



OSMERRA

nummer 8

mai 2004



Os stasjon – for litt over hundre år sidan

Til framsidebilete denne gongen har me valt eit motiv frå Os stasjon, eller Osøren som var det offisielle namnet frå 1921. Motivet er gamalt, teke rundt førre århundreskiftet. Somme har meint at biletet skal syna opningstoget på Osbanen, men det er nok ikkje rett. I vognrekkja ser me både engelske (Oldbury) vogner og norskbygde (Skabo). Dei første Skabo-vognene vart leverte til Osbanen i 1895. På plattformen på fremste vogn ser me Emil Anton Martin Svenke. Han var frå Dverberg på Andøya og var driftsstyrar på Osbanen frå mai 1898 til hausten 1902. Dermed har me ringa inn tidspunktet for fotograferinga. På lokomotivet står Petter Pedersen, han som var "eitt" med Osbanen og følgde denne i alle dei 41 åra banen var i drift. Med smørjekanna på sida av loket står Knut Moberg. Dei andre karane har me ikkje klart å identifisera.

Osmerra

Informasjonsorgan for foreininga Osbanens Venner. Nr. 8 - mai 2004

Redaksjon: Per Ivar R. Tautra (red.), Oddvar Skre, Egil Olav Jakobsen.

Osbanens Venner, Pb 87 Fana, 5859 Bergen

e-post: osbanen@museumsnett.no

”Osmerra” vender tilbake! :-)

Endeleg er me tilbake med ei ny utgåve av ”Osmerra”. Det har alt gått tre år sidan nr. 7 vart sendt rundt til postkassene. Eit slikt langt opphald høver lite med den uttalte intensjonen om at medlemene i Osbanens Venner skulle få eit informasjonsblad to gonger i året. Når det likevel har vorte eit så langt opphald, skuldast det at arbeidet med å skriva og redigera bladet mykje har falle på ein person. Styret har prioritert å nytta kreftene til naudturftig vedlikehaldsarbeid på stasjonen og vogna og til å halda museet ope. Dersom nokon vil sjå ”Osmerra” i postkassa si litt oftare, *må* fleire personar vera med og dra lasset!

For å venda det negative til noko positivt: På siste årsmøtet var det fleire nye medlemer til stades. Og

fleire tok til orde for å gi medlemsbladet ein ny giv. Resultatet har du no i handa. Me har faktisk stoff liggjande som ikkje er teke med i dette nummeret av bladet. Det skulle borga for at me kan få ut eitt nummer til i inneverande år. Nye opphald på tre år vil me prøva å unngå!

Har du epistlar, anekdotar eller anna stoff relatert til Osbanen – kort eller langt, nøl ikkje med å ta kontakt!

Nyt den varme årstida – og ta gjerne ein tur innom Stend stasjon. Du vil vera velkomen anten du vil ta i eit tak eller berre sjå deg om!

Det var overkonduktør Sveen...

... som fekk skjenkja i glaset sitt på biletet på framsida av førre ”Osmerra”. Me presenterte der eit bilete av to unge Osbane-funksjonærar som truleg var teke rundt førre århundreskiftet. Identifikasjon av personane var etterlyst. No har me altså fått veta at det var Jacob J. Sveen, overkonduktør frå 1899 og så lenge banen gjekk, som sat til venstre på biletet. Personen til høgre er me enno ikkje sikre på. Difor er me framleis takksame for tips om nokon skulle ha kjennskap til personane.

Send oss ein e-post på
osbanen@museumsnett.no !



Kjære medlem ...

Som kjent skal vi også i år holde åpent museum på Stend stasjon. Museet vil som i tidligere år være åpent hver søndag i juni og august. I tillegg skal vi ha åpent museum en søndag under Kulturdagene i Fana og Ytrebygda, nemlig den 24. oktober. Alle dagene vil museet være åpent fra kl. 11-15.

Til å holde åpent museum trenger vi selvfølgelig *vakter*. Og utenom åpningstidene trenger vi folk som kan være med og utføre påkrevd vedlikeholdsarbeid. Derfor håper vi at flere av medlemmene er interessert i å være med.

Det finnes mange gode grunner til å stille opp. Siden det til stadighet er minst to vakter til stede, vil du alltid ha noen å konferere med. Og du kan være sikker på at dere har minst én interesse felles, så da er dere også sikret noe å snakke om! På Stend en søndag treffer du mange hyggelige mennesker, interesserte og/eller nysgjerrige. Når været er fint, er det svært mange som legger ut på spasertur med Stend som utgangspunkt. Naturstien i Stendafjellet starter like ved stasjonen, så hvorfor ikke kombinere tjeneste på stasjonen med en forfriskende skogstur? Eller med en sykkeltur på linjen ?

Oppgavene er enkle. Vaktholdet går ut på å vise folk rundt i venterommet, i vognen og ellers på stasjonsområdet. Du kan fortelle om Osbanen og Osbanens Venner, samt svare på spørsmål. Dessuten skal du selge postkort, minneskrift, filmer osv. Prisene er oppslått i venterommet. Dette er enkelt arbeid i et trivelig miljø!

