

# OSMERRO

✕ Aktuelt frå Osbanens Venner ✕ Nr. 25 ✕ Grunnlagt 1997 ✕ 1/2018 ✕



# Kjære leser!

Vi er allerede langt ut i 2018, og vi kan glede leserne med et nytt nummer av Osmerro. Her kommer altså Osmerro nr. 25 – ”og det var på tide”, sier kanskje noen. Vi er fortsatt få aktive, og det får være vår unnskyldning for at det har gått halvannet år siden forrige Osmerro kom ut.

I nr. 25 kan du lese om foreningens aktiviteter de to siste årene, om sporarbeidet på stasjonen i 2016 og om åpne dager. Anne Tverberg forteller om ”Gøy på landet” i 2016, og Terje Melheim presenterer en artikkel om ”Osbanen som chausseebane”. Jarl A. Aspaker har skrevet en artikkel om den såkalte ”Bremarvogna” som sto på Kismul i 81 år.



Om sider kommer også referatet fra Osbanens Venners årsmøte i mars i fjor. Da oppdager du

kanskje at det ble vedtatt en kontingentsøkning. Medlemskontingenten er nå kr. 300. Når vi øker kontingenten, så risikerer vi kanskje å miste noen, men vi har ambisjoner om at vi oftere skal gi lyd fra oss. Derfor håper jeg at du fortsatt vil være medlem i Osbanens Venner.

Har du noe på hjertet så send gjerne stoff til Osmerro. Det er alltid kjekt å få stoff fra nye skribenter.

Så håper jeg at dere finner mye godt lesestoff i Osmerro nr. 25.

*Ingvard*

## **Omslagsbilde:**

Marie Wallem Aspaker på dresin  
11. juni 2017. Foto: Inard Aam.

# Bilder fra Osbanen

Samlerutgaver

Bildene kan kjøpes for 495,- pr.stk.

Bildene selges på Stend stasjon

De kommer ferdig innrammet i 30x40cm

Vi gir ut 3 motiver i 2015, 3 nye motiver i 2016 o.s.v.



# Osbanen som chausseebane

*Terje Melheim*

Då ingeniør Sontum sette i gang bygginga av Osbanen, hadde han visse idear om korleis ein skulle forbetra banen. Ideen om å auke sporvidda frå 600 mm til 750 mm fekk han gjennomført. Ein annan idé på den tida om å føra Osbanen som chausseebane langs vegen mellom Skjoldhøgda og Rådalen var det for sterk opposisjon mot. Nemninga chaussee er fransk, og vart brukt på 18-hundretalet om hovudvegar til og frå byar. Ordet skal koma frå det franske ordet for kalk (chaux), for ein brukte kalk for å binda vegmaterialet saman. I Bergen heitte hovudvegen ut av byen til Nygårdsdbrua Nygårdschausseen. No heiter vegen Nygårdsgaten. I den fornemme vestlege delen ved Oslo heiter det framleis Ullernchausseen. Den nye hovudvegen i sør til og frå Bergen fekk det meir nøkterne namnet Storetveitvegen.



*"Storetveitchausseen" ca.1930 (Bilete i Hjellestad si bygdebok for Fana frå 1933)*

På 1880-talet, då Nesttun-Osbanen var under planlegging, vart det bygd mange slike lette og billege banar overalt i Vest-Europa. Den enklaste måten å gjera det på, var å leggja banane kloss opp til eksisterande vegar. Då vart det billegare å planera banen, og jernbanane kunne lett ta opp trafikk frå eit innarbeidd trafikkmønster. I Frankrike, og særleg i Belgia var det tett i tett med sekundære og helst tertiære lokalbanar. No er dette finmaska jernbanenettet borte. Sveits bygde òg ein god del chausseebanar, men Sveits er eit land der nesten ingen jernbanar er lagde ned, og chausseebanane eksisterer den dag i dag, men i meir moderne utgåver, og i Sveits er sjølv sagt alle jernbanar elektrifiserte.



*Moderne chausseebane ved St. Gallen i Sveits.(meterspor)*

I motsetnad til traséføringa til Osbanen i Fana herad følgde Osbanen bygdevegen i Os herad. Men Osbanen låg ikkje så kloss opp til vegen at han kan kallast ein chausseebane, og sjølv banen var skild frå vegen med eit gjerde. På dette biletet ved nordre enden av Hetleflovatnet ser ein kor nært Osbanen gjekk vegen.



*Eit bilete frå Per Ivar Tautra si bok om Osbanen. Vi ser Osbanen ved sida av vegen.*

Alt på 1880-talet vart Osbanen planlagt, og traseen vart stukken ut. Ingeniør Sørensen stod for utstikkingsarbeidet. Han var kjend for å overføre signaturen sin til banetraseane, for jernbanane hans var fulle av svingar, som ein s. Det synt seg at banen Sørensen stakk ut, vart for dyr. På slutten av 1880-åra prøvde ein seg igjen med ein bane mellom Nesttun og Osøyro, denne gongen med ei smalare sporvidde på berre 600 mm. Ingeniør Sontum vart sett til å byggja banen med dette smalsporet. Han fekk lov til å auka sporvidda til 750 mm, men då han eller andre freista å endra

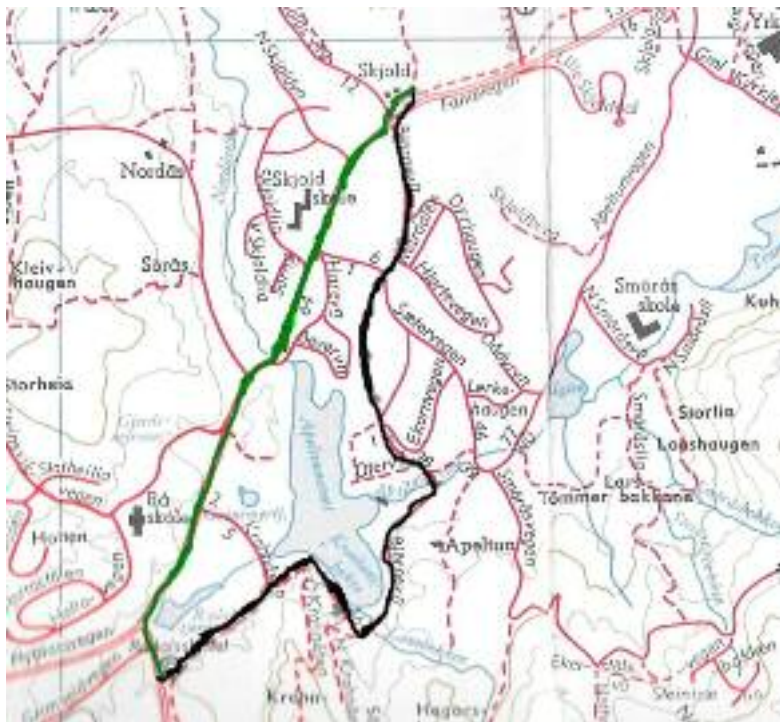
traseen ved å la banen gå som chausseebane langs bygdevegen mellom Skjoldhøgda og Rådalen, møtte ein motbør. Det viktigaste argumentet mot trasé langs vegen, var at toga på banen kom til å skremma hestane. Det stod nok også andre interesser bak å ikkje forandra traséføringa på Osbanen, men argumentet om dei skremde hestane var noko som var in i tida. I 1890-åra gjekk det ei bølge av kritikk mot syklistane for at dei skremde hestane på vegane. Ingeniør Sontum måtte berre la Osbanen følgja s-banen til Sørensen på austsida av Apeltunvatnet, i skuggen av Smøråsfjellet og Krohnåsen.

No, mange år etterpå vil eg freista å sjå om det hadde vore ein føremon med Osbanen som chausseebane langs Fanavegen i staden for rundt Apeltunvatnet. Det empiriske grunnlaget skaffar eg meg ute i terrenget. Gang- og sykkelvegen smyg seg langs Fanavegen om lag slik ein chausseebane ville ha gjort. Med eit godt speedometer på sykkelen kan ein finna avstanden på den contrafaktiske chausseebanen mellom Skjoldhøgda og Rådalen stasjon. Speedometeret på sykkelen vart stilt på null rett nord for Skjold stoppestad, der Fanavegen kryssa Osbanen. Når eg kjem ned på flata ved Skjold skule, ser eg noko som kan minna veldig om ein chausseebane, det er Bybanen som dukkar ut av Mårdalen tunnel. Bybanen breier seg mykje meir enn den smålåtne Osbanen ville ha gjort. Bybanen har dobbeltspor – Osbanen hadde hatt enkeltspor. Bybanen med si 1435 mm sporvidde er nesten dobbelt så brei som Osbanen med sine 750 mm. Vognene på Bybanen er 2,65 m breie. Osbanen sine Skabo-vogner var berre 1,92 m.



