

Tertittten

HØLANDSBANENS MEDLEMSBLAD



Selskapet driver på idealistisk basis «Tertittten», smalsporet dampdrevet museumsjernbane ved Sørumsand, Akershus fylke. Banen trafikkeres bare om sommeren.

Nr. 20

DESEMBER 1970



TERTITTEN

Medlemsorgan for Andelslaget Hølandsbanen - Nr.20 - april-desember 1970

Foreningens adresse:
Postboks 31, Vinderen, Oslo 3

Postgiro 20 67 71

Bankkonto: Bergens Privatbank
Nr. 5001.30.56983

Redaktør: Ole Mjelva

Redaksjonens adresse:
Gabels gate 1 B, Oslo 2
Postgiro 20 53 22

A/L 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.

Foreningens styre 18.3.70-13.11.70:

Formann:

Preben T. Hysing
Holmenveien 14 b, Oslo 3

Varaformann:

Olaf Wiegels
Greverudkollen 5, 1415 Oppegård

Sekretær:

Hans Petter Grøner
Slendalsveien 81 d, Oslo 3

Kasserer:

Jørgen Seemann Berg
Jenshaugveien 8b, 1310 Blommenholm

Styremedlem:

Bjørn Halling

Varamenn:

Carl Fr. Thorsager Thor Omejer

Driftsbestyrer:

Olaf Wiegels

LEDER:

OM Å VÆRE OVENPÅ velstandsproblemer

Å være ovenpå, - en vakker tanke når det gjelder arbeidet med Hølandsbanen. Den tid må sies å være forbi - håper jeg - da vi stod overfor enorme oppgaver som måtte løses nærmest over natten ved desperat kjempeinnsats under tidspress. Men dette betyr ikke at vi nå er fornøyd. Mange og store oppgaver venter sin løsning før banen er slik vi vil ha den. Eksempler på oppgaver er: Omkjøringsspor på Fossum og vannforsyning samme sted, flytting av Kvevli stasjon, restaurering av Co2, sporforlengelse til Presterud, forlengelse av stikkspor på Bingsfoss. Materiell og skinnegang skal stadig holdes vedlike. Dette og mye mer krever samarbeide og helhjertet innsats av hver og en av oss om det skal kunne gjennomføres.

Til tross for alle oppgaver er det enkelte som har ment at man nå kunne slappe av på kravet om samarbeide innen Hølandsbanen, hvis man derved kunne pleie sine egne særinteresser. Dette har medført at et par av våre medlemmer har mistet sine tillitsverv.

Vi i Hølandsbanens ledelse er valgt av medlemmene og andelshaverne. Følgelig må vi kunne regne med at medlemmene er lojale. Vi gjør alle vårt beste for å drive Hølandsbanen på en forsvarlig rasjonell måte, under hensyntagen til medlemmenes interesser og de praktiske og økonomiske betingelser vi til enhver tid har for å oppfylle vedtektens bestemmelser.

Alle har lov å være uenige med ledelsen, og krav på å bli hørt, - men det sier seg selv at ikke alle særinteresser og spesielle ønsker kan oppfylles. I denne situasjon kan det ikke tolereres at noen opptrer på egen hånd og motarbeider ledelsens bestemmelser. Det er og vil være ubetinget nødvendig med samarbeide og disiplin på alle områder innen Hølandsbanen, - også i fremtiden.

Olaf Wiegels.

FORSIDEBILDET: Nyoverhalt "Høland" i verkstedet i gamlestallen, Lodalen.

GENERALFORSAMLING 18/3-70

Møtet ble holdt i Dalseg-Ervacos kjellerkantene. Det var 20 andels-havere tilstede.

Formann Grøner åpnet generalforsamlingen etter å ha forespurt om det var innvendinger mot måten innkallelsen var foretatt på, og fått underretning om at det ikke var innvendinger.

Thor Mellin-Olsen ble utnevnt til møtereferent, og Bjørn Halling og Bjørn Næss til å underskrive protokollen.

Arsberetningen ble godtatt uten kommentarer.

Kassereren refererte revisjonsinnberetningen og kommenterte at brusregnskapet for første gang viste overskudd. Det var ingen merknader til regnskapet for 1969, og styret ble meddelt ansvarsfritagelse for sin forretningsførsel i forbindelse med regnskapet 1969.

Formannen refererte styrets forslag til endring av vedtektenes § 1.

Ole Mjelva satte frem forslag til endret 2. setning: "Fra og med andel nr. 201 til og med andel nr. 250 utstedes etter styrets vurdering i det enkelte tilfelle", og begrunnet dette med at han ikke ønsket at "rike" medlemmer skulle kunne kjøpe flere andeler enn ønskelig på kort tidsrom.

Styret var av den oppfatning at de femti ekstra andelene skulle forbeholdes medlemmer som virkelig gjorde en innsats for driften av banen. Begrensning av salg kan ikke gjennomføres etter vedtektenes. Det ble stemt over styrets forslag, under ovenstående forutsetning.

Stemmeresultatet viste 71 stemmer for og 15 imot. Følgende vedtektsforandring ble således vedtatt med over 2/3 flertall: Siste setning i § 1 strykes og erstattes av følgende, "Salg av andeler er begrenset til 250 stk. Fra og med andel nr. 201 til og med andel nr. 250 er forbeholdt aktive medlemmer. Styret har anledning til å utstede æresandeler."

Valg.

Valget gjaldt formann, fire styremedlemmer og to varamenn, og dette forutsatte valg i tre omganger. Formannen i valgkomiteen (som bestod av E.W. Johansson, H.M.Preus og B.Næss) satte frem følgende forslag:

Formann	Preben Hysing	Styremedlemmer	Olaf Wiegels Carl Fr.Thorsager
Varamenn	Thor Omejer Thor Mellin-Olsen		Bjørn Halling Erik W. Johansson

(Hysing mente at man nå burde benytte sjansen til å få nye krefter inn i hele styret, og anmodet om at man valgte styremedlemmene før formannen. Forsamlingen fant ikke å kunne etterkomme denne anmodning.)

Efter diskusjon og eventuelle andre kandidater til formann, ble Hysing valgt til formann uten motkandidat.

Alle foreslåtte kandidater til styremedlemmer sa seg villig til å stille til valg. Wiegels foreslo Hans Petter Grøner og Jørgen S. Berg som ytterligere kandidater.

Valgets utfall: Som styremedlemmer ble valgt

Olaf Wiegels (68 stemmer)	Hans P. Grøner (53 stemmer)
J.S. Berg (60 stemmer)	Bjørn Halling (39 stemmer)

Efter dette resultat ble det foreslått at også C.F.Thorsager og E.W. Johansson stilte som kandidater til varamenn.

Valget resulterte i at Thorsager og Omejer ble valgt med henholdsvis 72 og 29 stemmer.

Styret foreslo at overskuddet i 1969, kr. 4685,07, ikke ble overført til reservefondet, men overføres til ny regning. Begrunnelsen var at den pågående revisjon av "Høland" da kunne betales fullt ut uten bruk av reservefondet. I den forbindelse fortalte Grøner endel om revisjonen og de forventede omkostninger. Styrets forslag ble enstemmig vedtatt.

Derefter en "brus"-pause før eventuelt.

Under eventuelt anmodet T.Mellin-Olsen styret om å vurdere former for mer passivt medlemskap enn medlemskap i Drifts- og vedlikeholdsavdelingen, f.eks. passivt medlemskap med rett til et visst antall gratis reiser pr. år,

f.eks. passivt medlemskap med rett til et visst antall gratis reiser pr. år, idet medlemskap gis i form av "Klippekort".

Efter innlegg fra Ole Mjelva, Hysing og Wiegels gav generalforsamlingen sin tilslutning til anmodningen.

I forbindelse med spørsmål om fremtidsplaner meddelte Per Gillebo at "Ormen Lange" (sommervognen) nå skal fullføres. Wiegels orienterte om sporleggingsplaner og nødvendig gjerdeoppsetting.

Grøner meddelte at billettprisene for 1970 er øket til kr.5,- for voksne og 2,50 for barn, tur-retur.

Generalforsamlingen ble hevet kl. 20.35.

Thor Mellin-Olsen (sign.)
referent.

Bjørn Næss (sign.)

Bjørn Halling (sign.)

Den årlige familieturen

Klokken er ni, søndag morgen, søndag 6. september. Siste sjanse for den årlige familieturen. Med barberskum i munnen forsøker jeg å skifte sol og vind mellom ungene, de vil helst ha tre-fire venninner/venner med, hver av dem. Men Bedforden er bare registrert for fem, så med en ekstra blir vi seks. Kirsten baker boller, det hører med. Samtidig med at siste skjeggstubben forsvinner, er det endelig oppnådd enighet med og mellom ungene om hvem som skal få være med.

Avgang hjemmefra er satt til 11.15, slik at vi skal ha god tid til tog 3. Men av forskjellige årsaker blir vi forsinket, og trafikken på Ringveien og Trondheimsveien tillater ikke engang største tillatte hastighet. Nå har det vært så at det nesten hvert år skjer noe med bilen på "Tertitt"-dagen. I fjor røk en eksospakning, og i år er det en lekk tetningsring på bakhjulet.