Vaktlisten settes opp slik at det til enhver tid er minst to vakter til stede. Når publikumstilstrømningen er stor, trengs det minst to vakter til å utføre de nevnte oppgavene. Også av sikkerhetsmessige grunner er det fornuftig med flere vakter. Vi forvalter en del uerstattelige gjenstander, og det er viktig å kunne holde hele museet - både utendørs og innendørs - under oppsikt.

Siden vaktlisten settes opp slik at den ene vakten alltid er en representant for styret, behøver du heller ikke være redd for at du kan eller vet for lite til å kunne delta. Nødvendig opplæring - i den grad det trengs - vil bli gitt etter hvert.

Vi oppfordrer hermed alle medlemmene til å melde seg på som vakter. Det gjør ikke noe om "for mange" melder sin interesse. Tvert imot: Jo flere, jo bedre! Studér almanakken din, og gi oss tilbakemelding om når du har anledning til å stille opp. Ved å kontakte oss sparer du oss for en del ekstraarbeid.

I samme anledning inviterer vi dere også til å være med på dugnader. Arbeidsmiljøet på stasjonen er uformelt, sosialt og ikke minst humorfylt! Forestående arbeid er blant annet maling, skifting av sviller og skifting av bordkledning på stasjonsbygningen. Og selvsagt vil det alltid være en del rydding å foreta på stasjonstomten.

Datoer for dugnader er ikke bestemt ennå, men meld din interesse nå – og vi tar kontakt med deg så snart det blir aktuelt.

Vennlig hilsen styret.

Effektar til sal

Videofilm (VHS)	190,-
Jubileumsskrift (12 sider)	20,-
T-skjorter	90,-
Postkort sv/kv (seks ulike motiv)	5,-
Postkort farge (eitt motiv)	10,-
Boka 'Fana og Ytrebygda i ord og bilete', utgjeven av Liland Ungdomslag	298,-

Du kan tinga varer ved å senda ein e-post til osbanen@museumsnett.no eller skriva til:
Osbanens Venner, Postboks 87 Fana, 5859 Bergen.
Porto kjem i tillegg.

Bilete av dei ulike postkort-motiva finn du under 'Butikk' på www.museumsnett.no/osbanen .

Referat frå årsmøtet i Osbanens Venner mars 2004

Tid: Fredag 5. mars 2004, kl. 19.00.

Stad: Møterommet i gartneribygningen på Stend jordbruksskule

Det møtte elleve medlemmer.

1. Godkjenning av innkalling og sakliste.

Tautra kommenterte feil i punkt 6 på saklista: Kontingenten skal fastsetjast for inneverande år, 2004, ikkje for 2005. Med denne endringa vart innkallinga og saklista godkjende.

2. Val av ordstyrar og referent.

Til ordstyrar valde møtelyden Oddvar Skre. Til å skriva referat vart valt Per Ivar Tautra.

3. Årsmelding for 2003.

Årsmeldinga vart opplesen av sekretæren. På spørsmål om nokon hadde merknader var det ingen som hadde noko å seia. Årsmeldinga vart deretter godkjent med akklamasjon.

4. Rekneskap for 2003.

Ordstyraren gav ordet til kasserar Aspevik, som delte ut rekneskapsoversyn.

Han gjekk deretter gjennom dei ulike postane og kommenterte innhaldet i desse:

- Kontingenter: Her er beløpet noko høgare enn det oppgjevne medlemstalet i årsmeldinga skulle tilseia. Dette kjem av at nokre medlemmer betalte kontingenten for 2002 først i kalenderåret 2003.
- Forsikring: Dette er for vogna og stasjonsbygningen.
- Kommunale avgifter: Denne er noko lågare enn han skulle ha vore, då rekning for eitt kvartal ikkje har kome. Denne er kanskje i vente?
- Vedlikehald: Dette er kjøp av måling til vogna m.v.

Revisor Anne-Mari Flaterås hadde gått gjennom rekneskapen og funne denne i orden. Ho skulle ha skrive ei revisjonsmelding, men denne vert ettersendt. Derimot hadde ho levert eit resultat-

rekneskap til styret. Kasseraren spurde om nokon ønskte å sjå dette. Det var det ingen som bad om.

Hopland meinte rekneskapen burde syna pluss/minus avvik i høve til postane i det føregåande året. Tautra meinte det ville vore meir naturleg å samanlikna avvik i høve til budsjettet som førre årsmøtet hadde vedteke, men sa samstundes at han ikkje såg det store behovet. Fleire slutta seg til denne siste utsegna, ettersom det både er snakk om ei lita foreining og økonomien ikkje nett har vore skakk-køyrte dei siste åra.

Skre kommenterte at sjølv om rekneskapen no såg pen ut, med over ti tusen kroner i overskot, ville han gjera årsmøtet merksam på at skilta som foreininga hadde fått tilskot i 2003 til å setja opp, skal setjast opp i 2004. Førebuing av utstilling på Hordamuseet og ikkje minst vedlikehald av vogn og stasjonsbygning (skifting av kledning m.v.) vil òg verta store postar på utgiftssida i neste rekneskap.

Bødtker spurde om det var undersøkt med fleire forsikringsselskap, for eventuelt å redusera utgiftene til forsikring. Kasseraren svarde at det ikkje var gjort, men lova at styret skulle sjå på saka.

Etter desse merknadene vart rekneskapen godkjent med applaus.

