

Nr 1 (15), 2010



# OSMERRO

- ◆ Årsmelding 2009
- ◆ Trivelig på Stend
- ◆ Intervju med Lars Tøsdal

1973:

“Urskog” på  
Bergensbesøk

# Osmerra blir Osmerro

Årsmøtet som ble holdt i 2009 vedtok at medlemsbladet Osmerra heretter skulle hete Osmerro. Derfor har vi foretatt en liten justering i logoen, som ellers er den samme som var i bruk fra første utgave i 1997.

Det er en glede å presentere den femtende utgaven av bladet. Det er ikke så fyldig denne gangen, men vi håper å komme sterkere tilbake i senere utgaver.

Jarl A. Aspaker

## Damplokomotivet "Urskog" på Bergensbesøk

Av Ingvard Aam

**I artikkelserien "mitt Bergen" i Bergens Tidende kunne vi 31. oktober i fjor lese om Terje Ganderuds guttedager på Kronstad. Han bodde i St. Halvards vei, en vei der det bodde folk som hadde nær tilknytning til jernbanen. Avisen vil naturlig nok prøve å finne et bilde som passer til artikkelen, og da måtte jo det ha med jernbane å gjøre. Jeg tror nok at det ikke bare var jeg og artikkelffatteren som ble overrasket over BTs valg av bilde til denne artikkelen.**

Jernbaneverkstedet på Kronstad hadde bl.a. vedlikehold av Bergen distrikts damplokomotiver, og da snakker vi om lokomotiver som gikk på Bergensbanen. Da ville jeg tenke at det hadde passet med et bilde av et stort normalsporet damplokomotiv, gjerne med noen verkstedsfolk ved loket. Kanskje de i BTs redaksjon trodde de hadde valgt et bilde med akkurat det motivet. Jeg vet bedre, for jeg er med på bildet. Jeg har aldri vært ansatt på jernbaneverkstedet på Kronstad, og ingen av de andre heller. Nå tenker alle leserne: Dette

vil jeg ha en forklaring på, og den forklaringen kommer snart.

Først en presentasjon av dette bildet: Damplokomotivet "Urskog" (750 mm sporvidde, som på NOB). Loket står på en spesialvogn for smalsporet jernbanemateriell. BT gir bildet følgende tekst: "Tøffe karer og tøffe tog på Kronstad. Her får et damplokomotiv en overhaling på jernbaneverkstedet i oktober 1973." På bildet er disse "tøffe" karene: I lokhytten står Ralph Wilson og (trolig) Anders Kåre Engevik. Oppe på loket er Hans Kr. Bukholm. Bakerst Stein Thowsen, på huk, meg, Ingvard Aam. Fremst står Eilev Øvsthus. Alle var den gang medlemmer av NJK avd. Bergen.

Så kommer forklaringen på hvorfor "Urskog" havnet på verkstedet Kronstad.

Norsk Jernbaneklubb avd. Bergen ble stiftet i 1971. Tanken var å forberede veteranogkjøring mellom Garnes og Nesttun, men NSB kunne ikke frigi noe på Garnes før utpå -80-tallet. Da valgte klubben å sikre Stend st. som et minne om Nesttun - Osbanen. Flere aktører innen museum i Bergen og Hordaland mente at NJK burde forsøke å bygge opp en del av Nesttun - Osbanen. NJK og flere av disse aktørene sendte en

søknad til Jernbanemuseet på Hamar om å få låne damplokomotivet "Urskog".

Det tok ikke lang tid før søknaden ble innvilget, og natt til 14. oktober 1973 ankom "Urskog" på spesialvogn til Kronstad. Et par dager etter inviterte NJK BT for å gi en forklaring på hvorfor dette lokomotivet var kommet til Bergen. Da ble også omtalte bilde tatt. Den traséen vi hadde sett oss ut var Selsvik - Kismul. Så var det noen som kom i skade for å snakke om Kismul - Kalandseid, og dermed kom en storm av leserinnlegg om "svart røyk" og "ødelagt klesvask" og andre forferdelige ulemper for lokalsamfunnet. Etter det gikk vi stille i dørene.

NJK Bergen hadde et par problemer som måtte løses: Lokomotivet sto på en spesialvogn som måtte frigjøres, og verkstedet Kronstad ville ikke ha lokomotivet på sitt område. Spesialvognen ble raskt frigjort, men "Urskog" ble stående på en godsvogn på Kronstad i flere måneder. Selv lille "Urskog" ruvet på godsvognen, så transporten til Arna nye st. gikk i 15 km/timen. Stasjonsmesteren på Arna fant en fin pass til loket ved siden av et spor. Bergen Operating løftet loket gratis av godsvognen for NJK. Så la vi presenning over loket,



**OVERHALING:** Tøffe karer og tøffe tog på Kronstad. Her får et damplokomotiv en overhaling på jernbaneverkstedet i oktober 1973.

ARKIVFOTO: SVERRE MO

og ellers ble lite gjort på. Som på Gamle Vossebanens lok 255 var det Georg Friedl som gjorde det som ble gjort på "Urskog", bl.a. å smøre alle lagre. Utpå vinteren 1975 trakk Osbanegruppen seg ut av NJK, og det ble ingen ting av veterantogplanene langs Kalandsvatnet, og "Urskog" ble sendt tilbake til jernbanemuséet i løpet av 1976.

#### Kilder:

BT 31/10-09.

Damplokomotiver i Norge (Norsk Jernbaneklubb 1987)

*Osmerro ble utgitt første gang i 1997 og er medlemsblad for Foreningen Osbanens Venner.*

#### I redaksjonen:

Per Ivar Tautra og

Jarl A. Aspaker. Grafisk: Jarl A. Aspaker.

Epost: jarl@aspaker.no,

Telefon 958 12345

*I kolofonen pleier vi å ha en hilsen til  
Magnar: Keep up the good work!*

## Damplokomotivet "Urskog"

### Damplokomotivet "Urskog" har følgende historie:

I 1895 fikk Urskog-banen levert to sek-skoblete tanklokomotiver fra Hartmann i Tyskland: "Urskog" (nr.1) og "Eidsverket" (nr.2). Etter at banen fikk mer moderne maskiner på -20-tallet ble "Urskog" utrangert. Det var da "Eidsverket" overtok navnet "Urskog". I 1924 ble loket modernisert, bl.a. med ny kjel med forlenget røykskap. "Urskog" fikk ved NSBs overtakelse i 1945 typebetegnelsen XXVII. Loket

var i drift periodevis frem til 1950 og ble utrangert i 1954. Loket ble overført til Jernbanemuséet

etter banens nedleggelse i 1960. Etter Bergensturen ble loket i 1983 ombygget til oljefyring for å brukes i muséets "Tertitt-tog". Foruten "Urskog" består "Tertitt-toget" av en Urskog-Hølandsbanevogn og to noe lavere Osbanevogner



(Skabovogner). De to Osbanevognene ble i 1935 kjøpt av Urskog - Hølandsbanen, og var i drift på den banen til nedleggelsen i 1960. Da ble vognene overført til Jernbanemuséet på Hamar.

# Årsmelding for Osbanens Venner 2009

## Årsmøte og styre

Ordinært årsmøte i Osbanens Venner vart halde tysdag 24. mars 2009 i møtesalen under gymsalen på Stend jordbruksskule. Til stades var ti medlemmer. Møtet gjorde mellom anna vedtak om at kontingenten for 2010 skulle aukast til 200 kroner.

