Mange mislikte at ikkje minst ungdom samla seg på stasjonane "uden nyttig Hensigt, alene for Morros Skyld." Andre peika på at nye vanar i kosthald, kleddrakt og buforhold hadde ført til auka gjeldstifting.³⁹

Jæren orienterte seg utover, kom inn på nasjonale marknader, og vart meir open for uttrykk utanfrå. Jærbuen Arne Garborg vart ein landskjent forfattar. Alexander Lange Kielland hadde Jæren i motivkrinsen sin. Og søstera hans, Kitty Lange Kielland kom til å gå i spissen for å føra Jæren inn på den nasjonale sena også i malarkunsten.

Hild Sørby seier at ynskjet om å mala jærlandskapet først og fremst hadde utgangspunktet i natura-

lismen sin framvekst og den sterke innverknaden til Hans Gude. Attåt dette kan det tenkjast at interessa vart stimulert om enn perifert, nettopp gjennom det kunstnarmiljøet som særleg i løpet av 1870-åra hadde utvikla seg på Skagen i Danmark. Naturen på Skagen og Jæren hadde felles trekk.⁴⁰

Dei færraste hadde som for Jæren, funne noko tiltalende ved Skagen. Eventyrdiktaren H. C. (Hans Christian) Andersen var på reise til Skagen i 1859 og kom til å bryta med aksepterte syn. Han såg at Skagen bar på store moglegheiter for kunstmalarar. Han såg "så visst kystlivets koloristiske muligheder, men fandt bestemt ikkje dette liv dragende. Naturen var for barsk, og han fandt menneskene fattige og utiltalende. Han troede bestemt, at fremskridtet snart ville gjøre sitt indtog og rensen en uordentlig by som Skagen."

Frå 1860-åra av kom det fram eit meir positiv syn på Nord-Jylland. Vendsyssel vart tiltalende, ein del av Danmark med moglegheiter for landbruk og anna næringsliv, ikkje minst for utviklinga av badelivet. Etter tradisjonen vart Skagen "oppdaga" i 1871 av kunstmalaren Holger Drachmann. Etter dette søkte ein stigande straum av malarar og diktarar mot lyset og dei uforderva naturmenneska på Grenen, med Drachmanns eigne ord, den "haardt prøvede, haardt kæmpende, beskedne og nøjsomme Slægt af store Børn".

I 1870- og 1880-åra, før den store turiststraumen, skapte malarar som Michael Ancher, Carl Locher og Peter Severin Krøyer bilete som ga eit uttrykk for det enkle og heroiske livet på Skagen. Det var det synlege Skagen. Som dei framstilte, dvs. livet på stranda, ikkje

minst arbeidet med dei gamaldagse "landdragningsvot" og utsettinga av redningsbåten, altså situasjonar som alle kjente.

Skagenkunstnarane vart raskt aksepterte. I 1881 var det ei nordisk kunstutstilling i Gøteborg. Der hadde Skagen-kolonien heidersplass. Også i heimlandet Danmark, fekk Skagen-malarane stor merksemd. Og på vårutstillinga i København i 1880 vart eit skagenmaleri kjøpt til Kongens samling. Etter dette fekk vestkysten av Jylland og særleg Skagen ein gloriøs nimbus. Gjennom norske og svenske malarkolleger fekk Skagen-kolonien ein særleg rolle som nordisk møtestad. Turiststraumen tok til. Fleire og fleire søkte nordover i Danmark. Dampbåten ga ny moglegheiter for dei reisande. Høgborgarskapet skulle oppsøkje heltane i Skagen. Det fekk stor symbolsk betydning då det danske kongeparet fekk bygd sin eigen sommarvilla nettopp på Skagen. Grenen vart ein gullkrona sommarstad og innbyggjarane vart etnografiske studieobjekt. Nokre vart betalte modellar for malarane, mens andre vende ryggen til viraken og fiska.⁴¹