*Bybanen ved Skjold skule. Her kunne Osbanen ha gått som chausseebane, men Bybanen tek mykje meir plass enn Osbanen ville ha gjort.*

Då eg kom fram til Rådalen stasjon etter den virtuelle chausseesyklinga, hadde sykkelspeedometeret registrert 2,29 km.



*Dette er eit utsnitt av vegkart for Fana kommune frå 1969. Osbanetraseen, som eg har målt på sykkel, er teikna svart. Den ahistoriske chausseebanen langs Fanavegen er teikna med grønt.*

Frå Rådalen stasjon sykla eg attende, men denne gongen på Osbanens grunn. Eg sykla gjennom to kurver med berre 50 meter radius. På den nye gang- og sykkelbrua over Fanavegen var det slutt med den empiriske avstandsmålinga, for der Osbanen i si tid gjekk rett fram til Skjoldhøgda, hadde Fanavegen skore seg inn, og der er Osbanetraseen borte. Dei siste metrane måtte eg rekna ut etter ein teoretisk metode. Ved hjelp av kart kunne eg sjå at frå sykkelbrua hadde Osbanen gått 150 meter, forbi Skjold stoppestad og fram til planovergangen med Fanavegen. Den målte avstanden mellom Skjoldhøgda og Rådalen stasjon er 2,84 km



*Ved Skjold stoppestad gjekk Osbanen der Fanavegen har skore seg ned etter at banen vart lagd ned. Fjellhylla i framgrunnen viser litt av planum etter Osbanen.*

Mine målingar syner at Osbanen som chausseebane langs Fanavegen ville ha vore 550 meter kortare enn slik Osbanen vart bygd på austsida av Apeltunvatnet med vanskeleg traséføring gjennom to 50-meters kurver, der den eine 50-meterskurven til og med var lagt på ei krevjande, høg fylling. Per Ivar Tautra har funne dokumentasjon på at ein bane langs Fanavegen ville ha vore 662 meter kortare enn Osbanen, slik banen vart bygd. Ein chausseebane langs Fanavegen hadde truleg vore eit godt prosjekt. Men planane om Osbanen rett ved sida av Fanavegen vart ikkje noko av. Det var nok ikkje berre dyrevelferda for hestane som var skuld i det.

*Ei viktig kjelde under arbeidet har vore: Per Ivar Tautra: Nesttun-Osbanen (Norsk jernbaneklubb 1996)*

## Bord fra Os stasjon



I juni 2016 kom Grete Sæbøe til Stend stasjon med et bord som hadde stått på venterommet på Os stasjon. Hun ville gjerne at Osbanens Venner skulle ha det på Stend.

Etter nedleggelsen av Osbanen overtok busser og lastebiler trafikken. I 1946 ble Asbjørn Sæbøe ansatt som disponent for Nesttun-Osbanen A/S og samtidig



ble selskapets navn endret til Bilrute Os-Bergen. Bordet "overlevde" fordi at familien Sæbøe tok vare på det og stelte pent med det. Grete er en av døtrene til Asbjørn Sæbøe, og nå mente hun at tiden var moden for at vår forening kunne overta bordet, og det er vi svært takknemlige for.

På 50-tallet hadde selve bordplaten blitt gjort noe bredere ved at det ble lagt inn et bord på midten. Grete Sæbøe fortalte at hun hver sommer hadde satt inn bordet med grønnsåpe for å beskytte det. Kanskje bordet egner seg godt som "styrebord" for foreningen?

*Ingvard Aam  
Foto: Jarl A. Aspaker*



## Osbanevogna på Kismul sku' heim te Os

*Denne artikkelen har tidligere vært trykt i Osingen, årboka til Os sogelag.*

Etter at Nesttun-Osbanen la ned jernbanedrifta i 1935, ble materiellet avhenda. To personvogner og noen godsvogner ble solgt hele til Urskog-Hølandsbanen, mens skinnene og lokomotivene gikk til skraphandler Titlestad. Han kjøpte også understellene til de fleste vognene.

Vognkassene ble solgt hele eller halve og brukt som hytter, arbeidsbrakker, hønsesus osv rundt om i distriktet. Flere kan sikkert huske å ha sett disse vognkassene rundt om i Osbygda, for eksempel på Søfteland og ved Solstrand.

Beveger vi oss litt ut av Os, vil mange huske to vogner som sto som hønsesus på Framnes gård ved Kalandseidet. Alle disse vognene er nå borte for lengst. Tidens tann tærte hardt på dem, og til slutt ble de vel sankthansbål. Men



*Mange husker nok "hønsesusene" på Framnes gård ved Kalandsvatnet. Etter at Osbanens venner fikk berget noen teak-deler ble resten av vognene brent.*

tre halve og en hel vognkasse har overlevd.

Osbanens venner har bevart to halve vognkasser i museet på Stend stasjon. Disse er i dag gjenstand for en grundig revisjon. Os kommune har tatt vare på en halv

vognkasse som i sin tid sto på Lysand. Denne ligger i dag lagret i deler på et kommunalt lager.

En hel vognkasse havnet i 1936 på Kismul i Fana, hos familien Bremar. Det var ei tredjeklassevogn bygd hos Skabo i 1895. Hos Bremar ble



*Osbanevogna fra Kismul fotografert på Os stasjon i 1895. Foto Osbanens venner.*



*Den gamle vogna ble flittig brukt som hytte av familien Bremar på Kismul.*

vognkassen (heretter kalt Bremarvogna) brukt som hytte. Allerede i 1937 så man viktigheten av å plassere Bremarvogna på en grunnmur, for å beskytte den mot fukt fra bakken, og eierne har gjennom årene vært veldig nøye med å ta vare på Bremarvogna. Taktekinga har blitt vedlikeholdt og veggene beskytta av rød maling.

Bremarvogna ble flittig brukt som hytte i mange år, og under krigen

var familien Bremar evakuert fra Bergen og bodde i Bremarvogna. I 1965 bygde Rolf Bremar og familien hus på tomta, og fra da av ble Bremarvogna brukt som lekestue og senere som hagebod. Rolf har hele tida tatt godt vare på Bremarvogna, og mange har hatt glede av å se den i hagen.

Opp gjennom årene har det vært gjort flere forsøk på å få Bremarvogna overtatt til museumsbruk,

både fra Osbanens venner, Urskog-Hølandsbanen (UHB) og Os kommune, men ikke noe av dette har ført fram. Det har vært for mange skjær i sjøen, både administrativt og med tanke på hvordan flytting og bevaring fysisk skulle gjennomføres. Dermed har Bremarvogna blitt stående på Kismul og stadig blitt brukt som hagebod.

