

ANDERS KÅRE ENGEVIK



OSBANEN OG FJORDABÅTANE

Året var 1927. Mellom rubrikkannonsane i lokalbladet «Midthordlands Avis» stod denne vesle notisen, komponert av ein barbersalong på Osøyro, kommunikasjonssenteret i indre Midthordland. Mellom linene kan vi ana eit kultursyn, eit uttrykk for ei omgangsform, boren fram av to generasjonars regelmessig rutesamband mellom by og bygd. Dei rutegåande kommunikasjonsmidlane la grunnen til denne utviklinga. Ho skapte både strid og motsetnader, men også økonomisk og kulturell vokster – ei utvikling som viska ut skiljeliner mellom by og bygd. Nærbiletet av Osbanen og fjordabåtane representerer samstundes eit hovudkapittel i saga om samferdsla på Vestlandet.

NESTTUN-OSBANEN:
«DET TIDSMÆSSIGSTE BINDE-
LEDD» (1894–1920)

«Osbanen maa betragtes som det tidsmæssigste Bindeledd mellem Byen og dens Opland, til hvis Opdyrking den mæktig vil bidrage, og saaledes blive af den aller største Betydning for Bergen».

Det var distriktslækjaren i Os, Kap. D. Krüger som ordla seg slik i 1891, under planlegging av det største samferdsleprosjektet i Midthordlandsbygdene på slutten av 1800-talet; Nesttun-Osbanen.

Os stasjon like etter at Nesttun-Osbanen var opna.

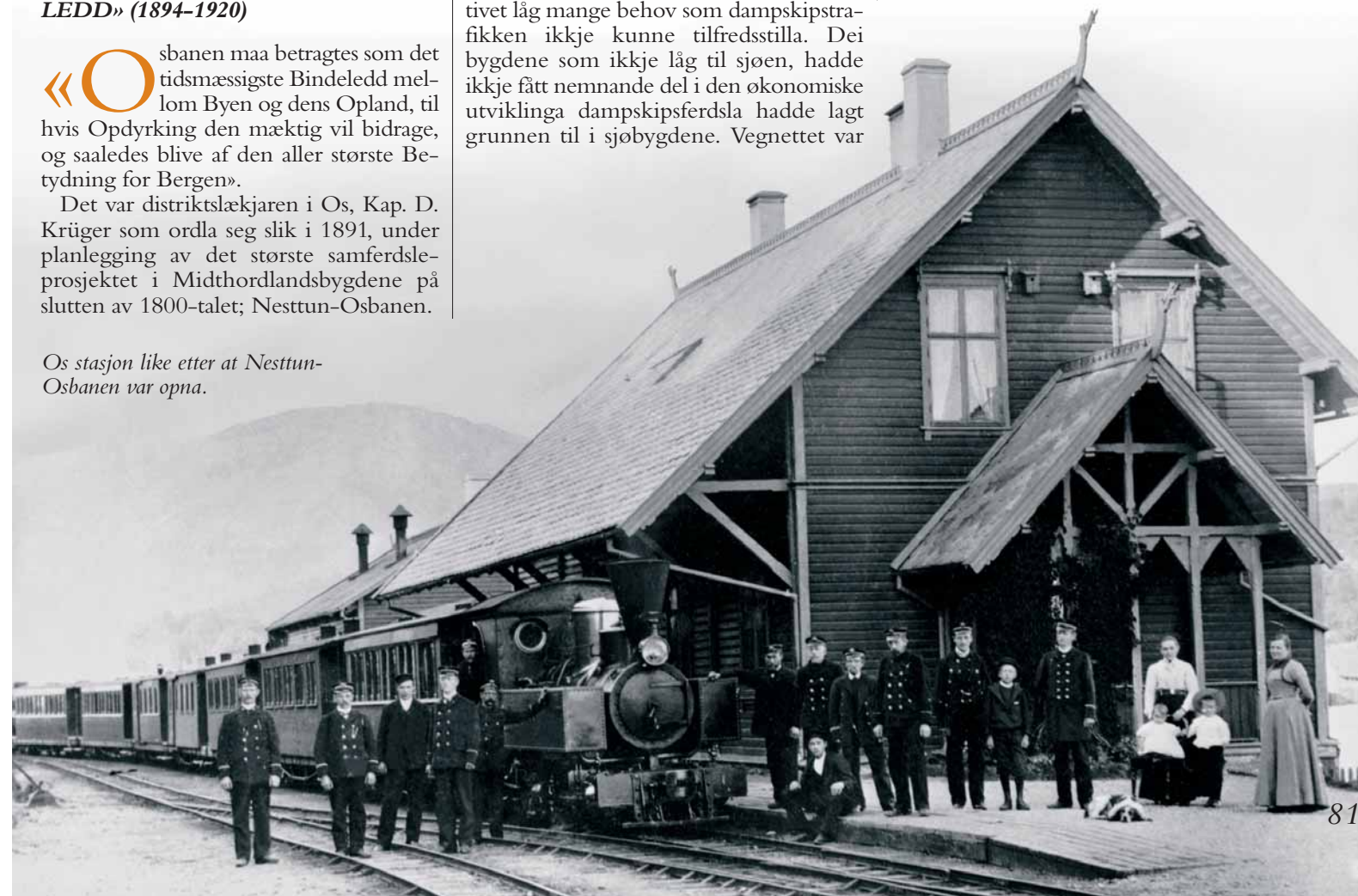
Jernbanedrifta mellom Nesttun og Os vart opna i 1894. Bak dette dristige initiativet låg mange behov som dampskipstrafikken ikkje kunne tilfredsstilla. Dei bygdene som ikkje låg til sjøen, hadde ikkje fått nemnande del i den økonomiske utviklinga dampskipsferdsla hadde lagt grunnen til i sjobygdene. Vegnettet var