5. Val av styre, vararepresentantar, revisor og valnemnd.

Ordet vart gjeve til leiaren i valnemnda, Paul Martin Kronheim.

Han presenterte valnemnda sitt framlegg. Årsmøtet hadde ingen motkandidatar, og nemnda sitt framlegg vart difor ståande:

Formann: Egil Olav Jakobsen (attval, til 2005)
Styremedlem: Harald Midttun (attval, til 2006)

Vararepr.: Per Ivar R. Tautra (attval, til 2006)
Torleif Jordal (attval, til 2005)
Magnar Brekke (attval, til 2005)
Anders K. Engevik (attval, til 2005)

Revisor: Anne-Mari Flaterås (attval,
til 2005)

Vara for revisor: Harald Jonassen (attval,
til 2005)

Ketil Aspevik og Oddvar Skre stod ikkje på val i år.

Ny valnemnd er det eigentleg årsmøtelyden som skal koma med framlegg på, men no hadde alle tre medlemene i den sitjande valnemnda sagt at dei kunne tenkja seg å halda fram i eitt år til. Årsmøtet fann ingen grunn til å rokka ved eit slikt flott initiativ – og alle tre i valnemnda er difor attvalde: Paul Martin Kronheim, Rolf Holst, Torleif Jordal.

6. Fastsetjing av kontingent for 2004.

Styret gjorde framlegg om at kontingenten skulle haldast på same nivå som tidlegare, altså 100 kroner. Så lenge medlemene ikkje får noko medlemsblad eller anna att for pengane, bør ikkje kontingenten setjast opp. På den andre sida tilseier heller ikkje rekneskapen nokon sterk trong for å auka kontingenten.

Årsmøtet vedtok samrøystes at kontingenten skal vera 100 kroner.

7. Budsjett og arbeidsprogram for 2004.

Framlegg til arbeidsplan og budsjett vart utdelt. Formann Jakobsen las opp dei einskilde postane. Det kom ein del merknader og innspel:

- Bødtker fortalde at han har samla mykje dokumentasjon om postgangen på Osbanen, om postopneria på stasjonane og om ringverknadene banen hadde for postgangen i opplandet. Han har fått materiale både frå Riksarkivet, Postmuseet og andre stader. M.a. har han samla alle stempla som har vore nytta på banen. Bødtker held på å skriva utførleg om dette temaet, og meinte han hadde skriva sju sider. Dette kunne kanskje nyttast i medlemsbladet.
- Bødtker meinte at Osbanens Venner kan spare ein del pengar til annonsering i avisene ved å få verksemder til å betala annonsene mot at dei får namnet sitt med på trykk.
- Jakobsen opplyste at Osbanens Venner skal ta kontakt med firmaet som har masterkopien for å få laga fleire videokassetar, eventuelt først redigera filmen noko.

- Osbanens Venner bør retta fleire aktivitetar mot Os. Der må det då vera eit stort potensiale for interesserte!
- Brekke meinte museet har eit informasjonsbehov. Mange går forbi stasjonen når det er ope museum utan å forstå at dei kan gå inn, eller dei spør og vert overraska over å høyra at dei kan koma inn. Fleire godt synlege plakatar ville truleg vore til hjelp.
- Fleire meinte at "Keramikk"-skiltet på vestveggen er altfor dominerande og øydelegg det visuelle inntrykket av det ærverdige huset. Styret lova å ta kontakt med leigetakar Totland om dette.
- Fleire understreka det som svært viktig at medlemene no får tilsendt eit medlemsblad att. Får medlemene noko att for kontingenten, vert det lettare å halda på medlemene. Styret lova å ta tak i dette, men forklarar det lange opphaldet på tre år med at oppgåvene var fordelt på for få personar.
- Bødtker lurde på om kostnader til "Osmerra" var utegløymt i budsjettet, men fekk til svar at dette inngjekk i posten for porto og kopiering.
- I det utdelte framlegget til budsjett var det feilaktig oppført for stort beløp i kommunal støtte, då eingongsstønaden til skilt-prosjektet var teke med. Dette vart korrigert.

Med dei endringane og merknadene som er refererte ovanfor, vart budsjettet og arbeidsplanen vedtekne.

8. Ymse.

Formannen hadde fått tilsendt spørsmål frå Vegvesenet om vernestatusen til osbanetraseen. Bakgrunnen for spørsmålet er den føreståande utbygginga av Sveгатjörn-Rådal, og det er vel i seg sjølv illevarslande at Vegvesenet kjem med eit slikt spørsmål.... Kommunen har i alle år teke omsyn til osbanetraseen ved utbygging og prøvd å halda denne skjerma som rekreasjonsområde. På den andre sida er korkje traseen eller nokon av dei attverande bygningane formelt sett verna. Det er nok formalitetar Vegvesenet er interessert i å få kjennskap til.

Møtet vart heva i nitida. Deretter var det opptil ein time med kaffe, vaflar, kjeks og drøs.

Per Ivar Rotvoll Tautra
- referent

Sanninga om ei påstått gåve

Det kan i grunnen synast merkeleg, men på somme område kan ein oppleva det som at di meir tid som går, di meir kunnskap får me om fortida. Slik kan ein kanskje seia om Osbanen òg.