Fordi bilen derfor må parkeres med ventilen opp, tar parkeringen på Sørumsand litt tid, og familien drysser ut med plastposer og fotoapparater og venninne og setter i trav mot stasjonen. Klokken er godt og vel 12.30, Hans Petter har blåst avgang, men gir stoppsignal da han ser fantefølget komme. Han gli-

ser røtt da han oppdager sistemann komme halsende inn på plattformen for å løse billett. Mens forsøker de andre å bli enige om hvor de skal ta plass. Noen vil i sommervognen og noen vil i ABo'en. Alle seks ender i sommervognen, og Gaute kan åpne for regulatoren.

Like ved tunnelen står det noen filmjegere, og Setskogen slipper damp - og sot. Jeg forsøker å fjerne sot fra øyet på guttungen med den ene hånden og dra ene jenta inn i vognen igjen mens toget slinger seg gjennom sporvekslene på Fyen. Full damp frem til Bingsfoss.

Der skal det skiftes og fylles vann, og plutselig er følget spredt. Guttungen henger i hælene på meg, der jeg skal forsøke å få tatt noen fotografier. mens kona har nok å gjøre med å holde styr på resten. Brus, maser 6-åringen og drar meg i buksebena. Fotografiene blir bare så som så.

Efter avgang fra Bingsfoss er familien delt, de to minste og jeg i den fordums A-delen i ABo'en og resten i sommervognen, og litt mere sot på dem. Burde vært omvendt, hevder min kone, fordi hun mener at røyk og sot er min hobby, ikke hennes.

På Fossum ble det Tertitt-prat, avbrutt av irriterte "NEI" til avkommets mer eller mindre høflige anmodninger om brus.

Returen foregikk omtrent på samme måte, bortsett fra at de to minste fikk kjøre på Setskogen fra Bingsfoss og ned.

Vel tilbake på Sørumsand hilste min kone høflig på meg og sa: "Nei, er du også her idag!"

Skyldtung gikk jeg frem for å kjøpe brus, det skulle jo være familietur dette her. Men så våknet bassillene til liv igjen, og jeg ble stående og prate tog med Gaute mens Setskogen slapp damp og minuttene gikk, helt til 11-åringen kom og sa bestemt at hvis ikke brusen og jeg nå kom oss bort til bilen, så skulle hun sørge for at jeg kom til å huske denne dagen lenge...

Tilbake i bilen fikk jeg en mild overhaling av min gemalinne som i mellomtiden hadde sett seg i speilet og mente jeg burde ha musket henne litt mer under turen, slik at jeg iallfall hadde kunnet fortelle henne at både ansiktet hennes og det hvite halstørkleet var so(r)t-flekkede...

Tradisjonen tro ble turen avsluttet med picnic på den andre bredden av Glomma, og boller og brus smakte godt sammen med venninnens medbragte epler.

Også i år har vi således gitt vårt bidrag til trafikkstatistikken. 13-åringen og venninnen mente forresten at Sørumsand og Tertitten burde bli målet for en klassetur neste år. Kanskje det kan bli en inntektskilde en gang med et "skoletog" om lørdagene i juni og september?

Nok om det, vi kom oss alle helskinnet tilbake til Eiksmarka, og litt ekstra PR på skolen neste dag.



Thor Mellin-Olsen.

Interessante vogner fra VALDRESBANENS første tid

I "Tertitten" nr. 11 for mars 1968 hadde jeg en omtale av Valdresbanens turistvogner, bygget i 1905, som jeg betegnet som meget avanserte og som kom til å bli mønster for de vogner som NSB bygget bl.a. til åpningen av Bergensbanen i 1909.

Som et apropos synes jeg det er verdt å nevne at når en ny statsbanestrekning var vedtatt bygget og bevilgning gitt, bygget man dengang vognene på "forskudd", slik at man flottet seg med disse på allerede eksisterende baner i mellomtiden. Så også med endel av Bergensbanens vogner (f.eks. 921-29, 931-36, samt 951-72), som høyst sannsynlig gikk på Gjøvik/Valdresbanen noen sesonger.

Redaktøren bebudet i en hale til min artikkel at han ville komme tilbake til noen av Valdresbanens andre vogner senere, og da det nu er gått 2½ år siden dengang, vil jeg fortsette ved å ta for meg de to boggivognene med litra BCDFo, nr. 105 og 106.

Allerede litrabetegnelsen viser at vi her står overfor noe ganske enestående, og det vil sikkert være vanskelig å finne andre eksempler på at så mange funksjoner har fått plass i en enkelt vogn (se tegningene).

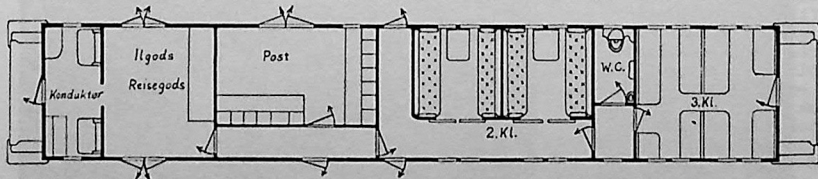
Vognene ble bygget ved Skabo i 1902, og benyttet fra åpningen av strekningen Eina-Dokka. Samtidig ble det bygget 4 toakslede vogner, litra C nr. 101-104, hvorav minst én eksisterer den dag i dag, nemlig 102 (nåv. NSB BF3b nr.240), som av Jernbanemuseet er overlatt Norsk Jernbaneklubb til oppussing.

Begrepet markedsanalyse var sikkert ikke oppfunnet da man bestilte boggivognene litra BCDFo, men når det er sagt, slår det en hvor riktig man resonerte, for denne vogntype dekket faktisk det daglige behov i nesten en menneskealder. Vi ser her også et eksempel på hvor beskjedent trafikkgrunnlaget var - ikke bare i Valdres, men også i våre fjellbygder forøvrig. Flukten fra landsbygden satte jo inn meget senere, og folk flest hadde ikke særlig behov for å reise.

I mange, mange år var det i den stille tid bare ett persontog daglig i hver retning på Valdresbanen, og disse var ordinært sammensatt av vogntypene BCDFo + C + F, med tilsammen 12 sitteplasser på 2. og 48 på 3. klasse.

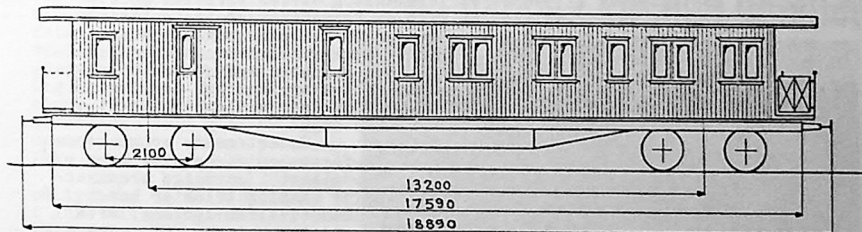
Med hensyn til utstyret skjedde oppvarmingen i den første tiden med vanlige Schweizer-apparater, og man hadde kun skruebremser. Senere ble dette på eget verksted supplert med dampoppvarming og vakuumbremser. Opprinnelig hadde man fetoljelamper i alle kupeer, hvilket var standardutstyr på den tid. Disse lampene ble heist opp gjennom taket når de skulle fylles og tennes. De ble dog ganske snart skiftet ut med de vanlige parafinlamper av NSB-modell. På den vognen som Norsk Jernbaneklubb pusser opp, kan man fremdeles se merker i taket på de steder hvor det var hull for fetoljelampene.

Det var vel en gang i 20-årene at postvesenet krevet større plass, og postkupeen ble da vesentlig utvidet ved at veggen til bagasjerommet ble slått ut og en av sidedørene her stengt. Postkupeen fikk skyvedør til korridoren, hvor sidedøren ble beholdt. Forandringen ble foretatt på Valdresbanens eget

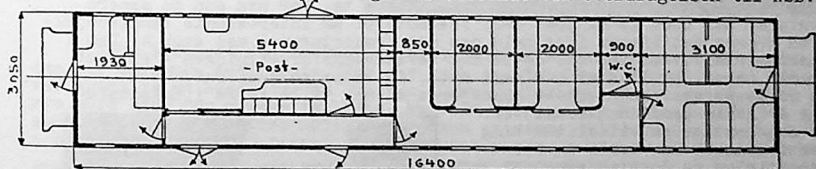


Riss av vognenes originale interiør, tatt etter hukommelsen. Der var separat avdeling for konduktør, for il- og reisegods (bagasjerom), postkupé for 2 ekspeditører (8 m²), 2. klasse med 12 sitteplasser og egne sideutganger, en 3. klassekupé med 16 plasser og WC felles med 2. klasse.

verksted. Flere år senere ble sofaene på 2. klasse skiftet ut med trebenker. Dessuten ble 2.klassens utgangsdører midt på vognen stengt. Den plan som er gjengitt i senere vognfortegnelser stemmer altså ikke med den opprinnelige. Den lille 2.klasse-avdelingen var forevrig ganske standsmessig, men ellers var utstyret temmelig nøkternt.