Jæren fekk slett ikkje same tiltrekkingskrafta som Skagen. Men kunstmalarane kom, frå sist på 1870-åra. Og dei kom med Jærbanen som opna i 1878. Dei fann seg til rette over heile Jæren. Men Ognå og etter kvart Hiorths pensjonat, vart eit særleg samlingspunkt. Kitty Lange Kielland var pioneren. Sidan kom Nicolai Ulfsten, Frits Thaulow, Eilif Pettersen, Amaldus Clarin Nielsen og mange fleire. Dei fann motiv over heile Jæren, ikkje minst langs kysten av Sola, Klepp og Hå. Kunstmalarane sørge for at jærmaleriet utvikla seg



Kitty Kielland skildrar i 1884 lyse fargar kornskurd sør på Jæren – det framgangsrike Jæren. Kitty Kielland: Slåttonn på Kvalbein, Jæren, 1884. Eies av Stavanger kunstmuseum. Foto: Blomqvist kunsthandel.

til ein eigen sjanger og vart akseptert i hovudstaden sine salongar

Arne Garborg let seg forundra, ja han hende også imponera, over dette. I 1899 skreiv han i Knudaheibrev: "- For deg høyrdest det vel utruleg at me her på denne stygge Jæren hev kunstmålarar. Kvar sumar

kjem dei. Færre og fleire. Ikkje berre ungdomar som skal temja seg upp: nei folk av våre beste: trur du meg ikkje, kan eg døyve deg med eit namn som Eilif Petterssen. Og det som er det utrulege: dei målar ikkje berre sjø og strand. Æar og bruir, engir og låvar, bondegardar og alt som vert emne for kunst; og læt seg bruka til

kunst, endå det er frå Jæren. Ja um eg skal våge meg fram med alt: sjølv svarte torvmyrane vert måla. Med torv og alt.... Og tovmryri vert poesi, so svart ho er." Ny-skori Torv, reist Torv, røykt Torv, stekt Torv, alt er godt nok, at er vent. Jamvel ei Dame av den fine Kiellands-Ætti held seg ikkje for god til aa gaa i Torvmyri og maale. Og Torvmyri vert Poesi. So svart ho er. Ven vert ho. Noko som er til aa sjaa paa og til aa hyggje seg i. Me jærbruar gjeng og glør paa dette og skjek paa Hovudi; tru det vert reint gale no? Men so er det so forunderlegt. Stundom er det som me mest.... Ja. Me lyt vedkjennast at baade Sjøen, og det um han gjeng stygg, og Straandi, og um det so er berre Drivsanden, og sjølv Lyngh Heidi, ja til-med Tormyri, - forsyne meg vert ikkje sjølv Torvmyri ven`e. Ja ein kjem opp-i so mangt. Dæ sko nogen ha funne paa slikt for et Tju` Aar sidan."⁴²

KONKLUSJON

På den snautt 150 åra frå 1800 til 1940 fekk Jæren ei ny rolle. Det brune, arme og dystre Jæren vart grønt og framgangsrikt. Landbruket skifta rolle frå sjølvforsyning og sal til nære marknader i Stavanger og Bergen til å vega tungt i ein veksande nasjonal marknad. Stasjonsbyar med industri, handel og mange kulturelle tilbod vaks fram. Dampskipsruter og jernbane knytte regionen saman med resten av landet og utlandet. Forfattarar og kunstmalarar gjorde Jæren til tema i nasjonal litteratur og kunst. Jæren bidrog til og var ein del av nasjonsbygginga.

Det var ikkje underleg at forfattaren, journalisten og folkeminnesamlaren Theodor Dahl midt under an-

dre verdskrigen skreiv om det nye optimistiske Jæren og då om det lyse fastland. "Det gamle Jæren er gått i tidens grav. Det elektriske lyset stråler alle steder, og livet er blitt moderne i tidens ånd. Selv om jærbauen av vesen er konservativ, har han tatt nytiden til seg på alle områder. Ja, han er blitt helveges vitenskapsmann i jordbruk. Det er moderne og mønstergyldig. Traktorene går i lyng og myr og forvandler det som er att av Jæren urtid til eng og åker.

