



ER: ADVARES MOT
DLO. PAR. PLATFOMEN



Årsberetning 2025

Norsk Jernbaneklubb

Årsberetning for 2025 – Norsk Jernbaneklubb

Innhold:

1. Vedtekter for Norsk Jernbaneklubb

2. Hovedstyrets beretning for 2025

3. Aktivitetsavdelinger under Hovedstyret

- *Medieavdelingen*
 - *Web, Forskningsavdelingen, På Sporet, Forlaget*
- *Sekretariatet*
 - *Medlemsservice, NJK Reiser, Arkivet, MJ*
- *Salgsavdelingen*
- *Aktivitetsavdeling godsvogner*

4. Aktivitetsavdelinger med eget årsmøte

- *Aktivitetsavdeling Notodden*

5. Driftsavdelinger

- *Driftsavdeling Flekkefjordbanen*
- *Gamle Vossebanen*
- *Krøderbanen*
- *Norsk Museumstog*

6. Lokalavdelinger

- *Bergen*
- *Innlandet*
- *Oslo og omegn*
- *Rogaland*
- *Trøndelag*
- *Østfold*
- *Telemark / Numedal*
- *Raumabanen*
- *Vestfold*

7. Regnskap

NJK har som formål å
være et arbeidsfellesskap og møtested for alle landets jernbaneinteresserte,
utbre interesse for nåtidig og historisk jernbane og jernbanedrift,
arbeide for at jernbanehistoriske fortidsminner blir tatt vare på og om mulig holdt i drift,
samarbeide med andre som har beslektede interesser.

Forsidebilde:

Bildet viser venstre maskinside på damplok 21b 225. Loket er bygget av Thunes mekaniske værksted i 1911 og utrangert i 1970. Loket ble kjøpt for kr 12500,- i en andelsaksjon blant klubbens medlemmer. Loket ble satt i stand og tilbakeført av medlemmer i NJK til slik loket kan ha sett ut omkring 1930. Det har siden trukket tog primært på Krøderbanen, men har også vært noe brukt på det nasjonale jernbanenettet. Siden 2012 har loket vært eid av Stiftelsen Norsk Jernbanearv, som NJK opprettet for å eie det historiske jernbanemateriellet som klubben har sikret for ettertiden. Bildet er tatt på Krøderbanen 10.8.2025.

Foto: Henrik B. Backer

Layout forside: Nils Håkon Sandersen

VEDTEKTER FOR NORSK JERNBANEKLUBB

Vedtatt på ordinær Generalforsamling 20. april 2002.

Endret i Representantskapsmøtene:

13. september 2003, 23. oktober 2004, 22. oktober 2005, 2. mai 2008, 20. mars 2010, 26. mars 2011,
27. oktober 2012, 26. oktober 2013, 27. april 2019, 24. april 2021 og 26. april 2025.

§ 1 FORMÅL

Norsk Jernbaneklubb (NJK) skal

- a) være et arbeidsfellesskap og møtested for alle landets jernbaneinteresserte,
- b) utbre interesse for nåtidig og historisk jernbane og jernbanedrift,
- c) arbeide for at jernbanehistoriske kulturminner blir tatt vare på og om mulig holdt i drift,
- d) arbeide etter Riga-charter i sin museale virksomhet; hensikten med å bevare og restaurere historisk jernbaneutstyr med tilhørende arbeidsprosesser, er å sikre disse for fremtiden,
- e) samarbeide med andre som har beslektede interesser.

§ 2 ORGANISASJON

NJK har følgende organer:

- a) Representantskapet (§ 5)
- b) Hovedstyret (§ 6)
- c) Årsmøtet for medlemsorganisasjonen (§ 4)
- d) lokalavdelinger (§ 7)
- e) aktivitetsavdelinger (§ 8)
- f) driftsavdelinger (§ 9)
- g) tvisteutvalg (§ 10)

§ 3 MEDLEMSKAP

- a) Medlemskap er gyldig når medlemskontingenten er registrert som innbetalt. Kontingenten betales uavkortet innen 31. januar det kalenderåret den gjelder for. Nye medlemmer innmeldt etter 1. oktober betaler halv årskontingent.
- b) Medlemskap kan tegnes av personer, organisasjoner og bedrifter.
- c) Medlemmer plasseres i den lokalavdelingen som ligger en nærmest geografisk. Medlemmer kan velge å tilhøre en annen lokalavdeling og melder dette til hovedstyret.
- d) Medlemskap i NJK gir møterett på årsmøter i medlemsorganisasjonen (jfr. §4), lokalavdelinger (jfr. § 7), aktivitetsavdelinger (jfr. §8) og driftsavdelinger (jfr. §9). For deltakelse kreves betalt medlemskontingent i NJK pr. 31. desember året før.
- e) Medlemskap i NJK gir valgbarhet til alle klubbens organer, herunder lokalavdelinger (jfr. § 7), aktivitetsavdelinger (jfr. §8) og driftsavdelinger (jfr. §9). For revisorer kreves ikke medlemskap.
- f) Medlemmer som står til rest med kontingent, slettes av medlemsregisteret etter forutgående skriftlig varsel. Hovedstyret kan i enkelttilfeller utsette at noen slettes av medlemsregisteret.
- g) Utmeldelse skal skje skriftlig. Innbetalt kontingent og gaver som er gitt foreningen, kan ikke kreves tilbake.

§ 4 ÅRSMØTET I MEDLEMSORGANISASJONEN

- a) Årsmøtet avholdes innen 15. juni hvert år og bør kombineres med et jernbanefaglig arrangement.
- b) Årsmøtets åtte valgte representanter i § 4 d) III, arrangerer årsmøtet i samarbeid med hovedstyret og sender innkalling til alle medlemmer minst en kalendermåned før møtet finner sted. Valgkomiteens innstillinger og saker til rådslagning skal følge innkallingen.
- c) Årsmøtet er åpent for alle medlemmer i NJK som gis en stemme hver. Man kan kun stemme ved personlig frammøte. Årsmøtet bestemmer om andre skal ha talerett på møtet. Personvalg skal foregå skriftlig dersom minst ett medlem ber om det. Alle valg avgjøres ved alminnelig flertall. Ved stemmelikhet foretas loddtrekning.
- d) Årsmøtets oppgaver:
 - I. Årsmøte skal få seg forelagt samtlige avdelingens årsberetninger og årsregnskap med revisors beretning og fastsettelse av kontingent.
 - II. Årsmøtet velger møteleder, to referenter og to til å skrive under protokollen. Disse må ikke være medlem av representantskapet.
 - III. Årsmøtet velger åtte representanter samt første og andre vararepresentanter til representantskapet.
 - IV. Årsmøtet velger hvert andre år en leder for tvisteutvalget, se § 10. Lederen kan ikke inneha andre tillitsverv i NJK.
 - V. Årsmøtet velger to revisorer som reviderer samtlige regnskaper i NJK.
 - VI. Årsmøtet velger en valgkomité på tre personer som innstiller kandidater til de valg årsmøtet og representantskapet skal foreta.
 - VII. Årsmøtet er et rådgivende organ i NJK. Saker som skal behandles av årsmøtet fremmes skriftlig til hovedstyret og må være poststempelt minst fire uker før årsmøtet. Alle medlemmer og organer i NJK kan fremme slike saker. Årsmøtets uttalelser oversendes representantskapet.

§ 5 REPRESENTANTSKAPET

- a) Representantskapet har følgende sammensetning: Åtte valgt av årsmøtet (se § 4d III), en fra hver av lokalavdelingene, en fra hver av aktivitetsavdelingene og to fra hver av driftsavdelingene. Hver representant har en stemme. I tillegg kan hovedstyret og vararepresentantene fra lokalavdelingene, aktivitetsavdelingene og driftsavdelingene delta med talerett.
- b) Representantskapet konstituerer seg selv på første møte etter årsmøtet. Representantskapet er beslutningsdyktig når minst halvparten av representantene er til stede.
- c) Representantskapet møtes minst to ganger årlig. Representantskapet skal også sammenkalles når representantskapets ordfører eller hovedstyret bestemmer det, eller når 1/3 av representantene krever det. Innkalling skjer med minst 14 dagers varsel.
- d) Representantskapets oppgaver:
 - I. Representantskapet tar avgjørelse i alle saker i NJK som ikke ut fra vedtekter eller instruks er delegert andre organer.
 - II. Representantskapet skal på vårens møte behandle hovedstyrets årsberetning og årsregnskap med revisors beretning og årsberetninger og årsregnskap med revisors beretning for samtlige avdelinger. På høstens møte velges hovedstyrets medlemmer i samsvar med § 6a.
 - III. Representantskapet kan opprette og avvikle lokalavdelinger og fatter beslutning om hvilke geografiske områder de ulike avdelinger til enhver tid skal dekke slik at alle medlemmer tilhører en avdeling.
 - IV. Representantskapet kan opprette og avvikle aktivitetsavdelinger og fastsetter retningslinjer for disse. Etter innstilling fra hovedstyret, utpeker representantskapet ledere av aktivitetsavdelinger som ikke har eget årsmøte

- V. Representantskapet kan opprette andre former for organer for ivaretagelse av NJKs formål. Representantskapet utpeker NJKs representanter i slike organer.
- VI. Representantskapet kan tildele hederstegn til personer som har utført en fortjenstfull innsats for NJK.
- VII. Endringer i vedtektene gjøres av Representantskapet med minst 2/3 flertall. Forslag om slik endring kan fremmes av et hvert medlem, stiles til representantskapets ordfører og må være representantene i hende minst en kalendermåned før vedtektforslaget skal behandles.

§ 6 HOVEDSTYRET

- a) Hovedstyret består av leder, nestleder, kasserer og tre til fem styremedlemmer. Det velges også to varamedlemmer. Man velges for en periode på to år. Ved gjenvalg kan valgperioden begrenses til ett år.
- b) Hovedstyret er foreningens daglige ledelse, forestår forvaltningen av klubbens økonomi og koordinerer virksomheten i NJKs øvrige organer. Hovedstyrets leder representerer NJK utad.
- c) Foreningen forpliktes av lederen av Hovedstyret og ett styremedlem. Ved lederens fravær overtar nestlederen lederens funksjoner og fullmakter.
- d) Ingen av medlemmene av hovedstyret kan være representanter i representantskapet.
- e) Hovedstyrets oppgaver:
 - I. Hovedstyret tar avgjørelse i alle saker i NJK som ikke ut fra vedtekter eller instruks er delegert andre organer.
 - II. Hovedstyret skal representere NJK som landsomfattende organisasjon overfor nasjonale organer, og proaktivt fremme NJKs interesser på nasjonalt plan.
 - III. Hovedstyret skal ha en rullerende virksomhetsplan og arbeide etter en langsiktig strategiplan.
 - IV. Hovedstyret skal være organisatorisk samarbeidspartner for NJKs ulike grupper og virksomheter.
 - V. Hovedstyret skal påse at NJKs virksomheter, regnskap og formuesforvaltning er gjenstand for betryggende ledelse, kontroll og revisjon.
 - VI. Hovedstyret rapporterer til Representantskapet på alle Hovedstyret oppgaver.

§ 7 LOKALAVDELINGER

- a) En lokalavdeling er en geografisk begrenset del av foreningen og utgjøres av alle medlemmer bosatt innen avdelingens område. Lokalavdelingens formål er å utøve foreningens funksjoner og medlemsaktiviteter innen området.
- b) Lokalavdelingene avholder hvert år innen utgangen av februar sine årsmøter. Innkalling skjer med minst 14 dagers varsel. Innkallingen skal inneholde saksliste for årsmøtet, årsberetning, årsregnskap og eventuelt innmeldte saker fra medlemmene. Forslag til saker fra medlemmene må være meldt styret minst 4 uker før årsmøtet. Valgkomiteens innstilling skal, om mulig, følge innkallingen. For stemmerett på årsmøtet kreves gyldig medlemskap i NJK per 31. desember året før, samt tilhørighet til avdelingen. Årsmøtet velger avdelingsstyret, valgkomite, en representant og inntil to vararepresentanter til representantskapet
- c) Lokalavdelingen styrer sin egen økonomi innenfor generelle retningslinjer fastlagt av representantskapet.
- d) Lokalavdelingens styre skal ha minst 2 styremøter i valgperioden.

§ 8 AKTIVITETSAVDELINGER

- a) En aktivitetsavdeling består av medlemmer som utfører aktiviteter som bidrar til å virkeliggjøre NJKs formål (§1).
- b) Leder av aktivitetsavdelinger utnevnes av representantskapet etter innstilling fra hovedstyret. Lederen er også avdelingens representant i representantskapet. Lederen utnevner selv inntil to varamedlemmer til representantskapet.
- c) Aktivitetsavdelingene kan organisere seg med eget årsmøte etter godkjenning av representantskapet. Årsmøte skal finne sted innen utgangen av februar hvor årsberetning og årsregnskap med revisors beretning skal behandles. For stemmerett på årsmøtet kreves gyldig medlemskap i NJK per 31. desember året før, samt tilhørighet til avdelingen. Årsmøtet velger avdelingsstyret, en representant og inntil to vararepresentanter til representantskapet.
- d) Aktivitetsavdelingen styrer sin egen økonomi innenfor generelle retningslinjer fastlagt av representantskapet.

§ 9 DRIFTSAVDELINGER

- a) En driftsavdeling er en aktivitetsavdeling med hovedformål å arbeide med drift av infrastruktur og rullende materiell.
- b) Driftsavdeling skal ha et eget årsmøte.
- c) Årsmøte skal finne sted innen utgangen av februar hvor årsberetning og årsregnskap med revisors beretning skal behandles. For stemmerett på årsmøtet kreves gyldig medlemskap i NJK per 31. desember året før, samt tilhørighet til avdelingen. Årsmøtet velger styret, to representanter og inntil to vararepresentanter til representantskapet.
- d) Driftsavdelingen styrer sin egen økonomi innenfor generelle retningslinjer fastlagt av representantskapet.

§ 10 TVISTEUTVALGET

Uenighet i foreningen kan bringes inn for et tvisteutvalg om partene ønsker det. Tvisteutvalget består foruten lederen oppnevnt etter § 4d, av ett medlem utpekt av hver av de uenige parter.

§ 11 OPPLØSNING

- a) Forslag om oppløsning av foreningen må være fremsatt skriftlig og kunngjort sammen med innkallelsen til årsmøtet. Slikt forslag skal behandles både på årsmøtet og i representantskapet og må oppnå minst 3/4 flertall i begge instanser.
- b) Fordeling av foreningens aktiva foretas etter hovedstyrets bestemmelse og i forståelse med aktuelle museale institusjoner, fortrinnsvis med sikte på videre ivaretagelse. Ikke-museale gaver fra medlemmer inngår i foreningens aktiva.

Norsk Jernbaneklubb Hovedstyret

Til Representantskapet 25. april 2026

HOVEDSTYRETS ÅRSBERETNING FOR 2025

Hovedstyret, som består av syv medlemmer og to varamedlemmer, ble valgt av representantskapet i henholdsvis oktober 2024 og oktober 2025.

Per Frode Hove	Leder	2024 – 2026
Anders Baalsrud	Nestleder	2025 – 2027
Kåre Pettersen	Kasserer	2025 – 2026
Stein Erik Paulsen	Sekretær	2025 – 2027
Jon Eigil Kvernød	Styremedlem	2024 – 2026
Kai Hartmann	Styremedlem	2024 – 2026
Åge Lybekbråten	Styremedlem	2025 – 2027
Karsten Specht	Vara styremedlem	2025 – 2027
Jim Hagen Warp	Vara styremedlem	2024 – 2026

Hovedstyrets sammensetning

Alle styremedlemmer og varamedlemmer som var på valg høsten 2025 tok gjenvalg. Det var derfor ingen utskifting i klubbens hovedstyre.

Kasserer Kåre Pettersen tok gjenvalg for ett år.

Hovedstyrets virksomhet

Hovedstyret har avholdt 5 fysiske styremøter i løpet av året.

I tillegg har det vært løpende kontakt mellom styremedlemmene på e-post, telefon og kommunikasjonsverktøyet Slack.

Styresaker diskuteres fortløpende på Slack, samt i forkant av styremøtene.

Hovedstyret har også faste digitale arbeidsmøter hver uke med verktøyet Zoom.

De av Hovedstyrets medlemmer som bor i Osloregionen prøver også vært til stede når det har vært medlemsmøter på Bryn så langt det har vært mulig.

Året 2025 har vært et greit år for NJK, sett fra Hovedstyret

NJK fikk også i år tildelt midler gjennom statsbudsjettet post 76 både til sporleie, grunn- og driftsstøtte. Vi fikk utbetalt totalt noenlunde likt beløp som i 2024, kun justert etter konsumprisindeksen. Dette betyr en reduksjon i samlet støtte ved at vi ikke fikk kompensert for økningen av husleieutgiftene. Vi fikk heller ingen påplussing i revidert nasjonalbudsjett for 2025. Dette betydde at vi i 2025 måtte bruke av egne driftsmidler til å dekke leiekostnader til Bane NOR Eiendom.

Flere av våre avdelinger fikk prosjektstøtte etter søknad, men ofte ikke alt man søkte om. På ett viktig område er situasjonen like utløst ved utgangen av året. Arbeidet med å gjenopprette historisk togtrafikk på det nasjonale nettet har ikke ført frem. Det er i skrivende stund snart seks år siden damp og teak trafikkerte hovedspor i Norge i forbindelse med Dovrebanejubileet. Hovedstyret har derfor fortsatt arbeidet overfor myndigheter og Stortinget og påpekt at et nasjonalt kulturminne er i ferd med å bli borte. Norsk jernbanemuseum har ikke klart å levere på sitt oppdrag om å være trafikk-utøver for frivilligheten.

NJK ser en endring hos Riksantikvaren i forholdet til bevegelige kulturminner. Vi er derfor optimistiske i vårt forhold til RA. NJK blir nå i økende grad mer synlig i den kulturpolitiske bevisstheten hos politikere og andre viktige aktører.

Særlig nyttig har det vært å synliggjøre oss på Arendalsuka og det tette samarbeidet med Kulturvernforbundet, ikke minst i det siste møte med Samferdselsdepartementet med Statssekretær og andre.

Vi har også grunn til å se frem til en bedre relasjon til Norsk jernbanemuseum. Håpet er bedre ryddighet i vårt forhold til museet, men også at vi ikke møter mer byråkrati og formalisme i forbindelse med tilskuddsordningen, materiell disponering og andre forhold til museet.

For NJK som helhet vil Hovedstyret trekke frem hvor viktig det er for NJKs omdømme at vi har to så velfungerende driftsgrupper, eller jernbaneforetak, som NJK Gamle Vossebanen og NJK Krøderbanen. Det er motiverende, også for Hovedstyret, å se hva man kan få til når man trekker sammen. Samtidig er det også en generell bekymring når man dessverre noterer seg hendelser der man ikke samarbeider like respektfullt. Vi er kanskje ikke alltid gode nok på forhold som arbeidsmiljø og kollegialitet. Hovedstyret ønsker seg at dette bør bli tema i vår organisasjon, slik at vi fremstår som attraktive miljøer, ikke minst for yngre og eldre jernbaneinteresserte potensielle rekrutter.

Hovedstyret vil også trekke frem NJK Verkstedgruppe Notodden, som i 2025 har konsolidert seg ytterligere som et miljø som kan ta for seg aktivitet innenfor elektrisk normalsporet jernbane. Har ser vi for oss et tettere samarbeid med Bane NOR, Telemark Fylkeskommune og Norsk Industriarbeidermuseum i årene fremover. I Hydroparken på Notodden har vi høsten 2025 inngått avtale om et større lager på 500m² som gir oss muligheter for bedre lagerhold, noe som har vært mangelvare for NJK. Et slikt lager mener HS vil være et aktivum for NJK.

Aktivitet overfor Bane NOR / BN EIENDOM

Samarbeidet og den forretningsmessige delen av vår relasjon til BNE har, etter vår mening, fortsatt vært preget av gjensidighet. Vi har inngått nye og fornyet avtaler og, etter vår mening, tilfredsstillende avtaler med BNE. I skrivende stund er vi i forhandlinger om lokstallen på Eina. Vi ser muligheter der som vi bare for kort tid siden ikke kunne drømme om. Stikkord: Samme eierforhold lik Krøderbanen.

NJK fikk i statsbudsjettet for 2025 dekket ca. 2/3 av våre leieutgifter til BNE for sporleie. Det er NJK sentralt som i 2025 har betalt alle leieutgiftene til Bane NOR Eiendom.

NJK arbeider for et tydeligere oppdrag fra Samferdselsdepartementet til Bane NOR når det gjelder jernbanens kulturminner. Arbeidet med "Landsverneplan for Jernbanens kulturminner", er etter vår mening ikke fullført, for å si det forsiktig. NJK er imidlertid helt avhengig av Bane NOR også som infrastruktureier på vegne

av Staten. Uten at Bane NOR gis oppdraget med å tilrettelegge infrastrukturen for historisk togdrift, enten det gjelder hovedspor eller museumsspor, vil bevegelige kulturminner på skinner etter hvert møte en trist skjebne i årene som kommer.

HS Styremøter

Minst en gang i året velger hovedstyret (HS) å ha sitt møte utenom Oslo. I 2025 har HS besøkt og hatt møte hos Krøderbanen, på Eina og i Bergen.



Hovedstyret befarter materiell på Eina i forbindelse med styremøte der.

Foto: Åge Lybekbråten

Ekstern møtevirksomhet

Norsk Jernbaneklubb har:

- Deltatt i "ledernetverket" for de konsoliderte museene
- NJK har vært i møte med statssekretæren for Samferdselsdepartementet
- NJK deltar i Kulturvernforbundets regi på generalsekretærmøter, møter på stortinget og møter med representanter for regjeringen
- NJKs leder deltar sammen med representanter for jernbanemuseets venner, Krøderbanen, Bane NOR Eiendom (BNE) og Jernbanedirektoratet (JD) som medlem i fagrådet for NJM. Det er dette fagrådet som står for tildeling av midler til ulike prosjekter som NJM fordeler. Det er kommet påstander om at NJKs leder og en representant knyttet til Krøderbanen er inhabile siden mange av sakene gjelder saker fra NJK. Nye personer vil derfor oppnevnes i 2026
- NJK har deltatt på Jernbaneforum 2025
- NJK har vært i møter med Norsk jernbanemuseum (NJM).

Samarbeidet med Norsk Jernbanemuseum (NJM)

Det har vært få samarbeidsmøter med NJM i 2025. Vi har ikke klart å få en konkret plan om driftsavtale for NMT/HTAS, men museet har ikke avvist å jobbe videre med denne problemstillingen. Samtidig har vi i 2025 sett tegn til en etatsstyring av NJM som vi er sterkt

kritiske til. Det må være krevende å fylle rollen som det nasjonale jernbanemuseet i Norge når styringslinjen er slik den er. Prinsippet "armlengdes avstand" i forvaltning av museer og kulturminner bør også være førende for NJMs arbeid og prioriteringer. Det har dessverre spredt seg en begrunnet tvil i NJK-miljøet om hva vi kan forvente av statens engasjement for jernbanens kulturminner slik staten styrer NJM i dag. Likevel er det nødvendig at staten ved NJM og frivilligheten ved NJK samarbeider slik flere offentlige utredninger de senere år har stilt krav om, og understreket som tverrpolitisk akseptert kulturminnepolitikk.

Kulturpolitikk

I mangel av en ny «Hurdalserklæring» har det vært mer krevende å promotere jernbanens kulturminner politisk ved inngangen til 2026. NJK har vært i møter med statssekretær i Samferdselsdepartementet (SD) og også andre politikere både i posisjon og i opposisjon for å få frem vårt budskap. En klar skuffelse var departementets tildeling til Jernbanedirektoratet for 2026, der NJK sammen med Kulturvernforbundet la inn et konkret forslag om en utredning av trafikkering av historiske tog på det nasjonale nettet. NJK er ikke tildelt noen rolle fra departementets side i arbeidet med jernbanens kulturminner ved inngangen til 2026. Vår viktigste samarbeidspartner i 2025 har vært Kulturvernforbundet. Vi har god nytte i den støtte vi får fra dem. NJK er medlem av Kulturvernforbundet.

NJK har vært med på å utarbeide begge delrapportene som JD har utarbeidet om "Bevaring av rullende materiell" sammen med representanter for Bane NOR, JD, NJM, Museumsbanenettverket og HT AS.

Annen aktivitet

NJK har også i 2025 gitt (moralsk og faglig) støtte til lokale krefter i Numedalen for bevaring og aktiviteter på Numedalsbanen. NJK er tydelig på at dette arbeidet må styres lokalt.

Enhetene CB21216, AB 12 24116, BM 91.62 og F5678 står fortsatt på Hensmoen på Helge R. Olsen sitt område der NJK leier sporplass. For NJK er ikke dette stedet lenger så attraktivt. Annen plassering av dette materiellet vil derfor bli avklart i løpet av 2026. Materiellet som står utendørs på Hønefoss må i løpet av 2026 flyttes bort derfra. NJK er oppsagt fra velferdsbygget bak lokstallen på Hønefoss. Vi må være ute derfra innen juni 2026. Bygget skal rives og det skal bygges nytt administrasjonsbygg for BN. Det forventes også oppsigelse av vårt leieforhold i lokstallen i løpet av 2026, er de signaler vi har fått fra BNE. Det er Bane NOR Drift som trenger lokalene i lokstallen. Det vurderes å gå til innkjøp av areal ikke langt unna Hønefoss som vil kunne være tjenlig for NJK. NJKs leder har et godt samarbeide med regionsjefen for Bergensbanen og Gjøvikbanen både omkring forholdene på Hønefoss og Eina.

Materiellet på Rjukan er hugget, men de fire enhetene på Tinnoset står der fortsatt. De skal etter planen flyttes til Mæl/Rjukan våren 2026. Tre av enhetene ble vurdert solgt til et firma som ønsket å bruke selve vognkassene til et kommersielt tiltak. Dette ble det ikke noe av da kost/nytte for dem ble for høyt. Forholdene på Tinnoset, som er fredet, og der sivilmatten er dårlig, vanskeliggjør skiftning. Men NJK har nå fått tillatelse til å skifte enhetene frem til ferjeleiet slik at de kan fraktes til Mæl på MF Storegut. Dette vil bli gjennomført våren 2026. Vi håper at vi får flyttet B68.56 til Notodden i løpet av 2026, men også der har Bane NOR satt noen begrensninger utendørs pga. fredningen av Notodden stasjon. Dette ser ut til å ordne seg i løpet av 2026.

Avviklingen av aktivitetsgruppe Mysen etter at RS vedtok nedleggelse, har gått greit. Det er nå full aktivitet på Mysen utført av NJK godsvognavdelingen, både bygningsmessig og på

materiellet som restaureres der. Det er nå så mange som deltar at man trenger å utvide overnattingsfasilitetene. Vestre løp i stallen har fått reetablert sporet. Bygningene etterisoleres for å få ned strømutgiftene.

NJK ble sommeren 2025 kontaktet av Vy om mulig leie av vogner, da man hadde behov for flere sovevogner. NJK hadde ikke noen slike i sin vognpark, men vi tilbød å skaffe tre stk. fra Lärje, Göteborg, da man hadde tilbud om kjøp derfra. Dette ble etter en del korrespondanse ikke noe av. NJK ser likevel positivt på den kontakten vi oppnådde med Vy da dette gjorde at NJK også fikk dialog med Vy om å skaffe deler og enheter til Flåmsbanen.

NJK har anskaffet A2 24007 fra Norrbottens Järnvägmuseum i Luleå. Den er i meget god stand. På kjøpet fikk NJK tilbud om å overta B3 25587 kostnadsfritt som delevogn. Dette ble akseptert og det arbeides nå med å få disse to enhetene til Eina. Siden vi har tilbudt Vy Flåmsbanen å hente deler fra denne enheten, har Vy tilbudt oss å få fraktet dem til Eina. Man har stort behov for deler til Flåmsbanens materiell. Vår materiellforvalter og mekaniker fra Mantena Flåm har i høst vært i Luleå for å klargjøre dem for transporten. Det gjenstår nå bare godkjenning av bremsene. NJK fikk også tilbud om å overta et sett boggier til type 3 enheter som stod i Luleå. De var knapt nok brukt og vil etter overhaling i Mantena Flåm, bli satt under A2 24004 som trenger å skifte ut sine boggier.

NJK har i 2025 fått prosjektmidler av NJM og kulturminnefondet til restaurering av A2 24004. Dette vil bli fullført i 2026 på Eina. Det er innledet dialog med NJM om mulig utleie av disse 2 A2-enhetene inntil videre.

NJK, som nå har ansvaret for enheter som ikke er deponert/utleid til driftsavdelinger, har sett behov for å opprette en egen enhet/avdeling underlagt HS som f.eks. på lik linje som NJK Media. HS har derfor gått inn for å opprette "NJK Ressurs". Dette vil bli fremmet på vårens RS i april. Materiellforvalter er valgt som interimsleder for denne inntil RS har godkjent opprettelsen. Aktivitetene på Eina blir en del av denne enheten. Det er interesse fra medlemmer i Valdresbanen å delta i aktiviteter i lokstallen på Eina.

NJK er også i dialog med et norsk selskap om overtakelse av trekraft. Det ser ut til at NJK overtar eierskapet av et lok i 2026.

NJK kjøpte i 2025 24,4% av aksjene i Flekkefjordbanen AS, som driver dresinkjøring på den fredede Flekkefjordbanen. Flekkefjordbanen AS drives ganske lønnsomt og er et populært tiltak. De største eierne utenom NJK er Flekkefjord kommune med 18,2 %, Flekkefjordbanens Venner med 40,0 %, Smaabyen Flekkefjord SA 9,1 % (samvirkeforetak) samt tre øvrige aksjonærer med til sammen 8,2 %. Ingen kan eie mer enn 49,9 % av aksjekapitalen. Daglig leder er vår leder av NJK Flekkefjordbanen. NJK ønsker å ha flere aktiviteter innen kjøring på skinner og det var derfor naturlig å gå inn i dette eierskapet. NJK er også i dialog med kjørere av dresin i Numedalen og Valdres for å fremme og å samordne denne aktiviteten, bl.a. i å skaffe nye og utvikle nye dresiner.

NJK fikk i høst tilbud om å overta en restaurantvogn av norsk type 3 og mye reservedeler til type 3 fra Snälltoget i Sverige. NJK er i dialog med dem om dette.



Lars Johan Tveit (t.v.) mottar hederstegnet av leder Per Frode Hove på Representantskapets vårmøte 2025. Foto: Åge Lybekbråten

Vårmøtet 2025 i Representantskapet ble arrangert i Bergen den 26. april. Møtet tildelte NJKs hederstegn, klubbens høyeste utmerkelse, til Lars Johan Tveit.

Høstmøtet 2025 i Representantskapet ble arrangert på Kløftefoss den 25. oktober, hvor Krøderbanen sto for et flott gjennomført arrangement i samfunnshuset. Møtet tildelte NJKs hederstegn, klubbens høyeste utmerkelse, til Jan B. Salvesen, Odd Arne Lyngstad og Åge Lybekbråten.



Jan B. Salvesen (t.v.) mottar hederstegnet av leder Per Frode Hove på Representantskapets høstmøte 2025. Foto: Åge Lybekbråten

NJKs sentrale årsmøte for alle medlemmer ble arrangert på Fjordslottet hotell på Osterøy den 27. april. Gamle Vossebanen var ansvarlig for arrangementet. Reisen til og fra ble arrangert som medlemstur med veteranbuss, veteranog på Gamle Vossebanen og veteranbåt til Osterøy. Les mer om denne turen i årsberetningen fra NJK Reiser. På årsmøtet deltok 65 medlemmer, og før møtet ble det servert lunsj på hotellet.



Årsmøtedeltagere på vei til Osterøy. Her ved Tunestveit. Foto: Åge Lybekbråten

Historiske Togreiser AS

Det har vært liten aktivitet i 2025 grunnet manglende avtaler om kjørelisens, trekkraft og kravene i 4. jernbanepakke om "Entities in Charge of Maintenance" (ECM). NJK Hovedstyret er representert i styret for Historiske Tog AS med to representanter, og NMT er representert med to medlemmer i styret. Øvrige tre medlemmer er uavhengige representanter fra næringslivet som velges på HT AS sin generalforsamling.

Stiftelsen Norsk Jernbanearv (SNJA)

I sitt møte i april vedtok HS at alt materiell som SNJA eier og som ikke er deponert til noen av driftsgruppene er NJKs ansvar. HS har derfor vedtatt å opprette en egen avdeling underlagt HS for å ivareta dette. Se egen info om dette over.

Følgende har i 2025 sittet i SNJA-styret: Nestleder i NJK Anders Baalsrud, Materiellforvalter Børge Flatlandsmo, dommer Einar Thomesen, lokfører Lars Helge Vikan, togelektriker Håkon Henriksen og pensjonist Per Brinchmann. Ved konstituering av styret ble Per Brinchmann valgt til leder i SNJA. NJKs leder, Per Frode Hove, og Håkon Magnus Preuss ble oppnevnt til vararepresentanter.

Oslo, februar 2026

Norsk Jernbaneklubb
Hovedstyret

Per Frode Hove

Per Frode Hove
leder

Kåre Pettersen

Kåre Pettersen
kasserer

Anders Baalsrud

Anders Baalsrud
nestleder

Stein Erik Paulsen

Stein Erik Paulsen
sekretær

Kai Hartmann

Kai Hartmann
styremedlem

Åge Lybekbråten

Åge Lybekbråten
styremedlem

Jon Eigil Kvernød

Jon Eigil Kvernød
styremedlem

Karsten Specht

Karsten Specht
vara styremedlem

Jim Hagen Warp

Jim Hagen Warp
vara styremedlem

Årsberetning NJK Media 2025

NJK Media er en paraplyorganisasjon for avdelingene som har med nett og trykte medier å gjøre.

De enkelte avdelingene har sine egne ledere, men det utpekes én representant fra NJK Media til representantskapet. Leder av NJK Media i 2025 har vært Åge Lybekbråten.

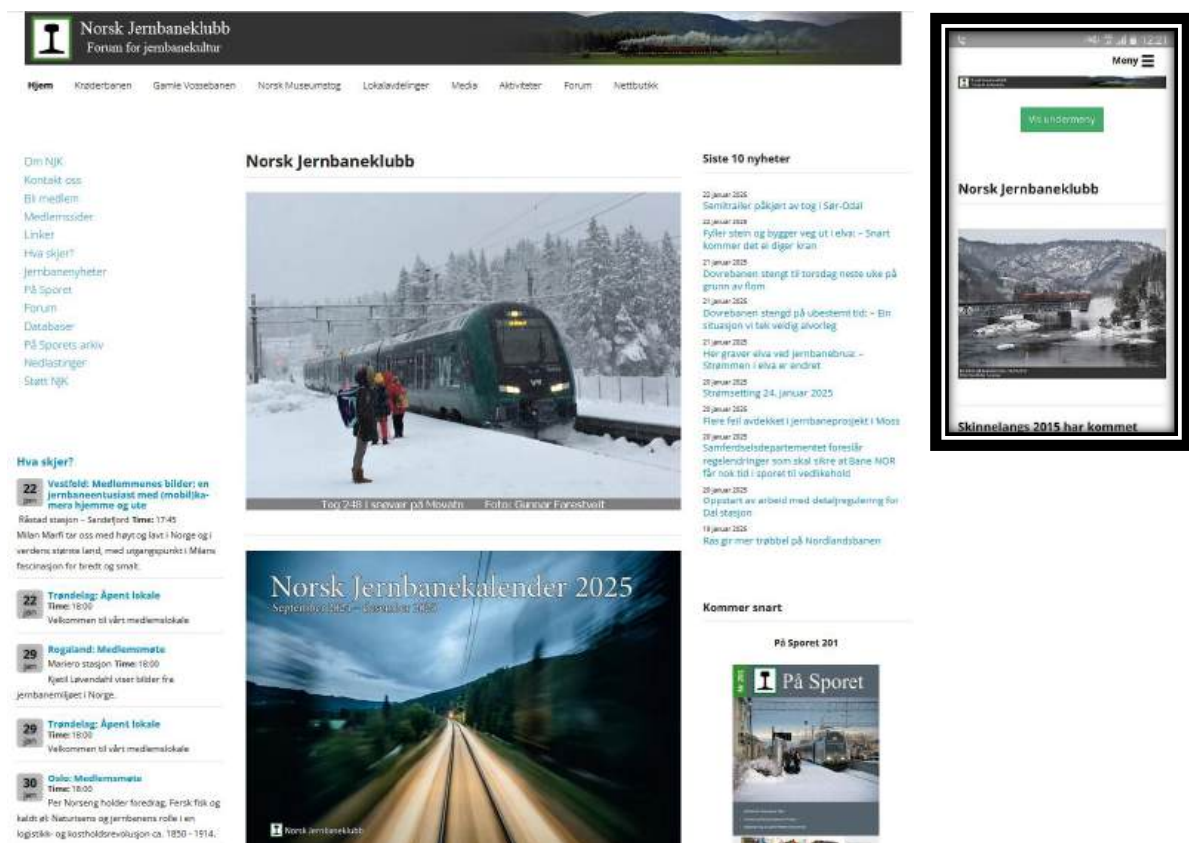
Webredaksjonen (ansvarlig for innholdet på web)

Webredaksjonen (innholdsredaksjonen) besto i 2025 av Frode Reiersøl og Åge Lybekbråten.

NJK har sentrale nettsider som tilpasser seg den enheten de til enhver tid betraktes med. Sidene kan dermed brukes også på mobiltelefon, nettbrett og hva man ellers måtte ha for hånden. Både hovedmenyen i topp og venstremenyen samt undermenyer er dynamiske og tilpasser seg skjermen. På små bærbare enheter får man den typiske «hamburgermenyen» som må trykkes på for å vise menypunktene.

Unntatt fra dette er forumet og database-sidene som kjører eldre teknologi.

På bildene under ser vi NJKs hjemmeside på pc og mobil/nettbrett.



På Sporets arkiv



Publiseringen av gamle utgaver av På Sporet kom i gang igjen i 2024 etter ett års pause.

I 2025 ble utgavene fra 134 til 141 publisert digitalt.

Disse sidene med gamle PS er blant våre mest populære. På Sporets arkiv er en helt unik kilde til kunnskap og jernbanehistorie. Hver eneste utgave inneholder artikler om både historisk og nåtidig jernbanedrift, og det som var nåtidig den gang har også blitt historie i dag.

Alle utgaver er publisert med HTML5, og fra og med nummer 120 er de søkbare individuelt med eget søkefelt.

Arkivet leses best på PC, men fungerer også med nyere nettbrett. Dessverre foreløpig ikke på mobiltelefon.

Hva skjer og avdelingenes sider

Hendelseskalendarer *Hva Skjer* er vårt ansikt utad når det gjelder arrangementer i regi av klubben landet rundt. Her angis møter, dugnader, medlemsturer osv., så vel som åpne arrangementer for publikum. Alle avdelinger i NJK har i tillegg sine egne sider på njk.no. Mange oppdaterer dette selv, andre sender oss e-post, slik at vi kan legge inn for dem. Tips til *Hva skjer* og øvrige sider kan sendes til webredaksjonen@nj.no.

Krøderbanen og Gamle Vossebanen sine egne sider ble vedlikeholdt og oppdatert gjennom hele 2025. Disse sidene er blant våre mest populære, spesielt i kjøresesongen, så det er særdeles viktig at de holdes ajour til enhver tid. Disse sidene redigeres i samarbeid mellom webredaksjonen og de respektive driftsavdelingens PR-ansvarlige. Det var i 2025 spesielt mye arbeid med Gamle Vossebanens sider. På grunn av problemer med infrastruktur og lokomotiver på banen ble det flere oppdateringer underveis enn vanlig.

Aktivitetsavdeling Lokstall Mysen ble besluttet nedlagt i 2025, og vi har fjernet deres nettsider.

Trafikkstatistikk

Trafikken på hjemmesidene har holdt seg stabil på litt over en million treff gjennom 2025.

Her er de ti mest populære sidene i 2025 (bortsett fra forsiden):

1. Jernbanenyheter
2. Forum og Databaser (samleside på www.njk.no med undermenyer)
3. Krøderbanen forside
4. Gamle Vossebanen forside
5. Hva skjer
6. Krøderbanen Rullende materiell startside
7. Medlemssider
8. Nettlenker
9. Lokalavdelinger startside
10. Norsk Museumstog startside

I forhold til 2024 er det stort sett bare små interne rokkeringer på «topp 10», det er svært stabilt hvilke sider som er våre mest populære. «Hva skjer» har rykket opp fra 7. til 5. plass, og Medlemssider har rykket tilsvarende ned fra 5. til 7. plass.

Nyhetsbrevet



Nyhetsbrevet på e-post som ble lansert til alle medlemmer i 2017 har kommet ut fast gjennom hele 2025. Brevet inneholder siste nytt fra NJK, informasjon om kommende arrangementer og nyheter fra salgsavdelingen.

Det er webredaksjonen som står for den tekniske løsningen, mens hovedstyret og webredaksjonen samarbeider om innholdet. I september 2025 byttet vi teknisk løsning for brevet til Styreweb, med ny og oppfrisket layout.

Nyhetsbrevet har blitt en suksess langt utover det noen hadde trodd på forhånd. Spesielt overraskende, og gledelig, er det at vi også har eksterne abonnenter som ikke er medlem i NJK.

Noen medlemmer får ikke nyhetsbrev fordi vi mangler e-postadressen, eller fordi adressen er utgått. Det er bare å sende oppdatert adresse til webredaksjonen@njk.no, så kommer nyhetsbrevet i innboksen.

Sosiale medier –Facebookgruppa Jernbanebilder er stadig mer populær

Sosiale medier er en viktig kanal for rekruttering og markedsføring, spesielt for å kunne nå ut til ikke-medlemmer. Noen av oppslagene på Facebook gir f.eks. en målbar økning i antall nye innmeldinger over en periode.

Klubbens sentrale Facebook-sider **Norsk Jernbaneklubb**, får stadig flere lesere, men veksten har avtatt en del. På slutten av året hadde den 2980 følgere, en økning med 2 prosent på ett år.

Facebook-gruppa **Jernbanebilder** ble opprettet i 2017. Her kan man vise fram sine egne jernbanebilder og diskutere. Man må be om å bli medlem av gruppa, men det er ikke noe krav til NJK-medlemskap. Vi passerte 8000 medlemmer i 2025, og ved årsskiftet var det 8890 medlemmer, som er en økning på 18% i løpet av 2025.

I september 2018 opprettet vi en Instagramkonto for NJK. Her er det meningen at vi skal vise fram gode bilder hentet fra forumet og andre kilder. Ved årsskiftet var det 1045 følgere her, en økning på 4 %.

Det må også nevnes at flere av NJKs avdelinger har egne sider på Facebook, og noen har også YouTube eller Instagram-grupper.

Personopplysningsloven

NJK følger personvernforordningen, GDPR, på alle områder og vår personvernerklæring oppsummerer det viktigste. Den kan leses ved å gå til njk.no, og i venstremenyen velge «Om NJK» og deretter «NJKs personvernerklæring».

Direktelink: <https://njk.no/om-njk/njks-personvernerklaering>

NJK Web (teknisk avdeling)

Teknisk avdeling har i 2025 vært betjent av Mikael Dalsgard og Atle Samuelson Liljegren, med Svein Sando som formell leder for gruppen.

