

OSMERRO



✧ SMALSPORA TANKAR FRÅ OSBANENS VENNER ✧ NR 1(18) - 2012 ✧



*Et lite glimt fra årets "veterärbildag" på Stend Stasjon.
Et fantastisk arrangement med utrolig godt besøk.
Vi gleder oss allerede til neste år!*

Kjære lesere!

Det fine med å betale kontingenten er at du får medlemsbladet i postkassen av og til. Da benytter jeg anledningen til å fortelle kort om det som har hendt siden forrige nummer av medlemsbladet, og kanskje si litt om hva vi har planer om utover høsten.



Vognhallen tatt i bruk

Før vi fikk sporforbindelse inn til vognhallen fikk vi satt lok og vogn trygt i hus. Dette skjedde 27. desember 2011. Lastebil med kran ble benyttet til å - i tur og orden - løfte både vogn og lokomotiv fra det ene sporet til det andre."

I mars fortsatte vi å forlenge sporet ut av vognhallen, og lørdag 24. mars kom tre mann fra Venelaget for Gruo på Stord for å hjelpe oss med å lage kurven, slik at vi kunne binde sammen sporet foran vognhallen med det "gamle" sporet foran stasjonen.

Foto: Ingvard Aam



Rydding på stasjonsområdet

Dugnadsgjengen sorterte i skinnene som lå i hauger på stasjonsområdet. Vi fikk lagt brukbare skinner i et par stabler og skrotet i to hauger. 31. mai kom lastebil med kran og kjørte to lass med til sammen 6,3 tonn skrapjern til Norscrap i Rådal. Det ble 6300 kroner i kassen.

Det er ryddet og planert rundt vognhallen, og overflødig stein er fylt i noen groper her og der. Graset blir slått og det blir jevnlig ryddet i kratt rundt stasjonen og langs g/s-vegen. Vi har sett at folk sitter og hygger seg rundt om på området også når vi ikke har åpen stasjon. Grunnmuren for vaskehuset er også et yndet sted å sitte. Dette og at vi gjerne vil vite mer om dette husets historie har gjort at noen av de aktive har ryddet i kratt og gravd rundt grunnmuren. Dette vil vi komme tilbake til senere.

Foto: Ingvard Aam



Sviller med original dimensjon og skikkelig "jernbanegrus"

Sporet fra vognhallen er lagt med sviller med samme dimensjon som Osbanen benyttet det meste av driftstiden, 140 x 21 x 10,5 cm. Vi brukte først knust grus fra steinknuseverket i sporet, men etter en grundig gjennomgang og diskusjon med folk som har god kjennskap til historiske jernbaneanlegg kom vi frem til at vi måtte skaffe morenegrus. Etter å ha undersøkt litt, fant vi ut at Modalen sandtak var den mest nærliggende leverandøren av de riktige varene. 6. juni kom en semitrailer med 28 tonn Modalsgrus, og 9. juli fikk vi justert banens eneste kurve og lagt den fine gul-brune grusen i sporet. Kom og se hvor fint det ble!

Nå har vi 120 kreosotimpregnerte sviller liggende på lager. Disse kommer ganske snart til Stend, og da er det meningen at vi skal skifte ut sviller og grus videre vestover. Sporet vil ligge mye stødigere med sviller med riktig dimensjon og finere grus enn den som ligger der nå. Vi satser på å fortsette dugnadsarbeidet utover høsten, og når vi begynner med sporarbeidet trenger vi flere aktive hender. Alle er hjertelig velkommen til å gjøre en innsats for OBV. Ta gjerne kontakt med oss og ring meg på tlf. 480 78 052.

Foto: Per Ivar Tautra

Få nyhende frå Osbanens Venner på e-post !

Fleire gonger i året sender Osbanens Venner ut nyhendebrev på e-post med tekst og fargefoto. E-brev gir oppdatert informasjon om arrangement som skal finna stad, viktige nyhende, om framgangen i arbeidet som skjer på Stend eller som har Osbane-relevans elles.

For Osbanens Venner er det å senda ut e-brev ein kost-nadslaus og enkel måte å nå ut med informasjon på. Det er difor flott om endå fleire av medlemene kan nåast elektronisk. Per i dag står om lag ein fjerdepart av medlemmassen på mottakarlista. Me kjenner ikkje e-postadressene til

fleire medlemmer, og vonar difor at medlemene vil melda inn adressene sine.

Send e-post til

obv@osbanen.no

så kjem du med på lista!

OSMERRO

Medlemsblad for Osbanens Venner.
Utkommer 1-2 ganger i året.

Bladbunad
Jarl A. Aspaker - jarl@aspaker.no
Telefon 45 80 40 45

Osbanens Venner,
Postboks 87 Fana, 5859 Bergen

Du har for lite å gjøre!
Bruk heller tida på dugnad.



Åpen dag på stasjonen

Også i år har vi holdt åpen stasjon alle søndager i juni og august. Besøktallene for i år har ikke vært av de aller beste, men så kom søndag 26. august. I forkant hadde Hordamuseet tatt kontakt med oss for å samordne sitt arrangement, "Gøy på landet" med vår "åpen søndag på Stend stasjon".

