

Forvandlingen av parken ved Arna gamle stasjon 2022 - 2023



Historien til stasjonsparkene langs Vossebanen

- Utdrag fra hagearkitekt Marit By, Jernbanelinjen 2009:

Vossebanen ble vedtatt bygget ved stortingsvedtak i 1874, samtidig som bygging av Vestfoldbanene ble vedtatt. Den ble ferdigstilt i løpet av våren 1883. Vossebanen er en av de siste banestrekningene som ble vedtatt før de økonomiske nedgangstider i 1870-årene. Anlegget bærer derfor preg av pengemangel og er nokså sparsommelig utstyrt. Dette ser vi også i de mer enkle stasjonsparkene langs Vossebanen, sammenlignet eksempelvis ved Rørosbanen og Gjøvikbanen.

Da Vossebanen ble bygget var stasjonsparkene en viktig del av reiseopplevelsen, når reisende ankom stasjonene for kortere eller lengre tid. Hagebruk og parkkultur var den gang en viktig del av populærkulturen, hvor de reisende promenerte rundt i parken mens de kikket på parken, plantene og omgivelsene. Det er derfor bygd små og store parker tilpasset trafikk og bruk på alle stasjoner som en del av publikumsanlegget. I tillegg er det anlagt hager for stasjonsmesteren og andre ansatte ved noen av stasjonene.

Stasjonsparkene den gang var, flotte parkanlegg som var imponerende både i størrelse, utforming og plantevalg. De var bygd av de mest velrenommerte gartnere innen sitt fagfelt, hvor stasjonsparkens utforming er først og fremst preget av den enkelte gartner sitt eget formspråk. Riktignok er også parkenes utforming i noen grad påvirket av andre faktorer, som stasjonens størrelse og anvendelse, topografi og landskap, og tilpasset bygningens arkitektur på den enkelte stasjon.

Parkene ved Vossebanen er anlagt i en enkel tysk landskapsstil. Den tyske landskapsstilen kjennetegnes med slyngende grusganger, tette maskinklipte plener eller eng overstrødd med trær og busker. Typisk er også teppebed som er formet som en rundell med flaggstang i midten, noe vi i dag finner på Arna stasjon. Senere etter den andre verdenskrigen ble mange av stasjonsparkene langs Vossebanen oppteignet og fornyet av overgartner Andersen, ofte omlagt til mindre vedlikeholdskrevende anlegg. Den tyske landskapsstilen er omformet til store plenflater ofte innrammet av hekker og trerækker, hvor tidligere slyngende grus stier er grodd igjen og hvor sommerplanter og busker er fjernet. De best bevarte parkene anlagt i tysk landskapsstil, men som senere er forenklet finner vi i dag på Garnes, Stanghelle, Dale, og Bolstadøyri. Fra 1960 endres mange av de flotte stasjonsparkene til store asfaltflater til bruk for vei eller parkeringsplass, noe vi kan se eksempler på ved Vaksdal, Dale, Evanger og Voss stasjon.

Stasjonsparkene langs Vossebanen er organisert med en felles struktur og oppbygging. Det er typisk med små eller større grasarealer på begge sider av stasjonsbygningen, gjerne noe avrundet i formen. Det er også vanlig med rabatter langs tverrveggen på stasjonsbygningen, ofte med enkelt trær på en eller begge sider av stasjonsbygningen. Dette kan vi se eksempler på Garnes, Dale, Stanghelle Bolstadøyri og Evanger stasjon. Av flotte enkelt trær bør nevnes den ene bøken på Bolstadøyri stasjon og to lønne trær på Stanghelle stasjon. Mange har også private stasjonshager på baksiden av stasjonsbygningen, ofte oppdelt av en gjennomgående vei med rester av trerække av lønn eller ask. Stasjonshagen er avtegnet på stasjonskart fra Stanghelle stasjon, men vi kan også i dag se rester etter stasjonshager på Garnes, Dale, Bolstadøyri og Evanger stasjon.

