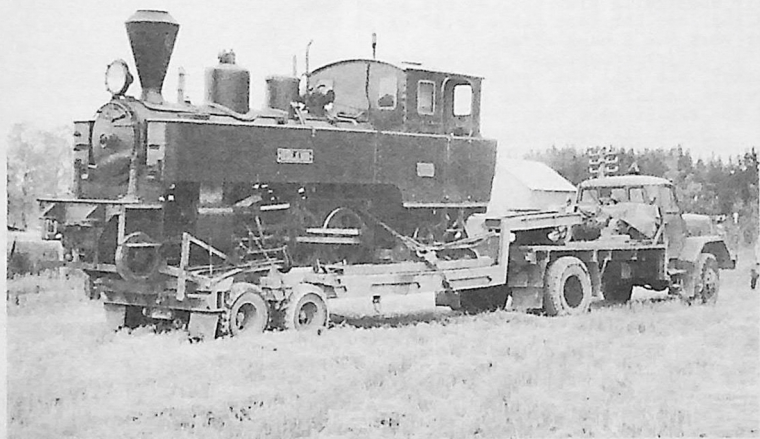


Tertittten

HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD



Nr. 17

SEPTEMBER 1969



TERTITTEN

Medlemsorgan for Andelslaget Hølandsbanen - Nr. 17 - juni-sept. 1969

Foreningens adresse:
Postboks 31, Vinderen, Oslo 3

Postgiro 20 67 71

Bankkonto: Bergens Privatbank
Nr. 5001.30.56983

Formann:
Hans Petter Grøner
Slemdalsveien 81 d, Oslo 3

Kasserer:
Jørgen Seemann Berg
Jenshaugveien 8 b, 1310 Blommenholm

Driftsbestyrer:
Olaf Wiegels
Greverudkollen 5, 1415 Oppegård

Redaktør: Ole Mjelva

Redaksjonens adresse:
Gabels gate 1 B, Oslo 2

Postgiro 20 53 22

A/I Hølandsbanen har følgende formål:

Å bevare og opprettholde drift med det materiell som er bevart etter nedleggelsen av Urskog-Hølandsbanen,

Å arbeide for utbredelse av alminnelig jernbaneinteresse.

Medlemskap koster kr.25,- pr. år.

Vi må tilstå at når spørsmålet "er'e lenge til neste Tertittent?" blir stillet oss mer enn 3 ganger pr. uke, slik det har blitt den siste måneden, da føler vi oss aldri så lite smigret. Foruten at vi selvsagt blir ubehagelig klar over at det er på tide å somle seg ferdig. Men vær så god, her har dere fülle nr.17 og så kan dere jo selv konstatere om det har vært noe å mase etter.

"Stjerneordningen" for merking av fotos, som ble lansert i forrige nummer, slo feil som ventet. Stjernene (*) forsvant nemlig i rotasjonspressen og har siden ikke dukket opp. Det var altså bildene på side 10 og 11 som skulle være bestjernet, og så får vi håpe det går bedre denne gang.

Stoff til neste nummer innen 26. september!

DRIFTEN

er det - for å sitere en kjent politiker - ennå for tidlig å si noe om. Bortsett fra de medlemmene som har feriert på Mallorca eller deromkring (etter oppmøtet enkelte søndager å dømme skulle man tro det var de fleste) har Hobbyguttene jobbet jevnt og trutt og funnet ut hva flere andre også har funnet ut, at sommeren har vært deilig og varm. Altfor deilig og varm til at man kunne vente noen valfart av folk fra herlige badestrender og opp til en knusktørr Hølandsbane som bare har varm cola og sot på klærne å by på.

Det rare er bare at "folk" har kommet likevel! Riktignok ikke i så strie strømmer som vi fantaserte om da vi vedtok vårt kjempesongopplegg m/ PR på siste julemøte, men to og et halvt tusen mennesker kan absolutt være godt å ta med. Særlig når vi trenger penger så sterkt som nå (se senere i teksten). Vi skal derfor glede oss over f.eks. at antall bestilte ekstraturer har gått opp med 200 prosent fra ifjor. Vi har kjørt for såvel tyske som engelske jernbaneentusiaster, for goodtemplarfolk og for Internasjonale Sommerskoler. Måtte vi få enda mer av dette til neste år!

Et annet lyspunkt er at vi merker stadig mer til Sørumsands egen befolkning, og ikke lenger bare i form av ønsker om snarlig nedleggelse og sammenpakking, selv om slikt ennå forekommer, men i form av klingende mynt! Det gir håp for fremtiden.

I trafikken har vi brukt "Høland" og "Setskogen" om hverandre og begge har tøffet dyktig, omenn en streikende vannpumpe har bragt oss i tidsnød enkelte dager og "Setskogen" mistet trykket ut gjennom et kjelrør en time før avgang her en søndag. Dieselloket har også arbeidet flittig, men vi merker at alderen (snart 30 år) begynner å melde seg.

FORSIDEN

For første gang en loktransport fra Hølandsbanen: "Høland" går til overhaling i Lodalen.

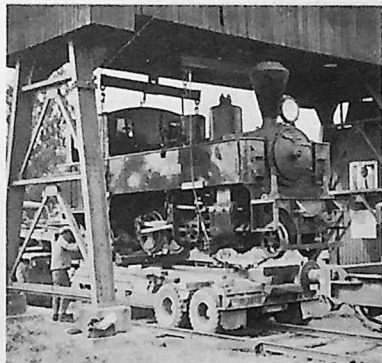
Nytt fra maskinavdelingen

Sannelig har det skjedd et og annet i år også! Både her og der - ikke minst det første. Etter at julemøtet vedtok at vi skulle ha lang driftssesong og mange reisende, gikk maskinavdelingen inn for å utbedre kapasiteten i togene. Vi skal imidlertid her ta tingene i omvendt rekkefølge og begynner med de ferskeste nyhetene, som denne gang gjelder lokomotivene.