For tredje år på rad hadde vi avtale med Bergen Veteranvogn Klubb om veteranbilbesøk, og i år stilte BVK med til sammen 8 veteranbiler og en motorsykkel med sidevogn. Les mer om dette på side 4.



Aktiviteter fremover

Tre viktige anledninger til å bli mer kjent med OBV:

- 1) I forbindelse med Kulturdagene i Fana og Ytrebygda vil vi ha åpen stasjon søndag 28. oktober fra kl.11 til kl.15.
- 2) Onsdag 31. oktober kl.19 vil Nesttun-Osbanen AS og Osbanens Venner sammen presentere det spesielle ved Osbanen med bl.a. et foredrag: "Osbanen – Norges minste jernbane – noe å bevare?" Dette blir et åpent møte i

kulturhuset på Nesttun i forbindelse med kulturdagene.

3) "Hjul på stasjonen" vil bli arrangert på Stend st. søndag 9. desember kl.11 til kl.15. Vi har avtale med Jimmy Øvredal som vil spille trekkspill og være julenisse. Et lignende arrangement har vært suksess de to foregående årene.

Som du ser så er det all grunn til å fortsette å være OBV-medlem. Vi vil gjerne gi alle medlemmene så god informasjon som mulig. Skal dette sendes ut som

vanlige brev vil det koste mange penger. Jo flere e-postadresser vi har jo færre brev med porto behøver vi å sende ut. På den måten vil vi få friggitt penger som vi kan bruke til å løse oppgaver på Stend st. Derfor har vi et ønske om at alle de medlemmene som ikke har gitt oss sin e-postadresse sender oss den så raskt som mulig.

Kos dere med Osmerro!

Ingvard Aam
(leder)



Mannen med ljàen

Har du lurt på hvem som sørger for at Stend stasjon ikke gror ned i ugras, ripsbusker og andre buskvekster? Jo det er Oddvar Skre som alltid står klar for å gjøre en innsats med ljàen.

Oddvar, som i mange år satt i styret i foreninga, har nærmest gjort det til sin evige oppgave å rydde rundt stasjonen. Det er en innsats som blir satt stor pris på av alle som gleder seg over Stend stasjon.



Veteranbildag på Stend 2012



Søndag 26. august ble det igjen arrangert "veteranbildag" på Stend stasjon. Osbanens Venner møtte mannsterke opp for å ta imot gjestene, og Anita Gaassand og Janne Skavhellen, de to kunstnerne som leier rommene i stasjonsbygningens andre etasje, var også på plass og holdt åpent verksted. Få minutter over elleve begynte veteranbilene å komme. I år som i fjor kom Kjartan Meyer med flere biler, i år med tre stykker. Komplette liste over veterankjøretøyer kommer nedenfor. Før klokken 12 hadde vi sju veteranbiler og en motorsykkel med sidevogn på plass, og litt senere på formiddagen kom den siste veteranbilen. Utpå formiddagen kom ytterligere en veteranmotorsykkel innom en liten stund. Den har jeg ikke fått med på listen som er trykt på neste side. I tillegg kom veteranbussen som kjørte fra Nesttun terminal til Stend kl. 11, 12 og 13 med folk til Hordamuseets "Gøy på landet". Mellom kjøroppdragene parkerte den like ved de andre veteranbilene, så det ble livlig på Stend etter hvert. Det var Rutebilhistorisk forening som disponerte og kjørte R-1128, en god gammel Fanabil.



Avtalen vi hadde gjort med Hordamuseet var at vi skulle markedsføre hverandres arrangement. Vi merket i høyeste grad at det skjedde andre ting på Stend, så får vi håpe at Hordamuseet opplevde det samme. Vi har vel aldri hatt så stort aktivitetsnivå på åpen dag før. Vi anslo at godt og vel 100 personer besøkte oss denne dagen, barn og voksne i skjønn forening. Det var nok et litt annet klientell på besøk denne dagen enn på vanlige åpne dager. Stort sett var de besøkende mindre jernbaneinteresserte enn vanlig, og kanskje mer opptatt av at de "søte små" skulle oppleve noe spennende. De "søte små" var vel heller ikke spesielt jernbaneinteresserte, men oppfattet vognen som en lekestue. Det gikk litt vilt for seg til tider, så vi måtte av og til roe ned tempoet deres litt.



Det som var positivt denne gangen var at flere hadde penger med seg, så salget gikk godt. Ikke mindre enn 6 liter vaffelrøre gikk med, og kl. 14 var vi utsolgt for vaffer. Det ble solgt rikelig med is også, så det kom mange penger i kassen. Vi avtalte at veteranbilfolket skulle få både kaffe og vaffel gratis, men sjåføren på Fanabilen protesterte: "Eg SKAL betale, og om eg ikkje får lov å betale så skal eg ikkje ha vaffel". Han fikk lov å betale.



Det var av og til noen truende skyer rundt oss, men det kom ikke noe regn. Sola kom stadig på besøk, så fotoforholdene var spennende. Etter at klokka hadde passert 14 begynte veteranbilfolket å vende nesene hjemover, men de fleste holdt ut til kl. 15. Det er ikke tvil om at veteranbilfolket fra BVK trives på Stend. Antall veterankjøretøyer har økt for hvert år, så vi må sørge for at et større område blir planert til neste år.

