



OSMERRO

✧ Aktuelt frå Osbanens Venner ✧ Nr. 26 ✧ Grunnlagt 1997 ✧ 2/2018 ✧



1. Dette biletet har Dag Willgohs teke 15. juni 1963. Det er ein laurdag tidleg på sommaren, og folk går, lettkledd. Vi ser mange reisande til Nesttun denne dagen, for på denne tida er det streik blant sjåførane på bussane til og frå Bergen. Lokaltoget frå Bergen har stoppa i spor 3, og folk må gå over spora. På spor 1 skal snart oslotoget koma, og på spor 2 kjem det snart eit tog til Voss.

2. Neste bilete er teke om lag 10 minutt seinare. Toget frå Oslo (tog 601) har køyrt inn på spor 1. Det køyrer straks vidare og skal vera på Bergen stasjon klokka 19.55. Vi ser av spor-skilta på stasjonsveggen at det ikkje er hengt opp noko skilt for oslotoget i spor 1. Det er fordi ingen passasjerar skal gå om bord i det toget for reise til Bergen. Dei som skal til Bergen, må gå over til spor 3, der lokaltoget til Bergen og mellomstasjonar ventar. Det er dette toget som viser på eit anna bilete.

3. "Stilleben" av Nesttun stasjon som Dag har fotografert 23. juli 1963. Der kiosken til venstre står, var endebutten for Osbanen. Tidlegare stod det ein mindre kiosk her, og sporet på Osbanen slutta rett før denne kiosken. I 1963 er kiosken vorten større, og det kan godt vera han står på litt av arealet for det nedlagde sporet til Osbanen. Godshuset, som vi ser litt av til høgre, står der den dag i dag. Stasjonsbygningen var teikna av arkitekt Paul Due.

Kjære leser!

Her kommer Osmero nr. 26

Så kom et nytt nummer av Osmerro, nr.26 i rekken. Dette ble en litt spesiell utgave av Osmerro. Årsaken til det er at en av de få som har vært medlem av Osbanens Venner helt fra foreningen ble etablert i 1976 døde i juli. Dag Arne Willgohs ble 75 år gammel. Terje Melheim har skrevet minneord om ham i bladet, og i tillegg har vi tillatt oss å trykke Dags sær oppgave fra 1961. Dag Willgohs tok mange flotte bilder av jernbanemiljø, og på forsiden av bladet er tre av dem.

I bladet finner vi ellers små artikler om at Stend stasjon er nymalt, sommerens dugnadsarbeid og om sommerens åpne dager. Endelig



kommer også artikkelen om besøket ved bybanens depot på Kokstad. Det er faktisk to år siden vi v

ar på besøk der. Så har vi tatt med referatet fra foreningens årsmøte i mars 2018.

Det er ikke så mange som bidrar med stoff til bladet, så vi tar gjerne imot bidrag fra flere skribenter. Om du ikke selv kan bidra med noe, så har du kanskje idéer til hva vi kan skrive om.

Ha en fin lesestund og riktig God Jul!

Ingvard Aam

**Omslagsbilder:
Dag Willgohs**

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.



Dag Willgohs til minne

Det var med sorg vi kunne lesa i avisene at mangeårig medlem i Osbanens venner, Dag Arne Willgohs er gått bort. Han døydde 26. juli 2018. Dag er den medlemmen som har vore med i Osbanens venner i flest år. I fleire år var han revisor på varaplass for foreininga vår.

Dag var fødd i 1942 og voks opp på Fjøsanger. I ung vaksen alder slo han seg ned som bonde på øya Huglo i Stord kommune. Bondeyrket var ikkje noko uttrykk for draumar frå 68-generasjonen. Han hadde solid landbruksfagleg utdanning frå jordbrukskulen på Stend og landbruks-høgskulen på Ås. Med eit veksande svolt-problem i verda sa han at det viktigaste mennesket kunne driva på med, var å produsera mat. Etter at han sjølv vart pensjonist har sonen Erik teke over drifta av garden, og Dag kunne sjå at sonen verkeleg ville føra drifta av garden vidare. Erik har investert stort og bygd nytt, moderne fjøs etter heilt moderne prinsipp.

På den vesle øya var Dag eit svært positivt innslag. Han tok del i mange sosiale aktivitetar. Det var vel ikkje ein einaste lokal foreining der han eller kona hans, Åse, var aktivt med. Han var open og venleg mot alle. I lærargjerninga mi hadde eg nokre gonger bruk for Dag. Opp gjennom åra brukte eg mange lokale industriverksemder som mål for ekskursjonar i geografi. Men det måtte jo vera meiningsfylt i geografisk samanheng å sjå korleis ein moderne gard vert driven, og då spurde eg Dag om elevane kunne få koma på garden hans. Dag var stolt over det han dreiv på med og han likte å syna kva han hadde fått til.



I unge år var Dag veldig oppteken av fotografering. I tillegg til eit godt kamera hadde han fullt framkallings- og kopieringsutstyr. Sidan han budde på Fjøsanger, like ved Vossabanen, brukte han fotograferingsressursane sine på det som han verkeleg var engasjert i, og det var jernbanen. Han dokumenterte miljøet på alle stasjonane frå Bergen til Nesttun før Ulrikstunnelen vart opna og jernbanen kring Nesttun vart lagd ned. Fleire av bileta hans står i boka om Vossabanen som Ivar Gubberud gav ut i 1983 i høve hundreårsjubileet for banen. Elles kjenner vi mange av bileta hans frå andre publikasjonar eller frå nettet, men ofte står dei utan namn på fotografen, eller kanskje står dei med namnet til ein annan person. Dei bileta som er publiserte i dette nummeret av Osmerro, stammar alle frå fotograferingsarbeidet til Dag Willgohs.

Nesttun-Osbanen vart lagd ned alt i 1935, så den banen fekk Dag ikkje med seg, men han hadde god tilgang på dokumentasjon av den kjære

banen vår, for onkelen hans var Yngve Willgohs som fotograferte mykje den siste dagen for Osbanen, 1. september 1935. Då Dag gjekk på gymnaset tidleg i 60-åra, var det vanleg at ein skreiv ei historisk sær-oppgåve. Dag skreiv om Nesttun-Osbanen. Det er imponerende korleis 19-åringen har sett saman oppgåva og korleis han har formulert seg. Han har oppsøkt mange kjelder for å skriva oppgåva. Personleg kan eg seia at hadde eg fått lesa denne oppgåva i 1961, hadde eg fått vita mykje om Osbanen som eg ikkje visste den gongen då eg såg berre ein gamal veg gjennom Fana-bygda der folk sa at det hadde gått tog. Sjølv sagt har Dag kopiert og limt inn onkelen sine bilete. Framsideillustrasjonen er eit frontopptak av lokomotivet Ulven, som Dag har teikna. Teikninga er basert på eit foto av Yngve Willgohs den famøse dagen i 1935. Det same fotoet er forstørra opp og heng i venterommet på Stend stasjon.

Osbanens venner hadde 2014 ei lita tilstelling i vognhallen for å feira 120-årsjubileet for opninga av Osbanen. Dag Willgohs var og til stades på Stend. Ved det høvet overrekte han sær-oppgåva si frå 1961 til Osbanens venner.

Terje Melheim

Historisk seroppgave.