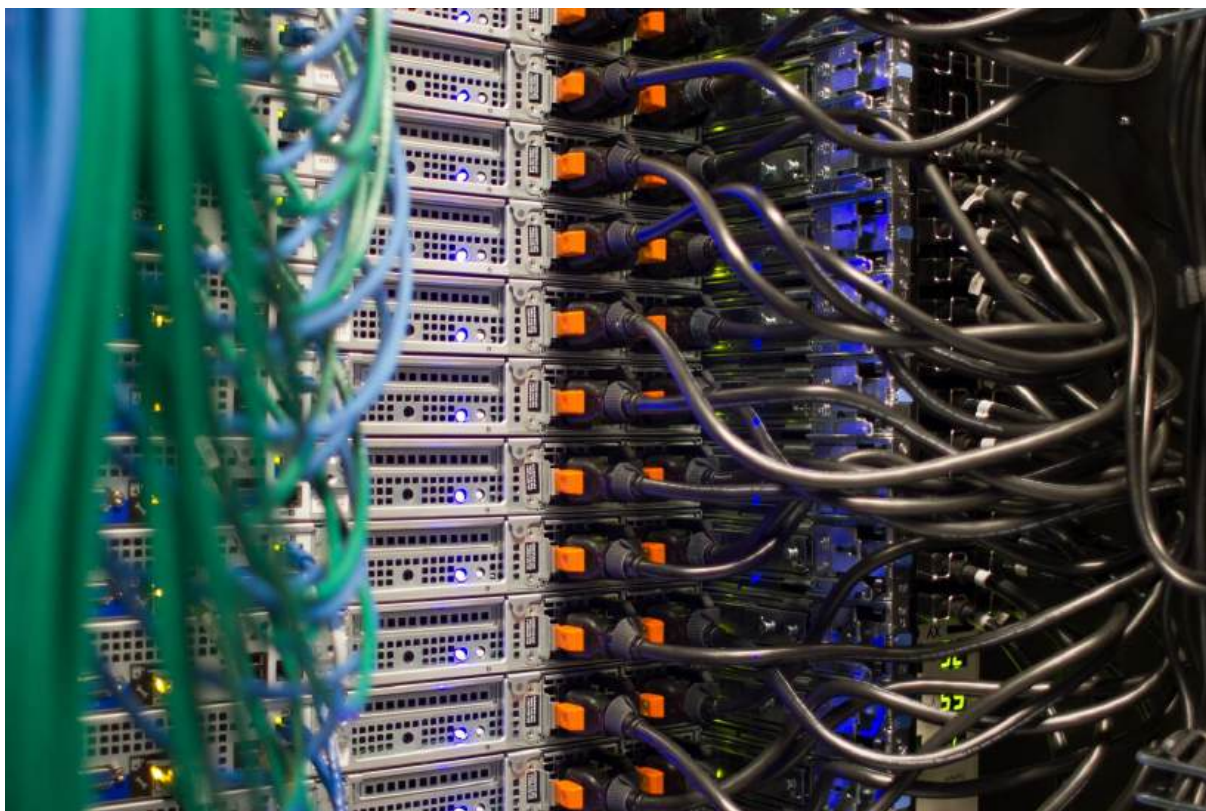
Moderatoransvaret for forumet har vært skjøttet på en utmerket måte av Sven Marius Gjeruldsen og Svein Sando. Det har vært svært få saker der moderatorene har vært nødt til å gripe inn i debatten.

Arbeidet i webavdelingens tekniske del har vært å vedlikeholde serveren og programmene som ligger til grunn for de tjenestene vi leverer.

De nye sikkerhetstiltakene levert av firmaet Cloudflare som ble innført mot slutten av 2024 har vist seg å gjøre en veldig god jobb. I hele 2025 har det ikke vært noe nedetid på serveren grunnet forsøk på trenge inn i den («hacking»).

Cloudflare hjelper også en del på ytelsen ved å bruke mellomlager (cache), samt at den også beskytter mot tjenestenekt-angrep (ddos-angrep) utenfra.

For brukerstatistikker se Forskningsavdelingen på neste side.



Forskningsavdelingen 2025

Forskningsavdelingens arbeid består for tiden i hovedsak av å tilrettelegge for forumet og databasene på nettstedet til NJK, og bistand til bokutgivelser og artikler.

Nett-tjenester

Statistikk over *døgntreff* på forumet og fem databaser for de siste årene er slik:

	Forum	MDB	Stasjon- + Stedsdatabasen	Fotosamlingen
2004	16044		969	
2005	14245	1728	987	
2006	18190	4403	929	
2007	21993	2847	1090	142
2008	20480	859	545	186
2009	22147	829	550	225
2010	17782	766	502	320
2011	15720	692	365	464
2012	15681	601	393	386
2013	13574	513	325	312
2014	11747	460	288	196
2015	10507	1853	705	270
2016	10195	5236	1575	183
2017	10211	3012	1474	435
2018	9963	539	1876	498
2019	11246	2933	2257	400
2020	11993	1037	3007	1325
2021	11774	193	3962	287
2022	13500	170	3974	203
2023	13516	1540	3720	171
2024	22117	671	7220	186
2025	21911	1163	12358	165

Tallene for 2024 og 25 er i noen grad ikke sammenlignbare med tidligere år fordi forumet i 2024 ble åpnet for søkemotorer. Det har rimeligvis medført flere treff.

Dataangrep, noe brukerne har erfart som tidvis stor treghet på særlig forumet, kan også ha påvirket tellerne våre. Beskyttende programvare har redusert disse angrepene.

Diskusjonsforumet Stasjonen: Stigningen fra 13 tusen til 22 og 21 tusen døgntreff fra 2024 skyldes nok en stor del ovennevnte forhold, men ikke bare. Det er for tiden stor interesse for å debattere alt som galt med jernbanen i Norge. Et nytt rom, Trafikknyheter, har også medført at det legges ut stadige meldinger om dagsnyheter om togtrafikken.

Materiell databasen: Døgntreffet på databasen varierer til dels betydelig fra år til år, og det er vanskelig å forklare dette.

Stasjonsdatabasen + stedsdatabasen: Stedsdatabasen ble opprettet i 2007 som en utvidelse for å fange opp mer stedsrelaterte ting enn stasjoner. Utvidelsen ble lite brukt i

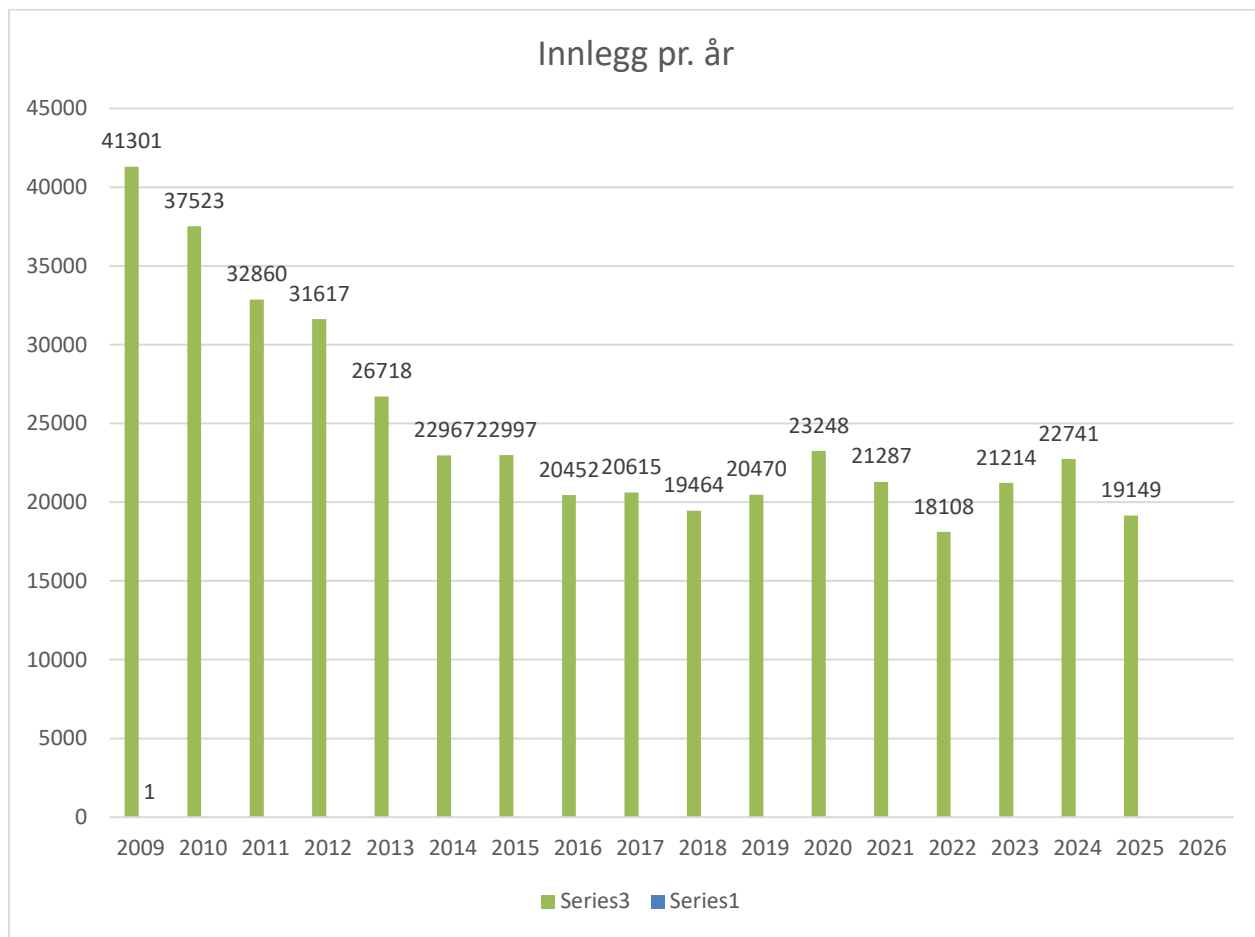
mange år, men i 2021 ble det opprettet egne underdatabaser for både broer og linjen (det som er mellom stasjoner) for også å gi mer treffsikre og nyanserte måter å stedsbestemme opplastede bilder på. Ellers ser man av statistikken at bruken av har vist en jevn stigning tiden 2016 og er for tiden langt mer brukt enn Materiell-databasen. Daglig treff har doblet seg hvert år siden 2023, men kan skyldes årsaker vi ikke er herre over.

Fotosamlingen: Har vært stabilt lavt i en årrekke, og brukes antagelig for det meste av redaksjonen og opplastere av bilder som redigerer på opplysninger knyttet til egne bilder i forbindelse med opplastingen.

Generelt

Det er en generell trend at både forumet og databasene brukes noe mer enn tidligere. Ser vi resultater av at denne tjenesten gir et tilbud av en type til jernbaneinteresserte som sosiale medier ikke klarer å dekke, til tross for stadig nye grupper på f.eks. Facebook for jernbaneinteresserte der?

Disse tjenestenes framtid diskuteres på vårt forum fra tid til annen. Noen mener at vi ikke er aktuelt sted for publisering av bilder lenger, men at jernbanefotografene, og særlig de «gode» går til de store sosiale mediene og særskilte bildetjenester som Flickr. Nedenstående grafiske oversikt over antall innlegg på forumet siden 2009. Den viser en fallende tendens fram til 2015 med omtrent halvering av antall innlegg, sammenfallende omtrent med utbredelse av bruk av sosiale medier som Facebook, Instagram o.l. i samme periode generelt i samfunnet. At grafen så flater ut er derimot vanskelig å forklare på samme måte. Noen mener at det er endel, helst eldre, som er blitt igjen på forumet og diskuterer seg imellom de de er opptatt av. For å kunne svare mer på holdbarheten i denne tolkningen trengs mer statistikk som også viser hvor mange forskjellige innleggsforfattere så står bak disse innleggene.



Svein Sando, leder NJK Forskningsavdelingen 25.2.2026

På Sporet redaksjonen



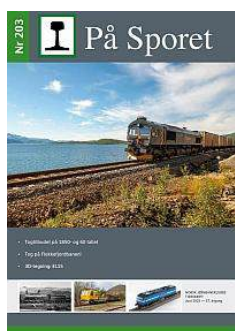
På Sporet kom ut med de fire planlagte utgaver til fastsatt tidspunkt i 2025.

Samtlige utgaver var på hundre sider.

Det gode samarbeidet med Aksell Trykkeri i Fredrikstad (tidligere Møklegaard) har fortsatt gjennom hele 2025.

Gjennom hele året har PS som vanlig fulgt opp både små og store begivenheter i jernbaneverdenen, samt øvrig skinnegående transport både innenlands og utenlands, i tillegg til nytt fra vår egen organisasjon.

Det kommer stadig inn tekster til bladet fra medlemmene til både psred@nj.no og siden.sist@nj.no, noe vi er meget takknemlige for. Det er bare å sende inn tekster til vurdering dersom man «ruger» på noe. Redaksjonen er spesielt takknemlige for stoff som bringer «siste nytt» fra lokal- og driftsavdelingene, dette vet vi interesserer våre lesere så det vil vi svært gjerne ha mye mer av.



Tilgangen på stoff til bladet er fremdeles veldig god. Det gjør at vi av og til må skuffe noen skribenter med at artikkelen de har jobbet med lenge dessverre ikke får plass med en gang, men må ligge over en utgave eller flere. Prioriteringen til hver utgave må være hard, og aktuelt stoff går som regel foran historiske artikler. For redaksjonen er det selvsagt bra at vi har nok stoff til hver utgave, men for den enkelte skribent kan det nok av og til føles som lang tid før man ser teksten sin på trykk.



Med På Sporets FileMail kan både tekst og bilder sendes inn til redaksjonen, og det er ingen begrensning i størrelse.

Linken til På Sporets FileMail er

www.filemail.com/incoming/9336325938, men du finner den enkelt ved å gå til www.njk.no og velge «På Sporet» i menyen til venstre.

En stor takk rettes herved til alle som har sendt inn bidrag i 2025, og fortsatt gjerne med de gode gjerningene også i 2026.



I 2025 har redaksjonen bestått av redaktør Ciel Udbjerg og følgende medarbeidere med litt forskjellig tilknytning: Ståle Ualand, Svein Sando, Espen Franck-Nielsen og Åge Lybekbråten.

Ståle Ualand er bildebehandler og Gustav Ese er ombrekker.

Torkild Skjelmerud og Eirik Lien har vært språkansvarlige.

Ståle Ualand har vært ansvarlig for Siden Sist spalten.

Redaksjonen har også knyttet kontakter med faste bidragsytere som skriver artikler.

NJK Forlaget 2025

Etter rekordåret 2023 for forlaget, ned til ett opptrykk i 2024, har det ikke vært noen bokutgivelser i 2025, men det betyr ikke at det ikke skjer noe i Forlaget.

Utgivelser 2025

- *Norsk Jernbanekalender 2026*. Hovedfotografer var Jon Rokseth og Halvard Hovtun, med motiver fra tidligere Trondheim distrikt, unntatt Rørosbanen. Kalenderen var ferdig trykket og levert i slutten av mai 2025.

Pågående eller påbegynte prosjekter i 2025

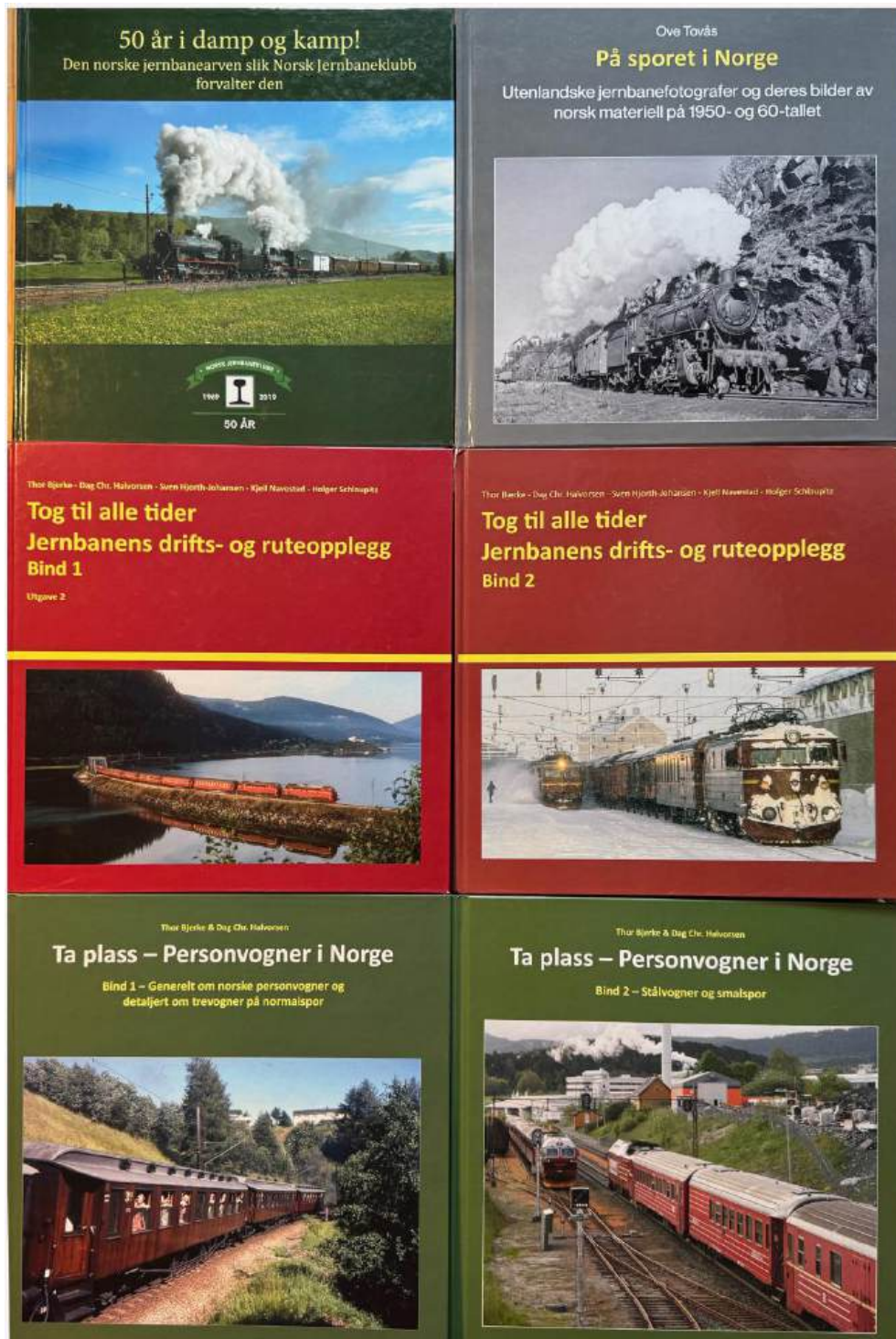
- Thor Bjerke & Dag Christian Halvorsen kom svært langt med en ny bok i serien fra *Tog til alle tider* og personvognbøkene *Ta plass!*, nemlig en tilsvarende om *motorvognmateriell*. Antatt publisering skjer på våren 2026. Formatet blir som de foregående bøkene, 27 x 27 cm, et format Forlaget har lagt seg på for de fleste bøkene de senere årene.
- Saul, L. *Elektrolokomotiver – bind 1: Materiell før elektronisk regulering (–1970)*. Ca. 300 sider. 27 x 27 cm.
Dette prosjektet har pågått i henimot femten år, men finner i årene framover sin avslutning og publisering ved at prosjektet deles opp i flere bind. Bøkene har som fellestittel: *Lokomotiver og motorvogner – trekkraftmateriellet i Norge*. Dr. Leonard Saul er tysker med særlig interesse for norske jernbaner. Vi hadde håpet at bind 1 ville bli ferdig til utgivelse sent i 2024, så i løpet av 2025, men arbeidet med ferdigstilling har tatt lenger tid enn antatt. Alle bildetekster er nye, og selv om Saul har lært seg norsk egentlig svært bra, må teksten gjennom både en grundig norsk språkvask og en generell redaksjonell behandling. Det foreligger forslag til henimot alle sider i bind 1.
- *Norsk jernbanekalender 2027*. Fotograf for hovedbildene er Knut Eidsæther, som velger motiver fra Rørosbanen, en bane Eidsæther er vel fortrolig med ut fra sitt bosted. Rørosbanen har fått flere runder med ekstra trafikk de senere årene på grunn av de to brokollapsen på Dovrebanen, ved Ringebu og Otta.
- *Norsk Jernbanekalender 2028*. Fotograf blir Andreas Westheimer som velger bilder fra Sørlandsbanen.

Tentative prosjekter

- Banedata, ny utgave. Gammel redaksjon er satt på saken, og det er snakk om en oppdatering for å få med endringene siden 2013. Det ble gjort svært lite med denne i 2025, men håper å få satt fortgang i dette arbeidet når boken om motorvogner nevnt ovenfor er fullført.
- Mange har ønsket seg en ny og oppdatert utgave av *Damplokomotiver i Norge* (utgitt 1987). Det må nok litt nye krefter inn om dette skal gjennomføres. En av bokens opprinnelige forfattere avgikk med døden i 2025, nemlig Trond Børrehaug Hansen, og de tre gjenlevende har alle kommet godt over i pensjonistenes rekke, uten at det betyr at man plutselig er blitt arbeidsufør.

- Vi får gjerne 1-3 forslag om bokutgivelser hvert år. Slike vurderes med tanke på forlagets involvering i slike, ut fra salgbarheten blant de som Salgsavdelingen når ut til, om prosjektet har tilstrekkelig jernbanerelevans og på kvaliteten generelt.

Svein Sando, forlagssjef, 25.2.2026



Bøker utgitt siden 2019 i stor-formatet 27 x 27 cm.

Årsberetning NJK Sekretariatet 2025

NJK-Sekretariatet ble opprettet av Representantskapet våren 2010 som en paraplyorganisasjon over NJK Salg, NJK Reiser, Medlemsservice, NJK MJ og arkivfunksjonen på Bryn.

Det utpekes én representant fra NJK Sekretariatet til Representantskapet.

NJK Salg ble i 2023 løftet ut igjen fra Sekretariatet og lagt under hovedkassen/NJKs kasserer.

Leder av NJK Sekretariatet i 2025 har vært Jan-Erik Bruun.

Arkivet

Leder for arkivet i 2025 har vært Christian Fjeldheim Evje.

I 2025 fikk arkivet på Bryn overta noen tidligere brukte, men likevel moderne arkivskap. De nye skapene ble plassert i det som var det gamle salgslokalet. Skapene er høyst nødvendige og etterlengtede for en tryggere og bedre organisert lagring av arkivet. Derfor har jeg bestemt meg for å starte registrering av arkivinnholdet på nytt, fordi den utøkede hylleplassen i mye bedre grad enn før muliggjør sortering og plassering av trykksaker og litteratur etter emne. Den omstartede registreringen hadde en god begynnelse i 2025.

For året 2026 sees det også fram til at det gamle, ubrukte kjøkkenarealet blir sanert. Forhåpentlig muliggjør saneringen mer skap- og hylleplass.

Et tilbakeskritt i 2025 var at Norsk Jernbanemuseums lenge påtenkte overtakelse av billedmateriell, som hadde tilhørt Vygruppen og lå lagret i arkivet på Bryn, igjen måtte utsettes. Jeg er likevel optimistisk med tanke på at overtakelse og overføring av billedmaterialet til muséet kan skje i løpet 2026. Noe annet i arkivet som også forhåpentlig jernbane-muséet får overtatt i 2026 er tegningssamlingen etter jernbanevognfabrikken Skabo.

I 2025 ble fra arkivet «Grafisk rutebok» nummer 121-126 for årene 1972-1977 utlånt til lederen av NJK Forskningsavdelingen, for å anvendes som kildegrunnlag til et bokprosjekt.

Med vennlig hilsen
Christian Fjeldheim Evje

MJ-gruppen

Leder for MJ-gruppen i 2025 har vært Steinar Snøtun.

27/2 - 2/3 deltok noen av oss med en norsk strekning i Givskud i Danmark.

Den norske strekningen var en del av den danske nord jyske privatbanen

Samme helg stilte noen andre av oss med et anlegg på messa i Råde

27/3 - 30/3 deltok vi på treffet i Nedneshallen i Arendal. Her stilte vi med en egen sidebane, Skaarerbanen.

22/8 - 25/8 deltok et par av oss på et lite treff i Glostrup ved København med moduler og norsk materiell.

15/10 - 19-10 deltok et par av oss på et Tysk treff i Rheda, her var vi bare besøkende.

Vi har ikke arrangert noe eget treff i 2025, egnede lokaler til fornuftig pris er en utfordring. Det bygges en del forskjellig, rundt om i kjellere, mest rullende materiell, da vi såpass mye moduler at det får være nok. Vi har nå 7 stasjoner, og til sammen nærmere 100m med modul.

For Skaarerbanens venner

Steinar Snøtun



NJK Medlemsservice 2025

NJK Medlemsservice har i 2025 hatt tilhold i Trondheim og blitt drevet av NJK Trøndelag i godt samarbeid med NJK Web og NJK HS Hovedkassen.

I 2025 ble Styreweb tatt i bruk som nytt medlemsregister. Vi har store forhåpninger om færre purringer på medlemskontingent i 2026 som følge av nytt medlemsregister.

Medlemsstatistikk pr 31.12.2025

2066 medlemmer (mot 2089 pr 31.12.2024)

Østfoldbanen: 192 (186) medlemmer
Oslo: 681 (703) medlemmer
Innlandet: 138 (139) medlemmer
Vestfold: 131 (124) medlemmer
Telemark/Numedal: 85 (88) medlemmer
Rogaland: 97 (101) medlemmer
Bergen: 231 (229) medlemmer
Raumabanen: 40 (43) medlemmer
Trøndelag: 185 (186) medlemmer
Uten lokalavdeling: 167 (163) medlemmer

Utlandet: 119 (125) medlemmer

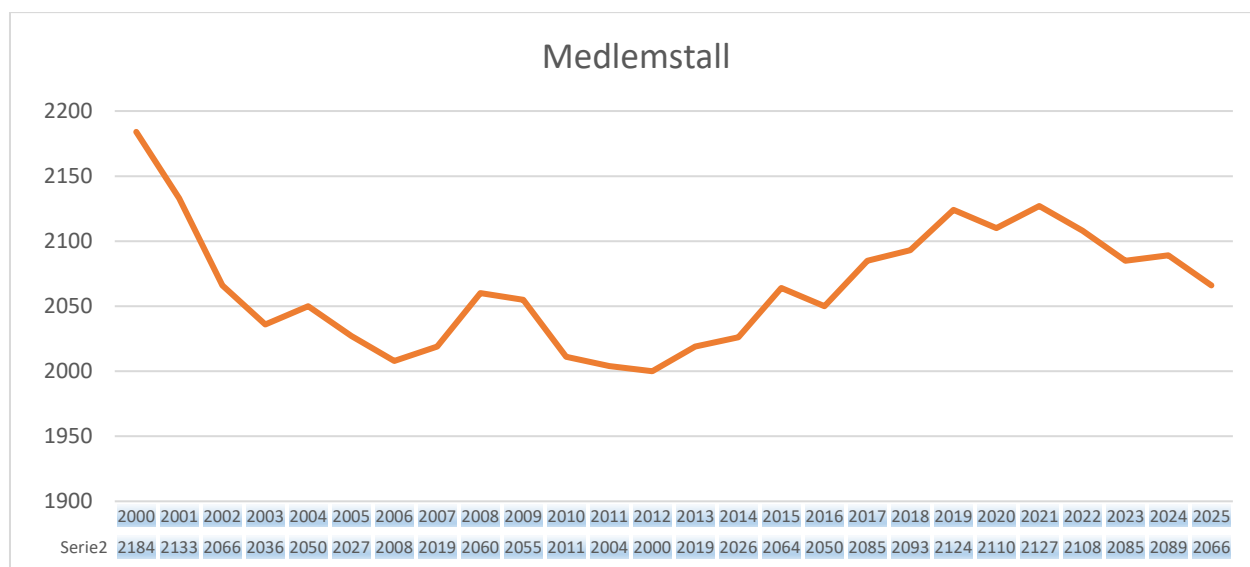
52 familiemedlemmer (mot 63 31.12.2024)

98 nyinnmeldte medlemmer i 2025 (mot 80 i 2024)

NJK har et problem med at mange medlemmer betaler medlemskontingenten for sent. Selv medlemmer som innehar tillitsverv har tidvis hatt problemer med å betale kontingenten innen 31. januar. 421 medlemmer hadde ikke betalt årets kontingent pr 10. mars. Mot 423 året før. Og 315 i 2021. Medlemsservice bruker unødvendig mye tid og penger på å purringer.

Medlemsservice har også ansvar for å følge opp adresseendringer, returnerte På Sporet, utsending av velkomstpakker til nye medlemmer, purringer av kontingent på papir for de som ikke har epost, samt utsending av årsberetninger. I 2025 ble det totalt sendt ut 415 forsendelser med en samlet vekt på ca 151 kg. Det ble utført 500 dugnadstimer.

Utviklingen i medlemstallet fra år 2000. Denne grafen viser kun hovedmedlemmer.



Årsberetning NJK Reiser

NJK Reiser arrangerte én tur i 2025.

Årsmøtetur fra Bergen til Osterøy

Dato: 27. april 2025

Antall deltakere: 80



FjordSlottet hotell på Osterøy, Nord-Europas største innlandsøy.

Søndag 27. april arrangerte NJK Reiser medlemstur til NJKs årsmøte som ble holdt på FjordSlottet hotell på Osterøy. Det startet med veteranbusser fra Bergen sentrum til Gamle Vossebanens stasjon på Arna, hvor veterantoget med motorvognene BM 86.68 og 86.60 stod og ventet. Turen gikk fra Arna via Garnes til Tunestveit, og tilbake til Garnes. Videre var det en to timer lang tur med veteranbåt fra Garnes til Osterøy.

Ved ankomst hotellet ble det servert varm lunsj og dessert for alle, før medlemmene hadde møte. Etter møtet returnerte båten til Dreggekaia i Bergen.

Det var D/S Oster, en dampbåt fra 1908, som fraktet oss trygt til Osterøy og tilbake. 80 medlemmer og medreisende koste seg på tur denne dagen.

Vi vil rette en stor takk til NJK Gamle Vossebanen og øvrige samarbeidspartnere for et vel gjennomført arrangement i 2025!



Den ene av to veteranbusser har ankommet Arna. Foto: Kjell Hegna



Hovedstyrets medlem Jim Hagen Warp var togfører. Foto: Åge Lybekbråten



D/S "Oster" på vei inn mot brygga. Foto: Kjell Hegna



«Familiebilde» tatt før avgang fra Garnes. Foto Helge Sunde.

Etterord - kjøring med veteranog på det offentlige jernbanenettet

Vi beklager at det for tiden ikke lar seg gjøre å arrangere reiser med klubbens eget materiell (NMT-toget med trevogner), siden det ikke har vært godkjent for kjøring, bl.a. pga. stadig nye myndighetskrav. Siste gang vi kjørte med NMT-toget var i 2021, hvor vi hadde en vellykket jubileumstur på Dovrebanen. Vi håper på nye muligheter med NMT-toget etterhvert.

Vi beklager også at Jernbanemuseets stålvogntog har lagt seg på et prisnivå vi som frivillig organisasjon ikke kan betale. Vi ønsker å kunne ha et godt samarbeid med museet, og har benyttet deres tog ved mange tidligere anledninger, senest i 2023.

Årsberetning NJK Salg

Salgstjenesten leier privat butikklokale i Råde, som er lyst, praktisk og moderne. Det er også mulig å ta imot hele paller med bøker der. De siste utgivelsene har lagt på 5 paller pr bok.

2025 har vært et et rolig år hos NJK-salgstjenesten da det ikke er utgitt egne bøker fra NJK Forlaget.

Bøkene selges på NJKs hjemmeside og gjennom forhandlere. De fem største har vært (størst først): Norsk modelljernbane, NJK Østfold, Stenvall, Norsk jernbanemuseum, og NJK Trøndelag.

I løpet av året er det gjennomført 483 salg. Det er sendt ut cirka 300 forsendelser.

Det er solgt mest av:

1252 stk Norsk Jernbanekalender

43 stk Ta plass - Personvogner i Norge. Bind 2

35 stk På sporet i Norge. Utenlandske jernbanefotografer

32 stk Tog til alle tider, bind 1, 2. utg

31 stk Samleperm til På Sporet

28 stk Ta plass - Personvogner i Norge. Bind 1

27 stk Colstrup: Jernbane – overgang eller undergang

25 stk DVD: På sporet etter Treungbanen (DVD)

23 stk Setesdalsbanens rullende materiell 1894-1962

22 stk Tog til alle tider, bind 2

Regskapet viser et solid overskudd. Men dette skyldes at det er utført en varetelling som nå viser innkjøpte bøker og modelljernbane som finnes på lager.

Nils Håkon Sandersen

leder NJK salgstjenesten



Norsk Jernbaneklubb –

Aktivitetsavdeling godsvogner.

Årsmelding 2025

Administrativt:

Styret i aktivitetsavdelingen har i 2025 bestått av:

Leder: Per Martin Kjeldaas

Prosjektleder: Per Kjeldaas

Kasserer: Morten Lien

Aktivitetsåret 2025:

Året har gått veldig bra med høyt aktivitetsnivå. Det har skjedd endringer som har påvirket oss. De fleste endingene har hatt positive effekter. Siste halvdel av dette året har det vært helgeaktivitet hver måned i tillegg til dugnader på torsdager og andre hverdager. Dette takket være godt samarbeid internt i NJK og med økonomisk bistand til prosjektene vi har fra Norsk Jernbanemuseum.



T3 4860, G3 15207, Tolvvøringen og Xs 9599 nyter høstsolen Foto: Per Martin Kjeldaas

Praktisk aktivitet:

Aktivitetene i 2025, har primært foregått på Kløftefoss og i Mysen.

De fleste aktivitetene foregår i tett samarbeid med Krøderbanen, og andre avdelinger i NJK.

Det har vært ekstra fokus i lokstallen på Mysen ettersom aktivitetsavdelingen lokstallen Mysen ble lagt ned i våres.

En av de viktigste aktivitetene i 2025 er at vi har lagt 22 meter med spor inn i den delen av lokstallen som har manglet spor siden NSB busser overtok hallen. Dette har gjort at vi får mere materiell under tak og større aktivitet. Vi har også startet med å isolere mellom loftet og hallen. Det er også lagt gulvbord slik at vi kan bruke loftet som lager fremover. Videre har vi ryddet mere og fått et mere effektivt verkstedsfasiliteter og sosiale aktiviteter.



Bygging av spor i lokstallen Mysen. Foto: Per Martin Kjeldaas



Norsk Jernbaneklubb –
Aktivitetsavdeling godsvogner.
Årsmelding 2025

Praktisk aktivitet, på individ-/enhetsnivå:

G3 15207:

G3 15207 har fått en grundig kartlegging av skader og råte. Det er en skade fra et skifteuhell på Kongsvinger stasjon i NSB tiden som er større enn antatt. Denne skaden er så stor at det må skiftes mere av stenderverket enn antatt og planlagt. Skadene er så store at dette prosjektet trenger vesentlig mere tid på å ferdigstilles enn planlagt og mere resurser. Dette er noe vi har igangsatt planlegging på nå og NJK Godsvogn avd. er forberedt på å gjøre vognen ferdig. Vi har målt vognkassen og denne var meget skjev, og det ble gjort et forsøk på å rette den. Forsøket hjalp litt, men ikke nok til at den er rett nok til å settes i stand. Dører ble da demontert og skal bygges nye da dem er råtne og skjeve. Det er råteskader der skinnene til dørene er, og alle dørkarmer er knekt og skjeve så disse må også byttes. Dette er bl.a. en del av bærende konstruksjoner av vognen. Det er begynt med reparasjoner av reisverket på den ene kortveggen. Det er også fjernet det meste av takpappen og takkonstruksjonen må måles mere på når vognen er rettet da det er mistanke om svikt i bærende konstruksjoner i taket. Enkelte takbord er råtne og listverket rundt taket er råtne. Det er skrappt, pusset og grunnet en del på rammen. Det ble oppdaget da noen sprekker i rammen samt rustskader som må utbedres. Det er demontert store deler av bremsestell og drag stell. Bremsesettet må revideres og enkelte deler må erstattes med nye. Hesteputene inni vognen er erstattet med nye og montert.



G3 15207 i lokstallen Mysen November 2025 Foto: Per Martin Kjeldaas



Norsk Jernbaneklubb –

Aktivitetsavdeling godsvogner.

Årsmelding 2025

L1 5118

Arbeid på L1 5118 har gått fremover i 2025. Dessverre har vi ikke gjort alt vi hadde håpet på da det ble påvist rustsprengning på knuteplatene som er naglet øverst på rammen. Her var det flere nagler som manglet og platene var meget dårlige. Det ble også montert midlertidige geider som ble reparert i 2021 og som sto klare for montering slik at vognen kunne settes på sporet. Dette arbeidet må gjøres mere presist når vognen løftes da disse må plasseres helt korrekt i forhold til akslingene før trafikk. Knuteplatene og gamle nagler ble fjernet og det ble laget nye plater med korrekte hull til nagler. De gamle hullene i rammen ble brosjert opp. Det ble påbegynt klinking av de nye knuteplatene med stoppet opp grunnet en arbeidsulykke. Vedkommende ble sendt til sykehus med forslått i bryst og hode. Dette resulterte i en lengre stans da det må lages støtte anordninger og sikres at slikt uhell ikke skjer igjen. Det ble gjort noen mindre arbeider til forberedelser til dette, men vi håper å få klinket i 2026.



Klinking av rammen på L1 5118

Foto: Morten Lien

Sporrenseren (Xs 9599) på Mysen:

Sporrenseren er fortsatt under arbeid. Siste strøket med rødt er malt utvendig og første strøket med maling innvendig er utført. Dørene er ferdig panelt, montert og tilpasset. Det gjenstår å montere håndtak låskasser på dørene. Lyskasterne som lyser fremover når man ploger er restaurert og montert. Arbeidene med det tekniske for å få sporrenseren i drift er satt i gang. Det gjenstår også å maleferdig innvendig, male det siste på plogen og litt literering.



Per Kjeldaas maler siste strøket med rødt. Foto: Per Martin Kjeldaas



Norsk Jernbaneklubb –

Aktivitetsavdeling godsvogner.

Årsmelding 2025

MK1:

MK1 ble ferdigstilt i år med tur på Krøderbanen. Toget besto av damplokomotiv Ulka (type 7a nr.11), MK1, Personvogn C3a nr.102 og Konduktørvogn CF nr.3552. Turen gikk fra Krøderen til Vikersund og tilbake med fotokjøring underveis og kryssing med et annet damptrukket chartertog på Sysle stasjon. Turen gikk den 31.05.25. På starten av året gikk det mye tid på å ferdigstille vognen med smøring av alle bevegelige deler, montere de siste delene, male siste strøket og male på påskrifter. Vognen ble transportert til Kløftefoss den 28.05. Den ble da kontrollert og prøvekjørt den 30.05. Ved Snarum fikk den et lagerhavari som måtte utbedres på stedet. Takket være flinke, og stor dugnadsånd ble dette reparert raskt og turen 31.05. ble gjennomført. Vi vil takke for spesielt NJK Krøderbanen for et tett og godt samarbeid.



MK1 har akkurat ankommet Kløftefoss.. Foto: Per Martin Kjeldaas



Norsk Jernbaneklubb –
Aktivitetsavdeling godsvogner.
Årsmelding 2025

Padda:



Harald Sandernes og Rolf Burud arbeider på Padda. Foto: Per Martin Kjeldaas

Arbeidene på Padda har gått fremover i 2025. Det er også gjort en del med å trekke og merke kabler til styrevogns plassen. Dette arbeidet fortsettes ut året og neste år. Det ble demontert frontvinduene i styrevogns plassen da det var mistanke om rust og tidligere vanninntrenging. Mistankene stemte, og det er påbegynt arbeid med å reparere dette. Det er begynt å fjerne rust og gamle pakninger. Frontvinduene er midlertidig satt på plass grunnet at vogna har vært flyttet mye på i det siste da det har vært nødvendig med reparasjoner i lokstallen. Det er mye som må trekkes nytt og merkes av kabler. Det er begynt på å lage et nytt førerbord på styrevogn plassen. De utvendige platene som var demontert i fjor er montert igjen og det er ikke funnet flere skader i ramme konstruksjonen. Plogen til vognen har kommet igjen etter reparasjon, sandblåsing og grunning. Resultatet av dette er meget bra og lakkering av denne vil skje neste år.



Norsk Jernbaneklubb – Aktivitetsavdeling godsvogner. Årsmelding 2025

T3 4860

Ettersom L1 5118 ikke ble ferdig klinket og MK1 var ferdig restaurert ble det valgt å sende T3 4860 til Mysen. T3 4860 ble levert fra Strømmens Verksted til Smaalensbanen i den første serien T3-vogner fra 1913. Den har vært lagret på Kløftefoss fra den ble utrangert fra Grorud verksted som hadde bygget et påbygg på denne til takmoduler. Dette ble fjernet og alt trevirke ble revet før vognen ble transportert fra Kløftefoss til Mysen. Det ble stående utendørs en periode da sporet inn i hallen ikke var bygget. Det ble arbeidet på denne når været var pent. Før den kom inn ble det fjernet noe mere jern, pusset mye rust og grunnet på rammen. Når den kom inn i hallen ble den løftet slik at fjærer, hjul og geider kan repareres separat. Bremsbommen var også rustet fast og ble reparert igjen. De siste restene fra uoriginalt metall er blitt fjernet.



Follo truckutleie transportere vognen med rullende kulturminne fra Kløftefoss til Mysen. Foto: Per Martin Kjeldaas



Norsk Jernbaneklubb – Aktivitetsavdeling godsvogner. Årsmelding 2025

Tolvøringen

«Tolvøringen» er bygget av AEG i 1909 til Saugbrugsforeningen. I 1909 stilte arbeiderne på Saugbrug et lønnskrav på tolv øre. Tolv øre fikk dem ikke. I stedet dukket det opp et lokomotiv som da fikk økenavnet "tolvøringen". Det er et elektrisk lokomotiv som går på batteri altså et akkumulatorlokomotiv. Det har 2 motorer på 8hk., kraftbehov er på 85V. 60amp., 300 ktW og det veier ca. 6 tonn. Lokomotivet ble brukt i Halden hos Saugbruksforeningen til å transportere vogner fra høvleriet til havnen og til jernbanestasjonen. Den har en sporvidde på 1435mm. (normalspor). Lokomotivet ble gitt fra Norsk Skog til Halden historiske Samlinger en gang på 1990-tallet. Det ble videre gitt til Norsk Jernbaneklubb i 2023. Det eies i dag av Stiftelsen Norsk Jernbanearv. Denne har stått ute siden den ble gitt av Saugbrugs til i høst da den kom inn i lokstallen. Det er påbegynt restaurering av den og arbeidet vil ta tid.



Tolvøringen slik de sto bak lokstallen på Mysen før den kom inn i lokstallen i høst. Foto: Per Martin Kjeldaas



Norsk Jernbaneklubb – Aktivitetsavdeling godsvogner. Årsmelding 2025

Vogner som er utført mindre arbeider på:

Det er olje plankedekket på N3 13032, Mf2 23489, K1 2177, Nfo2 6849, N1 10826, K2 23060, MK3 20243. Det er demontert platene som litereringen står på Q4 500125 for å male og literere opp platene på Mysen. Dette arbeidet er kommet halvveis med.

Diverse:

I lokstallen på Mysen har isoleringen på loftet fortsettet og gulvbord er lagt på store deler av der det er isolert. Dette for at vi kan bruke loftet som lager. Det er ryddet og rengjort i store deler av lokstallen. Det er nye låser og store deler av det elektriske anlegget er fornyet. Det er også investert i traller for å kunne rulle enheter som ikke kan rulle på egne hjul. Det er investert i nye løfte åk til løftebukkene slik at vi kan løfte normalspor vogner. Løftebukkene er også restaurert. Det er investert i vifter i taket i selve lokstallen slik at varmen blir fordelt og isolerte presenninger som henger foran portene slik at varmetapet blir minimalt. Himlingen i hallen har det blitt skrudd lekter i alle gipsplateskjøtene da disse begynte å løsne. Det er installert komfyr og gjort mindre fornyelser i banemesterkontoret som gjør det bedre sosialt. Utearealene er ryddet og arealet bak lokstallen er planert slik at vi kan bruke plassen til lagring av sviller, søppelcontainer, parkeringsplasser m.m. Vi har fått god støtte fra lokalsamfunnet og firmaer i Follo og Indre Østfold og vi vil takke spesielt Sørby utleie, Follo truckutleie, og Maskin og Utemiljø As for ekstra god støtte.



Martin Dankertsen isolerer loftet i lokstallen på Mysen Foto: Per Martin Kjeldaas



Norsk Jernbaneklubb –
Aktivitetsavdeling godsvogner.
Årsmelding 2025

Registrert timeforbruk 2025:

- Sporrenser Mysen	92 timer
- G3 15207	123 timer
- Padda	85 timer
- MK1	105 timer
- Tolvøringen:	29 timer
- T3 4860	138 timer
- L1 5118	141 timer
- Dugnadstimer på lokstallen Mysen	758 timer
- Diverse godsvogn aktivitet:	94 timer
- Sum:	1565 timer

Per Martin Kjeldaas

Leder

(Sign.)

Morten Lien

Kasserer / Sekretær

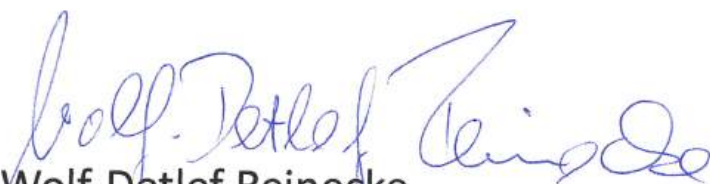
(Sign.)

Revisjon regnskapsår 2025
For Norsk Jernbaneklubb
Aktivitetsavdeling godsvogner

Jeg har i dag revidert regnskapet for NJK's Aktivitetsavdeling godsvogner.