Stasjonsområder med lite persontrafikk har mindre stasjonsparker sammenlignet med stasjoner med stor persontrafikk. På Garnes var det både endestasjon for lokaltogene, egen restaurant og krysningsspor. Her finner vi i dag en av de største parkanlegg langs strekningen. Topografien og landskapet omkring påvirker også i noen grad størrelse og form på stasjonsparken. Bratte fjell rett ned i

fjordarmer gjør at det ofte er trangt om plassen ved stasjonsbygningen og lite areal til stasjonspark, eksempelvis på Trengereid og Vaksdal.

Bygningenes arkitektur har påvirket utformingen av stasjonsområdene i noen grad, men mindre enn forventet. Da har størrelsen og trafikkmengden i større grad vært mer avgjørende.

På stasjonsområdet finner vi et middels utvalg av planteslag med de vanligste løvtreslag, et svært lite utvalg av nåletrær med et rikt utvalg av busker. De fleste trærne er plantet ved etableringen av stasjonsområdene i perioden, men med supplerings av planter senere. Det er registrert 27 ulike planteslag fordelt på 10 ulike stasjoner, med 12 ulike treslag og 20 buskslag inkludert to arter av klatreplanter.

Stasjonsparken ved Arna gamle

– fra perle til parkeringsplass – og tilbake igjen

- av Ivar J Gubberud – med flere gode hjelpere

Kort historisk sammendrag¹:

I dag er jernbanen først og fremst et transportmiddel; man tilbys en forflytning i fra A til B. Da jernbanen var ny tilbød den ikke bare en reisemulighet som før ikke fantes. Den tilbød også en dannelsesreise!

Staten – jernbanebyggerne – bygget ikke bare jernbaner. De brukte kjente og anerkjente arkitekter til å tegne stasjons- og andre bygninger. Denne skikken begynte i utlandet– og spredde seg videre til Norge. Og til Gamle Vossebanen. Og jernbanearkitekturen spredde seg etter hvert videre til den lokale arkitekturen. Noe lignende skjedde med stasjonsparkene. Omgivelsene lot seg inspirere. Innførte parkplanter fant etter hvert veien ut av parken og inn i private haver i nærheten.

I 1862 ble den første gartneren engasjert av jernbanen til opparbeidelse av parker ved stasjonene. Dette skjedde åtte år etter at Hovedbanen var åpnet, men allerede året etter at stasjonsområdene med stasjonsplasser stod ferdig. Slik var det i det store og det hele i jernbanens utbyggingsperiode. Der det skulle være parkanlegg ble dette laget med det samme. De aller fleste store og små stasjoner fikk park.

Jernbanens stasjonsparker ble utført i «naturlig» viktoriansk hagestil frem til ca 1900. Da fikk de en mer symmetrisk og bundet for med innslag av klippet vegetasjon. Disse parkene ble for det meste tegnet, utført og vedlikeholdt av jernbanens gartnere som var engasjert.

Det daglige vedlikeholdet av parken var overlatt til stasjonsbetjeningen. Stasjonsmesterens – den lokale øverstkommanderendes – interesse for hagestell har derfor alltid hatt stor betydning for hvordan stasjonsparkene ble seende ut.

Fortidens jernbanestasjoner var store arbeidsplasser. Frem til fjernstyringen kom, var de fleste stasjoner bemannet det meste av døgnet. For å dekke alle skift, var det på Arna stasjon 15-20 ansatte.

Stasjonsbygningen var som regel også bolig for stasjonsmesteren og hans familie. Dermed var det som regel noen til stede som kunne utføre løpende vedlikehold av parken i ledige stunder.

I 1951 ble det satt i gang en intern utdeling av «Diplom for vakkert og velstelt hageanlegg» i klassene a, b og c. Diplomene ble hengt opp i stasjonenes venterom. Denne diplomutdelingen førte til et oppsving for hageinteressen hos de NSB-ansatte på stasjonene, og parkene blomstret bokstavelig talt opp.»