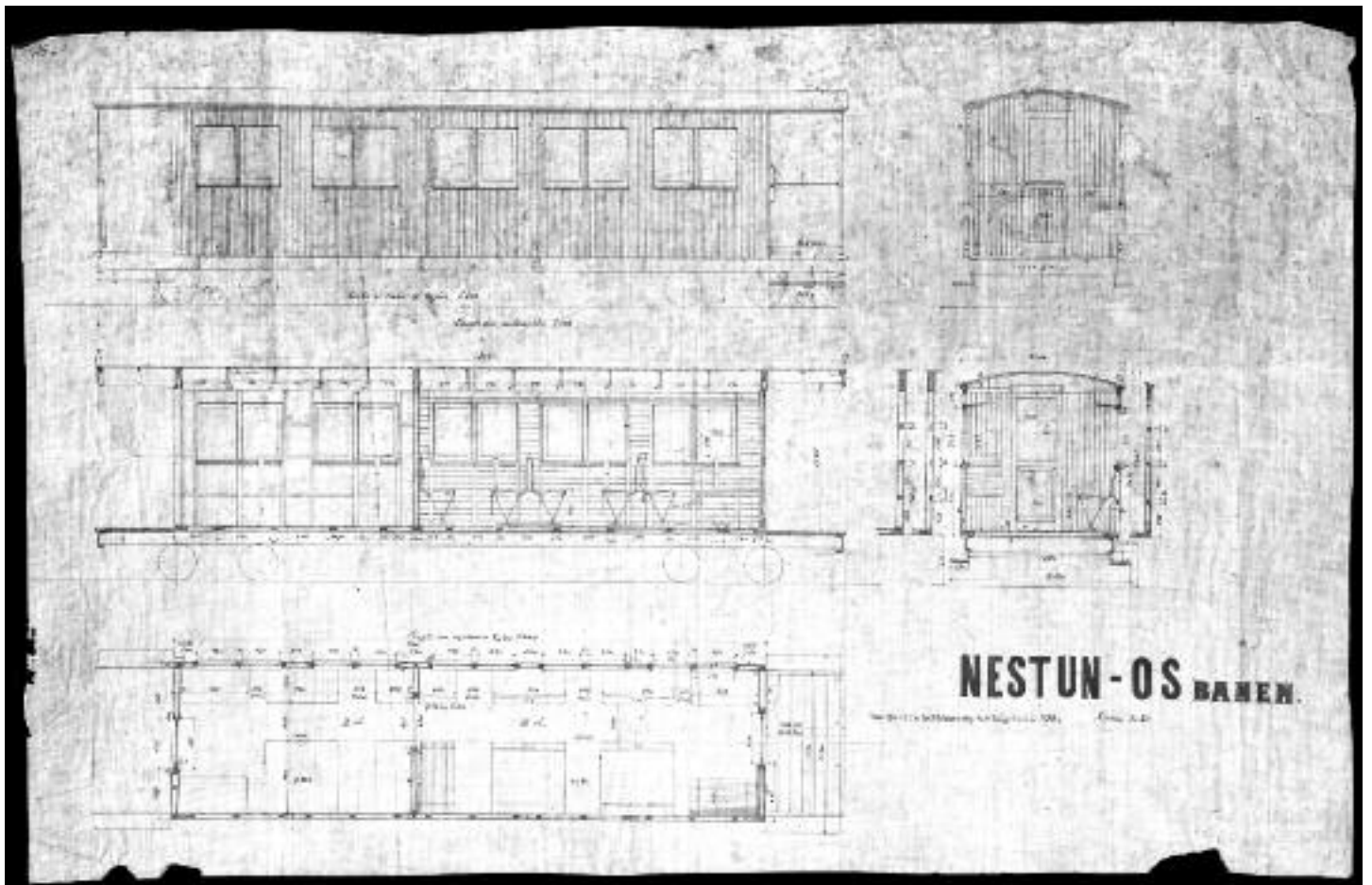
Til tross for stadig vedlikehold har tidens tann begynt å tære på Bremarvogna, og det ble etter hvert klart at den begynte å synge på siste verset. I alle fall var den kommet fram til refrenget før siste vers. Det var på tide at noe skjedde hvis Bremarvogna skulle berges.

Gjennom mange år har Osbanens venner diskutert fram og tilbake hva som kunne gjøres for å berge Bremarvogna, uten at man kom fram til noen løsning.

På årsmøtet i Osbanens venner 16. mars 2016 ble det mot mindretallets stemmer bestemt at foreninga ikke hadde kapasitet til å ta seg av Bremarvogna, og at man oppfordret andre til å gjøre et forsøk. Det åpnet muligheten for at Bremarvogna kunne forsvinne til UHB på østlandet, hvis Bremar ville være av med den.

Tanken på at Bremarvogna ikke skulle tas vare på lokalt var ikke god. To av medlemmene i Osbanens venner stakk hodene sammen og ble enige om at dette måtte man gjøre noe med. Det var Magnar Brekke og undertegnede som allerede samme kvelden begynte å legge en slagplan. Bremarvogna sku' heim te Os!

Helt siden vi kom til Osbygda i 2005 har jeg vært medlem i Osbanens venner. Jeg har gjort det



Skabo vognfabrikk sin originale byggetegning til vogna fra 1895. Foto: Norsk Jernbanemuseum.



Rolf Bremar (f. 1933) har tatt godt vare på vogna.



Nils Eivind Søfteland, med god hjelp fra svigefar Kjell og kompis Knut gjorde en kjempejobb med planering i Lidlbygget.

jeg har kunnet for å ta vare på minnene etter Osbanen, og også hatt en løpende kontakt med familien Bremar på Kisumul. Vi har mange ganger hatt samtaler om hva som kunne gjøres for å ta vare på vogna.

Nå var tida inne til å ta en ny prat med Rolf og kona Jorun. De ble infor-

mert om vedtaket i Osbanens venner, men at vi var flere som fremdeles hadde lyst til å ta vare på vogna. Rolf på sin side hadde lyst på en større hagebod i stedet for vogna, og vi ble enige om at dersom vi fikk overta Bremarvogna, så skulle vi hjelpe Rolf med å få reist den etterlengtede 20 kvm store hageboden.

Nå begynte jobben for alvor. Hvis vi sku' hente vogna heim til Os, så



*Jan Børsheim ga vogna et indre skjelett av tre, for å stive den av. Vi håpte det skulle gjøre at vogna overlevde flytting fra Kismul til Os.*

måtte vi finne en plass den kunne stå tørt og trygt, under tak. Å finne et slikt sted var ikke enkelt. Det var behov for en lagringsplass på minst 9 meter lengde og ca 2 meters bredde, og det var ikke lett å oppdrive. Det ble vurdert om Bremarvogna kunne stå i den

gamle brannstasjonen, men lokalet var ikke egnet til formålet. Etter mye leiting, kom vi i kontakt med Norske Handlsparkeer AS som eier "Lidl-lageret" i Ådnadalen. Her var det rikelig med plass, og etter et par dagers tenkepause fikk vi låne lagringsplass i bygget.



Området vi fikk tildelt er et hjørne i det minste rommet, et rom på 10.000 kvadratmeter. Gulvet var bare grovplanert med grov puk, men Nils Eivind Søfteland, med hjelp fra Kjell Flaterås og Knut Hetleflåt, tok seg av planering av hjørnet vårt.

Trappesnekker Jan Børsheim på Nore Neset ble engasjert for å finne ut hva som måtte gjøres med Bremarvogna for at den skulle overleve flytting fra Kismul til Ådnadalen. Det ble konkludert med at siden bunnsvilla i Bremarvogna hadde store råteskader, så måtte vi bygge et indre skjelett for å holde vegger og tak på plass. Børsheim tok på seg dette arbeidet på frivillig basis med undertegnede som håndtlanger.

Vi fant ut at for å kunne løfte Bremarvogna, så måtte vi ha to stålbjelker langsgående under vogna, og to kortere på tvers av disse. Jan kom på at hans barnedoms-kompis Hans "Hanse-mann" Vikøyr i Bontvedtdalen hadde mye stål liggende, og vi tok sporenstreks turen til han. Joda, Vikøyr



Stålbjelkene kommer på plass. Fra venstre Jan Børsheim, Magnar Brekke, Vidar Dale, Jørgen Aspaker og Jan Bødtker.



Liftoff! Sakte men sikkert ble vogna løftet opp med donkraft, slik at det ble mulig å tre bjelker på tvers under de lange stålbjelkene. På bildet ser vi Jarl A. og Jørgen Aspaker.

hadde stål i lange baner, og vi kunne få låne det vi trengte. Nils Eivind Søfteland be igjen engasjert, og med varebil fra Norsk Gjenvinning ble bjelkene kjørt fra Bontvedtdalen til Kismul. Noen dager senere kom Nils Eivind tilbake, med traktor, og hjalp oss å få bjelkene helt ned til Bremarvogna.

Så måtte bjelkene inn under vognkassen. 9 meter lange stålbjelker er ikke noe man flytter i en hånd vending, men et team bestående av Jan Børsheim, Vidar Dale, Jan Bødtker, Magnar Brekke, Jørgen Wallem Aspaker og undertegnede klarte brasene. Stålet kom på plass under vogna. Fire donkrafte ble benyttet til å jekke

Bremarvogna så mye opp at tverrbjelkene kunne komme på plass. Hans Vikøyr kom til for å sveise fast tverrbjelkene.

Nå var vogna klar til flytting, men ingen kranbil kunne komme til så langt ned i bakken som vogna stod. Her måtte vi tenke nytt, og løsningen ble å få tak i en gravemaskin som kunne ta det første løftet, fra den gamle muren og lenger opp i hagen til Bremar. Portåpningen ble målt og vi fant ut at vi så vidt kunne få inn en 20-tonns gravemaskin. Os maskintransport AS tok velvillig på seg transportoppdraget av en maskin, mens Vestafjell AS stilte med gravemaskin og maskinfører Karl Hogne Iden. Sakte, under ulidelig spenning, ble vogna løftet fram. Til stor jubel ble Bremarvogna plassert omtrent der den sto det første året på Kismul.