Og Jærens kvite vin – melken – går i floder til meieriene og blir til sølv og velstand.

Kjempeløer og nye gromme heimehus toner opp i landskapet....."

Ser en Jæren i dag fra en høgd, er det som husene løper i hop som byer. En serie småbyer over hele vidden. Og det grønsker alle steder fra hei til hav.

Så tettgrent er Jæren blitt. Den lyser nå huskvit og jordgrønn med små innslag av mørkegrønn ungsog. Det er dagens nye og lyse Jæren. Det lyse fastland.

– "Det er arbeid og liv på Jæren nå. Over alt. Framvokster på alle vis. Og Jæren ligger der i dag med Kanans-draumer og lyser eng-grøn og korngyllen innover Norge, som en veldig protest mot det klenge-navnet Arne Garborg ga den. Jæren er det lyse fastland."⁴³

Jæren hadde i perioden 1800-1940 tatt og meistra store utfordringar og hadde gått gjennom store endringar, eit hamskifte. Det hadde kosta, slit og innsats, gitt tap men og gevinst. Dagens Jæren er så visst i framgang, men har og store utfordringar. Landbruket er inne i ei nytt hamskifte. Rasjonalisering og stordrift står i fokus. Bondeyrket er ikkje det sjølvsagde valet for dei unge som er i posisjon til å føra slektsgard og slektstradisjonar vidare. Oljeindustrien lokkar meir enn jorda. Dei største stasjonsbyane er i ferd med å bli byar. Jordvern og byvekst er motpolar og byr på store utfordringar. Jæren har levd i stor endring dei siste to hundreåra og vil måtta halda fram med å gjera det.

NOTAR

- ¹ Sørby, 1983, s. 10
- ² Lindanger, 1995, s. 3-5
Flor 1819/1995, s. 53
- ³ Lange, 1818/1943, s. 93-95, 97
- ⁴ Løwold, 1888, s. 3 og 6
- ⁵ Krag, 1895/1943, s. 155
- ⁶ Gran, 1895/1943, s. 161 – 162
- ⁷ Garborg, 1892/1951, s. 7 - 8
- ⁸ Grude, 1996, s. 164 - 168
- ⁹ Langhelle, 1987, s. 333
- ¹⁰ Sirevåg, 1938, s. 38,41,44 og 48
Lindanger, 1995, s. 3 - 5
Flor, 1810/1995, s. 53 - 67
- ¹¹ Schanche Jonasen, 1972, 34-35
- ¹² Aurenes, 1937, s. 95-105
- ¹³ Lindanger, 2013, s. 294
- ¹⁴ Krag, 1932, s. 307
Sørby, 1983, s. 10
Barth 1975/1943, s. 132 -133,138 – 139
Handagard, 1921/1943, s. 172/175
Stolpe 1939/1943, s.293
Fønhus 1936/1943, s. 182 - 186