Etter hvert som priser og lønninger steg og jernbanens økonomi og generelle selvbilde ble stadig dårligere, ble stasjonsparkene en av flere salderingsposter. Forseggjorte og vedlikeholdskrevende parker ble forenklet og modernisert. Ettersom bilismen ble stadig mer plasskrevende, ble tidligere stasjonsparker helt eller delvis gjort om til parkeringsplasser.

Dette arbeidet begynte på slutten av 1950-tallet. Trenden var at man plasserte bed og buskvekster i en randzone rundt parkarealet, mens midtdelen ble en åpen plen eller en asfaltert plass.

Stasjonsparken på Arna G ble også et offer for denne utviklingen. Parkeringsplass ble den dog først en tid etter driftstidens slutt i 1964.

¹ Hoveddelen av innledningen er hentet fra sammendraget til Christian Wesenbergs hovedoppgave fra 1990. Deler er direkte eller nesten direkte sitat. Disse er satt i kursiv

Museet Gamle Vossebanen har lenge visst at det hadde vært en stasjonspark på Arna G. Men vi visste ikke så mye om den. Ettersom vi begynte å grave i materien fant vi en god del. Men ikke alt. Fremtidige funn og nye erkjennelser vil kunne føre til senere endringer. At parken i dag står ferdig til bruk er således bare nok en milepæl i museumsbanens historie.

Hvorfor prioritere en park?

For å drive en operativ museumsjernbane kreves strengt tatt kun et spor å kjøre på, noe å kjøre med og noen til å kjøre. I tillegg kommer nødvendig vedlikehold og administrasjon – oppgaver som målt i timer tar vesentlig mer tid enn togkjøringen. Vi kan kalle dette kjernevirksomheten

MGVB har alltid vært flinke til å prioritere kjernevirksomheten. Togene våre har kjørt. Det rullende materiellet og banen har vært i orden. Ting har vært på stell. Andre ting har måttet vente. Så også grøntanleggene. Men slik var det i det gamle NSB også. Etablering og vedlikehold av grøntanlegg var et slags overskuddsfenomen; noe man gjorde når man hadde tid og penger. Og som man holdt opp med når disse faktorene ikke lenger var til stede.

MGVB har to andre parkanlegg på henholdsvis Garnes og Haukeland.

Anlegget på Garnes består i all hovedsak av en stor grønn plen og noen busker. Dette «arvet» vi fra NSB da vi etablerte oss der. Det har blitt plantet en del busker, men ellers prioritert å vedlikeholde det som var.

På Haukeland har vi etablert en enkel stasjonspark i 1999 – og forsøkt å holde liv i noen rosebusker. Noen epletrær har vi også plantet, samt satt opp stabbestein langs internveien. Men også her dreide – og dreier – jobben seg mest om vedlikehold.

Etter rundt 40 års virke hadde MGVB fått hodet tilstrekkelig over vann til å kunne gå løs på grøntområdene på Arna G. Her var lite eller intet igjen. Det som engang hadde vært var ødelagt. Alt måtte gjøres påny. Først tok vi for oss stasjonsmesterens nyttehage – med bærbusker, eple, pære og plommetrær, samt tørkestativ og kaffeplass med benk på østsiden av sporene. Resultatet ble så vellykket at Bane NOR har fått synergimeldinger på ulovlig ferdsel i spor – av lokalbefolkning som går på slang etter frukt og bær. Og med nyttehaven vel i havn var tiden kommet for å krysse sporene igjen og gå løs på stasjonsparken.

Et tilleggsmotiv med å reetablere den historiske stasjonsparken var at MGVB da – så langt vi kjenner til - ville være den eneste norske museumsjernbanen som kan fremvise en eldre type stasjonspark. Vi håper den vil inspirere våre kolleger på både smalt og normalt spor – i den utstrekning de har hatt slike anlegg. Men vi må se oss slått av Jernbaneverket/Bane NOR som har reetablert den vakre stasjonsparken på Koppang stasjon.

Formalia:

Det tidligere parkarealet på Arna var fredet sammen med resten av Gamle Vossebanen. Litt karikert kan man si at en fredning er som å sette en osteklokke over noe. Det som er under klokken skal ikke forandres, kun vedlikeholdes og bevares. Men de fleste fredningene inneholder fredningsbestemmelser. «Tilbakeføringer» er tillatt, forutsatt at man kan finne tilstrekkelig dokumentasjon.