Vognenes utseende ved overdragelsen til NSB.

Postrum: 11,9 m²

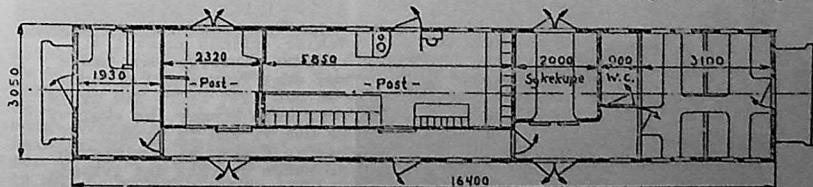
Ved NSBs overtagelse av banen i 1937 ble vognene gitt nr. 238 og 239 og betegnelsen CDFo3a (fra 1945 CDFo3c, fra 1956 BDFo3-16). Straks etter ble vakuumbremser byttet ut med trykkluftbremser (Hildebrand-Knorr). Ved krigens slutt gjennomgikk vognene nok en ombygging. Postrummet ble delt og utvidet med den ene av de tidligere 2.kl.-kupeene. Den andre ble omgjort til sykekupé. De enkle sidedørene på midten ble nå åpnet igjen av hensyn til postkuppen, og for sykekupéen ble det laget to dobbeltdører hvor det før var dobbeltvinduer. Et par andre sidedører ble stengt.

Vi ser her hvorledes disse vognene med relativt enkle midler lot seg tilpasse de skiftende transportbehov gjennom mer enn et halvt århundre.

Parafinlampene ble skiftet ut med elektrisk belysning så sent som i 1951 og 1955. Etter at vognene hadde rullet og gått i enda et tiår gikk det omsider som det måtte gå, og de ble utrangert i 1964-65.

I en senere artikkel skal vi forsøke å få en omtale av Valdresbanens skinnbuss fra 1935, som vakte endel oppsikt og som i grunnen var forløperen for Oslo Sporveiers boggivogner som kom like før siste krig.

Bjarne Sætrang.

Postrum: 17,9 m²

Efter ombygging i 1945.

Reiselivet

"Veterantog til Krøderen fra spor 10 er klart til avgang. Ta plass - god reise!"

Med disse ord ble Norges første veterantogutflukt innledet. Det var en strålende septemberdag i 1966 at et jernbanetog av den virkelig gode, gamle tynen, trukket av lok nr. 245 og fylt av forventningsfulle entusiaster, begav seg ut på strekningen Drammen-Vikersund-Krøderen med det mål for øye å skape en rovk- og festfylt dag som ville bli husket lenge.

Undertegnede er blant de få som er så heldige å ha deltatt i samtlige arrangerede damp- og utflukter her i landet siden dengang. Ofte på senere turer har tankene gått tilbake til denne første. For hva enn de senere anledninger har budt på av pent vær, fotomotiver og interessante studieobjekter, så kommer det liksom ikke helt opp mot Krøderturen - med stor K. Den var noe spesielt. Det var vel dette med førstegangsforventningen - et pust fra gamle dager, og likevel noe helt nytt. Og så stemningen da!

Så da Norsk Jernbaneklubb kunngjorde at man ville følge i Hølandsbanens 4 år gamle spor den 18. oktober, hadde man kanskje en bitteliten bang anelse om at det kunne bli en kjedelig repetisjon av forrige gang. Nå var man jo i mellomtiden blitt mer blasert og vant med sånne arrangementer også. Så altså...

La det være klart: Alle skeptiske tanker ble gjort til skamme. Dagen opprant med et aldeles herlig høstvær, og fra Drammen dro innpå 90 entusiaster i tre-vogners-toget trukket av 252 (21 b). Man hadde godt håp om å få med endel lokalreisende, fikk vi høre. Senere fikk vi merke det også. Særlig fra Vikersund og oppover. Du verden. Alle skulle være med toget! Nei forresten, mange stod langs linjen og vinket og heiste flagg, og noen bilister var også ute og så på toget. Og fotograferte. Og kjørte i greften. Men fullt ble det. Konduktørene måtte til slutt bli stående der de var og gi opp videre gjennomslagsforsøk, men da var overskuddet



alt sikret. Alle hadde det moro, noen med HB og gitar eller brus og mange uten.

På Krøderen ble vi igjen mottatt av stasjonsmester Waaler, primus motor i all viraken. Forrige gang hadde han sagt farvel med ordene: "Gi oss litt bedre tid neste gang dere kommer, så skal vi se hva vi kan få istand. Vi har jo f.eks. et musikkorps!" Nå hadde de fått det istand, kan man si. Musikkorpsset hadde spilt oss velkommen alt på Kløftefoss og holdt det gåen-



de resten av veien i kassevognen som hang bak. Og solen skinte. Og på Krøderen var det stor servering med melk- og brusrett. For der hadde korpsets mødreforening holdt stormønstring og bød på mye godt for sultne reisende og andre. Og alle var de kledt i oldemors drakter fra loftsgarderoben. Når det først skulle være veteran tog...

Ja, jernbanestasjonen var så full av folk som den ikke har vært noen 17. mai siden Bergenstoget stoppet her og kanskje ikke da heller. De som ikke var helt jernbanetusiaster og ble med loket bort for å snu det på dreieskiven, ble stående og se og høre på musikkorpset eller stm. Waaler som fikk gamle folk opp på godsrampen for å ta en svingom og fortelle om gamle dager. Nok en Waaler, Arne Magnus denne gangen, besteg podiet og takket alle som var med og gjorde turen vellykket. Og det var utlodning og basar, og så var det plutselig hjemreise. Opp bakkene fra Krøderen gikk det smått og tungt; 252 var jo mindre enn forgjengeren 245 og hadde vanskelig for å holde hjulene i tomme i løvfalet. Folk gikk av igjen stasjonsefter nedover, like blide som da de kom, og noen hadde vunnet på basar. Alle ville ha toget snart igjen. En kunne jo ikke godt bo langs linna i tolv år og ikke ha kjørt med toget!

Siste biten til Drammen var bare entusiastene igjen, som hørte damplok på lydband og så på bildene til hverandre. 252 ble fulgt med øynene helt inn i lokstallen, og man fikk (nemlig!) 66-sett til Oslo. Det var faktisk vellykket. Helt. 350 mennesker i tre boggivogner - slå den.

Det må være Krøderbanen det er noe spesielt med!

- - - - - II - - - - -

1970 ble året med to dampveterantogutfluksarrangementer. Det andre av dem var igrunnen det første, for det gikk av stabelen i dagene 8.-10. mai og var egentlig en besøkstur av Svenska Järnvägsklubben, men viste seg å by på mye moro også for norske railfans. Med sin 2°C-koblede B-maskin nr. 1314 og seks stålvogner av eldst mulig type ankom gjestene til Østbanen fredag kveld i den verste tørrgresstiden, bra forsinket p.g.a. anklager om pyromanvirksomhet opp gjennom Østfold.

Man innlosjerte seg på sentrumshoteller og brukte så lørdagen til å "gjøre" Oslo. Om formiddagen rundreise til Vestbanen, Lodalen og Verkstedet Grorud, om eftermiddagen sightseeing i NJK's regi med sporvogn til Kjelsås. Sinsen, Majorstua, Avløs og mere til, og om kvelden pleie av personlige særinteresser, Holmenkollbanen eller Regnbuen etter valg.

Søndag skulle ferden gå østover over Kongsvingerbanen og Hølandsbanen. Nå hadde man koblet til norsk i begge ender, bak en lakkert (?) trevogn av vanlig type for å romme de norske entusiastene, som for det meste holdt seg alle andre steder i toget, og foran: Lok nr. 411, type 26c. Just ankommet fra Hamar nypusset for å være forspannlok og foto-pryd. Norges siste hovedreviderte damplok (nå er det erklært utrangert). Med stopp på Lillestrøm og Fet-sund gikk det strake veien til Sørumsand. Her hoppet alle gjestene av og vandret hen til den ventende Tertitten med blankpusset



Setskog og personale og såvidt ferdiggjort sommervogn. Spørsmålet om alt skulle gå i lås m.h.t. turen på Hølandsbanen hadde vært uvisst bortimot en uke i forveien, for først da slapp sneen taket ved Småfoss. Tur ble det nå iallfall, og etterpå ble det fotostart ved Småfoss. Arhundrets! Tre lokflytter og like mange røkseyler ble foreviget av hundre jernbaneentusiaster. Ferden gikk videre, efter at "Setskogen" var parkert og den slitne Hølandsbane-gjengen hoppet på for å bli med et stykke østover. Efter flere foto- og andre stopp endte man i Charlottenberg, hvor nordmenn og svensker sa fredelig farvel og 411 tok sin trevogn til Kongsvinger og strøk mot Hamar efter vel utført jobb.

Ole Mjelva.