LOK NR. 6 TIL OVERHALING

Siden 21. august har "Setskogen" vært alene om persontogene på Hølandsbanen. Den dagen foregikk nemlig historiens første loktransport fra Hølandsbanen, idet spreke "Høland" ble puffet opp til Sætra-overgangen og fraktet bort. Med transportbil fra Sundstens Transport & Kranservice, slik den kom til banen for 5 år siden. Saken er nemlig at man har besluttet å koste på den et vinteropphold i lokstallen i Lodalen i Oslo, hvori foruten kost og losji inngår hjuldreieing, utskifting av kjelrør og alminnelig utvendig oppussing. Det siste utfører vi selv - omkostningene blir så allikevel store nok. Vi håper på oppslutning i vinter!

Da Lodalen som kjent har endel jernbanespor, var det unødvendig å bile loket helt til byen. I motsetning til forrige gang hadde vi denne gang ikke bygget noen rampe å trekke loket opp til bilen på. Den tørre bakken tillot oss å bruke jekker isteden, og opplastingen på bilen gikk meget greit. Det samme gjorde turen ned til Sørums-



I portalkranen på Sørumsand. 210869.

Efter svillebyttningen tar vi en tur til

PØLSEMANNEN!



LUNDBYS

KIOSK

SØRUMSAND

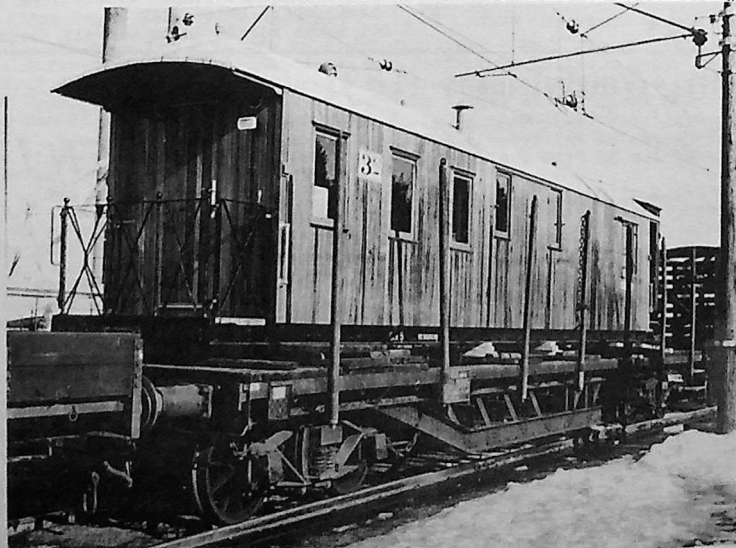
sand, hvor NBBs 18 meter lange spesialtransportvogn for smalspormateriell (riktignok ikke for vår sporvidde, men Setesdalsbanens) stod og ventet på å overta. Meningen var da å løfte det 16 tonn tunge loket over med UHBs gamle portalkran fra 1920, som fremdeles står på Sørumsand og leilighetsvis er i bruk. Kranen er imidlertid sertifisert for bare 12 tonn og det tok oss et par timer å få ordnet med dispensasjon men da vi først fikk satt i gang, gikk alt glatt. Den 49 år gamle kranen har jo lempet UHB-lok flere ganger i sine yngre år! Siste gang med "Prydz" i 1961.



Det er vel på sin plass å nevne her at Hølandsbanen er blitt gods-vogneier, for ikke å si godseier. Iallfall har vi fått råderett over ovenstående vogn nr. 15933, som vi med den største elskverdighet fra NSB har fått lov å fylle med kull fra de 6-8 damplokene som står på Lillestrøm og ser sin undergang i møte. Og gratis kull kommer meget godt med på vårt overanstrengte budsjett! En fristes nesten til å si at aldri så galt....

FÆRRE RØDMALTE VOGNER

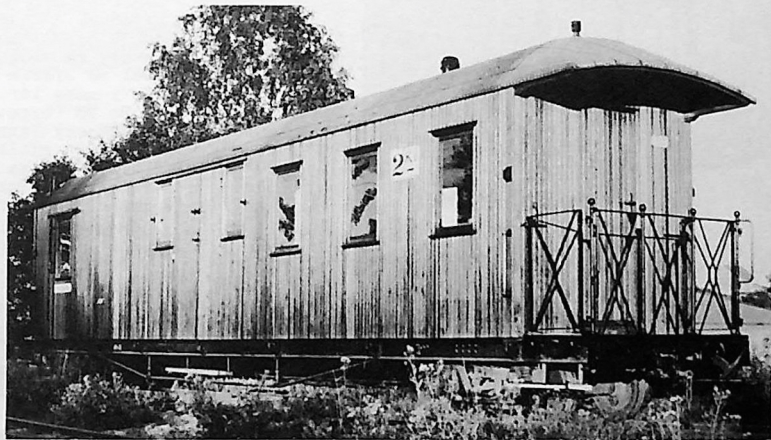
Tilbake til arbeidet på Bingsfoss igjen. Det er dessverre et faktum at personvognparken vår ikke har vært så altfor representativ av utseende. Falmende og avflassende rødmaling har dominert bildet. De to siste årene har heldigvis rettet litt på det. Både ABo3 og til dels Co1 fikk ifjor en liten uplift slik at de tålte å vises frem for folk, og i år var altså turen kommet til person- og reisegodsvogn BFo5. Denne vognen har som de fleste vet ikke stålplater men teakpaneling på veggene, som Statsbanene de siste årene hadde malt rød - av en eller annen grunn. Drømmen vår var å få vognen til atter å se ut som på nedenstående bilde, tatt etter en hovedrevisjon i



BFo5 (dengang CFo5) kommer fra vognkasserevisjon i Oslo (Bispegt.) for ca.20 år siden.
(T.Panhoff)

begynnelsen av etterkrigsårene. Arbeidet ble satt igang i påsken og foregikk jevnt og trutt, om ikke akkurat raskt, utover våren og sommeren under ledelse av vognformannen. Vegg etter vegg ble barbert for rødming, først med malingfjerner gikk oss av Alf Bjercke A/S og Lilleborg Fabrikker, snart også med elektrisk båndslippeapparat som vi måtte leie. Etter at vi gjennom et par tabber hadde lært å bruke apparatet riktig og slippe langs istedenfor inn gjennom veggen, gikk det svært så bra, syntes vi. Løsdeler, beslag, skilt og listverk måtte avmonteres og behandles for seg, likeså vindusrammene. En av veggstenderne ved en sidedør måtte maysommelig skiftes ut, da den var så råttan at døren hadde falt av ved en tidligere anledning.