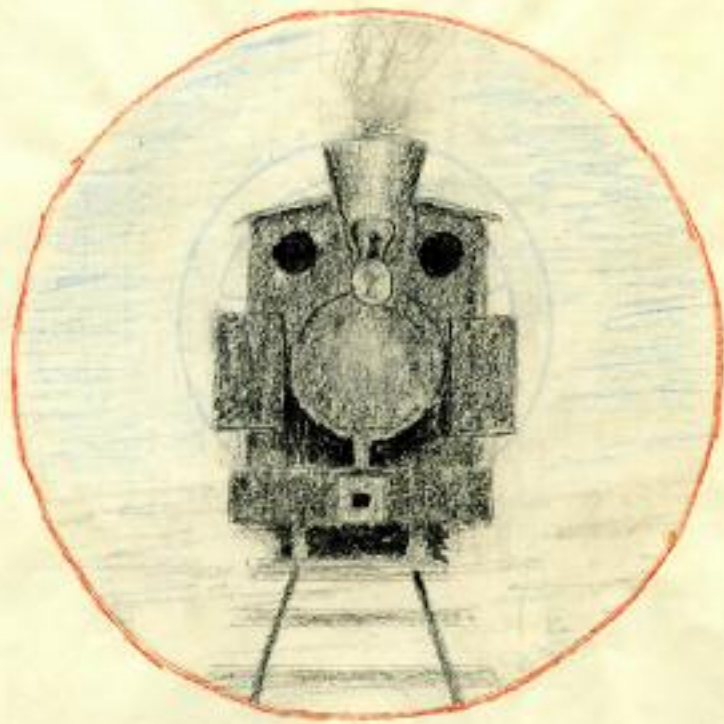
1961. Dag Willgohs.

Klasse 5 R 5.

Fana kommunale høiere skule.

DAG WILLGOHS :

NESTTTUN
—
OSBANEN



NESTTUN - OS - BANEN .

Historisk oversikt, - og noe om
banens betydning for bygdene
sør for Bergen.

- I. Innledning.
- II. Samferdselen i Os og Fana før Osbanen kom.
- III. Nesttun - Osbanens tilblivelse.
- IV. Åpningen.
- V. Litt om selve banen, dens materiell og dens personale.
- VI. Driften i den første tiden.
- VII. Godetider.
- VIII. Rutebilene kommer.
- IX. Nedleggelsen.

I. INNLEDNING.

Det går ennå den dag i dag mange muntre historier blandt folk her om Nesttun - Osbanen, enda det er 26 år siden den ble nedlagt. I 41 år ruslet denne lilleputtbanen mellom Os og Nesttun, og dens økonomi varierte fra den svarteste elendighet til lønnsomhet bedre enn noen hadde turd håpe.

Jeg har ikke selv sett Osbanen, som vi gjerne kaller den, men jeg har hørt mye om den, og en del stoff har jeg funnet i bygdebøkene for Fana og Os, og i noen gamle avisartikler.

Ellers kan det være vanskelig å få gode opplysninger om den, og det er få av dem som var ansatt ved banen som lever idag. Det eneste som mange ennå kan fortelle om den er skjenthistorier, og dem er det mange av.

Jeg har fått fatt på en del bilder, men utvalget er ikke stort, og mange av bildene er gamle og ikke så svært gode, men bilder må til for å kunne illustrere Osbanen.

II. SAMFERDSELEN I OS OG FANA FØR OSBANEN KOM.

Det har alltid vært det letteste å transportere tunge ting med båt, og særlig var det slik før i tiden da det var få veier, og de veiene som var, de var dårlige.

Vareførselen fra Osbygdene og den sørlige del av Fana til Bergen har helt til Osbanen kom, for det meste gått sjøveien. Før dampbåtene kom, måtte osingene ro eller segle til Bergen. Om sommeren gikk det nok, men om vinteren kan Korsfjorden være stygg, og det er ikke alltid så lett å komme rundt Korsneset.

I 1861 ble det satt igang en dampskipsrute mellom Bergen og Hardanger, og denne båten anløp også Hatvik i Os. Etter hvert ble dampskipsforbindelsen stadig bedre.

Folk som bare skulle et lite ærend til byen, og som ikke skulle ha tunge ting med seg, kunne ride eller gå til fots, og dette gikk selvsagt fortore. Etter hvert ble veiene bedre, og folk fikk skikkelige kjøregreier, slik at de kunne kjøre til byen med hest og kjerre.

Men denne bytrafikken har vært skadelig for böndene. For det

første tok det lang tid når de skulle kjøre den lange veien til byen, senere Nesttun stasjon, og for det andre hendte det svært ofte at de brukte opp med en gang de pengene de fikk for varene sine. De kjøpte brennevin, og så var det hesten som måtte finne veien hjem, mens bondemannen lå døddrukken bak i kjerra..

III. NESTTUN - OSBANENS TILBLIVELSE.

I 1883 ble Vossebanen åpnet, og vestlendingene fikk se de store fordeler en jernbane hadde i samferdselen. Det kom da også frem tanker om en jernbane fra Bergen til Os.

I 1885 hadde herredsstyret i Fana første gang for seg spørsmålet om en bane fra Nesttun til Fana, men det førte ikke til noe.

Det ble stadig syslet med jernbaneplaner både i Fana og Os, det viste at behovet var til stede.

Den første som tok tanken opp for alvor, var distriktslæge Krüger i Os, og han er også den mann som mer enn noen annen har æren for at tanken ble satt i verk. Det ble innbudt til aksjetegning i en "Osbane", og det ble tegnet aksjer for en $\frac{1}{2}$ million kroner. Av dette ble kr. 140.000 tegnet av staten, som også ga en tilsvarende sum som rentefritt lån. Os herred tegnet aksjer for kr. 25.000; også mange osinger og fanabuer var med.

Det var først tanken å bygge banen helt til Bergen, men de fant ut at det var best å stoppe på Nesttun og så korrespondere med Vossebanen for reisende videre til Bergen.

Det var også mye snakk om å føre banen frem til Hatvik, der det er god havn, og bygdene på østre siden av Bjørnefjorden var sterkt interessert i dette. Det er fortalt at en av böndene på Hatvik, H.M. Tvedt, hadde fått løfte om at kunne han skaffe kr. 10.000 i aksjer, så skulle banen bli ført til Hatvik med en gang. Men 10.000 kr var mange penger i 1880 - 1890 årene, og Tvedt greidde ikke å skaffe denne summen. Det ble derfor ikke noe av å føre banen de 5 km. videre fra Osøren til Hatvik. Hadde dette blitt gjort, så kunne banen kanskje blitt berget, da den da ville fått et meget større trafikkgrunnlag.

Banen ble altså vedtatt bygget fra Nesttun til Osören, og fikk navnet Nesttun - Osbanen, forkortet N.O.B.

Ingeniör M.N. Sontum tok banebyggingen på seg, og i 1891 kunne arbeidet ta til. Sontum regnet ut at banen ville komme på 750.000 kr. Dette er jo ikke særlig mye for 26 km. bane med stasjoner og materiell. Grunnen til det er at terrenget stort sett ligger godt til rette når man går utenom de to høydedragene, Vallahelene og Fanafjell.

Den 19. april 1893 ble det holdt grunnleggingsmöte i aksjeselskapet, og den 3. januar 1894 ble det første mötet i styret for banen holdt.

Styremedlemmer ble konsul F.G. Gade, distriktslæge Krüger og ingeniör Sontum, med Gade som formann. Til formann for representantskapet ble valgt bestyreren på Stend landbruksskole, Sandberg, og som driftsbestyrer ble Einar Grieg fra Bergen tilsatt. Johannes Vähle fra Voss ble ansatt som stasjonsmester på Osören, som var hovedstasjonen med kontorer, lokstall, verksted o.s.v.

Banen kostet da den var ferdigbygget 701.761 kr., og kort tid senere ble det kostet nyanlegg til 212.712 kr. Hele baneanlegget med stasjonsbygninger, lokomotiver, vogner, lokomotivstaller o.s.v. kostet altså 944.473 kr. inklusive en del reparasjoner som senere måtte foretas med vognene. Dette var dyrere enn beregnet, og det skyldtes at man mötte på en del uforutsette hindringer. Det måtte bygges mange brøer og fyllinger, mange små-skjæringer, og i en myr ble det boret 20 m. uten å treffe på fast fjell, og her gikk det selvsagt enorme mengder med fyllmasse med. Grunneierne på de stedene banen gikk, ga for det meste fri grunn.