Styremedlemmer og andre tillitsvalde etter årsmøtet:

Leiar:	Per Ivar Tautra (attval for 1 år)
Styremedlem:	Jarl Aspaker (ikkje på val) Egil Olav Jakobsen (ikkje på val) Ingvard Aam (ny for 2 år) Ketil Aspevik (attval for 2 år)
Vararepr.:	Magnar Brekke (attval for 1 år) Oddvar Skre (ny for 1 år)
Revisor:	Terje Melheim (attval for 1 år)
Vara for revisor:	Dag Willgohs (attval for 1 år)
Valnemnd:	Styret vart gjeve full makt til å peika ut ny valnemnd, som ikkje skal bestå av styre- eller varamedlemmer.

Carl Frederik Thorsager underheldt og engasjerte årsmøtet med eit lite føredrag med foto om arbeidet han i si tid la ned for å berga jernbanemateriell frå Sultjelmbananen.

Styret konstituerte seg i etterkant av årsmøtet. Ketil Aspevik har halde fram som kasserar, og leiaren har òg fungert som skrivar.

Det har i meldingsåret vore halde to ordinære styremøte (30/1 og 19/10). I tillegg har styret hatt fortløpande kontakt på telefon etter kvart som det har vore trong for det, og ein del hastesaker er avgjorde som diskusjon per elektronisk post. Det har i tillegg vore halde to fellesmøte mellom styra i Osbanens Venner og Nesttun-Osbanen AS, 14. oktober og 8. desember. Meir om tihøvet til aksjeselskapet kjem lenger nede i årsmeldinga.

Dei aktive i foreininga avslutta året med ein kveld med middag og sosialt samvær på Stend stasjon 11. desember.

## Museet Stend stasjon

Det har i 2009 vore halde ope museum på Stend stasjon frå kl. 11 til 15 alle

søndagane i juni og august, med unntak av 9. august, då me måtte halda stengt grunna mangel på vaktmannskap. Til saman utgjorde dette åtte dagar.

Opningstidene har vore dei same som i 2008 og føregåande år.

Som i tidlegare år heldt me ope museum ein dag under Kulturdagane i Fana:

Søndag 8. november hadde me 30 personar innom stasjonen. Søndag 13. desember arrangererte me for fjerde gong "Hjul på stasjonen". Vår eigen julenisse delte ut godsaker til ungane, eit populært innslag. Frå perrongen serverte me gløgg, peparkaker, vaflar og kaffi. Me hadde rundt 30 besøkjande.

Grupper: Elleve lærarar frå avdeling for transportfag ved Os vidaregåande skule fekk omvisning og togstur som ledd i ein planleggingsdag fredag 6. februar 2009. Tilbakemeldingane frå lærarane var svært positive, og det er venta at skulen kjem attende med elevar på eit eige opplegg seinare.

Idavollen barnehage var på omvisning onsdag 28. oktober med ca. 10 ungar og to tanter.

Også i 2009 har me hatt sal av vaflar, brus og is på alle opningsdagar gjennom heile sesongen. Nesttun-Osbanen Brevhus har i teorien vore ope når museet har vore ope, men publikum si interesse for brevhuset har vore lik null.

Søndagar i juni og august har me i 2009 totalt hatt om lag 190 besøkjande, eller 5,9 besøkjande per time. Det er ein nedgang sidan 2008, då talet på besøkjande per time var om lag 8,5. Totalt, medrekna grupper og spesielle arrangement, har me i 2009 hatt inne rundt 250 besøkjande. Det er ein markant og trist nedgang sidan 2008, då talet var 550. Ein manglande opningsdag og at det ikkje vart arrangert Samferdsledag i 2009, kan forklara noko av nedgangen, men langt frå heile.

Dei fleste dagane har me hatt tre personar på vakt, nokre dagar fleire. Særleg ved køyring av toget er det påkravd å vera minst tre personar, helst fleire. Togkøyringa skapar ei mannskapsmessig utfordring for oss, samstundes som det er tydeleg at museet får ein del ekstra besøkjande nettopp på grunn av toget. I 2009 har sju personar vore med og halde stasjonen open. Innbyrdes fordeling på kvar person varierte mellom ein og sju dagar. Trist var det at 2009 var det første året då me måtte halda stengt ein annonsert dag på grunn av at me ikkje hadde personar som kunne stå vakt.

## Vedlikehald stasjonsbygningen

Etter skriftleg ønske frå Osbanens Venner var Det lokale el-tilsynet på kontroll i stasjonsbygningen 16. januar. For oss var det viktig at anlegget vart kontrollert mellom anna på grunn av den unike verdien bygningen har. Dei elektriske installasjonane har ulik alder og ulik kvalitet, og tilsynet fann fleire punkt som måtte utbetrast. Ein elektrikar frå Os tok sidan på seg å utføra det meste av arbeidet på dugnad. Alle registrerte feil og manglar vart utbetra i løpet av året. Når det elektriske anlegget likevel vart utbetra, vart det utført ein del forbe-tringar: Mellom anna vart det etablert eigen kontakt for isboksen i gangen, og i venterommet fekk dei to taklampene ein felles brytar.

I kjellaren er det sett inn ny varmt-vasstank. Den nye tanken er på 50 liter og er ei gåve til Osbanens Venner frå Oso v/ Leif August Larsen. I juni hadde me endeleg varmt vatn igjen i stasjonsbygningen. Den nye tanken er plassert oppe på betongkanten, for å unngå at han skal verta skadd når flaumvatn straumar inn i kjellaren.

Utvendig har nedløpet for takrenna vorte reparert. Nye lister for vindauga på austveggen kom ikkje på plass i 2009 heller, og det er intensjonen at arbeidet kan forserast i 2010.

## Utleige av rom i stasjonsbygningen

I 2009 har det ikkje vore utskifting av leigetakarar i stasjonsbygningen. I andre etasjen er det tekstilkunstnar Anita Gaassand og kunstmålar Janne Skavhellen som disponerer kvart sitt rom. Det tidlegare kontor- og ekspedisjonslokalet i første etasjen leiger Egil Olav Jakobsen til modellverkstad. Husleigesatsane har ikkje vore gjenstand for regulering i meldingsåret. Kjøkenet har fungert som fellesareal for Osbanens Venner og leigetakarane. Positivt er det at dei to kunstnarane i andre-etasjen ved fleire høve har hatt open verkstad og utstilling samstundes med at Osbanemuseet har vore ope.

## Uteområdet

Eit gammalt ønske har vore å tilbakeføra perrongen til det opphavlege, med store steinheller i staden for grus. Frå Os kommune fekk Osbanens Venner i 2008 eit parti gamle takheller. I løpet av fleire dugnader i 2009 vart så hellene fint lagt på plass på stasjonsperrongen. Arbeidet starta i midten av mai, og tidleg i oktober vart siste handa lagt på verket. Fin grus

frå Osbanen sitt gamle grustak på Hetleflåten vart nytta som fuge, noko som tek seg svært fint ut. Fylkeskommunen sine representantar lét vel over perrongen då dei var på synfaring i desember. Me skuldar elles Jarl Henning Hetleflåt takk for at me fekk ta den grusen me trong frå grustaket, som han i dag er eigar av.