Det var opplagt at vognen herefter skulle ha sin opprinnelige gyldne teakfarve, eftersom panelingen viste seg å være i meget god stand da vi fikk slipt av grått belegg o.l. Vi gruet derfor endel til å måtte ut med en hel formue i olje og lakk. Men her fikk vi unnsetning fra Olsen & Wangs farve-



BFoto etter vognkasse- "revisjon" på verkstedet Bingeloss.

handel, som generøst gav oss alt vi trengte av teakolje og Owakryl finish. Var det da noen sak!

Da vognkassen var ferdig, ble arbeidet avsluttet med en utskifting av det nedslitte treverket på plattformene, beslag og skilt pusset opp og montert og rekkverk, bufferplanker m.m. lakkert sorte (og - ikke å forglemme - vinduene ble vasket!) før vognen endelig åen 27. juli - en god del forsinket - kunne settes inn i trafikken og overta etter G 13 som brus- og kjeksutsalg.

Vi synes den er blitt - for å si det med verksmesteren: Gedigen!

Her skulle det etter planen ha stått en hel del om vår nyeste tilvekst i personvognparken, sommervognen To1, som er bygget opp ivår og nylig ble flyttet fra Sørumsand til banen vår. På grunn av plassmangelen må vi dessverre med det til neste nummer.

-Fortsatt fra side 7

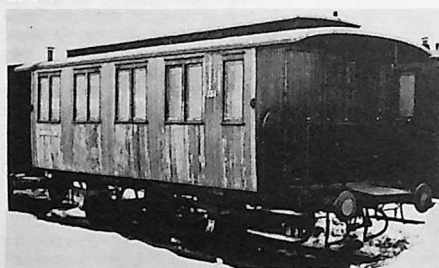
opp til sin plass på Gardermoen en gang i juni, og der står nå følgende vogner:

- Bo 85, bygget 1916 til Hovedbanen (NHJ). Lokaltogsinteriør.
- BF 686, bygget 1905. Toaksløt sidegangsvogn med reiseogodsavdeling.
- Ao 950, bygget Skabo 1910. Førsteklasses kupevogn med salong.
- F 1007, bygget 1897. Konduktørvogn.

To av vognene er i meget god stand, og oppussingsarbeider vil ikke bli satt igang med det første. Vi har imidlertid fått utlevert presenninger nok til at vognene skal kunne overleve vinterens frost og sne uten mén.

Med "veterantogsaken", uttrykket som etterhvert ble en betegnelse for Hølandsbanemedlemmers strev for på en eller annen måte å få bevart litt normalsporet jernbanemateriell til et kjørbart museumstog her i landet, med den saken skjedde det litt av både hvert i første halvår av 1969. Av forskjellige grunner har "Tertitten" ikke ofret noe særlig spalteplass på dette emne siden nr.12, men i siste årsberetning - i mars - ble den til da meget triste utvikling utførlig behandlet. Vi fortsetter derfor omtrent der årsberetningen slapp:

Efter som tiden gikk og vi stadig ventet på den bebudede konferanse mellom A/L Hølandsbanen og Jernbanemuseet, gikk det stadig dårligere med det materiellet vi hadde sett oss ut og mente var representativt. BF 151



BF 151.

Tanken om å få et skikkelig veterantogsett måtte likevel ikke oppgis, og det gjaldt følgelig å finne frem flere vogner som var verdig en bevarelse. Vi lette opp BF 686 på Hjerkin, en sidegangsvogn bygget Skabo 1905 som i parentes bemerket ville passe fortreffelig sammen med den ovennevnte BF 151. Vognen ble benyttet som bremsevogn på litt i skyggen av karetvognene



Bo 78.

turen med "Caroline" i januar, men kom jo da og det skinnende lokomotivet.



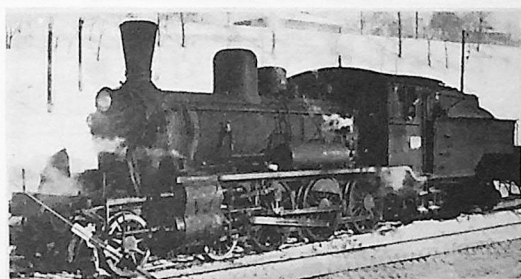
BF 686.

Delvis også NSB lenge vært innstilt på lokomotiv nr.134 av type 18c (tidligere 18a), som bygget i Chemnitz i 1900 var minst 7 år eldre enn noe annet NSB-lok, og dessuten meget egnet til museumsformål. Imidlertid utløp kjelens revisjonsfrist i 1968, hvorpå loket ble slept til Drammen og derefter nesten automatisk slettet av registeret, tross innsigelser. Og erfaring har

Det fantes nå bare 2 - to - personvogner med åpne endeplattformer igjen i regulær trafikk ved NSB; de tidligere Hovedbanevognene Bo 85 og 86, bygget ved Strømmen 1916. Valget falt da naturlig på en av disse, nemlig nr.85, som hadde gjennomgått hovedrevisjon ikke lang tid i forveien. Vi hadde da måttet se Bo 81 forsvinne, vognen som ble brukt av oss under Hamarturen med Svenska Järnvägsklubben i 1968 (Tertitten 12).