IV. ÅPNINGEN.

Söndag den 1. juli 1894 var en höytiäsdag for Os, med flagg og mange taler. Nesttun - Osbanen hadde lagt ut på sin første tur.



Fra Osøren stasjon åpningsdagen.

Forventningene til banen var store, og åpningen var imøtesett med atskillig spenning og forventning. "Bergens Tidende" hadde dagen før en leder om begivenheten, der det bl.a. heter at det etter de oppstilte ruter vil medgå 2 timer og 15 minutter å kjøre fra Bergen til Os. Den tertiære bane byr altså i sammenligning med dampskipene en tidsbesparelse på $1\frac{1}{2}$ til 2 timer, og da billettprisen tur og retur er satt til kr. 1,65, tillike en ikke ubetydelig pengebesparelse.

Os vil etter banens åpning bli bergensernes fornemste sommetilfluktsted, idet mange flere enn nå, da reisetiden og reiseomkostningene er redusert til en rimelig størrelse, vil ha råd til å nyte godt av stedets velkjente naturherlighet.

Det heter videre i "B.T." at også på annen måte er banen av vesentlig betydning for byens og omlandets økonomi, idet såvel Os som Fana eier rike utviklingsmuligheter hva landbruksnæringen gjelder. Etter banens åpning kan det i disse distrikter begynne en rasjonell utbygging av melkestellet med daglige transporter til Bergen, likesom der gjøres en ende på den for landbruket skadelige bytrafikk.

"B.T." er imidlertid litt engstelig for at trafikken skal bli for stor, og de skriver at alt i alt tør imidlertid trafikken ikke bli sterkere enn at det tertiære spor og den tarvelige bygningsmåte

er fullt berettiget. Det vil tjene landsdelen bedre å ha et mindre og ufullkommnere apparat der direkte betaler seg, enn et større og kostbarere som endog vil kreve bidrag til underhold av driften.

Om den første turen skriver avisens utsendte medarbeider følgende: "Man kunde alt paa stationen i Bergen merke en uvanlig stor trafik den formiddagen. Det var flag overalt, bare statsbanernes flagstang stod naken, noget folk stod uforstaaende overfor, men der i gaarden flager man vel efter bestemte regler." Turen til Nesttun gikk fint, og det første møtet med toget på Nesttun stasjon skildrer han slik: "Og der stod vidunderet, et fullstædigt regulært jernbanetog, bare i formindsket maalestok. Med en litt hæs lyd, som om "Bjørnen" og "Ulven" (lokomotivene) var i stemmeskiftningen, satte toget sig i bevegelse. Det gik smaat, og det gik godt, og skulde det ikke det naar vi havde baade prester og profeter med?" Det var fremmøtt mange folk oppover langs linjen. Toget må ha skranglet litt, for han skriver om at det larmet som om tusen blikk-melkebötter ramlet. Han refererer også en replikk fra en av tilskuerne, som nok hadde en skjelm bak øret da han sa: "Går det godt, så kommer jeg etter"

Turen forløp uten uhell, og den utsendte medarbeider uttaler som sin faste overbevisning at banen nok skal komme til å vise seg som et likeså praktisk som behagelig befordringsmiddel, og at den sikkert vil få mange etterfølgere rundt om i landet.

V. LITT OM SELVE BANEN, DENS MATERIELL OG DENS PERSONALE.

Osbanen var en tertiarbane, den første i Norge. En tertiarbane har bare 75 cm. sporbredde, og materiellet måtte stå i forhold til det. Største stigning på Osbanen er 1 : 50, og minste kurveradius er 50 m. Det var fra begynnelsen av tre lokomotiver, Bjørnen, Ulven og Os. De var alle firecylindrete tankmaskiner, og de var bygget i 1893 i Belgia. På fabrikkskiltene stod følgende: Metallurgique S^{TE}AN^{ME} De Construction ATELIERS de TUBIZE. I tillegg til dette stod byggenummeret, og byggeåret.



Det var mange skarpe kurver på Osbanen

Den første maskinen som kom var en 7 tonns Decauville-maskin, de to neste var litt større (9 tonn) men av samme type.

Noen tekniske data for 9-tonn-typen:

Lokomotivets vekt uten kull og vann:	9000 kg.
" " med fullt forråd av kull og vann:	11530 "
Trekraft: $F = K \cdot \frac{I}{P} (P' d'^2 + P'' d''^2)$:	1800 "
K: Koeffisient for den effektive kraft:	0,65 "
P: Damptrykk i kjelen:	12 "
P' og P'': Effektive trykk på de små og store cylindre.	
d': De små cylindres diameter:	187 mm.
d'': De store " " :	280 "
I: Slagets lengde:	260 "
Hjuldiameter:	600 "
Ristflate:	0,50 m ² :
Rørenes ildflate:	20,00 "
Ildstedets flate:	2,30 "
Total ildflate :	22,30 "

Avstand mellom de koblede aksler:	850 mm.
" " " ytre " :	2800 "
Antall koblede aksler 2 og 2':	4
Vanntankenes rominnhold:	1420 liter
Vannforbruk pr. km.:	50 "
Kullboksenes rominnhold:	520 kg.
Brenselforbruk pr. km.:	6,5 "
Minste skinnevekt:	9,5 "
" kurveradius:	50 20 m. ?
Lokomotivets hele lengde:	5,45 "
" " bredde:	1,90 "
" " høyde:	2,84 "
Veilengden det kan gå uten påfyll av kull og vann:	28,5 km.



*Pusseguttene i arbeid.
Lokomotivene var alltid rene og blanke.*

Alle lokomotivene var utstyrt med to navneskilt av messing, et på hver side. Ellers var alltid maskinene rene og blankpussete, det var liksom om lokomotivførerne satte sin ære i å holde maskinen sin ren og blank.

De hadde noen kraftige og skingrende fløyter, som kunne høres lang vei, og folk som bodde langs med banen, kunne høre de forskjellige lokomotivene fra hverandre.

De første åtte passasjervognene ble levert fra en fabrikk ved navn Oldbury i England. De hadde 32 sitteplasser og var 1,75 m. brede. Senere fikk banen nye vogner fra Skabo i Oslo. Alle vognene var midtgangsvogner med ett sete på den ene siden og to på den andre, og åpen plattform i begge ender.



"Ulven" på Nesttun stasjon. Bildet gir et inntrykk av hvordan vognene var. (Foto: W. Willgohe)

Der var 2. og 3. klasse. 2. klasse var luksuriøs med plysjtrekk på benkene o.s.v., på 3. klasse var der bare trebenker.

I alle vognene var der parafinlamper og en liten koksovn midt på gulvet. Ellers var der i alle vognene fine blå og hvite emaljeskilt, som lød på enten: "Røgning forbudt", eller det fransk-norske: "Röge-Coupe".

Der var også en hel del godsvogner, både åpne og lukkede, og mange av disse var så lette at det var en enkel sak for en mann å skyve dem. Banen hadde også postvogn, for posten ble selvsagt sendt med banen.



Orerkonduktør Søren (nr. 3 fra venstre) og banevokter Gjøen (til høyre)
I bakgrunnen et par av Osbanens godsvogner.

Osbanen gikk for det meste gjennom et meget vakkert og vekslende landskap med mange idylliske bekker og tjern. Der var ingen tunneller, men mange skjæringer, fyllinger og små-broer.



Utsikt fra banen mot Klokkarvatnet, mellom Fana og Hamre.

Langs med banen var der følgende stasjoner og holdeplasser:

Navn	Art	Lengde fra Nesttun	Høyde over havet	Herred
Nesttun	stasjon	—	31 m.	Fana
Skjold	holdeplass	2 km.	52 "	"
Rådal	stasjon	5 "	42 "	"
Stend	"	7 "	60 "	"
Solbakken	holdeplass	8 "	60 "	"
Fana	stasjon	9 "	53 "	"
Hamre	holdeplass	10 "	54 "	"
Kismul	"	13 "	60 "	"
Kalandseid	stasjon	15 "	75 "	"
Søfteland	"	18 "	56 "	Os
Ulven	"	23 "	42 "	"
Kuven	"	25 "	22 "	"
Osören	"	26 "	2 "	"

Man ser best av de vedlagte kart hvordan banen gikk i terrenget.