Men vogna kunne ikke bli stående på bakken, den måtte videre til Os. Ørjan Bruarøy fra Søre Øyane har kranbil og driver transportfirma. Han stilte opp med kranbilen sin for å hjelpe oss med neste etappe i



Hans "Hansemann" Vikøyr sørget for å sveise fast tverrgående bjelker under vogna



Første etappe: Vogna er løftet fram med gravemaskin. Fra venstre Magnar Brekke, Rolf Bremer, Jarl A. Aspaker og maskinfører Karl Hogne Iden.



Endelig kunne Ørjan Bruarøy løfte vogna med kranbilen sin. Snart var den på veg mot Os.

redningsaksjonen for Bremarvogna.

Dessverre sto Bremarvogna litt for langt ned på bakken til at løftet gikk helt knirkefritt. Å løfte rundt to tonn på strak arm var mer enn Ørjans Man lastebil klarte, men Ørjan ga ikke opp likevel.

Ved å la vogna kvile på et hjørne, og løfte og buksere den, klarte vi å få den så langt opp på plenen at vogna fint kunne løftes over på lasteplanet.

Med Bremarvogna godt stroppet fast til lasteplanet gikk ferden mot Ådnadalen og Lidl-lageret. For å komme inn kjøreporten med så lang last, måtte vi kjøre gjennom området til Os knuseverk, ta ned gjerdet og så kjøre inn i Lidl-lageret. Vi hadde fått klarsignal til dette på forhånd fra daglig leder John Helge Lepsøe i knuseverket.

Det er skikkelig høyt under taket i Lidl-lageret, og det var ikke noe problem å kjøre inn lastebilen med Bremarvogna på planet. Vi hadde rigget til europaller som vogna skulle plasseres på. Takk til Compact på Søfteland for pallene. Selv med stor takhøyde var det bare såvidt det gikk å løfte vogna høyt nok til å få den over på pallene, men det gikk til slutt. Dermed var første akt i redningsaksjonen for kismulvogna fullført. Nå gjenstår bare resten. Vogna skal tilbakeføres til den stand den hadde i 1935, og forhåpentligvis stilles ut i vognhallen ved Os stasjon.

Vil du være med å ta vare på denne kulturskatten, så ring undertegnede på telefon 45 80 40 45. Du kan og sende epost til [jarl.aspaker@gmail.com](mailto:jarl.aspaker@gmail.com) Det er meningen å etablere ei egen forening som skal ta vare på Bremarvogna.



Snart klar for transport til Os. Jan Bødtker dirigerer vognkassen på plass.



Fornøyde: Vogna er på plass i Lidl-lageret. Fra venstre Jarl A. Aspaker, Jan Bødtker, Magnar Brekke og Ørjan Bruarøy. Takk for hjelpa, Ørjan!



Dimensjoner: Lidl-lageret er svært! Her står vognna trygt og tørt. Klar for restaurering.

## Foreløpig framdriftsplan for Breemarvogna:

- Etablere forening som skal ta vare på vognna.
- Samle inn teak, gamle ytterdører, vinduskarmer osv.
- Få på plass kontakt med personer med kunnskap om restaurering av tekniske kulturminner
- Bygge nytt rammeverk til gulvet. Gulvplankene kan gjenbrukes.
- Heise tak og vegger av det gamle gulvet og feste dette til det nye på en forsvarlig, antikvarisk måte
- Erstatte alle ødelagte deler av reisverket (alle de liggende delene må skiftes, de stående er for det meste i orden)
- Fjerne rødmalinga
- Erstatte ødelagte kledningsbord av teak
- Erstatte ødelagt innvendig panel
- Erstatte manglende benker
- Erstatte andre ødelagte tre-deler
- Bygge understell og restaurere boogier og hjul

Jarl A. Aspaker  
Telefon 45804045

# Gøy på landet

Hordamuseet 21 august 2016  
På Hordamuseet, Bymuseet i Bergen, har vi tradisjon for å arrangere fleire faste familiearrangement gjennom året. Eit av disse er Gøy på landet. Eit arrangement som tar publikum tilbake i tid til 1800/1900 talet.

Vi ynskjer å synleggjere korleis livet i dei gamle husa kan ha vore, gjennom arbeid og leik ved å la born og vaksne ta del i dette. Noko av det vi legg vekt på er mattradisjonar, handverks- og handarbeidstradisjonar og gjeremål i kvardagen. Livet til fiskarbonden var allsidig når ein skulle livnære seg av både jordbruk og fiske. Det var hardt arbeid den gangen, men for oss i dag kan det vere både lærerikt og gøy å få eit innblikk kvardagslivet på den tida.

Av aktivitetar under arrangementet kan nemnast smiing, kipebitting, skule i gamle dagar, karding og spinning, baking og ølbrygging, vassbering med vassel. Det var leikar som stylder, skyting med sprettert, ballkast på boks, hoppetau, hestekokasting og strikkbåtbygging. Smak av nysteikte flatbrød, fiskekaker og frityrsteikt brisling.

Fanafjorden Tradisjonsegling har både ro- og seglturar på fjorden for dei som vil bli med på tur.

Vi har mange frivillige lag og einskildpersonar som deltek under arrangementet. Hordamuseets Venner, Sprattus Sprattus Forening for Brislingens fremme, Bjørgvin Marknad, Fanafjorden Tradisjonsegling, Hordaland Husflidslag og Fanaduren er nokre av dei faste som deltek. I tillegg er det nye lag og einskildpersonar med kvart år. Det er eit fint høve til å treffe eit mangfald innen frivillig arbeid.

Gøy på landet er eit arrangement der generasjonar møtest og besteforeldre og foreldre deler sine opplevingar og røynsler med kvarandre og borna. Gjenstandar og gjeremål skaper mange minne og ramma rundt arrangementet gir eit



fint høve til å kunne dele desse. Sidan oppstarten av Gøy på landet i 2011 har Veteranbiltreffet på Stend Stasjon og Gøy på landet på Hordamuseet blitt eit fint samarbeidsprosjekt der vi marknadsfører kvarandres arrangement. Samarbeidet inneber og kontakt med Gaia Veteranbuss som fraktar publikum i veteranbuss frå Lagunen til Stend denne dagen. Dei to siste åra har publikum også fått tilbod frå Bergen Veteranvogn Klubb om å bli køyrd med veteranbil frå Stend Stasjon til Hordamuseet.

Datoen i august fell innunder dei årlege Kystsovevekene, då er det mykje som skjer i Bergen og omegn. Kystsovevekene marknadsfører alle arrangementa på si heimeside og i eige program i samband med vekene. [www.kystsovevekene.no](http://www.kystsovevekene.no)

Vi ser fram til vidare samarbeid og allereie no er det verdt å merke seg datoen for arrangementet neste år, søndag 20. august. Meir informasjon om aktivitetar på Hordamuseet finn du på heimesida til Bymuseet i Bergen. [www.bymuseet.no](http://www.bymuseet.no)



Artikkel:  
Anne M.  
Tverberg.

Foto:  
Lena  
Kutschera.



# Nye benker til Stend stasjon



Sist sommer kom Bjørn Eikevoll med en flott benk han hadde bygget hjemme og malt okergul. Dette er en svært god erstatning for den gamle lille grå benken med påskrift "Bergen stasjon". Den nye benken er nøyaktig tilpasset for å stå imellom de to trappene.

Ikke nok med det, nå i desember kom Bjørn sannelig med en benk til han ville overrekke foreningen. Denne benken er lik den første, men litt kortere. Den er beregnet for å ha ved kioskbordet.

Hordaland fylkeskommune fikk bygget to "rasteplassbord" med benker ved Knarvik videregående skule. Dette er en gave fra fylkeskommunen. De er oljet, og er plassert på hver sin side av stasjonen.

*Ingvard Aam*



# Spordugnad på Stend st. høsten 2016



Slik så sporet ut før dugnaden. Foto Ingvard Aam 29.09.2016



Bjørn og Knut løsner skruer. Foto Ingvard Aam 29.09.2016



Terje skiller skinner og sviller. Foto Ingvard Aam 29.09.2016

Høsten 2015 ble fem skinnelengder fornyet. Nye kreosot-impregnerte sviller med korrekte mål (140 x 21 x 10,5 cm), nye dogs (skinnespiker) og morenegrus. Det nye sporet ble koblet sammen med den eldste delen med en 1,5 m skinnelengde.