Kildesituasjonen:

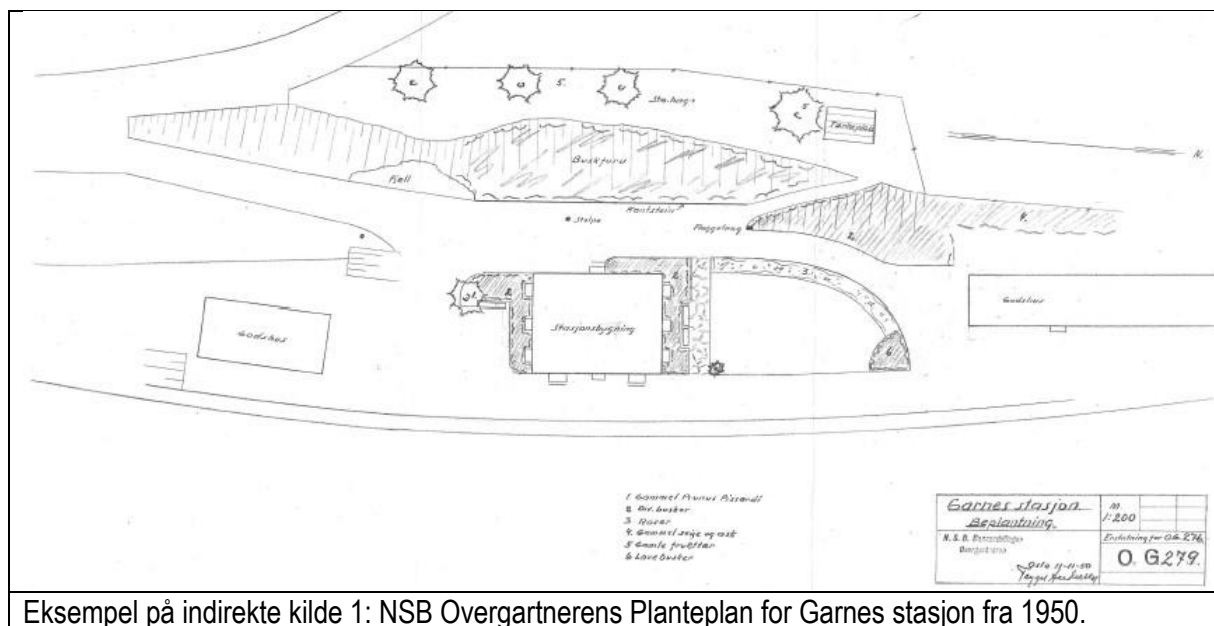
Skal noe tilbakeføres, trengs kunnskap om hvordan det har vært før. I motsatt fall blir det hele fri fantasi. Vi kan skille mellom direkte og indirekte kilder. De direkte kildene gir opplysning om det konkrete objektet – i vårt tilfelle Arna G stasjonspark. De indirekte kildene gir opplysning om tilsvarende eller lignende objekter, dvs. andre stasjonsparker i eller utenfor Norge.

Jernbanen var dyktig på dokumentasjon, det meste ble tegnet eller skrevet ned. Dessverre har ikke ettertiden vært like flink til å systematisere og ta vare på denne dokumentasjonen. Noe kan være gått tapt. Annet kan være oppbevart på steder vi ikke er klar over. NSBs gartneritjeneste hadde sitt arkiv med planteplaner og plantekart. Noe av dette er i behold.

De indirekte kildene:

En av MGVBs medarbeidere siteres tidvis på at «*det meste på jernbanen har vært gjort før.*» Så også her. Bane NORs medarbeidere hagearkitektene Christian Wesenberg og Marit By har begge satt seg grundig inn i temaet stasjonsparker. Deres arbeider lettet arbeidet da MGVB skulle sette i gang. Vi trengte ikke finne opp hjulet påny.