"Bjørnen" på Stend stasjon.



Ved Næstun nye Station, Vosselag og Osetag

I 1894 ble det som fast personale ansatt: 1 driftsbestyrer, 1 stasjonsmester (Osören), 6 banevoktere, som også gjorde tjeneste som stasjonsmestre på mellomstasjonene. 1 overkonduktør, som også gjorde tjeneste som lokomotivmester m. m. 1 fører. 2 fyrbøtere. 1 pusser. 2 konduktører.

På Nesttun ble betjeningen besørget av Vossebanens betjening.

I de gode årene da banen gikk med overskudd, var personalet adskillig større. Her er en fortegnelse over personalet i 1922.

Direksjon:	Gade, H.G. (overlæge)	
	Mowinckel, J.L. (skipsreder)	
	Erichsen, M. (nestformann)	
	Esmark, D. (distriktsjef).	
		Lønn:
Driftsbestyrer:	Landmark, J.R.H. (ing.)	7.000 kr.
Stasjonsmester:	Hansen, S. (Osören)	4.450 "
Ekspeditører:	Tösdal, L.H. (Stend)	1.900 "
	Johannessen, F. (Söfteland)	1.900 "
Overkonduktör:	Sveen, J.J. (Osören)	4.400 "

		Lønn:
Underkonduktører:	Kuven, H.H. (Osören)	3.600 kr.
	Nygaard, I. (Ulven)	3.200 "
Stasjonsbetjenter:	Holmaas, O. (Osören)	3.300 "
	Rosvold, O. "	2.900 "
Lokomotivformenn:	Helgesen, J. "	4.810 "
Lokomotivførere:	Pedersen, P.M. "	4.700 "
	Moberg, K. "	4.200 "
Fyrbøtere:	Bertelsen, A. "	3.400 "
	Jordal, M. "	3.400 "
Verkstedet:	Songstad, P. (vognreparatør, Os)	4.200 "
	Tvedt, L. (Osören)	3.700 "
	Helgesen, H. "	3.450 "
	Løgreid, M. (smed) "	3.450 "
Lokomotivpussere:	Svarthumle, S.L. "	2.900 "
	Andreassen, H. "	2.900 "
Baneformenn:	Skage, E.S. (Rådal)	3.800 "
	Kalandseid, L.O. (Kalandseid)	3.800 "
	Nymark, P.O.H. (Ulven)	3.400 "
Banevoktere:	Søfteland, O.J. (Søfteland)	3.500 "
	Hammersland, H. (Fana)	3.300 "
	Gjøen, H. (Rådal)	3.300 "
	Smøsvik, S. (Fana)	3.100 "
Revisor:	Eriksen, M.	400 "

I 1922 var der altså, foruten direksjonen, ialt ansatt 28 mann, med samlet årsinntekt av kr. 98.360.-.

Mange av tjenestemennene ble holdt med hus av banen, og samtlige tjenestemenn hadde fri reise for seg og sin husstand.

VI. DRIFTEN I DEN FØRSTE TIDEN.

Fra begynnelsen av ble det satt opp ruter med fire tog om hverdagene og fem tog om søndagene hver vei, men de våget likevel ikke å kjøre så mange turer om dagen i de første ukene.

Osbanen hadde mange vanskeligheter å stri med i begynnelsen. Det var tydeligvis mange feil ved banen. Linjen var ikke helt ferdig, vognene var ikke som de skulle være, og alt tredje søndagen etter at driften tok til, gikk toget av sporet ved Nesttun.



Avsporing. Lokomotivene ble ikke skadet, og de kunne kjøre videre ved egen hjelp da de var tatt opp igjen. Grunnen til avsporingen var solsleng på linjen.

Vognhjulene var så dårlige at da de hadde kjørt i to måneder, måtte hjulene skiftes på samtlige vogner. Lokomotivene var svært innviklete, så det var vanskelig å foreta reparasjoner. Men de viste seg ellers å være meget gode, og særlig utmerket de seg ved stor trekkevne og ledig gange i skarpe kurver, og dette var jo viktig.

Alle uhellene ble for meget for ingeniør Sontum som selv hadde anlagt banen, og som var med i styret. Han foreslo redusert drift, men uten å få medhold. Den første sommeren ble det, trass i alle uhell, satt opp flere tog enn den opprinnelige kjøreplanen foresatte. Sommeren 1895 ble det satt opp ruter med fem tog om hverdage og seks tog om søndagene, og endatil et par ekstratog om dagen mellom Nesttun og Stend.

Første driftsåret fraktet banen 63.952 mennesker og 782 tonn last.

Som ventet oversteg tallet det man hadde kalkulert med på forhånd, men noen lønnsomhet oppnådde man likevel ikke, fordi driften var dyrere enn ventet. Dette foranlediget et drastisk tiltak fra styrets side.

Samtlige tjenestemenn ble oppsagt, og ny kjøreplan med færre avganger fulgte. De aller fleste av folkene ble tatt inn igjen, men med redusert lønn. Underskuddene fortsatte i årene fremover, og ved århundreskiftet var det kommet så langt at styret tenkte på å innstille driften. Høsten 1902 ble det innkalt til ekstraordinært årsmøte for å avgjøre om banen skulle nedlegges, og selskapet melde seg konkurs.

Det var en trang fødsel for den nye privatbanen.

Det gikk likevel bedre enn man skulle tro; det året var det for første gang overskudd på driften, og det ble også betalt renter på kapitalen.

VII. GODE TIDER.

Regnskapet 1901 - 1902 viste overskudd for første gang i banens historie. I dette driftsåret hadde 82.393 passasjerer reist med banen, og det var fraktet 2.622 tonn gods.

I 1902 ble tilsatt en ny dugende driftsstyrer, og smått om senn arbeidet banen seg opp. Oppgangen fortsatte under første verdenskrig og kulminerte i jobbetiden.

Denne ruten fra 1916 viser hvordan trafikken var.

Linje	Stasjoner	Kun hverdage				Kun helligdage				
		2 II, III	4 II, III	6 II, III	8 II, III	2 II, III	10 II, III	12 II, III	14 II, III	16 II, III
	Fra Bergen Rute	8.28	2.10	7.25	3.35	7.45	11.05	6.05	8.30	10.15
	Til Nestun 16 B	8.58	2.32	7.47	3.57	8.07	11.35	6.27	8.52	10.37
10	Fra Nestun	9.00	2.37	7.57	4.05	8.15	11.40	6.40	9.05	10.45
12	Skjold	x9.05	x2.42	x8.02	x4.10	x8.20	x11.45	x6.45	x9.10	x10.50
15	Raadal	9.15	2.53	8.12	4.21	8.30	11.55	6.55	9.20	11.01
17	Stend	9.25	3.03	8.21	4.30	8.38	12.02	7.05	9.30	11.10
19	Fane	9.31	3.09	8.27	4.36	8.45	12.09	7.12	9.36	11.16
20	Hamre	x9.36	x3.16	x8.32	x4.41	x8.50	x12.14	x7.17	x9.46	x11.21
23	Kismul	x9.44	x3.23	x8.39	x4.48	x8.57	x12.22	x7.24	x9.54	x11.28
25	Kalandseid	9.51	3.30	8.46	4.58	9.06	12.30	7.31	10.02	11.36
28	Søfteland	10.03	3.40	8.58	5.08	9.16	12.40	7.47	10.13	11.40
33	Ulven	10.20	3.55	9.15	5.25	9.31	12.55	8.03	10.28	12.00
35	Kuven	x10.27	x4.02	x9.22	x5.32	x9.33	xx1.02	x8.09	x10.35	x12.07
36	Os	10.30	4.05	9.25	5.35	9.41	1.05	8.12	10.38	12.10

1) Korresponderer med hurtigtoget paa Bergensbanen (Rute 16 A).