I august vart dei to store blå presenningane som i fleire år har lege på stasjonstomta ved sida av jernbanesporet, pakka saman og lagt i kjellaren. Det var godt å få dei ut av syne, då dei ikkje har vore noko fint førsteintrykk på museet. Vidare er alt som låg att under presenningane, fjerna: Steinar er rydda vekk, materialar er lagde inn i blindkjellaren, og det same er dei to store H-bjellkane som vart nytta til å løfta lokomotivet på. Jernlaskane er lagt inn i kjellaren. Jernlaskenene er lagde inntil steingarden.

Elles er det som vanleg slege gras og føreteke førefallande rydding på stasjonssområdet.

## Vogna

Før sesongstart vart eit laust stigtrinn på vogna festa. Det er elles ikkje utført nemneverdig arbeid på vogna i meldingsåret. Mykje arbeid står på vent til vogna kjem under tak. Ho ber no alt tydeleg preg av at ho ikkje toler ein vinter til utan tak.

Samstundes har Osbanens Venner i samarbeid med Nesttun-Osbanen AS byrja utarbeida ein plan for omfattande restaurering og tilbakeføring av vogna. Planen går ut på å først få utarbeidd detaljerte byggjeteikningar, for deretter å få inn tilbod på restaurering av vogna. Både teikningsarbeid og restaurering skal utarbeidast av fagfolk. Teikningane må utarbeidast på grunnlag av oppmåling av igjenverande originale delar, inklusive den halve vognkassen som Os kommune har i si samling, pluss gamle teikningar og foto. I skrivande stund er det henta inn tilbod på utteikning av bygge-/konstruksjonsteikningar for heilt nytt understell, likt Osbanen sine originale understell. Intensjonen er at vogna etter prosjektet er gjennomført, skal framstå som ho gjorde i 1935.

## Jernbanesporet

I juni vart sporet vest for stasjonen justert. Det vart pakka godt under samtlege sviller. Sporet tok seg betre ut etterpå, og gav dessutan frå seg mindre lyd når toget kørde over det.

Dei 400 metrane med skjener som vart avtala kjøpt frå Lommedalsbanen i 2008, vart, som omtala i førre årsmeldinga levert med fellestransport for materiell som skulle til gruvemuseet på Stord hausten 2008. Skjenene kom

så med lastebil frå Stord til Stend 4. februar 2009. Av skjenehaugen tilhøyrrer 200 meter skjener Os kommune, etter tidlegare inngått avtale om bytting av skjener.

## Diesellokomotivet "Os"

Lokomotivet har i 2009 fungert godt. Det har ikkje vore vanskar med å få lokomotivet til å starta. Ein 24 V batteriladar er kjøpt inn for å lettare kunna lada startbatteria utan å måtta kopla dei frå kvarandre.

Loket har fått nye lyfter framme og bak. Det gjekk diverre ikkje lange tida før frontlykta vart knust ved hærverk, augensynleg konkret utført ved steinkasting. I tillegg er fløyta frå ein gamal buss montert inn i loket, med tanke på signalgjeving.

Koplinga mellom lokomotiv og vogn må gjerast meir solid, og det er sett i gang arbeid med å laga ei plate for betre feste for koplinga på lokomotivet. Nytt feste kjem på i 2010.

Alle bevegelege ledd er smurde, og det er sprøyta grease i alle smøreniplane.

## Prosjekt vognhall

2009 var året då arbeidet med vognhallen konkretiserte seg. Stiftelsen UNI vedtok i 2009, etter ny søknad, å gi ei tilleggslyving, slik at det totalt vert løyvd 126.000 kroner til bygginga av permanent vognhall. Den opphavlege tildelinga gjaldt 80.000 kroner til mellombels plasshall, som omtala i førre årsmeldinga.

I januar byrja Stend jordbrukskule å saga ned trea som stod på byggjetomta. Skogen var hogstmoden, og skulen rydda tomta utan kostnad for Osbanens Venner.

Det var knytt noko spenning til byggjemeldinga for hallen, då stasjonsområdet ligg i eit område som i arealdelen til kommuneplanen er sett av til Landbruk, natur og friluft (LNF). Med andre ord gjeld det eit byggjeforbod der. Osbanens Venner måtte difor søkja om dispensasjon. Den 20. februar kom byggjeløvet. Vedtaket vart fatta to dagar etter at søknaden var registrert innkomen hjå kommunen!

Den 24. mars starta grunnarbeidet. Os vidaregåande skule tok grunnarbeidet som øvingsoppgåve for fire elevar. Gravearbeidet vart avslutta 16. april. Frå 4-8. mai var skulen på Stend med kompressor og boremaskin og bora i alt 90 hol for sprengladningar.

Sprenging skjedde med i alt fire salver i løpet av måndag 25. mai. Sprengingsarbeidet vart utført av firmaet Sprengningsteknikk AS. Opphavleg

var det meininga at Os vidaregåande skule skulle ta alt gravearbeidet på tomta, men på grunn av eksamenar og fagprøver var korkje maskinar eller elevar disponible for planeringsarbeidet. Redninga vart entreprenør Kurt Hamre, som var villig til å gjera jobben på dugnad. I løpet av noko over tre timar på forsommaren vart byggjetomta grovplanert. I tida 13-22. oktober vart så grunnarbeidet fullført. Grunna kalde netter måtte det då prioriterast å få lagt vassleidning som kryssar byggjetomta, og som var lagt provisorisk i friluft utanom graveområdet i mars, ned att i bakken. Innlånt gravemaskin starta i sekstida på kvelden med å grava ny grøft. Tre timar seinare var leidningen komen ned i grøft og isolert med skålrøyr i isopor. Grunnarbeidet heldt fram dei påfølgjande kveldane. Sprengingane hadde ikkje gjeve godt nok utslag, og tomta var difor prega av store steinar og altfor små kvanta med mindre steinar til å leggja i dei øvre laga. Eit par lass med handstein vart difor tilkøyr. Store steinar fekk nabo Stend jordbrukskule lov til å henta til ei fylling dei heldt på å laga. Siste økta var om kvelden 22. oktober. Osbanens Venner takkar Nils Eivind Søfteland med gravemaskin for svært god hjelp.

Den 10. november var lærar og elevar frå Os vidaregåande skule på plass på Stend for å setja opp forskalingane til grunnmuren. Torsdag 12. november vart sement tilkøyr, og grunnmuren vart støypt. Den 17. november vart forskalinga riven og grunnmuren stod ferdig.

Det som ikkje er positivt, er at vognhallprosjektet har fått ei økonomisk slagside. Etter anleggsstart har det dukka opp fleire uventa problem som har gjort at prosjektet vart meir kostbart enn budsjettet med. Omlegginga av ein privat vassleidning som kryssar tvers over byggjetomta, skapte ekstra arbeid og trong for leige av røyrleggjar i to omgangar. Leidningen vart først kjent for foreigna i samband med nabovarsel til byggjesaka. Ein heil del ekstrautgifter kan tilskrivast grunnarbeidet, for det første fordi Os vidaregåande skule etter anleggsstart kom fram til at dei likevel ikkje kunne ta på seg sprengingsarbeidet. Sprenginga måtte difor setjast ut til eit eksternt firma. For det andre fekk skulen heller ikkje høve til å utføra gravearbeidet etter sprenginga. Osbanens Venner har difor måtta leiga gravemaskin med førar for å koma i mål. For det tredje gav ikkje sprenginga skikkeleg utslag. Resultatet vart både at det var svært store steinar som låg att i tomta, for lite små steinar til å leggja øvst i tomta, i tillegg til at nokre nabbar vart ståande att. Dette førde til meirarbeid for gravemaskinen. Det vart dessutan naudsynt å kjøpa småstein frå annan stad.

