

«VERDAS STUTTASTE JERNBANESPOR»



På Stend i Bergen kan vi stoppa ved ei stutt, smalspora jernbanelinje. Den er under femti meter lang. Her er vi på sporet av eit stykke spennande norsk jernbanehistorie: Gamle Nesttun-Osbanen, opna i 1894 og nedlagd i 1935. Banen vart bygd og driven i privat regi.



Ein del av den opphavlege jernbanetraseen til Nesttun-Osbanen er i dag asfaltert og omgjort til sykkelstig. Litt av traseen på Stend er jamna med jorda og omgjort til åker og eng. Men i 2013 oppdaga entusiastar i Osbanens Venner at like attmed hovudvegen ved Stend jordbruksskule låg framleis litt av den gamle jernbanetraseen urørt, men tilgrodd. I femti meters lengde. Entusiastane fekk reinska sporet for tre og kratt og dernest lagd ned nye skinner og sviller med opphavleg dimensjon. Til minne om ei svunnen tid.

Denne stutte jernbanestrekninga går i kurve. Det er ikkje tilfeldig. Kurver var eit karakteristisk trekk ved Nesttun-Osbanen. Strekninga Nesttun-Os var 24 kilometer lang. Meir ein halve lengda gjekk i svingar.

Nesttun-Osbanen utgjør eit interessant kapittel i norsk jernbanehistorie. Då Vossabanen mellom Bergen og Voss sto ferdig i 1883, kom det straks ønske om å leggja eit sidespor frå Nesttun sørover til Os. Det ville letta vare- og persontransporten mellom Bergen og Midthordlandsbygdene. Mellom anna kunne bøndene på landet levera dagfersk mjølk til byen.

Fleire prosjekt vart utgreidde på 1880-talet, men vart skrinlagde i tur og orden på grunn av for høge kostnader. Heilt til ingeniør Nicolay N. Sontum drog til verdsutstillinga i Paris i 1889. (Det var til den utstillinga Eiffeltårnet vart montert.) Der presenterte den franske ingeniøren Paul Decauville ein smalspora jernbane der skinner kom som ferdige byggesett.

Ingeniør Sontum vart inspirert av det han såg. Smalt spor, spinklare skinner og lettare togmateriell som tålte krappe



Ei 47,5 meter lang smalspora og nyrestaurert jernbanelinje. Her tøffa gamle Nesttun-Osbanen.

svingar, gjorde at jernbaner kunne byggjast og drivast rimelegare enn før. Han reiste heim og prosjekterte Nesttun-Osbanen på ny. Banen vart først planlagd og bygd med 600 mm sporvidde, men vart endra til 750 mm sporvidde eitt år etter arbeidet var starta. (Normal sporvidde er 1435 mm.) Svillene vart samstundes forlenga med 15 cm. Sjølve traseen og kurvane vart det ikkje gjort noko med. Lokomotiv og vogner måtte tilpassast den smalaste løysinga. Skinnene til Nesttun-Osbanen kom ikkje som byggesett, men vart spikra til tresvillene på plassen.

Alle dei krappe kurvane gjorde at toget måtte halda låg fart: maksimum 25 km i timen. Nils Tveit, som skreiv Os-soga, seier i forordet: «Særleg hev ferdene med Osbanen vore framifrå til arbeidet, med di Ostoget alltid gjekk så høveleg seint og stogga så lenge på stasjonane».

Nesttun-Osbanen er den einaste norske jernbanen for offentleg transport som er prosjektert og bygt med utgangspunkt i 600 mm sporvidde. Men det vart lagd ein del 600 mm smalspora banar knytt til gruvedrift og kraftanlegg. Urskog-Hølandsbanen vert ofte samanlikna med Nesttun-Osbanen. Men den var frå starten av planlagd og bygt for 750 mm sporvidda og kunne såleis nytta større og tyngre togmateriell enn Osbanen.

250 meter frå det nyrestaurerte jernbanesporet ligg Stend stasjon med den gamle stasjonsbygningen frå 1894. Osbanens Venner har sidan 1994 drive museum i venterommet. Her er det samla mykje dokumentasjon, foto og ymse materiell. Diverre er ingen autentiske lokomotiv eller vogner i museet si eige. To av jernbanevognene til Nesttun-Osbanen vart selde til Urskog-Hølandsbanen i 1935. Dei er i dag i bruk i Tertittogget ved Jernbanemuseet på Hamar.

Museet på Stend har vore stengd under koronaen.

Å finna fram

Stend - med «verdastuttaste jernbanelinje», Stend stasjon og Stend jordbruksskule - ligg langs fylkesveg 546 mellom Lagunen handlesenter og Fana kirke. Ved Stend stasjon er det greitt å parkera.



Stend stasjon frå 1884 rommar i dag eit lite museum.

Tekst og foto: 18504 Kjell Harald Lunde