På side 110 i boka 'Nesttun -Osbanen' nemner eg at Jernbanemuseet på Hamar i 1935 vart spurt om dei ville overta lokomotivet 'Ulven' som ei gåve, men at dei tak ka 'Nei' på grunn av plassmangel. Denne påstanden var basert på muntlege opplysningar og eit gammalt avisklipp. No kastar arkivmateriale eit nytt lys over saka.

Tekst: Per Ivar R. Tautra.

'Det var Ulven der var tale om skulde tilbringe sine siste leveår på jernbanemuseet på Hamar, men det blev der ikke noget av fordi der ikke var plass på museet. Der måtte opføres et eget hus for "Ulven" og det var der ikke penger til'.
Ja, slik stod det å lesa i ei gamal avis frå 1936.

Frå Thor Bjerke ved Jernbanemuseet på Hamar har eg fått tilsendt kopiar av ein del korrespondanse frå 1935 og 1936. Denne gir ei førstehands innføring i materien. Avis og muntlege opplysningar har ikkje heilt rett.

Kontorpersonalet ved Bergensbanen starta saka

Det syner seg at det heile starta med eit utspel frå ein av arbeidstakarorganisasjonane i Bergen, nemleg *Bergensbanens Kontorpersonales Forening*. I brev til distriktssjefen i Bergen skreiv foreininga 6. september 1935 at: *'Nærværende forening tillater sig å anmode hr. Distriktschefen om å søke utvirket at noe av Nesttun-Osbanens materiell blir overført til Jernbanemuseet på Hamar. Vi tillater oss å foreslå anskaffet et lokomotiv, en personvogn og en lukket godsvogn, samt så meget skinnegang at det nevnte rullende materiell kan bli plassert i en skarp kurve – disse som Osbanen var så rik på.'*

Distriktssjefen i Bergen, Daniel Hille Esmark, mottok skrivet frå foreininga og vidaresende dette til Hovedstyret for Statsbanane. Esmark hadde sjølv i mange år – heilt sidan 1912 - vore Statsbanane sin representant i Direksjonen for Nesttun-Osbanen. Det var etter at Staten hadde gjeve eit bidrag på heile 280.000 kroner til å dekkja Osbanen sitt underskot, at dei i ettertid krevde å få ha ein fast medlem i direksjonen og som Staten sjølv skulle peika ut. I praksis var det NSB sine distriktssjefar i Bergen distrikt som i tur og orden fylte posten.

Esmark var tydelegvis svært positiv til tanken om å ta vare på materiell, og skreiv mellom anna: *'Da det vel må sies å ville være av ikke liten interesse for Museet å bli utstyrt med noe av "lilleputt - materiellet" fra denne bane, tillater jeg mig å henstille til det ærede Hovedstyre å stille sig velvillig til det foreliggende forslag.'*

Osbanen ville ha betalt...

I neste setninga i brevet frå Esmark kjem me til kjernen i saka: *'Banens styre er villig til å levere ved Nesttun stasjon et lokomotiv og en personvogn til opphugningsprisen, nemlig for henholdsvis kr. 900.- og kr. 150.-. Banens lukkede godsvogner er allerede reservert for Urskog-Hølandsbanen. Av hensyn til materiellets realisasjon tør jeg henstille at det snarest beleilig må bli tatt standpunkt til nærværende sak.'*

Det var altså ikkje på tale å gi Jernbanemuseet noko lokomotiv i gåve. Osbanen ville ha betalt for materiellet, ein pris lik den prisen skraphandlaren elles ville ha gjeve dei. Når ein først ser at Osbanen forlangte betaling, er prisen forståeleg nok: Baneselskapet ønskte ikkje å tapa ei krone. Me kan her ta med oss det tidlegare kjende faktum at Os kommune i 1936 kjøpte ei passasjervogn tiltenkt eit framtidig museum på Os. For denne måtte kommunen pent betala 200 kroner. Dei ulike interessentane vart med andre ord handsama relativt likt frå Osbanen si side.

... men museet ville ha materiellet fritt

I brev frå Jernbanemuseet til NSB Hovedstyret 28. oktober 1935 vart museet sitt syn på saka klårgjort: *'I styremøte den 26. dennes besluttetes å uttale at*

"museet vil de ha stor in teresse av materiellet. Man forutsetter imidlertid at erhvervelsen og transporten kan skje uten utgifter for museet, som i tilfelle vil få store omkostninger ved underbringelsen i egen, ny opførendes bygning."

Dinest følgde truleg noko korrespondanse som eg ikkje har sett, for i april 1936 ser det ut til at Jernbanemuseet har endra standpunktet sitt noko. Distriktssjefen i Hamar sende så eit brev til Esmark og spurde om Osbanen kunne overdra eit lokomotiv og ei vogn for 500 kroner. Esmark svarde i brev 9. mai 1936 at Osbanen *"ikke har adgang til"* å overdra materiellet for den ønska prisen.

Her er det altså ikkje sagt noko direkte om at jernbanemuseet såg plassmangel som eit problem i denne saka, sjølv om det er tydeleg at museet såg kostnader knytt til overtakinga, då dei måtte oppføra eit nytt bygg. At det var nettopp lokomotivet "Ulven" det var aktuelt å overta, er ein påstand som framleis står delvis udokumentert. Likevel synest påstanden å vera rimeleg, for ikkje å seia sannsynleg. Av korrespondansen går det fram at Osbanen kunne levera eit lokomotiv på Nesttun. Då rivinga av skjenegangen tok til, vart linja delt ved Solbakken

haldeplass. Mot Nesttun var det nettopp "Ulven" som trekte demonteringstoget.