Vinteren 2015-16 bestilte vi 80 nye sviller fra Tinnoset Sag, for etter sommersesongen med åpne dager skulle resten av sporet skiftes ut.

29. og 30. august demonterte vi ikke mindre enn sju skinnelengder. Den eldste delen av sporet, foran stasjonsbygningen har ligget fra slutten av 1980-tallet. Noen av laskeskruene var temmelig rustne, så vi måtte ty til vinkelsliper for å få dem løs. Da alle skinnene var frigjort, la vi dem parvis langs gang- og sykkelvegen. De gamle, hel- og halvratne svillene ble lagt i en pen stabel som seinere ble fjernet fra området.

For noen år siden fikk vi stor hjelp av LAB AS v/Trygve Mo for å lage parkeringsplass vest for stasjonsbygningen. Nå hadde vi behov for maskinhjelp for å få fjernet gammel uegnet ballast, så vi tok kontakt med Trygve Mo igjen. Svaret var svært positivt. Trygve Mo og LAB AS ville dekke alle utgifter, ikke bare til å fjerne uegnet ballast. Vi skulle få tilkjørt rikelig med grus også (morenegrus 0-8 mm).

Tirsdag 6. september kl.7 var gravemaskinen i gang med å grave av traséen, 180 cm i bred og 30 cm under svilletopp. Lastebil var på

plass og kjørte massene bort. I løpet av dagen var hele lengden gravd av, nesten helt frem til innkjøringen til den kommunale parkeringsplassen. Foran stasjonsbygningen lå traséen i jord, så det ble foreslått at vi kunne legge duk under sandlaget der, og slik ble det.

I løpet av onsdagen ble arbeidet fullført av entreprenørene, og resultatet var upåklagelig. I traséen lå det rikelig med grus, og på parkeringsplassen lå en svær haug med grus på duk (for at morenegrusen ikke skulle blandes med grusen på plassen).

Æres den som æres bør. Det var Sprengningsteknikk AS som var utførende på oppdrag fra LAB. Sprengningsteknikk brukte Alf Asphaug for vekktransport av masser og levering av sand. Både prosjektleder Torry Flesland og gravemaskinfører Øyvind fra Sprengningsteknikk og lastebileier Asphaug var tydelig interessert i å gjøre godt arbeid på Stend stasjon, noe resultatet bærer preg av. Dialogen med alle involverte underveis har vært god.

Nærmest i tolvte time kom svillene til byen, nemlig torsdag 8. september. Arne Heggernes sørget for at de åtti svillene ble pent plassert på vestsiden av stasjonen, en palle på hver side av sandhaugen. Han ville ikke ha betaling for jobben, så vi retter en stor takk til ham også.

Det var innkalt til fire dagers stordugnad fra lørdag 10. til tirsdag 13. september. Etter en lang periode med godvær hadde vi et



*Per Ivar plukker dogs. Foto Ingvard Aam 30.08.2016*



*Her legges skinner langs g/s vegen. Foto Ingvard Aam 30.08.2016*



*Trasseen graves ut. Foto Ingvard Aam 5.09.2016*



Opplasting for å kjøre bort gammel ballast.  
Foto Ingvard Aam 5.09.2016



Det meste av trasseen gravd ut.  
Foto Ingvard Aam 5.09.2016



Rikelig med grus i trasseen.  
Foto: Per Ivar Tautra 06.09.2016



Vi fikk en god grushaug til sporet.  
Foto: Per Ivar Tautra 06.09.2016



Her ligger grus og sviller klart.  
Foto Ingvard Aam 10.09.2016



Knut og Egil kjører sviller.  
Foto Ingvard Aam 10.09.2016



Bjørn og Svein Tore legger ut skinner. Legg merke til vanntilsiget.  
Foto Ingvard Aam 10.09.2016



Skinner laskes sammen.  
Foto Ingvard Aam 10.09.2016



Grus blir kjørt til.  
Foto Ingvard Aam 10.09.2016



Egil triller grus mens Knut pakker.  
Foto Ingvard Aam 10.09.2016



Svein Tore justerer sporet.  
Foto: Per Ivar Tautra 11.09.2016.

enormt styrtregn natt til lørdag, men da vi ankom Stend i ti tiden sluttet det å regne, og vi fikk fire dugnadsdager der været ble finere og finere, og om tirsdagen var det rene sommerværet med 24°C.

I utgangspunktet hadde vi kalkulert med at vi selv måtte kjøre ut sand til traséen, men nå kunne vi bare legge ut sviller og begynne å spikre spor.

Etter det kraftige regnet natt til lørdag sto det mye vann i traséen litt øst for stasjonsbygningen. Etter å ha pakket godt rundt svillene virket det som om vannet ble drenert bort.

Seks mann deltok i dugnadsarbeidet, noen alle fire dagene mens andre var der noen timer innimellom (det er ikke alle som er pensjonister). Arbeidet gikk greit. Sviller ble lagt ut og avstand justert. Skinner ble lagt på plass og skrudd sammen. Det ble kjørt til grus for å få justert svillene før de kunne spikres fast. Hele tiden ble avstanden mellom skinnestregene justert (750 m.m.). Den tredje dagen hadde vi spikret sporet ferdig, til sammen ni lenk. Da hadde vi forlenget sporet vestover med omtrent femten meter.

Fjerde dugnadsdag, tirsdag 13. september skulle det sveises en stoppbukk i vestenden av sporet. Mens to mann forberedte og utførte sveisearbeidet kjørte andre ut mer grus i sporet.

Seinere i september fortsatte utkjøring av grus og pakking. Deretter fulgte planering og finpusning av sporet. I løpet av et par dugnadsøkter i oktober fikk vi

fjernet restene etter grushaugen på parkeringsplassen, og plastduken ble pent brettet sammen. Vi la en grushaug imellom g/s-vegen og s poret for å ha grus til videre finpussing av sporet.

Etter hvert ble den gamle morenegrushaugen øst for stasjonen plukket for stein. Disse ble benyttet til å fylle i djupe groper på området. Deretter fylte vi på grusen og fikk planert det meste av området mellom stasjonen og vognhallen.

I mai 2017 hadde tre mann en dugnad. De fortsatte med å plukke stein og kjøre ut grus for å planere området øst for stasjonen. Etter en to timers dugnad var den gamle morenegrushaugen borte og området fint planert. Det blir stadig finere på Stend stasjonsområde.

*Ingvard Aam*



*Svilletransport på den nye dressinen.  
Foto: Per Ivar Tautra 11.09.2016.*



OSBANENS VENNER  
Organisasjonsnummer: 99201711



*Tid for prøvekjøring.  
Foto: Per Ivar Tautra 11.09.2016.*



*Her mangler skinner.  
Foto: Ingvard Aam 12.09.2016.*



*Svein Tore sveiser fast deler til stoppbukk.  
Foto: Ingvard Aam 13.09.2016.*



*Den ferdige stoppbukken.  
Foto: Knut Aam 14.09.2016.*

# Åpne dager på Stend st. de siste to årene

Som i årene før er stasjonen åpen søndager i juni og august mellom klokka elleve til femten. Hensikten med å holde åpen stasjon er at vi vil vise frem Osbanens historie i bilder og gjenstander. Utstillingen i venterommet er vesentlig, men vi kan også vise frem selve stasjonsområdet og vognhall med en demontert vogn, lokomotiv og div. verktøy. Vi ønsker også å tjene noen kroner, og derfor selger vi suvenirer og kioskvarer. Dette har vist seg å være en viktig inntektskilde for foreningen.

Været avgjør ofte hvor mange besøkende vi får. Er det fint vær fortrekker folk kanskje heller å gå på stranden enn til Stend stasjon. Er været svært dårlig er det kanskje kjekkere å sitte i en varm stue med kaffekoppen. Vi ønsker oss helst middels fint vær, for da er det mange som går eller sykler forbi stasjonen.

Været de to siste somrene varierte mye, og flere søndager var preget av kraftige regnbyger med friske vindkast. Heldigvis var det også noen søndager med passe fint vær, og da hadde vi gode besøkstell.