Hva angikk passende trekkraft til veterantoget hadde både Hølandsbanen og

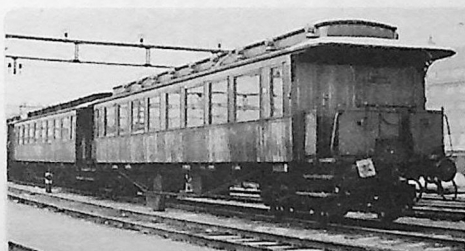
vist at utrangert materiell i praksis er det samme som opphugget materiell og umulig å gjøre noe med. Altså måtte også et nytt lokomotiv plukkes ut, og det måtte være en maskin som ikke ville forfalle til kjelrevisjon for snart. Man bestemte seg for nr.207 av den noe mindre type 21e, bygget ved



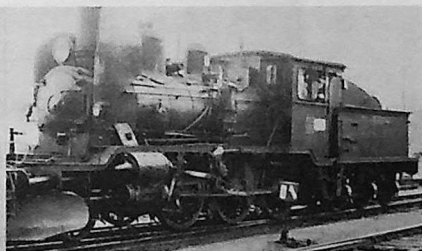
Lok nr.134, type 18c. 150268.

Hamar Jernstøberi i 1909, som var et av de få gjenlevende lok i fast rute og hadde sin daglige gang i godstog på Numedalsbanen.

Slik var i korte trekk situasjonen da det etterlengtede møtet med Jernbanemuseet omsider ble berammet. Torsdag 22.april innfant 3 representanter fra A/L Hølandsbanen seg på Jernbanemuseet på Hamar til sitt første ordentlige møte med representanter fra NSB om denne saken. Vi lar møteprotokollen tale:



Bo 85 og 86. Østb.121268.



Lok 207, type 21e. Filipstad 241068.

"Møtet ble holdt på Jernbanemuseet kl. 11.30.

Tilstede fra A/L Hølandsbanen var:

Hans Petter Grøner, Ole Mjelva og Olaf Wiegels.

Fra Jernbanemuseet møtte:

Distriktsjef S. Sætersdal og bestyrer Eivind Strand.

Wiegels gjorde rede for A/L Hølandsbanens formålsparagraf og målsetning.

Det ble drøftet forskjellige spørsmål vedrørende jernbanemateriell.

Fra A/L Hølandsbanen ble det påpekt at Jernbanemuseet mangler rullende materiell fra mellomårene, omkring år 1900 og utover.

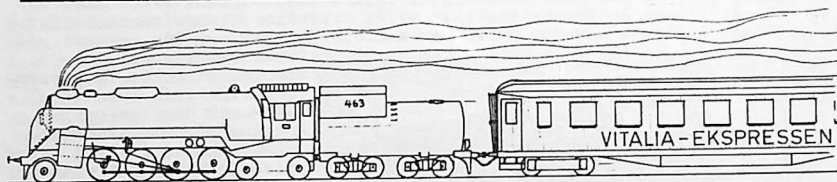
Jernbanemuseet er klar over at man ikke eier materiell fra ovennevnte tidsperiode, og begrunnet dette med at man på museet ikke har disponibel plass til å overta særlig mere materiell.

Distriktsjef Sætersdal takket A/L Hølandsbanen for den interesse de viste for Jernbanemuseet og ville med glede ta imot bistand fra laget når det gjaldt å verne om Jernbanemuseet og dets arbeide.

Forskjellige ting ble diskutert, og man ble enige om at Jernbanemuseet bør overta noen personvogner, trevogner, som nå skal utrangeres, og et lokomotiv (type 21e nr.207). Jernbanemuseet har for øyeblikket ikke plass til dette materiell på sitt område, men har gjennom A/L Hølandsbanen fått tillatelse til å plassere materiellet på et sidespor tilhørende Forsvaret på Gardermoen. Materiellet blir museets eiendom, men A/L Hølandsbanen er villig til å overta vedlikehold og pass i den tid materiellet står på Gardermoen. Når plassforholdene tillater det, vil materiellet bli overført til Jernbanemuseet."

Eivind Strand (sign.)

Dermed skulle saken være grei. Lokomotivet blir riktignok hvor det er inntil NSB tar det ut av trafikk, men de utvalgte personvogner ble kjørt



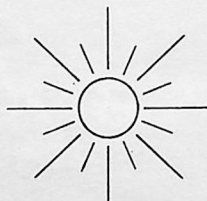
MED VITALIA-EKSPRESSEN TIL HELSELAND

Spis daglig



VITALIA

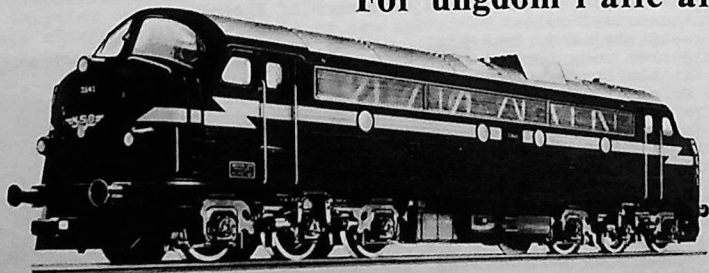
HELSEPRODUKTER



Taremel - Taretabletter - Ølgjær - Hvitløktabletter
 Nypepulver - Druesukkertabletter - Soyamel

MÄRKLIN

For ungdom i alle aldre



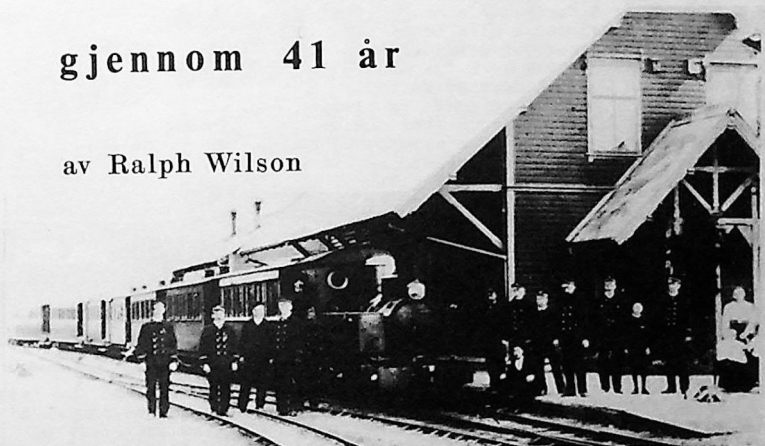
universallokomotiv fra
 De Norske Statsbaner

IMPORTØR:
 CARL F. MYKLESTAD
 PILESTREDET 17 - OSLO 1

NESTTUN-OSBANEN

gjennom 41 år

av Ralph Wilson



Ostoget og personale på Osøren stasjon 1905.