Dato	Tog 1 og 2		Tog 3 og 4		Tog 5 og 6		Tog 7 og 8		9 og 10									
	Retur	Enveis	Retur	Enveis	Retur	Enveis	Retur	Enveis	Retur									
	V B	V B	V B	V B	V B	V B	V B	V B	V B	V B								
10.5																		
15.6																		
16.6																		
21.6	6	3	-	-	2	2	2	3	5	6	-	1	-	-	5	6		
28.6	6	10	1	3	24	21	-	2	30	18	3	-	-	6	4	1	4	
5.7	25	18	1	2	39	30	-	-	17	10	-	-	-	20	8	2	-	
12.7	14	10	-	-	23	16	1	3	37	36	-	-	-	16	13	-	-	
19.7	1/7	21	-	-	46	41	-	-	29	26	1	2	-	19	9	3	4	
26.7	20	25	-	-	31	23	1	2	44	37	-	-	-	28	36	-	-	
2.8	33	32	-	-	14	8	4	1	23	4	-	-	-	23	17	-	-	
9.8	52	12	-	-	30	26	-	-	17	7	-	-	-	19	15	-	-	
16.8	28	17	-	-	45	38	2	6	24	21	6	-	-	22	12	-	-	
23.8	17	19	-	-	28	15	-	-	35	26	-	-	-	6	3	2	1	
30.8	23	19	2	-	31	21	-	-	58	31	-	-	-	8	5	-	4	
6.9	16	14	-	1	22	21	-	6	39	27	-	1	-	14	5	-	-	
Sum	257	200	4	6	335	262	10	23	358	249	10	4	181	127	13	19	41	41
Sum pr. tog	467		630				621		340		82							

Driften '70

Den femte driftsseason er avsluttet og vi kan se tilbake på nok en vellykket season. Publikum har ikke sviktet oss, selv om tilstrømningen de første søndager ikke var på topp. Dette skyldtes det usedvanlig varme været og vi ønsket nok av og til at vi kunne dra ut og bade istedenfor å kjøre tog. Tabellene ovenfor viser trafikken.

Som tidligere viser det seg at det er togene 3-4 og 5-6 som er best belagt. Foruten de 4 ordinære togpar har det vært nødvendig å kjøre ekstratog 9 og 10 den 12.7, 26.7, 2.8 og 9.8. Ialt er det kjørt 52 togpar i løpet av 12 ordinære driftsweekender og 7 togpar på andre dager.

Billettsalg til ordinære tog:

Voksne tur-retur,	1172 stk. á kr. 5,-	= kr. 5860,00
Barn tur-retur,	879 stk. á kr. 2,50	= kr. 2197,50
Voksne enveis,	37 stk. á kr. 3,-	= kr. 111,00
Barn enveis,	52 stk. á kr. 1,50	= kr. 78,00

Sum billettinntekter

kr. 8246,50

Bestille ekstratog er kjørt 10.5 for Svenska Järnvägsklubben, 15.6 for to skoleklasser fra Fjerdingsby skole i Rælingen og 16.6 for Solvanger Husmorlag, Strømmen, med handicappede barn. De siste ble befordret gratis.

Antall reisende ordinære driftsdager :	2140
" " i bestilte ekstratog :	<u>213</u>
	<u>2153</u>

Dette gir gjennomsnittlig 39,76 reisende pr. tog.

En femårs-oversikt over passasjerbelegget har kanskje interesse:

	1966	1967	1968	1969	1970	Sum
Mai	-	-	-	-	131	131
Juni	455	569	299	590	256	2169
Juli	727	632	786	848	839	3832
August	491	1361	804	862	961	4479
September	-	211	134	420	166	931
Sum	1673	2769	2023	2720	2353	11542
Belegget pr. tog	34,8	41,4	43,1	40,6	39,8	40,08

km.	Sum				Lok- og vognkm i persontrafikken							
	Tur-retur		Enveis		Total	Dato	Lok 4	Co 1	ABo 3	BFO 5	Tco 1	
	V	B	V	B								
11)					131	7.5	10	3	3	3	3	
2)					45	10.5	8	8	8	8	8	
3)					37	15.6	9		9	9	9	
4)					41	16.6	18		18	18	18	
5)	13	11	7	10	133	21.6	22		22	22	22	
	66	53	5	9	172	28.6	28		28	28	28	
	101	66	3	2	218	5.7	28	22	16	28	28	
	94	77	1	3	274	12.7	33		28	33	33	
	111	97	4	6	189	19.7	28		28	28	28	
	135	136	1	2	197	26.7	35	28	35	35	35	
6)	111	73	4	1	221	2.8	32	32	28	32	32	
7)	125	72	-	-	152	9.8	32	32	28	30	32	
	119	88	8	6	202	16.8	28	28	16	28	28	
	86	63	2	1	166	23.8	31	28	28	28	28	
	120	76	2	4		30.8	28	28	4	28	28	
	91	67	-	8		6.9	30	30	30	30	30	
	1172	879	37	52			400	239	329	388	390	
	Total				2353		Vognkilometer					1346

Fotnoter: 1) Prøvekjøring. 2) Arrangement med Svenska Järnvägsklubben. 3) To skoleklasser fra Rølingen. 4) Husmorlag fra Strømmen. 5) Tog 7-8 til Bingsfoss p.g.a. solsløng. 6) Tog 9-10 til Bingsfoss. 7) 35 reisende fra BFDE.

Personalsituasjonen har vært god. Stadig flere ønsker å avlegge sikkerhetsprøve for å være med i fremføringen av togene. Flere dager har fremmøtet tillatt avløsninger i tjenesten, og det har vært mulig å utføre arbeider som f.eks. svilleytting.

Trafikken er besørget av lok 4 SETSKOGEN og vognene Co 1, ABo 3, BFO 5 og Tco 1. Tabellen ovenfor gir en oversikt over utkjørt distanse.

Som en ser har BFO 5 og Tco 1 (sommervognen) gått i alle tog, og en må kunne si at banens nye sommervogn er en ubetinget suksess!

Fra virksomheten - - baneavdelingen.

På våren og forsommeren var avdelingens virksomhet konsentrert om opprydding, - spesielt på Bingsfoss. Det er utrolige mengder med kvist, gamle plankestumper og gamle sviller m.m. som dukker frem alle steder etter vinteren. Vi dere ble det foretatt endel justering av sporet. Den 1. sporveksel til avkjøringsporet på Fossum ble lagt før driftssesongen tok til. Intens svilleytting utover høsten medførte at det ble smått om sviller, og et billass ble hentet på Ljan. Hovedsporet på Fossum er ferdig flyttet, og vi er nå klare til å planere for det nye sidesporet.

Maskinavdelingen.

Den største og første oppgave var selvfølgelig revisjon og restaurasjon av "Høland". Det er utført imponerende arbeide og lokomotivet står nå skinnende blankt i Lodalen, hvor det skal overvintre.

Den nye sommervognen Tco 1 er fullført og satt i trafikk. "Liermosen" (N 105) er satt tilbake i sin opprinnelige stand.

Olaf Wiegels
driftsbestyrer.

Museumsavdelingen - se side 12.

Efter at vår elektriske forbindelse med omverdenen ble brutt i forbindelse med Stortrøens arbeider ved tusenmeterkurven vår, har Bingsfoss ligget aldeles kraftløs og ventet på at noe skulle gjøres. Det viste seg å by på store problemer og omkostninger å legge opp ny kabelforbindelse, og styret har isteden nylig innkjøpt en generator på 1000 watt til oppsetting på Bingsfoss.

Red.

NYTT LANGS UHB

Som tidligere har museumsavdelingen også i år hatt litt av sitt virke i Aurskog-Hølandbygdene, da det fremdeles har vært noe av interesse å finne med tilknytning til Urskog-Hølandsbanen.

Aktiviteten har imidlertid i sommer vært mest tilknyttet vår stasjonsbygning, Kvevli, som har fått endel vedlikehold. Tilbygget, som ble bygget i slutten av 20-årene og som tjente som godsrom, er blitt revet (se bildet). Dette delvis av den grunn at det ikke hørte med opprinnelig, delvis av at det var temmelig råttent, og dels av at det måtte vekke før stasjonen eventuelt ble flyttet til Hølandsbanen.



De øvrige stasjonsbygningene langs UHB har hittil fått stå i fred, men det er nu bare et tidsspørsmål før to av dem forsvinner. Ved Bjørkelangen st. er det revet etpar små bygninger, og rivningen av kullskuret ble bebudet for et år siden. Ved Verkstedet Bjørkelangen er snekkerverkstedet og reparasjonsverkstedet for vogner revet, og de øvrige bygningene - unntagen lokstallen, som benyttes til bussgarasje - står for tur.