Osbanevogner på Hamar i dag

Okkesom, årsak eller ikkje, noko lokomotiv frå Osbanen vart aldri teke vare på, korkje lokalt eller andre stader. Som omtala i eit tidlegare nummer av dette bladet, vart ein del einskild-delar frå lokomotiva tekne vare på og nytta til ulike føremål. Men dei største og aller fleste bitane gjekk til opphogging.

Som mange sikkert veit, står det i dag to osbanevogner på Jernbanemuseet på Hamar. Desse to vognene var mellom det materiellet museet overtok då Urskog-Hølandsbanen vart nedlagt i 1960. Urskog-Hølandsbanen hadde i 1935 kjøpt i alt sju godsvogner og to personvogner frå Osbanen. Godsvognene fekk sine endelikt etter nedlegginga av UHB, medan dei to personvognene fekk eit nytt liv som museumsmateriell. Vognene vart totalrestaurerte på midten av 1990-talet og er i dag nydelege å sjå til.



Dei to Osbane-vognene som inngår i "Tertitt" -toget på Jernbanemuseet på Hamar. Vogna til venstre er ei kombinert konduktør- og passasjervogn frå 1895. Vogna til høgre er ei rein personvogn bygt i 1914. Begge vognene er bygde av Skabo Jernbanevognfabrik på Skøyen. Personvogna, med 32 sitjeplassar, var den siste personvogna som vart levert til Osbanen. Til liks med kombinertvogna som står på Stend, har også den bevarte konduktørvogna på Hamar fått innreia postkupè. Ombygginga av begge vognene skjedde i 1919, då postekspedisjonen på Osbanen vart oppretta.

Brattaste, krappaste, lengste

At Osbanen var rik på krappe kurver er ein kjent materie. Men kor krappe var eigentleg kurvene og kor stor del av banen bestod av kurver?

Tekst: Per Ivar R. Tautra.

Norges Offisielle Statistikk for jernbanar gir nokre data me kan halda oss til: Banen si totale lengd vart rekna til 26300 meter. Av dette var 8702 meter horisontal bane. 9208 meter av banen hadde stigning på 15-20 promille, som var maksimal stigning på Osbanen. Statistikken stadfestar elles at banen var kurverik: Berre 12430 meter var rettlinje.

Største stigning/fall var på berre 20 promille eller 1:50. Minste kurveradius var 50 meter. Det er svært knapt til jernbane å vera!

Lengdeprofilerna for banen kan fortelja oss meir detaljert kvar dei brattaste partia låg, kvar me fann dei krappaste kurvene, lengste rettstrekningane, og så bortetter. For ikkje lenge sidan dukka dei gamle lengdeprofilerna opp. Eller rettare: Mesteparten av dei. Desse er teikna sirleg for hand på millimeterpapir. Målestokken er 1:200. Den totale lengda av papiret som profilet er teikna på, skulle såleis vera nesten 13,3 meter! Naturleg nok har dei gamle ingeniørane valt å dela det heile opp over fire ark. Lange ark er det likevel... Diverre har det eine arket gått tapt ein eller annan gong, slik at me no manglar det nøyaktige profilet frå km. 16,2 til 24,0. Dette er det meste av strekninga mellom Kalandseid og Kuven.

Dei lengste horisontale strekningane hadde Osbanen *kanskje* frå km 10,62 til 11,04 og frå km. 11,14 til 11,56. Dette er to strekningar kvar på om lag 420 meter mellom Hamre og Kismul. Eg skriv "kanskje" fordi profilet for ein vesentleg del av banen manglar. Kanskje vart rekorden eigentleg sett nettopp på den delen av banen.

Kvar finn me så den lengste *rette* strekninga på Osbanen? Godt mogeleg er det frå km. 7,47 til 7,81. Det er ei 340 meter lang rettstrekning mellom Stend og Fana, ein del av den traseen som i dag er Kvernabekkevegen.

Elles kan det vera interessant å merka seg at to av stasjonane låg i fall, altså at sporet ikkje gjekk horisontalt forbi plattformene på desse stadene. Forbi plattformerna på Kuven var det eit lite fall på 1:260. Like sør for stasjonen vart sporet straks brattare – det gjekk i 1:50 like ned til stasjonsområdet på Osøyro.

Og Fana stasjon låg ved ei lang kurve med radius 250 meter og stigning 1:50. Fana må då ha vore brattaste stasjonen på Osbanen! Skjønt brattaste, sporet steig ikkje fullt så bratt forbi Fana likevel. Kanskje er profilet teikna før endeleg plassering av Fana stasjon var avklara, eventuelt har dei planert. Så bratt som 1:50 har i alle høve ikkje sporet gått her.

Okkesom, den stasjonen som låg ved dne *krappaste* kurva var Kalandseid. Stasjonen låg ved ei 116 meter lang kurve med radius 50 meter! Ikkje til å undrast over at Bergens Tidende i 1894 skreiv om denne stasjonen "at Toget næsten maatte kunne bide sig selv i Halen".