I tillegg har det vorte tinga materialar - søyler og berande konstruksjonar - som er meir solide enn det som opphavleg var levert. Etter klage frå yrkesskulen, som meinte dei opphavlege materialane var for fuse til å byggja med, vart materialane tekne i retur av sagbruket og nye materialar tinga i staden. Avtalen vart at Osbanens Venner skulle betala for mel-lomlegget, ikkje for det som vart returnert. Materialkostnaden vart likevel monaleg høgare enn budsetttert med. Materialane ligg no lagra i eit lagerbygg hjå Os vidaregåande skule. Totalt teiknar vognhallen til å kosta rundt 40.000,- kroner meir enn budsetttert med.

Me kan slutteleg nemna at Osbanens Venner sjølve har lagt ned mykje eigeninnsats i form av dugnadstimar. Medlemer i foreininga har bidrege med eigeninnsats i fysisk arbeid på tomte, både til finplanering, graving av grøft for vassleidning, til å følgja med som byg-gjeleiarar, og i tillegg nytta mykje tid på administrativt arbeid - som koordinering av dei ulike aktørane, tinging av grus, stein og andre varer.

Os vidaregåande skule opplyser ved årsskiftet at dei reknar med at vognhallen vil stå ferdig oppført før som-maren 2010.

**Tryggleik og godkjenning togkøyring**  
Osbanens Venner har teke konsekvensen av at toget på Stend, trass den korte banestrekninga, utgjør ein potensiell fare for både folk og gjenstandar. I 2009 er det difor teikna ansvarsforsikring for skade på personar og gjenstandar, pluss personalforsikring og sjuke- og yrkesskadeforsikring.

Vidare er det i 2009 søkt Statens Jernbanetilsyn om vurdering av museumsbanen etter jernbanelova. Jernbanetilsynet konkluderte med at Osbanen, slik han framstår per i dag, ikkje høyrer inn under jernbanelovgjevinga, men har bede Osbanens Venner ta kontakt med Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap (DSB). Kontakt med DSB er oppretta, og DSB har registrert banen som ei forbrukarteneste under lov om kontroll med produkter og forbrukertjenester (produktkontrollloven) og tilhøyrande om helse-, miljø- og sikkerhetsansvar i virksomheter (internkontrollforskriften). Banen vår vert ikkje underlagt særskilt godkjenning av styresmaktene, men Osbanens Venner får eit særleg verksemdsansvar. I praksis inneber det at me må sjølve syta for at me utøver naudsynt aktsemd og til ei kvar tid oppfyller alle relevante krav. Dersom ei ulukke skulle inntreffa, vil styresmaktene kontrollere om Osbanens Venner har vore så aktsame som dei burde. Har me

det, vil me vera ansvarsfrie. DSB har vidare gjeve melding om at dei kan koma på umeldt kontroll. Etter krava i lov og forskrift må Osbanens Venner vidare byggja opp eit sett med dokument for HMS-plan, risikoanalysar og internkontroll. Arbeidet er påbyrja, men ikkje avslutta.

Førebels er eit drifts- og tenestereglement utarbeidd og vedteke. Styret meiner togkøyringa på Stend ikkje skal vera prega av at handlingar skjer tilfeldig, men at alt vert gjort rutinemessig i tråd med eit regelverk. Eit noko omfattande sett med reglar knytt til drifta medverkar til å gjera kvar einskilde tenestegjerande person meir medviten på tryggleik og verdien av kvar einskilde vurdering som vert føreteken.

## PR og informasjon

Internettsidene på [www.museumsnett.no/osbanen/](http://www.museumsnett.no/osbanen/) har vorte fortløpande oppdaterte med oppringstider, annan relevant informasjon om museet, historikk og nyhende som skjer på Stend. Nytt av året er ei eiga side, ein slags blogg, der det vert lagt ut fortløpande informasjon om framgang i vognhall-prosjektet.

Nyhendebrev på e-post har vorte sende ut til medlemer og andre interesserte. Det er formannen som har forfatta og distribuert breva.

Osbanens Venner har i sesongen hatt inne lysingar i Fanaposten, der oppringstider for museet har vorte gjort kjende.

Fanaposten har også i 2009 vige Osbanen ein del merksemd. Museet fekk ein liten notis med fargefoto etter ope hus under kulturdagane i november. Fanaposten har vidare ytra ønske om å laga ein fyldig reportasje når vognhallen vert reist. Kontakt vert halde fortløpande.

## Nye gjenstandar til museet

I januar 2009 vart eit originalt fraktmerke pålydande 500 øre frå Nesttun-Osbanen oppdaga på internettauksjonss-taden ebay. Merket fanst ikkje i Osbanens Venner si samling frå tidlegare, og det vart difor kjøpt for ein pris av 49 USD. Seljaren var hyggjeleg og lét samstundes museet få eitt 15 øre og eitt 20 øre fraktmerke av same serien som gåve.

Tysdag 12. mai kom to spesielle klenodie til Stend: Eit tips om at det skulle finnast to originale hjulgangar frå Osbanen i ein gamal fabrikkbygning i Lønningdalen i Os, synt seg å føra til ein fulltreffar. Hjulgangane hadde lege unytta sidan Osbanen vart nedlagt, og dei vart no gjevne i gåve til museet. Inngravert på

innsida av hjula står: DECAUVILLE og PETIT BOURG. Hjulgangane er noko spinkle, og det er difor sannsynleg at dei stammar frå ei grusvogn. Viktig er det at hjulgangane representerer fabrikkens som stod bak heile konseptet som Osbanen var bygt etter. I tillegg er det flott at me no rår over gjenstandar heilt attende frå anleggstida.

I juli fekk foreininga av Bjørn Eikevoll i gåve eit gammalt emaljeskilt med reklame for Hansa og "Perle og Bruse". Skiltet er i svært god stand og veldig dekorativt.

I desember fekk foreininga i gåve av Erling Andersen på Søfteland eit eksemplar av "Årbok 1926 Turistforeningen for Bergens by og stift". I boka er det ei heilsides annonse for Nesttun-Osbanen.

## Fotosamlinga

Nokre nye foto har dukka opp i meldingsåret. Alle fotoa finst i digitalt format. Samtlege filer ligg lagra på minst to stader, for å minimera risikoen for at den unike samlinga skal gå tapt.

## Medlemsbladet

Medlemsbladet "Osmerra" kom i meldingsåret ut med eitt nummer.

## Ymse

I mai låg avisa "Osbaneposten" føre. Avisa er prenta på åtte sider i gammalt (storformat) avisformat, og er ei flott samling av gamle reportasjar og artiklar om Osbanen frå banen si samtid, frå dei første planane vart omtala i avisene og til banen vart nedlagt og hogd opp. Jarl Aspaker har laga avisa med utgangspunkt i Per Ivar Tautra si samling av gamle avisklipp.