Beholdninger og føringer er i orden og kan fremlegges hovedstyre.

Ski, den 24. februar 2026



Wolf-Detlef Reinecke

Medl. Nr. 834

NJK VERKSTEDAVDELING NOTODDEN

ÅRSBERETNING 2025

Styret har bestått av:

Leder: Frank Sørensen

Kasserer: Thrond Enger

Styremedlem: Simen P. Aasheim

Styremedlem: Aksel Lister

Vara: Knut Ivar Jansson

Valgkomite: Hans-Petter Åamodt

Det har vært avholdt tre styremøter i 2025.

Det har blitt behandlet saker om søknader til midler til losjivogn 891, hugging av motorvogn 68.26 og 29 på Rjukan, og løsning på utfordringene med materiellet på Tinnoset.

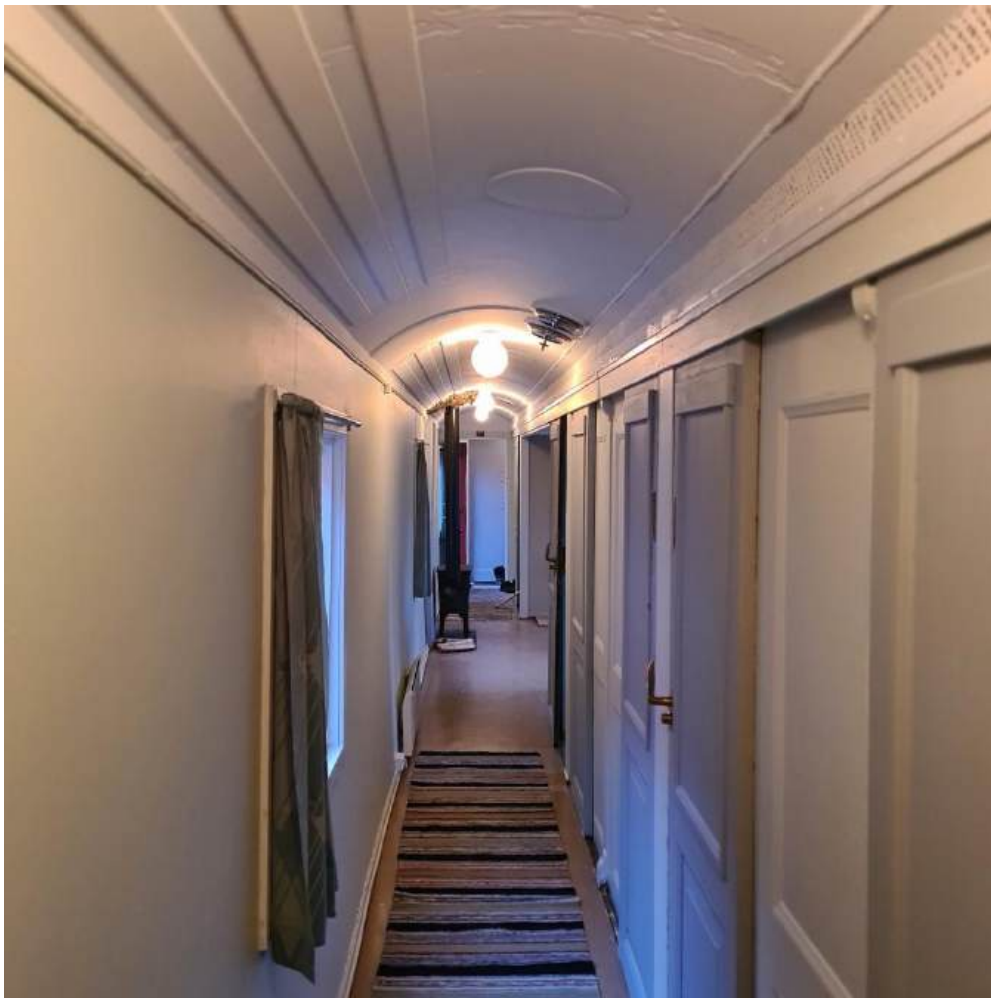
Vi fikk inn 41100,- kr i pant for hugging av motorvognene på Rjukan, dette ble brukt til å fylle biodiesel til fyren i lokstallen for oppvarming.

Losjivogn Rco.891

Denne har det blitt gjort en formidabel innsats på gjennom hele året. Det blir for omfattende å gå i detalj, men resultatet står på utsiden av lokstallen.

Vi har fått totalt 25000,- kr i tilskuddsmidler til denne, hhv 10000,- fra Lokalavdeling Telemark/Numedal og 15000,- fra DNB sparebank stiftelsen.







Litj Ola

Denne har fått tilbake sin helrøde farge.



Noen detaljer gjenstår, blant annet maling av dørk og diverse små detaljer, men den fremstår i sin helhet som ferdig.

68.B 26 og 29 ble hugget på Rjukan i juni, motorboggiene står igjen på Rjukan og skal fraktes til nytt lager i Hydroparken i løpet av 2026.

Vognene på Tinnoset

Det har blitt jobbet gjennom hele året med å få en avklaring på dette med Bane NOR.

I høst var det en person som ønsket å kjøpe tre av vognene. Han driver et firma som heter Large Ice Cream Company, og han ønsket å lage en amerikansk diner av vognene. Kravet hans var at vognene måtte bort innen snøen kom.

Det ble satt igang et stort apparat for å få til dette, med flere involverte, da dette kunne gi NJK gode inntekter for vognene.

Da prisen for kraning og bortkjøring av disse kom i midten av november trakk han seg fra hele saken.

Enden på saken er at vognene fortsatt står på Tinnoset, men vi har kommet mye nærmere en løsning for flytting av disse.

Det har vært gjort tiltak med sporet slik at vi har fått godkjent bruk av nødvendige spor. Planen var opprinnelig å flytte vognene klare for transport i desember, men det strandet på grunn av en godkjenning av bruk av en skiftetraktor fra Rjukanbanen, som var tiltenkt oppgaven.

Regelverket til Bane NOR er rigid, men vi har god dialog med dem, og alle ønsker å få løst saken.



Lager Hydroparken

Hydroparken har satt inn en stor kjøreport for oss i nytt lager, og prosessen med flytting er i gang.

Dugnader

Oppmøte på dugnader er veldig bra, det kommer stadig nye medlemmer til, og det er ofte aktivitet i lokstallen hver uke.



NJK VERKSTEDAVDELING NOTODDEN

REVISORS BERETNING TIL ÅRSMØTET 2026

Regnskap for 2025 er revidert og gjennomgått uten bemerkninger

Anbefaler årsmøtet å godkjenne regnskapet.

Tønsberg 04.02.2026

Arne Enger.

Sign: 



Norsk Jernbaneklubb

Flekkefjordbanen

NJK Hovedstyret

hs@njkl.no

Hidra, 8. April 2026

Årsmelding NJK Flekkefjordbanen 2025

NJK Flekkefjordbanen hadde sitt første driftsår i 2025. Arbeidet bærer fortsatt preg av interimt arbeid, med etablering av Sirnes som base for våre aktiviteter. Det gjenstår å få på plass strøm og vann til losjivogna.

Driftsavdelingen har ikke hatt inntekter i 2025 og har tæret på de midlene vi fikk som støtte ved etableringen i 2024.

Vi har i 2025 hatt fokus på arbeidet med losjivogna.

- Ene langsiden av vogna er skrappt og malt
- Den andre langsiden er alt panel revet og duk påmontert
- Den er innkjøpt nytt panel som er lagret i en av godsvognene.
- Vognens elektriske anlegg er renoveret. Automatsikringer i skap. Nytt hovedinntak

Etter at NJK kjøpte seg inn i Flekkefjordbanen AS for satsing på dresintrafikk som bevaringsstrategi, er denne aktiviteten blitt en del av driftsavdelingens ansvarsområde. Dette utvikles videre i 2026.

Ordinært årsmøte ble ikke prioritert i 2025. Det vil bli avholdt nå i 2026.

Hidra, 8. april 2026

John Hansen

Driftsleder NJK Flekkefjordbanen

Til årsmøtet i NJK Flekkefjordbanen

Revisjonsberetning for regnskapsåret 2025

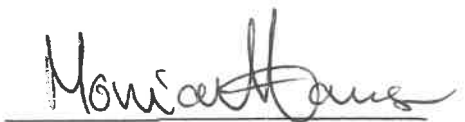
Jeg har gått igjennom det fremlagte regnskapsmaterialet, som består av balanse/resultatregnskap for 2025, med tilhørende hovedbok og bilag. Regnskapet viser et underskudd på kr 101 791,00 og en balanse på kr 18 131,00.

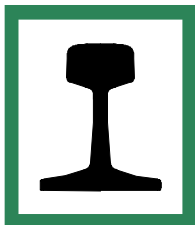
Det fremlagte regnskapsmaterialet viser ingen feil av betydning. Jeg mener det gir et riktig bilde av klubbens økonomiske situasjon, og dokumenterer at klubbens midler er brukt i henhold til klubbens vedtekter og formål.

Jeg anbefaler derfor årsmøte i Flekkefjord MJ/modellklubb å godkjenne det fremlagte regnskapet.

Hidra, 21. april 2026

Monica Hansen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Monica Hansen', written over a horizontal line.



Norsk Jernbaneklubb
Museet Gamle Vossebanen



ÅRSBERETNING 2025



Veterantogget på Gamle Vossebanen var et naturlig valg for bryllupsbildene for Ingunn og Markus Maarnes-Gjerde i 2025.

Foto: Ivar Gubberud

**FORVALTNING OG FORNYING****Hva er NJK Gamle Vossebanen?**

Virksomheten i GVB er en organisasjon med mange fasetter og kontaktflater.

NJK GVB er en medlemsorganisasjon som driver et kulturminne, en jernbane og et museum.

- Jernbaneselskapet NJK GVB har driftstillatelse fra SJT, og driftes av NJK med ansatte og frivillige medarbeidere.
 - Verkstedet GVB (Seimsmark og Garnes) har både ansatte og frivillige medarbeidere, og arbeidet skjer i henhold til offentlige krav, Riga-charteret og museumsfaglige retningslinjer.
- Museet GVB (drift) har både ansatte og frivillige medarbeidere. Driften skjer i henhold til nasjonale forskrifter og internasjonale avtaler på en bærekraftig måte.
- Kulturminnet GVB (infrastrukturen) har både ansatte og frivillige medarbeidere, og er fredet av Riksantikvaren, er underlagt nasjonale forskrifter og rammeverk, og forvaltes på en bærekraftig måte.

NJK GVB har og pleier jevnlig kontaktflater mot en rekke offentlige etater, myndigheter og sentrale organisasjoner:

- Stortinget, Regjeringen, Samferdselsdepartementet, Kulturdepartementet og Miljødepartementet
- Jernbanedirektoratet, Bane NOR, Riksantikvaren
- Statens jernbanetilsyn, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap og Mattilsynet.
- Bergen kommune, Vestland fylkeskommune og ulike flere stiftelser.
- Samarbeidende organisasjoner lokalt, nasjonalt og internasjonalt.
- Internasjonalt samarbeid med blant andre European Federation of Museum & Tourist Railways (FEDECRAIL) og Museet tannhjulsbanen Zubačka i Tsjekkia.

NJK-GVB skårer svært høyt på de parametrene Staten måler museer på – de fire F-ene:

- **Forvaltning** (gode sikrings- og bevaringsforhold, god prioritering og koordinering av samlingene, dokumentasjon),
- **Forskning og forskningssamarbeid**, (stort antall publikasjoner og internasjonalt samarbeid)
- **Formidling** (god tilgjengelighet, målrettet tilrettelegging, og aktuell refleksjon og innsikt)
- **Fornyning** (solid kulturell institusjon som fungerer som aktiv samfunnsaktør)

Togtrafikk

- Sesongen 2025 hadde noe lavere antall passasjerer sammenlignet med året før. Dette skyldes både at broen overfor Espeland som var ute for reparasjon som forkortet strekningen til under det halve, men også det at de fire første kjørehelgene var uten damplokomotiv. Trafikken ble i denne perioden utført på en god måte med motorvognsettet og en helg med dieseltraktor når vi kjørte med spisevogn. Men det førte til redusert antall passasjerer disse dagene. Broen ovenfor Espeland ble først lagt inn i august, så fra 17.8 kjørte vi hele strekningen. I dette perspektivet er vi fornøyd med resultatet – vi avviklet driften til tross for tekniske utfordringer.
- Billettsalg på nett fungerer svært godt, og det er en forventning hos publikum. En åpenbar fordel er at vi kan regulere antall billetter lagt ut for salg i forhold til antall sitteplasser i toget. Billettsalget suppleres med billettsalg i toget. GVB tar kun kortbetaling. Fraværet av kontanter fører ikke til problemer – kun fordeler for regnskap og oversikt.
- GVB hadde flere bestillinger på charter-oppdrag for internasjonale reiseagenter gjennom sesongen. I 2025 ble det gjennomført to internasjonale og ett lokalt oppdrag.
- I år ble det kjørt spisevogn med hvite duker og krystall hele ni søndager. Erfaringen viser at god markedsføring og drift uten opphold gir størst effekt på passasjerbelegget.
- Bergen Heritage Tour ble kjørt syv søndager, mens toget kjører 14 søndager. Det ble kjørt spisevogn til de fleste rundturene, samt til stordriftsdagen og noen andre dager.



Spesielle arrangementer

- Siste søndag i april gjennomførte vi NJKs medlemstur Arna-Tunestveit-Garnes, og med dampbåt til årsmøtet som ble arrangert på Fjordslottet i Fotlandsvågen, og retur med dampbåt til Bergen.
- Kulturdagen i Arna ble arrangert 3. mai med motorvognsett mellom Arna og Espeland.
- Stordriftsdagen er annen søndag i september. Det kjøres tre togpar; damptog med teakvogner og spisevogn, dieselmotorvognsett BM86, og blandet underveisgodstog med godsvogner og passasjervogn. Tre stasjoner er betjent av togekspeditører, det utveksles togmeldinger og alle stasjoner har betjent innkjørsignal med flagg. I tillegg underholdt Boggien Dampjazzband på togene, ved å bytte tog underveis på stasjonene, fikk alle oppleve gladjazz.
- I 2025 ble det kjørt juletog tre lørdager fra siste i november til andre helg i desember. Det ble om lag 3162 reisende. Et godt resultat og med god sitteplass. Juletoget kjørte mellom Garnes stasjon og Espeland holdeplass, med mulighet for besøk på Janus Fabrikker.
- *Historie på Dugnad* er tittelen på en portrettdokumentarfilm om driften på GVB som Jøran Mjelde har arbeidet med. Filmen omhandler arbeidet med å opprettholde driften og de som bidrar til det, samt historien til banen og hva den betyr for lokalmiljøet og kultur-Norge. Dokumentaren ble ferdiggjort ved årsskiftet 2024/25 og er presentert på NJKs websider, og sikter mot visning på norske filmfestivaler.

Sporvedlikehold

- BaneNOR har ansvar for alt vedlikehold i og ved sporet og har togledelse, med unntak av når GVB kjører eget materiell - da har vi togledelsen.
- Det er etablert en nettside der begge parter kan legge inn tilgangsbehov.
- Vi har hatt jevnlige møter med BaneNOR, (8-10stk.) der vedlikehold og utfordringer i og ved sporet har vært tema.

Forvaltning av verneverdige bygninger

- GVB eier alle bygninger på stasjonene Garnes og Haukeland, og disponerer Arna gamle stasjon som eies av Bane NOR. Espeland eies av Janusfabrikken AS.
- I 2025 har GVB har mottatt økonomisk støtte fra Bergen Kommune og Vestland fylkeskommune til driften og til viktige prosjekter.
- Museumsjernbanene har egen post på Statsbudsjettet som fordeles via Norsk jernbanemuseum. Vi har også mottatt prosjektstøtte fra samme post via NJM til signalprosjektet 2025. Kulturminnefondet har bidratt med prosjektmidler til vogn 789.

Stor frivillig innsats

- Togdriften, hovedtyngden av vedlikeholdsarbeidet og all administrasjon i GVB utføres av frivillige og ubetalte medlemmer av Norsk Jernbaneklubb, med tillegg av timebetalte dedikerte medarbeidere og utvalgte gode underleverandører.
- Aktiviteten i GVB var også i 2025 høy med om lag 19 220 arbeidstimer. Dette er en betydelig økning som i stor grad skyldes det nye verkstedet, flere aktive medlemmer og nye parallelle prosjekter. Således er arbeidsinnsatsen i 2025 større enn fjoråret, og mye større enn gjennomsnittet 2011-2019 – altså perioden før det nye verkstedet ble bygget!
- Fra starten i 1981 har GVB nedlagt om lag 426.000 timer for å redde, restaurere og drifte kulturminnet og museet Gamle Vossebanen. I tillegg kommer et stort antall timer fra eksterne entreprenører og firma.
- Ved oppsummeringen av året 2025, vil vi rette en takk til alle ansatte og dedikerte kompetansebærere som har stilt opp og har gjort en fantastisk innsats.
- Det er utført en samlet arbeidsinnsats på omlag 11 årsverk. I tillegg er det brukt eksterne entreprenører og firma. Det er særlig gledelig at det i løpet av året har dukket opp mange nye aktive medlemmer. Aktivitetsgruppene har stabile grupper av medlemmer som arbeider godt sammen. Bidraget i form av skattefrie gaver økte gledelig i 2025 – noe som skyldes generell økonomisk framgang og forbedret profilering.
- La oss arbeide videre for å gjøre 2026 til et framgangsrikt år for våre museale mål og for vårt publikum!

**TOGDRIFT**

Antallet driftsdager – persontog, arbeidstog og arbeid på linjen – nådde i 2025 187 driftsdager. GVB har togledelse på strekningen for kjøring av tog og inntil siste kvartal 2025 for arbeid på linjen. Enkelte dager er det kjørt både arbeidstog og persontog - og det har vært anordnet linjebrudd.

Totalt har vi kjørt tog 54 av årets dager. Oppsplittet har dette vært 29 arbeidstog, fem løskomotiv, 43 kiptog, fire tomtog, fire personførende godstog og 151 persontog. Det var anordnet linjebrudd i alt 144 dager. Deler av strekningen har vært sperret i alt 290 dager. Det høye antallet dager med sperring skyldtes i hovedsak at bruvedlikehold tok lenger tid enn antatt (fra 6/1 til 19/8), samt at det etter et vannledningsbrudd ble iverksatt graving i uønsket nærhet til sporet (fra 30/10 og ut året). Sperret strekning førte til at søndagstogene mesteparten av kjøresesongen ble kjørt mellom Garnes og Espeland hp.

Det er i 2025 utover ruteboken med tillegg nr. 1, utstedt i alt ett rutesirkulære, 14 ekstratogruter og 58 rutetelegrammer.

Søndagstog og planlagte arrangementer

Gjennom hele sommeren var det et godt planlagt program med mange ekstra aktiviteter. Mange søndager hadde tema som var knyttet opp mot reisekultur, kulinariske opplevelser, musikk og teater. Alle søndagene var det trillevognservering på toget, og det var ni søndager med spisevogn, samt to skumringstog på lørdager.

2025	Lør	Søn	Søn	Søn	Søn	Søn	Søn	Søn	Søn	Søn	Søn	Søn	Lør	Søn	Søn	Søn	Lør	Lør	Lør	Søn
	3.5.	15.6.	22.6.	29.6.	6.7.	13.7.	20.7.	27.07.	3.8.	10.8.	17.8.	24.8.	30.8.	31.8.	7.9.	14.9.	20.9.	29.11.	6.12.	7.12.
Historisk motorvogn 1950	X	X	X	X	X											X		X	X	X
Historisk godstog																X				
Kjøres Garnes - Espeland		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X									
Kjøres Garnes - Midtun												X	X	X	X	X	X			
Damplokomotiv 271 - 1914						X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
Klassisk spisevogn 1937				X	X			X	X	X	X	X	X		X	X	X			
Rundtur med båt, tog, buss								X		X	X	X		X						
Togroveri - pirater på toget		X				X	X			X	X	X								
Boggiens Dampjazz Band	X		X								X						X			
Skogdriftsdag																X				
Afentog med middag													X				X			
Kulhurdager Arna	X																			
Juletoget med julenisen																		X	X	X
Trillevognservering		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X				

Enkelte dager var vi plaget av pirater som ranet de reisende. Utbyttet ble magert i en tid uten kontanter og med juggel-smykker hos folk flest.

Her er det stasjonsmester Frank N. Stein, som blir «overfalt» på en måte han ikke har opplevd siden byggedansen på grendahuset våren 1923.

Foto: Ivar Gubberud





Representasjon og delegasjoner

Vi har hatt en rekke eksterne møter og besøk i 2025. Listen under er ikke uttømmende.

- 24.01.2025 Møte i ledernetverket for museumsbanene
- 05.02.2025 Møte Bane NOR
- 20.02.2025 Nettmøte HOG FEDECRAIL
- 04.03.2025 Jernbanedirektoratet - Landsverneplanen for kulturminner ved jernbanen
- 11.03.2025 Møte Bane NOR
- 19.03.2025 Nettmøte HOG FEDECRAIL
- 16.04.2025 Nettmøte The Signaling Company – ETCS for museumslok.
- 30.04.2025 Nettmøte VLFK Regionalt kulturfond
- 08.05.2025 Nettmøte HOG FEDECRAIL
- 08-10.05.2025 Møter FEDECRAIL HOG årsmøter
- 19.06.2025 Nettmøte HOG FEDECRAIL
- 21.08.2025 Møte Bane NOR
- 28.08.2025 Nettmøte Museumsbanenettverket
- 03.09.2025 Nettmøte Museumsbanenettverket – NJM
- 16.09.2025 Nettmøte Museumsbanenettverket
- 25.09.2025 Møte Bane NOR
- 15.10.2025 Nettmøte HOG FEDECRAIL
- 23.10.2025 Nettmøte med VLFK, Kulturutvalet, Budsjettmøte.
- 24.11.2025 Nettmøte Museumsbanenettverket – NJM
- 26.11.2025 Nettmøte Museumsbanenettverket – NJM

Chartertog

GVB hadde flere bestillinger på charteroppdrag for internasjonale reiseagenter gjennom sesongen. Noen er tilbakevendende grupper med interesse for jernbane. I 2025 gjennomførte GVB to slike oppdrag, samt en stor bryllupsfeiring på Garnes med vårt togsett som bakgrunn.

Spisevogndrift

GVB har registrert varemerket: Norsk Spisevognselskap – NSS.

Spisevognen blir vanligvis kjørt i søndagstogene og i noen andre tog. Søndagstilbudet består av lunsj og noen à la carte-retter. I tillegg ble det kjørt to *Aftentog* med trereters middag. GVB har alle skjenkerettigheter. Driften er tilfredsstillende, spesielt det å markedsføre spisevognen med Bergen Heritage Tour har vist seg å være en suksess. Spisevognen var i år oppsatt de samme søndager som Bergen Heritage Tour ble arrangert, samt noen andre dager og stordriftsdagen, til sammen ni søndager, og to aftentog.

Trillevognserveringen blir vanligvis gjennomført med innleid personale. Det er det samme personalet som betjener stasjonshandelen på Garnes og trillevognen i toget.

Vår nettside (norskspisevognselskap.no) og vår nye facebookside (Norsk Spisevognselskap) fungerer etter hensikten. Vi får en del henvendelser gjennom disse sidene fra folk som er mest opptatt av matopplevelsen ombord i toget. Det har vært en aktiv annonsering av NSS i spisevognen gjennom alle våre kanaler i 2025.

Resultatmessig gir Norsk Spisevognselskap et positivt økonomisk bidrag til GVB sin drift, når mersalget av togbilletter til spisevogngjester tas med i regnestykket. Viktigere er den goodwill som NSS i spisevognen skaper for GVB. GVB retter en stor takk til personalet fra Din Anledning for innsatsen gjennom sesongen 2025!

Markedsføring

Brosjyre ble laget i år som i alle tidligere år før pandemien. Vi var også tilstede i Bergens Tidende (BT), Bergen Arbeiderblad (BA), Bygdanytt og i det digitale nyhetsbrevet «Barn i Byen».



Den målrettede markedsføringen for kjøresøndagene har bestått av arrangement på Facebook med en direkte link til samme arrangementet for billett kjøp på TicketCo. Dette har fungert bra. Forhåndssalget har tatt mer og mer over. Juletogene i desember hadde 95 % forhåndssalg av billetter.

Vårt fokus på markedsføring i sosiale medier fortsetter å treffe de rette markedene for museet. Facebook er vårt viktigste verktøy for å kommunisere med kunder og direkte kontakt gir oss muligheten til å raskt evaluere hva som fungerer og hva som ikke leverer opp til forventningene. GVBs følgere på Facebook har økt gjennom strategiske grep fra kun et par hundre siden vi startet arbeidet i 2014 til å nå 9.510 – en økning på 4,5% fra 2024. Dette gjør GVB nummer én i antall følgere på Facebook, sammenlignet med andre museumsjernbaneorganisasjoner i Norge. Om lag 5 % av våre følgere er bosatt utenfor Norge.

Innlegg og konkurranser, betalte og organiske, opplever et høyt antall klikk og interesse. Vi får gode tilbakemeldinger fra publikum og mye skryt for arbeidet vi gjør.

Det er en overvekt av kvinner blant våre følgere, størst i aldersgruppen 35 til 54 år. Fra utlandet har vi flest tilhengere fra Tyskland, Tsjekkia og Storbritannia.

MUSEUMSUTVIKLING

Det er tidligere satt opp brune veiskilt med «museumskringle» på alle veier som leder mot Garnes. Dette har gitt museet et stort løft fram i lyset overfor lokalbefolkningen, men i enda større grad for tilreisende.

I 2025 er det skrevet flere artikler i På Sporet og andre eksterne publikasjoner.

Heftene i serien: «Det levende museum» har slått godt an og er et verdifullt bidrag i vårt formidlingsarbeid i tillegg til foredrag og omvisninger til besøkende grupper og på eksterne arrangement. Det planlegges nye hefter i serien i årene framover.

Forvaltningsplan og andre planverk

Det er tidligere utarbeidet en Kulturminneplan og en Forvaltningsplan for kulturminnet GVB. Disse er godkjent og vil være styrende for framtidig utvikling. Et tillegg til Forvaltningsplanen ble utarbeidet i 2017. Dette i tråd med tidligere intensjon om å gjøre GVB til nasjonalt museum for sikringsanlegg på jernbanen.

GVB utarbeidet i 2020 en omfattende Museumsplan med perspektiv fram mot 2050. Denne ble oversendt Bergen kommune som innspill til Plan for museer og frivillig kulturvern 2022-2031, samt til VLFKs som innspill til Regional plan kultur, idrett og frivillighet 2023 - 2035 Vestland.

Museumsbanene er fra 2021 fått egen post 76 på Statsbudsjettet under Samferdsel. Posten fordeles mellom banene etter en omforent nøkkel. I følge retningslinjene kan tilskuddet brukes til drift, rullende materiell og infrastruktur. For GVB gir retningslinjene større fleksibilitet enn tidligere.

Prosessen med konsolidering av museene har pågått en tid, mens GVB har vært i en oppbyggingsfase, men er nå avsluttet. GVB kunne vært villig til en konsolideringsprosess under forutsetning av at det ble tilført midler til å dekke opp stillinger og driftsmidler i tilstrekkelig grad før konsolideringsprosessen startes. Tiden som er gått siden konsolideringsprosessene ble satt i gang har brakt erfaringer som gir grunnlag for å se på de spesielle utfordringene en levende museumsjernbane har. Dokumenterte erfaringer fra andre museer viser at konsolidering fører til stor reduksjon i frivillig innsats og store administrative kostnader – som i liten grad kompenseres av økte tilskudd.

Hurdalsplattformen, utgjorde det politiske grunnlaget for Arbeiderpartiet og Senterpartiets regjeringssamarbeid fra 2021 til slutten av 2025. Her ble det slått fast at:

- Legge til rette for at museumsbaner og historisk togmateriell i større grad ivaretas.
- Evaluere museumsreforma, særleg med tanke på kår for frivilligheita og moglegheitene for å mobilisere lokale ressurspersonar.
- Legge fram ein opptrappingsplan for Kulturminnefondet og greie ut skatte- og avgiftsinsentiv i kulturminnevernet.

For GVB er det gledelig å konkludere med at det meste av denne politikken ble gjennomført i perioden, og at politikken videreføres av den nåværende Regjeringen på en god måte.



Arkiv og oppbevaring

Første byggetrinn av vognhallen på Seimsmark er oppført med sprinkleranlegg og sporlegging av fire spor. Den andre delen med 3 spor, og verksted med smøregrav ble bygningsmessig ferdig allerede i 2020. Men innredningsarbeid har og pågikk fortsatt også i 2025. Verkstedsdriften er imidlertid i gang, og gode resultater er oppnådd.

En mindre del av Arna gamle stasjon brukes til kontor, arkiv, bibliotek og undervisningslokale.

Museet Gamle Vossebanen har i år sortert ett stort antall tegninger og dokumentasjon som i en årrekke har blitt oppbevart på forskjellige steder. Arkivet er nå samlet på Arna gamle stasjon. Arbeidet med sorteringen av arkivet ble påbegynt i februar og fullført i mai. Arkivet er sortert ifra en haug med banankasser til 80 arkivbokser med sortert historisk dokumentasjon og tekniske tegninger. De 80 arkivboksene utgjør om lag åtte hyllemeter.

I hovedsak så kommer det meste av det nå sorterte arkivet ifra Verksted Kronstad, men det finnes og en del tekniske tegninger som også kommer ifra NSBs Hovedadministrasjon.

Antall arbeidstimer 96.

Digitalisering, kommunikasjon og servere

GVBs servere er skybasert.

Verkstedet på Seimsmark er utstyrt med kablet datanettverk med administrerbare switcher og ruter og to aksesspunkt i Ubuiqiti Unifi-serien. Dette er profesjonelt utstyr som har helt andre konfigureringsmuligheter enn enkle hjemmerutere. Det er satt opp administrativt nettverk separert fra det trådløse gjestenettverket med brannmur. Løsningen gir mulighet for å koble sammen nettverk mellom alle Gamle Vossebanens stasjonene basert på VPN over Internet. Dette blant annet for å forberede for telefon- og telegrafforbindelse mellom stasjonene med kun små anskaffelser på hver stasjon.

Ordreskriverne av fabrikat Epson er anskaffet til Garnes, Seimsmark og Haukeland. Disse skriverne har blekk tank, noe som reduserer utskriftskostnadene vesentlig. Epsons internett-utskrift-løsning har så langt vist seg å være mer stabil og har fungert, selv om det av og til kan være problem med at skriverne går i dvalemodus.

RULLENDE MATERIELL

Lokgruppen

Kjøresesongen 2025 startet med diesel, og fortsatte med damp ved lok 271 fra søndag 13.07. Den primære planen for kjøresesongen 2025 var å kjøre med lok 18c-255, men uforutsatte problemer med kjelen på 255 gjorde at vi må kaste oss rundt og prøve å få 271 kjørbare for nok en sesong. Etter driftssesongen ble lok 271 hensatt på Garnes, mens vi arbeidet med lok 255 på Seimsmark. Dette arbeidet pågår fortsatt.

Status ved årsskiftet er, i likhet med forrige år, at vi har to damplok, hvorav ingen er driftsklare.

Timeforbruk vedlikehold og reparasjon begge lok: ca. 2140 timer.

Lok 255

Etter å ha fått den siste leveransen av deler fra DLW Meiningen til jul (!) 2024, har vi lagt ned et omfattende mekanisk arbeid med loket. Det meste av arbeidet var relatert til Erdal-avsporingen, Vi klarte å bli ferdig med alt planlagt arbeid før driftssesongen, og slepte lok 255 til lokstall Garnes for kjelkontroll og prøvetur. En enkel sak på vår nesten nye kjel fra 2008.

Vi ble stilt overfor en helt ny situasjon da det viste seg at kjelen ble underkjent under trykkprøving på grunn av brudd i mange stagbolter. Undersøkelser viste at stagboltbruddene hadde sammenheng med Erdal-avsporingen, og dermed var en forsikringssak. Meiningen ga en leveringsdato på 15. mars for dette arbeidet. Det ville gitt oss en mulighet for å kjøre i alle fall deler av driftssesongen med lok 255.



Nærmere undersøkelser av kjelen avdekket flere feil og mangler i tillegg til stagboltene. DLW Meiningen har antydnet en leveringsdato tidligst oktober 2026 for dette.

Lok 271

Lok 271 måtte nok en gang settes i driftsklar stand på kort varsel for å betjene driftssesongen 2025, noe den klarte fra 13.07 og ut sesongen. Loket har et betydelig etterslep på vedlikehold, og bare kritiske feil er blitt reparert. Kjelen på lok 271 ble godkjent med kjeltrykk redusert fra 13 bar til 11 bar, med varighet ut driftssesongen 2025. Loket var i bruk fra søndag 13.07 og ut kjøresesongen.

Loket står nå hensatt i lokstallen på Garnes etter driftssesongen 2025. Planen var å hensette loket i påvente av en avtale for disponering og finansiering av ny kjel, men situasjonen med lok 255 gjør at vi skal gjøre nok et forsøk på å klemme nok en driftssesong ut av lok 271 før den hensettes.

- Antall kjøredager: 14 (+ 1 teknisk prøvetur)
- Kilometerløp: 980 km
- Kullforbruk: 13 Tonn

Disponering av damplok i kjøresesongen 2025

Situasjonen med lok 255 gjør at vi forsøker å få lok 271 klar for ennå en sesong. Det forutsetter ennå en forlengelse av kjelgodkjennelsen. Det vil bli avklart i god tid før sesongen.

Hvis ikke det lykkes å få lok 271 klart, vil sesong 2026 bli den første rene diesel-sesong i GVBs historie.

Motor- og styrevogner

Motor-vogner	nr	enhet	byggeår	Fabrikant	vekt	l.o.b.	status	anmerkninger
BM 86F	60	dieselmotorvogn	1950	Strømmen	30,5	20,0	driftsenhet	
BFS 86	68	styrevogn	1943	Strømmen	19,5	20,0	driftsenhet	

Motorvogn 86.60

Er beskrevet i årsrapportens del 2.

Styrevogn 86.68

Er beskrevet i årsrapportens del 2.

Lokomotiver og skiftetraktorer

Lok	nr	enhet	byggeår	Fabrikant	vekt	l.o.b.	status	anmerkninger
18c	255	damplokomotiv	1913	Hamar	83,0	15,6	driftsenhet	
30a	271	damplokomotiv	1914	Thune	95,8	17,5	driftsenhet	På lån fra NJM fram til 2028
Ska 205	2	Skiftetraktor, akku	1936	Thune/NEBB	11,9	5,5	driftsenhet	
Skd 206	33	skiftetraktor	1938	Thune/Hamar	9,8	6,0	driftsenhet	
Skd 206	48	skiftetraktor	1939	Skabo	9,8	6,0	driftsenhet	
Skd 214	86	skiftetraktor	1952	Kockum	22,0	8,8	driftsenhet	(Tøffe) Under restaurering
Skd 214	90	skiftetraktor	1952	Kockum	20,0	8,8	driftsenhet	
Skd 220	206	skiftetraktor	1972	Levahn-Kronstad	22,0	8,0	driftsenhet	
Skd 221	146	skiftetraktor	1961	Høka	28,0	8,3	restaureres	

Traktorer ved GVB: Detaljer kan leses i vedlegg 2.

Vogngruppen

Det er allment akseptert at kulturminner som jernbane ikke fungerer uten museumsdrift av rullende historisk jernbanemateriell. Dette arbeidet har tidligere skjedd i regi av frivillig arbeidsinnsats på museumsbanene. Status er at det er et stort udekket etterslep på vedlikeholdssiden. Omsatt betyr dette et tilsvarende udekket behov for finansiering av historisk jernbanemateriell ved GVB.



ÅRSBERETNING GVB 2025

4 aksler	nr	enhet	byggeår	Fabrikant	vekt	l.o.b.	status	anmerkninger
A21	100	salongvogn	1926	Skabo	33,0	20,0	Restaureres	
Co2b-3	225	kupépass.vogn	1937	Skabo	33,7	19,5	internvogn	Ex NSB Xa?n 30 76 976 7007-2
B30 Co2b	347	kupépass.vogn	1920	Skabo	35,0	19,5	driftsenhet	
B22 Co3c	562	passasjervogn	1915	Strømmen	33,0	20,0	hensatt	I dårlig stand
BDFo 2-11	620	pass./post/kond.vogn	1921	Södertelje	32,0	20,0	Restaureres	
B22 Co3c	666	passasjervogn	1938	Skabo	32,0	20,0	driftsenhet	
B22 Co3c	742	passasjervogn	1924	Skabo	32,0	20,0	driftsenhet	
B22 Co3c	789	passasjervogn	1924	Skabo	32,0	20,0	driftsenhet	
CDFo3c	972	passasjervogn	1904	Skabo	26,0	19,5	hensatt	Leverert til BVB. Kløftefoss. Reservert GVB
Co3b	975	passasjervogn	1909	Skabo	28,5	20,1	hensatt	Leverert til BB. Kløftefoss. Reservert GVB
Fo	5679	reisegodsvogn	1922	Strømmen	28,5	20,0	Internvogn	
B22 Co3c	18060	passasjervogn	1920	Scania	32,0	20,0	hensatt	I dårlig stand
Eo	18140	spisevogn	1937	Skabo	35,0	20,0	driftsenhet	
2 aksler	nr	enhet	byggeår	Fabrikant	vekt	l.o.b.	status	anmerkninger
CDF	549	pass./konduktørvogn	1911	Skabo	12,0	10,0	hensatt	"Englandsvognen"
F type 10	14012	kond./reisegodsvogn	1919	Skabo	12,0	10,0	driftsenhet	Følger spisevogn

Godsvogner

G-vogn	nr	enhet	byggeår	Fabrikant	vekt	l.o.b.	status	anmerkninger
G3	3384	godsvogn	1924	Skabo	8,5	7,7	restaureres	Overført fra KrB 2021
T3	17002	stakevogn	1914	Strømmen	8,0	8,9	restaureres	Overført fra KrB 2021
Ø4	17 405	pukkivogn	Før 1916 Omb. 1965	Tyskland Vrk. Kronstad	8,5	10,0	driftsvogn	Innkjøpt fra Tyskland - litra L4-1. Ombygd Kronstad 1965 litra Ø4 type 2.
Ø4	17 476	pukkivogn	Før 1916 Omb. 1966	Tyskland Vrk. Kronstad	8,5	10,0	driftsvogn	Innkjøpt fra Tyskland, (eller gjensatt 1945) - litra L4-1. Ombygd Kronstad 1965 litra Ø4 type 2.
G4	42300	godsvogn	1954	Strømmen	11,5	11,3	restaureres	Overført fra KrB 2021
H4	70033	kjølevogn	1947	Skabo	13,5	9,8	restaureres	Historisk viktig dokumentasjon på ferskisktransporten til Europa.
Gs (G5-3)	120 2 107-1	godsvogn	1963	Strømmen	12,0	10,8	lagervogn	"Skruvovognen"
Gbs	150 0 074-2	godsvogn	1964	Eidsfos Verk	14,0	14,3	restaureres	Antatt ferdig 2022. "Amavovognen"
Gbs	150 0 201-1	godsvogn	1966	Eidsfos Verk	14,0	14,3	lagervogn	"Steinarvognen". Overført til KrB 2021
Gbs	150 0 242-5	godsvogn	1963-65	Strømmen/Eidsfoss	14,0	14,3	Lager-drift	Overført fra Støren 2020
Gbs	150 0 276-3	godsvogn	1964	Eidsfos Verk	14,0	14,3	lagervogn	"Georg vognen"
Gbkls (G4)	158 5 706-8	godsvogn	1948	Skabo	11,5	11,3	lagervogn	"Dieselvognen"
His (G5-4)	210 2 194-8	godsvogn	1962-66	Strømmen-Høka	12,5	10,6	lagervogn	
Hcks	218 0 051-0	hestetr.vogn	1964	?	14,0	10,8	lagervogn	Ombygt til hestettransportvogn 1989. Hugget 2021
Hbbis-tt	226 8 210-7	godsvogn	1988	Strømmen	15,0	15,5	lagervogn	lagervogn banevedlikehold
Os	370 0 508-6	stakevogn	1966	Vrk. Kvaleberg	13,0	13,9	stakevogn	Tidligere GVBs transportvogn for kull
Os	370 0 624-8	stakevogn	1967	Vrk. Kvaleberg	13,0	13,9	stakevogn	Tidligere GVBs transportvogn for kull
lbbpls	825 6 014-9	kjølevogn	1981	Strømmen	14,0	12,2	lagervogn	Overført fra NMT 2021
lbbpls	825 6 028-9	kjølevogn	1981	Strømmen	13,5	12,2	lagervogn	Overført fra Støren 2020

Maskinavdelingen

De «gule» maskinene har fungert stort sett fint hele sesongen. Detaljer er beskrevet i vedlegg 2.

Banevedlikehold	nr	enhet	byggeår	Fabrikant	vekt	l.o.b.	status	anmerkninger
Xd	4662	lastetraktor	1976	Robel	7,5	10,0	driftsenhet	
X	30-37-4004	lt-tilhenger	1976	Robel	2,0	10,0	driftsenhet	
X	4406	tipphenger	1976	Robel	2,0	8,0	driftsenhet	
X	4405	tipphenger	1976	Robel	2,0	8,0	hensatt	
SBM	30-34-002	svillebyttemaskin	1969	Lameco AB	3,0	2,4	driftsenhet	
PKL	GUBBEN	pakkemaskin	1979	Robel Minima II	5,0	2,4	driftsenhet	
PKS	30 32 5028	pakkemaskin	1987	Matissa B201	28,0	16,0	hensatt	
	1	motorinspeksjonstralle	1960	Åmlid Mek. Verksted	0,2	3,0	restaureres	Under restaurering
O&K MHS	315203	Veg- og skinnemaskin	2000	Orenstein & Koppel	17,0	7,0	driftsenhet	
Schoma	30-37-4032	Tillhenger til OK	?	Schoma	2,0	8,0	driftsenhet	Lasteevne 15 tonn



INFRASTRUKTUR og togledelse

Togledelse

GVB har togledelsen på strekningen Tunestveit – Midttun med ansvaret for daglig trafikk og aktiviteter i og ved sporet.

Inntil siste kvartal 2025 hadde GVB også ansvar for utsteding av ordrer også til Bane NOR og deres innleide entreprenører.

Planlagt kjøring i regi av GVB og andre, skal i god tid legges inn i Bane NORs system for felles oversikt for strekningen.

Bane NOR har togledelse for egen kjøring og deres innleide entreprenører.

Infrastruktur - forvaltning og fornying

BaneNOR har det overordnede ansvar for Infrastrukturen.

Bane NORs målevogn ROGER 1000 har kjørt over strekningen og kartlagt sporets tilstand. Roger fotograferer også, det tas ett bilde for hver 20. meter. Disse bildene er uvurderlige hjelpemidler hvis man har behov for å undersøke detaljer langs banen. I og med at ROGER har besøkt GVB hvert år siden 2010, kan bildene også brukes til å vise en utvikling. Sporkvaliteten blir bedre for hvert år, men det er fortsatt en del sporfeil som følge av bruk og teleskader.

BaneNOR var ikke i stand til å få kjørt verken målevogn eller pakkemaskin på hele strekningen i 2025, da det var en bro som tok uventet lang tid å restaurere. Trafikk var derfor kun mellom Tunestveit og Espeland fram til broen ble ordnet i august 2025. Da ble resten av sporet kontrollert og godkjent.

BaneNOR har utført:

- 4 broer tatt ut for vedlikehold, revidert/malt og lagt tilbake med nytt svilledekke. 2 av broene ble kopiert og laget nye hvilket førte til store forsinkelser med ferdigstillensen.
- Målevogn kjørt på strekningen Tunestveit - Espeland.
- Vegetasjonssprøyting foretatt en gang på strekningen fram til Espeland.
- Pakkemaskin pakket utvalgte strekninger mellom Tunestveit og Espeland.
- Tunnelrensk er foretatt.
- Vegetasjonsrydding utført på deler av strekningen.
- BaneNORs entreprenører har utført, gjerding og oppsetting av grunder.
- Drenering er utført på prioriterte steder.

GVB har:

- Ryddet tomten på Haukeland for materiell og søppel,
- Tømt OS for skrap
- Sortert og flyttet bane og signalmateriell fra lagervogner til det nye godshuset.
- Ryddet skinner og solgt som skrap.
- Samlet og levert ca. 500 kg kobber.
- Sortert og lagt fram sviller, plater, skruer og laskebolter til broprosjektet.
- BaneNOR har hentet og satt inn grunder, som GVB tidligere har sikret og reparert.

