

Jærbanen



Egersund jernbanestasjon. Foto: Ukjent/DF

Jærbanen er navnet på jernbanestrekningen mellom Egersund og Stavanger.

Diskusjonen om Jærbanen startet i 1860-åra. Da banen ble vedtatt bygget som smalsporbane¹⁾ av Stortinget den 3. juni 1874 var det etter en bred og grundig debatt om valg av linje, sporvidde, finansiering og alle andre momenter som måtte vurderes når det gjaldt en så stor investering. Det som skulle bygges i denne omgang var først og fremst en distriktsbane for Stavanger, Sandnes, Jæren og Egersund. Dessuten skulle banen være et tilbud for reisende med båt som ville unngå strekningen langs Jærkysten. Kostnaden var stipulert til 1 096 000 spesidaler. Av dette var 344 000 spesidaler offentlige og private tilskudd fra distriktet. På lang sikt skulle banen også være utgangspunkt for en jernbanelinje langs kysten mellom Stavanger og jernbanenettet på Østlandet.

Anleggsarbeidet ble startet i september samme år, og 27. februar 1878 var det klart for offisiell åpning. Nøyaktig kl. 12 rullet åpningstoget over [Jærbanebryua](#) og inn på [Jernbanestasjonen i sentrum](#). Rett etter togets ankomst ble banen offisielt åpnet av statsråd Nils Vogt, og deretter var det frokost på [Hotel Jæderen](#) før toget returnerte til Stavanger og festen fortsatte.

Fra		Til	
Stavanger	12.00	Egersund	10.45
Stavanger	9.00	Egersund	11.45
Stavanger	1.15	Østern	1.45
Stavanger	5.00	Østern	8.45
Stavanger	5.00	Østern	8.45
Stavanger	1.00	Østern	3.45
Stavanger	2.00	Østern	2.45
Stavanger	4.00	Østern	7.45

Udførlig Togtabel findes opslaaet paa samtlige Jernbanestationer samt indtaget i Norges Kommunikationer.

Jærbanens Kontor den 1de Mai 1890. (H. O.)

Sommerruter 1890.

Ved åpningen disponerte Jærbanen fire lokomotiver, ulike passasjervogner med en samlet kapasitet på 716 plasser og 40 godsvogner. Den hadde en lengde på 76,3 km, og reisetiden mellom Egersund og Stavanger var tre timer og tjue minutter.

[Flekkefjordbanen](#) grenet av fra Jærbanen ved Eie pens, ca. 1,3 km fra [jernbanestasjonen i sentrum](#). Denne strekningen ble en sidelinje etter [Flekkefjordbanens](#) åpning i 1904.

Jærbanen ble bygd om til normalspor²⁾ når det nærmet seg åpning av [Sørlandsbanen](#), som offisielt fant sted 1. mai 1944. Fra da av ble trafikken mellom [stasjonen på Eie](#) og [stasjonen i sentrum](#) betjent av [Eiegubben](#) inntil det var slutt i 1952. Ved omleggingen til normalspor ble traseen for Jærbanen endret flere steder, og banelengden mellom Stavanger og [jernbanestasjonen på Eie](#) ble redusert til

73,1 km.

En ny milepel i banens utvikling var elektrifiseringen som var gjennomført våren 1956. Fra 3. juni 1956 var det offisiell elektrisk drift på hele banestrekningen.

I 1991 ble dagens konsept³⁾ for drift av Jærbanen etablert. Før nyordningen var trafikken 650 000 reisende årlig. I løpet av de første 10 årene ble lokaltrafikken firedoblet. Etter den tid har nytt rullende materiell blitt satt inn, og i 2009 ble dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes åpnet. I 2010 var antall årlig reisende med Jærbanen ca 3 mill., og reisetiden mellom Egersund og Stavanger er 1 time og 8 minutter. Avstanden mellom Stavanger og Egersund er 74,71 km.⁴⁾

1)

Sporvidde 1067 mm

2)

Sporvidde 1435 mm

3)

Januar 2012

4)

Kilder: Egil Harald Grude: Egersund byhistorie, B1, s. 266 ff.; Ingvar Molaug: Jærbanen 100 år; NSB Datablad: Sørlandsbanen, Kristiansand – Stavanger; Jernbaneverket: Utviklingsplan for Jærbanen; <http://www.jernbaneverket.no/no/Jernbanen/Stasjonsok/-E-/Egersund/>



 Egersund byhistoriske leksikon
<https://dalanefolkemuseum.no/leksikon/>
PDF produsert 19.06.2026 23:31.
Artikkelen kan brukes fritt mot kreditering.



Produsert med støtte fra:
Dalane Folkemuseum
Museumsveien 20, 4373 Egersund
<https://dalanefolkemuseum.no>