Så vil jeg rette en takk til alle som bidro til at vi fikk en så vellykket åpen dag på stasjonen: Hordamuseet, Rutebilhistorisk forening m/Fanabilen, Bergen Veteranvogn Klubb og de seks glade vakter, Jarls sønn, Jørgen, inkludert.

Ingvard Aam

Deltagende veterankjøretøy på Stend stasjon 26. august 2012:

1959 Morris Minor Traveller. Reg.nr. ZZ 13649. Eier: Kjørtan Meyer.

1931 Singer Junior. Reg.nr. G-4352. Eier: Kjørtan Meyer.

1931 DeSoto Cabriolet. Reg.nr. A-831. Eier: Kjørtan Meyer.

1949 Packard. Reg.nr. A-11949. Eier: Arne Lærum.

1936 Chevrolet. Reg.nr. A-359. Eier: Levi Vatle.

1938 Chevrolet. Reg.nr. R-6650. Eier: Sigve Carlsen.

1934 Rolls Royce Sport Saloon. Reg.nr. R-2025. Eier: Kari Ann Brandt.

1931 Nash Victoria Coupe. Reg.nr. R-1433. Eier: Geirmund Revheim.

1965 Changjiang (oppr. BMW R 71) (motorsykel m/sidevogn).

Reg.nr. O-128. Eier: Kjell Toklum.

1943 Dodge. Lastebilchassis, "Fanabussen":

I 1946 satte Automobilruta Fana - Bergen på et gammelt buskarosseri. I 1948 bygget verkstedet på Fana nytt karosseri, tegnet av han som da var verksmester på Fana, Olav Utne (han ble senere disponert for busselskapet). Bussen var i drift, mest på Totland-ruten, frem til 1961. Da ble bussen solgt til Tveita busselskap i Hålandsdalen. I 1985 ble bussen kjøpt tilbake til Fana-Os-Milde og restaurert. Nyregistrert i januar 1991.

Per Magnus Gjelsvik til minne

Midt i juli fikk vi melding om at vår gode venn, Per Gjelsvik var gått bort. De siste ukene hadde han ikke følt seg frisk, men ingen trodde vel at det skulle gå slik. Bare to måneder før inviterte Per en del venner hjem for å feire sin 60-årsdag.

Per ble født i Søndre bydel i Bergen 17. mai 1952, nærmere bestemt i Slettebakksveien 28, like øst for Brann stadion. Etter endt artium hadde han litt variert arbeid, bl.a. var han reiseleder for engelske turister i Hardanger noen somre på 70-tallet. I 1978-79 gikk han på hotellfaglinjen ved distriktshøgskolen på Lillehammer, og i årene etter vanket det jobber i resepsjonen på diverse hoteller i Bergensområdet. På 90-tallet satt han som nattportier på hotell Augustin.

Etter hvert fikk han en del helseplager som gjorde at det ble tungt med nattarbeid, og i de siste 8-10 årene har han vært tilsynsvakt ved to skoler der arbeidet besto av å ha tilsyn med at alt gikk riktig for seg på ettermiddagens aktiviteter ved Minde og Kronstad skoler.

Når en mann er født like ved et fotballstadion er det ikke så rart at han blir fotballinteressert, men vel og merke kun i å se på fotball. Jeg er freidig nok til å si at noen sportsmann var han ikke, men altså interessert i resultatene. Han var som et sportsleksikon.

Av andre fremtredende interesser hos Per vil jeg nevne samferdsel, med jernbane som hovedinteresse, og fotografiering. De to interessefeltene lar seg fint kombinere, og det var ved en slik anledning jeg møtte Per for vel 30 år siden. I en lang periode var vi tre stykker som delte mange opplevelser, Leif



Foto: Knut Aam

Per Magnus Gjelsvik
1952-2012

Riim, Per og jeg. Vi hadde mange fine turer med fotoapparater der vi jaktet på jernbanemotiver enten det var veteran- eller moderne jernbane. I de siste årene har Per og jeg hatt jevnlige turer langs anlegget av bybanen. Per gledet seg til åpningen av byggetrinn to av bybanen, nemlig strekningen Nesttun – Lagunen. Det er godt at han ikke visste at han ikke skulle få med seg det.

I Norsk Jernbaneklubb var Per med på en del dugnader, spesielt på 80-tallet. Da Gamle Vossebanen gjenopprettet sporet inn til lokstallen på Garnes en høstnatt sørget Per for at arbeidslaget fikk sin velfortjente lapskaus å varme seg på. Han var også med Leif og meg for å male godshuset på Garnes.

Per var medlem av OBV, og om han ikke har vært så aktiv i dugnads-gjengen, så har han likevel vært mer aktiv enn de fleste medlemmene. Han har fotografert en del begivenheter opp gjennom årene, og han har deltatt på mange årsmøter. Han var

også med i valgkomiteén noen år. Noen år på 90-tallet var Per plateprater i programmet "Støvete norske plater" i Puddefjord radio. Idéen med programmet var å spre kunnskap om norskproduserte plater, så her måtte vi bidra med å skaffe frem de gamle platene våre, både 78-, singler og LP-plater. De var stort sett to stykker som samtalte om emnet, og Per var en god plateprater. Programmet var svært populært.