Kalandseid var forresten høgste punktet på Osbanen, 75,507 meter over havet.

Stasjon/hp	Km.	H.o.h.
Nesttun	0,00	31
Skjold	1,47	52
Rådal	4,26	42
Stend	6,58	60
Solbakken	ca. 7,6	- (opprett 1927)
Fana	8,62	53
Hamre	9,87	55
Kismul	ca.13,2	64 (opprett 1895)
Kalandseid	15,10	76
Søfteland	ca. 18,3	56
Ulven	ca. 23,3	43
Kuven	25,26	23
Osøren	26,35	3

Samferdsla i Fana i eldre tid

”Osmerra” sine lesarar vil kanskje undrast over kva dette emnet har med Osbanen å gjera. Men dersom me ser på samferdsla i eit lengre tidsperspektiv, er Osbanen og Vossebana det nest siste steget i ei lang utvikling som går over fleire hundre år, heilt bak til folkevandringstida.

Tekst: Oddvar Skre.

Det aller siste trinnet i denne utviklinga er biltrafikken, som har hatt ein eksplosiv vekst og no held på å ta bokstaveleg talt kvelartak på oss her i Fana. Ser me på Osbana i dette perspektivet, er det kanskje ikkje så uinteressant å sjå kva folk hadde å hjelpa seg med av framkomstmiddel før jernbanen og dampskipsferdsla sin tidsalder, altså før slutten av 1800-talet.

Dei eldste vegane her i Fana var såkalla reitlevegar, dvs. gang-eller kløvjevegar som gjekk frå gard til gard eller frå gardane til sjøen. Dei hadde gjerne lege slik i hundrevis av år, og meir eller mindre «laga seg sjøl». Sidan Fana låg så nær Bergen og kom til å bli hovudleverandør av mjølk og grønsaker til byen, kom byvegane tidleg til å få mykje å seia. Likeeins utvikla det seg faste reitlevegar til Fana- og Birkelandskyrkjene. For dei gardane som låg nær sjøen, var båt det naturlege framkomstmiddelet.

Kyrkjevegar

Frå ytre deler av Fana kom dei med båt til Fanahammaren, der dei kledde dei seg om og gjekk opp Kleivane til Fanakyrkja. Var veret fint, rodde dei rundt ”Neset”, men i ruskever rodde dei gjerne inn Ådlandsstraumen til Drageidet i Vågsbøpollen, der dei drog båten over til Grimseidpollen og Fanafjorden. Frå Ytrebygda gjekk dei òg til fots innover Skage og gjennom Stendamarka til kyrkja. På vegen passerte dei Klaslona med Sælebotbekken, der dei gjerne hadde ein liten matpause. Frå Samdalen og Vassherad (gardane rundt Kalandsvatnet) gjekk vegen med båt over vatnet til Vågsbrua på Hamre, og vidare til fots forbi klokkargarden på Ånes og langs sørsida av Klokkarvatnet til kyrkja. Klokkaren dreiv også brennevinshandel, og før dei tok fatt på den lange tilbaketuren kunne det vera godt å få noko å ”styrkja seg” på. Frå Nordvik kom dei over Lysesgardet og

ned Kjerringastigen til Fana. Dette var ein lang og slitsam veg, slik at dersom veret var nokonlunde bra, rodde dei rundt Korsneset i staden.

Til Birkelandskyrkja kom dei langvegs frå, heilt frå Fyllingsdalen og Søreide. Fyllingsdølene hadde båt på Kyrkjetangen ved Bønes, og rodde derifrå over til Skjoldhamaren. Derifrå gjekk dei «Gamle Kyrkjeveg» over Skjold og Skitnesmoget til Øvsttun, og vidare over Lilletveit og opp bakkane til kyrkja. Frå Søreide kom dei og delvis med båt over Nordåsvatnet, men det gjekk òg ein reitleveg over til Nordås og Skjold. Frå andre kanten kom dei heilt frå Bontveit og Totland over Ljosvollfjellet og ned til Birkeland, der det enno skal finnast murar etter eit såkalla «brurehus» der dei kledde seg til kyrkja. Frå Frotveit til Riple gjekk denne vegen over Grindåsen, der namnet ”Kyrkjekvilet” enno ber minne om farne tider.

Byvegar

For dei Fana-bøndene som budde nær sjøen, heilt frå Nordvik til Grimstad, var det båt som var det vanlege framkomstmidlet på byferder. Ofte var dei 4-5 mann saman om å ro. Elles følgde trafikken faste ruter. Nils Grimen har skildra nokre av desse i to artiklar i Fanaposten (1988). Ein hovudveg gjekk frå Os langs nordsida av Kalandsvatnet til Kirkebirkeland og vidare over Ulsmåg, Sandbrekkevegen og Birkelundsbakken til byen – om lag der den seinare «Stavangerske Postvei» kom til å gå. Inn på denne vegen kom det ein reitleveg frå Bontveit og Samdal over Frotveit, Grindåsen, Totland, Kubakkane og ned til «Småbruene» ved Ulsmåg, der han kom inn på hovudvegen. Ved foten av Kubakkane, ved inste enden av Myrdalsvatnet, hadde Ole Bontveit eit ”vognhus”, der han kunne spennast hesten for vogna og kjöra vidare mot byen. Vognhuset vart truleg òg brukt til å lagra varer og kløvja dei vidare over fjellet



Å dra mindre båtar over Drageidet i Vågsbøpollen var vanleg å gjera når veret ikkje synte seg frå si beste side. Var veret fint, rodde dei heller rundt Mildehalvøya.