En av de første jernbaner som ble anlagt på Vestlandet var Vossebanen (Bergen-Voss). Da denne ble innviet som smalsporet statsbane i 1883 begynte man også å sysle med tanken om en privat jernbanestump fra Vossebanens stasjon Nesttun i Fane (nu Fana) herred, 9 km syd for Bergen, til strandstedet Osøren i Os herred ved Bjørnefjorden, ytterligere 26,3 km i sydøstlig retning. Osøren skulle da være banens hovedstasjon, med verksted og lokomotivstall m.m.

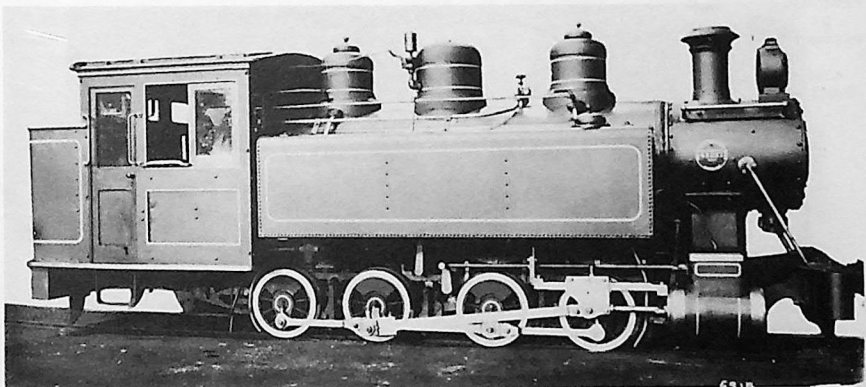
Initiativtager til dette var i første rekke den fremskrittvennlige distriktslege i Os, Daniel S. Krøger. Ingeniørfirmaet Sontum i Bergen stakk ut linjen og regnet ut at anlegget ville koste 750 000 kroner. Nu ble aktieselskapet Nesttun-Osbanen stiftet, og konsul Herman Gade og kjøpmann A. Mowinkel sikret byggingen ved å tegne seg for 300 000 kroner i aksjer.

Anleggsarbeidet ble påbegynt i 1891. Linjen ble ført gjennom det mest idylliske landskap man kan tenke seg, med minste kurveradius 50 m og skinnevekt 15 kg/m. Som noe helt bemerkelsesverdig for en bane på Vestlandet kan nevnes at det ikke ble laget en eneste tunnel. Nesttun og Osøren stasjoner ble utstyrt med dreieskiver, og tre av de mellomliggende stasjoner fikk påfyllingsanlegg for vann og kull.

Hva sporvidden angår, så var denne fra først av foreslått å være den samme som Vossebanens, nemlig 1067 mm, men av økonomiske grunner ble den senere bestemt til 750 mm.

Med denne beskjedne sporvidde kunne Nesttun-Osbanen begynne sitt 41-årige liv søndag den 1. juli 1894. Dette var selvfølgelig en høytidsdag, ikke bare for Os og Fane, som banen skulle gå gjennom, men også for Bergen.

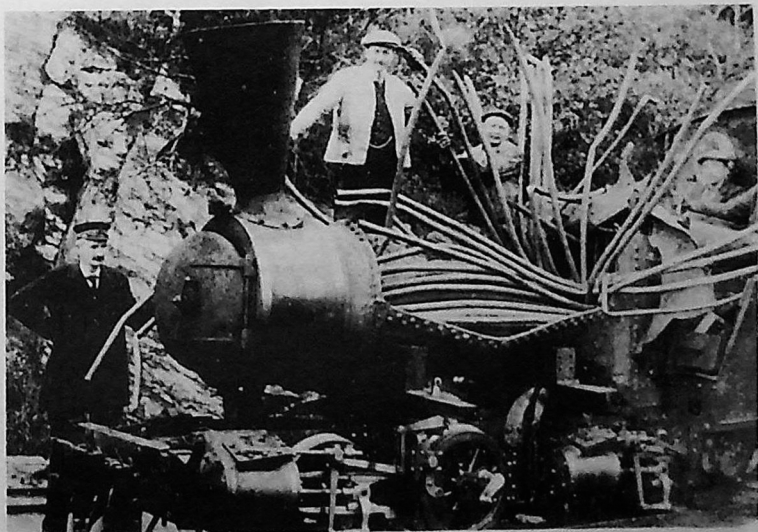
Ved åpningen var der levert to Mallet-damplokomotiver til en pris av 15 000 kroner pr.stk. De var begge bygget ved fabrikken "La Métallurgique; Nivelles, Tubize et la Sambre" eller "Ateliers Tubize", Beliga, og fikk på NOB navnene "Bjørnen" og "Ulven". Det var imidlertid ikke trekraft nok, og det ble derfor året etter bestilt enu et lokomotiv av samme type og fra samme fabrikk, dette fikk navnet "Os". Alle lokomotivene hadde påmonterte navneskilt. Toget hadde både 2. og 3. klasses passasjervogner med 30 sitteplasser i hver, dertil godsogvner. Passasjervognene ble etterhvert utstyrt med ovner, som konduktøren måtte passe og fyre i under reisen.



