



# GAMLE HARDANGERBANA

moh: 0 - 250 (turløypa 25-150 moh)

**Hardangerbana / Granvinsbana vart offisielt opna av Statsminister Nygaardsvold 30. mars 1935.** Ideen om jernbane mellom Voss og Granvin kom så tidleg som i 1875. Bana gjekk frå Voss Stasjon til Eide i Granvin, 27,5 km. Dette var den fyrste bana til NSB som var elektrifisert frå byrjinga. Langs banen hadde rikstelegrafene sine liner som vart lagt i jordkabel. 6. august 1935 skriv Haugesund Dagblad at Granvinbanen har *“allerede befordret 30.000 reisende”*, 4 mnd etter opninga. Smelteverka i Odda og Ålvik sto for meir enn 80 prosent av godstransporten på Hardangerbana, Granvin Bruk nytta bana til tømmer- og trelasttransport, bøndene sende frukt til austlandet med bana.

**Arbeidet med Granvinsbana / Voss–Eidebanen tok til i 1921** som nødsarbeid. I 1922 arbeidde det 150 mann med bygginga. Timeløn var 1 krone. *“Den 620 m lange tunnel i Skjervet ble drevet med håndboring i bra fjell uten større vanskeligheter”*.

**Banen var ein av dei brattaste i Europa** med 44% stigning (Nesheim-Skjervet). Berre Flåmsbana, som opna 1940, var brattare: 55%. Det vart spesialkonstruert 3 motorvogner og 4 tilhengervogner til persontrafikken på Granvinsbana, desse skulle og brukast på Flåmsbana. Det var 15 stoppestader, av desse bemanna stasjonar på Voss, Palmafossen, Mønshaug, Flatlandsmo, Skjervet, Nesheim og Eide/Granvin. Nesheim var i starten ein viktig stasjon med direkte bussforbindelse til Ulvik, via Espelandsdalen.

**På slutten av 1970-talet gjekk godstrafikken dramatisk ned.** Konkurransen med lastebiltransporten og lav akselvekt på jernbana skapte store problem for tungtransporten på bana.



**Persontrafikken vart lagt ned 1. juni 1986.**

Fire år seinare, i 1989 vart òg godstrafikken nedlagt, etter 54 års drift. I dag er deler av jernbanetraseen bevart som gang- og sykkelveg.

**GOD TUR!** Granvin turlag.

**Kjelder:** Henrik Meyer Kvaalem- bygdebok for Granvin III. Hans S. Haugse, 2008: Litt om Hardangerbanen. NSB: Sluttrapport Voss-Eidebanen 1959, Avisa Hordaland, BT, BA, Haugesund Dagblad, Wikipedia.

På Såkvitno stoppa toget berre i retning Granvin fordi banen var så bratt. Utsikt mot Skorvofossen.  
Foto Anne Lorentzen

*Granvin stasjon/Eide kai, 1953. Granvin var eit viktig knutepunkt i Hardanger med båttransport, ferje for HSD, snøggått til Bergen og Stavanger og bussrute til Kvanndal/Norheimsund.  
Foto: Mittet & Co, NB.*



*“.. tunnelene ble drevet med håndboring”.  
Tunnel, Såkvitno. Foto: Arne J. Havås*