På neste side eit kart som syner den gamle ferdsleveggen gjennom pollane ved Mildehalvøya. Kartet er teikna av Dag Bakka og henta frå ei brosjyre om Drageidet utgjeven av Hjellestad og Milde Historielag m.fl.

til Bontveit. På Vognstølen ved Landås har det og truleg stått vognhus, der bøndene som kom over fjellet frå Arna og Helldal kunne spennast hestane for vognene på veg til Haukelandsmarknaden og byen.

Ein annan veg gjekk frå Gimmeland over til Totland og Fjellbirkeland og vidare til Myrdal og Småbruene. Namn som 'Bymyra' og 'Gimmelandshaugen' på Fjellbirkeland er minne om dette. Frå gardane i Langedalen gjekk det veg over Landåsfjellet til Kolstien, eller vinterstid over Sædalen og Natland. Frå Ytrebygda skal det ha gått ein reitleveg nord for Skeisvatnet til Sørås og vidare til Skjoldhamaren. Herifrå kunne ein ta med båt til Fjøsanger, eller til fots over Hopsåsen og gamle Hopsbrua (ved Wernersholm), vidare gjennom Tveitaråsskogen til Birkelundsbakken og Natland. Hermod Hjellestad fortel at 27 av oppsitjarane på Steinsvik og Søreide i 1760 gjorde dugnad på Hopsbrua for å få betre veg til byen. Vinterstid gjekk vegane ofte rett over tilfrosne vatn og myrer, om sommaren vart det ofte lagt flate steinar eller klopper over blaute parti på vegen.

Også over fjellet gjekk det byvegar, såkalla driftevegar, frå Samnanger og bygdene i Hardanger og Voss. Målet var gjerne Haukeland i Årstad, der det var marknad heilt til 1860-åra. I gamle rettsdokument kan ein lesa at bøndene på Totland og

Riple var særleg plaga av desse driftene, som ofte førte til skade på grunder og innmark. Den gamle driftevegen frå Samnanger kom over Haugsdal til Samdal, der han kom inn på den vanlege byvegen. Men frå Totland fortel Nils Grimen at ein kunne velja mellom å halda fram ned Kubakkane, eller ta ein kortare veg nordvestover gjennom Furedalen til Søylen, Langerova og Brattland, vidare over Erdalsvarden og Landåsfjellet til Haukeland.

Dei eldste køyvegeane

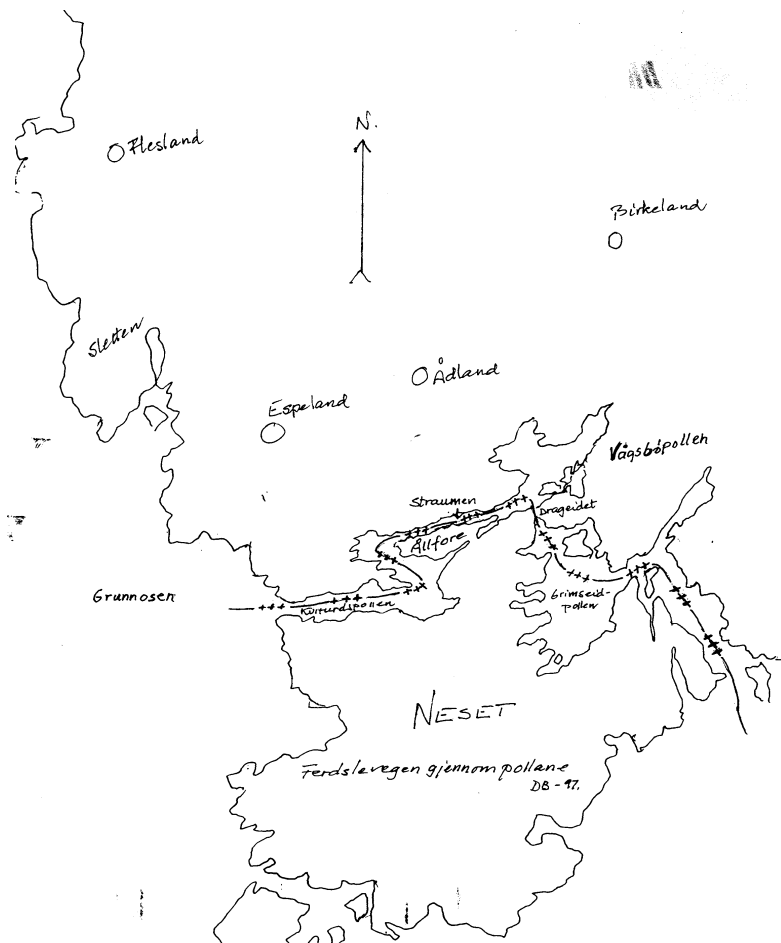
Frå 1700-talet tok rike byfolk til å byggja ut vegnettet slik at dei kunne koma rundt til eigedomane sine med hest og vogn. Ein av dei aller eldste køyvegeane her i Fana vart bygd av Jon Mariager frå Solheimsviken til Fjøsanger i 1760-åra. Seinare bygde Dankert Krohn veg frå Nordås til Stend, delvis ved hjelp av pliktarbeid frå leiglendingar og bønder. Då denne vegen var ferdig i 1780, kunne han køyra på sin eigen grunn heilt frå byen til Fjøsanger, vidare med båt over Nordåsvatnet og så på eigen grunn att heilt ut til Stend. Hans Formann som eigde Sælen 1785-1809, bygde veg frå Damsgård til Sælenvatnet gjennom Fyllingsdalen.