Det var altså i den tiden da denne ruten gjaldt 4 tog hver vei om hverdagen, og 5 om søndagen, om sommeren, og henholdsvis 3 og 4 tog om vinteren.

I krigsårene gikk det som nevnt svært godt, og banen kjøpte bedre redskap og flere vogner. Driften ga så mye overskudd gjennom årene at banen selv greidde nyanskaffelsene til nærmere en kvart million kroner. I 1923 hadde banen endatil en anseelig bankbok i skapet.

En av de tingene som ble kjøpt i denne tiden, var lokomotivet "Boldvin", bygget i 1917 hos Baldwin Locomotive Works, Philadelphia, U.S.A. Dette lokomotivet var en tocyndret tankmaskin, og den var meget større enn de andre. Den var i grunnen altfor stor og tung for banelegemet, var uten bogger, og knep derfor forferdelig i alle de skarpe kurvene. "Boldvin" ble lite brukt, men på de store utfartsdagene var der bruk for dens hestekrefter, og da ble den koblet for de lange vognrekkene.



„Boldvin.“

Men også i denne gode tiden var der uhell. I 1919 eksploderte lokomotivet "Bjørnen" på Nesttun stasjon. Det var en kraftig virkning, lokomotivføreren ble slengt ut, men han kom fra det med livet. En av domene (den runde overbygningen oppå lokomotivets kjele) fløy gjennom luften og ble funnet utenfor kirken, ca. 300 m. borte.

Osbanen var i disse årene, på grunn av alle nyanskaffelsene, godt rustet til å ta imot trafikken. Det var således ikke manglende forutseenhet og modernisering som snudde utviklingen; det var rutebilene.

VIII. RUTEBILENE KOMMER.

Den første konkurransen fikk Osbanen i de nye melkebilrutene. Folk fra sidedalene kunne spare mange kilometre til jernbanen ved å følge melkebilene, og disse opptok også mer og mer persontrafikken.

Det var helt naturlig at folk som bodde f.eks. i Hauglandsdalen eller oppover mot Bontveit, gjerne ville slippe de kilometerne det var å gå eller kjøre til Kalandseid, som var den nærmeste stasjon. (Melkebilene kom gjerne helt til gards, og folk valgte å følge med disse bilene, dersom det var anledning til det.)

I 1927 var underskuddet på banen økt til 40.000 kr., og noe måtte gjøres. Midlet fant selskapet i å møte konkurrentene med deres egne midler. Det ble innkjøpt busser, og i 1927 overtok Osbanen selv rutebilkjøringen til Bergen.

Det viste seg altså at Osbanen nok kunne konkurrere med en hvilken som helst melkemannshest, men da rutebilene kom, nyttet det ikke om "Os" og "Ulven" blåste aldri så mye svart røyk, og la iveri så det pep i skinnegangen.

Oppover bakkene fra Osøren til Kuven gikk veien og banen side om side, og der hendte det rett som det var at bilene ville kappkjøre. Men det endte som oftest med at bilene kjørte lekende og lett forbi, med speedometernålen på 32 km. i timen, mens de gamle lokomotivførerne kanskje snudde seg bort fra vinduet og hulket innvendig av sorg og skam.

Osbanen kunne dessverre ikke leve av de passasjerene som reiste med den fordi de syntes det var morsomt, og fordi de hadde god tid.

Inntektene på bussene økte i årene fremover, mens det gikk den motsatte veien med banen. Etter hvert ble driften redusert, men det hjalp lite, og da konsesjonen, som var gitt på 40 år, skulle fornyes i 1934, ble spørsmålet om nedleggelse av banen tatt opp for alvor.

Utgiftene for dette året var 61.000 kr og inntekten 36.000 kr., altså var underskuddet 25.000 kr. Bussene kunne notere seg for et langt bedre regnskap: Inntekten var 152.000 kr. og utgiftene 117.000 kr. Det var følgelig nok til å dekke underskuddet på banen, men først måtte avskrivningene på bilene dekkes.

Da dette var gjort, fremkom det et udekket underskudd på buss/banedrift på 11.000 kr, som ble dekket dels av staten med 6.000 kr., mens Os, Fana og Bergen betalte 2.000 kr. hver.

På ekstraordinær generalforsamling 2. februar 1935 fikk Osbanen dødsstøtet. Vedtaket gikk ut på at jernbanedriften Nesttun - Os nedlegges fra 1. september 1935. Styret fikk samtidig fullmakt til å avhende eiendommene som ville bli overflødige ved bildrift.

Nedleggelsen ble bifalt i regjeringsproporsjonen av 10. mai 1935, og senere også av Stortinget.

Staten fikk ved nedleggelsen nedskrevet sitt lån på 140.000 kr. med 25 %, og for denne sum fikk staten preferanseaksjer i det rekonstruerte selskapet. Disse ble senere innløst.

IX. NEDLEGGELSEN.

Så kom 1. september 1935, den dagen da banen skulle kjøre for siste gang. Den dagen fikk banen rikelig bevis for hvor populær den var. Alt materiell måtte settes inn for å avvikle den ekstraordinære trafikken. Det siste toget hadde to lokomotiver og 10 vogner, og alle var fylt til siste plass. På toget var det ikke synderlig tægnstil sorg, barna ropte hurra, de unge sang. Alle fikk reise gratis denne gangen, og stemningen blant passasjerene var høy.

Men banens betjening tok det nok på en annen måte. De fleste var eldre folk som hadde strevet i gode og onde dager med banen i 20 - 30, - ja gjerne i 40 år. For dem var det nok underlig å tenke på at det var siste gang. De kunne bare beklage at banen skulle nedlegges.

Det nest verste for Osbanen var at den ble budt ut til salg, med lokomotiver, vogner, skinnegang og alt som hørte med; men det verste var at det ikke var noen som ville ha den. Osbanens materiell ble derfor ikke solgt samlet, men ble spredt for alle vinder. "Bjørnen", "Ulven" og "Boldvin" ble kjøpt av en skraphandler i Bergen, som hugget dem opp med en gang. "Os" derimot går det rykter om ble sendt til Svalbard, der den etter sigende går den dag i dag. En del vogner, skinnegang o.s.v. ble sendt til Urskog-Hölandsbanen i Akershus, der det fremdeles er i bruk. Noe er også sendt til Risnes Kalkverk ved Vossebanen.

Ennå den dag i dag står mange av stasjonsbygningene, noen nesten uforandret. Store deler av banelegemet er lagt ut til vei, og her blir de gamle broene ennå brukt. Det går faktisk fremdeles an å følge banelegemet helt fra Nesttun til Os, bortsett fra noen få steder der hovedveien har utslettet alle spor, og noen steder som er ryddet til innmark.



Litt av menneskemassen som var møtt opp på Nesttun stasjon den 1. sept. 1955, for å ta avskjed med Osbanen.
(Foto: B. Willgård)



"Os og Ulven" foran det siste toget fra Nesttun.
Det går tydelig an å se hvordan stemningen er
blandt banens funksjonærer.
(Foto: B. Willgård)

Det er mange som sier at det var forhastet å legge ned Osbanen. De mener at hadde den blitt modernisert eller lagt om til bredspor, så ville den sikkert ha lønt seg. Det er også meget mulig at hadde den vært i drift under krigen, så ville den ha gått med overskudd, blant annet på grunn av militær-transporten til Ulven, der det er en militærleir, og i flere år også tysk fangeleir.

At banen var for gammeldags til å konkurrere med vår tids kommunikasjonsmidler, kan vi vel ikke komme bort fra, men jeg synes at det er en skam for Fana og Os herreder at ikke en gang et av lokomotivene fra Osbanen er blitt bevart for ettertiden. Jeg har hørt at det var snakk om å bevare et av lokomotivene, men det ble ikke noe av det, blant annet fordi de ikke hadde noe hus å ha det i.