For å gjøre folk oppmerksomme på at vi holder åpen stasjon, har vi som regel hengt opp plakater på stasjonen og andre steder i nærområdet. I tillegg kunne vi for noen år siden annonsere våre arrangementer i Bergens Tidende og Fana-posten, men trangere økonomi i avisbransjen gjorde at vi etter hvert måtte betale for annonseringen og kunne risikere at den lille inntekten vi fikk på kiosksalget gikk med til annonseutgiftene. Derfor har vi latt være å annonsere for vanlige åpne dager. I 2017 laget vi vår egen facebookside og annonserer våre arrangementer der. Det har betydd mye for besøkstallet for sommeren 2017.

## Åpne dager 2016

Sommeren 2016 hadde vi åpen stasjon fire søndager i juni og bare tre søndager i august. Det er ofte en utfordring å skaffe folk til å stå vakt på Stend stasjon, så søndag 7.



Egil på dresin.  
Foto: Per Ivar Tautra 5. juni 2016



Stend stasjon en fin søndag.  
Foto: Per Ivar Tautra 12. juni 2016



God stemning på veteranbildagen.  
Foto: Ingvard Aam 21. august 2016



Wenche Høvik Hjelmeland og Ingvard Aam med Wenches særøppgave.  
Foto: Richard Riim 21. august 2016.

mindre enn tolv veteranbiler kom. I tillegg gikk den fine snutebussen, R-753, Osbil fra 1950 i skytteltrafikk mellom Lagunen og Stend stasjon. Denne gangen tilbød noen av veteranbilsjåførene å kjøre gjester til og fra Hordamuséet som arrangerer "Gøy på landet" samme dag (artikkel om det annet sted i

bladet). Når vi har besøk av veteranbilfolket fra Bergen Veteranbil Klubb er besøkstallet høyere enn vanlig, og denne dagen hadde vi bort i mot ett hundre besøkende.

I oktober arrangeres kulturdagene i Fana og Ytrebygda, og da pleier vi å holde åpen stasjon en søndag.

august var det ikke åpen dag på grunn av mangel på vakter.

Den neste utfordringen denne sesongen var at fryseboksen hadde sagt takk for seg, så vi måtte i all hast skaffe oss en ny. Jarl Aspaker visste råd og tok kontakt med Dip-lom-is som skaffet oss en ny boks.

Søndag 12. juni var det svært fint vær og vi fikk besøk av en gruppe fra Syklistenes landsforbund. De tar seg gjerne en tur langs Osbanetraséen en gang om sommeren.

Søndag 21. august var det veteranbilbesøk på Stend. Ikke



Wenche H. Hjelmeland med sønn og sønnesønn har tatt plass i Richards bil.  
Foto: Ingvard Aam 21. august 2016

Dette klarte vi ikke i 2016 fordi vi ikke fikk vakter nok.

Lørdag 6. desember arrangerte vi "Jul på stasjonen". Jimmy Øvredal satt i venterommet med trekkspill – og gode historier, og plutselig dukket selveste Osbanenissen opp. Han hadde med seg en sekk med godteposer til barna, og så tok han seg noen turer på dresin og vinket til maratonløpere som løp på gang- og sykkelvegen.

### Samarbeid med Maratonkarussellen

Høsten 2014 innledet vi samarbeidet med Maratonkarussellen. Vi hadde åpen dag noen lørdager det ble arrangert hel- og halvmaraton. Meningen var å skape et slags "heiagiengmiljø" ved Stend



Marathonløpere og Osbanen.  
Foto: Ingvard Aam 22. oktober 2016



Utsikt fra andre etage.  
Foto: Ingvard Aam 20. august 2017



Stemning fra veteranbildagen  
Foto: Ingvard Aam 20. august 2017



Jul på stasjonen  
Foto: Ingvard Aam 10. desember 2017

stasjon. Vi sørget også for at lokomotivet kjørte frem og tilbake mens løperne passerte, og Maratonkarussellen betalte godt for kjoringen.

I 2016 fikk vi to tusen kroner for å kjøre loket pr. arrangement. I løpet av 2016 hadde vi aktiviteter på stasjonen ved tre løp, et i februar (beskrevet i Osmerro nr.24), et i oktober og et i desember. Mens løpet gikk i oktober hadde vi dugnad, og ikke åpen stasjon.

I januar 2017 meddelte Morten Hauso i Maratonkarussellen at de på et styremøte hadde vedtatt at de ikke lenger kunne støtte oss økonomisk. Det var synd, for det var svært god stemning på stasjonen disse dagene. Dessuten går vi glipp av god støtte. Det er mulig at Stend stasjon ikke trakk nok folk, men vi får håpe at Maratonkarussellen kommer tilbake med et nytt tilbud til oss. Det var Morten Hauso som tok initiativet til dette, og vi takker for godt samarbeid i to og et halvt år.

### Åpne dager 2017

Nytt av året var at folk kunne betale med Vipps, noe som skulle vise seg å være svært nyttig for foreningen. Vår nye salgsartikkel, "Unike Osbanen", et lite hefte i A6-format med kortversjon av Osbanens historie ble en suksess.

Sommeren 2017 klarte vi å skaffe vakter til alle åpne dager, fire søndager i juni og fire i august. En junisøndag kom en liten gutt og spurte om ikke lokomotivet kom forbi i dag. Vi måtte bare beklage, å si at det ikke kom noe lokomotiv i dag. Med et lite sukk kom det fra moren: "Åh! Han har gledet seg helt siden jul for å se på lokomotivet!" Da var det en av vaktene tok affære og tok med seg det lille følget (seks stykker), åpnet dørene i vognhallen, satte på lys der inne og viste frem det fine, grønne og røde lokomotivet. Gutten og de to andre barna ble svært glade for det.

Den nye dresinen er populær, men fordi den ikke har frikrans går

pedalene rundt hele tiden dresinen triller. Derfor er det lett å skade seg, spesielt for små barn som ikke kan sitte på setet å trø. Derfor må det alltid være en voksen i nærheten når barn bruker dresinen.

Søndag 20. august var det stor aktivitet på Stend. Hordamuséet arrangerte "Gøy på landet" og vi hadde Bergen Veteranvogn Klubb på besøk med ti veteranbiler. Som året før var det Osbilen fra 1950 som gikk i rute mellom Lagunen og Stend st. Publikum ble tilbudt å få kjøre med veteranbil til og fra Hordamuséet, et tilbud mange benyttet seg av. Været var ganske fint, og vi hadde svært mange besøkende. Vi anslo besøkstallet til 250.

I 2017 klarte vi å skaffe vakter, slik at vi kunne holde åpen stasjon søndag 22. oktober. Arrangementet var annonsert i programheftet til kulturdagene i Fana og Ytrebygda og i Fanaposten. Folk hadde tydeligvis lest i kulturprogrammet, for svært mange av de besøkende kom ikke bare for å kjøpe vafler og kaffe. Mange kom også for å få historisk påfyll, lære mer om Nesttun-Osbanen, og så var det noen som kom for å gi foreningen gaver (se slutten av artikkelen).

"Jul på stasjonen" hadde vi 10. desember 2017. Dessverre fikk vi ikke tak i Jimmy Øvredal, så det ble ikke trekkspillmusikk og gode historier på venterommet. Julestemning ble det i alle fall, for det snødde litt dagen før, så vi måtte måke perrongen før de besøkende kom for å få seg litt julegløgg. Det kom et jevnt sig av folk hele tiden vi holdt åpent. Osbanenissen kom på dresin denne gangen også, og han hadde rikelig med godteposer i sekken sin, men likevel gikk nissen tom for poser. Det var omtrent ett hundre besøkende denne dagen.

Førjulsfestene de to siste årene har vi arrangert i egne lokaler i 2. etasje på Stend stasjon. Det var god mat og god stemning begge festene. En stor takk til Jarl Aspaker som hadde ansvaret for maten og det meste av ar-



Jul på stasjonen  
Foto: Ingvard Aam 10. desember 2017

rangementet begge festene.

#### **Leie av veteranbuss de to siste årene:**

Leie av veteranbuss 2016 kostet kr. 3.000. Vi fikk tilskudd fra Bergen kommune, kr. 1.500 og fra Stiftinga Kystsogevkene, kr. 1.000. Billettsalg på bussen, kr. 1.030. Dette gav oss et overskudd på kr. 530.

Leie av veteranbuss 2017 kostet kr. 4.000. Vi fikk kr. 3.000 i støtte fra Kystsogevkene. Billettsalg på bussen kr. 1.140, og dette gav oss et overskudd på kr. 140. Billettinntektene er nok noe høyere da det var flere som benyttet Vipps (som går inn på samme konto som kiosksalget).

#### **Andre interessante tall de to siste årene:**

2016: Kiosksalg: Kr.6.225.