GVB har i tillegg:

- Veldig mange av timer er brukt på Seimsmark - deltatt i prosjektet med sporlegging av tomten og vedlikehold av vei- og skinnemaskinen O&K.
- Haukeland: renovering av flere hundre laskebolter og bolter til signalanlegget. Flytting av utstyr til godshus,
- Samlet og levert 10 tonn skrap.
- Lagt til rette utstyr for BaneNOR sine entreprenører.
- Garnes vært kontaktperson og sikkerhetsmann for kabelgraving for signalprosjektet.
- Diverse telefoner og turer ut for å følge opp varsel om feil ved veibommer, vært med BaneNOR ved Dyngelandsveien for kontroll av avstand mellom betonggriser og spor før førstekjøredag.

Baneansvarlig 672 timer.



Skjøtselsplan

I tråd med skjøtselsplanen for vegetasjonskontroll har Bane NOR utført skog- og vegetasjonsrydding på flere delstrekninger.

Stasjonstomtene på Garnes, Arna G, Haukeland og Midttun er ryddet for kratt og vedlikeholdt gjennom sesongen.

I 2025 fikk GVB vedlikehold på stasjonshagene og park, utført av anleggsgartner Boasson AS.

SIGNALAVDELINGEN

GVB er utpekt av Bane NOR til å være nasjonalt museum for signalanlegg. Signalavdelingens fokus i 2025 har vært å sikre museets samling av kritiske komponenter til de forskjellige sikringsanleggene som museet har og disponerer.

Signalprosjektet 2025

Delmålet for 2025 var å få reetablert operative signalanlegg på Garnes stasjon og på Arna G stasjon. Og man har kommet veldig godt i gang med dette arbeidet.

Arna G stasjon:

På Arna G har man i 2025 fått strekt hovedkabler til signalanlegget ifra stasjonsbygningen og ut til begge sporskifterhyttene på stasjonen. Dette utgjør om lag 292 meter med signalkabel. I tillegg til signalkabel så ble det strekt telefonkabel og strømkabel ut til sporskifterhyttene. Totalt utgjør dette om lag 876 meter med kabel. I sporskifterhyttene på stasjonen er det nå kommet på plass belysning og varme. Det er satt opp ett innvendig signalskap i hyttene hvor signalkablene kommer inn og er blitt terminert på rekkeklemmer. Og signalanleggets stillerapparat 1 og 2 er klare til å monteres i sporskifterhyttene. I kjelleren på stasjonen er signalkablene kommet inn og er blitt terminert på rekkeklemmer der. Totalt 148 enkelttråder er blitt terminert på rekkeklemmer i kjelleren på stasjon og ute i sporskifterhyttene. Ifra kjelleren og opp til stillerapparat 3 som står i ekspedisjonen så har man benyttet historisk korrekt kabelhode. På kabelhodene måtte hver enkelt signaltråd i kabelen loddes, så det ble 74 loddepunkt. I selve stillerapparat 3 i ekspedisjonen så har man manglet teknisk dokumentasjon. Denne dokumentasjonen er under arbeid, og koblingsarbeid knyttet til stillerapparat 3 foregår med å benytte midlertidig teknisk prinsipiell dokumentasjon basert på lignende anleggstyper. Samtlige av stasjonens sporveksler og sporsperrer har blitt utstyrt med historiske sporveksel-/sporsperresignaler. I disse signalene er det nå kommet elektrisk belysning. I tillegg er det satt opp en lyktestolpe med historisk lysarmatur ved sporveksel 2. Sporskifterhyttene har også blitt malt i år. Det er særdeles fuktig i kjelleren på Arna G, så for at det signaltekniske utstyret som er i kjelleren ikke skal ta skade av fukt, så er det i år blitt montert ventilasjonsanlegg i kjelleren for å få fuktigheten under kontroll.

I ekspedisjonen har man restaurert stasjonens telegrafbord ved at bordplaten har fått seg ett nytt lag med lakk. Telegrafmaskinen og telegrafnøkkelen er blitt restaurert og montert på sine respektive originale plasseringer utfra illustrasjoner i boken Jernbanens Telegraf-Telefon som ble utgitt i 1913. Det var også spor i bordplaten til telegrafbordet som viste hvor dette utstyret en gang hadde vært montert både telegrafmaskin og telegrafnøkkelen kommer fra Vossebanen.

Man har også fått montert en større telefonsentral i ekspedisjonen og når denne rapporten skrives så er det telefonanlegget på Arna G under oppkobling. Og telefonanlegget vil få 7 separate linjer inn på telefonsentralen. Telefonsentralen er også historisk og kommer opprinnelig enten ifra Evanger stasjon eller Dale stasjon.

Da ekspedisjonen i år ble restaurert så ble det tatt vekk ett lag med huntonit og tapet og man avdekket den opprinnelige veggen som var på Arna G under driftstiden. For signalprosjektets del så ble denne avdekkingen en åpenbaring. Man kunne med enkelhet se hvor alt signalteknisk utstyr en gang i tiden hadde vært plassert. Så plasseringene av telegrafklokker, D-låser og ikke minst skilt er kommet tilbake på eksakt samme plassering som de opprinnelig hadde. En annen kuriositet var at D-låsen til Seimsmark sidespor som man tidligere hadde fått hente på Arna nye stasjon var den originale som hadde hengt på Arna G. Merker i veggen og malingrester på D-låsen samsvarte helt. Samtlige skilt som henger på veggen i dag



har også malingrester og spor etter deres opprinnelige plasseringer. Av museets signalanlegg, så er det på Arna G man har klart å finne igjen flest originale komponenter ifra driftstiden.

Garnes Stasjon:

På Garnes stasjon har man i 2025 strekt hovedkabler til signalanlegget ifra stasjonsbygningen og hele veien ut til innkjørhovedsignal A og B. Dette utgjør om lag 962 meter med kabel. Og legger man til telekabel som også er blitt strekt, så er totalen oppi 1924 meter med kabel. I 2017 så fikk man forberedet føringsveier til de museale fremtidige signalanleggene på Garnes stasjon. Men i forbindelse med kabelarbeidet i år så ble det dessverre avdekket skader på føringsveiene(rør) overalt på stasjonen. Så det ble ett voldsomt merarbeid med å sette føringsveiene i stand igjen før man kunne trekke signalkabler. Dette merarbeidet gjorde at man ikke fikk realisert en full oppkobling av signalanlegget på Garnes stasjon i år. Ved sporveksel 1 og 2 måtte det settes opp apparatskap. Museet hadde ett originalt ubrukt apparatskap i sin samling som er blitt benyttet som mal for å få produsert 3 ytterligere apparatskap for bruk på Garnes og på Haukeland stasjoner. Apparatskapene på Garnes stasjon er montert ved sporveksel 1 og 2.

Signalkablene er ikke terminert på rekkeklemmer eller lignende når denne rapporten skrives. I ekspedisjonen på Garnes stasjon er det enkle innkjørapparatet blitt montert. Dette apparatet er gjenbruk ifra Nordlandsbanen. Museet fikk tak i 4 slike anlegg for en del år tilbake. Det første anlegget er planlagt brukt på Garnes stasjon. Det andre er tatt i bruk på Grovane stasjon på Setesdalsbanen. Det tredje er i bruk på Berekvam stasjon på Flåmsbanen, mens det fjerde inngår i reservedelslageret til museet.

Signaltelegrafene på Garnes stasjon er koblet opp og er under utprøving og testing.

Historisk rikstelefon er også koblet opp på Garnes stasjon.

Det er meningen å sette opp en telefonsentral i ekspedisjonen på Garnes, og her har man fått i en telefonsentral ifra Råstad stasjon.

Haukeland Stasjon:

På Haukeland stasjon har man i 2025 fått bygget ett egnet lagringsrom i kjelleren i stasjonsbygningen for trygg oppbevaring av komponenter til det elektromekaniske sikringsanlegget som er under bygging. Lagringsrommet er klimaregulert. Det er også blitt etablert føringsveier for sikringsanlegget i taket i kjelleren på stasjonen. I releskapene i ekspedisjonen har man fått satt på plass alle merkeskilt til releene. Dette var ett møysommelig og tidkrevende arbeid da alle merkeskiltene var en liten glassplate festet med 2 rettsporskruer.

Hele 70 meter utenfor sporveksel 1 og 100 meter utenfor sporveksel to er det i år blitt montert signalholdere - populært kalt fuglekasser. Signalholderne er plassert der de stod i driftstiden. Disse kassene er bygget etter historisk tegning som ble funnet i bygningsarkivet på Bergen stasjon.

Det er blitt montert en telefonsentral på Haukeland stasjon samt at stasjonen har fått eget PA-anlegg.

Signaltelegrafene på Haukeland stasjon er koblet opp og er under utprøving og testing.

Historisk rikstelefon er også koblet opp på Haukeland stasjon.

Grunnet merarbeid med føringsveier på Garnes stasjon så fikk man ikke påbegynt arbeidet med å trekke signalkabel på Haukeland stasjon i år.

Andre oppgaver:

Museet har igjennom året vært i stadig dialog med BaneNOR sitt rivingsprosjekt på Gjøvikbanen for å sikre museets ønske om å ta vare på gammelt signalutstyr derifra. Dialogen har så langt vært meget god. Museet er særlig interessert i utstyr ifra de gamle relesikringsanleggene på Eina og Jaren stasjon da disse anleggene er av samme type som var på Garnes stasjon(NSI-EB). Men museet har også lagt inn ett ønske om å få tak i deler ifra det enkle sikringsanlegget på Gjøvik stasjon som er samme anleggstype som bygges på Arna G (Enkelt sikringsanlegg).



Signalprosjektet har drevet på med mye forskningsarbeid igjennom året knyttet til telefoni og signaltelegraf. Og man har nå lyktes med å få utarbeidet en moderne transmisjonsmetode som baserer seg på trådløs kommunikasjon mellom museets stasjoner. Systemet er under stadig forbedring og utprøving. Siden museet har fått i orden et gammelt rikstelefonnettverk ved museet så har man bestemt seg for å få laget en telefonliste for de telefonnummer som er i bruk internt på museet. Og til dette har man fått hjelp av museumstrykkeriet på Bergens Tekniske Museum som vil trykke opp telefonlistene på historisk vis.

I statsarkivet i Bergen har man klart å finne igjen mye av historikken på samtlige av de gamle sikringsanleggene som ble benyttet på Vossebanen helt tilbake til begynnelsen på 1900 tallet. Semafor-sikringsanlegget på Vaksdal stasjon har vært av interesse for Norsk Jernbanemuseum (NJM) å få mer kunnskap om, så det var kjekt å bidra med å hjelpe NJM med økt kunnskap om semaforanleggets oppbygging på Vaksdal stasjon. Mye av den historikken som er funnet på statsarkivet er ønskelig å kunne fått skannet og digitalisert, men om det lar seg løse må man nesten undersøke nærmere.

Arbeidstimer samlet: 450



Velholdte stasjoner er en fryd for øyet - både for passasjerer og vårt personale.

Foto: Ivar Gubberud

**BYGNINGSVEDLIKEHOLD – STASJONSOMRÅDER****Generelt**

Anleggsgartner Boasson har trimmet og vedlikeholdt hageanleggene på Garnes, nyttehagen og stasjonsparken på Arna gamle, Haukeland og Midttun.

Det er laget Årshjul, som inneholder de faste oppgavene gjennom året. Oppgavene er i hovedsak som vist under, men listen er ikke uttømmende. Den må vedlikeholdes etterhvert som nye punkter oppdages.

- Tilsyn med bygningene for skader, innbrudd, manglende lys ute / inne ol.
- Tilsyn med varmeovner, varmepumper og avfuktere.
- Tilsyn med vann og avløp, og hindre frostskafer.
- Innkjøp av alle sanitærartikler til stasjoner og vogner.
- Sørge for godkjent brannvern og at medisinsk utstyr tilgjengelig på stasjonene.
- Vinterklargjøring av utemøbler og mindre maskiner som står ute om vinteren., mm.
- Oppgaver som julepynt, og riktig tid på alle urverk.
- Det er innført forbud mot vedfyring for alle GVB sine bygninger og vogner.

Arbeidstimer administrasjon stasjoner: 940

Garnes stasjonUtvendig Garnes

- To hagebenker og to bord er demontert, pusset, nytt treverk felt inn og er malt
- Presenninger over benker og traktorer vår og høst.
- Vogner og traktor er vasket. Utstilte gjenstander er vedlikeholdt.

Timeforbruk: 105 timer.

- Reparert skader i plenen ved flaggstangen etter at en bil hadde kjørt over gresset (Boasson).

Stasjonsbygg

- Signalrommet i kjelleren har fått installert en del nye kontakter (Bravida).
- Septiktank tømt og sensor (for full tank) rengjort (Bravida).
- Ny belysning i utvendig stasjonsur (Bravida).
- Montert innvendig knappvrider på bakre inngangsdør som erstatning for en manglende nødnøkkel (dugnad).
- Ordreskriveren er flyttet til et arkivskap på stasjonsmesterkontoret. Ny kontakt er montert i skapet (Bravida).
- Brannsikringstiltak i stasjonsmesterleiligheten:
 - Skiftet tre gamle panelovner og montert komfyrvakt (Bravida).
 - Anskaffet tre brannstiger og et brannteppe (dugnad).

Garnes vognremisse

- Ny lysbryter ved skyvedøren, for innvendig lys (Bravida).
- Reparert manglende nedløp på takrenner (Abora Prosjekt).
- Skrudd fast alle vinduene på spor-siden, så de ikke blåser opp i vinden (Abora Prosjekt).

Garnes lokstall

- BKK har hatt en kontroll av el-anleggene på Garnes. Alt var i orden foruten:
 - Manglende dekkplater i sikringsskap, flere steder på Garnes stasjon.
 - Nye dekkplater er montert flere steder (Bravida).
 - For mye bruk av skjøteledninger i lokstallen - Nye kontakter er montert i lokstallen (Bravida).

Vannstender på Garnes: Ingen aktivitet i 2025.

Timeforbruk: 0 timer.

Svingskiven: Intet utført i 2025.

Arbeidstimer: 0



Telefonkiosk: For å hedre Georg Fasting, (sønn til stasjonsmester Michael Fasting,) som vant Televerkets konkurranse om norsk telefonkiosk i 1932, og for å komplettere stasjonsmiljøet, er det tidligere anskaffet en telefonkiosk på Garnes fra Telenor. Den er fra serie II produsert 1959-1973. Vi hentet den opprinnelig i Strømgaten krysset Nygårdsgaten med lastebil og minigraver, sammen med fundamentet i mai 2014. Den ble plassert direkte på Garnes stasjon.

Der sto den til vi fant ut at rusten hadde tatt over utviklingen, så vi tok den inn på Seimsmark verksted 13. oktober 2023. Skadeomfanget ble vurdert, og det var mye rust i plater som vi ikke har passende verktøy til å tilpasse. Den ble derfor kjørt til Dahle Mek i Helldalen, hvor trivelige karer forbarmet seg over den i to uker. Deretter fraktet vi den tilbake til Seimsmark for ferdigstilling. Den ble ferdig lakket og innlagt nye lysarmaturer i 2024, men alt er en prioritering, så først høsten 2025 ble den utplassert tilbake på Garnes stasjon. Kabelgrøft ble opparbeidet og lys ble montert 26 november samme år.

Den er nå et praktstykke, men vi mangler fortsatt et passe gammelt myntapparat. Tips ønskes!

Arbeidstimer: 35 timer



Telefonkiosken på Garnes: 2015, på Seimsmark 2023 og Garnes 2025.
Foto: Arne Heggernes

Prosjekt vognhall Garnes øst/vest. Avstanden til og høydeforskjellen mellom Garnes og vognhall Seimsmark gjør at MGVBs driftsvogner står utendørs på Garnes hele driftssesongen. I kombinasjon med et nådeløst vestlandsklima bryter vognene ned raskere enn godt er. Dette blir særlig påtagelig nå som det investeres mye i å oppgradere vognparken.

Vi har derfor sett etter mer egnede steder for innendørs stalling av driftsvognene. Flere spormeter under tak vil avlaste Seimsmark - og gi økt sikkerhet ved at ikke alle vognene stalles i samme hall. Det er flere mulige steder, men i 2025 er det øst for Garnes identifisert et areal som kan gi plass til å hensette og hente ut en vognstamme på 6-7 vogner i én skiftebevegelse. Det er så langt klarlagt at det er jernbaneteknisk mulig å plassere en sporveksel i hovedspor for å sikre avgreining til vognhallen. Relevant kartunderlag er funnet frem. Øvrige forhold - herunder stedlige grunnforhold - gjenstår å avklare.

Arbeidstimer: 51 timer

Arna gamle stasjon



Arna gamle stasjon eies av Bane NOR og disponeres av GVB etter avtale. Ansvaret for vedlikehold av bygningen ligger på GVB i henhold til avtalen. Det er gjort løpende vedlikehold av utearealene av Boasson, og det er plantet ut blomster i krukkene. Det blir ikke satt poteter pga problemer med overvann fra veien.

Utearealer:

- Sporskifterhyttene har fått innlagt strøm, lys, ovner (Bravida) og nye vinduer mot vest og øst (Abora Prosjekt).
- Ny ladestasjon (stolpe ved gjerde med ladeboks) til leieboeren (Bravida).

Arna gl. stasjonsbygning

- Ny belysning i utvendig stasjonsur (Bravida).
- Ekspedisjonen, arkiv, gang / trappehus, gang ved ekspedisjonen og stasjonsmesterens kontor. Tilbakeføring av rommene til opprinnelig utseende:
 - Pusset opp til originale tak og vegger. Satt inn gamle dører fra Holmestrand stasjon. Satt inn et eldre pengeskap i veggen i ekspedisjonen, mot arkivet. Utskifting av dører til eldre dører fra Holmestrand stasjon (Abora Prosjekt). Malerarbeidet er utført av både Abora Prosjekt og Ivar Gaustad Malerservice.
 - Lagt nytt linoleumsbelegg i ekspedisjonen og gang. Solberg Gulv Industribelegg.
 - Satt inn et nytt sikringsskap og installert en ny inntaktskabel (Bravida).
 - Installert nye og historisk riktige elektriske anlegg og lamper (Bravida).
 - Skiftet ut blyglassvinduene i ekspedisjonen til klart glass (Arna Glass).
 - Ny koks/vedovn til ekspedisjonen, kjøpt brukt i Bergen (dugnad).
 - Nye dørhåndtak og låser (dugnad).
 - Anskaffet stasjonspengeskap fra Voss.

Arna gl. pakkhuset

- Takbelysningen er skiftet til ledarmaturer med dimmebryter (Bravida).
- Brannsikringstiltak: Montert komfyrvakt (Bravida).
- Skiftet et vindu i den doble inngangsdøren, som var knust (Arna Glass).

Arna gl. leiligheten

- Brannsikringstiltak. Brannteppe, ny komfyrvakt, skiftet ut gamle panelovner og noen brytere, kontakter og ledninger (Bravida).
- Vannsikringstiltak: Flyttet vaskemaskinen ned i kjelleren. Åsane / Arna Rørleggerservice.
- Ny varmepumpe. Den gamle sluttet å virke. Arna / Åsane Rørleggerservice.
- Tettet en lekkasje i taket, ved takvinduet i gangen (Abora Prosjekt).

Arna g. kjelleren

- Kjelleren er tømt og ryddet. Ny bod til leieboer er bygget (Abora Prosjekt).
- Ny avfukter montert for avfukting av alle rom i kjelleren (Arna / Åsane Rørleggerservice).
- Et rom er innredet med hyller og blitt signalavdelingens lager (dugnad).

Haukeland stasjon

Uteområdene på Haukeland har blitt trimmet og vedlikeholdt jevnlig og har derved framstått på en god måte overfor publikum. Veien trenger jevnlig høvling og grusing også i 2026.

Utearealer:

- Skilt ved innkjøringen til stasjonen er renoverert (Abora Prosjekt).

Haukeland stasjonsbygning.

- Malt to vegger utvendig, mot sør og vest (Ivar Gaustad Malerservice).
- Ny belysning i stasjonsuret (dugnad).

Haukeland kjelleren

- Det er bygget en 5 kvm stor bod i kjelleren, til leietakeren (Abora Prosjekt).
- Signalrommet er utvidet noe. (Abora Prosjekt).
- Åpne rør fra kjeller til andre etasje er isolert og panelt igjen (Arna / Åsane Rørleggerservice).



- Montert taklamper, brytere og en del kontakter i signalrommet.

Haukeland leiligheten

- Brannsikringstiltak: Ny brannstige og forbud mot vedfyring (dugnad). Forbudet gjelder for alle GVB sine bygninger.
- Det er montert en ny varmepumpe (Arna / Åsane Rørleggerservice). Det var ikke varmepumpe fra før i leiligheten.
- Toalettet er byttet (Arna / Åsane Rørleggerservice). Det var utslitt.
- Kjøkkenet er lett modernisert med ny kjøkkenbenk, og noen nye lamper (Abora Prosjekt).

Haukeland godshus

- Det er satt inn to ventiler i hvert rom for å hindre kondens (Abora Prosjekt).
- Det er gjort flere mindre tiltak for å hindre vanninntrenging ved uvær (Abora Prosjekt).
 - «Loftsdøren» er skrudd igjen, permanent.
 - Vindusfagene er pusset skrå nederst for bedre avrenning av regn.
 - Alle steder med små gliper er tettet med tetningsstoff.

Midttun stasjon

Uteområdene på Midttun har blitt trimmet og vedlikeholdt jevnlig av Boasson og har derved framstått på en god måte overfor publikum.

I år ble det på Midttun gjort nok ett forsøk på å få avklart eiendomsforholdet inne på stasjonsområdet. BaneNOR Eiendom mente at eiendommen på Midttun faktisk var i jernbanens eie og har derfor gjort de nødvendige tiltak og har fått overført eiendommen tilbake til jernbanen. Så da var ett stort uavklart forhold endelig løst med god hjelp ifra BaneNOR. Tidligere i år så ble det kjent at BaneNOR planlegger et nytt krysningsspor på Ygre hvor store hensyn må tas for ikke å forstyrre det fredete stasjonsområdet på Ygre. En henvendelse til prosjektet ble sendt hvor man rett og slett spurte om det ville være mer hensiktsmessig å flytte Ygre stasjonsbygning til Midttun hvis dette kunne avhjelpe krysningsspor prosjektet. Men krysningssporet på Ygre har vært under planlegging så lenge at alle planene tar hensyn til de fredete bygninger der hvor de står i dag.

MGVB har flere alternative bygninger på listen over kandidater for Midttun stasjon. Nye og hittil ukjente historiske dokument knyttet til historien rundt sidesporet som ble bygget på Midttun har gitt museet ny innsikt i sidesporets historie.

MGVB vet nå at det under krigen ble bygget en vakthytte på Midttun, og at sidesporet på Midttun tidvis ble betjent som stasjon (togmeldningsstasjon)

Både forslagstegning og endelig tegning av vakthuset som ble bygget på Midttun er funnet.

Så da har man plutselig enda flere kandidater for bygninger å sette opp på Midttun, selv om vakthuset strengt tatt aldri betjente de private reisende. De var henvist til holdeplassen som lå på Midttun.

Det er jo ett ønske om at de bygningsdelene som ble tatt vare på ifra da stasjonsbygningen på Torpo stasjon ble revet vil bli gjenbrukt på Midttun. Men da er man litt låst til å sette opp en bygning som vil bære preg av det arkitektoniske inntrykket til Paul Armin Due. Men man får se hva som er mulig å realisere.

For nå vet også stasjonsprosjektet at ekspedisjonsbygningene som i sin tid stod på Herland og Stavenesli stoppested var av samme type som Svenkerud (i dag Røyknes), og at tegningene av begge disse bygningene er funnet.

Så kort oppsummert så har man i år fått avklart tomteeierskapet og man har funnet mye historiske dokument knyttet til Midttun sidespor og holdeplass.

Det arbeides videre med en plan for hvilken bygning og utforming stasjonsområdet på Midttun vil få.



Det er utarbeidet sporplaner for området. Videre framdrift er avhengig av tilskudd til prosjektet.

Antall arbeidstimer: 70

Seimsmark verkstedshall

Etter sporombyggingsprosjektet i 2024, gjenstod det å fjerne sporvekselen som lå i kaldhallen i spor 1. Denne ble demontert, og alle skinner og sviller ble merket for gjenbruk annet sted. Asfalt ble fjernet og området trauet ut. Deretter ble det lagt nytt spor og lasket inn i spor 1. Hele sporviften inkludert treveisveksel ble deretter bakset for å kunne få en akseptabel kurveradius inn i hallen. Vi måtte også dele og korte inn spor 2. Deretter ble sporene pakket opp i høyde, og veksler grovpakket før vi kunne slippe på trafikk. Det gjenstår noe baksing i veksler, pukksupplering, fin-baks og pakking.

I verkstedet har det vært stor aktivitet på diverse materiell gjennom hele 2025. Det har meldt seg et behov for et maskineringsverksted, og dette ble påbegynt i 2025. I mars var vi i Egersund og hentet dreiebenk og fres med tilhørende verktøy. I tillegg til en del annet spesialverktøy. Dette ble overdratt fra Verkstedgruppe Egersund/Njk Rogaland for en rimelig sum. Vi var også nede en tur i oktober og hentet vogndeler. Vi retter en stor takk til de som hjalp oss fra lokalavdeling Rogaland.

Vi har fått en stor dreiebenk i donasjon fra Equinor Mongstads automatiseringsverksted.

Vi har innhentet tilbud på et mezzanindekk innerst i verkstedet, der tanken er å ha maskineringsverksted under denne. Fra før har vi radialboremaskin, søyleboremaskin, og en mindre dreiebenk som er tenkt inn her. Mezzanindekk er avhengig av finansiering, og vi håper å få dette til i 2026.

Når det gjelder utvidelse av hall mot nord, så er det utarbeidet tegninger, gjort avklaringer mtp. kabler i grunn, og innhentet en geologirapport. Det blir forhåndskonferanse med Bergen Kommune januar 26. Denne vil legge føringer videre i prosjektet.

Det ble i forbindelse med service av brannalarm montert en ekstra detektor, og flyttet en i 2 etg. servicebygg etter ombygging med kontor og bremseverksted.

I kaldhallen er det innkjøpt nye led-armaturer, da lysrør på de som ble montert i 2012 ikke er handelsvare lenger. De gir heller ikke det lysbehovet vi trenger. Nesten 2 rekker med lamper er montert innen utgangen av året.

I slutten av november fikk vi en stoppende feil på varmepumpen til ventilasjonsaggregatet. Feilsøking ble igangsatt og det ble funnet en lekkasje i pumpen. En observant kuldetechniker oppdaget at det var en designfeil på anlegget. Dette resulterte i en garantisak mot leverandør, og nytt varmbatteri ble bestilt. Det var dessverre lang leveringstid på dette, som gjør at ventilasjonsanlegget blir stående til medio februar 26. Vi har ingen elektrisk varme-backup i aggregatet. Verkstedet blir derfor oppvarmet med vifteovner.

Kontinuerlig bortkjøring av søppel, og kontinuerlig rydding og organisering i verkstedet, samt kald hall er pågående prosesser. Det er også foretatt en grundig rengjøring av graven.

Antall arbeidstimer totalt : 490 Antall byttete spormeter: 40

Sentralverkstedet - Maskinpark, trebearbeiding :

Det er kjøpt inn flere maskiner for bearbeiding av treverk og teak. Vogngruppen er derfor nå i stand til å bearbeide teak og annet treverk uten å benytte eksterne leverandører. Resultatet viser seg spesielt ved at vi jobber betydelig mer effektivt nå når vi selv kan lage alt av profiler og emner etter hvert som vi trenger det. Nå kan vi for eksempel lage utvendige teakstaver etter mål som er tilpasset den ene staven som skal skiftes ut. Tidligere var vi avhengig av ferdige profilerte staver som vanligvis medførte at et helt felt måtte skiftes selv om det var kun en stav som var defekt.

Vi ser også en stor gevinst i utnyttelsen av råemnene vi har av teak, erfaringene så langt viser at vi oppnår omtrent dobbelt så stor utnyttelse av råemnene nå enn tidligere da alt ble bearbeidet av eksterne verksteder.

Kontor og bremseverksted

I januar ble kontoret og bremseverkstedet i verkstedets 2. etg. ferdigstilt med tette vegger, lister og dører.



Antall arbeidstimer totalt : 45

PERSONELLUTVIKLING

Opplæringstiltak

I 2025 har det vært avholdt kontrollprøver i sikkerhetsforskrifter og prøver i bremsekurs I og II. Seks personer har mottatt orientering om personlig sikkerhet. Det er medgått 32 kurstimer og 30 timer til kontrollprøver. Det er medgått ca 100 timer til praktisk opplæring.

Timetall	Timer	Deltagere
Kontrollprøver	30	5
Typekurs undervisningstimer	16	1
Typekurs instruktørtimer	16	

Antall timer totalt i driften: 1358

Antall timer praktisk opplæring: 124

Antall timer Rutekontoret: 189

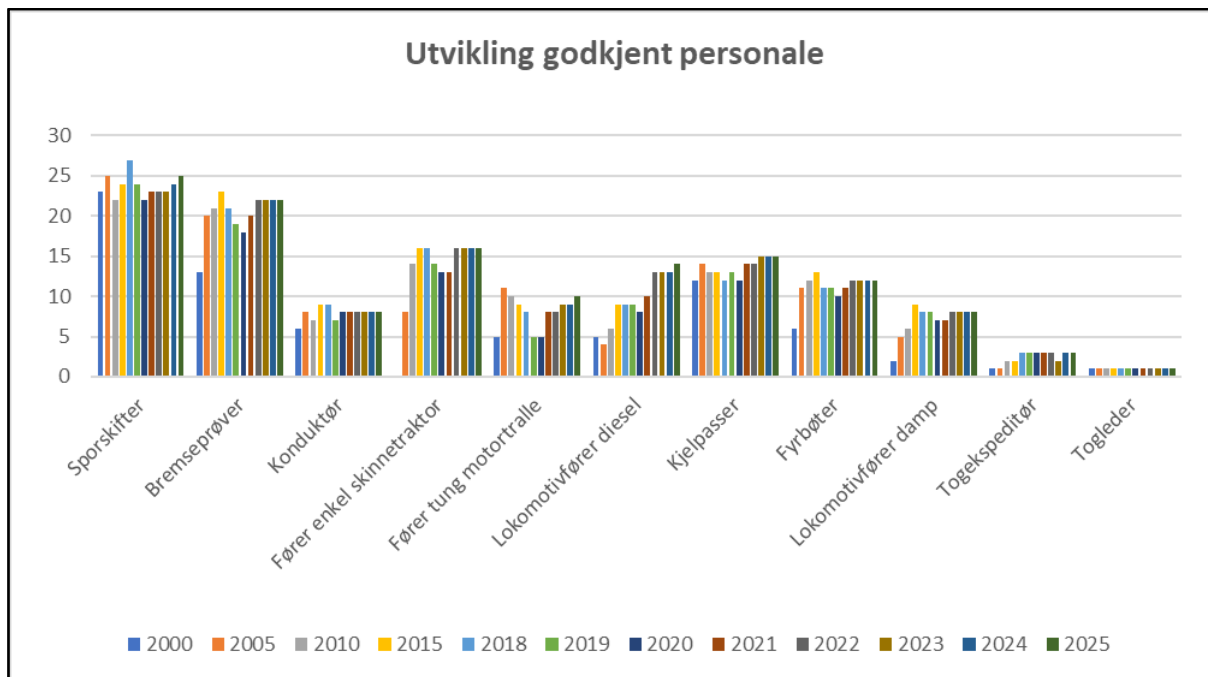
Antall timer div. administrasjon: 159

Antall timer kursutvikling: 79

Følgende har bestått kontrollprøve i sikkerhetsforskrifter: Geir Øyvind Berg Jørgen Bjørsvik Ingebrigtsen Guttorm Midlang Leif Næss Steinar Tesdal	Følgende har bestått avsluttende prøve etter Bremsekurs I: Vegard Thunestvedt
Følgende har bestått avsluttende prøve etter Bremsekurs II: Vegard Thunestvedt	Følgende er godkjent til selvstendig tjeneste som sporskifter: Nils-Eivind Holmedal
Følgende er godkjent til selvstendig tjeneste som lokomotivfører på dieselmateriell: Thomas Bolstad	Følgende har fullført og bestått typeopplæring på dieselmotorvogn type BM 86, BM 91: Thomas Bolstad Vegard Thunestvedt
Følgende har gjennomgått nettbasert orientering om personlig sikkerhet: Erlend Klopstad Hernar Markus Heldal Hersvik Jeremy Mase Jan Næss Eirik Aaserud Paulsen Benjamin Tomren	

Ved utgangen av året har vi følgende antall godkjente innen de forskjellige tjenestegrener:

Sporskifter: 25	Bremseprøver: 22
Konduktør: 8	Fører enkel skinnetraktor: 16
Fører tung motortralle: 10	Lokomotivfører diesel: 14
Kjelpasser: 15	Fyrbøter: 12
Lokomotivfører damp: 8	Togekspeditør: 3
Togleder: 1	



Kompetansehevende opplæring og -prosjekter

GVB har over tid fått tilskudd til kompetanseoverføring. Dette har ført til en forbedring av kursvirksomheten og mulighet til å gjennomføre større kompetansehevende prosjekter som går over flere år. Vi er således svært fornøyde med resultatet i 2025.

Våre hovedmål har generelt vært:

- Kurs ledet av erfarne fagpersoner med formål å overføre kompetanse fra eldre pensjonister til frivillige medarbeidere på flere fagområder innen teknisk kulturminnevern. Fagområder - som ikke lengre finnes som tjenester på det åpne markedet – og følgelig må overføres som håndbåret kunnskap. Fagområdene er innen boggirevisjon, bremse revisjon, regulator revisjon og vognkasserevisjon, og omfatter blant annet kunnskap innenfor smed-, mekaniker-, snekker- og elektro faget med fokus på jernbanearven.
- Alle kurs skal gjennomføres innenfor en begrenset tidsramme.
- Hvert nytt kurs skal resultere i moderne dokumentasjon på nett, som inneholder kompendium og prosjektrapport. Dette for å gi grunnlag for hevet kompetanse, økt gjennomføringshastighet og resultatmål i restaurerings- og konserveringsarbeidet framover. Med kompetente prosjektlederne og fokus på oppfølging og leveransekontroll, sikrer vi varige resultater før eventuell utbetaling av honorar. Over tid vil kompetansen øke og det bygges et sterkere faglig miljø blant frivillige hvor de blir selvgående.

I 2025 har NJK-GVB gjennomført følgende kompetansehevende opplæring og prosjekter:

1. Personlig sikkerhet: Alle nye medarbeidere må ta nettkurset, som er muliggjort med støtte fra Bergen kommune.
2. Bremsekurs 1 er gjennomført over 3 kurshelger med assistanse av nettkurs som muliggjort med tilskudd fra Bergen kommune. Eksamen avlagt.
3. Bremsekurs 2 er gjennomført med assistanse av nettkurs som muliggjort med tilskudd fra Bergen kommune. Eksamen avlagt.
4. Typekurs Skd 220c og Skd214 – gjennomført opplæring av lokførere (Ett kurs gjennomført med fire deltagere)
5. Kontrollprøver i sikkerhetstjeneste.
6. Togekspeditørkurs – en av flere helgesamling med intensiv gjennomgang av pensum. Én kandidat avla praktisk prøve og er godkjent til selvstendig tjeneste.
7. Det er gjennomført typekurs på BM86 høsten 2025, og to har bestått.

Kursvirksomheten og kompetanseoverføringsprosjekter har fått et betydelig løft i 2025. Dette mye takket være tilskudd fra Bergen kommune som har muliggjort grunnlagsinvesteringer i utstyr som har gjort opplæring lettere, raskere og bedre.



E-læring

GVB har i mange år hatt et e-læringskurs for personlig sikkerhet. Dette gir en første innføring, og en dokumentasjon av resultatet. Denne plattformen var først basert på Flash, men etter den gikk ut av bruk var systemet en tid på Google Learning plattform. Denne plattformen er kostnadsfri, men har begrenset funksjonalitet.

GVB anskaffet i desember 2022 en lisens på plattformen Rise, som hittil er brukt til nettbaserte kurs Personlig sikkerhet, Sikkerhetskurs I og Sikkerhetskurs II samt påbegynt Bremsekurs I og Bremsekurs II og andre hjelpemidler. I 2025 ble plattformen konvertert til den nye versjonen: ARTICULATE REACH 360, som er både bedre og har rimeligere lisens.

De digitale versjonene av Sikkerhetskurs I (spørskifterkurset) og Sikkerhetskurs II har vært brukt som et supplement til klasseromsundervisningen. Ferdig utviklet og under utvikling har vi nå:

- Personlig sikkerhet
- Opplæringsoversikt
- Sikkerhetskurs I
- Sikkerhetskurs II
- Bremsekurs I
- Bremsekurs II
- Særbestemmelser
- Modul for nedlasting av sirkulærer

Utviklingstimer for kursene: 79 timer.

Tjenestefordeling

Tjenestefordelingen har i 2025 gått fint, til tross for en del utfordringer knyttet til personellmangel. Særlig dieselførere over lenger tid med manglende damplok har vært utfordrende, og skapte hodebry tidlig i sesongen. Her hjelper det på at et par nye har blitt godkjent, noe som kan hjelpe på i tiden fremover.

Videre er det også merkbart at det i juli er ekstra utfordrende å hanke inn nok folk, da det er høysesong for ferie. Her bør tjenestefordeler være enda tidligere ute for akkurat disse kritiske ukene, og høre om der finnes tjenestegjørende som er fleksible i sin ferieavvikling, og ønsker å være mer tilgjengelig i akkurat den perioden.

Alt i alt har alle kjøringen blitt utført, noe som skyldes et godt engasjement fra flere villige tjenestegjørende som står på, og er fleksible. Det rettes en stor takk til alle dem.

Arbeidstimer: 75

ORGANISASJON

Driftsutvalget og oppnevnte tillitsvalgte

Driftsutvalget	Driftsleder	Ivar Gubberud
	Nestleder	Håkon Berg Gunnarson
	Sekretær/opplæringsansvarlig	Harald Chr. Hanssen
	Trafikksjef	Harald Tesdal
	Kasserer	Iva Germanova
	Lokmester	Egil Hop
	Vognmester	Christer Børve
	Salgssjef	Morten Birkenes
	IT-løsninger	Guttorm Midlang

Valgte tillitsmenn	Representantskapet NJK:	Ivar Gubberud, Torstein Krabbedal
---------------------------	-------------------------	--------------------------------------



ÅRSBERETNING GVB 2025



Vararepresentanter:

Revisor:

Valgkomité:

Jørgen Bjørsvik
Ingebrigtsen
Guttorm Midlang
Nils-Eivind Holmedal
Torstein Krabbedal
Kristoffer Moldestad
Thomas Bolstad

Oppnevnte tillitsmenn	Tjenestefordeler:	Kristoffer Moldestad
	<i>Baneansvarlig</i>	<i>Harald Tesdal</i>
	<i>Traktoransvarlig 205.2</i>	<i>Thomas Bolstad</i>
	<i>Traktor- og motorvognansvarlig 206.33, 206.48, BM 86.60 og BFS 86.68</i>	<i>Kjell Færås</i>
	<i>Traktoransvarlig 214.90</i>	<i>Harald Chr. Hanssen</i>
	<i>Traktoransvarlig 214S.86</i>	<i>Tom-Erik Nesse</i>
	<i>Traktoransvarlig 220.206 (til 30.06)</i>	<i>Tom-Erik Nesse</i>
	<i>Traktoransvarlig 220.206 (fra 09.08)</i>	<i>Kjell Færås og Jørgen Danielsen</i>
	<i>Prosjektleder verkstedhall:</i>	<i>Steinar Tesdal</i>
	<i>Prosjektleder signal</i>	<i>Marius Jørgensen (Finn Gundersen)</i>
	<i>Prosjektleder boggi, generator og Pintsch</i>	<i>Kjell Færås</i>
	<i>Prosjektleder stasjoner</i>	<i>Morten Birknes</i>
	<i>Maskinansvarlig:</i>	<i>Steinar Tesdal</i>
	<i>Koordinator transport og logistikk</i>	<i>Arne Heggernes</i>
	<i>Opplæringsutvalg</i>	<i>Harald Chr. Hanssen Ivar Gubberud Harald Tesdal Christer Børve</i>
	<i>Representanter til Representantskapet i NJK:</i>	<i>Ivar Gubberud, Torstein Krabbedal</i>
	<i>Sikkerhetsutvalg:</i>	<i>Torstein Krabbedal Finn Gundersen Ivar Gubberud</i>

DU-møter

Det har i 2025 vært avholdt fem driftsutvalgsmøter og i tillegg daglig kontakt i driftsutvalget via telefon og e-post. Det gjennomføres i tillegg prosjektmøter for hver prosjektgruppe etter behov.

Det er gjennomført seks strategimøter, og en kick-off samling for alle aktive med fokus på det psykososiale arbeidsmiljøet. Dette arbeidet fortsetter i 2026 inntil det er løst.

Sikkerhetsutvalget

Sikkerhetsutvalget oppgave er å følge opp sikkerheten på GVB, ved å fortløpende vurdere hendelser og relevante tiltak for å hindre gjentakelser av hendelser og status der sikkerheten er satt i fare, samt vurdere godheten av slike tiltak. Ved endringer i driftsforhold eller infrastruktur gjennomføres risikoanalyser. Sikkerhetsutvalget har ikke hatt møter i 2025, men noe korrespondanse på epost.

Internrapporteringsystemet er et viktig element i sikkerhetsarbeidet. Her blir sikkerhetsrelaterte hendelser og feil og mangler på materiell, infrastruktur og bygninger rapportert. Alle rapporter går til sikkerhetsutvalget. I tillegg får andre som har et ansvar og kan gjøre noe for å rette feil og mangler melding når det rapporteres. I 2025 ble det sendt inn totalt 39 rapporter. De fordeler seg som følger:

«Ulykker, uhell, uønskede hendelser og avvik»

8 - Planovergangshendelser

6 - Hendelsesrapporter

«Feil og mangler ved materiell, infrastruktur, bygninger og annet»

1 - Materiellrapport



16 - Infrastrukturrapporter

8 - Bygningsrapporter

Det er laget oversikt med alle internrapporteringer. Sikkerhetsutvalget går gjennom og kommenterer og eventuelt konkluderer den enkelte rapport.

GVB har stort fokus på planovergangshendelser. Det er rapportert 8 hendelser. Forståelsen er at det gjennom året er langt flere hendelser enn det som rapporteres. Det er mye kryssinger på planoverganger som i større eller mindre grad er sikkerhetskritisk. Rapporteringen bør i alle fall få med de mest kritiske hendelsene. Disse blir også rapportert til BaneNOR. Likevel er det slik at hovedinntrykket er at det er færre hendelser når vi kjører søndagstog. Det kan bety at folk er mer oppmerksomme på annonserte rutegående tog.

En av hovedprioriteringene for videre arbeid er forbedring av oppfølgingsrutinene for meldte hendelser og avvik. Dette inkluderer å identifisere mulige tiltak for å unngå gjentakelse.

Bane NOR planlegger for 2026 veisikringsanlegg på Storanaset PLO, som er utpekt som mest tiltrengt.

Ansatte

GVB har i 2024 hatt 8 ansatte på ulike områder:

- Harald Tesdal er baneansvarlig, som har koordinert med BaneNOR om sporvedlikehold og om prioriterte planer.
- Iva Germanova har ført regnskap.
- Kåre Blindheim er prosjektmedarbeider (60%) på vognrestaurering.
- Stein Ove Myhre er prosjektmedarbeider (60%) på vognrestaurering.
- Romain Damiano er prosjektmedarbeider (50%) på vognrestaurering.
- Noémie Damiano er prosjektmedarbeider (50%) på vognrestaurering.
- Bjarte Nordvik er prosjektmedarbeider (100%) på vogner, samt vask av vogner.
- Jeremy Maze er industrimekaniker (50%) på restaurering av lok og vogner.
- Firma *Din anledning* er engasjert til kiosk-, trillevogn- og spisevogndriften.

Medlemsutvikling

NJK-GVB rekrutterer frivillige i alle aldersgrupper og 2025 fikk vi flere nye aktive – både dyktige, unge og erfarne.

NJK - Bergen og Hordaland hadde ved årsskiftet 235 medlemmer. Det kom derved netto 6 nye medlemmer i 2025.

NJK nasjonalt hadde ved årsskiftet 2089 medlemmer. Det kom nasjonalt netto 29 nye medlemmer i 2025.