Et søk i digitalt museum med «stasjonspark» som temaord gir en del treff; flere i dag enn da vi startet prosessen. Under marsjen fant vi flere bilder som også viste stasjonsparker, men hvor søkeordet manglet. Vi sørget da for å få lagt det inn, det forenkler fremtidige søk både for oss selv og for andre. Ellers er det et tankekors hvor «gjerrige» fotografene var den gang film og fremkalling var en reell kostnad. Rene parkbilder er sjelden kost. Som regel har stasjonsparken «sneket» seg med på et oversiktsbilde. Detaljer kan man være heldig og finne på bilder der hovedmotivet er noe helt annet. I arkivene etter NSB fant vi planteplaner og plantekart for flere stasjoner langs Vossebanen, men ingen fra Arna G stasjon. Den geografiske og klimatiske nærheten stasjonene imellom sannsynliggjorde at de samme plantene hadde vært brukt på også på Arna G stasjon. Men kart og planer var alle i fra 1950-tallet. Da hadde parken på Arna G allerede eksistert i rundt 70 år.



Eksempel på indirekte kilde 1: NSB Overgartnerens Planteplan for Games stasjon fra 1950.



Eksempel på indirekte kilde 2: Den rekonstruerte stasjonsparken på Koppang st. Foto: Marit By

De direkte kildene:

«Originalen» var i dette tilfellet parkarealet slik det forelå før MGVB begynte å bearbeide det. En kartlegging av plantene som var der ble gjort. Vi fant kun en plante – storkonvall – som vi kunne regne med at hadde vokst der også under banens driftstid.

MGVBs medarbeider Marius Jørgensen har vært dyktig til å grave i lokale fotosamlinger – og funnet frem til både fly- og andre fotografier. Nedenfor vises noe av det vi fant. Disse og øvrige relevante funn finnes i vedlegg til de tre dispensasjonssøknadene MGVB har sendt til Vestland Fylkeskommune. De finnes sist i dette kompendiet.



Dette er det eldste bildet vi har funnet som viser noe av parken. Et opprinnelig svart-hvitt-bilde kolorert vha. et dataprogram. Vi ser en flaggstang i parken – og vi kan skimte vegetasjon som strekker seg i høyde med stasjonsbygningens første etasje. Dette forteller oss at parken ikke var nyanlagt i 1907. Som de fleste andre bildene vi har kommet over er ikke parken hovedmotiv, det er kun elementer av den som har sneket seg med.



Nok et kolorert sorthvittbilde, dette er i fra mellom 1910 og 1920. Men det gjør oss ikke klokere enn at det bekrefter det vi ser på bildet fra 1907



Vi flytter oss til aprildagene i 1940, men blir ikke så mye klokere. Det digre furutreet står enten i hjørnet av parken eller på naboeiendommen.



Maler: Asbjørn Brekke²: Arna G stasjon, detalj av stasjonsparken (Foto av maleri datert 1949).

Det er den eldste direkte kilden vi har som også viser detaljer. Det dukket dessverre opp så sent i prosessen at det meste av parken allerede var ferdigstilt. Men vi kan bruke det om vi en dag ønsker å gjøre mer med parken.

MGVBs hageentreprenør – Boasson – identifiserte følgende plantesorter på bakgrunn av maleriet.

Plantens norske navn	Latinsk navn
Brannlilje ³	<i>Lilium bulbiferum</i>
Lupiner ⁴ (hvit og lilla)	<i>Lupinus</i>
Iris, sverdlilje ⁵ (gul)	Iris

² [Asbjørn Brekke – Wikipedia](#)

³ [Brannlilje – Wikipedia](#)

⁴ [Lupiner – Wikipedia](#)

⁵ [Sverdliljeslekta – Wikipedia](#)



Fargelagt flyfoto fra 1951. Vi ser en park med svært rette og stramme linjer, ulik alle andre jernbaneparker vi har sett bilder av. Det er mulig at dette er en modernisering av den opprinnelige parken. Tilsvarende skjedde med Byparken i Bergen, som i årene 1912-16 ble bygget om fra tysk/victoriansk stil til de stringente former vi kjenner idag – svært tilsvarende det vi ser her.