Antall besøkende: 315.

2017: Kiosksalg: Kr.11.256.

Antall besøkende: 710.

Slike gode resultater skyldes Facebook-annonsering og Vipps-salg.

#### **Gaver til Osbanens Venner**

I årenes løp har vi fått noen sær oppgaver om Nesttun-Osbanen, og i 2016 kom Wenche Høvik Hjelme-land til Stend og gav foreningen sin sær oppgave om Osbanen fra 1966. Vi takker hjerteligst for gaven.

22. oktober 2017 fikk vi flere gaver og informasjon om Nesttun-Osbanen:

Anne Charlotte Heldal og mannen var inkom. Hun er oldebarn av Carl August Johannesen, også kjent som "Kanonen". Han var banefor- mann og stasjonsekspeditør på Søfteland. Heldal hadde med seg et originalt foto i ramme av Carl August Johannesen med kone og barn. Dette bildet ville de gi til Osbanens Venner, og vi sier hjertelig takk.

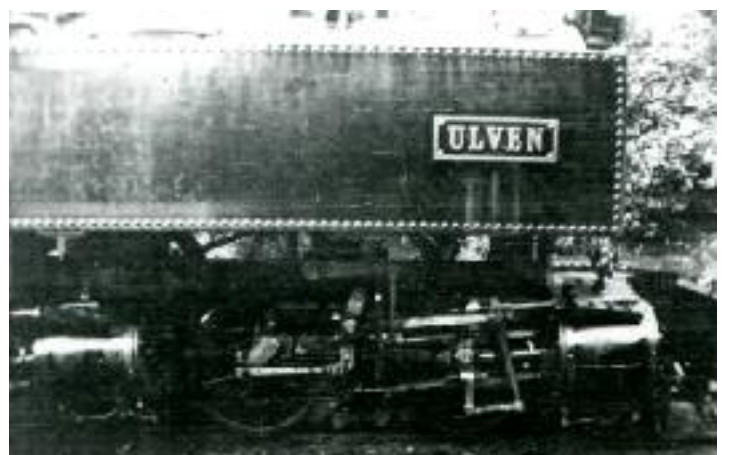
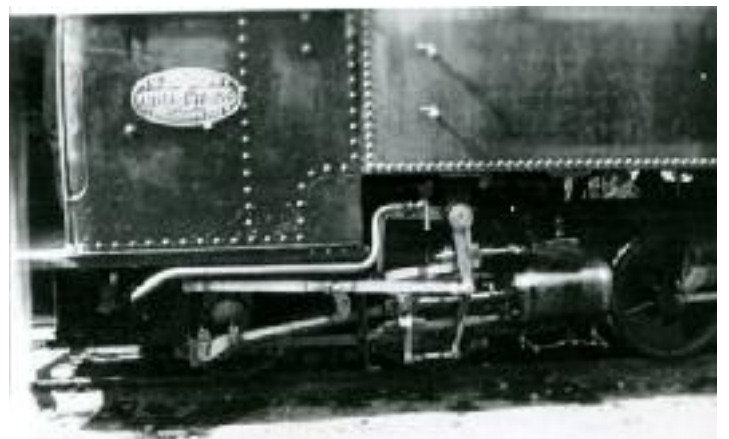
Siri Ruth Paasche Birkeland kom med en plastlomme med åtte originale foto fra Osbanen som faren, Einar R. Paasche jr. hadde tatt. Bildene er antakelig tatt helt på slutten av Osbanens driftstid. Hun mente at filmene fortsatt eksisterte. Vi takket pent også for denne fine gaven.

Anders Hordnes og faren var interessert i lokalhistorie. De kunne fortelle at de hadde et notat med intervju av bestefaren som hadde vært med på å stikke normalsporet jernbane til Os i 1922. De skal undersøke om det står noe i inter- vjuet som kaster lys over arbeidet med stikkingen.

Redigert etter rapporter fra div. åpne dager de to siste årene.

Ingvard Aam

# Osbanebilder fra Einar R. Paasche jr sitt album



# Referat fra årsmøtet i Osbanens Venner 2017

**Tid:** Måndag 27. mars 2017, kl. 18.30.

**Stad:** Det store rommet i 2. etasje på Stend stasjon, Titlestadvegen 12.

*Det møtte 15 medlemmer:*

Carl Frederik Thorsager, Svein Tore Løvåsen, Richard A. Riim, Jarl A. Aspaker, Ingvard Aam, Oddvar Skre (gjekk under sak 8), Sigurd W. Kvaleid, Knut Aam, Bjørn Eikevoll, Ketil Aspevik, Per Ivar Tautra, Egil Olav Jakobsen, Terje Melheim, Rolf Bouwer Knudsen (kom under sak 4, gjekk under sak 8), Magnar Brekke (kom under sak 8).

I tillegg møtte Jan Bødtker (kom under sak 4). Leiar Aam peika på at Bødtker ikkje hadde betalt kontingenten, og at han difor, med omsyn til vedtektene, ikkje hadde røysterrett på årsmøtet.

I tillegg møtte som gjester Trond Amland og Synnøve Aabrekk for å orientera under sak 8. (Dei kom under sak 4 og gjekk då sak 8 var ferdig handsama).

Leiar Ingard Aam opna møtet og ønskte velkomen.

## **1. Godkjenning av innkalling og sakliste**

Det framkom ingen merknader til innkalling og sakliste.

Leiar Aam spurde om det var i orden for årsmøtet å framskynda handsaminga av sak 8 slik at denne kunne takast når innleiar Amland var komen. Årsmøtet slutta seg til dette, og sak 8 vart difor handsama før sak 7.

### Vedtak:

Innkalling og sakliste vert godkjende.

## **2. Val av dirigent og referent**

### Vedtak:

Til dirigent vert valt Oddvar Skre.

Til å skriva referat vert valt Per Ivar Tautra.

*Merknad:* Etersom Skre måtte forlata møtet under sak 8, vart den resterande delen av møtet leia av Ingvard Aam.

## **3. Val av to personar til å underskriva protokollen**

### Vedtak:

Til å underskriva protokollen vert valt Ketil Aspevik og Terje Melheim.

#### 4. Årsmelding for 2016

Årsmeldinga var utsendt til alle medlemene saman med innkallinga til årsmøtet. Det var difor ikkje naudsynt å lesa opp heile årsmeldinga. Ordstyraren gav eit resymé av innhaldet i kvart punkt.

Det kom ein merknad til innhaldet i årsmeldinga:

- Det burde i årsmeldinga ha stått namnet på personen som hadde gitt ei særoppgåve til foreininga og tilsvarande på den som hadde gitt eit bord frå Os stasjon.

#### Vedtak:

Årsmeldinga vart samrøystes vedteken med ovanfor omtala merknad.

#### 5. Rekneskap for 2016

Rekneskapen var sendt ut til alle medlemene saman med innkallinga. Rekneskapsfører Rolf Bouwer Knudsen gjekk så gjennom rekneskapen.

Knudsen peika på at ettersom Osbanens Venner ikkje lenger har leigetakarar i stasjonsbygningen og Maratonkarusellen i tillegg har sagt opp samarbeidsavtalen, vil foreininga frå og med 2017 ha stort tap på inntektssida. Berre fråveret av utleige utgjer rundt 20 000,- kroner i tapte inntekter. Dessutan hadde Osbanens Venner eit stort underskot i 2016. Knudsen karakteriserte den økonomiske situasjonen som «svært alvorlig». I 2017 er dessutan gjelda til to medlemmer som har lagt ut for jernbaneskinner og dogs, tekne inn i rekneskapen og ført som gjeld, noko som forverrar biletet ytterlegare.

Knudsen opplyste at dei største utgiftspostane i driftsrekneskapen for 2016 er banebygging, forsikring og reiser for styret. Aam repliserte at av dei største utgiftspostane vil to postar verta kraftig reduserte i 2017. Det gjeld posten banebygging, fordi det attståande arbeidet med jernbanespolet ikkje er nemneverdig kostnadsdrivande. Den andre posten er reiser for styret, som eit resultat av at det mest truleg vil kun vera lokale representantar i styret etter nyval. Aam peika vidare på at det ikkje er planlagt store investeringar i 2017.