dårleg utbygt og dugde ikkje til effektiv varetransport. Då Ulvensletta i Os vart teken i bruk som ekserserplass, vart etterspurnaden etter landverts transport påtrengjande. Dessutan rekna ein med at trafikken med turistar og «landliggere» – byfolk på landet – ville ta seg ytterlegare opp med betre kommunikasjonar.

Bygdene var inne i eit hamskifte desse åra. Sal av Lysekloster-godset, kjøp til sjølveige og utskifting frå den gamle teigblandinga sette fart i denne prosessen. Jordbrukskulen på Stend verka i same lei. Omlegginga i jordbruket kravde snøgg og effektiv transport av ferskvarer til hovudmarknaden, Bergen. Byen var i vokster og utsiktene til avsetnadsauke for landbruksprodukt tilsvarande gode.

Bak idéen om jernbanedrift stod ordforarane i Fana og Os, distriktslækjaren i Os og to store Bergenskjøpmenn. Det var også sterk interesse for tiltaket i Os og Fana. Kommunane tinga seg for relativt store aksjepostar; Os for meir enn eitt årsbudsjett på den tida. Bøndene gav fri grunn til jernbanelina. Statens rolle avgrensa seg til ein aksjepost på 33 % av samla aksjekapital og elles pålegg i samsvar med gjeldande forskrifter for jernbanedrift.

Sommaren 1894 opna den nye banen.





I 1890 var Osøyro ein liten strandstad. I 1920-åra var Osøyro blitt eit handels- og kommunikasjonssentrum for Bjørnefjordsbygdene. Dampbåt og jernbane var med og skapte grunnlaget for denne utviklinga (@236).

Os vart endestasjon og hovudbase, med stor vognhall, verkstad, stasjonsbygning og dreieskive for å snu lokomotiva. Nyinnkjøpte lokomotiv, «BJØRNEN», «ULVEN» og «OS» skulle trekkja vognsetta langs den 27 kilometer lange traséen, opp gjennom Osdalen, sør for Kalandsvatnet og gjennom Rådalen til Nesttun. 12 stasjonar var det på denne strekninga: OS, KUVEN, ULVEN,

SOFTELAND, KALANDSEID, KISMUL, HAMRE FANA, SOLBAKKEN, STEND, RÅDALEN og NESTTUN. Banen var smalspora, med ei sporvidd på 750 mm, og farten var ikkje nett imponerende, sett med våre augo. Men billettprisen var overkommelig, og Osbanen vart eit revolusjonerande framsteg for ferdafolket.