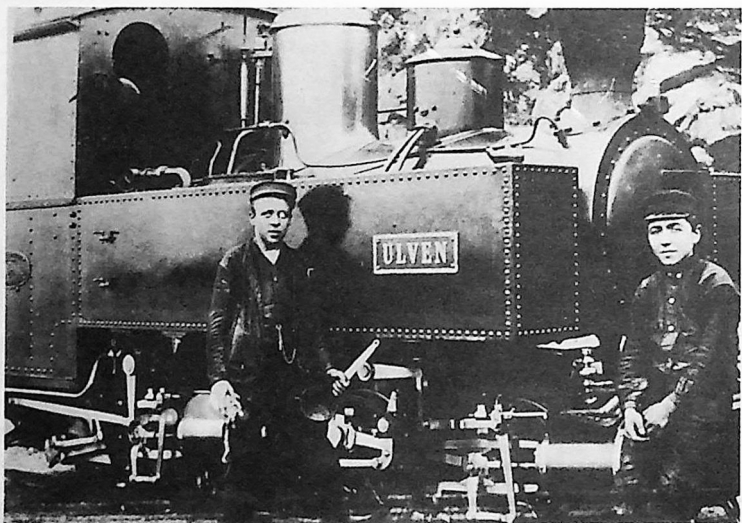
Fabrikkfoto av "Baldvin".

flerret av. Lokomotivpersonalet slapp heldigvis fra det med lettere skaader, men sa befant de seg da ogsaa et godt stykke unna maskinen.

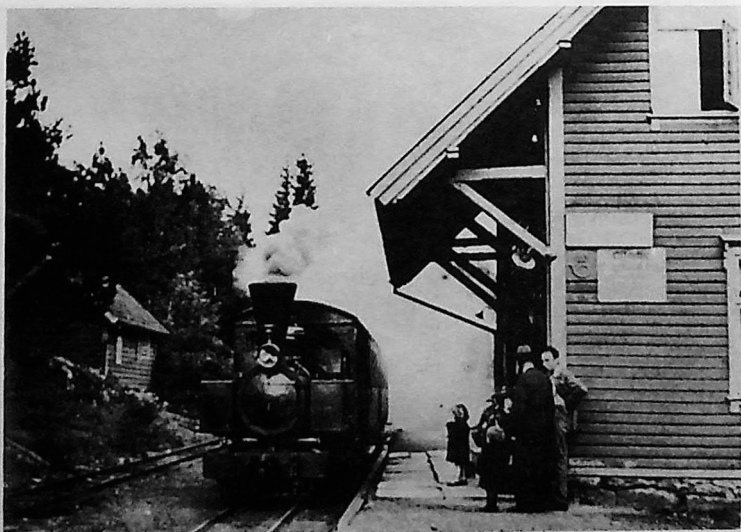
De tidligere nevnte melkerutene ble etterhvert en sa stor konkurrent at jernbaneselskapet ble noedt til a starte regulær rutebilkjørsel selv. Av denne grunn er NOB, kanskje med rette, blitt kalt "jernbanen som utkonkurrerte seg selv". Rutebilene kjørte side om side med jernbanen, og da det tok ca. 2 timer med banen til byen og 1½ time med bussene, var det klart at de fleste foretrakk disse.



"Bjørnen" efter eksplosjonen. (T. Panhoff)



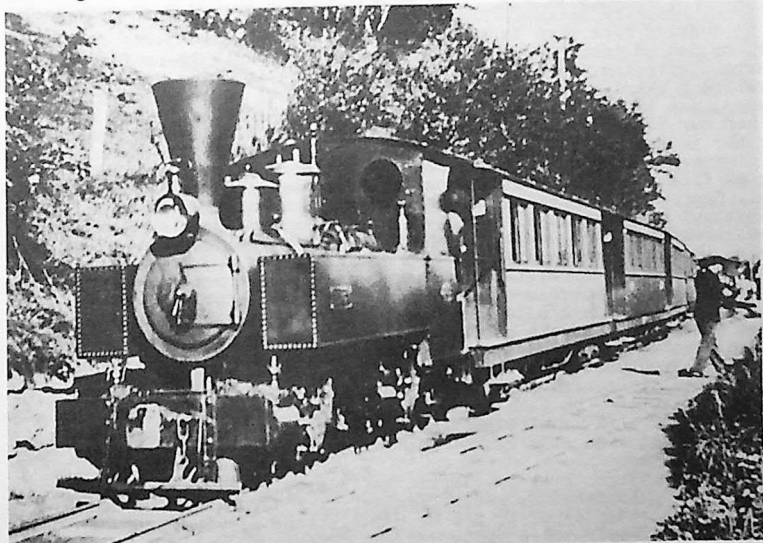
"Ulven" og to unge lokpussere. (T.Panhoff)



Stend stasjon var også "offentlig Telefonstation" (T.Panhoff).

Nesttun-Osbanen hadde to ting som var spesielle for den. Den var nemlig den første tertierjernbane i Norge, og den hadde landets eneste Mallet-lokomotiver. Men den kunne jo dessverre ikke leve på dette i lengden, og man ble snart klare over at den dag ikke var fjern da jernbanedriften måtte opphøre.

I 1934 ble det vedtatt at driften måtte avvikles, da den økonomiske situasjon var håpløs. Da konsesjonen ville utløpe året etter, ble man imidlertid enige om å holde banen gående ut konsesjonstiden.



"Ulven" rangerer det siste tog på Osøren (T.Panhoff).

Søndag 1. september 1935 var siste driftsdag. For det store publikum ble dette en kjærkommen festdag, men for mange, og da i første rekke banens bestyrelse og tjenestemenn, var det nok et trist syn å se "Bjørnen" og "Os" trekke det siste toget med 10 vogner oppover fra Nesttun til Osøren. Men ferden var slutt - Osbanen hadde gjort sin gjerning.

Efter nedleggelsen ble det meste av materiellet solgt til opphugging. Noe slapp imidlertid unna smelteovnenes flammende hav. Der ble således solgt 9 vogner, en sneplog, skinner og dogs til Urskog-Hølandsbanen. På sin innkjøpstur efter nedleggelsen var UHB's driftsbestyrer Prydz meget interessert i å kjøpe også et av Mallet-lokomotivene, men fikk beskjed hjemmefra om at man ikke hadde råd. 2 av vognene er nu på Jernbanemuseet, hvor de om sommeren trekkes av UHB's lok "Prydz". Noen av vognene ble også solgt til private, som ennå benytter dem som uthus o.l.