Per var en snill mann som viste stor omsorg. Helt til november i fjor hadde Per omsorg for sin mor. Hun var åndsfrisk, men ellers svært ufør. Så lenge det gikk tok Per henne med på bilturer for at hun skulle få nye impulser. Om sommeren gikk turen ofte forbi Stend stasjon og her kjøpte Per nystekte vafler som de tok med seg hjem til ettermiddagskaffen. Per kom ikke så langt fra hjemmet de siste årene. Da moren døde, 92 år gammel og Per hadde kommet til hektene igjen skulle han endelig komme seg litt ut. Heldigvis fikk Per og jeg en fin tur en liten uke i juni, og Per storkoste seg. Det er godt å tenke på nå. Per viste stor omsorg også for sine venner, og dersom en av hans venner fikk et problem, var Per raskt på pletten. Han brydde seg, og ofte var han svært bekymret for "en venn i nød". På grunn av en synshemmet kamerat sa Per ja til å være med i styret for Norsk forbund for Svaksynte, Region Vest. I de seks årene han var med har han vært et aktivt styremedlem.

Nå får vi ikke høre Pers "Har dokker nystekte vafler i dag?" Det får bli et minne om et medlem som ikke lenger er blant oss. Vi lyser fred over Pers minne.

Nesttun, 17. august 2012.
Ingvard Aam

Norsk Kulturråd gir 200.000,- til Osbane-vogna

I mars i år vart det kjent at Norsk Kulturråd har vedteke å gi 200.000,- kroner til prosjekt dokumentasjon av vogn CDFo I, vogna som utgjør størstedelen av den samansette vogna som står på Stend. Vedtaket inneber løyving av 100.000,- kroner til prosjektet i år og tilsagn om ytterlegare 100.000,- kroner i 2013.

Av Per Ivar Tautra

Osbanens Venner sende søknaden til Norsk Kulturråd i november i fjor. Søknaden vart så handsama 6. mars i år i Norsk Kulturråd sitt faglege utval for kulturvern. Det er verd å merka seg at Osbanens Venner i denne omgangen var den einaste mottakaren som fekk tildelt midlar i kategorien "Tekniske og industrielle kulturminne".

Osbanens Venner har no fått løyvd 316.000,- kroner til prosjektet, og nyleg vart fleire søknader om midlar sende ut.

Bakgrunn

Osbanens Venner har på Stend stasjon teke vare på to halve engelskbygde vognkassar frå Nesttun-Osbanen og sett dei saman på eit provisorisk understell med hjul og boggiar frå ein polsk bane. Den eine halve vognkassen vart i 1984 henta frå Feråsen ved Steinsvik i Fana, der han sidan 1935 hadde stått som hytte. Den andre halve kassen hadde sidan 1935 stått som uthus ved Solstrand hotell i Os, og vart henta til Stend i 1991. Vognkassane ber sterkt preg av å ha levd eit liv utandørs frå 1935 til 2011. Restaurering er difor påkravd.

Dokumentasjon er viktig for å sikra at vogna vert restaurert til ei historisk korrekt utføring. Teikningar av vogna manglar, og det må difor utarbeidast nye teikningssett basert på eksisterande vognndelar både på Stend og andre stader, forutan gamle foto, ordrar og spesifikasjonar.

Dokumentasjonsprosjektet skal resultera i ein nøyaktig dokumentasjon av korleis dei åtte første passasjervognene levert til Nesttun-Osbanen frå England i 1894 såg ut. Vognene vart bygde av The Oldbury Railway Carriage & Wagon Company i Birmingham og representerte delar av eit heilt nytt og uprøvd system i norsk jernbanebygging. Vognene hadde utgangspunkt i franskmannen Paul Décauville sine idear om lettbygde transportable jernbanar, noko som både i



Vogna slik ho framstår på Stend i dag.

Foto: Per Ivar Tautra

Sverige og Noreg utvikla seg til lettbygde og billege lokale jernbanar for offentlege føremål, "vort jernbanenets bygdeveie". Vognene frå Oldbury vart Noregs minste boggi-personvogner.

Vogna ikkje historisk korrekt pr i dag

Slik vogna står på Stend i dag, er ho eit samansurium av delar, endåtil med element frå vogner bygde av norske Skabo Jernbanevognfabrik. Dei to halve vognkassane har heller ikkje høyrst saman; den eine halvdelen kjem frå ei rein passasjervogn, den andre frå ei kombinert konduktør/post- og passasjervogn. I tillegg må understellet byggjast opp på nytt. Hjul og boggiar på dagens vogn kjem frå ein polsk bane, og er av større dimensjonar enn Osbanen hadde, noko som mellom anna gjer seg utslag i at vogna er for tung og ragar 10 cm for høgt over sporet.

Dei opphavlege teikningane og skildringane frå Oldbury-fabrikken er ikkje funne. Utfordringa er difor å utarbeida ein ny og detaljert byggjespesifikasjon og rekonstruerte teikningar slik at det i neste omgang vert mogeleg å restaurera vogna så korrekt som mogeleg.

Me veit at vogna vart bygd som kombinert passasjer- og konduktørvogn. I konduktøravdelinga vart det lagra reisegods og såkalla konduktørpost. Osbanen førde post med seg heilt frå banen opna i 1894. Frå 1. mai 1919 vart det oppretta postekspedisjon på Osbanen med eige rom i to av banen sine vogner. Vogna som Osbanens Venner no søker å rekonstruera, er den eine av dei to postvognene. Postkupeen, som målte

berre 2,33 m², vart innreidd med både skap, bord, reol og koksomn. Utruleg nok eksisterer innreiinga framleis i den attverande delen av vogna.