Mange soger vert fortalde på folkemunne

om dette vesle somletoget. Både storleiken og farten vart opphav til anekdotar som har overlevd Osbanen fram til vår tid:

«Ka ti' ska' dette dokketoge' gå?» var det spittige spørsmålet frå ein rekrutt på veg til Ulven ekserserplass.

«Når alle tinnsoldatene e'komnt ombor», var det kontante svaret frå konduktøren.

Ein morgon toget var på veg frå Os stasjon, kom konduktøren farande langs perrongen, eitt sekund for sein. Han la på sprang etter toget, og nådde det att då det køyrde inn på Kuven stasjon!

Jernbanen måtte gjennom ein periode med barnesjukdomar for drifta tok seg opp. Etter århundreskiftet kom ein jamn oppgangsperiode som kulminerte i 1922, då rutebiltrafikken for alvor gjorde seg gjeldande. Under den første verdskrigen vart trafikkmateriellet utbetra, elektrisk lys vart lagt inn på stasjonane, og planar om omlegging til normal sporvidde vart seriøst drøfta. Dette var ein del av eit større planleggingsarbeid med tanke på overgang til statsdrift, forlenging av banen til Hatvik og mogeleg vidareføring gjennom Fusa til Hardanger og Voss. Enno vart jernbanen rekna for å vera det mest effektive landverts transportmiddelet. Men snunaden kom med dei økonomiske nedgangstidene i 1920-åra. Dei sette bom for vidare jernbaneutbygging.

BANEN OG BYGDA

Liksom «dampen» vart jernbanen ein viktig miljøfaktor for bygdene. Kring stasjonsbygningane i sveiserstil, med utskorne pyntelister og store takutstikk, vaks små sentrumsmiljø fram. Togsetta, særleg lokomotiva, hadde i førstninga nærast magisk tiltrekningskraft på folk. Nyfikne kom dei langvegs frå til Os i så store mengder at banestyret fann det umaken verd å krevja inn «Platformavgift» med 5 øre pr. person.

Jernbanen representerte også noko nytt i arbeidslivet. Hovudadministrasjon vart lagt til Osøyro og knytte til seg ei rekkje fagfolk. Mange av desse ytte positive bidrag til kulturlivet i bygdane. Banefunksjonærene var ei særmerkt gruppe, lett kjennelege på uniformane. Det følgde prestisje med stillingane ved jernbanen. Folk som vart tilsette, vart stort sett verande ved banen heile sitt yrkesaktive liv.

Banen gjorde byen så mykje lettare tilgjengeleg enn tidlegare. Nydyrkinga i Fana og Os skaut fart, og dermed mjølkeproduksjonen. Behovet for å organisera avsetnaden førte til skiping av lokale meierilag rundt om i bygdene, jamvel på hi sida av fjorden. Fusa bygdene byrja å senda ferskmjølke med banen frå 1911. Ein stor del av handverksproduksjonen i Os gjekk med banen til Bergen og vart omsett der. Med Bergensbanen vart ein endå større marknad opna for trevareindustrien i Os.

Frå 1890-åra og utover byrja velstående bergensarar å kjøpa villatomter ved Bjørnefjorden. «Landliggerne», byfolk som kunne unna seg eit ferieopphald på landet, leigde seg inn på gardane. Dette gav bondene kjærkomne attåtinntekter. Fleire hotell kom i drift i Os og Fusa, mellom anna Solstrand Hotel, Osørens Hotel og Prinsahotellet på Osøyro.

SAMTRAFIKK OG SÆRINTERESSER

«En Fart efter dette Forslag vilde skaffe Distrikterne en særdeles hyppig kommunikation med Bergen og Distrikterne inbyrdes en hensigtsmessig Postgang».