Fargelagt fotografi fra 1955-60. Ved å forstørre bildet fremkommer at parken nærmest virker å være tegnet med linjal.



Buss for tog? Nok et fargelagt fotografi. Dette er tatt etter 1961. Muren til høyre for bussen er der ennå, men veien er nå hevet så mye at toppen av muren nesten ligger i plan med et nytt fortau.



Bunnen er nådd! Herfra kan det bare gå oppover! I juni 2022 fanget Google Street wiew parken i bruk som parkeringsplass. Det hvite plankegjerdet til høyre er montert på toppen av den lave muren vi ser ved siden av bussen på bildet fra 1961.

Glimt fra rekonstruksjonsarbeidet:



Situasjonsbilde før oppstart. Det er ikke mulig å se at plantene skjuler en støttemur som er mellom 0,5 og 1,5 meter høy.



Skråningen i fra plattformen og ned til parkens nivå etter at buskene og trærne var fjernet. Det er ennå ikke mulig å se at det er støttemur her – bak haugene med humus.



Deler av humuslaget inn mot støttemuren er fjernet. Den øverste raden med stein på støttemuren måtte reetableres lengst mot øst (nord). De øverste steinene er hentet fra et lokalt brudd på Voss



Støttemuren mot plattformen etter at jordmassene var fjernet (bak arbeideren til venstre) og steinene tørket. Muren ble da lysere i fargen. Skillene mellom stier og øvrige areal i parken er reetablert med steinsetting. Pukkhaugen til venstre skal brukes til drenering av området.



Jeg fant, jeg fant! Vi trodde vi hadde funnet flaggstangfundamentet. Men en forbigående kunne fortelle oss at det var en juletre fot. Han hadde selv montert den. Vi har valgt å beholde den.



Stasjonsparken sett mot øst (nord). Steinen øverst til venstre i det store bedet rett til venstre for senter av bildet skjuler juletre foten



Parken sett mot sør (jernbanevest). Nå gjenstår kun plantene, flaggstangen og noen gjerder



Foto: Hageentreprenør Boasson. Tre hagebenker er satt ut. De to hvite blomsterpottene er flyttbare. De er satt der for å hindre at parken igjen blir brukt som parkeringsplass.



Gratulerer med dagen! Linjegjerdet på toppen av støttemuren er kommet på plass. Flettverksgjerdet på støttemuren mot Ådnavegen og naboeiendommen i bakgrunnen likeså. Trappen mellom parken og plattformen har fått smijernsrekkverk på begge sider. Gress og beplantning er kommet på plass. Foto Ivar J Gubberud

Forsiktige tilpasninger:

Linjal eller passer? Rir ikke same dag som man sadler

Formalia

Gjennomføringen av prosjektet krevde at vi søkte unntak fra fredningsbestemmelsene. Vi valgte å dele søknaden i tre. Prosjektet var av en slik karakter at veien i noen grad ble til mens vi gikk. Vi håpet også å finne svar på spørsmål underveis i prosessen.

Den første søknaden gjaldt det vi kan kalle parkens fysiske utforming eller – sagt på en annen måte – alt annet enn beplantning. Den andre søknaden gjaldt plantene vi ønsket å bruke. Den tredje og siste søknadene gjaldt en trapp vi fant å måtte sikre med et rekkverk. Et behov som var der hele tiden, men som vi først ble klar over da en mengde buskas og løsmasser var blitt fjernet og vi så hvor høy trappen faktisk var.

Vestland Fylkeskommune innvilget alle tre søknader. Vi skulle avgi en sluttrapport når arbeidene var fullført. Det er nå gjort. Åpningen skjedde 27. august 2023.

The devil is in the details:

Kommunikasjon er viktig i alle prosjekter – det er viktig at alle involverte har en omforent forståelse av hva som skal gjøres – og at man spør når man er i tvil om noe. Dette er særlig viktig i restaureringsprosjekter – der rammene for å finne på forbedringer eller komme med moderne løsninger både er og bør være snevre. Men for å spørre må man vite at det er noe å spørre om. Moderne entreprenører arbeider fort og effektivt, og de bruker underentreprenører. Avbrudd i arbeidet koster penger. Penger vi ikke har.