Jeg vil til slutt fortelle et par av de historiene om Osbanen som fremdeles lever.

Det var en gang der var en hel del soldater som reiste med toget fra Ulven. Toget sto på stasjonen litt lenger enn vanlig, og en av offiserene gikk bort til lokomotivføreren og spurte om ikke dette dukketoget snart skulle gå. Spørsmålet vakte en storm av latter hos soldatene. " - Vi venter bare på tinnsoldatene", repliserte lokomotivføreren. Men da ble det stille i flokken.

En annen gang under en soldat-transport stoppet toget av en eller annen grunn i en motbakke. Da gikk alle soldatene ut og sto langsmed toget, og da det skulle sette seg i gang igjen, så holdt alle fast i vognene, og lokomotivet sto bare og spant og kom ikke av flekken.

En eldre bekjent av meg, som om sommeren bodde på Skjold, hadde det med å komme for sent til toget når hun skulle til sitt arbeid i byen. Så var det bare å ta bena fatt og løpe etter Osbanen til Nesttun. Hun løp på svillene, og vanligvis nådde hun østogtet igjen ved Nesttun, og nådde da selvsagt toget videre til byen. (Fart var altså ikke Osbanens sterkeste side.)

Sikkert er det at vi, selv om det er en halv menneskealder siden Osbanen ble nedlagt, fremdeles nyter godt av den kontakt den skapte, og denne lille banen har nok hatt svært meget å si for utviklingen i Os og Fana.

Omvisning ved bybanens depot på Kokstad



Tirsdag 13. september 2016, litt før kl.18 samlet medlemmer og venner av Osbanens Venner seg på Birkelandsskiftet bybanestopp. Sikkerhetssjefen for bybanen, Ivar Gubberud møtte oss der. Han hadde med seg vester til alle fremmøtte, 21 stykker. Utstyrt med vester ble vi loset inn i bybanevognen som nettopp hadde satt av passasjerene ved siste stopp. Vi var av de få som til da hadde fått kjøre strekningen Birkelandsskiftet – Kokstadflaten. På Kokstadflaten ble vi satt av for å gå bort til depotet, men så skulle det sprenge på en tomt like ved gangvegen til depotet, så vi måtte vente til sprengningen var utført. Salven gikk og nok en bybanevogn ankom Kokstadflaten. Vognen skulle kjøres inn i depotet, så vi ble loset inn og fikk kjøre en runde rundt hele depotet og inn i den svære vognhallen på Kokstad. Gubberud viste oss rundt på det

svære området, verksted og drifts-sentral. Etter endt omvisning satte vi oss inn på et møterom der han orienterte om bybanen, illustrert av bilder.

Etter ca tre timer takket vi pent for en interessant omvisning og gikk de ca 500 meterne til Kokstadflaten holdeplass. Derfra tok vi ”trikken” hjem.

Fakta om depotet på Kokstad: Området er 75 mål stort. Det er bygget for oppstilling av 40 sporvogner på 42 meter, verkstedkapasitet for 50-60 vogner og har driftssentral for hele Bybanen. Det er 6,8 km spor på området. Det er det mest moderne sporveisdepotet i Europa – bygget etter EUs standard for det 21-århundre. Depotet på Kronstad er fortsatt i bruk, men vil bli avviklet innen oktober 2018 da utbyggingen av 4.

byggetrinn, linje til Fyllingsdalen blir igangsatt.

Utbyggingen av bybanetraséen Byparken – Bergen Lufthavn: Bybaneanlegget ble påbegynt i januar 2008, og allerede 22. juni 2010 ble første byggetrinn, Byparken – Nesttun terminal (9,8 km) åpnet av selveste dronning Sonja.

Anleggsarbeidene på 2. byggetrinn, Nesttun terminal – Lagunen (3,6 km) ble påbegynt i januar 2011 og ble åpnet for drift 21. juni 2013. Anleggsarbeidene på 3. byggetrinn, Lagunen – Bergen lufthavn (6,5 km) og depotanlegget ble påbegynt høsten 2013. Anlegget sto ferdig sommeren 2016, men pga. at den nye flyterminalen på Flesland ikke var klar før våren 2017 ble banen åpnet for trafikk kun till Birkelandsskiftet holdeplass 15. august 2016. Bybanen AS flyttet inn i

depotet på Kokstad våren 2016. Endelig, 21. april 2017 ble de to holdeplassene, Kokstadflaten og Bergen lufthavn åpnet for trafikk. Den nye flyterminalen på Flesland ble åpnet 17. august 2017.

Fakta om selve traséen:

Traséen fra Byparken til Flesland er 19,9 km lang med til sammen 27 holdeplasser (endestoppene medregnet).

På strekningen er det 12 tunneler med total lengde 6514 meter. Den lengste tunnelen er Fantoft-tunnelen som er 1107 meter lang, og den korteste er Dyrhovd-tunnelen som er 130 meter.

Det er mange broer på strekningen, de fleste ganske korte. Tre broer er over ett hundre meter lange, og Gamle Nygårdsbro er den lengste, 104 meter. Den mest spesielle broen er den femti meter lange Birkelandsbroen med den flotte buen over.

Vognparken:

Til byggetrinn en og to ble det levert 20 vogner (nr.201 – 220). Grunnen til såpass høye numre er at en har valgt å fortsette nummerrekken til Bergen Sporvei A/S. Vognene er levert av Stadler ved Berlin i perioden høsten 2009 til våren 2013. Vognene var 32 meter lange og kunne ta 220 passasjerer. Fra første dag var det meningen at vognene skulle forlenges med ti meter, men det var ikke plass nok på depotet på Kronstad.

Til åpningen av 3. byggetrinn ble ytterligere åtte vogner anskaffet (nr.221 – 228). Disse vognene er 42 meter lange og tar 280 passasjerer. I løpet av 2016/17 ble de tjue eldste vognene forlenget til 42 meter.

I tillegg har Bybanen AS fem spesialvogner:

901: "Sleeping Beauty" Slipevogn.



Brukes også til avising og brøyting. 902: Brannbil. Brukes også til vanlig slukningsoppdrag for Bergen Brannvesen.

903: "Hr. Strøm". Tårnbil med isolert kurv.

904: Koste og sugebil.

905: Lastebil med kran.

Alle vognene av 900-serien er skinnegående, men 902 – 905 er i

tilllegg utstyrt med gummihjul, og kan kjøre på vanlig veg.

BKK leverer vekselstrøm til bybaneanlegget. Da bybanevognene går på likestrøm er det 12 likerettere langs traséen.

Ivar Gubberud har skaffet til veie fakta om bybanen

Ingvard Aam

Stend stasjon fikk noen velfjortjente malingsstrøk i sommer

Stend stasjon har vært svært malingslitt de siste årene, og byggeier Hordaland fylkeskommune (Hfk) ville få malt bygningen. Tanken var at fylket skulle ta kostnadene og Osbanens Venner malerjobben på dugnad. Vi var forberedt på en stor dugnadsjobb som ville ta lang tid, sannsynligvis flere sesonger.

Hfk eier også det gamle posthuset nede i Fanavegen. Dette skulle også males, og et malerfirma skulle ta den jobben. Da kom fylkeskommunen til at det enkleste ville være at firmaet tok malerjobben på begge bygningene, noe vi satte stor pris på.

Tidlig i april ble det gjort avtale om at OBV skulle fjerne skilt, spiker og skruer fra veggene på stasjonsbygningen. Vi la frem ønske om at stasjonsbygningen ble tatt først, slik at arbeidet ikke skulle gå ut over sesongen for åpne dager i juni. Det var ikke noe i veien for det. Vi ville ikke være til hinder for malerarbeidet, så vi fikk fjernet alt fra veggene umiddelbart.