Det kom spørsmål om det var gjort noko for å få ned forsikringsutgiftene og framlegg om at fylkeskommunen som byggeigar burde ta stasjonsbygningen inn i ei kollektiv forsikring for bygningsmassen dei eig. Svaret var at det for nokre år sidan vart undersøkt med fylkeskommunen. Stasjonsbygningen er fullverdiforsikra saman med dei andre bygningane til fylkeskommunen, men med ein eigenandel på 250 000,- kroner. Det har då vorte vurdert slik at faren for at bygningen ikkje vil verta bygt opp att er stor og at forsikring av bygningen er eit tiltak som ligg innanfor Osbanens Venner sin føremålsparagraf. Vidare vart det kommentert at det berre er halvparten av forsikringspengane som går til forsikring av bygningen. Resten er fullverdiforsikring av vognhallen og ansvars- og personalforsikring for toget.

Skre tok ordet og gav til kjenne at han som revisor delte den uroa som Knudsen gav uttrykk for. Han las deretter opp revisjonsmeldinga, som han i tillegg delte ut.

For vognprosjektet hadde det ikkje vore aktivitet i 2016, anna enn bankgebyr og renter. Midlane som står att på kontoen, tilhøyrer prosjektet, ikkje Osbanens Venner. Skre delte ut og las opp ei eiga revisjonsmelding for vognprosjektet. I revisjonsmeldinga var det kommentert at revisor var uroleg for at prosjektet var stoppa opp utan at det var gjort anna enn å utarbeida teikningar medan dei som hadde bidrege med midlar til prosjektet forventa ei ferdig oppbygt vogn. Frå to av deltakarane i prosjektgruppa vart det kommentert at det aldri hadde stått i prosjektskildring eller søknader om støtte at prosjektet inkluderte restaurering eller oppbygging av vogn. Prosjektet er definert som eit reint dokumentasjonsprosjekt, og det er alle som har tildelt midlar, innforståtte med. Restaurering eller gjenoppbygging av vogn vert eit nytt, framtidig prosjekt. Det vart difor semje om at revisjonsrapporten måtte omskrivast.

Vedtak:

Rekneskapen vert godkjent med atterhald om at revisjonsrapporten for vognprosjektet vert korrigert i tråd med dei merknadene som kom.

Årsmøtet ber dessutan styret om å utarbeida eit driftsbudsjett for 2017 og oppmoda samstundes styret om å gjera tiltak for å få opp inntektene.

## **6. Fastsetja kontingenten for 2018**

Frå styret kom det framlegg om å auka kontingenten for 2018 frå 250 til 300,- kroner. Det kom ingen andre framlegg.

Vedtak: Kontingenten for 2018 vert 300,- kroner.

## **7. Arbeidsprogram for 2017**

Årsmøtet fann å kunna handsama arbeidsprogrammet utan å lesa gjennom heile programmet, sidan arbeidsprogrammet var sendt ut saman med innkallinga og det difor vart lagt til grunn at alle hadde lese dokumentet på førehand.

Følgjande tillegg kom:

- Mange av taksteinane på stasjonsbygningen er svært dårlege og mange er knust. I tillegg er skorsteinen dårleg pussa. Det er difor svært viktig at oppfølging av desse punkta må koma inn på arbeidsprogrammet.
- Tiltak for å betra inntektene for foreininga må inn på arbeidsprogrammet.
- Det må takast inn eit punkt om kontakt med lokale museum for å undersøkje om det kan vera aktuelt for Osbanens Venner å deponera gjenstandar.
- Utarbeiding av plan for brannsikring av stasjonsbygningen må inn som eige punkt.
- Styret må utarbeida eit budsjett, som første oppgåve etter årsmøtet.

Vedtak:

Årsmøtet ber styret ta inn ovannemnde framlegg til nye punkt, og tek arbeidsprogrammet for 2017 til orientering.

## **8. Søknad frå Nesttun-Osbanen AS om økonomisk støtte til forstudium Osbane/Rådal-Stend: Kultur, reiseliv, næringsliv. Orientering v/ Trond Amland**

Trond Amland, som både er styremedlem i Nesttun-Osbanen AS og sjølvstendig næringsdrivande som konsulent innan reiselivsutvikling, var møtt fram for å presentera arbeidet med eit forstudium som ser på kor vidt det er mogeleg å reetablere jernbane på ei strekning av den gamle Osbanetraseen. Med seg hadde han Synnøve Aabrekk, som jobbar med reiselivsutvikling i Segel AS.

Amland og Aabrekk såg på presentasjonen som ei løypemelding. Dei ser konturane av kva dei vil koma til å skriva i rapporten og kva som vil vera realistisk å gjennomføra. Dei har lagt vekt på å vera nøkterne, og Amland vedgjekk at det å reetablere jernbanen vert meir vanskeleg enn han hadde trudd i starten. På grunn av utfordringane på strekninga Rådal-Stend har dei i vurderingane teke med sju ulike vurderte alternative strekningar.

Under handsaminga av søknaden frå Nesttun-Osbanen AS om økonomisk støtte til arbeidet med forstudiet erklærte Aam at han sjølv, Thorsager og Brekke ville vera inhabile og ikkje ha uttale- og røysterett.

Til søknaden frå Nesttun-Osbanen AS las Jarl Aspaker på vegner av styret i Osbanens Venner opp styret si innstilling: «Osbanens Venner ser positivt på det viktige arbeidet som Nesttun-Osbanen AS gjør i denne sammenhengen, men ser seg dessverre ikke i stand til å, under de rådende omstendigheter, kunne yte noe økonomisk bidrag.»

Det vart synt til orienteringa og diskusjonen under sak 5, og årsmøtet slutta seg til innstillinga.

### Vedtak:

Osbanens Venner kan ikkje yta økonomisk støtte til Nesttun-Osbanen AS.

## **9. Val av styre, revisor og valnemnd**

Ketil Aspevik presenterte innstillinga frå valnemnda, som han og Roar Nilsen hadde sete i. Innstillinga vart delt ut til dei frammøtte.

Svein Tore Løvåsen hadde ikkje ønskt attval som styremedlem. Som nytt styremedlem føreslo valnemnda Per Ivar Tautra. Dei øvrige kandidatane som stod på val, hadde takka ja til attval.

Innstillinga frå valnemnda vart følgt. Det kom ingen andre framlegg, og vala skjedde ved akklamasjon.

### Vedtak:

Etter nyval har Osbanens Venner som tillitsvalde:

Leiar:	Ingvar Aam	(attval for 1 år)
Styremedlem:	Egil Olav Jakobsen	(ikkje på val i år)
	Jarl A. Aspaker	(ikkje på val i år)
	Richard A. Riim	(attval for 2 år)

Revisor: Per Ivar Tautra (ny for 2 år)  
Oddvar Skre (attval for 1 år)  
Vara for revisor: Dag Willgohs (attval for 1 år)

Valnemnd: Ketil Aspevik (attval for 1 år) og Roar Nilsen (attval for 1 år).

#### 10. Heidra eit medlem

Tautra vart beden om å forlata årsmøtet medan denne saka vart handsama.  
(Neste avsnitt er skrive av Ketil Aspevik i Tautra sitt fråver)

Styret la fram ei innstilling på å heidra Tautra ved å utnemna han som æresmedlem grunna mangeårig uvurderleg innsats for foreininga.

#### Vedtak:

Per Ivar Tautra vert utnemnt som æresmedlem i Osbanens Venner.

Leiar Aam heldt ein liten tale der han grunngav utnemninga. Som synleg teikn på utnemninga fekk Tautra overrekt eit innramma foto av lokomotivet «Ulven» med påtrykt tekst om at han er æresmedlem i Osbanens Venner utnemnd av årsmøtet 27. mars 2017. I tillegg fekk han ei avstøyping av namneskiltet til lokomotivet «Bjørnen». Tautra heldt eit innlegg der han takka for utnemninga.

#### Avslutning

Aam takka Svein Tore Løvåsen for fire år som styremedlem, og overrekte han eit foto av Stend stasjon. Løvåsen repliserte med å takka for gåva.

Den formelle delen av årsmøtet vart avslutta kl. 21.22.

Etter den formelle delen av årsmøtet fortalde Magnar Brekke, supplert av Jarl Aspaker, om arbeidet med å tilretteleggja for og flytta vognkassen (den såkalla Bremar-vogna) frå Kismul til ein ledig plass i Lidl-lageret i Os. Brekke og Aspaker skulle eigentleg ha synt film frå operasjonen, men diverre rauk pæra i videokanonen før seansen starta. Medlemer i Osbanens Venner vil vonleg få sjå filmen ved eit seinare høve.

Per Ivar Tautra  
- referent

Ketil Aspevik

Terje Melheim