Framgangsmåte

Utgangspunktet for dokumentasjon vert gjennomgang og fullstendig oppmåling av alle delar av dei halve vognkassane, i tillegg til studie av gamle fotografi, skriftlege leveransepapir o.a., forutan lause delar som eksisterer ulike stader. Av lause delar finst det mellom anna på Stend både listverk, benkar, ventilar og vindauge.

For understellet er oppgåva enklare. Skabo Jernbanevognfabrik, som leverte vogner til Osbanen allereie året etter (1895), fekk oversendt eit sett teikningar av dei engelske vognene for å vurdere ei norsk utgåve av same typen. Skabo fekk endåtil oversendt ein heil boggi for å laga ein så nøyaktig kopi som mogeleg av den engelske utgåva, då konstruksjonen inntil då var ukjent i Noreg. I den engelskspråklege spesifikasjonen som ingeniør Sontum for Osbanen skreiv til Oldbury heitte det at boggiene skulle vera av amerikansk type som synt på teikning. Boggitypen følgde seinare alle boggi-personvogner ved dei norske 750 mm-banane. Heldigvis eksisterer hovudteikningane til Skabo-understellet. For utarbeiding av dokumentasjon på understellet bør ein ta utgangspunkt i dei originale hovudteikningane frå Skabo. Dei må teiknast på nytt. Vidare må det utarbeidast teikningar til detaljane ved ramme, bremsestell og boggiar, til saman vel 100 teikningar. Som dokumentasjon vil dei to eksisterande Skabo-bygde osbanevognene på Norsk

Jernbanemuseum dannar eit godt grunnlag. Det må også konfererast med Urskog-Hølandsbanen på Sørumsand som har to vogner levert til Urskogbanen i 1896. Begge stadene finn ein vognmateriell med dei same løysingane for understellet.

Profesjonell bistand

For å vera sikker på profesjonell bistand i arbeidet, har Osbanens Venner etablert kontakt med Hardanger Fartøyvernssenter. Med dei verdfulle erfaringane Hardanger Fartøyvernssenter sit med, er det svært gledeleg at senteret kan påta seg dokumentasjonsarbeidet for vognkassane. Senteret ser sterke likskapar mellom fartøy og jernbanevogner bygde i tre. Vidare har me kontakt med firmaet Stål-Consult AS i Kristiansand. Stål-Consult vil gjera arbeidet med å utarbeida teikningar for understellet til vogna. Dei har særleg kunnskap om eldre stålkonstruksjonar, og vert nytta mellom anna av Jernbaneverket og Statens vegvesen ved etterberekningar og reparasjon av eldre bruer. Paulen bru frå 1895 ved museumsbanen Setesdalsbanen er ei av dei. I 2008 var firmaet ansvarleg for oppfølging av istandsetjingsarbeida på den 75 meter lange Selura bru frå 1901 på Flekkefjordbanen.

Dokumentasjonsprosjektet har eit budsjett på 1.230.212,- kroner.

Lista over bidragsytarar ser i skrivande stund ut slik:

Os kommune	5.000,-
Bergen kom.Byantikvaren	41.000,-
Hordaland Fylkeskom.	20.000,-
Norsk Jernbanemuseum	50.000,-
Norsk Kulturråd	200.000,-
Sum	316.000,-

Tildelinga frå Norsk Kulturråd er svært inspirerande. Ikkje berre er det den største einskildløyvinga Osbanens Venner har fått nokon gong, men med vedtaket i Norsk Kulturråd har Osbanens Venner fått tildelt midlar til vognprosjektet frå samtlige av dei offentlege instansane som me har søkt om midlar frå. Det er heilt klart eit kvalitetsstempel når alle faginstansane gir si støtte til prosjektet. Då vert det lettare i neste omgang å få bidrag frå private velgjerarar, og dei siste vekene har fleire søknader gått ut. Me kryssar fingane og ventar i spenning.



Ulven stasjon i 1907. Vogn av den aktuelle typen nærast fotografen.
Foto: Gerhard Berg.



Den originale innreiinga i postkupeen er framleis intakt, merkeleg nok, etter at denne delen av vognkassen vart nytta som hytte i Feråsen i bortimot 50 år. Foto: GS Foto.

Årsmøte for Osbanens Venner for året 2011

Møtet vart halde i Nesttun kulturhus 23. mars 2012.

12 medlemmer var møtte fram.

1. Opning: Leieren i Osbanens Venner, Ingvard Aam, opna møtet. Innkalling og dagsorden vart godkjende. Fordi endring av vedtekter ville ha innverknad på punktet om val, vart punkt 8 (Framlegg til endring av vedtekter) flytta fram til like før valet. Val av styre, revisor og valnemnd kom dermed som siste post.