EKSTERNE FORHOLD**Offentlige rammevilkår**

GVB har driftstillatelse fra Statens jernbanetilsyn. Spisevognen har godkjenning fra Mattilsynet og skjenkerett fra Bergen kommune. HMS-arbeidet følger forskrifter til jernbaneloven og vårt styringssystem.

Staten har fire mål for museene – også kalt «de fire F-ene»:

- **Forvaltning** (gode sikrings- og bevaringsforhold, prioritering og koordinering av samlingene, dokumentasjon),
 - **Forskning og forskningssamarbeid**,
 - **Formidling** (bedre tilgjengelighet, målrettet tilrettelegging, samt aktuell refleksjon og innsikt)
 - **Fornyning** (mer solide kulturelle institusjoner som også fungerer som aktive samfunnsaktører)
- (Ref.: St.meld. nr. 49 (2008–2009)).

GVB skårer høyt på alle fire parametre.

Offentlig planarbeid

Byråd for kultur, idrett og skole i Bergen Geir Kjell Andersland, tale 10.09.2000:

Museet skårer høyt mot de føringer som er gitt i nasjonal plan for museer det skal satses på. Gamle Vossebanen er et levende museum som viser tidligere tiders teknikk og historie. Museet tar også vare



på gamle håndverkstradisjoner og formidler viktig informasjon til nye generasjoner ved utadvent formidling til publikum.

Bergen kommune har merket seg at Gamle Vossebanen har en langtidsplan med viktige hovedpunkter. Jeg vet at museet ønsker å bygge ut området på Midttun slik at området blir tydeligere som endestasjon for museumsbanen. Dette sammen med ønsket om å bygge et verksted og vognhall for innendørs oppbevaring til det viktigste og det verdifulle historiske jernbanemateriellet. Jeg vet at museet i disse dager arbeider for å Bergen kommune til å stille en egnet tomt til disposisjon.

Bergen kommune ønsker å være med på utviklingen av Museet Gamle Vossebanen også i framtiden. I museumsplanen er det vedtatt en økonomisk opptrappingsplan til Museet og det er gitt signaler om aktiv medvirkning i den videre utvikling. Anlegget her på Haukeland er blitt en pryd for bygden, bydelen og Bergen. Både dere i Norsk Jernbaneklubb og dem som har vært med å finansieringen kan, sammen med alle beboere på Haukeland, være svært stolte over resultatet.

Elisabeth Enger, Jernbanedirektør (2009)

Norsk Jernbaneklubb ble dannet i en tid da damplokomotivets æra sto for fall. Planen var å hugge disse umoderne maskinene og kun ta vare på en håndfull statiske utstillingsobjekter. En håndfull modige frivillige ville det annerledes. Med en voldsom stå-på-vilje fikk de reddet unna materiell som i dag er i drift og som markedsfører jernbanen på en flott måte. Det er mange frivillige arbeidstimer som gjennom årene er lagt ned i oppussing og vedlikehold av lokomotiver og vogner.

I forbindelse med behandlingen av Bergen kommunes museumsplan i 2012 hadde GVB merknaden:

GVB mener at planen har en svært gledelig satsing på museumsdrift og er positiv til planens ivaretagelse av frivillig sektor, vektleggingen av formidling og forholdet museum og reiseliv. GVB er ikke avvisende til konsolidering med andre museer, men prosessen må bygge på en omforent forståelse av GVBs egenart og legge til rette for videreutvikling. Erfaringene ellers i landet er at det er krevende med veteranbanedrift i museer. Dette er en teknisk krevende virksomhet med sikkerhetskrav i Jernbaneloven og avhengig av omfattende frivillig innsats. Det kan ikke være slik at videre tilskudd avhenger av konsolidering.

Byrådet i Bergen sluttet seg til dette og la dette inn som premiss i museumsplanen:

Museumsbaner er særegne organisasjoner som må videreføres også om konsolidering ikke lykkes.

Nasjonal Verneplan for Kulturminner ved jernbanen (NVP), hvor GVB er ett av seks anlegg som er tatt ut som nasjonale anlegg i vedtak i Jernbaneloven 13.12.2016, og som inngår i en pågående prosess for statlig og regional finansiering. Dette førte til at GVB fikk midler til banevedlikehold av strekningen Tunestveit – Midttun fra BANE NOR. Inkludert i dette er Skjøtselsplanarbeidet for GVB.

Riksantikvaren fredet 15. September 2016 hele anlegget Gamle Vossebanen til Tunestveit med alle bygninger og faste anlegg. I begrunnelsen heter det:

Fredningen begrunnes med banens unike variasjon i jernbane- og stasjonsanlegg, stor tidsdybde, og de ingeniørtekniske og håndverksmessige løsningene på de spesielle utfordringer etableringen av en jernbane i et fjordlandskap innebar. Vossebanens tilpasning til topografien langs Sørkjøfjorden og vassdraget med Haukelandsvannet, Søylevannet og Grimevannet har resultert i en jernbane der samspillet mellom natur og ingeniørkunst er flettet sammen på en unik måte.

Bane NOR utarbeidet i 2017, som tillegg til forvaltningsplanen, Samlet (re)etableringsplan for signal- og teletekniske anlegg. I begrunnelsen heter det:

Signal- og sikringsteknikk har tradisjonelt ikke vært viet en særlig stor museal interesse i Norge, til tross for den betydning dette har hatt for utviklingen av jernbanen. Det som kjennetegner de fleste museumsjernbanene på Bane Nors landsverneplan er de i driftstiden ikke ble utstyrt med avanserte sikringsanlegg, noe som medfører at det fra et musealt ståsted ikke er naturlig å innføre eller fremheve slike anlegg. Norsk Jernbaneklubb (NJK); Museet Gamle Vossebanen (MGVB) trafikkerer den eneste museumsjernbane i Norge som opprinnelig var del av en hovedlinje, hvor signalanlegg tidlig ble tatt i bruk i trafikkavviklingen.

Strekningen (Trengereid-) Tunestveit-Midttun (-Nesttun) er utpekt til å formidle bruken av signalanlegg ved jernbane i et museumsperspektiv.



I Bergen kommunes Plan for museer og frivillig kulturvern 2022-2031 er det et to konkrete tiltak som kan være til fordel for GVB, og som begge er resultat av innspill fra GVB i planprosessen:

- Vektlegge feltet som høringsinstans i aktuelle saker
- Arbeide for mer forutsigbare økonomiske rammer for rullende kulturminner fra statens side

I Regjeringens handlingsplan for 2021-2025 (Hurdalsplattformen) blir det slått fast at Regjeringen vil:

- **Legge til rette for at museumsbaner og historisk togmateriell i større grad ivaretas.**
- Innføre regionale kulturfond.
- Legge til rette for flere kulturarbeidsplasser og kompetansemiljø over hele landet.
- **Evaluerer museumsreforma, særleg med tanke på kår for frivilligheita og mogleghetene for å mobilisere lokale ressurspersonar.**
- Legge fram ein opptrappingsplan for Kulturminnefondet og greie ut skatte- og avgiftsintensiv i kulturminnevernet.

I Jernbanedirektoratets rapport til Samferdselsdepartementet – Plan for historisk togmateriell 2022, står det:

*Sektorens sentrale behov er økonomiske midler til ivaretagelse av historisk togmateriell, og forutsigbarhet for sitt arbeid. Prosjektgruppen har identifisert at **historisk togmateriell har et omfattende vedlikeholdsetterslep, og dårligere rammevilkår for vern enn andre sammenlignbare kulturminner som fartøy og bygninger**. Ettersom statlige midler allerede spiller en viktig rolle for ivaretagelsen av andre typer kulturminner er konklusjonen i rapporten at det er behov for at staten spiller en større rolle for ivaretagelsen av historisk togmateriell.*

År	Planverk	Etat
2022	Plan for historisk togmateriell 2 - Rapport til Samferdselsdepartementet	Jernbanedirektoratet
2021	Hurdalsplattformen – Regjeringens handlingsplan 2021-2025	Regjeringen
2021	Plan for historisk togmateriell 1 - Rapport til Samferdselsdepartementet	Jernbanedirektoratet
2021	Plan for museer og frivillig kulturvern 2022-2031	Bergen kommune
2020	Museumsplan Gamle Vossebanen	Gamle Vossebanen
2018	Jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029 - Kap: 3.61, 3.6.2	Jernbanedirektoratet
2018	Samlet (re)etableringsplan for Signal- og teletekniske anlegg - GVB	Bane NOR
2012	Museumsplan for 2012-2021 - Kap: 7.8, 7.15, 7.23, 8.3	Bergen kommune
2008	GVB - En kulturhistorisk forvaltningsplan	Jernbaneverket
2006	GVB - Kulturminneutredning	Bergen kommune, Byantikvaren
1999	Museumsplan 1999-2009 - Kap: 2.1.5, 13.8	Bergen kommune

Nasjonalt og internasjonalt – organisatorisk og faglig samarbeid

European Federation of Museum & Tourist Railways (FEDECRAIL): NJK er medlem, og Ivar Gubberud fra GVB er NJKs nasjonale representant til Fedecrail og til den operasjonelle undergruppen Heritage Operations Group (HOG)

Nasjonalt nettverk for museumsjernbanene: Kulturdirektoratet godkjente høsten 2024 en tre-årig bevilgning til det nye nasjonale nettverket for museumsbaner. GVB er en del av dette nettverket som ledes av Buskerudmuseet – Krøderbanen. Formålet er: sterkere forankring av koordinatorrollen i nettverkene, prioritering av nettverksarbeid i museene, utjevne forskjeller i aktivitetsnivå mellom nettverkene, bedre strukturer for opprettelse og utvikling av nettverk og tettere dialog mellom Kulturdirektoratet og nettverkene.

Ledernettsverket for museumsjernbanene: består av lederne for hvert av museumsjernbanene som samarbeider med koordinering for bedret økonomi og rammebetingelser. GVB er en del av dette nettverket.

FORMIDLING

**Film og tv-produksjoner**

GVB har deltatt i en rekke nasjonale og internasjonale film- og TV-produksjoner. Listen nedenfor er ikke komplett, men viser en del av de større oppdragene.

År	Film- og TV oppdrag	Produsent
2025	Historie på Dugnad - dokumentarfilm	Jøran Mjelde
2024	Fagprøve - dokumentarfilm	Svein-Inge Solheim
2019	Bilister krysser farlig på GVB	NRK Hordaland
2019	Norge - Vestlandet	NHK - Japan Broadcasting Corp.
2019	The Postcard Killers	Internasjonal spillefilm
2019	Tid for hjem - Arna stasjon	TV2
2018	Bryllupsreise med Gamle Vossebanen	Arne Høyland
2018	Gamle Vossebanen - Dampfnostalgie in Norwegen	Alpendohle FILM
2018	Det umulige landet	NRK Dokumentar
2017	Første juletog på GVB	NRK Hordaland
2017	GVB og spisevognen	NRK Norge Rundt
2015	GVB serverer norsk mat i Tsjekkia	Tsjekkisk lokal TV
2014	Museet Gamle Vossebanen minutt for minutt	Paddo, Norge
2013	Norwegen Gamle Vossebanen	Dieter Haas, Tyskland
2013	The world seen from the train	TV France 5, Voyages
2012	Bergens Tidende nettserie	Flimmer film
2012	Spillefilm - skoleprosjekt	Noroff Fagskole i Bergen
2011	Gamle Vossebanen	ThePuhlCompany
2010	Den grønne tunnelen - skjøtselstiltak på GVB	Museumssenteret i Hordaland
2009	Bergensbanen 100 år - feiret med damptog	NRK Hordaland
2009	Skumringstoget	Kortfilm
2008	Gaven	NRK Super
2007	Togsang	Kari Bremnes video
2005	Store norske: Christan Michelsen	NRK Dokumentar
2004	Gamle Vossebanen anno 2004	Arne Bowitz - video
2003	Skumringstoget på Gamle Vossebanen	Ole Palerud - video
2002	Veterantoget på GAMLE VOSSEBANEN	Helge Sunde - video
1999	Fjellbaner i Europa	NHK - Japan Broadcasting Corp.
1998	Edvard Grieg	Internasjonal spillefilm
1998	Gamle Vossebanen	NRK Norge Rundt
1997	Ildsjeler i røyk og damp!	TV Hordaland.
1996	Flåmsbana	Tysk TV
1996	Reklamefilmer TV2	TV2, reklameintro/ekstro
1996	Veterantoget på Gamle Vossebanen	Bergen Smalfilm & Videoklubb
1995	Frigjøringsstoget 1945 fra Voss	NRK Hordaland
1995	Reklamefilm med Erik Bye	NSB
1994	Gamle Vossebanen	NRK Norge Rundt
1994	Gustav Lorentzen	NRK Portrettprogram
1992	Første kjøring veterantog	NRK
1992	Første kjøring veterantog	BTV
1991	Post i Flåmsdalen før banen	NRK Norge Rundt
1985	NJK overtar Garnes stasjon	BTV
1985	NJK restaurerer damplokomotiv på Kronstad	BTV



Priser og anerkjennelser

Organisasjonen NJK-GVB og enkeltrepresentanter har mottatt, fått anerkjennelse og har vært nominert til noen utmerkelser. Listen nedenfor er ikke komplett, men viser noen.

År	Resultat	Anerkjennelse	Tildelt til	Tildelt fra
2025	Tildelt	NJKs Hederstegn	Lars Johan Tveit	NJK Representantskapet
2024	Tildelt	NJKs Hederstegn	Kjell Færås	NJK Representantskapet
2024	Tildelt	NJKs Hederstegn	Leif Nessan	NJK Representantskapet
2024	Nominert	Fortidsminneforeningens kulturvernpris	Museet Gamle Vossebanen	Fortidsminneforeningen
2023	Tildelt	NJKs Hederstegn	Egil Hop	NJK Representantskapet
2023	Tildelt	NJKs Hederstegn	Hans Schaefer	NJK Representantskapet
2022	Tildelt	Kongens Fortjenestemedalje	Ivar Gubberud	H.M. Kong Harald V
2022	Tildelt	NJKs Hederstegn	Arne Heggernes	NJK Representantskapet
2021	Tildelt	NJKs Hederstegn	Harald Tesdal	NJK Representantskapet
2021	Tildelt	NJKs Hederstegn	Steinar Tesdal	NJK Representantskapet
2019	Tildelt	Frivillighetsprisen	NJK - GVB	Bergen kommune
2019	Tildelt	NJKs Hederstegn	Rolf Bouwer Knudsen	NJK Representantskapet
2019	Tildelt	NJKs Hederstegn	Arne Stensland	NJK Representantskapet
2017	Nominert	Kulturminnedag prisen	NJK - GVB	Kulturvernforbundet
2009	Tildelt	Kulturvernprisen	Ivar Gubberud	Bergen kommune
2008	Tildelt	Kulturprisen	NJK - GVB	Bergen kommune, Arna bydel
2008	Tildelt	NJKs Hederstegn	Ivar Gubberud	NJK Representantskapet
2004	Tildelt	NJKs Hederstegn	Georg Friedl	NJK Representantskapet
1994	Tildelt	Diplom OL-transport	NJK - GVB	Posten Norge

Informasjonsarbeid

GVB driver løpende informasjonsarbeid i flere kanaler:

Infokanal	Informasjonsvirksomhet	Status	Omfang
Facebook	Museet Gamle Vossebanen	Åpen	9510 følgere 4,5% økning i 2025
Facebook	Museet Gamle Vossebanen	Åpen	935.215 visninger i 2025
Facebook	Norsk Spisevognselskap - MGVB	Åpen	386 følgere 14% økning i 2025
Facebook	Vognhall Seimsmark	Lukket gruppe	373 medlemmer 8% økning i 2025
WWW	Web-sider	Åpen	Oppdateres stadig
Museumsplan	GVB 2020 - 2050	Ferdig	100 sider
Forvaltningsplan	Ny utgave 2021	Ferdig	100 sider + kartdel
Årsrapport	Årlig	Årlig	40 sider
Regnskap	Årlig	Årlig	Resultat og prosjekt
NJK	Månedlige artikler	Pågående	Flere artikler årlig
NJK	Artikler i På Sporet	Pågående	Flere artikler årlig
Avisartikler	Lokale og nasjonale aviser	Pågående	Flere artikler årlig
Rutebrosjyren	Kompakt alt i ett info	Pågående	Årlig
Bøker	NJK 50, Tog til alle tider	Pågående	Jevnlig
Foredrag	Senioruniversitet/foreninger	Pågående	Flere ganger årlig
Interne møter	NJK / GVB / DU / Prosjekt / osv	Pågående	Flere ganger daglig
Eksterne møter	Museumsbane nettverk/NJM/BK osv	Pågående	Flere ganger måned
Daglig oppfølging	epost / telefon / SMS	Pågående	Flere ganger daglig



FORSKNING OG FORSKNINGSSAMARBEID

Publikasjoner

Organisasjonen NJK-GVB og enkeltrepresentanter har publisert ulike forsknings- og formidlingsskrifter under museets arbeidsområde. Listen nedenfor er ikke komplett, men viser noen av disse.

Utgitt	Tittel	Type	Publikasjon	Forfatter
1982	En tragedie ved Bergensbanen i 1905	Artikkel	PS 35	Ivar Gubberud
1983	Vossebanen 1883 - 1983 - teknisk, økonomisk og politisk historie gjennom hundre år		Bok	Ivar Gubberud
1988	Flåmbanen - og den tekniske utvikling		Bok	Ivar Gubberud
1991	Flåm - en reise i Norge fra fjord til fjell		Bok	Ivar Gubberud, Helge Sunde
1992	Flåmsbana - historien om en av verdens bratteste jernbaner		Bok	Ivar Gubberud, Helge Sunde
1993	"En liten introduksjon for vordende jernbanekriminalforfattere"	Kapittel	Årbok	Ivar Gubberud
1993	Eisenbahn kurier - "Von 0 auf 900 in 20 Kilometern"	Artikkel	Tidskrift	Ivar Gubberud, Ingo Zeifert
1994	Rallarvegen "Flåmsbana - ingeniørkunst i verdensklasse"	Kapittel	Bok	Ivar Gubberud, Helge Sunde
1994	Vive la via - "El mapa ferroviario de Noruega: un pequeño árbol en crecimiento"	Kapittel	Bok	Ivar Gubberud
2004	Kleivane - ett sagn og to ulykker. Om begivenheter som fant sted ved Kleivane under byggingen av Bergensbanen. Kleivane er den øverste gården i Raundalen og ligger mellom Mjølfjell og Upsete.	Artikkel	PS 118	Roald N. Hjeltnelund
2004	Det levende museum! - Et døgn i lokstallen		Temahefte	Tore C. Moen
2006	Det levende museum! - En tidsreise i geografi og historie		Temahefte	Martin A. E. Andersen
2007	En banevokters død. Om en rasulykke på Upsete i 1921.	Artikkel	PS 133	Roald N. Hjeltnelund
2009	Vossebanen - fra smalt til normalspor. Om ombyggingen av vossebanen i 1904. (RNH)	Kapittel	Årbok	Roald N. Hjeltnelund
2009	Med blikk for jernbanehistorien - 40 år med Norsk Jernbaneklubb.	Kapittel	Bok	Ivar Gubberud
2010	En brann og ett telegram. Om da lokstallen på Myrdal brant den 7. august 1910.	Kapittel	Årbok	Roald N. Hjeltnelund
2013	Vossebanen blokkert - 1918 og 1928. Om rasene i 1918 og 1928 og ombyggingen i mellomkrigsårene.	Kapittel	Årbok	Roald N. Hjeltnelund
2014	Nybygget ved høyskolen i Bergen - Historia om nybygget Jernbaneverkstedet Kronstad 1911 - 1997	Kapittel	Bok	Ivar Gubberud
2014	Jernbaneverkstedet Kronstad er blitt til Høyskolen i Bergen	Artikkel	PS 161	Ivar Gubberud
2015	Internasjonalt samarbeid ved GVB bærer frukter	Artikkel	PS 163	Ivar Gubberud
2017	Bergensbanen blokkert - 1913. Om blokadene i februar og mars.	Kapittel	Årbok	Roald N. Hjeltnelund
2018	Hjuldreiling av lok 255	Artikkel	PS 175	Egil hop
2018	Tidsbilder fra 1950-tallet: Lennart Olsson og hans omreisende modelljernbanesirkus. - Sterke scener for ung gutt som satte dype spor	Artikkel	PS 175	Ivar Gubberud
2019	50 år i damp og kamp! Den norske jernbane arven slik Norsk Jernbaneklubb forvalter den.	Kapittel	Bok	Ivar Gubberud
2019	GVB bygger jernbaneverksted for vår kulturarv	Artikkel	PS 181	Ivar Gubberud
2019	Da Hollywood kom til GVB - The Postcard Killers!	Artikkel	PS 179	Ivar Gubberud
2020	Årbok 2020. Bergensbanen blokkert - 1937. Om blokaden i januar.	Kapittel	Årbok	Roald N. Hjeltnelund
2020	Sommeren 2020 på Gamle Vossebanen	Artikkel	PS 183	Ivar Gubberud
2021	Hva veggene skjulte - en avdekkingshistorie i tre deler Del 1	Artikkel	PS 186	Ivar Gubberud
2021	Hva veggene skjulte - en avdekkingshistorie i tre deler Del 2	Artikkel	PS 187	Ivar Gubberud
2021	Hva veggene skjulte - en avdekkingshistorie i tre deler Del 3	Artikkel	PS 189	Ivar Gubberud
2022	Rallarvord på Upsete. En drapssak fra 1900.	Artikkel	PS 190	Roald N. Hjeltnelund
2022	Det levende museum! - Spisevognene på Bergensbanen: En kvart and og en sigar, takk!	Hefte	Temahefte	Ivar Gubberud, Dag Chr. Halvorsen
2022	Festskrift: Ombygging og tilbakeføring av gamle lokomotivstall	Hefte	Temahefte	Ivar Gubberud
2023	Sommer, høst, vinter og vår på Gamle Vossebanen	Artikkel	PS195	Pla Blom
2023	"Steinway to Heaven" - vårens plattformforlengelser	Artikkel	PS196	Ivar Gubberud
2023	Gravhalsen	Artikkel	PS196	Roald N. Hjeltnelund
2023	Stasjonsparken på Arna stasjon	Artikkel	PS197	Ivar Gubberud
2023	Snømållinger langs den framtidige Bergensbanen	Artikkel	PS197	Roald N. Hjeltnelund
2024	Om Haukeland stasjon - og det vi har gjort med stasjonsbygningen	Artikkel	PS200	Ivar Gubberud
2024	SLOVENSKÁ STRELA - Det slovakiske Skuddet	Artikkel	PS200	Ivar Gubberud
2024	Tøffe finner sin Tom.	Artikkel	PS201	Ivar Gubberud
2024	In search for grandeur at Arna! - Arna Gamle stasjon, og det vi gjorde med stasjonsbygningen	Artikkel	PS201	Ivar Gubberud
2024	Revisjon av vognbelysningsanlegg på GVBs driftsvogner.	Artikkel	PS201	Kjell Færås
2025	As The Bird Phoenix - The Reincarnation Of The Gods House - reetablering godshuset på Haukeland	Artikkel	PS202	Ivar Gubberud
2025	Nasjonalt museumsnettverk etablert!	Artikkel	PS203	Ivar Gubberud
2025	Minnesmerket på Skiple. Syv døde og en rettssak. Gamalt frå Voss 2025, Årbok	Kapitel	Bok	Roald N. Hjeltnelund
2025	Damplokomotivpersonalets helse, en leges bekymring	Artikkel	PS205	Roald N. Hjeltnelund

Tekniske rapporter

Organisasjonen NJK-GVB og enkeltrepresentanter har skrevet tekniske avslutningsrapporter under museets arbeidsområde. GVBs krav til sluttrapportering ble tydeliggjort i 2021 i forbindelse med



ÅRSBERETNING GVB 2025



utgivelsen av kompendiet: *En innføring i museumsvogner og deres vedlikehold*. Listen under er ikke komplett. Rapportene kan en få ved å kontakte GVB. På sikt planlegges et tilleggsbind av vognkompendiet.

Utgitt	Tittel	Type	Utgitt	Forfatter
2018	Restaurering av motorvogn BM 86.60 – en oversikt	Teknisk rapport	GVB, 2018	Kjell B. Færås
2021	En innføring i museumsvogner og deres vedlikehold.	Kompendium	GVB, 2021	Olaf Bjerknes
2022	Restaurering av styrevogn BFS 86.68 – sluttrapport med mange bilder.	Teknisk rapport	GVB, 2022	Kjell B. Færås
2022	Restaurering av dieseltraktor Skd 206.48 – sluttrapport med mange bilder.	Teknisk rapport	GVB, 2023	Kjell B. Færås
2023	Revisjon av 1904 boggiene #645 og #646 - rapport	Teknisk rapport	GVB, 2023	Kjell B. Færås
2022	Revisjon av vognbelysningsanlegg - rapport nr.1: Generatorer.	Teknisk rapport	GVB, 2024	Kjell B. Færås
2022	Revisjon av vognbelysningsanlegg - rapport nr.2: Regulatorer.	Teknisk rapport	GVB, 2024	Kjell B. Færås

Internasjonalt samarbeid og handel

Periode	Samarbeidets art	Organisasjon	Land	Samarbeidets omfang
2006 - 2024	Innkjøp sviller	Rundvirke Poles	Sverige	18-20 mill NOK
1998 - 2004	Restaurere spisevogn SWB 48	Nordsjællands Jernbaneklubb	Danmark	0,6 mill NOK
2007 - 2024	Bygging ny dampkjøl; faglig assistanse	DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Werk Meiningen	Tyskland	6,2 mill NOK
2012 - 2017	EØS samarbeid politisk og kulturelt	Zubacka	Tsjekkia	6 mill NOK
2025 - 2026	Stagboltbytte, reparasjon dampkjøl	DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Werk Meiningen	Tyskland	3,5 mill NOK

Forskning og utvikling

I tillegg til bøker og publikasjoner, driver GVB et utstrakt forskningsarbeid i forbindelse med restaurering og tilbakeføring av gjenstandssamlingene, bygninger og landskap. I denne forbindelse benyttes nasjonale og internasjonale bibliotek, databaser, nettfora og fotosamlinger.

GVB har funnet det formålstjenlig i denne sammenheng å kartlegge europeiske doktorgradsarbeider, i noen grad masteroppgaver og konsulentfirma med spisskompetanse med direkte eller indirekte relevans for museumsjernbaner. Hittil er følgende arbeider registrert og innsamlet, men listen er neppe komplett:

Utgitt	Tittel	Universitet	Forfatter	Land
2001	Auswirkungsanalyse einer Marketingmaßnahme für den ÖPNV in Rheinland-Pfalz	Institut für Verkehrswesen, Uni Karlsruhe	Dr. Bernhard Rösner	Tyskland
2005	The fire burns much better: 200 years of steam locomotive exhaust research, 1804-2004	University of Sheffield	Dr. Jochem Jan Gerardus Koopmans	UK
2006	Schienefahrzeuge und Denkmalpflege	Institut für Denkmalpflege der Eidgenössischen Technische Hochschule, Zürich	Dr. Christian Hanus	Sveits
2019	Herrschaft über Land und Schnee: Norwegische Eisenbahngeographien 1845-1909	Humboldt-Universität, Nordeuropa-Institut. Finansierte av Norges forskningsråd.	Dr. Marie-Theres Fojuth	Tyskland
2019	The King's Train Carriage. Approaching the Conservation of Larger Working Objects	Universitetet i Oslo, Institutt for arkeologi og historie. Masteroppgave	Kine Elandria Bjørnsdatter Haugmåsne	Norge
2020	Rjukanbanen – betydning, materialitet og tilstedeværelse	Universitetet i Sørøst-Norge, Fakultet for humaniora, idretts- og utdanningsvitenskap	Dr. Guro Nordby	Norge
2020	Det frivillige fartøyvernet - Historisk bakgrunn, omfang og motivasjon	Göteborgs Universitet, Institutionen för kulturvård Naturvetenskapliga fakulteten	Dr. Erik Goth Småland	Norge
2021	Frivillig kulturvern. Et kulturvern innenfra	Prosjekt Kulturrådet. Utgitt av Fagbokforlaget	Nanna Løkka, Anne-Sofie Hjemdahl og Bård Kleppe	Norge
2021	The Sustainability of Heritage Railways.	University of Birmingham's Centre for Rail Research and Education.	Dr. Robin Coombes	UK
2022	Staten som trädgårdsmästare. Järnvägens planteringar från naturförsköningkonst till testamente	Göteborgs Universitet, Institutionen för kulturvård Naturvetenskapliga fakulteten	Dr. Anna Lindgren	Sverige
2023	Thermodynamic rolling-stock engineering, especially for diesel locomotives and diesel railcars; thermodynamic rolling-stock re-engineering and re-building, especially for diesel locomotives and diesel railcars; SePhys Burners for multiple-fuel operation also with fuels of medium high viscosity such as residues from biodiesel production or used lube oil after the first reconditioning stage; conversion of steam locomotives or steam ships in touristic services to modern, environmentally friendly firing systems for both solid and liquid fuels.	Thermodynamics Emission Measurements SePhys-Burner Systems Lutzstrasse 9a D-80687 Munich, Germany info@sephys.de	Dr. Rer. Nat. Reinhard Walter Serchinger	Tyskland
2025	Railway Stations on the Move. Flytting av jernbanestasjonsbygninger	The Oslo School of Architecture and Design, Institute of Architecture, Diplomoppgave.	Arkitekt MNAL Bine Bergan	Norge

**Vedlegg 1: NØKKELTALL****Oversikt timeforbruk**

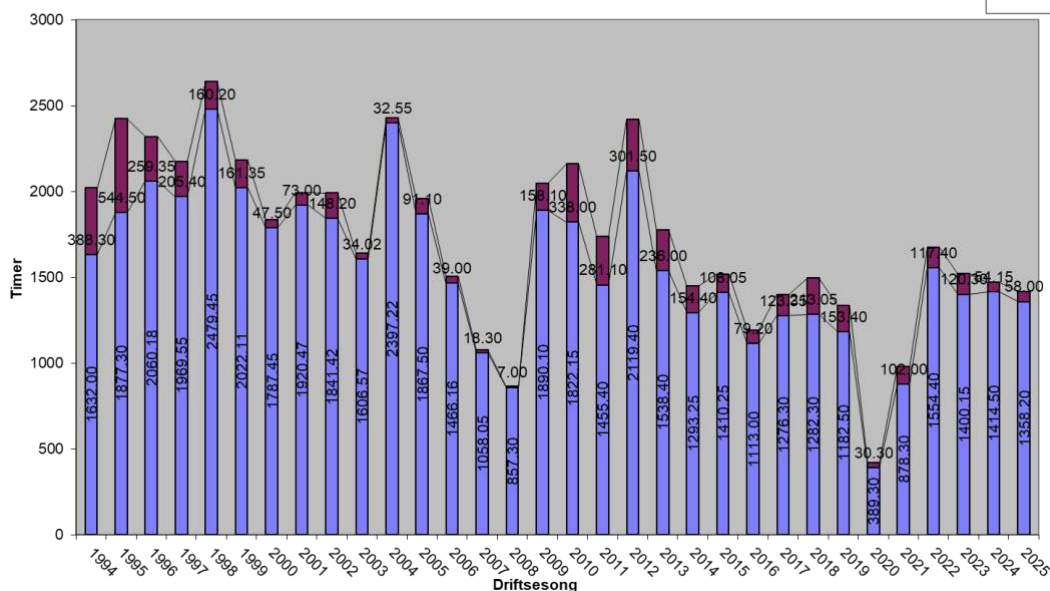
Endrete rammebetingelser, som Bane NORs økte innsats for banevedlikeholdet, rapporteres ikke med samme grad av nøyaktighet som tidligere. Dette nødvendiggjør en endring i oversikten over nøkkeltall fra og med 2024. For sammenligning er oversikt for de siste ni år tatt med.

Nøkkeltall for Museet GVB	2024	2025
Arbeidstimer adm, salg, møter og regnskap med mer	3 540	3 590
Baneadministrasjon og utførelse	867	872
Jernbanedrift	1 941	2 159
Opplæring og aspirant	743	766
Vedlikehold rullende materiell	8 711	9 935
Signal	265	450
Stasjoner, vedlikehold og tilbakeføring	1 054	1 160
Vognhall, vedlikehold og tilbakeføring	1 345	490
Totalt antall arbeidstimer GVB	18 466	19 222
Arbeidstimer dedikerte kompetansebærere	13 449	13 977
Arbeidstimer ansatte	5 017	5 245
Totalt antall arbeidstimer GVB	18 466	19 222

Nøkkeltall for Museet GVB	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015
Dugnadstimer adm / salg / markedsføring	1 950	1 950	1 950	1 950	1 950	1 950	1 950	1 950	1 950
Dugnadstimer drift (se grafikk under)	1 512	1 668	974	420	1 335	1 496	1 392	1 192	1 516
Dugnadstimer opplæring og aspiranttimer	356	455	258	190	1 272	275	555	219	600
Dugnadstimer restaurering og vedlikehold	12 148	10 459	11 818	10 950	5 591	5 174	5 896	5 747	5 287
Arbeidstimer ansatte	3 471	3 690	1 720	1 648	2 803	2 276	2 829	2 773	2 643
Totalt antall arbeidstimer GVB	19 437	18 222	16 720	15 158	12 951	11 171	12 622	11 881	11 966

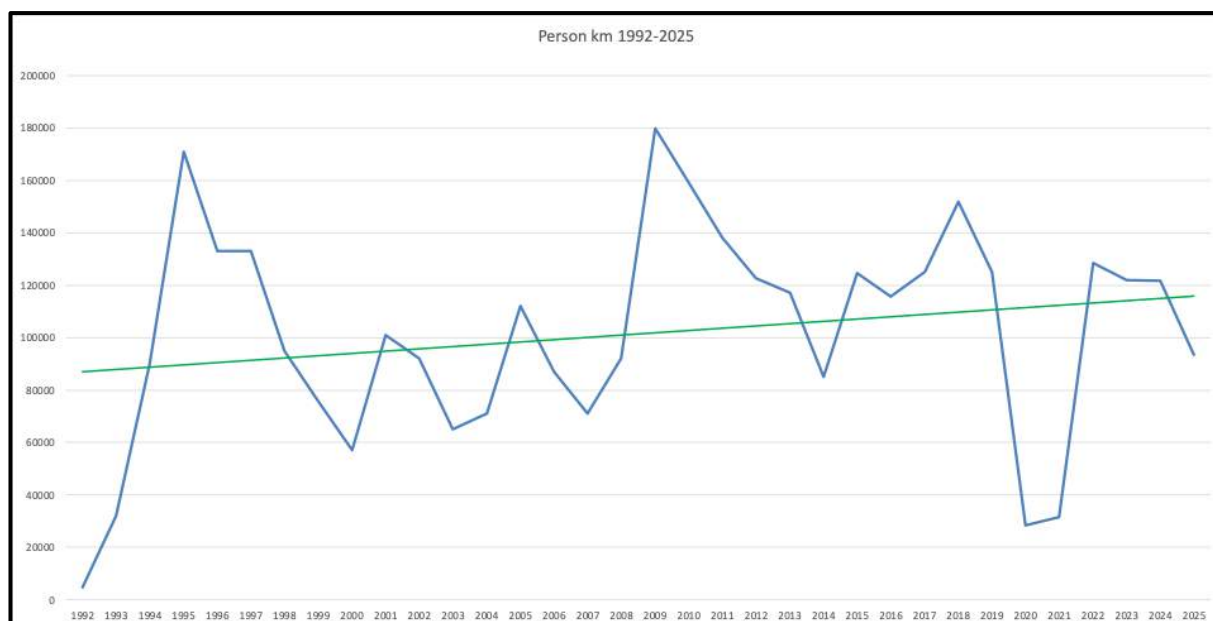
Arbeidstimer tjeneste i driften

Statistikk totalt timeforbruk i driften NJK GVB.



**Passasjertall**

År	Barnehager	Vanlig charter	Cruisetraffikk	Passasjerer (opptalt)	Besøkende GVB - ikke betalende (beregnet)	Besøkende særlige arrangementer - ikke betalende (estimert)	Passasjerkm
2015	330	610	593	5694	5500	500	124.596
2016	80	100	247	5825	5500	800	115.740
2018	198	966	35	8564	5500		152.000
2019	0	862	429	8181	5500		125.200
2020	0	6	0	1580	1000		28.440
2021	0	92	85	2973	1000		31.514
2022	0	169	0	7927	5500	1000	128.452
2023	0	230	0	7187	5500	1000	122.096
2024	0	751	0	8891	5500	3000	121.718
2025	0	218	0	8707	5500	3000	93412

Passasjerkm graf



NJKs hederstegn overrekkes til Lars Johan Tveit på Representantskapets møte i Bergen.

Foto: Åge Lybekkbråten



En av våre lovende aspranter André Thumberland i førerhuset på lok 271.

Foto: Håkon Gunnarson

**Vedlegg 2: DETALJERT STATUS FOR RULLENDE MATERIELL**

Lok	nr	enhet	byggeår	Fabrikant	vekt	l.o.b.	status	anmerkninger
18c	255	damplokomotiv	1913	Hamar	83,0	15,6	driftsenhet	
30a	271	damplokomotiv	1914	Thune	95,8	17,5	driftsenhet	På lån fra NJM fram til 2028
Ska 205	2	Skiftetraktor, akku	1936	Thune/NEBB	11,9	5,5	driftsenhet	
Skd 206	33	skiftetraktor	1938	Thune/Hamar	9,8	6,0	driftsenhet	
Skd 206	48	skiftetraktor	1939	Skabo	9,8	6,0	driftsenhet	
Skd 214	86	skiftetraktor	1952	Kockum	22,0	8,8	driftsenhet	(Tøffe) Under restaurering
Skd 214	90	skiftetraktor	1952	Kockum	20,0	8,8	driftsenhet	
Skd 220	206	skiftetraktor	1972	Levahn-Kronstad	22,0	8,0	driftsenhet	
Skd 221	146	skiftetraktor	1961	Høka	28,0	8,3	restaureres	

18c 255

Status februar 2025 var at loket var heist opp på løftebukker på Seimsmark, og delene var ankommet fra DLW Meiningen. Lagerskåler var tilpasset, og nye og maskinerte akselkasser var mottatt.

Det meste av arbeidet var relatert til Erdal-avsporingen.

Gjort før driftssesongen:

- Malt ramme og hjul.
- Montert og tilpasset kile H aksel 3
- Sendt fjærer til overhaling.
- Overhalt fjærbalanser.
- Fått laget nye lagre til fjærbalanser.
- Montert samene fjærer og akselkasser
- Målt opp rammen
- Maskinert glideplater for akselkasseføringer
- Justert glideplater etter målinger.
- Senket loket og kontrollmålt.
- Hevet loket og justert i henhold til målinger.

Hele prosessen med tilpasning og måling ble gjentatt 3 eller 4 ganger.

Den mest tidkrevende delen av tilpasningen var å få tatt nøyaktige mål for tilpasning. Plassering av aksler må stemme nøyaktig overens med stengene, både i lengderetning og sideretning. Å måle så nøyaktig over så store avstander er ikke lett når det ikke er fri sikt mellom målepunktene. De gamle vekstedene hadde spesialutviklet måleutstyr for dette, men det fremgår av gamle skriv at dette var et problem også i NSB sin tid. NSB sin gamle film «Damplok på et moderne verksted», (ligger på youtube) viser litt av prosessen,

Nøyaktig tilpasning mellom ramme, hjuloppheng og stenger er helt avgjørende for gode kjøreegenskaper for et damplok. Derfor valgte vi å legge så mye arbeid ned i det når vi hadde anledning til det.

I begynnelsen av juni ble lok 255 slept til Garnes for kjelkontroll og prøvetur. Vi regnet ikke med problemer under kjelkontrollen med vår nye kjel fra 2008, men det viste seg at 5 stagbolter hadde brudd, og måtte skiftes.

Etter et forsøk på sveising av stagbolter på stedet, ved Tratec Halvorsen, ble det tatt ny trykkprøve. Denne avslørte dårlig sveiste bolter, og ytterligere 7 brukne stagbolter. Disse lå innunder rammen, og kunne ikke skiftes uten at kjelen var tatt ut av rammen.

Det spesielle med bruddene var at de var konsentrert i området der kjelen var opplagret. Etter undersøkelser, ble det utarbeidet en rapport hvor den mulige årsakssammenheng som følge av kollisjonen med påfølgende avsporing er skissert. Vi har presentert rapporten for DLW Meiningen, som støtter vår rapport. Stagboltbrudd er kritisk for sikker bruk av kjelen og må repareres.

Vi konkluderte med at det ikke finnes spisskompetanse på å reparere damplokomotivkjeler i Norge, og lette dermed etter verksteder i utlandet. Etter forespørsel til flere verksteder i Europa, i en anbudskonkurranse på pris, kvalitet og leveringstid, endte vi opp med å velge DLW Meiningen i Tyskland, som også er de som bygget kjelen i 2008. DLW Meiningen ga oss en leveringstid på 15.03 2026 for skifte av stagbolter.



Demonteringsarbeid for å kunne ta ut kjelen ble gjort høsten 2025, og kjelen ble sendt til DLW Meiningen 28.10. Undersøkelser hos Meiningen avslørte mange korrosjonsskader med kjelen, og arbeidet er i et omfang som er i nærheten av å bygge en ny kjel.

Det totale pristilbudet fra DLW Meiningen, som omfatter revisjon av kjelen, er større enn det som er relatert til Erdal-avsporingen og som skal dekkes av forsikringen. Ny antydning om leveringsdato fra Meiningen er oktober 2026.

Tiden etter sending av kjelen er blitt brukt til maling av indre ramme, maling av gangbrett, maling av kjelkleddning, renovering av bremserør, undersøkelse av trykklufttanker, revisjon av bremseventiler og mye annet.

Arbeidet som er og blir gjort på lok 255 i 2025 og 2026 nærmer seg en fullrevisjon i omfang.

Vi har store forhåpninger om å kunne stille opp med tilnærmet nyrevidert lok 255 i driftssesongen 2027.

30a 271

Lok 271 måtte nok en gang settes i driftsklar stand på kort varsel for å betjene driftssesongen 2025, noe den klarte fra 13.07 og ut sesongen. Loket har et betydelig etterslep på vedlikehold, og bare kritiske feil er blitt reparert. Kjelen på lok 271 ble godkjent med kjeltrykk redusert fra 13 bar til 11 bar, med varighet ut driftssesongen 2025. Loket var i bruk fra søndag 13.07 og ut kjøresesongen.

Lok 30a 271 ble hensatt i lokstallen på Garnes etter driftssesongen 2025 med midlertidig kjelsertifikat ut driftssesongen 2025. Bortsett fra puss og renhold ble det ikke gjort noen arbeider på loket. Planen var at det ikke var aktuelt å bruke det før vi hadde fornyet kjelen og revidert loket. Det kunne ikke gjøres før finansiering og eierforhold var avklart. På grunn av situasjonen med lok 255, vil vi gjøre det vi kan for å få kjelgodkjennelsen på plass for 2026.

Skiftetraktorer

Ska 205-2

Vi fikk overlevert, som en ferdig restaurert gave fra Norsk Transport, Ska 205.2 nydelig restaurert i 2020.

Planen var å bruke den inne i vognhallen for å redusere utslipp av eksos inne i hallen. Traktoren har vært lite brukt fordi det utenfor vognhallen er over 18 o/oo stigning opp til hovedspor, og det viste seg at traktorens bremser er ikke tilstrekkelig til å fastholde rullende materiell i bakken. Ska 205.2 står nå i remissen på Garnes, og kan være utstillingsobjekt på kjøresøndager.

I 2025 har batteriene blitt ladet.

Driftstimer: 0 Vedlikeholdstimer: 1

Skd 206-33

Skd 206.33 har ikke vært brukt i 2025. Traktoren står nå innendørs i vognremissen på Garnes. Skal den bli driftsklar igjen, må det sannsynligvis gjøres en overhaling av clutch og vendedrev.

Driftstimer: 0 Vedlikeholdstimer: 0 Timeteller 1.1.2025: 2155 (2155)

Skd 206.48

Årskontroll og oppsmøring.

Antall arbeidstimer: 7 Driftstimer: 7 Timeteller 1.1.2026: 3873 (3867)

Skd 214S.86 - Tøffe

Skd214S nummer 86 er siste tilskudd av dieseltraktorer til GVB, tidligere har denne blitt brukt av Norske Skog på en skiftetomt/terminal i Skogn, den ankom Garnes i oktober 2024. Vi gikk raskt i gang med å få en gjennomgang av maskinen og er nå i full gang med revisjon. Planen er at den skal være driftsklar i 2026.