Av erstatningsveien for Urskog-Hølandsbanen ble de siste 4,4 km frem til Aurskog Meieri den 26. oktober åpnet av fylkesmann Petter Koren. Før bilkortesen satte seg i bevegelse etter avklipping av en jernstang, gav tidligere stasjonsmester ved Lierfoss, Bjarne Jensrud, klar-signal med et grønt flagg. Man har såvisst ikke glemt at det har gått jernbane gjennom bygdene, men - som det ble sagt under middagen på Bjørkelangen Hospits: "Vi forstår idag at det var riktig å legge ned jernbanen." Dette siste kan vel saktens diskuteres.

Carl Fr. Thorsager.

RUBRIKKANNONSE

Plan for Kommunikationsvæsenet i Norge, innbundet 281 s. og flere kart utg. 1886, samling av sirkulærer gjeldende pr. 31/3 1915, Raumabanen 72 s. fotografier utg. 1924, samt div. annen jernbane- og modelljernbanelitteratur, jernbanekalendere og skilt selges. Sakene kan fremvises efter avtale. Fortegnelse sendes ved henvendelse til Olaf Wiegels, Greverudkollen 5, 1415 Oppgård. tlf. 80 34 57.



Nå er det
mening med
springen! **MULTI
KONTO**



BERGENS PRIVATBANK

SØRUMSAND

KUNNGJØRINGER

Drifts- og vedlikeholdsavdelingen.

Styret har i møter 27. april og 23. september gjort følgende vedtak:

Kjell Navestad tilsettes som trafikksjef, stilling som trafikkinspektør oppheves.

Roar Stenersen tilsettes som lokomotivformann.

Per Tallaksen tilsettes som baneformann på 2. strekning Småfoss-Fjeldvang.

Stein Olav Hohle tilsettes som vognformann.

Olaf Wiegels
Driftsbestyrer.

Tilleggsopplysninger:

Kjell Navestad ble tilsatt som trafikksjef etter at styret tidligere hadde vedtatt å opprettholde stillingen, som var blitt nedvotert på julemøtet.

Stillingen som trafikkinspektør ble opphevet etter at man tidligere hadde entlediget Ole Mjelva fra stillingen uten varsel.

I meddelelse av 7.6.70 ble Carl Frederik Thorsagers lokførerersertifikat inndratt. Meddelelsen var ikke begrunnet. Ingen styrebehandling.

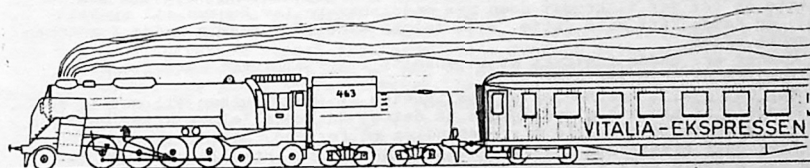
Roar Stenersen ble tilsatt som lokformann etter at tidl. lokformann Per Tallaksen først var blitt tilsatt som baneformann på 2. strekning.

Per Tallaksen ble tilsatt som baneformann etter at Preben Hvsing hadde meddelt at han trakk seg fra denne stilling og fra deltagelse i driftsseasongen 1970 i protest mot inndragelsen av Thorsagers sertifikat.

Stein Olav Hohle ble tilsatt som vognformann etter at Ole Mjelva - også uten varsel - var blitt entlediget fra denne stilling.

Tilsettelsene av Roar Stenersen og Per Tallaksen er ikke blitt behandlet på noe styremøte hvor formannen eller varamennene har vært tilstede.

Red.



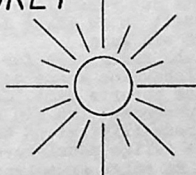
TAKK FOR OSS I „TERTITTEN”

VEL MØTT I „PÅ SPORET”



VITALIA

HELSEPRODUKTER



Taremel - Taretabletter - Ølgjær - Hvitløktabletter
Nypepulver - Druesükkertabletter - Soyamel

EKSTRAORDINÆR GENERALFORSAMLING 13. 11. 1970

Generalforsamlingen var innkalt med hjemmel i vedtektenes § 7 og etter innkommet krav fra ialt 24 av lagets 97 andelshavere. Dagsorden var:

-Valg av ordstyrer, møtereferent og to til å underskrive møteprotokollen. Fremleggelse av andelsprotokoll og eventuelle stemmefullmakter.

-Redegjørelse fra styrets medlemmer og fra driftsbestyreren for disposisjoner foretatt overfor medlemmer i Helandsbanen, bl.a. ubegrunnede entledigelser, samt stillingstagen til disse disposisjoner.

-På bakgrunn av de foretatte disposisjoner vil det bli fremsatt mistiltsforslag mot 1) styret, 2) driftsbestyreren. Dersom 1) blir vedtatt, vil det bli foreslått valgt et nytt styre.

Derefter fulgte utkast til nytt styres sammensetning.

I formannens fravær erklærte varaformann Olaf Wiegels den ekstraordinære generalforsamling for åpnet. Han tok straks opp spørsmålet om valg av møtereferent, hvortil Thor Omeyer ble valgt. Håkon Magnus Preus ble varareferent. Chr. Fr. Grøner og Magnus A. Waaler ble utnevnt til å underskrive protokollen. Til møteleder valgte man Thor Mellin-Olsen.

Tilstede var ialt 29 andelshavere med tilsammen 121 andeler. 29 andre andelshavere med tilsammen 77 andeler var representert ved stemmefullmakt. Tilsammen 198 andeler.

På anmodning ble andeler som var solgt etter siste ordinære generalforsamling, opplest fra andelsprotokollen av kassereren. Ole Mjelva konstaterer at det var solgt 40 andeler i dette tidsrom, og at disse var solgt uten at f. eks. formannen visste om det og uten noen styrebehandling. Han spurte om andelene var utstedt. Kassereren svarte benektende på dette, men fremholdt sammen med Hans Petter Grøner at utstedelse eller styrebehandling etter vedtektenes ikke var nødvendig for at en innbetalt andel skulle være stemmegyldig. Dessuten var samtlige av andelskjøperne av driftsbestyreren attestert som aktive medlemmer, og skulle således oppfylle vedtektenes betingelser.

Grøner kunne fortelle at formannen nylig hadde henvendt seg til ham for å få vite om det var tilkommet noen nye andelshavere (av hensyn til innkallelser), og hadde fått vite dette. Evt. solgte andeler forøvrig hadde formannen ikke spurt etter.

Grøner sr. hadde inntrykk av at enkelte i forsamlingen forsøkte å mistenkeliggjøre det som var gjort.

Når det gjaldt spørsmålet om lovligheten av innkallelsen til møtet, anbeforte Wiegels at han ville protestere på dette, da innkallelsen etter hans tolkning av vedtektenes skulle styrebehandles på forhånd. Så var ikke skjedd.

Knut Berg efterlyste datering og underskrift på innkallelsen, men var sammen med Wiegels enig i at generalforsamlingen ble avholdt. Mjelva gjorde det klart at de 24 andelshavernes krav var levert til lagets formann, som så gjennom ham besørget innkallingen, noe vedtektene etter hans mening gav full dekning for.

Grøner sr. mente det var flere formelle feil ved innkallelsen. Rolf Gilbebo påpekte det vesentlige i at man nå - tross eventuelle formalitetsfeil - fikk en debatt om de saker det var oppstått uenighet om, og man var enige i å la møtet gå sin gang.

Gilbebo redegjorde for årsaken til innkallelsen og sa at de underskrivende andelshaverne kunne deles i to grupper, nemlig

a. den berørte part, Ole Mjelva og Carl Fr. Thorsager, som henholdsvis er blitt suspendert fra sin stilling som trafikkinspektør og er blitt fratatt sitt lokførersertifikat på banen, og mener seg urettmessig tilsidesatt, og b. de øvrige andelshaverne, som mer eller mindre deler dette syn, men som nå vil ha saken grundigere belyst.

Mjelva tilføyde at saken har nok en berørt part, nemlig formann Preben Hysing, som gjentagne ganger har bedt driftsbestyrer om en begrunnelse for og en behandling av de disposisjoner som er tatt, uten å ha fått dette.

Møtelederen påpekte viktigheten av at man under debatten holdt seg til saker som direkte berørte årsakene til innkallelsen.

Redegjørelse for oppsigelser som nevnt i innkallelsen.

Driftsbestyrer Wiegels hevdet at han ikke var nødt til å gi forsamlingen noen begrunnelse, da han tidligere hadde gitt dette for styret, men eftersom han anså seg som oppnavsmannen til de avgjørelser som var tatt, ville han likevel gi en redegjørelse. Denne ble så lest opp.