På same tida kom det påbod frå kongen om å byggja ut postvegane. Dette vart og gjort med pliktarbeid, der kvar gard fekk sin parsell (rode) på vegen som dei hadde ansvaret for vedlikehaldet på. Dei viktigaste postvegane i Fana var «Stavangerske Postvei» mot sør og «Christianiske Postvei» mot aust over Lærdal. Den siste følgde Sædalsvegen frå Natland til Grimen, vidare over Erdal og Brattland til Hauge i Arna, der han møtte den eldgamle reitlevegen frå Bergen til Arna over Borgaskardet. Om lag på same tida eller litt seinare kom det veg frå Sandven over Hamre til Fana, og trafikken frå øvre deler av Fana til kyrkja kom då til å gå med hest og kjerre i staden for med båt over Kalandsvatnet. Det vart då bygd to vakre steinbruer. Den eine, som gjekk over Hamreelva («Vågsbrua») vart dessverre riven då dei utvida Hamrevegen i 1969, men den andre, som går over Fanaelva mellom kyrkja og prestegarden, er framleis intakt, og ligg i dag som eit verdfullt kulturminne.

I siste halvdel av 1800-talet kom det for alvor fart i vegbygginga i Fana, og bøndene kom meir aktivt med. Både vegen frå Nordvik over Fanafjellet i 1896 og vegen til Totland i 1905 vart bygd for ein stor del med dugnadsinnsats frå bønder. Det same gjeld

gamle Skage-vegen i 1869 og vegane til Samdal og Bontveit og til Milde og Hjellevad i 1860-åra. Seinare tok det offentlege meir og meir over vegbygginga, etter kvart som folketalet i Bergen, og dermed også handelen med landbruksvarer, auka. Brukseigar Wollert Konow på Stend, som var ordførar i Fana i mange år før han kom på Stortinget, var pådrivar i dette arbeidet, som i så mykje anna. Dampskipstrafikken med Midthordlands-båtane hadde ei kortvarig oppblomstring i slutten av 1800-talet. Båtane gjekk då innom både Krokeide, Sagenes, Fanahammaren, Hjellevad, Flesland og Grimstad.

Utbygginga av jernbanenettet med Vossebanen i 1883 og Osbanen i 1894 kom til å setja ein stoppar for denne utviklinga. I åra 1905-10 kom dei første bilane med forbrenningsmotor, og frå 1920 kom det fart i drosje- og busstrafikken. I åra 1908-10 kom brua over Nordåsstraumen, og Straumevegen og Ytrebygdsvegen kom då til å avløysa ferje- og båttrafikken over Nordåsvatnet. Busselskapet Milde-Bergen L/L vart skipa i 1920 og Fanabilane i 1929. Dermed fekk Osbanen nådestøyten, og seinare også lokalbanen Bergen-Nesttun-Garnes. Men det er ei anna historie.



Osbanens Venner
Postboks 87 Fana
5859 Bergen

PLASS
FOR
FRIMERKE

MELD FRÅ OM ADRESSEENDRING!



www.atro.no
Atro sykkel
SPORT & FRITID

I LØEN PÅ NESTTUN - TLF. 55 13 14 00
EGEN PARKERING FORAN BUTIKKEN
Åpent: Man.-fre.: 10-19. Lør.: 10-16

SYKLER - HJELMER - UTSTYR - REPARASJONER (REP. ALLE MERKER)

VI HENTER OG BRINGER SYKKELEN DIN FOR REPARASJON MOT ET TILLEGG I PRISEN!

Diverse rester sykkelbekledning/sko ±30-50%
Godt utvalg i dame-/herresykler.
Alle nye sykler leveres m/2 ganger gratis service.

DEL OPP BELOPET, IKKE SYKKELEN KJØPET!

EUROCARD
MasterCard
VISA
Accept



Gamle Synningavei 1 5259 Hjellevad

Tlf. 55 22 88 05 www.modellverkstedet.no

Alt i modellbygging
Prototyper / plugg
Scenografibyging
Lasergraving
Messestands
Film og reklameartikler



Kjære huseier
Visste du at...

FANA BLIKK
utf. alt innen takteking, blikk-
og vent.arb. Salg av takprod., renner,
snøfangere. Velux takvinduer. Kompl.
tak i stål og aluminium, takpanner m.m.
V/lekkasje: Ta kont. med:'

FANA BLIKK
www.fanablikk.no

Tlf. 55 11 69 69 - Mob. 93 46 55 55 / 93 46 55 65
KOBBER & BLIKKENS LAGER FANA VEIEN 39 - 5221 NESTTUN



FOKUS FANA

Titlestadvegen 230, 5243 Fana

Telefon 55 91 57 61