Nu og da har det vært diskutert om Osbanen igjen skal åpnes for trafikk, denne gang som forstadsbane til Bergen. Hvis dette skjer, vil den selvfølgelig bli anlagt normalsporet og efter en langt rettere trasé. Men om man virkelig atter en gang skal kunne ta toget til Osøren, er det ennå ingen som vet noe om.

Ralph Wilson.

Osbanens materiell efter Norges offisielle statistikk - Jernbaner 1928/29:

15 stk. 4-akslede personvogner med tilsammen 409 sitteplasser.

4 stk. 2-akslede og 6 stk. 4-akslede godsvogner med samlet lasteevne 44,5 t.
Ialt 92 vognaksler.

4 stk. damplokomotiver.

Norsk

Jernbaneklubb

Endelig fikk også Norge sin jernbaneklubb. Det skjedde den 22. mai i år, og det må innrømmes at "Tertittēn" denne gang ikke er først ute med nyheten, eftersom både dagspressen på Østlandet og våre beslektede medlemsblad i Sverige og Danmark allerede har hilst den nye foreningen velkommen, noe vi selvsagt slutter oss til. Derimot vil det være rimelig at vi her ser litt nøyere på forløpet for klubbens tilblivelse. Hølandsbanen har jo selv deltatt ganske aktivt i utviklingen!

Hvor lenge jernbaneentusiaster i Norge har gått rundt og ønsket seg en forening som dyrket nettopp deres spesialinteresse, er ikke godt å si. Ganske sikkert er det at om ikke A/L Hølandsbanen og Setesdalsbanens Hobbyklubb var kommet til i 1961-62 og etterhvert kunne fange opp noen av de aller mest interesserte, så ville en slik forening ha sett dagens lys for en god stund siden.

Imidlertid - hobbybanene viste seg å bli noe for spesielle i lengden. Den økende interessen for jernbaner generelt førte bl. a. til veterantogturene, og da A/L Hølandsbanens vedtekter på grunn av disse ble utvidet til også å omfatte utbredelse av alminnelig jernbaneinteresse, - det skjedde på generalforsamlingen i 1967, - ble spørsmålet og en "skikkelig" jernbaneklubb første gang tatt opp til nærmere diskusjon.

Saken ble senere diskutert på omtrent alle de sammenkomster hvor en anledning bød seg, og ikke minst på det siste julemøtet i D&V. Det hele strandet bl. a. på vanskelighetene med å finne aktive mennesker til å sitte i styret i en slik klubb. Det var jo vanskelig nok å skaffe folk til det som var!

Utpå vinteren gikk imidlertid dette problemet mot en snarlig løsning, og da Hølandsbanens generalforsamling i Jernbaneskolen den 10. april vel og vakkert var avholdt, ble de gjensittende andelshaverne enige om å gjøre forberedelser til å danne den nye foreningen - Norsk Jernbaneklubb. Et engere utvalg ble plukket ut og satt til å arbeide med saken.

En medvirkende grunn til at det nå var kommet fart i konseptene, var at klokken hadde slått 11.45 når det gjaldt normalsporede damplok. Norges Statsbaner så ut til å ville kvitte seg med sine 83 damplok en bloc, i mars og april kom stadig nye forsyninger med "sørgetog" til opphuggingsplassene i Drammen og Lillestrøm. Hele Oslos beholdning på 8 stk. forsvant på en natt - det var i det hele tatt tydelig at noe spesielt måtte skje om noen av disse damperne skulle bli reddet for ettertiden.

"Utvalget" ble ikke liggende på latsiden. Et lovutkast ble utarbeidet, litt publisitet om saken ble forberedt, og dernest ble Stiftelsesdagen fastsatt og lokale til den ventede folkemengde skaffet.

Torsdag 22. mai ble sammenkomsten avholdt, etter at man i siste liten hadde måttet forflytte til Jernbaneskolen. Det var gledelig mange ukjente og også en god del kjente fjes å se. Til de siste hørte Aage Lien fra Statsbanenes Pressekontor og bestyrer Eivind Strand fra Jernbanemuseet på Hamar, som interesserte observatører.

Det ble endel diskusjon før man enedes om å la møtet være det konstituerende møte i Norsk Jernbaneklubb. Da dette punkt var avklart, gikk man over til å behandle det fremlagte forslag til vedtekter. Dette arbeidet tok en god del av kvelden, og en hel del forandringer - mest av formell art - ble vedtatt. Foreningens vedtekter ser nå ut som vist på neste side. Da man etter en spisepause av typen boller/cola skulle velge foreningens første styre, var ikke konkurransen og tillitservervene særlig hard. En ting hadde alle vært enige om, nemlig at jernbaneklubbens og Hølandsbanens styrer ikke måtte ha felles medlemmer.

Efter en liten tavlekonkurranse fikk styret følgende sammensetning:

Formann	Ulf Berntsen	Styremedlemmer	Ole M. Sanne
Viseformann	Arne Magnus Waaler		Ronny Mård
Sekretær	Håkon Magnus Preus		Thor Mellin-Olsen
Kasserer	Bjørn Næss		

I de månedene som nå er gått siden starten, har det skjedd en god

VEDTEKTER FOR NORSK JERNBANEKЛУBB

Vedtatt på konstituerende generalforsamling 22.5.69.

§ 1.

Norsk Jernbaneklubb (NJK) er en upolitisk forening med formål å utbre interesse for jernbaner og jernbanedrift, og derved drive studier av jernbaner og opprette forbindelser med lignende organisasjoner i utlandet. Foreningen vil søke å arrangere utflukter til steder og baner av jernbanemessig interesse.

§ 2.

Foreningens høyeste myndighet er generalforsamlingen, som skal avholdes hvert år innen utgangen av mars. Innkallelse skal skje med minst 14 dagers varsel, vedlagt årsberetning, regnskap, forslag til budsjett og til eventuelle endringer av vedtektene. Adgang til generalforsamlingen, med stemmerett, har alle medlemmer som har betalt kontingent for inneværende år.