Saken om Thorsager ble tatt først. Verksmester Hans P. Grøner supplerte driftsbestyrerens redegjørelse, som gikk ut på at Thorsager hadde befrått misligneter i forbindelse med reparasjonen av "Høland" i Lodalen, som ble påbegynt i februar/mars og ble utført delvis av Hølandsbanens og delvis av NSB's folk. Saleaes hadde han etter deres mening blandet seg opp i fagfolkenes arbeid, gitt forskjellige direktiver uten å ha noen myndighet til det, uttalt seg til disse folkene med sterk kritikk av et røropplegg som Grøner og NSB's verksmester Holmsen hadde laget på kjelen, samt fremlagt tegninger med utkast til forandringer på dette til vm. Holmsen, uten at Grøner fikk vite om det. Dette var delvis skjedd i samarbeide med Mjelva, og hadde skaffet lagets ansvarlige meget ekstra bry. Videre ble det fremholdt at Thorsager under en ukens fravær av Grøner hadde kontaktet Statens Kjelkontroll, da alle kjelrørene på det tidspunkt var tatt ut, for at kontrollen skulle se kjelen innvendig, og at han ikke hadde gjort noe forsøk på å kontakte Grøner eller hans hjem da dette pågikk. Man mente at Thorsagers oppførsel i disse sakene var så utilbørlig at han måtte legges en streng disiplinærstraff, og hans lokførersertifikat var derfor inndratt.

Thorsager fikk så ordet til motforklaring. Han benektet på det sterkeste at han hadde gitt noen slags direktiver i Lodalen eller blandet seg opp i fagfolkenes arbeid. Hva angikk en påstand om at han skulle ha terget en av kjelsmedene til raseri slik at Grøner hadde måttet love denne å holde Thorsager borte fra Lodalen, en påstand som tidligere var fremsatt i brevets form, fremla han en erklæring fra angjeldende kjelsmed om at dette var totalt ukjent for vedkommende. Han kunne videre fortelle at kjelsmeden knapt nok visste hvem Thorsager var. Det omdiskuterte røropplegg på kjelen hadde vm. Holmsen - etter eget utsagn - slett ikke deltatt i utførelsen av, men kun levert deler til dette. Heller ikke hadde Thorsager vært alene om å uttale seg om røropplegget; flere NSB-fagfolk hadde oppfordret kritisert det. Han hadde derfor sammen med Mjelva foreslått et nytt opplegg som stemte bedre med den originale utførelsen, og - da Grøner tydeligvis ikke var interessert i dette - foreslått utkastet for vm. Holmsen, som stilte seg meget velvillig og gjerne ville skaffe deler til dette. Når det gjaldt Kjelkontroll-saken, ville Thorsager vite hvorfor man tok opp dette nå, eftersom styret tidligere hadde frafalt dette punkt. Det som hadde skjedd, fremholdt han, var at han på gitt foranledning hadde bedt Kjelkontrollen avlegge loket et raskt besøk. Denne instans hadde tidligere uttrykt ønske om å besiktige kjelen med alle rørene tatt ut. Foranledningen var da at han midt under Grønens fravær fikk vite av kjelsmedene at alle rørene var ute og at man straks ville begynne å sette inn nye.

Mjelva påtalte at man hadde belastet Thorsager for alt det som var gjort trass i at han selv hadde deltatt i meget av det. Han reiste videre spørsmålet om hvor stor myndighet man kan tillegge et medlem - f.eks. verksmesteren - som påtar seg en oppgave, hvis det viser seg at vedkommende fraviker det museumsmessige bevaringsprinsipp som etter hans oppfatning uttrykkes implisitt i lagets formålsparagraf. Han mente at Grøner hadde gjort det i denne saken.

Grøner sr. fremholdt at hvis man ville anklage en annen for å tilta seg rettigheter som han ikke hadde, måtte man iallfall passe seg for å tilta seg de samme rettigheter selv.

Gillebo mente at Thorsager ikke hadde tiltatt seg noen rettigheter i denne saken, men kun forespurt vm. Holmsen og fått et positivt svar, hvilket ikke kunne ansees som "straffbart". Både Grøner og Thorsager var jo fra begynnelsen aktive i oppussingsarbeidet på Høland. Hva Kjelkontroll-saken angikk, mente Gillebo man måtte si at Thorsager hadde vært i god tro da han ikke kontaktet Grøner.

Grøner innrømmet riktigheten i Gillebos siste anførsel, men påpekte at det på det tidspunkt ikke fantes ferdi ge kjelrør å sette inn. Han uttrykte imidlertid sterk indignasjon over at Thorsager og Mjelva ikke hadde henvendt seg til ham med sitt ærend, men isteden gått bak hans rygg og forsøkt å få tingene ordnet gjennom vm. Holmsen.

Wiegels hevdet at Hølandsbanens anseelse hos NSB-Lodalen ikke var større

enn at man måtte holde orden i sin fremtreden utad, og at det ikke måtte være mer enn én kontaktmann i bildet.

Grøner dokumenterte sin påstand om Thorsagers utilbørlige oppførsel ved å lese opp en erklæring fra vm. Holmsen og omtalte kjelsmed som dementerte det dementi Thorsager hadde fremlagt.

Waalder spurte etter forfatteren til disse erklæringene, og fikk til svar at det var de to underskriverne i samarbeide med Grøner og Jørgen Berg.

Mjelva konstaterte at Thorsager ikke hadde vært kontakttet om sertifikat-inndragelsen før den var et faktum, og ville vite grunnen til dette. Grøner sa at han hadde forsøkt å ta opp saken med Hysing en dag på Hølandsbanen, men denne hadde stilt seg passiv, noe som gjorde det hele meget vanskelig.

Waalder hadde merket seg ordlyden i brevet fra Wiegels og Grøner til Thorsager, som i korthet led: "Ditt sertifikat for kjøring av Hølandsbanens trekkraftmateriell inndrages med virkning fra dags dato." Han mente at selv en utenforstående etter å ha lest dette ville forstå at det måtte være noe galt med de interne forhold i foreningen, siden alle vanlige demokratiske spilleregler tydeligvis var skjøvet til side.

Det ble reist spørsmål om hvorvidt Hysings "lunkne svar" i saken var avgitt før eller etter at inndragelsen var foretatt.

Waalder ville vite i hvilken grad spørsmålet om "Høland"s revisjon var behandlet på forhånd, og om man hadde satt noen økonomisk ramme for oppdraget eller bare tatt sjansen på at utgiftene ikke ville stige en over hodet. Mjelva innskjøt at "Høland" var blitt sendt til Lodalen uten noen forutgående styrebehandling. Til dette svarte Grøner at saken var blitt styrebehandlet, men man hadde ikke funnet bryet verdt å føre protokoll ved dette møte. Loket hadde dessuten forfalt til kjelrevisjon, slik at en fagmessig overhaling ikke kunne unngås. Med hensyn til Waalderes skepsis for det økonomiske kunne han opplyse at reparasjonen ikke hadde kostet over 10 000 kroner, og at man fremdeles hadde rikelig igjen i kassen.

Karl Hagelund mente at det som var skjedd tydet på at man i langt sterkere grad måtte følge offentlighetsprinsippet innen foreningen.

Mjelva hevdet at siden de impliserte NSB-folks reaksjon tydeligvis var diskutabel, måtte man på det skarpeste ta avstand fra at driftsbestyreren uten videre hadde tatt Thorsagers påståtte oppførsel for gitt og straffet ham for dette etter eget for godtbeholdende. Han leste derefter opp et brev til generalforsamlingen fra formann Hysing, hvor denne bad forsamlingen vurdere styremedlemmenes redegjørelse, og videre opplyste at han stilte sin plass til disposisjon og oppfordret resten av styret til å gjøre det samme.

Grøner hevdet at denne saken ikke var blitt styrebehandlet fordi Hysing hadde forlangt at Wiegels, Grøner og Thorsager ikke skulle delta i behandlingen, noe man ikke kunne gå med på.

Mjelva leste derefter opp endel korrespondanse fra og til formannen om saken, ialt 7 brev. Det fremgikk av denne at Hysing da han fikk beskjed om inndragelsen straks annodet om en styrebehandling, hvor de som hadde tatt eller blitt offer for avgjørelsen dog ikke deltok, da de måtte anses som inhabile. Dette var etter Hysings mening den eneste brukbare fremgangsmåte, og var telefonisk godttet av Wiegels og Thorsager, men ble en tid senere forkastet av Grøner, Wiegels, Berg og Halling. Korrespondansen inneholdt også privatbrev som driftsbestyreren hadde henvist til, og som inneholdt flere påstander om Thorsagers fremtreden som Mjelva på det kraftigste tilbakeviste.

Grøner sr. mente at hele saken nå hadde fått et umiskjennelig preg av skittentøyvask.

Man gikk så over til oppsigelsen av Mjelva som trafikkinspektør.

Endel av Wiegels' redegjørelse ble igjen opplest. Det ble her referert til en uttalelse fra Mjelva før forrige generalforsamling, som gikk ut på at denne ville trekke seg fra sitt verv i styret hvis Hans Petter Grøner ble gjeninnvalgt i samme. Driftsbestyreren mente at en som fremsatte den slags vanvittige krav, selv måtte ta konsekvensen av dette. Hvis noen i fullt alvor forteller driftsbestyreren at han vil ha andre medlemmer fjernet, hadde man etter Wiegels' oppfatning ikke krav på medlidenhet.

Mjelva mente det måtte være en brukbar og akseptert fremgangsmåte å frasi seg tillitsverv på betingelser for å unngå å sitte sammen med personer som man slett ikke greide å få istand samarbeide med. Han stilte videre spørsmål til driftsbestyreren om dette skulle være årsaken til oppsigelsen i D&V.