I 2025 er det renovert deksler, sandkasser, lamper og annet. Laget fester for ny innsats i hovedlamper. Vendeventilen er revidert. Olje og filter er skiftet på mange steder, revisjon av bremseanlegget er gjort, nytt eksosanlegg er montert, ny Webasto blir montert i 2026, lamper til hovedlys er kjøpt inn og er klar til montering, trykkluftanlegg til manøvrering (vending, clutch, pådrag, sanding) blir revidert i 2026. Konverter blir reparert - skifter fastrustne lagre i 2026, autostopp ved lavt kjølevann og oljetrykk blir koblet inn igjen, luker er revidert og montert tilbake, alle flater utvendig er rengjort med nålepikke, slipt og sparklet, alle flater utvendig er behandlet med Owatrol og et strøk grå grunning, gjennomrustete sandkasser blir reparert (to av fire), nivåglass for dieseltank lekker og må erstattes.



Antall arbeidstimer: 557. Timeteller: 8527 t Antall driftstimer 2025: 0 t

Skd 214.90

Før sesongen fikk traktoren årskontroll. Traktoren har vært mye brukt til skifting og i tog. Med 220c.206 ute av drift er 214.90 fortsatt den eneste driftsklare traktoren som kan brukes i tog.

Driftstimer: 101 Timeteller 1.1.2026 3770 (3669) Vedlikeholdstimer: 25 Km stand: 2423 (2211)

Skd 220c.206

I 2024 og 2025 ble det arbeidet med motoren på 220.206 under den antagelse at det var kun topp-pakningen som var defekt. Ny pakning ble anskaffet. Dette forsøket strandet 30.06 etter en del lekkasjer av vann inn i oljen.

Kjell Færås og Jørgen Danielsen hadde derimot en klar formening om hva som var feil, og hadde lyst å undersøke dette. De overtok stafettpinnen 09.08 som prosjektledere, og satte i gang. De satte i gang systematisk undersøkelse og tok først ned bunnpannen. Det ble avdekket at vannet lakk ned gjennom tetningene på sylindervingene. Spesielt på sylinder #6 var det en stor lekkasje, men også fra sylinder #5 dryppet det. Det ble ikke satt trykk på vannet fordi vi allerede visste at alle tetningen skulle skiftes. Toppdekselet ble tatt av og det ble oppdaget at stempel #6 hadde store skader, og det var også skader på foringen. Det hadde tydelig vært altfor høye temperaturer, slik at aluminiumet i stampelet hadde smeltet.

De andre stemplene og foringene er nøye inspisert utenfra. Det er ingen tegn til skader på disse. Ut fra dette ble det klart at stempel og foring i sylinder #6 måtte skiftes. I tillegg ble tetningene på foringen i alle sylindrene skiftet. Et nettsøk førte oss til firmaet Manor Engineering i England. De skriver på nettsiden at de selger deler til Rolls-Royce C-series motorer: <https://www.manorengineering.co.uk/our-services/rollsroyce-new-and-serviceable-parts-and-components>. Delene ble bestilt og er nå satt inn. Videre er de andre sylindrene kontrollert og det er skiftet tetninger.

Det er rengjort forskjellige deler av kjølesystemet, hvor det var mye rustvann med større og mindre partikler. Dette er det viktig å få fjernet, slik at det i minst mulig grad kommer i kontakt med de nye gummitetningene på sylindervingene.

Vi planla å demontere en og en sylinder, rengjøre den, sette på nye tetninger og montere tilbake. Fordi det tok så lang tid å få delene, valgte vi å fortsette demonteringen av flere sylindre for å utnytte ventetiden. Foringene satt mer fast enn vi trodde, så demonteringen tok noe tid. Rengjøring og honing av sylinderving og tetningsflaten inni sylinderblokken var tidkrevende.

Delene ble systematisk merket og lagret, slik at de vil bli montert tilbake på rett plass. Alle stempler og foringer ble tatt ut og rengjort og kontrollert. Nye tetningsringer ble montert og delene ble montert sammen igjen. Nye o-ringer ble montert i vannrør mellom topp og blokk. Det ble verifisert at det ikke lakk vann ned i oljen etter montering.

Kjølevannsystem er rengjort og kontrollert, bl.a. at nivåmåler virker ok og gir lys- og lydalarm ved for lite kjølevann. Sikkerhetsanordning for vending var utkoblet. Dette medførte at en kunne slå over vendingen mens traktoren var i fart. Denne er nå aktivert.

Den 26.10 kom en gledelig melding om at motoren var montert sammen og startet: «Alt ser og høres bra ut så langt». Det ble deretter oppdaget vannlekkasje fra kjølevannspumpen. Vi fikk tilbud fra Manor Eng. på reparasjon av pumpe, så den er nå sendt dem, og ventes tilbake i 2026.

Timeteller motor: 19280 (19218) Antall driftstimer 2025: 0. Antall arbeidstimer: 486 t



Havarert stempel og sylinderforing på Skd206C.206. Stempelet hadde vært utsatt for varmgang slik at aluminium hadde smeltet. Det var også store slitespor i foringen. Tetningene på foringen var også skadet, slik at det rant mye kjølevann ned i smøreoljen.

Foto: Kjell Færås



Nye tetninger på alle sylinderforingene på Skd220C.206. I tillegg til å skifte det skadete stempelet og foringen i sylinder #6, så ble nye tetningsringer montert på alle seks sylinder-foringene.

Foto: Kjell Færås

Skd 221.146

GVB overtok 221-146 fra Borregaard i 2010. Det er ikke rapportert utført arbeid på traktoren i 2025. Det er ingen arbeidsleder for prosjektet.

Antall arbeidstimer: 0 Driftstimer: 0 Timeteller 1.1.2026: ?

Motorvogner

Motor-vogner	nr	enhet	byggeår	Fabrikant	vekt	i.o.b.	status	anmerkninger
BM 86F	60	dieselmotorvogn	1950	Strømmen	30,5	20,0	driftsenhet	
BFS 86	68	styrevogn	1943	Strømmen	19,5	20,0	driftsenhet	

Motorvogn 86.60

Revisjon av generatorer og kompressorer på motor 1 og 2. Kontroll og oppsmøring. Montert nytt fleksirør for eksos på motor 1. Flyttet lagerreol med 86-deler til verkstedvogn. Gjennomført typekurs for 3 personer. Årskontroll og oppsmøring.

Antall dugnadstimer: 154 Kjørte kilometer: 955 Kilometerstand 1.1.2026: 125972



Nyrevidert kompressor montert på BM86.60. Kompressoren på motor 1 brukte lenger tid å bygge opp trykk enn den på motor 2. Den ble derfor skiftet ut med en nyrevidert kjøpt inn fra Valdresbanen på Eina.

Foto: Kjell Færås

Styrevogn 86.68

Utskifting av råttent golv i halvdelen av kupé 2. Den andre halvdelen ble skiftet i forbindelse med rehabiliteringen 2016-2019.

Årskontroll og oppsmøring.



ÅRSBERETNING GVB 2025

Antall dugnadstimer: 105 Kjørte kilometer: 955 Kilometerstand 1.1.2026: 53300



Skiftet golv i BFS86.68. En halvdel av golvet i kupè 2 var ikke skiftet under restaureringen i 2016-19. Pga. svikt i golvet på noen steder, ble det skiftet vinteren 2025. På bildet ser en at nye spikerslag er montert og nye golvbord legges. Oppå disse ble det lagt trefiberplater, og så ble det gamle vinylbelegget limt på.

Foto: Kjell Færås



Vogner i drift

Generelt er det prioritert nødvendig vedlikehold og restaurering av driftsvogner som brukes i togdriften. Derfor er det ansatt seks medarbeidere på varierende deltidsavtaler – til sammen i 2025 ble utført om lag 3 årsverk av våre ansatte.

Fire belger ble i april 2022 ble sendt til Tyskland for revisjon, hvorav to kom før jul 2024, mens de resterende to ankom endelig i februar 2025. Det er tidligere gjort flere forsøk for å finne lokal underleverandør, men de vil/kan ikke prise oppdraget/ derved demonstres uvilje/manglende kunnskap/evne til å sette seg inn i hvordan arbeidsprosessen er. Dette er et varsko om at arbeidet heller ikke bør settes ut på timesbasis. Vår framtidige løsning er at GVB kjører dette som et kompetanseoverføringsprosjekt og selv lager en manual for arbeidet.

Alle vognene i drift har gjennomgått årskontroll og oppsmøring. Styreventilene på de fleste av vognen har og blitt smurt og logget. Det er og i løpet av året utbedret småfeil på vognene bytte av dørlås/håndtak, vindusreim, bremseklosser og mer.

Alle driftsvognene ble vasket etter driftssesongen før de ble satt inn i vognhallen. Skifting og transporter utgjør om lag 350 timer.

Prioritet for våren 2026 er ferdigstille revisjon av vogn 789, samt fullføre boggibyttet.

4 aksler	nr	enhet	byggeår	Fabrikant	vekt	l.o.b.	status	anmerkninger
A21	100	salongvogn	1926	Skabo	33,0	20,0	Restaureres	
Co2b-3	225	kupépass.vogn	1937	Skabo	33,7	19,5	internvogn	Ex NSB Xa?n 30 76 976 7007-2
B30 Co2b	347	kupépass.vogn	1920	Skabo	35,0	19,5	driftsenhet	
B22 Co3c	562	passasjervogn	1915	Strømmen	33,0	20,0	hensatt	I dårlig stand
BDFo 2-11	620	pass./post/kond.vogn	1921	Södertelje	32,0	20,0	driftsenhet	
B22 Co3c	666	passasjervogn	1938	Skabo	32,0	20,0	driftsenhet	
B22 Co3c	742	passasjervogn	1924	Skabo	32,0	20,0	driftsenhet	
B22 Co3c	789	passasjervogn	1924	Skabo	32,0	20,0	driftsenhet	Under restaurering
CDFo3c	972	passasjervogn	1904	Skabo	26,0	19,5	hensatt	Lever til BVB. Kløftefoss. Reservert GVB
Co3b	975	passasjervogn	1909	Skabo	28,5	20,1	hensatt	Lever til BB. Kløftefoss. Reservert GVB
Fo	5679	reisegodsvogn	1922	Strømmen	28,5	20,0	internvogn	
B22 Co3c	18060	passasjervogn	1920	Scania	32,0	20,0	hensatt	I dårlig stand
EO	18140	spisevogn	1937	Skabo	35,0	20,0	driftsenhet	
2 aksler	nr	enhet	byggeår	Fabrikant	vekt	l.o.b.	status	anmerkninger
CDF	549	pass./konduktørvogn	1911	Skabo	12,0	10,0	hensatt	"Englandsvognen"
F type 10	14012	kond./reisegodsvogn	1919	Skabo	12,0	10,0	driftsenhet	Følger spisevogn

Vogn 347

Gjennomgått årskontroll og oppsmøring og kontroll av HiK-ventiler.

Antall arbeidstimer: 20. Kjørte kilometer: 788 Vognen er vasket etter sesongen.

Vogn 620

Vognen har vært en kort tur inne på verkstedet for service av bremseventilene. Det ble i den anledning foretatt noe mindre vedlikehold utvendig som bl.a. reparasjon av små skader i den lakkerte kledningen.



Årskontroll utført med logging og bremseventilen ble smurt opp. Vognen er vasket etter sesongen.

Antall arbeidstimer: 55 Kjørte kilometer: 788

Vogn 666

Det er utført flikking av utvendig kledning. Lakkskader er slipt ned og lakkert, og noen dårlige teakstaver er skiftet ut. Det er også foretatt reparasjoner på enkelte vinduer og senkekasser som det har vært problemer med.

Årskontroll utført; bremseventilen ble smurt opp. Vognen er vasket etter sesongen.

Antall arbeidstimer: 66. Kjørte kilometer: 788

Vogn 742

Årskontroll utført; bremseventilen er smurt. Vognen er vasket etter sesongen.

Vedlikeholdstimer: 20. Kjørte kilometer: 788

Vogn 14012

Årskontroll utført. Bremseventil ble smurt opp. Vognen er vasket etter sesongen.

Vedlikeholdstimer: 20. Kjørte kilometer: 624 Timeteller aggregat 1.1.2026: 1028 (1.1.2025: 801)

Vogn 18140

Årskontroll utført, bremseventil er smurt. Vognen er vasket etter sesongen.

Vedlikeholdstimer: 20. Kjørte kilometer: 624

Vogner under restaurering

Vogn 789

Vognen gjennomgår en full revisjon som er planlagt ferdig til sesongen 2026.

Vognen består av to adskilte passasjeravdelinger, to toalettrom med vask, to mellomganger med bagasjehyller samt et inngangsparti i hver ende med innadslående utgangsdører. Vognen har 1000V varmeovner under hvert sete og på toalettene med tillegg av dampvarmerør langs ytterveggene i alle rom.

Endepartier:

I det ene endepartiet ble det funnet store råteskader som omfattet hele den bærende endeveggen, bunnsviller, begge hjørnene og hele gulvet. Det var også store rustskader i rammen under samt avrustede strekkstag og bolter. Rustskader ble sveist og nye strekkstag ble montert før det ble lagt nye gulvbord og deretter bygget opp ny endeparti. Alle vinkeljern og andre festepunkter mot rammen er reetablert for å sikre konstruksjonen. Utvendig har vi selv laget bl.a. nye profilerte hjørneprofiler og listverk i teak. Endeveggen har fått ny teak kledning og det er montert ny restaurert belg samt restaurerte beslag, 1000V tilkobling og høyttalerkontakter med mer.

Det andre endepartiet har fått ny lakk på slipt teak kledning og ny restaurert belg, ellers er utførelsen den samme.

Innvendig er vegger og tak fornyet med plater som er pusset og malt, og listverk er fornyet. Gulvet får linoleum med trefiberplater under for å jevne ut gulvbordene.

Gulv:

Alt av gammelt gulvbelegg og underlag i form av bl.a. sparkel er fjernet. Under et vindu ble det funnet råteskader i gulvet som nå er utbedret. Etter at underlaget er jevnet ut ved hjelp av bla. Sliping og høvling har nå alle gulv fått nytt linoleumsbelegg.

Tak og vegger:



Alle vegg- og takflater i passasjeravdelingene er utbedret med nye plater som er sparklet og malt. De gamle platene ble fjernet før underlaget ble jevnet ut for montering av nye. Det er også lagt nye plater i taket og på veggene i inngangspartiene. Alt listverk er fornyet med unntak av teaklister som var gjenbrukbare.

Dører:

Alle de 13 dørene i vognen er reparert, slipt ned og lakkert og malt. Utvendige dører har fått 6 lag med lakk. Flere av dørene er ådret på nytt, og alle beslag og hengsler av metall er pusset og polert opp. De fire innadslående utgangsdørene hadde ikke lenger klaring til det gamle gulvet, de skal kappes av i underkant for å få god klaring til det nye belegget, to av dørene er kappet og klar for montering.

Vinduer:

Alle teak vidusrammer er slipt ned og lakkert med 3 lag. Beslag er pusset opp og nye NSB skinnreimer er montert der det var nødvendig. På flere av vinduene er pakninger rundt glasset skiftet og flere glass er skiftet ut med nytt. Alle senkekassene er åpnet og utbedret med overhalte mekanismer og fjærer.

Toalettrom:

Begge toalettrommene er pusset opp med malte vegger og tak. Gulvet har fått ny linoleum før toalettskålene i porselen er montert tilbake. Det ene toalettet har fått ny toalettstol pga skade på den gamle. Toalettseter i teak er pusset opp og lakkert. Avdekking rundt dampvarme og elektrisk ovn er pusset og lakkert på nytt.

Seter:

Alle setene og seterammene er tatt ut av vognen for full restaurering. Stålrørsrammene er pusset ned, armlenene i plast/bakelitt er tatt av for oppussing og skader er reparert før alt er grunnet og lakkert. Alle setebunnene og ryggene er trukket om på nytt etter at setene først er utbedret innvendig med nye bomullstrekk og hamp der det var nødvendig. Setetrekkene er formsydd av ekstern salmaker, men reparasjonene og trekkingen av setene er utført av våre egne ansatte.

Elektrisk:

Ledninger og komponenter skiftes ut der det er nødvendig og nye kabler er trukket ut til høyttalerkontaktene på endeveggene. Det er montert inn nyoverhalt generator og laderegulator. Generatorer og laderegulatorer blir reparert ved hjelp av intern kompetanse på verkstedet vårt. Det vil bli satt inn nye overhalte batterier.

1000V ovnene er pusset ned, lakkert og montert tilbake.

Div. interiør:

Knagger på veggene, askebegre, holdere for karafler, justeringshendler for varme med mer er polert opp og montert tilbake. Alle de sammenleggbare bordene har fått nytt belegg på platen, og rammen rundt platen er polert opp.

Utvendig kledning:

Utvendige langvegger er pusset ned og er straks klar for 6 lag med lakk. Ved hjelp av vår nye maskinpark for bearbeiding av tre og nye metoder for å ta dårlige teakstaver ut av gammel kledning, har vi kraftig redusert forbruket av teak.

Boggier:

Boggier er montert, men ytterligere justering gjenstår før den kan godkjennes.

Antall arbeidstimer: 3852 *Kjørte kilometer: 0*

Vogn Ao100

- I løpet av 2025 er det arbeidet jevnt med Ao 100s interiør, herunder maling av gulv og flater, listverk og dører som har blitt skrapet, pusset og lakkert.
- Dør mellom korridor og salong er også finert opp på nytt.
- Alle lampetter i salongen har vært demontert, rengjort, pusset og overhald. Til disse manglar en skjerm i frostet glass.
- I løpet av våren startet også arbeidet med å gjennomgå vognens elektriske anlegg. Det elektriske anlegget ser ut til å fungere, både det på 36 V, 220 V og omformer fra 220 V til 36 V. Den lavspente varmekolben i varmtvannstanken virker derimot ikke, denne er av standard sovevogntype og skal kunne drives både av dampvarme, 1000V og 36V. Dampvarme og 1000 V er ennå ikke funksjonsprøvet.
- Vognens vannsystem ble også fylt opp, det ble ikke funnet noen lekkasjer, så det ser ut til at systemet fungerer, bortsett fra varmtvannet.



ÅRSBERETNING GVB 2025



- Kjøkkenkuppet i enden ble også delvis demontert i starten av året, og spisevognansvarlig har startet planlegging av hvordan den kan brukes i en fremtidig spisevogn/ barvogn drift, uten å komme i konflikt med antikvariske hensyn.
- Det er gjort mindre malearbeider utvendig, og innvendige malearbeider stort sett ferdigstilt og arbeidet med å støvsuge og rense sofaputer i salongen er startet opp. Det er også så vidt påbegynt arbeidet med å sy nye gardiner til salongen, som også trenger nytt teppe.
- Videre arbeid innebærer å avslutte innvendig for så å ta for seg boggier, øvrig understell og bremserevisjon, før vognen kan tas i bruk.

Antall arbeidstimer: 520. Kjørte kilometer: 0

Boggirevisjon

Boggier til 789 er revidert og montert på vognen, men justering gjenstår. Boggiene er reserveboggier overtatt fra NMT – dessverre uten bolstere, som er rengjort og flyttet over fra 789-boggiene.

De opprinnelige boggiene fra vogn 789 er løst fra fjærene som er sendt til revisjon hos Trainparts. Disse skal ferdigrevideres i 2026.

Boggiene stammer fra den *Den Røde Baron* på Kråkstad (Opprinnelig BFo-22, type 2, 18038, bygget i 1916, som Co, fikk ny DFO vognkasse i 1966, senere litrert C 29004 fra 1970, og sist internvogn XC 18038). Disse er i svært god stand ved ankomst GVB.

Antall arbeidstimer: 134

Revisjon av vogngeneratorer

Det har ikke vært behov i 2025.

Antall arbeidstimer: 0

Lade- og lys-regulator - testverkstedet Arna (Pintch)

Det har ikke vært behov i 2025.

Antall arbeidstimer: 0

Vogner med annen status

Vogn 225

Vognen er hensatt med tilkoblet avfukter og presenninger på taket. Taket er lekk. I løpet av vinteren er avfukteren koblet fra på grunn av risiko for jordfeil. Litt av presenningen er blåst av, men er ennå ikke lagt på plass. Vognen er blitt inspisert innvendig noen ganger, og innemiljøet er «akseptabelt», men ikke godt.

Antall dugnadstimer: 3 Kjørte kilometer: 0

CF 549 ("Englandsvognen")

Vognen er bygget i 1912 og hadde i sin tid to avdelinger for passasjerer (røkere og ikke-røkere), gods og konduktør. Den ble utrangert i 1972 og solgt til England, hvor restaurering ble delvis påbegynt. GVB kjøpte vognen tilbake i 2003, men vogngruppen har foreløpig ikke hatt ressurser til å videreføre dette arbeidet. Det er over en tid kjøpt inn en del parafinlamper til vognen som kan bli en virkelig publikumsattraksjon.

Vognen har blitt tømt for en stor del seter og har fått et fungerende brekk, og generelt gjort den tryggere å skifte med. Søstervognen CF 548 er i drift på Krøderbanen.

Antall arbeidstimer: 45 Kjørte kilometer: 0

**Vogn 562**

Vognen står inne på Seimsmark. Det er ryddet i endegangen på og begynt å hente ut lagret teak fra vognen til lager.

Antall arbeidstimer: 0 Kjørte kilometer: 0

Vogn 5679

Lagervogn på Seimsmark.

Antall arbeidstimer: 0 Kjørte kilometer: 0

Vogn 18060

Vognen står på Seimsmark.

Antall arbeidstimer: 0 Kjørte kilometer: 0

Vogn CDFo3c 972

Vognen er første generasjons kombinert passasjer, post, reisegods og konduktørvogn bygget til normalspor på Vossebanen i 1904 på Skabo Jernbanevognfabrikk. Vognen ble fraktet på lekter rundt kysten til Bergen. Den veier 26,0 tonn og er 19,5 meter lang. Den er reservert GVB og står hensatt på Kløftefoss.

Antall arbeidstimer: 0 Kjørte kilometer: 0

Vogn Co3b 975

Vognen er en passasjervogn bygget til Bergensbanens åpning i 1909 på Skabo Jernbanevognfabrikk. Den veier 28,5 tonn og er 20,1 meter lang. Den er reservert GVB og står hensatt på Kløftefoss.

Antall arbeidstimer: 0 Kjørte kilometer: 0

Godsvogner

G-vogn	nr	enhet	byggeår	Fabrikant	vekt	l.o.b.	status	anmerkninger
G3	3384	godsvogn	1924	Skabo	8,5	7,7	restaureres	Overført fra KrB 2021
T3	17002	stakevogn	1914	Strømmen	8,0	8,9	restaureres	Overført fra KrB 2021
Ø4	17 405	pukkivogn	Før 1916 Omb. 1965	Tyskland Vrk. Kronstad	8,5	10,0	driftsvogn	Innkjøpt fra Tyskland - litra L4-1. Ombygd Kronstad 1965 litra Ø4 type 2.
Ø4	17 476	pukkivogn	Før 1916 Omb. 1966	Tyskland Vrk. Kronstad	8,5	10,0	driftsvogn	Innkjøpt fra Tyskland, (eller gjensatt 1945) - litra L4-1. Ombygd Kronstad 1965 litra Ø4 type 2.
G4	42300	godsvogn	1954	Strømmen	11,5	11,3	restaureres	Overført fra KrB 2021
H4	70033	kjølevogn	1947	Skabo	13,5	9,8	restaureres	Historisk viktig dokumentasjon på ferskfisktransporten til Europa.
Gs (G5-3)	120 2 107-1	godsvogn	1963	Strømmen	12,0	10,8	lagervogn	"Skruevognen"
Gbs	150 0 074-2	godsvogn	1964	Eidsfos Verk	14,0	14,3	restaureres	Ferdig 2022 - mangler påskrifter. "Amavognen"
Gbs	150 0 242-5	godsvogn	1963-65	Strømmen/Eidsfoss	14,0	14,3	Lager-drift	Overført fra Støren 2020
Gbs	150 0 276-3	godsvogn	1964	Eidsfos Verk	14,0	14,3	lagervogn	"Georg vognen"
Gbkls (G4)	158 5 706-8	godsvogn	1948	Skabo	11,5	11,3	lagervogn	"Dieselvognen"
His (G5-4)	210 2 194-8	godsvogn	1962-66	Strømmen-Høka	12,5	10,6	lagervogn	
Hbbis-tt	226 8 210-7	godsvogn	1988	Strømmen	15,0	15,5	lagervogn	lagervogn banevedlikehold
Os	370 0 508-6	stakevogn	1966	Vrk. Kvaleberg	13,0	13,9	stakevogn	Tidligere GVBs transportvogn for kull
Os	370 0 624-8	stakevogn	1967	Vrk. Kvaleberg	13,0	13,9	stakevogn	Tidligere GVBs transportvogn for kull
Ibbpls	825 6 014-9	kjølevogn	1981	Strømmen	14,0	12,2	lagervogn	Overført fra NMT 2021
Ibbpls	825 6 028-9	kjølevogn	1981	Strømmen	13,5	12,2	lagervogn	Overført fra Støren 2020

T3 17002

Vognen er plassert på Seimsmark for å oppbevare delene til 255.

Årskontroll utført og bremseventil er smurt.

Antall arbeidstimer: 0 Kjørte kilometer: 0

Ø4 17 405

Vognen er plassert i spor 3 på Arna G.

Antall arbeidstimer: 0 Kjørte kilometer: 0

**Ø4 17 476**

Vognen er plassert i spor 3 på Arna G.

Antall arbeidstimer: 0 Kjørte kilometer: 0

Gbs 150 0 074 - 2 (Arna-vognen)

Den mangler fortsatt påskrifter som litra og annen info. Vognen er plassert på Seimsmark for å oppbevare delene til 255.

Antall arbeidstimer: 0 Kjørte kilometer: 0

Os 370 0 508-6

Vognen benyttes som lagervogn på Haukeland.

Arbeidstimer: 0 Kjørte kilometer: 0

Os 370 0 624-8

Vognen benyttes som lagervogn på Garnes. Deler av gulvet er fornyet.

Arbeidstimer: 40 Kjørte kilometer: 0

Gbs 150 0 242-5 (Støren-GBSen)

Årskontroll utført; vognen ble brukt i godstoget på stordriftsdagen. Den er lager for signaldeler og er plassert i spor 2 på Arna G.

Antall arbeidstimer: 10 Kjørte km: 100

Lbblps 825 6 014-9 (NMT-kjølevognen)

Vognen ble tømt og innholdet ble plassert i godshuset på Haukeland. Den ble så fylt opp igjen med deler til dieselmaskinene som var lagret på Haukeland. Vognen er transportert til Seimsmark for å bli fylt opp mer av dieseldeler. Den mangler fortsatt påskrifter.

Antall arbeidstimer: 40 Kjørte km: 10

Lbblps 8256 028-9 (Støren-kjølevognen)

Vognen står på Garnes som lagervogn for lokgruppen. Den har elektrisk anlegg og fast montert avfukter.

Elektrisk anlegg ga stadige jordfeil, men er nå reparert. Dørene på den ene siden ble reparert, og er nå så god at det er en overkommelig jobb å komme inn i vognen. Den er nå mye mer brukbar som lagervogn.

Antall arbeidstimer: 24 Kjørte km: 0

Arbeidsmaskiner

Banevedl ikehold	nr	enhet	byggeår	Fabrikant	vekt	l.o.b.	status	anmerkninger
Xd	4662	lastetraktor	1976	Robel	7,5	10,0	driftsenhet	
X	30-37-4004	lt-tilhenger	1976	Robel	2,0	10,0	driftsenhet	
X	4406	tipphenger	1976	Robel	2,0	8,0	driftsenhet	
X	4405	tipphenger	1976	Robel	2,0	8,0	hensatt	
SBM	30-34-002	svillebyttmaskin	1969	Lameco AB	3,0	2,4	driftsenhet	
PKL	GUBBEN	pakkemaskin	1979	Robel Minima II	5,0	2,4	driftsenhet	
PKL	30 32 5028	pakkemaskin	1987	Matissa B201	28,0	16,0	hensatt	
	1	motorinspeksjonstralle	1960	Åmlid Mek. Verksted	0,2	3,0	restaureres	Under restaurering
O&K MHS	315203	Veg- og skinnemaskin	2000	Orenstein & Koppel	17,0	7,0	driftsenhet	
Schoma	30-37-4032	Tillhenger til OK	?	Schoma	2,0	8,0	driftsenhet	Lasteevne 15 tonn

Pakkemaskin Matisa B20L (30-32-5028)

GVB overtok fra Bane NOR i 2012 en pakkemaskin Matisa B20L (1987-modell) med tjenestevekt 30 tonn. Maskinen var tidligere stasjonert i Drammen, men brukt overalt også på Vossebanen. Den hadde da stått hensatt noen år, men ble sist benyttet ved GVB. Grunnet andre prioriterte oppgaver er ikke maskinen driftsklar, men det ble i 2025 tatt et initiativ av Vegard Thunetvedt for å få den i drift.



I perioden sommeren til oktober 2025 ble det arbeidet med det formål å gjøre maskinen operativ i første omgang, med siktemål på funksjonell pakkeaggregat og kosmetisk oppussing for museal/utstillingsbruk og eventuell bruk i arbeidstog/skifting.

Maskinen har lenge stått ubrukt og "tok plass", men viste seg å være i overraskende god stand etter visuell gjennomgang og innledende tester. Motivasjon knyttet til familiær historie (bestefar som fører/operatør, far som ungdom på maskinen). Maskinen representerer overgang fra analog til kvasi-digital styring (PLS på 80-tallet). Utførte aktiviteter og funn i kronologisk rekkefølge:

- Motor: God stand, batterier tar lading, hydraulikkpumper fungerer.
- Styringselektronikk: Nesten alt virker (mer feilsøking nødvendig for helhetlig bilde).
- Trykkluftsystem: Kompressor mater godt, få/ingen lekkasjer. Full tetthetsprøve, bremseprøve (automatiskvirkende + direkte brems), godkjent selvløserprøve. Bremsstell i bra stand (dialog med vognmester om kontroll/godkjenning).
- Hjelpeutstyr: Lys, vindusviskere, togradio, styringselektronikk/datamaskiner for pakkeaggregat, kjøle-/varmevifter m.m. fungerer stort sett.
- Trekkraft ("kjøremodus"): Funksjon i én retning. Hypotese: Feil solenoid for hydraulikktilførsel til motor i motsatt retning (est. ny del ca. 1000 kr). Fortsatt feilsøking før eventuelt bytte.
- Pakkeaggregat ("arbeidmodus"): Behov for bytte luftslanger (100–300 kr) for å frigjøre fra posisjonslås.
- Hydraulikk: Akkumulatorer bør testes/byttes, hydraulikkslanger byttes (billig produksjon via Wuerth/kontakt).
- Mulig fjernkontroll oppdaget (potensial for fjernstyring i arbeidmodus 0–5 km/t, avhenger av regelverk).
- Kosmetikk: Plan for enkel vask, pussing og nytt strøk gul maling for presentabel stand.
- Dokumentasjon: Tentativ prosjektoversikt laget (med AI-hjelp på data/skjema-tolkning), i papirformat.
- Trekkraft: Feilsøking og justering → rimelig sikker på funksjon i begge retninger (avventer motordrifts-test utendørs pga. eksos).
- Førerpanel: Dokumentert bruk og betjening (full beskrivelse av panel).
- Lys: Arbeidslys testet – de fleste fungerer, noen pærer må byttes (fjernlys/arbeidslys).
- Drivstoff-/oljesystem: Nivågiver for drivstoff reparert (må kontrolleres ved fylling). Motorolje peilet/kvalitet OK, kjølevann kontrollert. Olje/filter bør byttes på sikt. Drevkasseolje peilet – god kvalitet.
- Motorvarmer: Testet og fungerer.
- Trykkluft: Ny adapter montert på hovedluftbeholder for stasjonær luft. Oversikt over førerbremseventil/transportkraner laget. Kompressor testet → fungerer. Full bremseprøve (P og G), selvløserprøve OK, anlegget tett.
- Målevogner: Trykkluftslanger til målevogner/pakkeaggregat bør byttes. Trykkluftstyring for senk/løft testet → OK. Laser/reflektor på målevogner: Gjenstår å få liv i.
- Pakkeaggregat/hydraulikk: Styringselektronikk "fått liv i" (PLS fungerer, mulig kretskort-feil tidligere – Vidar kjenner mer til). Hydraulikkpumpe testet → OK. Utstyring på trekkraft testet i kjøremodus. 2 akkumulatorer bør testes/byttes. Hydraulikkslanger bør byttes (reserve som fallback).
- Annet: Tilkobling stasjonær lading gjenstår testing. Turteller gjenstår (må gjøres utendørs). Reserve pakkeaggregat: Ønske om å sette på palle i Haukeland for lettere testing. Forslag om testkjøring med traktor når vannlednings situasjon løst. Testing av pakkeaggregat: Anbefalt over grav/oljesump (innerst parkert) for sikkerhet ved eventuell slangebrudd.
- Dokumentasjon: Digitalisert tilgjengelig papirdokumentasjon. Preliminær prosedyre for inn/ut av låst posisjon på pakkeaggregat. Bruks- og betjeningsinstruks for "kjøremodus" (trekkraft) klar – lignende for pakkeaggregat på sikt.

Oppsummering og nåværende status (per slutten av oktober 2025)

- Maskinen er i god generell stand, de fleste hjelpesystemer fungerer.
- Trekkraft: Operativ i begge retninger (avventer utendørs test med motordrift).
- Pakkeaggregat: Elektronikk delvis i funksjon, men testing gjenstår (laser/reflektor, full hydraulikk). Mulig manuell pakking realistisk, automatisk avhenger av videre feilsøking.
- Brems/trykkluft: Godkjent i tester, videre godkjenning koordinert.
- Totalt lagt ned: 87 timer.
- Maskinen kan potensielt flyttes på egen maskin og brukes som trekkraft for mindre tog/skift (test utendørs nødvendig).
- Kosmetikk og presentasjon: Enkel oppussing planlagt.

Anbefalinger og neste steg:

- Utendørs testing (trekkraft, turteller, drivstoffmåler ved fylling) når mulig.



ÅRSBERETNING GVB 2025



- Bytt nødvendig pærer, olje/filter, luftslanger, test/bytt akkumulatorer og hydraulikkslanger (god pris via kontakt).
- Test pakkeagregat over grav/sump for sikkerhet.
- Få reserve pakkeagregat på palle i Haukeland.
- Utvikle full bruks- og betjeningsinstruks for pakkeagregat.
- Vurdere fjernkontroll for skifting (regelverkavklaring).
- Kosmetisk oppussing for museal bruk/stordriftsdag.

Antall driftstimer: 3 Timeteller: 7701 Antall arbeidstimer: 87

Svillebytter

Svillebytteren er driftsklar, men har ikke vært brukt i 2025. Den er klargjort for drift. Maskinen står i vognhallen på Garnes.

Antall driftstimer: 0 Timeteller 1.1.2024: 94 (94) Antall timer vedlikehold: 0

Pakkmaskin Minima 2

Maskinen har vært brukt på Seimsmark i 2025 på sporprosjektet. Det er byttet batteri, og maskinen er smurt opp..
Antall driftstimer ca.10 (maskinen har ikke timeteller). Antall arbeidstimer: 2

Robel 12

Robel har blitt lite brukt i 2025. Det er utført en reparasjonssveis på kranen, og forefallende vedlikehold.
Årskontroll utført.

Timeteller: 16803 (16786) Antall driftstimer: 17 (56) Kilometerstand:4xxxx (43918) Antall arbeidstimer: 10

Tilhenger 30-37-4004

Årskontroll og generelt vedlikehold er utført.
Antall arbeidstimer: 1

Tipptilhenger X4406:

Tilhengeren har ikke vært benyttet i 2025.

Hjullaster Hanomag 44C

Vi fikk en luftlekkasje under hydraulikk tanken. I tillegg er eksosmanifold rustet hull i så maskin er pr. nå hensatt.
Årskontroll ble dermed ikke utført.

Timeteller: 2540 (2539) Antall driftstimer: 1 Antall arbeidstimer: 2

Gravemaskin O&K MHS

Det ble høsten 2013 anskaffet en to-vegs gravemaskin O&K MHS fra 2000 på 17 tonn med 2 skuffer og rotortilt.

I forbindelse med årskontroll ble det byttet 2 hydraulikkslanger på rotortiltet, og ferdigstilt reparasjon av elektrisk anlegg slik at alle lys virker.

Timeteller: 11887 (11822) (11391- 2016) Driftstimer: 65 (66). Arbeidstimer: 24

Tilhenger 30-37-4032

Det ble i 2014 anskaffet en maskinhenger tiltenkt O&K gravemaskin. Tilhengeren er av merke Schoma og har lasteevne på 15 tonn.



Årskontroll utført. Tilhengeren ble i 2025 benyttet til prosjektet på Seimsmark.

Antall arbeidstimer: 1

Åmlid-trallen

GVB overtok en Åmlid-tralle for en del år tilbake. Den ble bygget rundt 1960 i to eksemplarer. Trallen har en engelsk Villiers mark 3T-motor på 324 ccm, 16,5 hk, med to-sylindere, to takt med 4 gir. Trallen ble bygget på Åmlid Mek. Verksted på Herefoss - som en delvis åpen konstruksjon - på et Berg-understell fra Berg & Co mek. verkstad i Sverige. Den ble levert til baneavdelingen på Finse, som i 1964 modifiserte den med dører og bakvegg, noe som sikkert var nyttig på høyfjellet – uansett årstid.

I 2025 ble nytt gulv/tredekket montert, glassfiber påbygg ble montert og malt. Nye ruter montert i front. Ny bakvegg laget og montert. Ny redskapskasse bak til bensintank laget og montert. Ny innredning laget og montert. Lys og elektrisk anlegg montert. Alle overflater malt. NSB-logo påført i front.

Gjenstående som må ordnes i 2026 er nye seter, justeringer av motor og bremses og diverse mindre detaljer.

Antall arbeidstimer: 1024

Enheter deponert utenfor GVB

Deponert	nr	enhet	byggeår	Fabrikant	vekt	l.o.b.	status	anmerkninger
Type 2	4	dampdrivende sneplo	1914	Thune/Skabo	130,0	18,0	utstilling	Deponert Rallarmuseet
Rs	3	sneskraper	1904/16	Skabo	16,0	10,0	utstilling	Deponert Rallarmuseet

Roterende snøplog, sporrenser og Di 2

Dampdrivende nr 4 er sammen med sporrenser/sneskraper nr 3 utlånt til Rallarmuseet på Finse. Disse to enhetene inngår i en utstilling om kampen mot sneen i den gamle lokstallen på Finse.

Di2.841: Materiellutvalget tildelte 26.5.2010 GVB Di2.841. Det innebar at loket formelt tildeles GVB som reserve driftslok, men at det inntil annet måtte bli bestemt, ble disponeres av NMT. Ved teknisk sammenbrudd på lok 255 i driftssesongen, vil 841 midlertidig kunne overføres til GVB, dersom GVB ønsket det. Loket ble vedlikeholdes av NMT.

GVB besluttet i 2025 at GVB ikke ser framtidig nytte av dette loket, og det kan derved disponeres annet sted.

oo000-oo oo



Spisevognen tiltrekker seg publikum fra fjern og nær. Her er det to smilende gjester iført vakre sommerkjoler i strålende sommervær.

Foto: Ivar Gubberud



Norsk Jernbaneklubb

Krøderbanen

Årsberetning 2025



21b 225 og 26c 411 foran lokstallen på Krøderen. Foto: Kristian R. Nøkleby

Krøderbanen er en 26 km lang museumsjernbane mellom Vikersund og Krøderen i Buskerud. Virksomheten drives av Norsk Jernbaneklubb – Krøderbanen (NJK) og av Buskerudmuseene avd. Krøderbanen (BM).

BM har ansvaret for vedlikehold av infrastrukturen med bygninger og spor, mens NJK har ansvaret for trafikkstyring og trafikkvirksomheten.

Det etterfølgende er årsberetningen for Norsk Jernbaneklubb sine aktiviteter på Krøderbanen. BM gir ut egen årsrapport for sin del av virksomheten.

Norsk Jernbaneklubb - Krøderbanen
Vestsideveien 4
3535 KRØDEREN

Telefon: 32 14 76 03
E-post: kroderbanen@njk.no
Internett: www.njk.no
Org. nr. 996 366 243
Konto nr: 2480.51.02868

1. Administrasjon

1.1. Driftsutvalget og andre verv

Driftsutvalget

Leder frivillige	Henrik B. Backer
Driftsbestyrer	Linda Kjeldaas
Kasserer	Alexander Westerlund
Sekretær	Rune Vindholmen
Digitalisering og effektivisering	Jim Hagen Warp
PR-ansvarlig	Anders Linnerud
Materiellansvarlig	Kristian R. Nøkleby
Styremedlem	Solveig Andersen
Styremedlem	Per Martin Kjeldaas
Styremedlem	Jonas Brenli

Tillitsverv underlagt driftsutvalget

Arbeidsleder Damplokomotiver	Kristian R. Nøkleby
Arbeidsleder Dieselmateriell	Andreas R. Nøkleby
Arbeidsleder Vogner	Henrik B. Backer til 4. mars Per Martin Kjeldaas fra 4. mars
Salgsansvarlig	Elisabeth R. Nøkleby
Restaureringsveileder vognmateriell	Tore Strangstad
Dokumentsekretær	Jonas Brenli
Skjenkebestyrer	Jim Hagen Warp
Ruteutsteder	Alf Martin Farbrot
Redaktør Krøderbanenyt	Dagfinn Lunner
Tjenestefordelere	Jim Hagen Warp (Stasjon og konduktør) Jonas Brenli (koordinator og distribuering) Kristian Nøkleby (lokførere)
Billettrykkeriet	Olaf Bjerknes
Verkstedkoordinator	Per Martin Kjeldaas fra 4. mars
Salg av chartertog	Buskerudmuseene
Opplæringsutvalget	Pål Stian Wahlquist (leder), Erik Nøkleby, Rune Vindholmen og Alf Martin Farbrot
Sikkerhets- og internkontrollutvalget	Alf Martin Farbrot (leder), Odd Arne Lyngstad, Erik W. Johansson og Helge Lindholm
Valgkomité (oppnevnes av årsmøtet)	Odd Arne Lyngstad, Jim Hagen Warp og Frederik Svendsen (trakk seg ila året)

Annet

Redaktør årsberetning	Alexander Westerlund
-----------------------	----------------------

Spesialfunksjoner som utføres for Stiftelsen Krøderbanen

Vedlikehold telefon- og telegraflinje

Dagfinn Lunner

Vegetasjonsryddingkoordinator
(Huggehelger)

Alexander Westerlund

Representasjon

Representantskapet i NJK

Henrik B. Backer og Elise Alfredsen

Vara: Linda Kjeldaas

Stiftelsen Krøderbanen

Henrik B. Backer

Vara: Odd Arne Lyngstad

1.2. Møtevirksomhet

Årsmøtet ble avholdt som et «hybridmøte» lørdag 22.02.2025 med deltagelse digitalt på Teams og med fysisk oppmøte i mannskapsboligen «Kørpen» på Krøderen. 40 var til stede på møtet, 26 fysisk og 14 på Teams.

Driftsutvalget (DU) har i løpet av året hatt 9 møter og behandlet 122 saker. Siden 2020 har de fleste møtene blitt gjennomført digitalt. Erfaringene med å gjennomføre møtene slik har vært gode og det var fordelaktig å fortsette praksisen.

Av saker som driftsutvalget har behandlet kan nevnes:

- Utarbeidelse av budsjett og økonomioppfølging
- Oppfølging av regnskap og budsjett
- Styringssystem og sikkerhet
- Forberede og gjennomføre sesongen
- Opplæring og rekruttering
- Klargjøring av materiell for sesongen

I tillegg har saker vært behandlet fortløpende på e-post samt på Teams mellom møtene.



Krøderbanen blir satt pris på, både fjernt og nært.
Et mottatt bilde pr brev fra Bjarki 6 år ble hengt opp i Kørpen.

1.3. Økonomi

Regnskapet er vedlagt årsrapporten og er like viktig å lese gjennom som selve rapporten. «Resultat og Balanse» viser det oppsettet man er vant til med oversikt over alle inntekter, kostnader, egenkapital og eiendeler. «Oppsummering resultatposter» viser Krøderbanens gode gamle oversikt over de vante postene, men er ikke en detaljert oversikt. «Balanse og Fond» viser detaljer på fondsnivå i tillegg til balansen.

Årsresultatet endte med et overskudd på 283,21. NJK Driftsgruppe Krøderbanen har totalt sett god økonomi.

Følgende er de største eksterne tilskuddene utenom kronerulling:

- MVA – kompensasjon: 67.611,-
- Norsk Tipping Grasrotandel: 66.145,-
- Krødsherad Kommune: 5.000,-
- Kronerulling spesifiseres under sine underpunkter i årsberetningen, lokomotiv 236 (punkt 3.1), Skd 215 (punkt 3.2.1) og vognhallprosjektet (punkt 2.7).