Grasrotandelen, den nye ordninga frå Norsk Tipping, der alle registrerte spelarar kan veja ei foreining som dei ønskjer å støtta, trådte i kraft våren 2009. Osbanens Venner var med frå starten. Ved siste årsskiftet hadde me åtte spelarar som lét sin grasrot del gå til oss, og i året 2009 gav ordninga foreininga ein ekstra inntekt på ca. 2.200 kroner.

Osbanens Venner tok del på Kulturminnedagen 13. september i Os, eit arrangement i regi av Os frivilligsentral og der frivillige lag og organisasjonar var inviterte til å presentera seg med stands i Oselvarnaustet. Diverre var det berre fem organisasjonar som tok del. Osbanens Venner stilte med både dresin, lykt og lokomotivfløyte (med lyd!), og møtte ein heil del interesserte osingar.

Til erstatning for dei to aluminiumsstigane som vart stolne frå stasjonen i 2008, vart det våren 2009 kjøpt to nye

tilsvarende stigar. Dei nye stigane har lege fastlåst med kjetting til ein lyktestolpe når dei ikkje har vore i bruk. Diverre, i november forsvann óg dei nye stigane.

### **Kontakt med styresmakter**

Tidleg i januar sende Osbanens Venner brev til Samferdselsetaten i Bergen kommune med oppmoding om å ta vare på banetraseen mellom Kismul og Kalandseid. Me bad om at det måtte leggjast meir vekt på dei jernbanerelaterte kulturminna knytte til traseen når den siste delen av osbanetraseen skulle opparbeidast til gang- og sykkelveg. På store delar av strekninga låg traseen enno totalt urøyr sidan 1935, og ein hadde her ein sterk sjanse til å få teke vare på traseen slik han opphavleg vart bygt. Breidda og utforminga av banelegemet er eit handfast minne i seg sjølv, om dåtida sine tekniske løysingar og utformingar. Etter vårt syn var det difor viktig at sjølv profilet ikkje måtte endrast, men at trasèbreidda måtte beholdast.

Det fanst dessutan fysiske minne i terrenget som burde takast særskilt omsyn til. Brevet hadde vedlagt kart og foto som synte dei ulike kulturminna; kulvertar, stikkrenner, grøfter, fyllingar. Det å ta vare på dei jernbanerelaterte kulturminna og markera dei tydeleg, ville kunna tilføra anlegget ein vesentleg kulturell meirverdi og dermed gi brukarane ei mykje meir verdifull oppleving enn det berre rusling langs kva som helst turveg kan gi. Brevet vart sendt med kopiar til både Riksantikvaren, Byantikvaren og kulturavdelinga ved Hordaland Fylkeskommune.

Brevet vart følgt opp med telefonisk kontakt med Samferdselsetaten i slutten av januar, men etaten var lite lydhøyr overfor synspunkta våre. Telefonisk oppfølging mot fylkeskommunen gav positiv dialog, men inga konkret handling. Då traseen seinare vart bygt, vart det slik kommunen hadde ønska det; Asfalt i 2,5 meter breidde og inga istandsetjing av kulvertar eller originale stikkrenner e.a. Øydelagde kulvertar vart erstatta med plastrøyr. G/s-vegen langs Kalandsvatnet vitnar no diverre om ein jernbane med vesentleg breiare profil enn det Osbanen hadde!

Osbanens Venner og Nesttun-Osbanen AS var i felles møte med Byantikvaren 16. oktober 2009. Byantikvaren opplever ofte å koma inn i saker der Osbanetraseen står i fare for å verta råka, og dei ønska difor innspel til ein heilskapeleg plan for forvaltning av traseen. Ei utfordring har det vore at ikkje alle sakshandsamarane i kommunen veit eksakt kvar banen faktisk gjekk.

Møtet munna mellom anna ut i at Osbanens Venner tok på seg å utarbeida digitale kartdata over banetraseen. Større element som stasjonar og bruer skulle avmerkast særskilt. Datasettet var ikkje heilt ferdig ved utgangen av meldingsåret, men vert fullført i 2010. Det var vidare semje mellom møtedeltakarane om at alt som finst av fysiske element langs traseen, som bruer, stikkrenner, grøfter, kulvertar, fyllingar, o.l., må registrerast og kartfestast. Dette vert ein større jobb, og det bør søkjast om midlar til å få oppgåva utført på ein tilfredsstillande måte. Det var vidare semje om at det bør innleiest eit samarbeid mellom Bergen kommune, Os kommune og Hordaland Fylkeskommune, der ein ser Osbanen sin trasé som ei totalpakke og at det med støtte frå dei respektive interesserte etatane kan søkjast om midlar til prosjektet.

På møtet vart det elles ytra ønske om at det må utarbeidast reguleringsplan for Stend stasjon.

Den 9. desember var representantar frå kulturavdelinga og eigedomsseksjonen i Hordaland Fylkeskommune, i tillegg til gardsstyraren frå Stend jordbrukskule, på møte og synfaring på Stend stasjon. Møtet fungerte som eit fellesmøte mellom Osbanens Venner, Nesttun-Osbanen AS og fylkeskommunen. Viktig for Osbanens Venner var det at trongen for å få gjort ein del arbeid på stasjonsbygningen vart drøfta, som installasjon av brann- og innbrotsalarm, reparasjonar av vindauga, oppmåling av bygningen og ønske om vern av stasjonsbygningen og stasjonsområdet. Møtet vart avslutta med synfaring til vassbasenget ovanfor stasjonen og til den gamle traseen langsmed jordbrukskulen. Originale kulvertar i traseen mellom Stend stasjon og Fanavegen vart påvist. Ein urøyr attverande del av traseen aust for busstoppet ved Fanavegen vart teke i nærare augesyn. Både grøft og oppmuring er her intakt. Osbaneinteressentane ytra ønske om å restaurera traseen her, og kørkje fylkeskommunen eller Stend jordbrukskule hadde motførestillingar. Alt i alt vart møtet opplevd som svært positivt.

Osbanens Venner og Nesttun-Osbanen AS var i møte med kulturkonsulenten i Os kommune 16. desember 2009. Føremålet var å utveksla informasjon om prosjekt og planar som alle partane har i samband med det å ta vare på minna frå Osbanen. Det kan verta aktuelt å utarbeida digitale kartdata over Osbanetraseen innafor Os kommune, på same måten som det allereie vert jobba i Bergen. Frå Os kommune si side vart det orientert om stoda for vognhallen og stasjonsbygningen på Osøyro. I ein del av

vognhallen skal det på sikt etablerast eit dokumentasjonssenter for Osbanen. Møtet vart avslutta med synfaring av den halve vognkassen som Os kommune har teke vare på.

### **Samarbeid med Nesttun-Osbanen AS**

Den 16. mai 2009 vart Nesttun-Osbanen AS stifta. Tre Osbane-interesserte, Carl Frederik Thorsager, Magnar Brekke og Jarl Aspaker, dannar styret i selskapet, og Norsk Transport AS, der Thorsager er styreleiar og hovudaksjonær, er eineaksjonær. Aksjeselskapet vart i utgangspunktet stifta for å kjøpa Rådal stasjon, som plutseleg var til sals. Interessentane var i dialog med Fana Sparebank, som ville gi eit tilskott og yta lån til kjøpet, med det som vilkår at det vart danna eit aksjeselskap.