Wiegels henviste til styreprotokollen.

Grøner sr. sa at hvis man kommer opp i en situasjon hvor to medlemmer ikke kan samarbeide, og den ene stiller et ultimatum, så behøver ikke det bety at denne har rett og at det er motparten som må fjernes.

Møtelederen gjorde det klart at så ikke hadde vært tilfelle, da Mjelva tydeligvis hadde vært klar til å forlate sin plass hvis Grøner fikk stemmeflertall. Han spurte om Mjelva hadde gjort alvor av å trekke seg.

Mjelva bekreftet dette, og redegjorde for omstendighetene omkring. En tid før forrige generalforsamling hadde Grøner foreslått for ham at de på grunn av situasjonen skulle trekke seg fra styret begge to. Etter betenkning hadde han gått med på dette. Umiddelbart før møtet ble satt hadde Grøner så opplyst at han likevel måtte stille til valg. Han hadde videre sagt at det nå var opp til Mjelva selv om han ville trekke seg eller ikke, og Mjelva hadde valgt å gjøre det.

Grøner angav som årsak til at han hadde skiftet standpunkt den at Olaf Wiegels i mellomtiden hadde gjort det klart for ham at han ville søke permisjon hvis Grøner ikke stilte til valg. Han hadde derfor funnet det riktig å stille likevel.

Wiegels hadde i redegjørelsen forstått Mjelva slik at denne ville trekke seg fra både styret og all annen virksomhet hvis ikke Grøner forsvant fra styret og også innskrenket sin aktive innsats forevrig. Dette ble benektet av Mjelva, som fremholdt at det kun dreiet seg om plassene i styret. Db Wiegels fastholdt at Mjelva hadde sagt han ville avtrappe hele sin virksomhet, og han ville derfor ha Mjelva avsatt før en slik avtrapping fant sted, da han ikke var tjent med passive medlemmer med tillitsverv og likeledes tvilte på at Mjelva ville gi slipp på stillingen frivillig. Gillebo kunne ikke finne noen tendens til passivitet hos trafikkinspektøren i tiden før entledigelsen, og mente at avgjørelsen derfor i beste fall var altfor forhastet.

Wiegels viste til et tilfelle hvor det var sendt to brev til samme firma med anmodning om støtteannonse, ett av Hysing og ett av Mjelva. Dette kunne han ikke tolerere. Dermed tok han opp en sak som hadde foregått ved påske-tider, da Mjelva var blitt bedt om å sende sesongens ruteopplegg til Rutebok for Norge, og istedenfor å videreføre et opplegg man var blitt enige om i styret, først hadde sendt driftsbestyreren et utkast til forandret ruteopplegg med anmodning om en uttalelse fra ham. Dette var også en opptreden som ikke kunne tolereres.

Mjelva anså kritikken av dette som uberettiget. Han mente han hadde handlet riktig, da han i laget manglet på trafikksjef måtte kunne anse seg for fungerende sådan, og således ifølge D&Vs vedtekters § 3 skulle utarbeide et ruteopplegg som skulle forelegges driftsbestyreren til uttalelse. Han fortalte at Wiegels hadde fått overlatt korrespondansen med Rutebok for Norge under foregivende av å skulle kontrollere endel referansedatoer o.l., hvorefter Styret hadde stadfestet sitt tidligere ruteopplegg, sendt dette til Rutebok for Norge, trykket opp rutebøker for medlemmene og entlediget Mjelva fra stillingen, uten å gi ham varsel om noe av dette. Først etterpå ble det sendt et brev med opplysning om styrets avgjørelser.

Grøner forklarte styrets handlemåte med at Rutebokens leveringsfrist på det tidspunkt var så knapp at det måtte handles raskest mulig.

Mjelva bad om å få høre den endelige begrunnelse for entledigelsen. Møtelederen foretok en oppsummering av det som var sagt i løpet av møtet, og mente man kunne anse begrunnelsen for gitt etter de argumenter som var kommet frem. Han konkluderte med at uoverensstemmelsene for en stor del også måtte tilskrives mangelfull kommunikasjon innen foreningen.

Arne Magnus Waaler bad om å få komme med noen tilleggs momenter for å vise at kommunikasjonen lenge hadde vært dårlig. Han var således våren 1969 av styret bedt om å lage porter på Tønsberg tunnel for hensetting av materiell der, og var gått igang med arbeidet da han i et brev fra Grøner fikk beskjed om å stoppe det. Waaler trodde dette var en ny styrebeslutning, noe som viste seg å være langt fra tilfelle, da han senere fikk en henvendelse fra styret v/ Hysing om hvorfor han ikke hadde fortsatt arbeidet.

Grøner hevdet at han var nødt til å gi denne stoppordren, da det hadde vist seg at tunnelen tok inn vann fra taket og var uegnet som "vognhall".

Man fant at saken lå for langt tilbake i tid til å kunne behandles. Gillebo hadde fått vite at to 15-åringer var blitt godkjent til sikkerhets-

tjeneste i sommerens løp, og lurte på med hvilken hjemmel denne fravikelse fra Tjenestereglementet var foretatt. Grøner forklarte dette med at man hadde villet påskjønne to aktive medlemmers innsats, og forøvrig hadde Statsbanens tilsynshavende uttalt at dette var NSB helt uvedkommende. Han benektet at motivene skulle være mangel på kvalifisert personale.

Møtelederen anså hermed debatten for avsluttet og spurte om det bebudede mistillitsforslag ble opprettholdt. Mjelva bekreftet dette, men mente man ifølge dagsorden først måtte holde en avstemning for å vurdere styrets disposisjoner i de spesielle saker som var tatt opp. Wiegels opplyste for sin del at han ville stille sine plasser i D&V til disposisjon hvis det sittende styret fikk mistillit. Han anførte videre at han generelt hadde vanskelig for å samarbeide med sakens to berørte medlemmer.

Man kom til at det bare var nødvendig med én avstemning, hvor man stemte over det sittende styre kontra det i innkallelisen foreslåtte.

Mjelva minnet om at Hysing stilte sin plass til disposisjon. Grøner opplyste at Hysing i tilfelle det ble valgt nytt styre var villig til å sitte frem til neste generalforsamling, i motsatt fall ville han trekke seg straks.

Efter at avstemningen var avsluttet, kunngjorde møtelederen følgende resultat: Det var avgitt 122 stemmer for det sittende styre, 75 stemmer for nytt styre og én blank stemme. Tilsammen 198 stemmer. Mistillitsforslaget var således ikke tatt til følge. Møtelederen anmodet dog det sittende styret om å ta seg ad notam det som var fremkommet under debatten.

Grøner sr. takket møtelederen på forsamlingens vegne for fremragende arbeide. Waaler sluttet seg til dette, og henstilte til lagets ansvarlige å samle alle positive krefter for fremtiden, samtidig som han uttrykte håp om at man nå fikk en mer demokratisk avstemningsordning, og anledning for alle medlemmer til å delta på generalforsamlingen. Grøner sr. erklærte seg enig i dette.

Wiegels takket på vegne av styret for den viste tillit, og erklærte møtet for hevet.

På det tidspunkt bladet skulle gå i trykken (21. des.), var det ikke mulig å offentliggjøre protokollreferatet, da det ennå ikke var ferdig utformet og signert. Ovenstående redaksjonelle referat må derfor betraktes som uoffisielt og kan ikke uten videre tillegges avgjørende vekt ved senere henvisninger, men må likevel sies å være en sannferdig og fullstendig oversikt over møtets gang.

Red.

På styremøte etter generalforsamlingen 13.11.70 ble styrets innbyrdes sammensetning vedtatt forandret til følgende:

Formann	Olaf Wiegels	Sekretær	Hans P. Grøner
Varaformann	Bjørn Halling	Styremedlem	Thor Omejer
Kasserer	Jørgen S. Berg	Varamann	Carl Fr. Thorsager

NÅ ER DET NOK

I løpet av det siste året har Hølandsbanen gjennomgått en beklagelig intern forandring. Fra å være en tildels harmløs hobbyklubb, hvor medlemmene arbeidet mot felles mål og hvor uoverensstemmelser ble forsøkt ordnet i minnelighet, har laget gått over til å fremstå som et trafikkselskap (driftbestyrerens betegnelse) hvor disiplinen blant menige medlemmer settes i høysetet, og hvor aksjonsmestre som går ledelsen på tvers blir slått ned med hard hånd. Vi har opplevd at to av lagets mest aktive medlemmer, på grunn av personlige uoverensstemmelser med D&V's øverste tillitsmann, som samtidig har dannet et flertall i styret, er blitt utelukket fra sesongens personalplan og fratatt lokførerensertifikat hv. blitt meddelt oppsigelse fra to stillinger i D&V (se side 13), alt sammen på et så spinkelt grunnlag at noen slags straffereaksjon før i tiden ville blitt blankt avvist.