Fondsavsetning:

Krøderbanen setter av midler i fond til diverse vedlikehold og oppgaver. Totale tilskudd til fondene var 415.647,-, mens total forbruk til fond var 182.638,-. Dette gir en netto økning på totale fondsavsetninger på 233.009,-, mot netto økning på 1.252,- i fjor.

Vi er veldig godt fornøyde med Sparebank1 Sør-Norge som bankforbindelse, det fortsetter å være en positiv opplevelse. God rente på inntående saldo og lave gebyrer i forhold til andre banker.

Vil også i år minne om at vi i 2024 skiftet kontonummer og at det gamle vil legges ned, innskudd vil da bli returnert automatisk til avsender. Kasserer ber om at de som har notert ned bankkontonummer i nettbank, notater og søknadsmaler dobbeltsjekker at rett kontonummer er registrert: **2480.51.02868**.

Flesteparten av våre forbindelser har lært seg det nye bankkontonummeret, selv om noen ikke helt henger med i svingen, noe som fører til at penger kommer til feil konto og det blir litt vanskeligere å holde oversikt.

Regnskapet føres i excel og regnskap med bilag ligger elektronisk lagret i Microsoft sin Sharepointløsning. Der har Driftsutvalget vanlig lesetilgang og kasserer har redigeringstilgang, samt at regnskapet deles i kortere perioder for revisor.

Støtt Krøderbanen når du spiller hos Norsk Tipping ved å bli grasrotgiver. Du kan registrere deg i appen, hos kommisjonær eller ved å logge inn på norsk-tipping.no. I 2025 hadde vi på slutten av året 94 stk som støttet NJK Krøderbanen, to mer enn i fjor, og en samlet utbetaling på 66.145,- som er en oppgang fra 62.399,- i fjor. Vi tar gjerne imot deg også som grasrotgiver.

Vil du støtte oss med din grasrotandel?

Norsk Jernbaneklubb Driftsgruppe Krøderbanen



Org.nr: 996366243

1.4. Opplæring

Utvalget har bestått av Pål Stian Wahlquist (leder), Erik Nøkleby og Rune Vindholmen.

I år har utvalget hatt ett møte. Det har vært avholdt kontrollprøver etter hvert som personer trenger det.

TXP teorikurs har blitt fullført, to stykker deltok. Prøvene avholdes til neste år.

Det har vært ført noen samtaler med tjenestekontoret om hvilke tjenestegrener det mangler personale til. Om noen er interessert i å holde kurs, meld dette inn til opplæringsutvalget.

1.5. Rekruttering

Det har kommet noen nye aktiv i år som har deltatt på flere dugnader og i sesongen. Er du interessert i å bli aktiv på Krøderbanen, ta gjerne kontakt på frivillig.kroderbanen@njk.no.



Utsikt fra Krøderen stasjon 11. oktober 2025. Foto: Alexander Westerlund

2. Drift

Det samlede besøket har vært på omtrent samme nivå som i fjor, men med større variasjoner. Det tørre og varme været i siste halvdel av juli trakk besøket ned, mens spesielt stordriftsdagen og interessen for damplok 411 hadde motsatt effekt mot slutten av sesongen.

I år hadde vi 6.214 enkeltreiser i de ordinære togene i sommersesongen, mot 6.268 i 2024. Vi hadde imidlertid et høyere antall chartertogreisende i år.

Det samlede besøket er i år anslått til **15.300**, hvorav **8.390** har reist med togene våre og **6.900** har besøkt stasjonsmuseet på Krøderen og øvrige stasjoner uten å kjøre tog. Det innebærer en liten økning fra i fjor.

Besøkende	2020	2021	2022	2023	2024	2025
I alt (avrundet)	5 700	9 400	16 700	13 600	15 100	15 300
Betalende i togene	1 725	5 220	9 566	6 875	8 080	8 390
Stasjonsmuseet (1)	4 000	4 200	7 000	6 700	7 000	6 900
Ordinære tog	1 600	4 391	7 892	5 070	6 268	6 214
Spesialtog (åpne)	--	531	532	733	881	755
Chartertog (bestilling)	125	298	574	629	619	968
Skoletilbud (2)	--	--	568	443	312	453
Sum antall reisende	1 725	5 220	9 566	6 875	8 080	8 390

- (1) I tallene for 2025 ligger estimat for besøk på Krøderen stasjon på 5.200. Det samlede besøket ved øvrige stasjoner er anslått til 1.700.
- (2) Tallene gjelder egne opplevelsesdager for skoler og barnehager. I tillegg er enkelte chartertog også kjørt for skoler og barnehager.

Spesialtog (åpne) inkluderer skumringstoget (23.8), spøkelsestogene (1.11) og juletogene (30.11).

Trafikkstatistikk 2025 alle søndager 29. juni - 31. august og lørdag 9. august.

Dag	Tog 126 Krøderen 10.35	Tog 532 Krøderen 12.40	Tog 127 Vikersund 12.10	Tog 128 Krøderen 14.50	Tog 535 Kløftefoss 15.12	Tog 129 Vikersund 16.15	Tog 536 Krøderen 17.50	Sum 2025
29.6	60	4	145	107	0	10	--	330
6.7	142	8	216	109	7	26	36	548
13.7	82	10	237	166	20	40	41	601
20.7	47	4	121	140	25	23	--	362
27.7	76	20	129	86	8	28	--	357
3.8	58	8	230	179	5	28	--	508
9.8	180	--	379	180	--	3	--	742
10.8	163	--	424	236	--	10	--	833
17.8	104	3	283	155	4	17	38	604
24.8	144	28	224	153	21	26	--	898*
31.8	50	2	150	112	0	43	74	431
Sum								6.214

Togene 126 - 129 er damptog. Togene 532 - 536 er motorvogntog.

I tillegg kommer motorvognavgangen fra Snarum/Kløftefoss til Krøderen etter westernshowet (v = veteranbuss):

- Tog 533 fra Kløftefoss 14.00: 30/34v + 41/26v + 60/40v + 61 + 80 + 111 = 483

Reisende i tog 533 fra Kløtgefoss er allerede inkludert i tallene for togene 127, mens returreisende fra tog 532 er lagt til i totalsummen.

(*) På stordriftsdagen 24. august reiste til sammen 280 med ekstratogene. Dette er inkludert i summen for denne dagen.

Vi har registrert til sammen 6214 reisende i søndagstogene i juni, juli og august. I samme periode i fjor hadde vi 6268 reisende. Det betyr at den samlede trafikken i søndagstogene ligger på samme nivå som i fjor, til tross for det varme været vi hadde spesielt de to siste søndagene i juli.

Materiellbruk i togene

De fleste damptogene på søndagene ble kjørt med damplok 225, 4 boggivogner (Co4c 65, CEo 86, Co3a 220 og B65 18836), en toakslet konduktørvogn (CF 3552) og en 220c-traktor som hjelpelok. Søndag 27. juli ble det benyttet dieseltrekraft i alle tog på grunn av stor skogbrannfare. På tograndagene gikk i tillegg en 214-traktor og vognene C 4, C 102 og Gfo2 10241, mens CF 686 erstattet 3552. Godsvogn 10241 ble også benyttet på Barnas dag, i skumringstoget og på stordriftsdagen. De to siste kjøresøndagene ble damplok 411 satt inn i alle hovedtogene.

Billettsalg

Basert på gode erfaringer fra tidligere, var det også i år forhåndssalg av billetter til de aller fleste avgangene. Dette gir oss god forutsigbarhet og mulighet til å justere togsammensetningen etter behov. Siden flere av avgangene ble utsolgt før reisedagen, kunne vi også registrere at billett kjøpene da flyttet seg til andre avganger med ledig kapasitet. *Billetto* ble benyttet som billettdistributør gjennom hele sesongen.



Krøderbaneentusiast Øivind Allard fikk søndag 6. juli tildelt en gullbillett som gir rett til et ubegrenset antall reiser på banen. Her flankert av Linda Kjeldaas, Elisabeth R. Nøkleby og mor Gunvor Allard.
Foto: Anders Linnerud

2.1. Årets program

Årets program, med høydepunktene fra sesongen.

Temadager

Westernshowene i «Deadwood City» på Kløttefoss ble arrangert 6 søndager til og med 3. august i korrespondanse med 12.10 - avgangen fra Vikersund. Til sammen 483 reisende benyttet seg av dette tilbudet. Tograndagen ble fordelt på to kjøredager, lørdag 9. og søndag 10. august, med til sammen 803 reisende med 12.10 - avgangen fra Vikersund.

Barnas dag ble arrangert søndag 17. august, og da kunne alle barn reise gratis med togene. Klovnen *Knerten* underholdt på Vikersund, i toget og på Krøderen. På Krøderen tok bamsedoktorene en helsesjekk på medbrakte kosedyr og i godsvogn 10241 var det rigget opp en ny stor Brio-jernbane som barna kunne leke med underveis.

Årets stordriftsdag var lagt til søndag 24. august med hele fire tog i drift. Damplok 411 trakk hovedtoget med person- og godsvogner. I tillegg ble det kjørt et personførende godstog med damplok 225 og to motorvogntog. Både Krøderen, Kløttefoss, Snarum og Sysle stasjoner var betjente for kryssinger. Dette ga mulighet for en rekke ulike reisealternativer, og en egen dagsbillett gjorde tilbudet enda mer fristende. Samme dag ble det også arrangert *Markedsdag* på Krøderen stasjon, med en rekke utstillere på plass. Disse to arrangementene passer godt sammen med hyppige togavganger og en god gjennomstrømming av besøkende hele dagen.

Søndag 31. august fikk vi besøk av en tropp fra Det Iddske Compagnie i Smaalenenes Bataljon. De stilte i uniformer anno 1894/1905 og reiste i damptoget med den store militærinnrkede godsvognen 10241. På Krøderen stasjon ble det både marsjering og saluttering, og vi fikk vite litt mer om historien bak foreningen.

Kombinasjonsturer

Fire av søndagene ble det arrangert kombinasjonsturer med damptog, båten Kryllingen II og veteranbuss, både den tradisjonelle «Tog, båt og eventyr» til Villa Fridheim og motstrømsturen «Fjordcruise og damptog» fra Noresund. Her var det også mulighet til å forhåndsbestille lunsj eller middag om bord på Kryllingen. Vi hadde godt belegg på disse turene også i sommer, med totalt 258 deltakere på «Tog, båt og eventyr» og 84 på «Båt og tog».

Skoletilbud

Tirsdag 3., onsdag 4. og torsdag 5. juni kunne vi tilby egne opplevelsesdager for skoler og barnehager. Til sammen 453 deltakerne fikk et interessant og variert pedagogisk opplegg, inkludert en togtur fra Krøderen til Kløttefoss og tilbake. I tillegg ble det kjørt 17. mai tog for Sysle skole til Snarum og tilbake og et eget chartertog for 2. klasse ved Krøderen skole tirsdag 17. juni.

Skumringstog

Skumringstog mellom Krøderen og Sysle ble kjørt lørdag 23. august med damplokomotiv 225 og både person- og godsvogner. Toget ble utsolgt på forhånd med 117 reisende.

Juletog

Første søndag i advent, 30. november, ble det kjørt juletog mellom Krøderen og Kløttefoss i forbindelse med den tradisjonsrike julegrantenninga på Krøderen stasjon. Det ble kjørt to turer før arrangementet på Krøderen stasjon, med lyslenker inne i vognene og krans på lokomotivene. Krøderen Velforening hadde organisert et stort julemarked på stasjonen og de sto også for utdeling av gløgg og pepperkaker. Til sammen 169 reisende tok årets juletog og nærmere 400 var samlet på stasjonen under julegrantenningen.

Spøkelsestog

Spøkelsestogene mellom Krøderen og Kløftefoss ble kjørt lørdag 1. november og dette viste seg nok en gang å være et populært arrangement. Det ble utsolgt denne gangen også, selv om det var en vogn ekstra på begge avgangene, sammenlignet med i fjor. Vi kunne telle til sammen 469 reisende på de to avgangene, noe som er ny rekord. 3 boggivogner og 2 toakslinger i tillegg til 2 skinnetraktorer ble benyttet



Denne gjengen fra Deadwood City var med og skapte skummel stemning både på Krøderen stasjon og ombord i spøkelsestogene lørdag 1. november.
Foto: Hilde Torgersen

i togene. Regnværet skapte noen utfordringer, men det la ikke noen demper på stemningen i togene eller på Krøderen stasjon.

Både stasjon og vogner var pyntet med spindelvev, hodeskaller og diverse uhyggeligheter. Mange koste seg med rebus, spøkelsesjakt og gresskarskjæring, og det var salg av vafler og spøkelsesmuffins.

Chartertog

I perioden 17. mai - 26. oktober ble det gjennomført i alt 23 chartertogoppdrag med til sammen 968 reisende. I tillegg kommer togene som ble kjørt for skoler og barnehager 3., 4. og 5. juni, med til sammen 453 reisende. Dette innebærer en betydelig økning fra de to foregående årene. En oversikt over årets gjennomførte charteroppdrag er gjengitt i tabellen under.

Dag/dato	Togtype	Strekning	Kunde	Antall
Lør 17/5	Skd + vogner	Sysle - Snarum T/R	FAU ved Sysle skole	180
Lør 24/5	Skd + vogner	Sysle - Krøderen	Tele-tur AS / Fagforbundet Nome	50
Man 26/5	Skd + vogner	Sysle - Krøderen	Johan's Turbuss	28
Ons 28/5	Vogner	Krøderen stasjon	Ferrari/Maserati Norge	25
Tors 29/5	Skd + vogn	Krøderen - Vikersund T/R	Pensjonistgruppe	35
Lør 31/5	Damp 225	Krøderen - Vikersund T/R	Eisenbahn Romantik Reisen	20
Lør 31/5	Ulka + vogner	Krøderen - Vikersund T/R	NJK Godsvognavdelingen	40
3/6 - 5/6	Damp Ulka	Krøderen - Kløftefoss T/R x 6	Buskerudmusene - skoler/barnehager	453
Fre 13/6	Skd + vogn	Krøderen - Kløftefoss T/R	Styret / Buskerudmuseene	12
Lør 14/6	Skd + vogner	Vikersund - Krøderen	Norske Akevitters Venner	70
Søn 15/6	Ulka + vogner	Krøderen - Kløftefoss T/R	NJK / Buskerudmuseene	45
Tirs 17/6	Motorvogn 87	Krøderen - Sysle T/R	2. klasse Krøderen skole v/ E. Nøkleby	28
Fre 20/6	Skd + vogner	Krøderen - Sysle T/R	Elisabeth R. Nøkleby	40
Tirs 24/6	Skd + vogner	Krøderen - Sysle T/R	Aktivitetssenteret Gleden	35
Lør 28/6	Skd + vogner	Vikersund - Krøderen	HABEX - firmatur	30
Lør 26/7	Skd + vogner	Krøderen - Sysle T/R	Damenes aften	12
Fre 15/8	Skd + vogner	Vikersund - Krøderen	Enger skole - blåtur	38
Lør 16/8	Skd + vogner	Krøderen - Vikersund T/R	Lokaltrafikkhistorisk forening (LTF)	28
Lør 30/8	Damp 225	Krøderen - Sysle T/R	Helge A. Norbakken	52
Lør 20/9	Skd + vogn	Krøderen - Vikersund T/R	Peter F. Tschudi - 60 års dag	30
Fre 24/10	Skd + vogner	Krøderen - Kløftefoss T/R	Ansatte ved museene i Buskerud	60
Lør 25/10	Skd + vogner	Vikersund - Kløftefoss	Representantskapet i NJK	25
Søn 26/10	Skd + vogner	Vikersund - Krøderen - K.foss	Representantskapet i NJK	25
Lør 29/11	Skd + vogn	Krøderen - Kløftefoss T/R	Barnekreftforeningen	60

Skd = lite diesellokomotiv (skinnetraktor).

2.2. PR-virksomhet

Vi baserte oss også i år på å presentere programmet løpende på nettsidene kroderbanen.no. Alt innhold på disse sidene redigerer vi selv. Dette gjør det mulig å holde sidene aktuelle med detaljert informasjon om tilbudet vårt. Vi har også i år fått meget god hjelp til dette arbeidet fra Frode Reiersøl i webredaksjonen til Norsk Jernbaneklubb. Det samme gjelder bistand i arbeidet med administrasjon av forhåndssalget hos Billetto.

Pressemeldinger ble sendt ut i forkant av sesongåpningen, tograndagene, barnas dag, skumringstoget, stordriftsdagen, sesongavslutningen, spøkelsestogene og juletogene. Disse sendes både til aviser, radiostasjoner, turistinformasjoner, overnattingssteder og aktive - til sammen rundt 250 adressater. Det ble produsert egne plakater i A3-format for søndagstogene og flere av spesialarrangementene.

Det ble i år annonsert i TV Modum og Radio Modum, i tillegg til fellesannonsering i regi av Buskerudmuseene. Vi fikk jevnlig omtale i Norsk Jernbaneklubbs nyhetsbrev, og turene ble også presentert på nettsidene til Billetto. Gjennom året har vi i tillegg fått flere små og store redaksjonelle oppslag i mediene, både i form av forhåndsomtaler og reportasjer. Lok 411 fikk spesielt mye oppmerksomhet, både i forkant av og etter at det ble satt i trafikk.

Buskerudmuseene, avdeling Krøderbanen har hatt hovedansvaret for salg og kundekontakt i forbindelse med chartertog, og vi har generelt et godt og tett samarbeid innen markedsføringen av banen.

Til syvende og sist er det likevel kvaliteten på produktet vårt som gir best markedsføring. Vi tar det som en tillitserklæring at de samme reisende finner veien tilbake år etter år og at jungeltelegrafene stort sett ser ut til å omtale oss i positive vendinger. På den måten er alle tjenestegjørende gode PR-medarbeidere for Krøderbanen!



Det nyrestaurerte damplokomotivet 411 ble satt i trafikk på stordriftsdagen søndag 24. august. Kristian Nøkleby og Ragnar Andenæs fikk fortjent heder av driftsbestyrer Linda Kjeldaas for sin store innsats med restaureringen. Foto: Anders Linnerud

2.3. KrøderbaneNytt

KrøderbaneNytt har blitt publisert med fire utgaver. Det sendes elektronisk til alle medlemmer i driftsgruppen samt Krøderbanens venneforening og gode kontakter. Dagfinn Lunner har fra 2007 vært redaktør.

2.4. Salgsavdeling

Vi har hatt nok en vellykket sesong. Vi har betjent Koas, mini Koas, togkiosk hver kjøredag. Trillevogna har vært betjent mange av kjøredagene. Når den er betjent, er det økning i salget på toget. Buskerudmuseene har hatt sommerhjelper som har betjent Koas tirsdag til lørdag. Vi hadde salg på spøkelsestoget og på juletogkjøringen. I år ble det flere nye suvenirer med 411 som motiv. Disse har solgt bra. Salgsavdelingen har også bidratt på noen chartertog. Det har vært lett å skaffe folk til tjeneste. Håper det fortsetter til neste år. Takk til alle som har bidratt.

2.5. Tjenestekontoret

Det har vært et år hvor det har vært kjørt med damplokomotivene 225, 411 og 11 og diesellokomotiv. Det har også vært andre tjenester som måtte dekkes. Mange helger i sommer har det ikke vært noe problem og få dekket tjenestene, men chartertog i ukedager kan være vanskelig. De helgene hvor det har vært togran og skumringstog samt stordriftsdag har det vært bra belegg med folk.

I tjenester så ser vi at sporskiftere begynner det å bli lite av, ellers så har vi klart og få det til og gå rundt, men det blir bare flere oppgaver på Txp på stasjonene. Lokførere, fyrbøtere og togførere har det gått veldig bra med også. Vi håper at en bomløsning på Hære planovergang til neste år vil gjøre at de folkene kan brukes andre plasser.

Tjenestekontoret har nå ekstremt bra kontakt med opplæringskontoret, vi har stadige samtaler om hva som trengs i fremtiden av tjenester, noe vi kan se på som en positiv utvikling.

Når det gjelder det med tjenester så ønsker tjenestekontoret at de som ønsker tjenester tar kontakt med tjenestekontoret enten på telefon, epost eller sms. Vi er en frivillig organisasjon som betyr at vi ikke skal mase på folk til å ta tjeneste, her må hver og en melde sin tjeneste og melde sin interesse.

2.6. Sikkerhets- og Internkontrollutvalget

Statens jernbanetilsyn (SJT) utførte i 2025 et tilsyn med Norsk jernbaneklubb, Krøderbanen. Tilsynet ble gjennomført som et dokumenttilsyn. Tilsynet medførte ingen tiltak eller merknader. Vedtaket ligger tilgjengelig på SJT sine nettsider.

Personale

Trafikkpersonalet har gjennomgått periodiske helsekontroller og avlagt kontrollprøver i trafiksikkerhetsbestemmelser i henhold til regelverket.

Hendelser

Det er rapportert 17 hendelser til SJT. Det er hovedsakelig ferdsel i spor og biler som kjører på rødt ved planovergang som har blitt rapportert. I tillegg er det rapportert 31 hendelser som ikke er rapportert videre, men som da er behandlet internt i vårt system. Med «internt» menes driftsbestyrer, internkontrollutvalget og eventuell ekstern kompetanse etter behov.

Utvalget har i løpet av året blitt styrket med et medlem til, Erik W. Johansson.

2.7. Verkstedet og vognhaller

Det er innkommet kr 118.000,- som skattefrie midler til vognhaller, opp fra 37.500,- i fjor. Vi gjør oppmerksom på at regnskapet for Vognhallprosjektet er eksternt fra NJK Krøderbanen. Det har blitt enighet om å fusjonere regnskapet inn i NJK Krøderbanen, men det er ikke fysisk gjort. Midlene har i to år blitt betalt inn til bankkontoen til Krøderbanen og vises i regnskapet som kortsiktig gjeld på 155.500,-.

Se njk.no/stott-njk for å finne ut hvordan du kan støtte oss med bidrag til vognhaller og samtidig få skattefradrag.

Det er ryddet mye rundt i grustaket på Kløttefoss og mye har kommet under tak av deler som skal bevares. Motorene som har ligget på Mf og N3, har kommet inn i Hbbis-tt vognen som kom fra Sarpsborg. Det er lagt presenninger på en rekke enheter i grustaket og på Krøderen stasjon.

Deler:

Ryddet i hjulsatssamlingen bak store vognhall.

Medgått tid er fortløpende rapportert til Buskerudmusene.



I høst ble det bygd nytt flettespor ved siden av store vognhall slik at man kunne flytte og samle hjulsatser i forbindelse med klargjøring av tomt for ny lokstall.

Foto: Henrik B. Backer

2.7.1. Ny magasinhall

Den nye magasinhallen ble åpnet 15. juni av stortingsrepresentant Kathy Lie. Den er bygd mellom verkstedet og Godsvognhallen over spor 31 og 32. Hallen er 80 meter lang og det betyr at 160 meter med spor er blitt overbygd. Hallen er fullisolert og har fått installert et varmesystem som sørger for at temperaturen om vinteren ligger på ca 11-12 plussgrader. En avfukter sørger samtidig for at luftfuktigheten ligger et sted på 30 tallet. Dette gjør det mulig å drive med noe vedlikeholdsarbeid på rullende materiell som er plassert der. Dette åpner for mer aktivitet, samtidig som verkstedet ble avlastet, begge deler er velkomment.



Åpning av hallen med stortingsrepresentant Kathy Lie (SV) – 15. juni 2025
Alle foto: Henrik B. Backer

2.8. Billettrykkeriet

Eneste utført arbeid er inspeksjon av utstyret på lager Snarum samt smøre deler inn med rustbeskyttende middel, da det var begynt å komme rust. Lagerlokalene er ikke spesielt godt egnet.

Billettrykkeriet hadde ingen inntekter eller utgifter i år. Inntekter på konto er 133.180,27.

3. Rullende Materiell

Kapittelet omtaler enheter som har vært i bruk, vært gjennom årskontroll eller der noe er endret i løpet av året. Enheter som er hensatt, er opplistet på våre nettsider nj.k.no/kroderbanen-rullende-materiell.

3.1. Damplokomotiver



Chartertog ved Tarmen. Foto: Per Martin Kjeldaas

7a 11 «Ulka»: Loket ble mye brukt i charterkjøring på våren fram til kjelen forfalt til ny kontroll. Det er nå 36 år siden kjelen ble bygd så vi benytter nå anledningen til å utføre tykkelsesmåling av kjelen. Før man kunne starte på målingene ble det på sensommeren startet arbeid med å demontere og løfte av vanntanken. Målingene blir utført til neste år.

21b 225: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Har vært brukt hele sesongen.

24b 236:

Tenderen ble på forsommeren tømt for kull som har ligget på siden 2013.

Det er innkommet kr 20.500,- som skattefrie midler til lokomotivet. I tillegg er det mottatt 3.796,- i direkte gaver fra privatpersoner. Totalt innkommet 24.296,- mot 32.715,- i fjor. Krøderbanen takker for støtten. Se nj.k.no/stott-njk for å finne ut hvordan du kan støtte oss med midler til istandsetting og samtidig få skattefradrag.

26c 411: Stempel og stempelstang på høyre side ble montert på starten av året. Krysshode med nystøpt lager ble justert inn og montert. Den reparerte linjalbæreren ble montert med nye passbolter som ble lagt i tørris før montering. Lekkasjene i vannpottene på tenderen er tetta. Speedometer er montert og noen deler som manglet er lagd nye. Ny gnistfanger er trukket med ny duk og montert.

Loket ble prøvekjørt på Hønefoss sammen med NJM på forsommeren. Noen småting ble oppdaget og loket ble prøvekjørt på nytt på sensommeren denne gangen til Hen med tilfredsstillende resultat. Dagen etter ble loket kjørt for egen maskin til Krøderbanen hvor loket ble testkjørt med belastning før den var klar for første offisielle tur med reisende 24. august.

Loket er godkjent for bruk både på Krøderbanen og på det nasjonale nettet.

3.2. Diesellokomotiver

Skd 206.35: Traktoren ble ferdig restaurert i løpet av sommeren og var klar til bruk på stordriftsdagen. Traktoren har gjennomgått årskontroll. Det kan nevnes nye sjablonger og arbeid med veggfelt, medgått tid 42 timer.



Skd 206.35 ferdig restaurert. Foto: Henrik B. Backer

Skd 214.103: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold i tillegg til bytte av defekt toppakning på bakre sylinder på våren. Skinnetraktoren har blitt benyttet gjennom sesongen til skifting, kipptog, arbeidstogkjøring og hjelpelok.

Skd 220c.167: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Skinnetraktoren har blitt benyttet gjennom sesongen til skifting, kipptog, arbeidstogkjøring og hjelpelok. Traktoren ble tatt inn i verkstedet etter juletoget for vedlikehold, da det i desember ble det oppdaget skader på koplestengene på begge sider på traktoren. I koplestanglagrene på begge sider av blindakselen har hvitmetallet gått i oppløsning. Indre foring på leddet i høyre koplestang har begynt å skli ut, har truffet blindakselen og begynt å vrenge seg som følge av kollisjonen med blindakselen. Det er også antydninger til at foringen har snurret rundt i koplestangen.

Skd 220c.182: Traktoren har ikke vært brukt i år på grunn av antatt motorhavari. Traktoren har vært testa og det gjensstår å tette ett par kjølevannsløkkasjer på motoren.

Skd 220c.210: Prosjektet er inne i sin slutfase. Traktoren er fortsatt ikke blitt tatt i bruk på grunn av diesellekkasje i converteren.

3.2.1. Skd 215.104

Prosjektleder: Pål Stian Wahlquist
Dugnadstimer registrert: 119 timer

Radiator som ble sendt til overhaling, er hentet og er satt ut i en vogn der den skal lagres fram til vi trenger den. Kledning og vindusrammer i hytte er demontert. Påbegynt rustpigging og rustskraping i hytte. Gjennomgående bolter i hyttevegg er varmet opp med induksjonsvarmer slik at de skal løsne lettere. Alle gjennomgående bolter skal tas ut og byttes med nye før hytte males.

Høyre fremre trykklufttank er demontert fra loket. Diverse malingsfjerning rundt om på loket. Batterikasse demontert fra loket.

Testet med elektrolyse på den ødelagte sylindrerblokk, det fungerte tilfredsstillende. Rust og møkk løsnet. Demontert de siste 6 sylindrerforingene, blokk til sylindrer 1 og 2 er også sprekt, så her må man få tak i enda en brukt sylindrerblokk. Toppene er også helt strippet og klare for rustfjerning i kjølevannskanalene.

Registeret foran på motoren er demontert, kjedet har vært VELDIG slakt og drevet på kamakselen slarker på kilesporet sitt. I tillegg er et drev som går mot vannpumpen nesten spist opp og må fås tak i nytt/brukt.

For å sikre at enheten bevares for fremtiden, bidrar noen av klubbens medlemmer med et fast månedlig innskudd til eget fond for denne. I år er det samlet inn kr 40.217,- mot 24.528,- i fjor. I tillegg er det overskudd fra salg av kopper i KOAS på 3.800,- og ekstra avsatte midler fra NJK KRB på 40.000,-. Totalt tilskudd til fondet er da 84.017,-. Totale utbetalinger var i år på 0,- (null). Det skyldes en sen innkommet regning for radiatorservicen som dermed kommer i 2026-regnskapet (173.775,-). Ved utgang av året er 215-fondet nå på kr 308.324,-.

Ønsker du å støtte prosjektet kan det VIPPSes til nummer 21978 eller overføre til kontonummer 2480.51.02876. Husk å merke gaven med "Skd 215" eller lignende.



Jim Hagen Warp bruker induksjonsvarmer for å løsne fastrustne bolter på førerhytta.
Foto: Pål Stian Wahlquist



Førerhuset ribbes innvendig før oppbygging.
Foto: Alexander Westerlund



Ett skall står igjen mens man jobber med motor.
Foto: Aman Aggarwal

3.3. Motor- og styrevogner

BFox4b 18775: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold.

BM 87.03: Motorvogna har gjennomgått årskontroll og var i bruk til og med stordriftsdagen. Men da motoren har lavt oljetrykk, må det gjøres en jobb med motoren før den kan brukes igjen. Det må også gjøres en jobb med bremsene, da de også har begynt å lugge igjen.

BM 91H.02: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold, i tillegg til at det ene vinkeldrevet som havarerte året før, blitt skiftet.



*Kjell Arne Jacobsen er en veteran på Krøderbanen.
Her bak spakene på BM 91H.02.
Foto: Henrik B. Backer*

3.3.1. BM 86.18

Arbeidet med å ferdigstille kupé 2 fortsatte. Plater under og mellom vinduer er ferdig montert. Alle plater ble grunnet, sparklet og malt med oljemaling. Alt av lister ble slipt og lakket, og deretter montert.

Gulv ble mattslipt, rengjort og malt med brun gulvmaling. Bagasjehyller ble mattslipt, rengjort og malt med oljemaling. Alle seterammer ble slipt og malt med brun oljemaling. Alle Vaporskjermer ble slipt, grunnet og malt brune, remontering pågår.

Ved årets slutt er kupé 2 nesten ferdig. Det neste er WC. Her ble alt demontert. Yttervegg måtte byttes fullstendig ut, det samme gjaldt gulv. Respatex, som var montert på den indre halvdel av veggene, ble byttet ut med kryssfiner. Det hele ble grunnet, helsparklet og malt med 3 strøk. Trakten under gulvet ble demontert, pusset opp og montert opp igjen. Gulvbelegget ble lagt tilbake igjen, limt fast og malt med brun gulvmaling. Nye gulvlister ble laget i eik.

Antall dugnadstimer: 286



3.4. Personvogner

B65 18836: Vognen har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet gjennom sesongen.

BCo2c 108: Montert lister over og under vinduer utvendig. Tilpasset dørvridere endedører. Nye deler måtte produseres på grunn av slitasje på de gamle. Montert gardinstenger innvendig. Vasket, slipt og oljet endevegger med Owatrol D1 og D2. Montert kleskroker i kupeer. Montert noe listverk.

Prosjektleder: Olaf Bjerknes

Medgått tid: 134 timer

BCZo2b 31: Vognen har vært ute av drift i noen år og det ble konstatert at det er behov noe vedlikehold. Takene i tredje klasseavdeling ble malt opp og ble bekostet av Buskerudmuseene. Rekkverket i tredje klasseenden er blitt skrapet og grunnet.

Bo2c 950: Levert tilbake til Norsk Museumstog. Den har vært på Krøderbanen siden 2022.

C3a 102: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet gjennom sesongen.

C4: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold.

CEo 86: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet gjennom sesongen. Boggiene er modne for utskiftning. På slutten av året ble boggiene som ble tatt ut fra Co 85 tatt inn i verkstedet for å revideres. Alle deler i boggiene er demontert. Alle deler skal sandblåses og lakkeres. Hjulsatsene skal til Sundland for å dreies før de settes inn i boggiene.

CF 3552: Vognen ble satt i drift til sesongen, etter å ha vært hensatt noen år med defekt fjær. Fjærene ble demontert og kontrollert i presse. To av fjærene hadde dårlige verdier og ble skiftet med tilsvarende fjærer fra lager. Alle fjærene lå vinteren igjennom i oljebad. Vognkassen ble skrapet ned, oljet og lakket på nytt. Vognkassen ble deretter oljet med Jupex kinesisk treolje og Le Tonkinois linoljeferniss. Påskrifter på vognkassen, bufferne og rekkverkene ble malt opp. Vognen gjennomgikk årskontroll og ble godkjent.



Elise Alfredsen monterer påskrifter på CF 3552.



Fjærer til CF 3552 har badet i olje gjennom vinteren.



Kristian Nøkleby skrapper teakkledning på CF 3552.

Alle foto: Henrik B. Backer

CF2a 686: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet gjennom sesongen.

CF3b 548: Røykrør for schweitzerapparat (kupévarme) ble gjort ferdig og montert og røykkanalen kunne stenges. Forberedt montering av pipehatt for røykrøret til schweitzerapparatet. To rustskadde knuteplater i det ene hjørnet i konduktøren ble skiftet med to nye og klinket inn. Understellet ble nålebanket ferdig, skrappt, rengjort og grunnet en gang.

Prosjektleder: Henrik B. Backer

Co4a 195: Montert en del lister samt dør til toalett, medgått tid 60 timer. Ble løftet og satt på godsvognboggier slik at boggiene kan revideres.

Co3a 220: Vognen har gjennomgått normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet gjennom sesongen.

Co3b 85: Vognen har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Den ble på forsommeren tatt i bruk igjen med nyoverholte boggier.

Co4c 65: Vognen har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet gjennom sesongen.

Rco 975: Tatt i bruk som losjivogn igjen og det jobbes med mindre utvendig vedlikehold på denne.

Parafinlamper:

Det har blitt holdt jevnlig vedlikehold av kupélampene og nødlampene som Krøderbanen bruker. De virker uten større problemer. Test-jiggen som har blitt bygget tidligere forenkler vedlikeholdet. Vi har nok driftsklare nødlamper til skumringstogene/ juletogene, og har også driftsklare i reserve. Det er ikke utført noe merking av lampene i år.



Stemningen fra parafinbelysning på skumringstogene er noe for seg selv.

Foto: Aman Aggarwal

3.5. Godsvogner

G 33602: Den ble satt inn i det nye magasinet og det er påbegynt arbeid med å få reparert taket.

G1 1106: Flekkmalt og rengjort for utstillingen i godshuset.

G2 8121: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet til noen kjøring i sesongen.

G3 3150: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet til noen kjøring i sesongen.

G3 17176: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet til noen kjøring i sesongen.

Gfo2 10241: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet gjennom sesongen.

Gf3 13014: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet til noen kjøring i sesongen.

Gf3 14092: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet til noen kjøring i sesongen.

Hvf4 70031: 8. november ble vognen overført fra Norsk Museumstog til Krøderbanen. Vognen ble flyttet fra Filipstad, og satt inn i teltet på Krøderen. I forbindelse med klargjøringen til transporten gjennomgikk vognen årskontroll, og nødvendig driftsvedlikehold for å transporteres til Krøderen.

lbbghnps 42 76 8275002-6 "Tinevogna": Har bare blitt utført sporadisk rydding av lageret for å holde orden i vogna. Litt mer er flyttet over fra andre vogner og organisert i hyller.

K1 2177: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet til noen kjøring i sesongen.

K2 23060: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold.

Mf2 17525 er under større vedlikehold da det er en del råteskade på lemmer og gulv.

Mf2 23489: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold.

MK1: Ble returnert 29. mai til Krøderbanen etter mange års restaurering. Den kom fra godsvognavdelingen på Mysen. Siden den ikke har vært kjørt siden reisen fra Krøderen til Skreia i 1972, ble den testkjørt 30. mai. Testkjøring av materiell er viktig da det ble oppdaget lagerhavari på Snarum. Men med flinke og arbeidsvillige personer ble lagerhavariet reparert på stedet. Den hadde sin første chartertur den 31. mai.

MK3 20243: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold.

Nf02 6849: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold.

N1 10826: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet til noen kjøring i sesongen.

N3 13032: Ble løftet og fikk reparert lagrene. Nytt bremsesete og ble årskontrollert.



Q4 500125: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet til noen kjøring i sesongen.

Sf3 16587: Vognen har gjennomgått årskontroll, og normalt driftsvedlikehold etter å ha vært hensatt siden 2011. Det er utbedret råteskader, og blitt flekk malt på vognen. Påskriftene på vognkassen er frisket opp med ny maling.

T3 10962: Har gjennomgått normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet til noen kjøring i sesongen, og blitt benyttet i forbindelse med diverse arbeider.

T3 4860: Flyttet til Mysen for restaurering.

Øf3 24030: Ikke utført arbeider på vognen i 2025. Prosjektleder: Henrik B. Backer

3.6. Internmaterieill

Robel 10. 30-36-0002: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Robeltrallen har blitt benyttet gjennom sesongen til arbeidskjøring for telegrafavdelingen.

Robel 11. 30-36-1038: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Noen diesellekkasjer på dysene er tetta. Motoren ble samtidig vasket, noe som bør gjøres oftere. Robeltrallen har blitt benyttet gjennom sesongen til arbeidskjøring og brannvisitasjon.

Robel 12. 30-36-3013: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Robeltrallen har blitt benyttet gjennom sesongen til arbeidskjøring.

Robeltilhenger R 1289: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Hengeren har vært benyttet til sprøyting av banen.

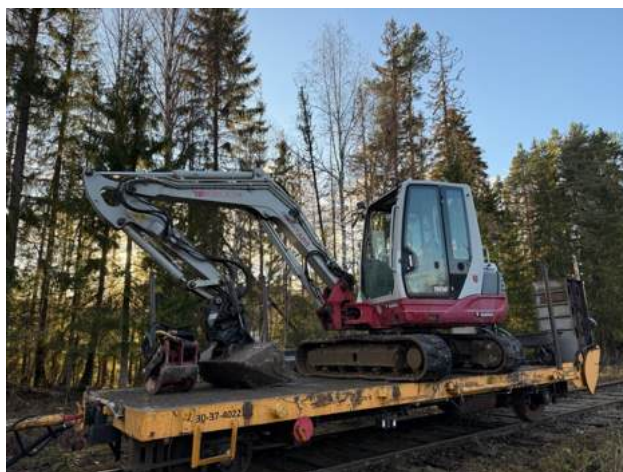
Robeltilhenger X 1477: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Hengeren har blitt benyttet gjennom sesongen til arbeidskjøring med Robel 12 - 30-36-3013.

Robeltilhenger X 30-37-4014: Overtatt fra Bane NOR i januar. Hengeren er utstyrt med ordinære trykkluftbremseser, og er tenkt benyttet med Robel 22 - 30-36-5105 som erstatning for 30-37-4022 som har tynne hjul.

Robeltilhenger X 30-37-4022: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Hengeren har blitt benyttet til arbeidskjøring i huggehelgene med Robel 22 - 30-36-5105.

Robeltilhenger X 58-251: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Hengeren har blitt benyttet gjennom sesongen til arbeidskjøring med Robel 10 - 30-36-0002.

XBG 943 1731: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold.



*Internmaterieill er kjekt å ha i det daglige. Her under huggehelgen på Sysle.
Foto: Alexander Westerlund*

4. Infrastruktur

4.1. Telegraf og telefon

Det er skiftet 9 stolper i år som er tre mer enn i fjor. Med dette er 324 stolper av et samlet antall på ca. 550 skiftet ut etter at NJK Krøderbanen i 1986 overtok ansvaret for vedlikeholdet. Dagens vedlikehold skjer i et nært samarbeid med Buskerudmuseene.

Året har vært særdeles utfordrende. Ved to tilfeller har vindvær medført stolpevelt med derav avrevne og forstrekte linjetråder. Det har også vært tilfeller av trefall over linjekursen. Dette har medført mye ekstraarbeid for å få telefon- og telegraflinjene operative igjen.

Det er stadig behov for ettersyn og løpende vedlikehold på telefon- og telegrafkursen. Vegetasjonsrydding er et stadig tilbakevendende arbeid. I år har det også vært flere tilfeller av slyng på trådene på grunn av vindvær.

I forbindelse med ny bru over Krøderbanen ved km 97 er det satt opp to nye stolper på hver side av brua og telefon- og telegraflinjen er lagt i jordkabel. Anlegget ble ferdig til første driftssøndag 29. juni.

Den midlertidige kabelen mellom km 96,1 og 96 benyttes fortsatt i påvente av permanent kabelgrøft. På slutten av året ble telefon- og telegrafforbindelsen ved km 117 brutt i forbindelse med Loe sitt arbeid med undergang fram til nytt næringsområde.



*Vær og gamle trær sliter på telegraf og mannskap, her Sysle.
Foto: Dagfinn Lunner*

4.2. Huggehelger og vegetasjonskontroll

Huggehelgene ble arrangert 11. - 12. oktober og 25. – 26. oktober. I år var vi tilbake med de vante helgene i slutten av oktober, uke 41 og 43. De er de seneste vi klarer på året uten å komme inn i vinter tid og enda kortere dager. Tar man det tidligere blir det for varmt å jobbe og tar man det senere blir det for mørkt og for korte dager.

Første helgen var vi 16 i arbeid og hugget i stasjonsparken på Kløttefoss. Vi fikk ryddet det som var nært sporet og tynnet innover. Det ble veldig lyst og fint etter hvert. Arbeidet var til tider litt utfordrende da man forsøkt å ikke skade takstein som er samlet opp og lagret i parken. Hjelp fra gravemaskin med klo gjorde arbeidet lettere og sikrere. Denne helgen var vi 5 nye deltagere som ikke har vært med tidligere. Det settes alltid pris på.

Den andre helga var vi 9 deltakere og jobbet i nordenden av Sysle stasjon sin stasjonspark og ut kurven mot Snarum. Parken ble åpnet opp og både kurven mot stasjonen og kurven nordover fikk mye bedre sikt. Også her fikk vi hjelp av gravemaskin med klo. Denne helgen fikk vi i tillegg brynt oss på god gammel jernbanekoordinering, da det skulle kjøres chartertog begge morgenene før arbeidet startet. Planleggingen fungerte, og vi gikk ikke i bena på hverandre.

Som vanlig i huggehelgene ble det ryddet opp i søppel, banearbeidsrester og lignende der vi jobbet.

Totalt ble det lagt ned 383 timer mot 531 arbeidstimer i fjor.



Mye kratt og skog ble ryddet ved innkjør Sysle. Foto: Alexander Westerlund

4.3. Banearbeidsuken

Årets oppgave var sville- og massebytte i spor 3 på Kløftefoss. Det ble utført «totalbytte» i sørenden av spor 3. For de som husker tilbake, stod det en god del trær nær sporet i sørenden av spor 3. Nedfall fra disse trærne hadde sakte, men sikkert omformet ballasten til jord, noe som medførte at mye ny ballast måtte tilføres etter å ha fjernet den gamle ballasten. Det ble mye jobb for en kort strekning. 4 - 5 aktive samt baneansvarlig deltok på dugnaden.



Mann og maskin under banearbeidsuka. Egil Sandal, Torbjørn Lemme og Jan Erland Asbjørnhus. Foto: Odd Arne Lyngstad

4.4. Annet

Bygget og malt to nye signalkasser. Den ene er montert på Krøderen, den andre skal senere monteres på Snarum.

Medgått tid: 45 timer

5. Driftsutvalget vil uttale

2025 ble et fantastisk år for Krøderbanen! Med stort engasjement fra våre frivillige og i tett samarbeid med Buskerudmuseene, kunne vi igjen ønske besøkende velkommen til ekte jernbanehistorie i drift. Gjennom sesongen gikk en rekke historiske tog på skinner som har formidlet både nostalgi, håndverk og historiske opplevelser for store og små.