Rådal stasjon kom på Nesttun-Osbanen sine hender i juni 2009. Det primære for selskapet var å sikra stasjonen, ved å erverva stasjonsbygningen med tilhøyrande tomt. Neste fase ber prosjekt-namnet "Nede på stasjonen" og går ut på å skapa eit lokalt kulturhistorisk senter, til og for folk i nærmiljøet i Rådalen. Denne delen inneber mellom anna nedbetaling av lånet og tilbakeføring av stasjonen til slik han såg ut då Osbanen var i drift. Den tredje fasen vert omtala som "Det lille toget". Det er ein visjon som strekkjer seg lenger fram i tid, men som ikkje er urealistisk. Tanken er at når Osbane-interessentane rår over to stasjonar, må det vera mogeleg å få reetablert jernbanespor mellom dei!

Som det går fram fleire andre stader i denne årsmeldinga, har Osbanens Venner og Nesttun-Osbanen AS allereie hatt fleire saker å samarbeida om og fleire felles diskusjonsmøte. Det synest klårt at dei to organisasjonane jobbar innan same sfæren og bør kunna ha ein felles strategi og ein felles visjon. Samarbeidet har til no mykje dreia seg om kontakt mot styresmaktene for å få regulert Stend stasjon til vern, tilbakeføring av traseen mellom Rådal og Stend til jernbane, registrering av synlege minne frå heile Osbane-traseen og vern av delar av traseen. Vidare er det planlagt felles heimeside, ein felles portal for dei to organisasjonane, for Stend stasjon og Rådal stasjon.

Aktørane er elles opptekne av at dei to organisasjonane samarbeider og ikkje konkurrerer om å få midlar frå de same gjevarane og investorane.

### **Medlemstal**

I 2009 fekk Osbanens Venner inn kontingent frå 74 medlemer, mot 73 i 2008. Medlemstalet har dei siste åra halde seg temmeleg stabilt. Seks medlemer kan

reknast som aktive.

### Økonomi

Ved utgangen av meldingsåret hadde Osbanens Venner svært trang økonomi. Hovedårsaka er budsjettoverskridingane i vognhall-prosjektet, i kombinasjon med at beløpet som vart løyvd frå Stiftelsen UNI, først vert utbetalt når vognhallen står ferdig bygt.

Som vanleg er medlemskontingent og husleige dei viktigaste av dei faste inntektskjeldene. Me syner elles til rekneskap som vert lagt fram på årsmøtet.

Sal av vaflar, is, brus og kaffi, postkort og andre souvenirar på stasjonen har i meldingsåret gjeve 3.020,- kroner i inntekter. Av postkort har me for sal dei ni sv/kv postkorta som var nye i 2008. Av eldre kort har me framleis ei solid mengde att av korta med motiv frå Stend stasjon - eitt i svart/kvitt og eitt i fargar. Av dei tidlegare produserte korta minkar det. Me har dessutan rikelege mengder av jubileumsskriftet frå 1994 og opptrykka av originale aksjebrev i NOB, pålydande høvesvis 100,- og 1000,- kroner.

### Sluttord

Styret ønskjer til slutt å takka alle som på ein eller annan måte har bidrege til å ta vare på minna om Osbanen i 2009.

*Egil Olav Jakobsen Ketil Aspevik*

*Ingvard Aam Jarl Aspaker*

*Per Ivar Tautra*

**Nils Eivind Sæfeland gjorde en kjempeflott jobb i vognhalltomta til en veldig fordelaktig pris.**



**Tog fra Stend til Stend klar for avgang. Ta plass!**



**Perrongen er ferdig hellelagt. I tillegg ser vi de to originale hjulegangene som er tilført samlingen**

# Trivelig miljø på Stend stasjon

Ingvard Aam

Jeg ble medlem av Osbanens Venner først mot slutten av 2007. Jeg har kjent til venneforeningen fra den ble stiftet, og før det. "Osbanegruppen" var en av tre undergrupper innen Norsk Jernbaneklubb avd. Bergen tidlig på -70-tallet. I 1975 trakk "Osbanegruppen" seg ut av NJK. Av spesielle grunner valgte jeg ikke å bli med der, men fortsatte i NJK.

En av mine gode kamerater, Leif Riim valgte Osbanens Venner. Etter en urolig periode i OBV på midten av 1990-tallet valgte han å trekke seg ut av foreningen. Jeg vet at dette var en ubehagelig opplevelse for ham, og han ble svært glad da han ble kontaktet av foreningen sommeren 2007. OBV ønsket å låne Leifs fotosamling for å få scannet den. Osbanen har alltid betydd mye for Leif, og det var en selvfølge for ham at foreningen kunne få låne Osbanebildene hans.

## Så kommer årsaken til mitt medlemskap:

I oktober 2007 skulle "Osbanen" forlenge sitt spor på Stend med 21 m, og styret i OBV arrangerte en "baneåpning" der Leif Riim fikk klippe snoren og erklære Osbanens forlengelse for åpnet. Deretter holdt Per Ivar Tautra en liten tale til Leif hvor han hyllet ham for den innsatsen han hadde gjort for Osbanens minne og venneforeningen. Denne hendelsen gjorde at jeg umiddelbart meldte meg inn i Osbanens Venner. Det var så fint å se hvordan foreningen satte pris på og viste så stor respekt for et tidligere medlems innsats for Osbanens minne.

Jeg vet at Leif satte svært stor pris på at han fikk åpne forlengelsen, og han ble igjen medlem av OBV. Vi som kjente Leif godt er glade for at han fikk dette med seg, for bare fire måneder etter døde Leif, nær 82 år gammel.

Siden er jeg blitt en av de aktive i OBV. Jeg tenkte at jeg kunne vel stille som vakt på Stend stasjon av og til, og de to siste somrene har jeg hatt noen økter på stasjonen søndager i



Leif Riim (til høyre) erklærer sporforlengelsen som åpnet. Foto Per Gjelsvik.

juni og august, kultursøndag og siste gang 13. desember i fjor ved arrangementet "hjul på stasjonen".

Det kan nok hende at søndagene om høsten og vinteren kan være noe sure, men likevel har vi det trivelig på stasjonen, selv da. Om sommeren er det enda triveligere, for da har det stort sett vært varmt og fint. Det som er så kjekt med Stend stasjon, er at den ligger så fint til med sykkel- og gangveien rett forbi, så det blir en del besøkende. Er det mannskap nok (minst tre) kan vi kjøre tog, og dette setter ungene svært stor pris på. Det å få reise med Osbanen er en stor opplevelse både for liten og stor. Jeg må si som sant er: Da jeg fikk en kjøretur med "toget" på Stend i 2007, skjønnte jeg hvor viktig det lille grønne dieselloket egentlig var. Da kan folk med hånden på hjertet si: "Ja, nå har også jeg reist med Osbanen". På kjøpet får de med seg en gul "Edmonsonsk" billett i papp.

Av alle de som kommer på besøk på Stend stasjon er det svært få som forteller at de er medlem av OBV. Jeg lurer på hvor mange av medlemmene våre som har vært på Stend stasjon?

I tillegg til disse søndagene med åpent hus på Stend har vi i sommer og utover høsten forsøkt oss med dugnadskveld første mandag i hver måned. Da møtes vi for å rydde og

foreta vedlikeholdsarbeid. I sommer fikk vi på plass store steinheller på perrongen på stasjonen, og med ett ble stasjonen enda finere. Det har ikke vært mange aktive på disse kveldene, men det har sin naturlige forklaring. Foreløpig er det bare styret som har kjent til denne dugnadskvelden.