Så gikk april, mai og det meste av juni. Malerfirmaet hadde nok mange oppgaver, så det handlet vel om prioriteringer. Vi maste på vår kontakt i Hfk, Knut Jordal, og han strevde for å få respons fra malerfirmaet. Så fikk vi beskjed om at posthuset ble tatt før stasjonen. Derfor kom ikke stillaset opp før mot slutten av juni. Så gikk det ytterligere to uker før arbeidet kom i gang.

Utover i juli gikk arbeidet med skraping, vasking og maling sin gang i det tørre været. Fargene var avtalt, en noe dypere rød enn det som hadde vært på bygningen de



1) En malingslitt Stend st. april 2018



2) Stillaset er på plass i juni 2018

siste årene, samme grønnfarge på dørene og en noe lysere gulfarge på vindusinnramming og lister. Ved et besøk på arbeidsplassen avslørte at det hadde oppstått en misforståelse mht. gulfargen. De hadde

malt med samme okerfarge som vi hadde valgt bort. Det oppsto en diskusjon mellom Hfk og malerfirmaet, og resultatet gikk i OBVs favør. Med den lysere gulfargen ble resultatet nydelig.

Så oppsto et nytt og uventet problem: Vannbordene over vinduene var malt røde, men skulle ha vært gule, som resten av vindusinnrammingen. Nok en gang beklaget vi oss til Knut Jordal i Hfk. Han tok dette opp med firmaet som skulle rydde opp. Nå var vi kommet godt ut i august, så vi håpet at vi i alle fall skulle klare å holde åpen stasjon to ganger i august. Malerfirmaet gjorde seg ferdig og fikk fjernet stillaset. Ingen tvil om at huset tar seg mye bedre ut nå, men malerne hadde misforstått igjen. Vannbordene over vinduene var malt gule på undersiden og på kantene, men ikke på oppsiden. Noen synes nok at dette er vel pirkete, men vi har forstått det slik at vanlig praksis i gamle dager, altså da Osbanen gikk, at vannbordets overside også skal være som vindusinnrammingen. Nå blir det til at vi får ta den jobben til



3) Vindusinnrammingen skal være gul



4) Vindusinnrammingen ble ikke helt som den skulle

våren. Nok en gang vil vi takke fylkeskommunen, og ikke minst Knut Jordal for innsatsen og tålmodigheten. Det er ikke få som har

kommet med rosende omtale av den nymalte, fine bygningen.

Ingvard Aam





Dugnad på Stend stasjon sommeren 2018

Klargjøring før åpne dager

I mai hadde vi noen dugnader for å gjøre stasjon og området rundt den presentabelt. Fjortende mai var vi åtte mann i sving, og da ble det gjort mye. Perrongkanten ble senket etter at telen hadde løftet den såpass høyt at den kunne ha blitt en skikkelig snublefelle. Deretter ble sporet fra stoppbukken og bort mot stasjonsbygningen bakset og justert. Graset rundt bygningen ble slått, og de nye bord-og-benkene fra fylkeskommunen fikk inngravert «OBV».

På et par andre dugnader ble det ryddet og vasket inne, isboksen ble koblet på og varer kjøpt inn til åpne dager.



Stoppekranen på perrongen

De som har vært på Stend stasjon har sikkert lagt merke til stoppekranen for vannet som stakk opp ti-femten centimeter fra bakkenivå. En snublefelle vi kamuflerte med et melkespann med hull i bunnen. Vi har lenge hatt lyst til å kutte ned på lengden på røret, men slikt arbeid bør utføres av fagfolk. Heldigvis kjenner Richard Riim en pensjonert rørlegger, og sammen hadde de et par dugnadstimer og fikk kuttet røret slik at vannkranen nå ikke stikker opp over perrongen. En stor takk til Rune Prestegard og Richard Riim for utført arbeid.

Parkeringsplassen så ut som en innsjø

I midten av august kom noen heftige regnværsdager, og parkeringsplassen var rene innsjøen. Vi tok kontakt med Fana stein og gjenvinning. De sendte fire-fem tonn med veigrus vederlagsfritt til stasjonen, og lørdag 25. august kjørte vi grus og planerte plassen så godt vi kunne. Det var kjekt å se at alt vannet var drenert bort da vi skulle ta imot veteranbilene søndag 26. august.

Ingvard Aam



Øverst: Rune Prestegard ved stoppekranen 20. august 2018., Foto Richard Riim

Over: Slik var stoppekranen, og slik er det nå. Foto: Ingvard Aam



Parkeingsplassen så ut som en innsjø!
Under: Knut Aam planerer





Per Ivar med trillebåra, Terje Melheim klar til pålessing



Melheim tipper og Tautra spar



Egil veiter bort vatnet.



Godt jobba!

Åpne dager på Stend stasjon sommeren 2018



Hadde det gått slik vi håpet skulle vi ha presentert en flott nymalt stasjonsbygning allerede første åpne dag 3. juni. Slik gikk det dessverre ikke. De tre første søndagene i juni presenterte vi en malingslott bygning med begrenset mengde reklameskilt opphengt. Den siste søndagen, 24. juni måtte vi holde stengt fordi bygningen nærmest var hermetisk lukket med stillas på alle vegger, utstyrt med sikkerhetsnett. Det sa seg selv at denne sesongen på ingen måte ville kunne måle seg med fjorårssesongen da vi hadde rekordinntekter.

Det meste av våren og utover i juni var været stort sett varmt og

fint, så fint at vi lurte på om folk flest hadde blitt lei av turgåing, for det var egentlig svært få som besøkte oss på Stend. Vi hadde mellom femten og tjue besøkende pr søndag, og inntektene var heller ikke noe å skryte av.

I midten av august forsvant stillaset, og den nymalte stasjonsbygningen lyste mot oss. Vi fikk holde åpen stasjon to søndager i august, 19. og 26. Den 19. august hadde vi rundt førti besøkende, og flere av dem syntes bygningen var blitt riktig fin.

Søndag 26. august var årets veteranbildag. Den nypreparerte parkeringsplassen hadde tørket

opp etter at vi hadde hatt et godt gruslag på den dagen før (se egen artikkel i bladet). Stiftinga Kystsogevekene gav oss tre tusen kroner for at vi skulle kunne få veteranbuss i rute mellom Lagunen og Stend stasjon. Som i fjor gikk den gode, gamle Osbilen (R-753) inn i denne ruten. Kvinnelig sjåfør og Erling Tveit tok imot betaling. Ingen tvil om at det var god stemning om bord i bussen. Også i år kunne folk reise med veteranbil til og fra Hordamuséet som arrangerte «Gøy på landet».

Denne søndagen hadde vi mange besøkende på stasjonen, omtrent etthundre med stort og smått. Været var passe fint og folk koste

seg med kaffe og vafler. Vaffelproduksjonen var stor, og det gikk mange kanner kaffe. Vi fikk til og med solgt en del suvenirer også, og mange er opptatt av Osbanens historie. Det var ikke bare Osbanens historie folk var opptatt av, folk var jo også svært opptatt av de fine veteranbilene som prydet stasjonsområdet. Vi hadde besøk av ikke mindre enn tolv veteranbiler.

Ingvard Aam



Årsmøtet 2018

Tid: Måndag 12. mars 2018, kl. 18.30.

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

Det møtte 13 medlemmer:

Ingvard Aam, Jarl A. Aspaker, Svein Tore Løvåsen, Knut Aam, Bjørn Eikevoll, Ketil Aspevik, Rolf Bouwer Knudsen, Roar Nilsen, Egil Olav Jakobsen, Richard A. Riim, Oddvar Skre, Per Ivar Tautra, Magnar Brekke (kom under sak 3).

Opning:

Leiar Ingard Aam opna møtet og ønskte velkomen. Han fortalde at Osbanens Venner (OBV) har lagt bak seg eit år med betre økonomi enn det føregåande året. Til gjengjeld har dugnadsaktiviteten vore lågare enn tidlegare. Han håpa på betre aktivitet i 2018, når OBV skal måla stasjonsbygningen på Stend.