2. Etter framlegg frå leieren vart Carl Fr. Thorsager vald til ordstyrar. Terje Melheim vart vald til referent.

3. Årsmeldinga, slik ho står i møteinnkallinga vart godkjend med nokre kommentarar og merknader: Medlemmer som har vore aktive med dugnad, bør nemnast i årsmeldinga. Det bør utarbeidast ein presentasjonsbrosjyre for Osbanens venner. Folk som vitjar museet på Stend, bør få brosjyremateriell som kan stimulera dei til å verta medlemmer.

4. Rekneskapen, slik han ligg føre til årsmøtet vart godkjend. Nokre punkt vart nemnde særskilt: Styremedlemene hadde ei kronerulling i samband med vognhallprosjektet fordi laget mangla midlar. Stønadsbidraga vart nemleg ikkje betalt ut før vognhallen var ferdig. Heldigvis kom stønaden frå "Lion" i rett tid. Det vart spurt om kvifor forsikringane hadde auka monaleg frå året før. Kasseraren kunne opplysa at ei forsikringsinnbetaling var betalt to gonger ved ein glipp. Pengane er komne inn att, og det vil syna i rekneskapen for 2012. Vognhallen er forsikra frå og med 2011, noko som óg forklarar at den samla premien vart høgare i 2011 enn tidlegare år. Vognhall og stasjonsbygning er forsikra av OBV. I tillegg er jordbruksskulen forsikra av jordbruksskulen men med svært høg eigendel. Det kom oppmoding frå ein medlem om å henta inn tilbod frå tre-fire ulike forsikringsselskap kvart år. Der kan det vera mykje pengar å spara.

5. Kontingent (Nummeret i sakslista vart endra på grunn av det som kjem fram av punkt 1.) Styret hadde innstilt på at kontingenten skulle vera uendra, og at det ikkje kom andre framlegg. Kontingenten vert kr 200, som før.

6. Arbeidsprogram. Denne posten vart flytta fram, og har fått nytt nummer på saklista, nummer 6 i staden for nummer 7. Ei lang rekkje arbeidsoppgåver vart lagde fram på årsmøtet. Blant dei

frammøtte vart det peika på at prioriteringar blant arbeidsoppgåvene manglar.

Vedtektsendringar.

Dei som hadde fremja vedtektsendringane, presenterte og grunn gav framlegga sine. I den påfølgjande debatten kom det opp andre framlegg til endringar i dei to aktuelle paragrafane, dels som alternativ til dei melde framlegga. Røysting over framlegga vart gjort ved at det vart stemt over kvart einskild framlegg. Der det låg føre to framlegg til endringar, vart det først røysta mellom dei to framlegga, og der valet vart avgjort ved simpelt fleirtal. Deretter vart det røysta over spørsmålet om endringa skulle vedtakast, avgjort med 2/3 fleirtal.

Vedtektene § 3, gjeldande formulering: "Innkallingen skal skje med minst 14 dagers varsel, vedlagt årsmelding, regnskap og forslag til budsjett for kommande år."

Endra til: "Innkallingen skal skje med minst 14 dagers varsel, vedlagt de for årsmøtet nødvendige dokumenter."

Vedtektene § 3, gjeldande formulering: "Forslag til vedtektsendringer må være styret i hende senest fire uker før årsmøtet, og skal vedlegges innkallingen sammen med styrets innstilling."

Endra til: "Forslag til vedtektsendringer må være styret i hende innen 31. desember, og skal vedlegges innkallingen sammen med styrets innstilling."

Vedtektene § 3, gjeldande formulering: "Øvrige saker som ønskes behandlet av årsmøtet, skal være styret i hende senest en uke før årsmøtet."

Endra til: "Øvrige saker som ønskes behandlet av årsmøtet, skal være styret i hende senest 31. desember."

Vedtektene § 3, gjeldande formulering: "Årsmøtet skal:
- fastsette budsjett etter innstilling fra styret
- foreta valg av formann, styre og varamedlemmer til styret
- endre vedtektene dersom det foreligger forslag om dette senest 4 uker før årsmøtet"

Endra til: "Årsmøtet skal:
- fastsette arbeidsprogram for inneværende år

- foreta valg av styre
- behandle forslag om endring av vedtekter dersom det foreligger forslag om dette innen rettmessig tid, jf. ovenfor.

Tillegg:
- foreta valg av valgkomité på to medlemmer

Vedtektene § 4, gjeldande formulering: "Årsmøtet velger hvert år blant medlemmene et styre bestående av formann, sekretær, kasserer, to styremedlemmer, samt to varamedlemmer. Formannen velges særskilt, resten av styret konstituerer seg selv."

Endra til: "Årsmøtet velger hvert år blant medlemmene et styre bestående av formann, sekretær, kasserer og to styremedlemmer. Formannen velges for ett år mens de øvrige velges for to år. Formannen velges for ett år mens de øvrige velges for to år." (Setning "Styret konstituerer seg selv er strøken).

Vedtektene § 4, gjeldande formulering: "Styret leder foreningens virksomhet og er beslutningsdyktig med minst fire medlemmer til stede."

Endra til: "Styret leder foreningens virksomhet og er beslutningsdyktig med minst tre medlemmer til stede."

Vedtektene § 4, gjeldande formulering: "Årsmøtet velger også en valgkomité på tre medlemmer som skal legge fram forslag til nytt styre på neste årsmøte."

Endra til: Setninga er strøken (jfr. at valnemnda i staden er teke inn som eige punkt i § 3.)