Når profesjonelle krefter skal styres av en frivillig drevet organisasjon kan det undertiden gå galt. Sett i bakspeilet bommet vi på to-tre punkter, men de er heldigvis ikke kritiske. De er av en slik karakter at få vil legge merke til dem. Og de er heldigvis reversible. Det er kun et kostnadsspørsmål.

Vi fikk tegnet ut – søkte om og fikk godkjent – en planløsning for parken som var basert på luftfotografiet fra 1951. Her burde vi ha tatt en pust i bakken og satt oss ned og tenkt etter at tegningen forelå, men før vi sendte søknaden. For det vi søkte om var et anlegg tegnet med linjal – så godt som uten de mye buene som kjennetegner alle andre stasjonsparker vi har sett tegninger eller bilder av. Årsaken til denne glippen var at tegningen kom til svært sent i prosessen, resten av søknaden var allerede ferdig – og vi jobbet under tidspress. Bevilgningen var på plass – og måtte brukes i løpet av året. Dette siste – bevilgninger som ikke kan overføres til neste år – rir i det hele mange tilskuddsavhengige virksomheter som en mare. På plussiden sporer de til innsats og effektivitet. På minussiden fører de til at ting glipper – og til at man av og til må gjøre justeringer i prosjektet – slik det gjøres i alle prosjekter nå justering av kursen er nødvendig for å oppnå beste resultat på tid, kost og kvalitet.

Oppsummering og konklusjon:

Parken er ferdig og tatt i bruk. Ettersom plantene vokser til vil den bli vakrere – og få satt seg. Gamle Vossebanen er tilført enda en attraksjon, Arna Gamle stasjon har fått enda et løft. Og bydel Arna i Bergen har fått et vakkert, nytt møtepunkt til beboernes frie avbenyttelse.

Kilder:

1. «Jernbanens stasjonsparker», hovedoppgave for Christian Wesenberg, Institutt for landskapsarkitektur, Norges Landbrukshøgskole, 1990
2. Fotografier fra div. samlinger
3. Tegninger og plantelister fra NSBs arkiver
4. Korrespondanse mellom Museet Gamle Vossebanen (heretter MGVB) og Vestland Fylkeskommune (heretter VLFK) – brev med fotografiske og andre vedlegg:
 - a. MGVBs dispensasjonssøknad «Gamle Vossebanen Arne G. stasjon. Reetablering av stasjonspark. Søknad om unntak fra fredningsforskriften. Søknadsdel 1. Stasjonsparkens utforming» datert 29. mars 2022.
 - b. VLFKs «Vedtak om dispensasjon frå freding - tilbakeføring Arna stasjonspark - Arna gamle stasjon - Gamle Vossebanen» datert 03. mai 2022
 - c. MGVBs dispensasjonssøknad «Gamle Vossebanen- - tilbakeføring av Arna stasjonspark. Dispensasjonssøknad/invitasjon til dialog om beplantning» datert 16. desember 2022
 - d. VLFKs «Vedtak om dispensasjon frå freding – tilbakeføring av stasjonspark ved Gamle Arna stasjon – utplanting» datert 03. januar 2023.
 - e. MGVBs dispensasjonssøknad «Sikring av trapp med rekkverk» datert 14. januar 2023
 - f. MGVBs «melding om Gamle Vossebanen – tilbakeføring av Arne G. stasjonspark. Melding om utført sikring av trapp med rekkverk» datert 4. juli 2023.
 - g. VLFKs «Vedtak om dispensasjon frå freding – Gamle Vossebanen – Gamle Arna stasjon, sikring av trapp med rekkverk» datert 7. juli 2023
 - h. MGVBs «Arne G stasjon – tilbakeføring av stasjonspark. Sluttrapport etter fullførte arbeider» datert 8. august 2023.