Vi skal ikke legge skjul på et av våre problemer: Mannskapsmangel. Vi er 4-5 aktive som er på plass om søndagene. Vi har satt oss som mål å holde stasjonen åpen i fire timer søndager i juni og august. Vi bør være minst tre til stede for å kjøre toget som etter hvert er blitt en viktig del av museet. Det blir mange vakter på få personer.

## Trivelig

Jeg har altså vært medlem av OBV i vel to år og har funnet meg vel til rette i miljøet. Det er trivelig på Stend stasjon, enten den er åpen eller ikke. Så fint er det på Stend at det burde ha vært obligatorisk for medlemmer å være der en liten stund, helst på en dag stasjonen er åpen. Så får hvert enkelt medlem ta stilling til om de vil være med i vakt-tjeneste eller dugnadsarbeid. Ønsker en ikke å være med blant de aktive, så er det en frivillig sak. Vi er i alle fall glade for hvert medlem vi har, og vi unner medlemmene å se hva de er med på å støtte.

# Intervju med Lars Tøsdal

Av Aage Lunde på 1950-tallet

**Lars Tøsdal, Stend. Født 30/10 1878. Stasjonsekspeditor ved Os-Nesttunbanen. Foreldre: Hans H. Tøsdal og Kari, f. Lepsø.**

Foreldrene mine var gårdbrukere og eide Tøsdal i Os, som er en av de største gårdene i bygda. I alt var det 9 barn av oss hjemme.

Jeg hjalp til på gården hos foreldrene mine helt til jeg var 27 år, unntatt den tia jeg var i det militære. Jeg gjorde tjeneste i kystartilleriet og var på Oscarsborg og Kvarven i 1902-03. Senere gikk jeg et 6 måneders sanitetsskurs i Horten, og var etterpå med krigsskipet "Elida" på en lengre krysstur i fjerne farvann.

Den 1. oktober 1907 begynte jeg som konduktør ved Os-Nesttunbanen etter at jeg da et par års tid hadde hatt arbeid ved snekkeravdelingen på verkstedet der. Det lå nede ved brygga i Os, og foruten meg besto arbeidsstokken av en verksmester, en smed og en vognvisitor. Ordningen var for øvrig slik at vi måtte ta avlønningstjeneste i togene annenhver søndag. Smeden var fyrbøter, verksmesteren lokfører, og jeg måtte være med som konduktør.

På den måten ble jeg kjent med togtjenesten, og var fullbefaren konduktør da jeg begynte å kjøre for godt i 1907. Lønna mi ble da 55 kroner måneden pluss fritt hus og brensel.

Vi kjørte alltid blandet tog her på Osbanen, og hadde alltid med mjølk eller tomspann i hvert tog. Vanlig fraktgods derimot hadde vi bare med om morgenen.

Første toget gikk fra Os klokka 6.50 og var på Nesttun 1 time og 20 minutter senere. Vi hadde stopp på alle stasjonene. Det var Os, Ulven, Søfteland, Kalandseid, Fana, Stend og Rådal. Dessuten var det 4 stoppesteder: Kuven, Kismul, Hamre og Skjold. Billettprisen på 3.klasse for tur og retur Os-Nesttun var visstnok kr. 1.45.

Vi korresponderte alltid med togene på Bergensbanen, og fikk over både post og passasjerer. Vi hadde en halv times opphold på Nesttun, og var tilbake fra første turen ved 1/2 10-tia.

I alt hadde vi vanligvis tre turer dit opp om dagen. Om sommeren var det imidlertid ordnet sånn at vi gikk 4 turer på lørdagene og 5 på søndagene. Særlig på søndagene kom det mange reisende utover fra Bergen, enten til landligge på Oshalvøya eller til kysthospitalet her ute. Om lørdagene var det også mange militære fra Ulven eksersersplass som dro på permisjon. Ellers var den faste bestanden av reisende for det meste folk herfra som ville ta en tur til byen. Også lenger sørfra hadde vi en del reisende, men dessverre så det ut til at Midthordlandske dampskipsselskap nesten la an på ikke å korrespondere



Lars Tøsdal (f. 1868, d. 1961)

med oss, enda rutene var lagt opp slik at de kunne klart det. Jeg vet f.eks. at det hendte at de heller satte ned farten så de ikke nådde frem til Os i tide. På den måten fikk de hindret passasjerene til Bergen i å gå over på Os-Nesttunbanen. De måtte da fortsette med båten innover i stedet, enda det tok hele fem timer på turen. Det hendte at vi ventet på dem i opptil 10 minutter, men lenger turde vi ikke drøye det, for vi måtte jo rekke toget på Nesttun, og mer enn 10 minutter var det ikke råd å ta igjen på den korte avstanden dit opp.

Trafikken på Osbanen var i grunnen motsatt av hva den var på de andre privatbanene, ettersom vi tjente mer på passasjerer enn på godstrafikken. Vi hadde da også hele 15 passasjervogner, men bare 9 var bygd for godstransport.<sup>1</sup> Av de første var det en hel og visstnok tre halve annenklasse vogner. Det var nemlig en del reisende som foretrakk annen klasse selv på denne korte strekningen. I allfall husker jeg at statsminister Michelsen tok annen klasse når han var utover her. Alle vognene hadde gjennomgang, og til oppvarming hadde vi først oljeovner, men da de ga for lite varme, ble de nye vognene man etter hvert bestilte, forsynt med kolvovner, og de varmet jo bedre.

Vi hadde 4 lok her, 3 belgiske og et stort fra Amerika. De belgiske var eldst og het "Os", "Ulven" og "Bjørnen". De var gode og sterke alle sammen, og egnet seg meget godt for banen her med alle de sterke stigningene den hadde. De tok 6 og en halv vogn hver.

Det amerikanske loket ble først innkjøpt etter forrige verdenskrigen. Noe

offisielt navn hadde det ikke, men vi kalte det av og til på spøk for "Baldwin". Det var forholdsvis stort og kunne greie å trekke opptil en 10-12 vogner, men det var litt stivt, så lokfolkene likte det ikke særlig godt av den grunn. Dessuten slukte det nokså mye køl, og var dyrt i bruk, så det var helst når vi hadde ekstra store tog, at det kom fram.

Godstrafikken var som nevnt ikke så betydelig. Det var en fabrikk, Os dørfabrikk, som sendte en del dører og vinduer med banen, men stort mer av industrivarer var det ikke. Nå er det blitt anlagt flere fabrikker utover her, og alle sammen sender de ferdige varene sine med biler.

Omlastinga på Nesttun var det statsbanene som sørget for. Når det kom hele vognlaster hit ut, pleide vi ofte å ordne oss slik med mottakeren at vi satte av vogna på åpen linje og lot ham lesse av der før vi kom med neste tog. Da skjøv vi tomvogna foran oss til nærmeste stasjon.

Jeg var konduktør helt til i 1913. Da spurte driftsbestyreren meg om jeg i stedet ville bli ekspeditør på Stend, og jeg slo til med det samme. Det var stasjonsmester bare på Os. Alle vi andre som bestyrte egne stasjoner, var ekspeditører. Her på Stend hadde jeg til å begynne med 300 kroner i året og fritt hus og lys og ved. Fri reise både på Osbanen og statsbanenes strekninger hadde jeg også. Dessuten hadde jeg stillingen som poståpner på stedet, og godtgjørelsen for den var 600 kroner i året da jeg begynte.