Vedtektene § 4, gjeldande formulering: "Varamedlem bør innkalles til hvert styremøte."
Endra til: Setninga er strøken.

Vedtektene § 4, tillegg: "Styret har fullmakt til å oppnevne utvalg som det finner hensiktsmessig."

7. Val. Ordstyraren, som også representerte valnemnda, styrde valet. Han presenterte framlegg frå valnemnda. Valnemnda hadde utarbeidd to ulike framlegg basert på at utfallet av framlegg om vedtektsendringar, ikkje var kjent på førehand. Valnemnda hadde difor laga innstilling med fem styremedlemmer og to varamedlemmer,

alternativt fem styremedlemer og ingen varamedlemer.

Årsmøtet slutta seg til valnemnda sitt framlegg om fem styremedlemer og ingen varamedlemer.

Leiar (formann): Ingvard Aam (for eitt år)

Sekretær: Roar Nilsen (for eitt år)

Kasserar: Ketil Aspevik (ikkje på val)

Styremedlem: Per Ivar Tautra (ikkje på val)

Styremedlem: Egil Olav Jakobsen (for to år)

Revisor: Terje Melheim (for eitt år)

Vararevisor: Dag Willgohs (for eitt år)

Valkomité: Jan Bødtker og Carl Fr. Thorsager

Leiaren takka to av medlemene for verdifull støtte og godt arbeid. Jarl Aspaker for mange år i styret og for iherdig innsats, ikkje minst med å laga trykksaker. Jan Bødtker med arbeidet på vognhallen.

Oddvar Skre, som ikkje var til stades på årsmøtet, vart óg særskilt nemnt. Han

gjekk no ut som vara, etter å ha vore styremedlem sidan ca. 1987 og formann frå 1995 til 2003.

Som siste punkt på årsmøtet vart NSB-filmen om Aurskog-Hølandsbanen synt fram. Thorsager hadde sjeldsynte foto av osbanevogner på Aurskog-Hølandsbanen. Veldig interessant var det å få forklart korleis osbanevognene skilde seg ut frå dei andre vognene ved UHB.

Referent:
Terje Melheim

Bord og benker i gave fra Egil



Foto: Ingvard Aam

Vi har lenge hatt lyst til å forbedre muligheten for at de som besøker oss på stasjonen skal kunne sette seg ned for å nyte vafler og kaffe. Styret diskuterte forskjellige alternativer, og bestemte seg for at nye benker og bord skulle ha et utseende som ville passe på en eldre jernbanestasjon.

Egil Jakobsen som har vært medlem i OBV siden tidlig på 90-tallet påtok seg å lage noen eksemplarer. Han tok modell av en gammel benk vi hadde i kjelleren. Så ville han lage bord som passet til.

Egil ville få naboen, som har et flott snekkerverksted til å

hjelpe seg, men i vår begynte han med jobben hjemme i carporten. Plutselig hadde han laget to bord og to benker ferdig uten hjelp av naboen, og de fire nyskapningene hadde fått et par strøk okergul farge. I april kom Egil bort på stasjonen med dem, og så sier han at dette hadde vært så gøy å lage at han ville gi dem til foreningen. Tusen takk til deg, Egil. Benkene er meget gode å sitte på og bordene er fine og svært anvendelige.

Benkene allerede er observert flittig benyttet av besøkende på stasjonen!

Ingvard Aam

Slik kom lok og vogn inn i vognhallen



Med god hjelp fra Arne Heggernes og kranbilen hans fikk dugnadgjengen som møtte på Stend stasjon i romjula, 27. desember 2011, flyttet lok og vogn inn i vognhallen, til tross for at sporet enda ikke var koblet sammen. En flott innsats fra de frammmøtte! Spesielt takk til Arne Heggernes & Co.

Alle foto: Ingvard Aam

"Bahntrassenradeln" i Europa og på Osbanen

Av Terje Melheim

Samanlikna med andre jernbanar vart Osbanen lagd ned tidleg. Etter krigen har veldig mange jernbanar i Noreg og elles i Europa møtt den same lagnaden. Traseane etter banane er tekne i bruk til andre føremål, men mange kilometer trasé vart liggjande brakk inntil nokon vart interessert i å bruka dei gamle traseane til å fremja grøn turisme. Med enkle anleggsmiddel kunne traseane, som elles låg ubrukte, gjerast om til hyggjelege sykkelveggar utanom sjenerande biltrafikk og med moderate stignings-tilhøve. I Europa er det mange kilometer nedlagd jernbane som er bygde om til sykkelveggar. Det er altså ikkje berre Osbanen som har endra seg frå å tena togreisande til å tena tursyklistar.

Det dumme med osbanetraseen er at han ikkje berre vert brukt av syklistar og gåande. Fordi Osbanen vart brukt til bustadveg etter nedlegginga, møter ein mange stader bilar på Osbanen. I Europa finst det lange samanhengande markerte sykkelruter, og ofte er desse sykkelrutene lagde på tidlegare jernbanar. Dette er heilt analogt med Osbanetraseen som hyser Nord-sjøsykkelruta mellom Stend og Nesttun. Når kona mi og eg er på sykkeltur i utlandet, kan det vera at kona mi seier: "Dette må vera ein tidlegare jernbane!" Det merkar ho på traséføringa, fundament til signalmaster eller stasjonsbygningar.