Dette var styreformannen i Midthordlandske Dampskipsselskap sin konklusjon i framlegget om samtrafikkkruter med Osbanen i 1893.

Alt frå vedtaket om jernbanebygging var gjort, var det kontakt mellom baneleiinga og Midthordlandske om rutesamband. I 1893 la selskapet fram utkast til samtrafikkkruter båt-bane. Midthordlandske skulle setja opp snoggruter på Samnanger- og Sævareidfjorden, med færrast mogeleg mellomstader. Idéen førte ikkje fram, truleg av di Midthordlandske,

med sin dårlege økonomi, ikkje tok vågmoden med eit slikt eksperiment når det kom til stykket. Partane vart heller ikkje samde om leigesatsar for bruken av jernbanen si bryggje ved Osøyro. Med dette var kimen sådd til ein strid om passasjerar og gods som med mellomrom blussa opp ein heil generasjon framover. Dette var ei kjelde til stadig irritasjon for dei trafikantane som var avhengige av båtane og banen.

Transportbehovet i fjordbygdene auka sterkt i 20-års perioden etter hundreårsskiftet. Den økonomiske aktiviteten blømde under den første verdskrigen, og krav om effektiv transport fekk tilsvarende styrke. Midthordlandske freista koma krava i møte ved å utvida flåten med tre rutebåtar. Dei gav fjordbygdene eit hyppig rutesamband innbyrdes og med Bergen. Men rutetidene ved Os var planlagde slik at færrast mogeleg av passasjerane kunne gå direkte over på toget. Dei fekk velja; anten mange timars ventetid på Osøyro, eller dampbåtreise heilt fram til byen.

NYE TIDER - NYE KRAV

Kring 1920 grov Osbanen og Midthordlandske omsider ned stridsøkna. Transportbehovet i bygdene hadde reist eit folkekrav om skikkeleg samband over Os. Bygdefolk hadde dessutan eit sterkt pressmiddel no. Motorbåtar og bilar hadde byrja å finna sin plass i samferdsbiletet. Den økonomiske og sosiale utviklinga førte med seg krav som verken jernbanen eller dampbåtane makta å oppfylle.

For bondene i Fana og Os opna bilen ein utveg til større ferskmjølkeavsetnad i byen. Partseigarane i bygdemeieria gjekk saman om bilkjøp og skipa faste mjølkeruter til Bergen. Frå 1920 åra og framover gjekk ein stadig aukande del av ferskmjølkeleveransane til Bergen med bil; passasjertrafikken likeeins.

Følgjene for jernbanedrifta synte seg snøgt. Frå 1923 opplevde Osbanen ein dramatisk svikt i inntektene. Skulle jernbanen møta tevlinga effektivt, måtte det investerast i teknisk utbetring og standardheving. Banestyret sette si lit til ei positiv innstilling frå jernbanekomiteen i Stortinget, som i 1922 var på synfaring i Hordaland. Dei kom også til Os, – i bil! Men vonene synte seg å vera til fånytte. Det var ingen annan utveg enn å mota konkurrentane med deira eigne midlar; – rutebiltrafikk.

I 1926 fekk Osbanen konsesjon på rutebiltrafikk mellom Os og Bergen over Vallaheiane, og mellom Bergen og Fana gjennom Rådalen. Begge desse strekningane var trafikkerte av private rutebillag, og føresetnaden var at Osbanen løyste inn bilmateriellet til desse laga etter takst. Det synte seg at banen berre makta å løysa inn ruta over Vallaheiane. Frå 1925 gav jernbanedrifta underskot, og dermed var det inga von om å øverka Fana-ruta.

Osbanen hadde konsesjon på jernbanedrift fram til 1. juli 1934. På grunn av utilstrekkeleg transportkapasitet på vegenettet, fekk banestyret lengd konsesjonstida med eitt år. Den 1. september 1935 stogga jernbanetrafikken mellom Nesttun og Os for godt (@237). □



Billett frå den siste reisa med Osbanen, september 1935.

D/S Midthordland ved Vedholmen 1891.