Trafikken var såpass at jeg hadde nok å gjøre. Av gods ble det sendt en god del mjølk. Det var to ganger om dagen, en 10-12 spann om morgenen, og en 5-6 om kvelden. Dessuten sendte Landbruksskolen en del. De solgte forresten også mye planter som ble fraktet med banen. Av mottatt gods fikk vi særlig om høsten mye bossgjødsel, og ellers kom det hele vinteren utover mye bingegjødsel fra Bergen.

Jeg var ekspeditør på Stend helt til banen ble nedlagt i september 1935, og fortsatte siden som poståpner til i 1948 da jeg måtte gå av for aldersgrensen.

Vi hadde uniformer hele tia så lenge banen var i drift. De var akkurat like dem man hadde på statsbanene. Jeg husker ikke om vi ble trukket noe for dem i lønna, men vi fikk dem nok neppe helt gratis. Tøyet var visstnok fra fabrikkene på Dale og Tysse, og vi var nede på statsbanenes verksted i Bergen og tok mål.

Vi hadde en pensjonskasse her som vi ble trukket et visst beløp til hver måned. Dessuten skjøt banen til litt. Jeg tror vi regnet ut at vi ville få 100 kroner i måneden når vi sluttet, og det var flere som fikk pensjon av dem som tok avskjed før banen ble nedlagt. En begravelseskasse hadde vi også.

Likedan ble det nokså tidlig stiftet en fagforening her. Det var nede på Os stasjon.<sup>2</sup> Jeg underrettet karene på stasjonene oppover om at vi skulle holde møte, og de kom alle sammen. Så vidt jeg husker, var det i 1910 eller -11. Vi holdt til på kontoret til stasjonsmester Hansen på Os, og han var like interessert som vi andre. Alle sammen ble med i foreningen, men vi hadde da riktignok unnlatt å blande partipolitiske spørsmål opp i saken. Det var bare lønningene vi ville ha forbedret, for det var i grunnen ikke så mye å si på forholdene her ellers.<sup>3</sup> Vi meldte oss inn i Jernbaneforbundet med det samme.

Den første driftsbestyreren vi hadde het Heidenreich. Han var ikke så verst. Han hadde liten greie på de praktiske sidene av driften, men når han tok feil, og vi gjorde ham oppmerksom på det, var han alltid villig til å lære. Han titulerte seg som ingeniør, og hadde visstnok gått på den tekniske skolen i Horten. Han var her til i 1918 da han sluttet, og i stedet begynte i en bank<sup>4</sup> inne i Oslo.

Etter han kom Landmark, som var noe sykkelig av seg. Han gikk forresten over til Statsbanene igjen da banen her ble nedlagt. Under hans tid satt Esmark i direksjonen, og han la seg bort i alt mulig.

Spørsmålet om banen skulle nedlegges eller ikke, ble diskutert lenge før det ble alvor av det. Som de andre privatbanene, hadde nemlig også Osbanen vanskelig for å klare seg gjennom de dårlige tidene i begynnelsen av 1930-åra. Feilen ved den, tror jeg, var at den var blitt bygd som tertiærbane. Hadde den i stedet vært smal- eller bredsporet, kunne vi ha kjørt helt til Bergen, og banen ville kanskje ha vært i drift ennå. Vi arbeidet også med planer om en ombygning til bredspor, og jeg husker at jeg var oppnevnt av herredsstyret her til å være med i en komite som skulle gjøre et overslag over hvor mye det ville koste. Etter de beregninger som ble foretatt, viste det seg at den ville komme på fem millioner, og det syntes nok folk var for mye. Det var i 1930-åra og i den vanskeligste tida.

Direksjonen hadde alt før nedleggelsen gått i gang med rutebildrift, og en del var skaffet arbeid der. Vi som var igjen ved jernbanen var likevel urolige over hvorledes det ville gå oss. Imidlertid var det en rutebileier her i distriktet, Pedersen, som ville selge ruten sin, og tilbød oss alt sammen for 15.000 kroner. Personalet tok straks et møte på saken, husker jeg. Det var enda en

søndag dette, og det ble enighet om at vi skulle foreslå at banen skulle overta denne ruten. Det ble valgt tre mann som skulle foretrede for driftsbestyrer Landmark om saken, og han var enig i vårt syn, og syntes det var fornuftig. Det samme sa distriktssjef Esmark i

Bergen. Dermed var vi i god tro om at det ville gå i orden, men bare to dager etterpå holdt banens direksjon møte og slo bena under alt sammen. Noen grunn for det ble aldri gitt, men da banen ble nedlagt, ble likevel en stor del av personalet skaffet arbeid på annen måte, de fleste ved de bilrutene som alt var i gang.

Materiellet til Os-Nesttunbanen gikk delvis til Aurskog-Hølandsbanen og delvis til Sulitjelmabanen.<sup>5</sup> En del ble også solgt til opphogging.

Jeg hadde hatt aksje i banen og kom på generalforsamlingene, men noe utbytte hadde jeg aldri. Nå har jeg forresten to aksjer i bildriften, og i de siste par åra har jeg også fått et lite utbytte av dem.

**Redaksjonen legger til følgende kommentarer:**

**Ikke alle opplysningene som Lars Tøsdal ga til Aage Lunde stemmer med virkeligheten. Det som ikke er riktig er markert med røde henvisningstall og kommentarene er gjengitt nedenfor.**

**1** Det reelle talet godsvogner var ti, pluss seks mindre vogner som helst vart nytta til gruskøyring. Og i tillegg til dette hadde banen nokre få små vogner som utelukkande vart nytta til grusing.

**2** Foreininga vart stifta på Ulven stasjon.

**3** Kfr. intervjuet med Sofus Hansen (kommer i et senere nummer av Osmerro) Her er det tydelegvis litt usemje om kva som var hovudgrunnen for å starta foreininga.



Det aller siste toget går fra Stend. Lars Tøsdal til høyre.

## Aage Lunde

Aage Lunde reiste på 1950-tallet rundt og intervjuet ei rekkje pensjonerte jernbanefolk frå heile landet,

Mellom dei intervjuet han to frå Osbanen: Sofus Hansen og Lars Tøsdal.

Lunde gav i 1962 ut boka "Jernbaneminner". Han intervjuet langt fleire enn dei som kom med i boka, og korkje Hansen eller Tøsdal sine forteljingar er komne med der.

Samlingane etter Aage Lunde ligg på Jernbanemuseet på Hamar.

**4** Ikkje bank, men bilforretning.

**5** I alt ni vogner gjekk til Urskog-Hølandsbanen, men ingenting til Sulitjelmabanen.

**I neste utgave av Osmerro kan vi by på en aldri så liten sensasjon! Det har dukket opp et hittil ukjent filmklipp der damplokomotivet "Os" og et vognsett kjører forbi. Mer om dette i neste nummer!**

**I samme utgave vil det komme en fyldig presentasjon av Nesttun-Osbanen AS og arbeidet med å bevare Rådal stasjon samt visjonene for dette selskapet.**

Utgitt av  
**Osbanens Venner**  
Postboks 87 Fana  
5259 Bergen