Når så lagets formann og de berørte medlemmene forlanger en skikkelig saksbehandling av disse avgjørelsene, blir en treneringsvirksomhet uten sidestykke lagt for dagen, foruten at den "disiplinære personalpolitikk" fortsetter. Det hele munner ut i en ekstraordinær generalforsamling, hvor det

viser seg at det samme styreflertall har til hensikt å utnytte lagets lite demokratiske avstemningsregler fullt ut: I det forløpne tidsrom har driftsbestyrer, sekretær og kasserer (som har andelsprotokollen) solgt unna ialt 40 andeler, som skulle være forbeholdt nye, aktive medlemmer. til seg og sine nærmeste venner i laget, og gjort dette uten å underrette noen andre. Alt dette kan bare karakteriseres med ett ord: Maktmisbruk.

Det bør vel for ordens skyld nevnes at disse herrer uten sin manipulerende med andeler, eller hvis de fremtøtte hadde avgitt én stemme hver, ikke ville ha fått generalforsamlingens tilslutning.

Da de omtalte herrer tydeligvis ikke vil forstå at en livsbetingelse for en frivillig forening som vår er en viss gjensidig tillit blant medlemmene og vilje til å høre på andres argumenter, og da de samme herrer ikke har vist tegn til å ville forandre sin innstilling, finner undertegnede at det for tiden ikke er riktig å støtte opp om foreningen med vårt medlemskap.

Vi erklærer herved vår utmeldelse av A/L Hølandsbanens drifts- og vedlikeholdsavdeling.

Carl Frederik Thorsager
Materialforvalter

Einar Nielsen
Baneformann

Preben T. Hysing
Fhv. baneformann

Ole Mjelva
Redaktør

Erik Werner Johansson
Baneformann

Rolf Gillebo

B E S T I L L I N G S - S E R V I C E

Av de artikler som stod til salgs i forrige nummer, kan følgende fremdeles skaffes: Bestilling nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6 og 7 samt noe av 10. Henvendelse må herefter skje direkte til

Ole Mjelva, Gabels gate 1 B, Oslo 2.

PÅ FALLREPET

"Tertitten", nummer 20 kallet, inneholdt denne gang en leder. Det har den ikke gjort før, og kanskje kommer den ikke til å gjøre det igjen heller. Lederen er skrevet av driftsbestyreren, Olaf Wiegels. Som i fritiden også er banemester i D&V og varaformann i styret. I skrivende stund er han forresten utnevnt til styrets formann, men det kan vi jo komme tilbake til.

Lederen handler om samarbeid og disiplin. Allerede her var det kanskje noen som rynket et øyenbryn mistenksomt. Som ante at noe er galt. Men noen gjorde det kanskje ikke, for de leser vanligvis ikke ledere. Sånt er jo så kjedelig. Derimot festet de seg kanskje ved at det står desember uten på bladet og ikke God Jul inni, for det er jo litt merkelig. Ikke godt å vite om redaktøren gjør sånt med hensikt. Men skitt, og så blar man videre.

Vent med det. Les den lederen først, og tenk. An. Den maner til disiplin. Altså er det muligens noen i laget som viser mangel på disiplin. Som pleier sine særinteresser og kanskje attpåtil motarbeider ledelsens bestemmelser. Huff og huff. Hvem kan det være som gjør sånt.

Jo, kjære leser, det er jeg som gjør sånt. Blant andre. Men det rare er at jeg ikke har følelsen av å ha pleiet noen særinteresser eller oppført meg uskikkelig. Derimot synes jeg at det er andre som har gjort nettopp det. Men hva så, er det noen grunn til å ta opp plassen i "Tertitten"? ja, jeg mener det. Fordi det har foregått ting som er såpass alvorlige at de rokker ved Hølandsbanens eksistensgrunnlag. Skal prøve å forklare.

Det hjelper forresten betraktelig å lese referatet fra den ekstraordinære generalforsamling først. Selv om det er på 4½ side.

Vi går altså ut fra at det er lest. Det fremgår av det at to aktive medlemmer har fått sparken på forskjellig måter. Det fremgår også at begrundelsene for dette er det så som så med. De er faktisk så skrøle, de "begrunnelsene", at om én hadde forsøkt å gjøre bruk av dem den gangen det var normale forhold i Hølandsbanen. så ville de blitt avvist uten kommentarer.

Men nå er forholdene unormale. Det skinner nemlig igjennom at de som har delt ut oppsigelsene, ikke kan tenke seg å trekke dem tilbake uansett hva som hender. "Begrunnelsene" benyttes som påskudd, ikke som begrunnelser, til å få visse folk til å ta sin hatt og gå. Med andre ord: Av to fraksjoner som har dannet seg i Hølandsbanen, har den ene skaffet seg en slik posisjon at den kan skyve den andre ut med makt.

Driftsbestyreren kommer sakens kjerne nærmest i sin første "begrunnelse" for å si opp trafikkinspektoren - altså undertegnede. Nemlig den at jeg har stillet et "du-eller-jeg"-ultimatum mot en annen kandidat. Blant de mange ting driftsbestyreren ikke kan tolerere, er også dette. Jeg har derfor ikke krav på medlidenhet. Det har jeg da sannelig heller ikke bedt om, men et forsøk på rettfærdig behandling kunne alltid være en fordel. Samt at driftsbestyreren lot være å "rydde opp" i andres private mellomværender. Imidlertid har styret fastslått at Driftsbestyreren har nærmest uinnskrenket rett til å forføye over sine "underordnede". Noe som kommer til å vise seg svært uheldig for lagets idealistiske eksistensbasis i fremtiden.

Dermed er bordet duket for en "behandling" av Thorsager, hvis eneste reelle forbrytelse er at han besluttet å dele oppfatning med undertegnede i "ultimatum"-saken. Han får også sparken, og da lagets formann forsøker å slå i bordet, hales - meget motsrebende - de mest usannsynlige forklaringer frem i dagen, som ingen av dem greier å skjule det faktum at man vil ha Thorsager avsatt. (Ingen har ennå forsøkt å benekte at han er en av våre beste lokførere.) Det bør opplyses at oppsigelsen kom plutselig en dag tre måneder etter at de angivelige forgåelser i Lodalen skulle ha funnet sted, og to uker før driftsessen begynte. Enda hadde man ikke klart å ta opp saken i styret.

Det som skjedde i innspurten til den ekstraordinære generalforsamling man odesider fikk istand, er meget illustrerende. Dagen før innkallelsen ble sendt ut, ble det ifølge protokollen solgt 25 andeler. 15 stk. var angivelig solgt tidligere, og samtlige til personer som stod "ledelsen" nær. Prosedyren er ellers omtalt annet sted. Imidlertid viser dette så klart man kan ønske seg at herrene visste de ikke hadde rent mel i posen, og derfor foretok en solid investering for å sikre seg et flertall som holdt i allslags vær. Man mente å ha funnet et smuthull i vedtektene som tillot kassereren å selge samtlige andeler uten å behøve fortelle det til en levende sjel før det var for sent å gjøre noe.

De fremgangsmåter som de "ansvarlige" ledere nå har gjort bruk av i en god stund, har et så gjennomført preg av råttenskap og er i og med utfallet av generalforsamlingen så ettertrykkelig stadfestet at jeg anser det for usannsynlig at man i den nærmeste fremtid igjen vil få demokratiske forhold i Hølandsbanen. Da jeg ikke kan fortsette som budbringer av det nåværende styreflertalls oppfatninger om dette og hint, nedlegger jeg fra utgivelsen av dette nummer mitt verv som redaktør av "Tertitten".

Jeg håper at de 11 numrene jeg har klart å utgi iallfall har innfridd noen av de forventningene som leserne - og jeg - har stilt.

Et spørsmål til slutt, kanskje? Nemlig om det egentlig var så klokt å utbasunere intern krangel i Hølandsbanen i "Tertitten" slik som det er gjort denne gangen. Vel, kanskje ikke. Men dette var muligens siste anledning for ofrene i alle tiders skittentøyvask til å gjøre sin oppfatning kjent. Styrets fremstilling av saken kommer nok, vær ikke engstelig for det. Og derefter har vi lite eller ingen ting vi skulle ha sagt. For da må alle underordne seg disiplinen - dette besynderlige ord som ingen Hølandsbane-styrer tidligere har sett seg nødt til å ta i bruk.

Men hva vil skje når "Tertitten" nr. 20 dumpes i postkassene rundt omkring. Følgene kan være skadelige for Hølandsbanen, når offentlige instanser og personer i nøkkelstillinger, som Hølandsbanen er delvis avhengige av, leser om dette rabalderet og kanskje tenker aha, kan ikke disse småguttene holde styr på foreningen sin og det de er satt til å passe, det var ikke bra. Og kanskje tenker man aha igjen, nå skal du se det ikke blir lenge før de andre foreningene går samme veien.

Den siste mistanken kan vi anse som uberettighet. A/L Hølandsbanen er heldigvis alene om å ha en slik organisasjonsform at et jernhånd-herskende mindretallsdiktatur har noen levedyktighet.

Godt nytt år og takk for meg.

Ole Mjelva
redaktør.