- ¹⁵ For vegutbygging sjå:
Grude, Egil Harald. 1996. Egersund fram til 1880. Strandsted og ladested
Grude, Egil Harald, under publisering, Hå kulturhistorie, kapittel: Hå i regionen og landet
- ¹⁶ Grude, 1996, s.254, 262
- ¹⁷ Grude, 1996, s. 254
- ¹⁸ Grude, 1996, s. 262
- ¹⁹ Grude, 1996, s. 262
- ²⁰ For dampskipsrutefart sjå særleg:
Bang Andersen, Arne. u.å. . Stavanger sjøfarts historie
Fra seil til damp
Grude. 1996. Egersund fram til 1880.
Strandsted og ladested
Grude, 1985, Fra brygger til storhavn.
Stavanger havn
- ²¹ Ermland, 1999, s. 50, 74. 92 – 93, 80, 88 -89
Ermland, 2012, s-29 -33
Svendsen, 2000, s. 386 – 402
Bjørkhaug og Poulsson, 1986, s. 183 – 185
Grude, 1985, s. 19
- ²² Grude, 1985, s. 19
- ²³ Bang-Andersen, u.å., s. 123 – 128. 219-220
- ²⁴ Grude, (I), 1914, s. 364 – 378., 457- 458
- ²⁶ For utviklinga av jernbane, stasjonsbyar og industri sjå særleg:
Grude, 2014. Hå i regionen og landet. I Hå kulturhistorie, band 3, frå 1870 til 1945, s 235 - 281
Grude, 1996. Egersund fram til 1880. Strandsted og ladested
Grude, M.A, 1914, Jæderen 1814-1914, Del I og II
Jøssang, Industrieventyret på Jæren 1800-2000
Jøssang 2011, Time Sparebank. Bank i bondeland
Løvik, 2012, Jærbanen. Livsnerven mellom Egersund og Stavanger
Nordås, 1987, Klepp. Bygdesoge 1837 - 1987
- ²⁷ Grude, 1996, s. 267
- ²⁸ Lorentzen, 1949, s. 25, 31-32
Sjå og: Østvedt, 1954, b. I
- ²⁹ Grude (I), 1914, s. 364-378, 457-458
Løvik, 2012, s. 20, 23, 65 – 94
Nordås, 1987, s. 259 - 262
- ³⁰ Jøssang, 2004, s. 35, 37, 39, 46,100
Jøssang, 2011, s. 21
- ³¹ Grude, II, 1914, s. 474-475
- ³² Sletten, 1943, s. 325

- ³³ Jøssang, 2004 s. 144 og 114
- ³⁴ Sletten, 1943, s. 322-323
- ³⁵ Møller, 1948, s. 57
Selvig, 1938, s. 11
- ³⁶ For kulturendringer og kunst sjå særleg:
Grude, M.A, 1914, Jæderen 1814-1914, Del I og II
Sørby, 1983, Jærmaleriet fra landskap til visjon.
Sørby, 1997: Nicolai Ulfsten
- ³⁷ Grude, (I), 1914, s. 379
- ³⁸ Grude, (I), 1914, s. 357-359
- ³⁹ Grude, (I), 1914, s. 359-361
- ⁴⁰ Sørby, 1983, s. 16-17
Holm, 1991, s. 280-282.
Holm, 1991, s. 282-285
Sørby, 1983, s. 11 og Garborg 1904/1951, s. 161
Holm, 1991, s. 282 - 285
- ⁴¹ Sørby, 1983, s. 11,
- ⁴² Garborg, 1904/1951, s. 161
- ⁴³ Dahl, 1943, s.109 - 11

LITTERATUR

Bang Andersen, Arne. u.å: Stavanger sjøfarts historie
Fra seil til damp.

Aurenes, Ola red: 1937: Rogaland fylkes gjennom 100 år.
Festskrift til formannskapsjubileet 1937 -

Barth, J.B, 1875/1943: I Strandhogg i Rogaland –
Red: Harald L. Tveteraas. Stavanger 1943.

Bjørkhaug, Birger og Poulsson, Svend, 1986: Norges fyr fra
svenskegrensen til Stad, Bind 1.

Dahl, Theodor, 1943: Under Jærens himmel.
Jæren som det lever i folkets minne.

Erslund, Bjørn Arild Hansen, 1999: Fyrene rundt Norges syd-
spiss. Kulturhistorisk veiviser til fyrene i Rogaland og Vest-Agder.

Erslund, Bjørn Arild Hansen, 2000: Utsira fram til år 2000.
Historien om et øysamfunn. Sjå og Roar Svendsen, Erslund,
Bjørn Arild Hansen, 2012: Kvasshheim fyr 100 år.

Flor, Pierre Pomeau, 1810/1995: Oekonomisk Reise til Lister
og Jedderen foretagen i efteraaret 1810. Utgitt av Rogaland
Historie- og Ættesogelag.

Fønhus, Mikkjel, 1936/1943: Fra Østlandets snømarker til Jæ-
rens vårland. I Strandhogg i Rogaland – Red: Harald L. Tveterås.

Garborg, Arne, 1892: Fred. Skriftir i samling band IV, Oslo 1951

Gran, Gerhard, 1943/1895: Jæderen. I Strandhogg i Rogaland.