1. Godkjenning av innkalling og sakliste

Det framkom ingen merknader til innkalling og sakliste.

Vedtak:

Innkalling og sakliste vert godkjende.

2. Val av dirigent og referent

Vedtak:

Til dirigent vert valt Ingvard Aam.

Til å skriva referat vert valt Per Ivar Tautra.

3. Val av to personar til å underskriva protokollen

Vedtak:

Til å underskriva protokollen vert valt Magnar Brekke og Ketil Aspevik.

4. Årsmelding for 2017

Årsmeldinga var utsendt til alle medlemene saman med innkallinga til årsmøtet. Det var difor ikkje naudsynt å lesa opp heile årsmeldinga. Tautra gjekk raskt gjennom årsmeldinga og opna for merknader og spørsmål til kvart einskilde punkt.

Det kom følgjande kommentarar under gjennomgangen av årsmeldinga:

- Bjørn Eikevoll hausta applaus frå årsmøtet for dei to flotte benkane han har laga til foreininga.
- Om den gamle krambua som står på Hamre og som interessentar ønskjer å flytta til Stend stasjon, kunne Skre fortelja om krambua si soge. Bua kom opp som eit resultat

av Osbanen, der krambueigaren skulle selja varer til ferierande som reiste til og frå Hamre med Osbanen og der krambueigaren hadde avtale med Osbanen om frakt av varer. Skre har sett på huset saman med grunneigaren, Øyvind Sætre, og Atle Skjerlie. Huset er i svært dårleg forfatning, men det er mogeleg å plukka det ned og flytta det. Skre meiner det kan ta to-tre år før planen er realisert. Først må det etablerast ei venneforeining som kan stå som eigar av huset.

- Knudsen spurde om kva forsikringane for togkøyringa dekkjer. Tautra svara at forsikringane dekkjer både ansvar og personal.
- Jarl Aspaker fekk applaus for innsatsen han gjorde på nyåret 2018 med å berga vogndelane som Os kommune i mange år har teke vare på, men som plutselig var lempa ut og låg i ein haug i friluft på Kolskogen i Os.
- Aspaker fortalde om status for Bremar-vogna. Det vert arbeidd for å skipa ei eiga foreining som skal setja i stand og ta vare på vogna. Snart skal det leggjast nytt golv i vogna.

Følgjande merknader må føra til retting eller endring av årsmeldinga:

- Det er ikkje rett når ei mogeleg sporlegging av rasteplassen på Skjold står under kap. 5 om Jernbanen på Stend.
- Under kap. 6 står det at to medlemmer har halde føredrag om Osbanen og på den måten fått inntekter til foreininga. Namna på dei to medlemene, Magnar Brekke og Per Ivar Tautra, burde ha vore oppgjeve.
- Under kap. 8 om medlemsaktivitetar er det ikkje nemnt møtet med NOB om framtida for Rådal stasjon der alle OBV sine medlemmer var inviterte. Det kan eventuelt visast til kap. 1.5, der møtet er omtala.

Vedtak:

Årsmeldinga vart samrøystes vedteken med ovanfor omtala merknader.

5. Rekneskap for 2017

Rekneskapen var sendt ut til alle medlemene saman med innkallinga. Rekneskapsførar Rolf Bouwer Knudsen gav nokre kommentarar til rekneskapen.

Vognprosjektet hadde i 2017 berre tre posteringar. Den eine posteringa var utgift til representasjon, den andre er renteinntektene, den tredje gebyr. Det står 136.000,- kroner til disposisjon. Midlane har vore plasserte i fond og står framleis der. Knudsen gjorde merksam på at løyvde tilskotsmidlar som ikkje er utbetalte, har avgrensa frist. Han oppmoda difor sterkt styret om å undersøka med m.a. Norsk Kulturråd og få stadfesta at resttilskotet framleis er tilgjengeleg.

Om driftsrekneskapen kunne Knudsen oppsummera at det går rette vegen. Han kommenterte at dersom det ikkje hadde vore for dei gode salsinntektene frå stasjonen, ville det ha sett litt smått ut. OBV merkar at leigeinntektene er borte. På utgiftssida gjekk driftskostnadene i 2017 monaleg ned, i hovudsak på grunn av at det i 2017 ikkje har vore banebygging. Vognhallen er skriven av i balansen, og ca. 13.000 kroner i overskot er tillagt eigenkapitalen.

I balansen er utgiftene til sporet bak busstoppet på Stend ført som leverandørgjeld. Det er gjelda OBV har til to av medlemene for utlegg dei har hatt og ikkje fått refundert.

Tautra kommenterte at fleire medlemer har hatt utlegg for foreininga som dei ikkje har bede om å refundert. Det er ei form for gåver til OBV som ikkje syner att i rekneskapen, men som klårt bidreg til å halda utgiftssida nede.

På grunn av at revisor Oddvar Skre ved ein inkurie ikkje hadde fått tilsendt innkallinga til årsmøtet, hadde han ikkje fått revidert rekneskapen i tide.

Vedtak:

Rekneskapen vert godkjend med atterhald om at revisjonsrapporten vil liggja føre og at denne tilseier at alt er i orden. Årsmøtedeltakarane vil få revisjonsrapporten tilsendt for endeleg godkjenning i ettertid.

6. Budsjett for 2018

Styret sitt framlegg til budsjett for 2018 var på førehand sendt ut til alle medlemene saman med innkallinga.

Knudsen kommenterte at avskrivning av vognhallen i 2018 vil vera 10.000 kroner, ikkje 12.000 kroner. Han gjorde elles merksam på at det til no i år er fleire enn vanleg som ikkje har betalt kontingent og at styret difor må arbeida for å få inn fleire kontingentar. Han minna elles om at styret må halda auga med straumrekningane, ettersom mange har opplevd eit hopp i samband med overgang frå stipulert til målt forbruk.

Vedtak: Årsmøtet tek styret sitt framlegg til budsjett for 2018 til orientering med dei merknadene som er nemnde ovanfor.

7. Fastsetja kontingenten for 2019

Styret si innstilling var at kontingenten for 2019 skal vera uforandra samanlikna med 2018, altså 300,- kroner.

Det kom ingen andre framlegg.

Vedtak: Kontingenten for 2019 vert 300,- kroner.

8. Arbeidsprogram for 2018

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

Nilsen spurde om kva styret meiner er viktig å gjera i 2018. Aam svara at OBV har avtale med fylkeskommunen om å måla stasjonsbygningen utvendig. Fylkeskommunen skaffar og kostar måling og stillas. OBV vil stå for arbeidet. Det vert mykje arbeid – veggane skal vaskast, skrapast og målast med to strok.

Vidare er det naudsynt å justera og pakka jernbanesporet, som ikkje er heilt fint slik det ligg no. Ein tredje hovudaktivitet vert å halda opne dagar, for å halda inntektene oppe.

Vedtak:

Årsmøtet tek arbeidsprogrammet for 2018 til orientering.

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 i skriftleg form til dei frammøtte.

Dei av kandidatane som stod på val, hadde takka ja til attval, og valnemnda innstilte på attval av samtlege tillitsvalde.

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

Vedtak:

Etter nyval har Osbanens Venner som tillitsvalde:

Leiar:	Ingvard Aam	(attval for 1 år)
Styremedlem:	Egil Olav Jakobsen	(attval for 2 år)
	Jarl A. Aspaker	(attval for 2 år)
	Richard A. Riim	(ikkje på val)
	Per Ivar Tautra	(ikkje på val)
	Revisor:	Oddvar Skre
Vara for revisor:	Dag Willgohs	(attval for 1 år)

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

Avslutning

Aam avslutta den formelle delen av møtet og takka for fornya tillit som leiar. Den formelle delen av årsmøtet vart avslutta kl. 20.10.


Per Ivar Tautra
- referent


Magnar Brekke


Ketil Aspevik