Dersom 3/4 av styret og/eller 1/2 av medlemmene finner det nødvendig, skal det innkalles til ekstraordinær generalforsamling med minst 14 dagers varsel. På en slik generalforsamling kan bare behandles de saker som er årsak til innkallelsen.

§ 3.

Generalforsamlingen utnevner 2 revisorer, som skal kontrollere foreningens regnskap og forvaltning. Revisorene har adgang til å sammekalle styret.

§ 4.

Generalforsamlingen fastsetter medlemskontingenten for ett år av gangen. Regnskapsåret går fra 1. januar til 31. desember.

§ 5.

Generalforsamlingen velger et styre bestående av formann, visformann, sekretær og kasserer, samt 3 styremedlemmer. Styrets medlemmer velges for en periode på 2 år, ved gjenvalg ett år. Medlemmer av styret i NJK kan ikke inneha procura i beslektede foreninger.

§ 6.

Styremøter avholdes minst en gang i måneden. Tidspunkt og sted for medlemsmøter skal fastsettes på styremøte, og foreningens medlemmer må få underretning om medlemsmøter senest 2 uker i forveien. Under styre- og medlemsmøter føres protokoll.

§ 7.

Det er ikke tillatt å handle i foreningens navn uten tillatelse fra styret i hvert enkelt tilfelle. Misligheter vedrørende tillitsverv kan føre til fritagelse fra vervet. Ved særlig grove forseelser fra et av klubbens medlemmer kan styret avgjøre om vedkommende skal ekskluderes.

§ 8.

Styret forvalter foreningens eiendom. Foreningen kan utstede uforpliktende andelsbrev til innkjøp og/eller restaurering av jernbanemateriell. Formann og kasserer har procura i fellesskap.

§ 9.

Forslag om vedtektsendring må være styret i hende innen utgangen av februar, og vedtas på generalforsamlingen med 2/3 flertall. Ved oppløsning av foreningen kreves 3/4 flertall. Forielingen av foreningens aktive foretas etter generalforsamlingens bestemmelse, fortrinnsvis med sikte på fortsatt ivaretagelse.

§ 10.

Norsk Jernbaneklubb skal søke å utgi et medlemsblad, som med sitt innhold skal dekke de interesseområder klubben står for. Bladet skal utgis med jevne mellomrom og sendes gratis til medlemmene.

del. Medlemstallet har økt fra 40 på stiftelsesmøtet til henimot 70, og det er ført en utstrakt korrespondanse med ytterligere interesserte.

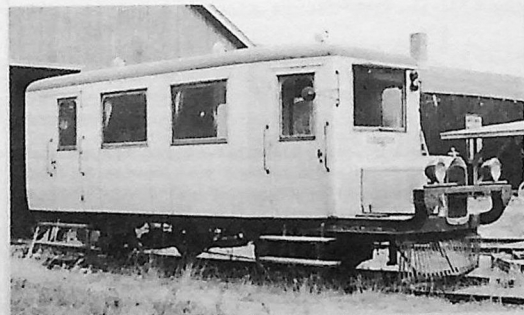
Av praktiske oppgaver som klubben har vært og er igang med, er det to som bør fremheves. Den ene var bl.a. en av årsakene til at NJK ble stiftet i år, og gjelder bevarelse av damplok. Norges Statsbaners utrangeingsraid i april-juni i år (delvis omtalt i forrige nummer) medførte nemlig at endel loktyper

ble helt slettet av registeret, ettersom deres siste representanter ble slept til lokkirkegården på Lillestrøm. Klubben har satt seg som mål å få bevart to av disse maskinene, nemlig nr.288 (type 32a) og 424 (type 25d), og ligger i forhandlinger med Statsbanene om dette, men sakens utfall er det ennå for tidlig å si noe om.



Det blir lokkirkegård på Lillestrøm. 100769.

Den andre oppgaven er av mer konkret natur og har budt medlemmene en god del håndfast strev. Norsk Jernbaneklubb har nemlig fått seg overlatt to toakslede motorvogner fra Østlandets siste privatbane, den 8 km lange banen fra Askim til Solbergfoss kraftanlegg, som ble nedlagt 1965. De to vognene er fra hhv. 1928 og 1935 og er meget karakteristiske av utseende, men var tross over 4 års stillstand på Solbergfoss i bra stand. Det samme kunne dessverre ikke sies om traseen, som måtte utbedres etter endel utglidninger og etpar steder legges ut på nytt, før vognene kunne kjøre ut på den igjen. Etter 3-4 weekendforberedelser foregikk selve transporten i dagene 23-25. august, og gikk over all forventning.



Motorvognen fra 1928. Solbergfoss 140067.

Norsk Jernbaneklubb kommer til, som vi ser på forrige side, å sende ut et medlemsblad. Det blir i utførelse ikke langt unna "Tertitten", og får tittelen "På sporet". Dermed får Norge hele to tidsskrifter for "railfans". Hvordan det nå blir med innholdet i våre to blad er ikke godt å si, men det er iallfall ikke meningen å la alt generelt jernbaneanstøff forsvinne fra "tertitten"s sider. En viss grad av samarbeide og koordinering av stoff er påtenkt. Det første våre le-

sere vil få merke i så henseende, er at spalten som vi har kalt "NSB - TEKNISK", skrevet av A.M.Waaler, herefter vil bli å finne i "på sporet", hvor vi håper den vil vise fortsatt levedyktighet.

Forøvrig vil jo begge tidsskrifter ha det til felles at det er leserne som bestemmer innholdet. Leserinnlegg er fortsatt kjærkomment!

Så gjenstår det bare å ønske klubben hell og lykke, og minne om adressen: Norsk Jernbaneklubb, Postboks 1492 Vika, OSLO 1.

RUBRIKKANNONSE

Nå kan De også få kjøpt Holmestrand-Vittingfossbanens historie! Heftet er på 36 sider i offsettrykk og A5-format, og inneholder bl.a. 31 fotografier samt tegninger. Send postanvisning med bestilling (kun kr.3,- + porto) til Asbjørn N. Jakobsen, Postboks 54, 3073 GALLEBERG.