Red: Harald L. Tveterås.

Grude, Egil Harald, 1985: Fra brygger til storhavn. Stavanger havn

Grude, Egil Harald, 1996: Egersund fram til 1880.

Strandsted og ladested.

Grude, Egil Harald 2014: Hå i regionen og landet. I Hå kultur-

historie, band 3, Bergen 2014. Frå 1870 til 1945.

Grude, M.A, 1914: Jæderen 1814-1914, Del I og II.

Handagard, Ida:, 1921: I Strandhogg i Rogaland –

Red: Harald L. Tveteraas. Stavanger 1943.

Holm, Poul,:Kystfolk, 1991: Kontakter og sammenhænge

over Kattegat og Skagerrak ca. 1550 -1914.

Jøssang, Lars Gaute ,2004: Industrieventyret på Jæren
1800 - 2000.

Jøssang, Lars Gaute, 2011: Bank i bondeland. Time Sparebank
1911 – 2011.

Krag Vilhelm, 1943:Erik Ravn paa Jæderen (1895). I Strandhogg
i Rogaland – Red: Harald L. Tveterås.

Krag, Vilhelm, 1932: Alexander Kielland paa Aarre:

I Strandhogg i Rogaland, red. Harald L. Tveterås. Stavanger 1943.

Lange, Alexander. 1818/1943: En pastor kommer til Stavanger.
I Strandhogg i Rogaland, Harald L. Tveterås, redaktør.

Langhelle, Svein Ivar, 1987: Opppsvinget i næringane ved sida
av jordbruket. Fra Vistehola til Ekofisk b. 1.

Lindanger, Birger, 1995: P.P. Flor Oekonomisk Reise til Lister
og Jedderen foretaget i Efteraaret 1810. Rogaland Historie- og
Ættesogelag 1995.

Lindanger, Birger, 2013: Frå panneverk til jenteskule
1850 - 1902. I: Aaslands-ætten. The Aasland Family 1762 - 2012

Lorentzen, R.A, 1949: Minneverket om Sørlandsbanen

Løvik, Artur, 2012: Jærbanen. Livsnerven mellom Egersund
og Stavanger.

Løwold, Oluf A, 1888: Fra Jæderen. Gammelt og Nyt

Møller, Halvdan 1948: Sjøbussen har slått igjennom som
fjordbåter i Norge. Indre stambane. Med Jæren oppdyrket kan
Norge brødfø seg selv

Nordås, Hallvard, 1987: Klepp bygdesoge 1837 - 1937

Poulsson, Svend, sjå: Bjørkhaug, Birger

Schanche Jonasen, J, 1964 – 1965: Sandnes gjennom hundre år.

Trekk av byens historie. Bind 1 og II.

Selvig, Per 1938: Sørlandsbanen Oslo-Stavanger.

Utgitt av jernbanekomiteen for Vest-Agder og Rogaland.

Sirevåg, Tønnes, 1938: Jæren på veg frå naturalhushaldet.

Jærsk næringsliv for Jærbanen kom - 1800 - 1875.

Trykt i Rogaland Historielag – årshefte 1937, nr. 23.

Sletten, Vegard 1943: Fram stig Rogaland.

Stolpe, Sven, 1939/1943: Jæren og Stavanger. I: Strandhogg i Rogaland – Red: Harald L. Tveteraas. Stavanger 1943

Svendsen, Roar sjå: Ermland, Bjørn Arild Hansen:

Utsira fram til 2000. Historien om et øysamfunn

Sørby, Hild, 1983: Jærmaleriet fra landskap til visjon.

Sørby, Hild, 1997: Nicolai Ulfsten

Østvedt, Einar, 1954: De norske jernbaners historie. Bind 1.

Tidsrommet fra 1851 til omkring 1883.

Aasen, Ivar, 1844: Ivar Aasens reise gjennom Stavanger Amt.

Strandhogg i Rogaland. Red: Harald L. Tveteraas. 1943.