Det er ikkje ofte ein finn slike markeringar etter tidlegare jernbane. I mange høve er stasjonsbygningane selde til private buføremål, og sykkeltraseen må ta ein sving utanom det tidlegare stasjonsområdet. Slik er det og langs Osbanen, ved Rådal stasjon. Foto Terje Melheim.



Tyske tursyklistar på Osbanen, aust for Apeltunvatnet. Foto Terje Melheim



Forbi Rådal stasjon er sykkelvegen lagd på baksida av stasjonsbygningen. Foto Terje Melheim.



I Tyskland fører sykkelvegane på nedlagde jernbanar forbi interessante borger. Nedanfor borga Normannstein er det laga rasteplass ved sykkelvegen. På biletet går sykkelvegen på ein tidlegare jernbane nedanfor borga Normannstein. Banen kryssa i si tid den tidlegare aust-vest-grensa i Tyskland. Traseen vart liggjande ubrukt heilt til grensa vart opna, og traseen gjort om til sykkelveg. Eit ekstra tiltak for sykkelturistane er ein opparbeidd rasteplass like ved sykkelvegen. Noko tilsvarande finn ein og langs osbanetraseen ikkje så langt frå Kalandseid.

Eit problem på sykkelvegane er kryssande biltrafikk på stader der det har vore planovergangar tidlegare. I Frankrike er slike sykkelveg- bilvegkryss godt markerte, ikkje berre for syklistar, men og på den kryssande bilvegen er det sett opp skilt som gjer oppmerksom på den kryssande sykkelvegen. Langs osbanetraseen er det veldig kummerleg markering av farlege vegkryss. Det gjeld krysset mellom Osbanen og Tittlestadvegen ved tidlegare Solbakken stoppestad og krysset mellom Osbanen og Tors veg mellom Nesttun og Skjold.



Fin rasteplass ved Osbanen, like ved Kalandseidet. Foto Melheim.

På nettet har Achim Bartoschek teke mål av seg til å presentera alle sykkelveggar på nedlagde jernbanar. Han kallar det "Bahntrassenradeln" eller banetrasésykling på norsk. Til kvar tidlegare bane står

det informasjon om når banen vart opna, og når han vart nedlagd og gjort om til sykkelveg. Banane er presenterte med GPS-markeringar på Google-kart, foto og ei verbal skildring av sykkel-

vegen. På internettsidene hans om "Bahntrassenradeln" handlar det mest om sykkelveggar på nedlagde banar i Tyskland, men og mange land i Europa er med i presentasjonen hans. Danmark har mange sykkelveggar på tidlegare jernbanar.

Du finn og Noreg på sidene hans. Om du brukar URLen www.achim-bartoschek.de/bahneur_nor.htm, kjem du fram til "Bahntrassenradeln in Norwegen". 01 syner sykkelvegen på Hardangerbana, og under 06 finn du sykkelvegen på osbanetraseen.

Bortsett frå små unnatak kan ein sykla på banetrasé frå Minde, forbi Nesttun og vidare på Osbanen fram til Kalandseidet.



Foto: Ingvard Aam

Lokal reklame i gave til OBV

"Perle og Bruse"

I 2009 kom Bjørn Eikevoll bortom stasjonen med et nydelig Hansa "Perle og Bruse"-skilt. Skiltet ble funnet i en bosshaug på Skjold for 60 år siden, og i de senere årene hadde han hatt det hengende på innsiden av garasjedøren. Han tenkte at skiltet ganske sikkert ville ta seg mye bedre ut på Stend stasjon. Dermed gav han skiltet til foreningen. Vi takket pent, og skiltet henger nå ute på Stend st. hver gang vi holder åpen stasjon. Tusen takk til Bjørn Eikevoll.

Minde chocolate

For et par år siden ble Minde sjokoladefabrikk kjøpt opp av Brynildgruppen i Fredrikstad og avdelingen i Bergen ble flyttet østover. Vi tok kontakt med Brynildgruppen, og i vinter kom en fin Minde-plakat i glass og ramme til foreningen. Dessverre hadde glasset blitt knust under transporten. Nytt glass ble satt inn og plakaten ble som ny igjen. Tusen takk til Brynildgruppen for en flott plakat i glass og ramme.

Minde-plakaten tar seg svært fint ut sammen med Hansaskiltet. Blant alle våre reklameskilt er disse to blant de



Foto: Per Ivar Taurita

aller gjeveste vi har å vise fram. De utgjør deler av "Bergensavdelingen".

Ingvard Aam

Ny trapp på Stend stasjon



Tre-trappa som Leif Riim bygde på Stend stasjon på 1990-tallet var nok ment å være midlertidig, men midlertidig har en tendens til å bli permanent. Denne permanenten skulle vare i et par tiår - langt mer enn hva de fleste forventer når de får permanent.



Våre nye medlemmer, Knut Aam og Bjørn Eikevoll, godt assistert av Ingvard Aam, tok mureskjeen i en annen hånd og fatt på saken. I løpet av et par uker nå i september ble Leifs gamle trapp fjernet og ei ny fin trapp bygd opp av naturstein, betong og skiferheller. Tusen takk, dette ga stasjonen en skikkelig ansiktsløftning!