Krøderbanen fortsetter å utvikle seg i positiv retning. Interessen fra publikum er økende, og togene våre fylles av familier, entusiaster og førstegangsbesøkende som ønsker en annerledes og minnerik opplevelse. Dette viser at museumsjernbanen har en viktig plass i dagens kulturlandskap.

Et av årets største høydepunkter var at damplokomotiv 411 kunne settes i drift etter mange års restaurering. Da lokomotivet igjen kunne oppleves i ordinær trafikk i august, strømmet publikum til. For mange var dette et etterlengtet øyeblikk – lyden, lukten og synet av et til levende damplokomotiv skapte magiske øyeblikk langs hele banen.

Sesongen bød også på store kjøredager og arrangementer, blant annet en vellykket stordriftshelg med flere tog i trafikk samtidig og bemannede stasjoner langs linjen. Dette ga publikum et sjeldent innblikk i hvordan en travel jernbane fungerte i tidligere tider.

Det har også vært et år med betydelige løft på anleggssiden. Ny, romslig plattform på Kløttefoss sto ferdig før sommeren og har gjort besøket tryggere og mer komfortabelt – spesielt på dager med stor pågang. Den nye magasinhallen på Kløttefoss er tatt i bruk og her har 160 meter med historisk rullende materiell fått betydelig bedre lagringsforhold. Hallen lot seg realisere blant annet ved at vi fikk gjennomslag for en ekstra bevilgning til Krøderbanen i revidert nasjonalbudsjett, og ved at Buskerudmuseene tok ansvar for gjennomføringen av prosjektet. Mot slutten av året startet arbeidet med ny lokstall, som vil styrke både drift og bevaring i årene som kommer.

I tillegg ble det etablert en midlertidig hall på Krøderen, som gir større fleksibilitet i driften av damplokomotivene og bedre opplevelser for publikum.

Det viktigste for oss som museumsbane er engasjerte og fornøyde aktive. Det er disse som gjør det mulig å skape gode opplevelser for våre besøkende – opplevelser som igjen fører til positive omtaler og videre engasjement. Bak alle togavganger står et imponerende lag av frivillige. Deres kompetanse, entusiasme og innsats gjør Krøderbanen til mer enn et museum – den gjør banen levende.

Vi vil også takke de ansatte i Buskerudmuseene, som på ulike måter legger til rette for at togene kan kjøre som planlagt. Det gjøres mye viktig arbeid i kulissene, som ikke alltid er synlig, men som er helt avgjørende. Krøderbanen er et samarbeid mellom mange aktører. Vi retter en stor takk til våre samarbeidspartnere, samt vertskommuner, fylke og stat, som bidrar til at denne unike kulturarven kan bevares og deles med publikum.

Vi gleder oss allerede til neste sesong og ønsker både nye og gamle reisende velkommen om bord – til en reise tilbake i tid, på ekte skinner.

Linda Kjeldaas
Driftsbestyrer
(sign)

Henrik B. Backer
Leder frivillige
(sign)

Alexander Westerlund
Kasserer
(sign)

Rune Vindholmen
Sekretær
(sign)

Anders Linnerud
PR-ansvarlig
(sign)

Kristian R. Nøkleby
Materiellansvarlig
(sign)

Jim Hagen Warp
Digitalisering og effektivisering
(sign)

Per Martin Kjeldaas
Styremedlem
(sign)

Jonas Brenli
Styremedlem
(sign)

Solveig Andersen
Styremedlem
(sign)



Norsk Jernbaneklubb

NJK Revisjon

Til Årsmøtet i Norsk Jernbaneklubb – Krøderbanen 2026

Revisjonsberetning for Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen Regnskapsåret 2025

Regnskapet for 2025 viser for Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen inntekter av drift og salg på kr. 216.969, tilskudd og gaver på kr. 199.347, renteposter på kr. 113.507 og et årsoverskudd etter fondsjusteringer på kr. 283.

Vi har gjennomført de undersøkelser vi har ansett nødvendig for å bekrefte at regnskapet ikke inneholder vesentlig feil eller mangler. Utvalgte deler av grunnlagsmaterialet som underbygger regnskapspostene er kontrollert.

Etter vår mening gir regnskapet et forsvarlig uttrykk for Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen sin stilling pr. 31.12.2025 og for resultatet av virksomheten i regnskapsåret.

Oslo/Tønsberg 25. februar 2026

Kjell Erik Seielstadsveen

Kjell Erik Seielstadsveen
NJK-revisor

Johan Svorstøl

Johan Svorstøl
NJK-revisor

Årsmelding 2025

Norsk Museumstog



Om Norsk Museumstog

Norsk Museumstog (NMT) har som formål å kjøre museumstog som skal formidle kulturhistorien på skinner primært på det nasjonale jernbanenettet. Vi har også fokus på å vedlikeholde og videreføre kunnskapen som skal til for å drifte historisk jernbanemateriell.

For tiden har man ikke avtale med operatør eller sertifisering for gjennomføring av kjøring.

Virksomheten disponerer pr. 2025 tre elektrisk lokomotiver, et damplokomotiv og et antall personvogner, herunder to salongvogner og to spisevogner.

Materiellet er stasjonert i lokstallen på Filipstad, lokstallen på Hønefoss og i lokstallen på Eina.

Ledelse

Driftsutvalgets sammensetning etter årsmøte 19.02.2025:

Bjørn Halling	Driftsleder og materiellansvarlig (fratreden 01.10)
Christian Fjeldheim Evje	Sekretær
Likas Næss	Kasserer
Børge Flatlandsmo	DU-medlem
Kai Hartmann	DU-medlem
Jan B. Salvesen	DU-medlem (konstituert leder fra 01.10)

Driftsutvalget har avholdt 3 møter i 2025.

NMT har vært representert i NJKs representantskap med to DU-medlemmer.

Under DU-møte den 01.10.25 valgte driftsleder å trekke seg som leder av NMT. Etter samråd med formann i HS ble det på møtet konstituert ny midlertidig leder.

Nytt ekstraordinært årsmøte ble avholdt på TEAMS 19.11 og Jan B. Salvesen ble valgt til ny driftsleder.

Driftsutvalgets sammensetning etter ekstraordinært årsmøte 19.11.2025:

Jan B. Salvesen	Driftsleder
Christian Fjeldheim Evje	Sekretær
Likas Næss	Kasserer
Børge Flatlandsmo	DU-medlem
Kai Hartmann	DU-medlem

Driftsåret 2025

Det er ikke gjennomført kjøring.

Samarbeidspartnere

Det har vært løpende kontakt med våre samarbeidspartnere. (Bane-Nor, NJM og avdelingene i NJK)

Lokaler og sporplass

Eina

NMT har leid godshuset for lagring av deler og rekvisita fra Nordstrand og Grorud.

Industriparken Notodden

NMT har bidratt i forbindelsen med flytting til nytt lagerlokale og vil være med å følge opp dette i samarbeid med Notodden og Hovedstyret.

Lokstallen Filipstad

I lokstallen disponerer vi etter avtale med Norsk Jernbanemuseum sporplass for Ao118 og AEo18143, Hvf 70031 ble transportet til Krøderbanen.

Lokstallen Hønefoss

I lokstallen disponerer vi 2 spor og velferdsbygget. Sporene har vært benyttet til El 11.2078, Di 2.841, BCo348, lok 411 (til 19.08.2025), Skd 220.200, Ao 950 (byttet plass med 411) og El 11.2098.

I november kom varsel om at vi måtte flytte ut av velferdsdelen da bygget skal rives 2 halvdel av 2026. Forberedelsene med opprydding i lokalene ble startet opp.

Ute på «Myra» i kransporet står hensatt F 1025, Skd 220.168 og El 11.2085

Lokstallen Eina

I lokstallen disponerer vi 2 spor hvor vognene 213, 990, 119 og 561 er plassert.

Generelt om lokaler og sporplass

Oppbevaringsforholdene for NMTs materiell var i 2025 tilfredsstillende. Materiellet er riktignok spredt på tre steder, men er sikret for vær og vind.

Ved en opprettelse av driften igjen vil det være viktig å få samlet driftsmateriellet på ett sted hvor løpende driftsvedlikehold kan gjennomføres

Rullende materiell

Damplokomotiver

26c 411.

Loket ble ferdigstilt på Hønefoss i samarbeid med Krøderbanen etter omfattende reparasjon etter havari samt gjort driftsklart. Loket ble overført til Krøderbanen den 19.08 for videre drift.

Elektriske lokomotiver

El 11.2078

Lokomotivet står innendørs på Hønefoss. Det er utført mye arbeid i forbindelse med restaureringen på loket i 2025.

El 11.2098

Lokomotivet står hensatt innendørs på Hønefoss. Det har ikke vært aktivitet på loket i 2025.

El 11.2085

Loket står hensatt utendørs på Hønefoss. Loket benyttes som delelager og referanse i forbindelse med restaurering av 2078.

Diesellok og skiftetraktorer

Di 2.841

Loket står hensatt i stallen på Hønefoss. Det er ikke utført arbeider på loket i 2025.

Skd 220c

- Skd 220c.168 står hensatt utendørs på Hønefoss. Det har ikke vært utført arbeider på traktoren i 2025.
- Skd 220.200 står hensatt i lokstallen på Hønefoss. Det har ikke vært utført arbeider på traktoren i 2025.

Personvogner i tre - driftsvogner

Driftsvogner i 2025 har vært vognene 119, 213, 561, 950, 990, 1025, 18143 og 19003 (generatorvogn)

Vognene har ikke vært benyttet i tog 2025.

Vognene 561 og 119 ble leiet ut i forbindelse med et arrangement for Bane-Nor på Eina. Det ble lagt ned et betydelig arbeide i forbindelse med dette. Vognene ble plassert utenfor lokstallen under anledningen.

Generelt så er materiellet i bra stand, alderen tatt i betraktning og det har ikke vært alvorlige feil på materiellet.

Status vogner 2025

Eo 119

Arbeidene med utvendig vedlikehald av vogna som vart igangsatt i 2024 vart sluttført i 2025. Utanom dette er det kun utført mindre arbeider på vogna, slik som vedlikehaldslading av batteri.

Vogna er hensatt innandørs i lokstallen på Eina.

CFo2c 213

Arbeidene med utvendig vedlikehald av vogna som vart igangsatt i 2024 vart sluttført i 2025. Utanom dette er det kun utført mindre arbeider på vogna, slik som vedlikehaldslading av batteri.

Vogna er hensatt innandørs i lokstallen på Eina.

AEo 561

Arbeidene med utvendig vedlikehald av vogna som vart igangsatt i 2024 vart sluttført i 2025. Utanom dette er det kun utført mindre arbeider på vogna, slik som vedlikehaldslading av batteri.

Vogna er hensatt innandørs i lokstallen på Eina.

Ao2c 950

Det er ikkje utført noko arbeid på denne vogna i 2025.

Vogna vart hausten 2025 overført frå Kløtefoss til Hønefoss, der den no er hensatt inne i lokstallen.

Ao3a 990

Arbeidene med utvendig vedlikehald av vogna som vart igangsatt i 2024 vart sluttført i 2025. I tillegg er det utbetra eitt øydelagt dryppbrett (dryppblikk) under eitt vindauge, justert ein vindusløftar samt reparert mindre skader i teaken på den eine vognsida. Utanom dette er det kun utført mindre arbeider på vogna, slik som vedlikehaldslading av batteri.

Vogna er hensatt innandørs i lokstallen på Eina.

F 1025

Det er ikkje utført noko arbeid på denne vogna i 2025.

Vogna er hensatt utandørs med presenning på Hønefoss.

BEo 18143

Det er ikkje utført noko arbeid på denne vogna i 2025.
Vogna er hensatt innandørs på Filipstad.

Fde 19003

Det er ikkje utført noko arbeid på denne vogna i 2025.
Vogna er hensatt utandørs på Hønefoss.

Personvogner – prosjekter – hensatte vogner

ABo1b 118

Det er ikkje utført noko arbeid på denne vogna i 2025.
Vogna er hensatt innandørs på Filipstad.

ABo2b 348

Det er ikkje utført noko arbeid på denne vogna i 2025.
Vogna er hensatt innandørs i lokstallen på Hønefoss.

Hvf4 70031

Det er ikkje utført noko vedlikehaldsarbeid på denne vogna i 2025.
Vogna vart i november overført til Krøderbanen, i forkant av denne overføringa vart vogna rydda for deler tilhøyrande NMTs materiell før den vart klargjort for transport.
Fram til november var vogna hensatt i lokstallen på Filipstad.

Økonomi

NMT har ikke hatt driftsinntekter i 2025 med unntak av litt inntekter i forbindelse med utleie av vogner, Løpende utgifter til drift av NMT dekkes gjennom tilskuddsordning. Til konkrete prosjekter er det også innvilget midler gjennom tilskuddsordningen.

Tilskuddet innebærer at vi fortsatt er solvente og kan videreføre tiltak som sikrer materiellet en trygg forvaring.

Det er søkt om tilskudd til enkeltprosjekter gjennom tilskuddsordningen som NJM forvalter og disse har blitt innvilget og gir oss mulighet til å opprettholde istandsetting og vedlikehold av materiellet

Driftsutvalget vil uttale

Det er flere saker som utgjør større utfordringer for NMT. Primært gjelder det at vi ikke har et fast sted hvor drift og vedlikehold kan forenes med det frivillige miljøet. Det må også jobbes målrettet mot en mulighet for å kunne kjøre med materiellet. Dette har forgått i flere år med iherdig innsats uten at man har lyktes.

En «driftsbasis» og innendørs lagringssted for materiellet hvor alt er samlet på ett sted er vanskelig å få til. Forhold som er i kjølvannet av jernbanereformen samt byutvikling og jernbaneutbygging truer alle de stedene vi holder til. Heldigvis er det noen lyspunkter som bl.a arbeidet med Eina lokstallområde. Dette prosjektet er godt i gang.

Vi har lenge slitt med for lav frivillig innsats. Hovedsakelig skyldes dette at vi ikke har noen målrettet drift med de arbeidsoppgavene dette har med seg. Vi får håpe at vi kan lykkes med dette etter hvert

Målet til NMT er å kunne presentere en reiseopplevelse tilbake i tid med de fasilitetene dette hadde med seg i flotte autentiske vogner av stor kulturhistorisk verdi.

Det rettes en stor takk til de som gjennom gaver og grasrotmidler gir økonomiske bidrag til flere av våre vogn- og lokomotivprosjekter. Dette setter vi stor pris på.

Oslo, 23.03.2025

Jan B. Salvesen

Kai Hartmann

Lukas Næss

Børge Flatlandsmo

Christian Fjeldheim Evje



Norsk Jernbaneklubb, Lokalavdeling Bergen

Årsmelding for NJK lokalavdeling Bergen 2025

Styret i lokalavdelingen har bestått av:

Yngve Kristiansen	Leder (På valg)
Tore Bergundhaugen	Styremedlem (Ikke på valg)
Oddvar Clementsen	Kasserer (På valg)
Rune Huseby	Styremedlem (Ikke På valg)
Birger Huun	Styremedlem (På valg)

Andre verv valgt av årsmøte:

Yngve Kristiansen	Representantskapsmedlem (RS)(På valg)
Tore Bergundhaugen	Vararepresentant (RS)(På valg)
Ole Palerud	Revisor (På valg)

Andre verv utpekt av styret:

Yngve Kristiansen	Prosjektansvarlig for MJ messen.
Bjørn Totland	Webansvarlig
Tore Hunhammer	Brannvernkontakt i klubblokalene i Ytre Arna.

Valgkomité:

Jarle H Hansen	Leder
Jan Erik Petersen	
Tore Hunhammer	

Det har vært avholdt fem styremøter i perioden, møtene er også koordinert med planlegging av MJ-messen 2025. E-post er brukt som hoved kommunikasjonslinje egen adresse er opprettholdt for lagring av e-post via NJK sentralt. (styretnjbk@gmail.com)

Styrets arbeid

Leder Yngve Kristiansen, var klubbens representant ved RS-møter med Tore Bergundhaugen som vara representant. Vårsmøtet og årsmøte 2025 ble arrangert i Bergen henholdsvis 26 og 27 april 2025. Yngve Kristiansen deltok på begge møter.

Høstmøtet ble arrangert på Krøderen 25 – 26 oktober, men lokalavdeling Bergen var ikke representert.

Lokalavdeling Bergen var representert på Modelljernbaneforeningen i Norge (MJF) sin generalforsamling på Jevnaker, lørdag 22 mars 2025, med Ole Palerud.

Medlemssituasjonen

Lokalavdelingen har totalt 235 betalende medlemmer pr 31.12.2025, inklusiv familiemedlemmer. En oppgang på 4 medlemmer fra 2024. NJK har iverksatt nytt medlemsregister ved bruk av «Styreweb». Dette gir en raskere og enklere oversikt over medlemmene i klubben.

Ett medlemmer, Jakob Aasheim har gått bort i 2025.

Medlemslokaler

MJ gruppens lokaler i Arna Industrihus AS, er opprettholdt i fjerde etasje med ekstra lagerplass i tredje etasje.

Lokalene i Bergen Havn, Dokken, Skur 24 er sagt opp av Bergen Kommune, og vi må være ute av lokalene på Dokken pr 30. juni 2026. Klubben fikk i høst en kort frist for å rydde opp og redusere arealet til kun 2 rom ihht avtale. Dette oppryddingsarbeidet er ferdig, men de gjenstående to rom må tømmes ila juni måned.

Medlemsmøter og aktiviteter:

Modelljernbanemessen

Styret fremla i 2024 en ny modell for medlemmene som ble godkjent av årsmøtet, med følgende ansvarsfordeling:

Prosjektkoordinator: Yngve Kristiansen.

Utstillerkontakt: Yngve Kristiansen.

Presse og publikumskontakt: Birger Huun.

Ansvarlig for messehallen: Rune Huseby og Jan Birger Hauge.

Ansvarlig for messeøkonomi: Oddvar Clementsen.

Ansvarlig for NJKs utstilling / egne klubbanlegg: Tore Hunhammer.

MJ-messen 2025 var et gjennomgående bra arrangement med god oppslutning blant forhandlere, utstillere og ikke minst blant publikum.

Totalt antall besøkende: 1214, en nedgang på 266 i forhold til 2024. (1140 i 2023, 914 i 2022).

Vedrørende alle økonomitall om messen henvises det til klubbens regnskap.

Vi valgte heller ikke i år å bruke BT fordel siden dette er uforholdsmessig dyrt. Fokus ble i større grad satt på annonsering på sosiale medier samt BT avis og vi var aktive på Vilvite senteret. Egenprodusert video ifm messen ble laget også i år.

MJ messen 2026 er planlagt 26 – 27 september.

Klubbarbeid med modelljernbane i egne lokaler.

Fastanlegget i lokalene på Arna er nå kjørbart både digitalt og analogt, AC og DC.

Ungdomsanlegg, i et kjørselv konsept, er under produksjon og planlegges å være ferdig til MJ-messen 2026.

Klubben har kjøpt inn 10 demo moduler i Fremo format, sponset av MJF. Disse er satt sammen ilt høsten, men mangler skinner, terreng og øvrig teknisk installasjon. Modulene vil over tid bli benyttet sammen med eller erstattet med modulene med Bergensstandarden. Det er etablert en arbeidsgruppe som skal planlegge og lede dette arbeidet fremover.

Den internasjonale modelljernbanedagen i regi av MJF, 2. desember 2025, ble markert med åpent hus i lokalene på Ytre Arna, lørdag 29 november. Dette var en koordinert dato med andre MJF klubber i landet. Aktivitet i en helg gir bedre besøkstall enn på en ukedag, 25 besøkende.

Annet klubbarbeid med eksterne aktører:

Samarbeid med VilVite senteret i Bergen. Etter gode erfaringer i 2023 og 2024, hvor klubbens medlemmer presenterte modelljernbane på VilVite senteret, ble dette gjentatt i 2025. Helgen 30 og 31 august ble satt av og NJK var til stede med 12 medlemmer. Lørdag var det 450 besøkende og søndag 850 besøkende. Klubben ble tilgodesett økonomisk fra VilVite.

Sjøfartsmuseet i Bergen ønsket også i år vår deltagelse på deres familiedag, 8 -9 november og vi stilte med 4 medlemmer hver dag. Klubben ble tilgodesett økonomisk for dette arbeidet.

Medlemmer av klubben reiste til MJ messen i Flekkefjord 5 -6 april.

Pepperkakebyens materiell har også i 2025 blitt lagret i klubbens lokaler ihht avtale.

Wallendahl (WD) sitt modelljernbaneanlegg, som har vært lagret hos oss i lokalene på Arna, er nå bestemt at skal gis bort. WD har bestemt at Ronalds Leketøymuseum, i Åsane, skal få overta dette anlegget. Anlegget blir overlevert i januar 2026.

Sosiale medier

Klubben har opprettholdt en lukket Facebook-side for medlemmer i NJK Bergen. Siden benyttes til viktige meldinger og meldinger om arrangementer, årsmøter etc. Siden har 30 medlemmer pr 31 desember 2025.

Lokalavdelingens åpne Facebook gruppe hadde 435 medlemmer pr 31 des 2025(en økning på 42 stk fra 2024).

På rene internettsider har klubben ett domene utover lokalavdelingen på NJK.no sentralt; MJmessen.no.

Økonomi

Avdelingens resultatregnskap viser et driftsoverskudd på kr. 39.492.-

Leieavtalen med Arna Industrihus AS ble fornyet 1.4.2024 med varighet til 31 mars 2027. Utvidet kontrakt for leie av lagerlokalet i tredje etasje ble fornyet med virkning fra 1 januar 2024 og varer til 31 jan 2027.

Avslutning

2025 har vært et godt og variert år med samarbeid med VilVite senteret og Sjøfartsmuseet. MJ-messen er fortsatt vår viktigste aktivitet og største inntektskilde og ny organisering rundt denne blir evaluert og justert ifm MJ-messen 2026.

Styret takker alle frivillige medlemmer som har bidratt til gjennomføring av planlagte aktiviteter i 2025.

Bergen 2. februar 2026.

Styret NJK lokalavdeling Bergen

Til årsmøtet i NJK avd. Bergen

REVISJONSBERETNING FOR 2025

Jeg har revidert regnskapet for Norsk Jernbaneklubb lokalavdeling Bergen for regnskapsåret 2025. Årsregnskapet består av resultatregnskap, balanse og note opplysninger og viser et overskudd på kr. 39.492,54.

Jeg har kontrollert utvalgte deler av materialet som underbygger informasjonen i årsregnskapet, vurdert de benyttede regnskapsprinsipper, og vurdert innholdet i og presentasjonen av årsregnskapet.

Jeg mener at årsregnskapet er avgitt i samsvar med lover og forskrifter, og gir et uttrykk for lokalavdelingens økonomiske stilling pr. 31.12.2025. Styret har oppfylt sin plikt til å sørge for oversiktlig registrering og dokumentasjon av regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god regnskapsskikk i Norge.

Jeg anbefaler årsmøtet å godkjenne lokalavdelingens årsregnskap for 2025.

Knarrevik, 13.02.2026

Ole Palerud

Valgt revisor for NJK avd. Bergen



ÅRSBERETNING 2025 – 2026

Generelt

Der hvor intet annet er angitt gjelder denne årsberetning fra 16. februar 2025 til 21. februar 2026, dvs. fra årsmøte til årsmøte.

Virksomhet nr. 1 – Ekstern virksomhet

MJ-aktiviteten i lokalavdelingen har vært laber i løpet av perioden. Utenom arbeidene på Flisa har det vært lite aktivitet. Vi ønsker forslag fra medlemmene.

Aktiviteten på Flisa har vært konsentrert omkring arkivet, vedlikehold av arkivrommet og uteområdet. Se egen rapport fra Flisa.

Lokalavdelingen deltok på mj-messe på Jernbanemuseet høsten 2025.

Lokalavdelingen deltok på representantskapsmøte i Trondheim 27.4.

Nils-Kristian Møller er vår lokale webredaktør. På grunn av redaktørens andre engasjementer de siste årene har lokalavdelingens hjemmeside vært relativt statisk i denne perioden.

Virksomhet nr. 2 – Interne møter og medlemsturer

Vi lider under stor geografisk spredning på medlemsmassen og mangel på et fast, mest mulig sentralt medlemslokale. Styret er på utkikk etter mulig lokale, men har ikke lyktes så langt.

Årsmøte

Årsmøtet ble avholdt den 16. februar 2025 på Myklegard, Løten.

Valget gav følgende resultat:

- formann	Øyvind Dølplads	gjenvalg
- sekretær (fungerer som nestleder)	Ole Peter Bentsrud	gjenvalg
- kasserer	Kjell Erik Seielstadsveen	gjenvalg
- styremedlem / leder mj-gruppa	Bjørn Åke Persson	gjenvalg
- styremedlem	Stein Dølplads	gjenvalg
- varamedlem	Nils-Kristian Møller	gjenvalg
- revisor	Einar Thomesen	gjenvalg
- webmaster	Nils-Kristian Møller	gjenvalg
- valgkomité	Einar Thomesen	gjenvalg
- valgkomité	Tore Mikkelsen	gjenvalg

Det nye styret valgte medlemmer til representantskapet:

- medlem representantskapet	Øyvind Dølplads	gjenvalg (følger ledervervet)
- varamedlem representantskapet	Ole Peter Bentsrud	gjenvalg

Dugnader / medlemsmøter

Arbeidsgruppe Flisa har utført arbeid i arkivet, rensket vegetasjon i/ved svingskivegrava, samt utført andre mindre arbeider på Flisa. Se egen rapport fra Flisa.

Saksbehandling har for øvrig foregått pr telefon og E-post.

Det ble ikke avholdt julemøte.

Medlemsturer

Det ble ikke arrangert noen medlemstur i 2025.

To av medlemmene gjennomførte i løpet av 2025 flere private turer til spor 1 modelljernbaneanlegget på Næs jernverk i Tvedestrand og til MJ-messa på Håverud, Sverige. Turene ble betalt av deltakerne. Det er anledning for flere til å bli med på slike turer, men det må bestemmes god tid i forveien.

Styret ønsker forslag til turer, ved interesse kan vi organisere det meste.

Virksomhet nr. 3 – Salgstjeneste

Det ble det ikke avholdt noen arrangement med salg.

Virksomhet nr. 4 – Servering.

Da det ikke har blitt avholdt noen møter eller arrangement med servering utenom årsmøtet og julemøtet.

Virksomhet nr. 5 – Medlemsmasse

Antall medlemmer inklusive husstandsmedlemmer ved periodens slutt var ca. 150.

Andel av medlemskontingent for 2025 overført fra NJK sentralt er kr 17 746.

Momskompensasjon er mottatt kr 848.

Virksomhet nr. 6 – Administrasjon

Administrasjon er fortsatt en utgiftspost, og da spesielt porto. Det er ikke utgiftsført noen utsendelse pr. post til alle medlemmene i år, men det koster oss ca. kr 650 i porto og kopiering pr. gang. Selv om vi tilstreber å bruke E-post så blir det likevel kostbart. Men, vi ønsker å holde god kontakt med våre medlemmer, og vi oppfordrer alle som kan og melde sin e-postadresse til styret. Vi har også litt korrespondanse til HS, RS, PS, etc., dette skjer i hovedsak pr. e-post. I tillegg kommer utgifter til kopiering, konvolutter, etc. Papirutsendelser bør gjennomføres som vedlegg til PS.

Renter

Intet spesielt. Jf. regnskapet.

Forsikringer

Intet spesielt. Jf. regnskapet.

Leie / abonnement

Leieforhold på Flisa er opphørt.

Virksomhet nr. 7 – Utlodning

Ikke gjennomført i år.

Virksomhet nr. 8 – Arbeid med rullende materiell.

Ingen aktivitet.

Virksomhet nr. 9 – Arbeidsgruppe Flisa.

Det vises til separat rapport fra arbeidet på Flisa med oversikt over investeringer og dugnadsinnsats.

Vi fikk i 2011 ca. 200 nye bøkesviller fra Jernbaneverket, disse ligger lagret på Flisa.

En del sviller er transportert til Sørumsand.

Vi har sikret oss en del takstein for bruk på priveten på Namnå. Disse er lagret i lokstallen.

I sommeren 2021 ble det utført oppussing av Namnå stasjon og den sammenheng fikk priveten ny takstein.

Lageret i lokstallen får brukes til senere utskiftning av ødelagt takstein.

Det må utføres en del vedlikeholdsarbeid p.g.a. hærverk, spesielt innvendig.

Virksomhet nr. 10 – Arkiv / bibliotek

Tegningsarkivet blir flyttet til Eina.

Virksomhet nr. 11 – Frivillighetsregisteret

Vi er registrert i Frivillighetsregisteret som mottakere av grasrotandel / Norsk Tipping.

I 2025 mottok vi kr 677.

Vi har org nr. 894 294 582 og alle våre medlemmer som spiller via Norsk Tipping bør bidra her.

Virksomhet nr. 12 – Modelljernbanegruppa

I 2025 har lokalavdelingens mj-gruppe vært aktiv, spesielt i Elverum sammen med SØMJK.

Elverum 21. februar 2025

Sign.

Øyvind Dølplads

Formann

Einar Thomesen
Gamle Knappumsveg 92
2270 Flisa

Til Årsmøtet 2025 for Norsk Jernbaneklubb avdeling Innlandet

REVISJON AV REGNSKAP 2025 FOR NORSK JERNBANEKLUBB AVDELING INNLANDET

Utkast til regnskap 2025 med bilag er gjennomgått. Det ble registrert 13 posterings. Noen av disse er dokumentert bare ved bankens opplysninger om kontobevegelser. Hva de gjelder er imidlertid kjent. Kasserer har tidligere opplyst at det dels er kostbart å innhente ytterligere dokumentasjon. Det er stort sett er tale om mindre utgifter. Revisor har ikke merknader til det.

Det finnes en kontantkasse. Her er ikke registrert bevegelser i 2025. Den utgjør litt over 1 % av lokallagets eiendeler i regnskapet.

Posterings og bilag er sammenholdt. Det er ikke funnet avvik. Revisor har ikke merknader til utgiftenes art.

Egenkapitalen pr. 31. desember 2025 er på 263 488 kroner og består av to bankkonti, kassebeholdningen og en privét på Namnå stasjon. Privéten er oppført i balansen med én krone.

Regnskapet foreslås godkjent.

Avsluttende merknader fra revisor:

Heller ikke i 2025 har det vært bevegelser i kassebeholdningen. Det bør kanskje vurderes om ikke klubben skal kutte ut kontantkassen.

Laget har ingen gjeld og ingen faste økonomiske forpliktelser av betydning. Lagets likviditet er altså god. Det gir muligheter.

Flisa, 23. januar 2026



Einar Thomesen
Revisor, Norsk Jernbaneklubb avdeling Innlandet

Årsberetning for Norsk jernbaneklubbs lokalavdeling Oslo og omegn 2025

Styrets sammensetning:

Nils Håkon Sandersen (leder), John Lillegård (kasserer), Jon Tanung (varamedlem) Øystein Heggen (styremedlem), Jo Hulbækdal (varamedlem), Øystein Heggen (styremedlem), Stein Olav Hohle (varamedlem) og Bjarne Kristensen (styremedlem)

Om lokalavdelingen.

NJK Oslo har 682 ordinære medlemmer og 17 familiemedlemmer. Totalt 699 medlemmer.

Arrangementer

Det har vært avholdt 16 arrangementer i 2025:

- 12 ordinære temamøter med foredrag
- 1 årsmøte med foredrag
- Sommeravslutning med grilling
- Juleavslutning med kaker og gløgg og Bergensbaneforedrag
- Tur med omvisning på Årnes pakkhus, reddet og gitt nytt liv av Nes Bluesklubb

Styremøter

Det har vært avholdt 5 styremøter i 2025. Men styret treffes oftere da mange er tilstede på arrangementene.

Det er foretatt opprydning av gamle arkivskap og gamle air-condition anlegg fra loftet.

Det er byttet kjøleskap etter at det gamle brøt sammen.

Det ble montert lystette gardiner mot sporet, slik at man se bilder på skjermen under foredrag

Vi var representert på 100-årsjubileet for Hauketo stasjon. (Traseèn ble omlagt for å unngå Ljan-viadukten)

Til Årsmøtet 2026 i NJK Lokalavdeling Oslo og Omegn

Revisjonsberetning for NJK Lokalavdeling Oslo og Omegn regnskapsåret 2025

Regnskapet for 2025 viser for NJK Lokalavdeling Oslo og Omegn et resultat på kr. 18 108,97.

Jeg har gjennomført de undersøkelser jeg har ansett nødvendig for å bekrefte at regnskapet ikke inneholder vesentlige feil eller mangler. Utvalgte deler av grunnlagsmaterialet som underbygger regnskapspostene er kontrollert.

Etter min mening gir regnskapet et forsvarlig inntrykk for NJK Lokalavdeling Oslo og Omegn sin stilling pr. 31.12.2025 og for resultatet av virksomheten i regnskapsåret.

Asker 25.februar 2026


Christian Berg

Valgt revisor for lokalavdelingen

Årsrapport NJK Rogaland 2025

Aktivitet:

I 2025 har vi gjennomført 7 medlemsmøter med variert innhold. Vi har hatt flere visninger av bilder fra medlemmenes turer i innland og utland og gode foredrag med interessant innhold. Sommeravslutningen ble dette året avlyst på grunn av liten påmelding.



Det ble medlemstur til Figgjo stasjon der Trond Egil Aasen Bøe holdt foredraget: Ålgårdsbanen gjennom 100 år.

I september arrangerte vi kulturminnedag i samarbeid med Rutebil Historisk forening. Et vellykket arrangement med godt fremmøte og over 350 besøkende. Det ble kjørt to turer med Veteranbuss i nærområdet. Dresinsykling og minitoget var populært blant de minste. Bane NOR inviterte seg til å ha stand med representanter fra utleie og utbygging. Klubben fikk gode tilbakemeldinger fra Bane NOR angående vedlikehold av bygning og uteområde.



Bane Nor stilte med egen stand



Salg av lapper og kafe/saft. Meget populært



Pensjonert Overkonduktør Terje Haugland
Sørget for at Mj anlegget fungerte.



Ny trapp til vst vogna.

2025 ble avsluttet med vårt tradisjonelle julemøte med risengrøt, gløgg og utlodning. Medlemmene blir underrettet om aktivitetene via e-post, Facebook og «På sporet».

Medlemsmasse:

Medlemsmassen ligger fortsatt jevnt på ca. 100 medlemmer hvorav mellom 20 – 25 % møter opp på medlemsmøtene våre.

Dugnader:

Dugnadene har for det meste dreid seg om renovering av taket på Verkstedvogn. All gammel takpapp ble fjernet og ny rupanel ble lagt inn i råtepartiene. Deretter ble det lagt ny papp på hele taket. Panelen fikk vi produsert på Riska sagbruk til en god pris. Til dette arbeidet har det til nå gått med bortimot 120 timer. Til renoveringen av vogna søkte vi Kulturminnefondet om midler, og fikk bevilget 25 000,-. For å komme lettere ut og inn av vogna ble det også montert en ny trapp.



Stille før storinnrykket.



Klar for dressin og minitog kjøring



Vi fikk leid stillas for en billig penge slik at HMS ble ivaretatt på beste måte.



God stemning når ny papp skulle limes og spikres.

På uteområdet har vi fjernet et bjørnebærkratt som tok litt overhånd og trær. Det ble to felles dugnader der medlemmene var med på rydding og forefallende vedlikeholdsarbeid. Gjennom sommeren har et par medlemmer klippet plener og holdt hagen i orden.

Verkstedet Egersund:

Her har vi startet opprydding og kvittet oss med en del utstyr og deler som vi ikke har brukt for lenger. Samtidig ble selvfølgelig 8701 kjørt ut og var like startvillig som alltid.

Av de vi har forespurt, er det kun NJK Gamle Vossebanen som har vist interesse for utstyr. De har kjøpt en del verktøy og maskiner og har fått med seg en del deler.

Vi kommer til å fortsette med oppryddingen utover våren, for det er myyye som gjenstår.

Styrets sammensetning i 2025:

Leder: Rolf Magne Bøe
 Sekretær: Torgeir Askeland
 Kasserer: Ståle Ualand
 Styremedlem: Kjetil Løvendahl og Tor Petter Tjessem

For Lokalavdeling NJK Rogaland
 Rolf Magne Bøe.



NJK Lokalavdeling Trøndelag: Årsberetning 2025

Etter årsmøtet 26.02.2025 besto styret av:

- Leder: Jon Eigil Kvernød (gjenvalg)
- Kasserer/nestleder: Stein Erik Paulsen (gjenvalg)
- Styremedlem: Håkon Henriksen (gjenvalg)
- Styremedlem: Vegard Aunan (gjenvalg)
- Styremedlem: Halvard Hovtun (gjenvalg)
- Styremedlem: Lars Helge Vikan (gjenvalg)
- Representant til rep.skapet: Utpekes ved behov
- Revisor
 - Marcus Bull (gjenvalg)
- Valgkomite
 - Tor-Even Ovesen Olsen (gjenvalg)

Aktiviteter

- 26. februar avholdt vi årsmøte
- 21. mai foredro Lennert van der Werf for andre gang om Nederlandske jernbaner.
- 4. juni foredro William Lysholm om jernbaner i England.
- 25. juni avholdt vi sommerfest med grilling
- 13. august avholdt vi politisk samtale med Anniken Refseth
- 12. september holdt vi åpent lokale i forbindelse med Kulturnatt 2025.
- 22. oktober viste Halvard Hovtun feriebilder fra Marokko
- 19. november hadde vi temakveld på modelljernbaneanlegget med Rc-lokomotiver
- 10. desember avholdt NJK Trøndelag, TMJK og SHF felles julemøte på Ringve.
- 17. desember arrangerte vi juleavslutning.

Vårt lokale i To Tårn på Marienborg har vært åpen hver onsdag gjennom hele året unntatt helligdager. Oppmøtet øker stadig. Se tabell under. Vi ser at det kommer innom folk som har sett våre plakater og sett oss i sosiale media. Ikke bare medlemmer, men også studenter og andre som lurte på hva vi driver med.

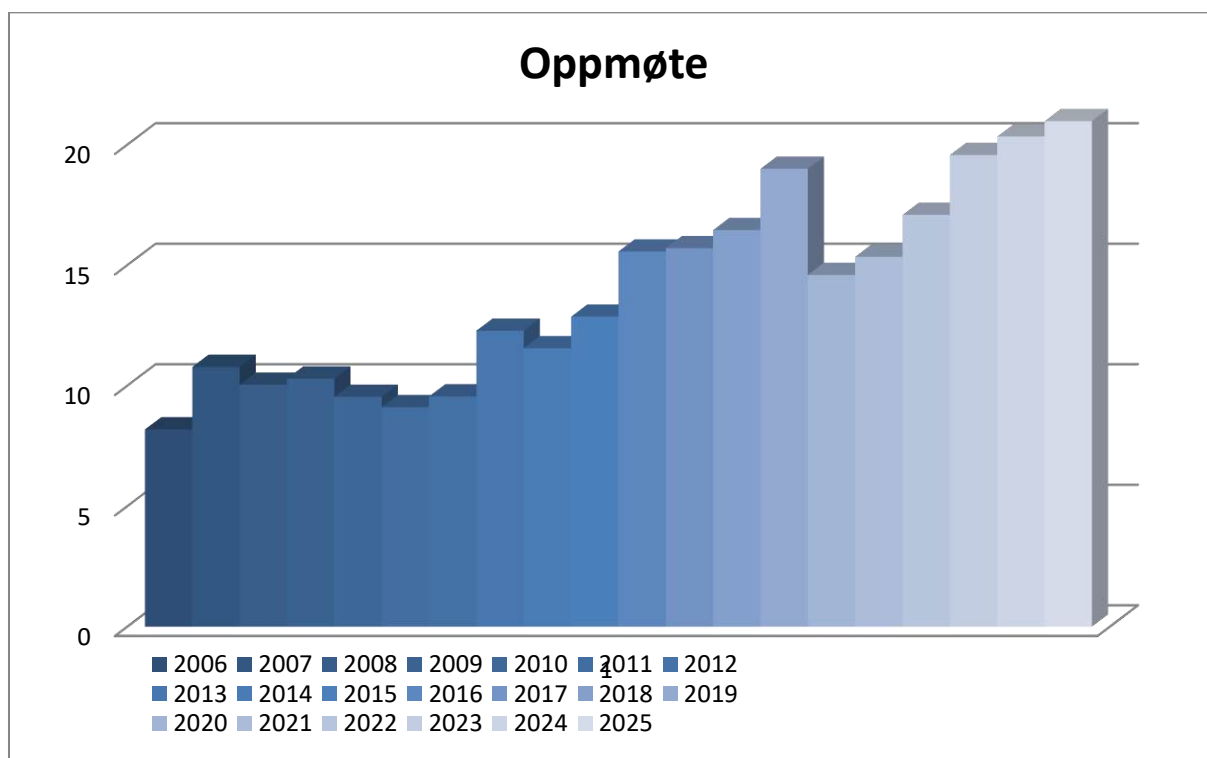
I 2024 sto vår togsimulator ferdig. All bygging og programmering er gjort av aktive i NJK-T. Denne ble umiddelbart populær, og hver onsdag kjøres det tog på Meråkerbanen, som er utgangspunktet for simuleringen. Det er lagt opp til å kunne kjøre med Di 4 og Type 92. Tilbudet er gratis for alle som vil prøve seg som lokomotivfører, og det tilbys veiledning ved behov.



I kjelleren på To Tårn har vi et rikholdig dokumentarkiv, samt et stort magasin med jernbaneeffekter. Her har det blitt lagt ned et stort antall dugnadstimer i 2025. Gjennom året har det vært utlån til enkeltpersoner fra arkivet.

NJK Trøndelag deltok på arrangementet Kulturnatt Trondheim 12. september. 60 personer besøkte To Tårn.

NJK Trøndelag hadde pr 31.12.2025 187 medlemmer. I løpet av 20 år har vi økt antall medlemmer med nær 50 prosent.



Flere av lokalavdelingens medlemmer er også aktive sentralt i NJK:

Svein Sando er leder for NJK Forlaget.

Stein Erik Paulsen og Vegard Aunan har drevet NJK Medlemsservice fra Trøndelag fra 2012.

Håkon Henriksen og Lars Helge Vikan er styremedlemmer i Stiftelsen Norsk Jernbanearv, SNJA.

Jon Eigil Kvernrød og Stein Erik Paulsen sitter i NJK Hovedstyret.

Vi ser gjerne at så mange som mulig mottar informasjon på epost. Vi sender normalt ut ukentlig epost. Har du ikke registrert epostadressen din, sender du en melding til trondelag@njk.no.

Jon Eigil Kvernrød/Stein Erik Paulsen





Alle fotografier: Halvard Hovtun

Til: Årsmøtet Norsk Jernbaneklubb, avd. Trøndelag

Revisjonsmelding for Lokalavdelingen 2025

Regnskapet er gjennomgått med grunnlag i regnskapsoversikten og bilag, samt kontoutskrifter for:

Konto 0530.27.22163 – drift

Konto 1204.78.26817 – depositum

Konto 1203.92.67274 – plassering/kapital

Regnskapet er ført ryddig, med tydelige transaksjoner mellom kontoene. Kasserers rapport av status økonomisk og materielt er ryddig og oversiktlig.

Revisor registrerer at:

- Vedlegg 44. Summen 136,- kr. ut fra konto er ikke ført inn.
- Vedlegg 125. kvittering og innført sum avviker med 30,- kr.
- Vedlegg 135. summen 500,- kr. ut fra konto er ikke ført inn.

For øvrig er det ingen merknader fra revisor, vedr. årets regnskap.

Resultatregnskapet viser et overskudd på 89.802,91 kr.

Regnskapet tyder på at lokallaget har en godt kontrollert og etterrettelig økonomisk drift.

Revisor vil anbefale årsmøtet å godkjenne regnskapet og gi kasserer ansvarsfrihet for regnskapet 2025.

Trondheim, 24.01.2026

Marcus Bull

Lokalavdeling Østfoldbanen
Styrets beretning for 2025

Styret og styre-forhold.

Styret har i perioden bestått av følgende personer:

Leder:	Jan-Erik Bruun.
Kasserer:	Kjell Sand
Sekretær:	Per Roald Sand
Styremedlem:	Lasse Nor Johansen.
Styremedlem:	Gylmer Bach.
Varamedlem:	Roger Halvorsen

Revisor i perioden har vært: Hans Flågen Strømnes.

Styremøter: Det er avholdt 9 styremøter i perioden samt en utstrakt e-post og telefonkontakt.

Antall medlemmer pr. 31.12.2025, var 196, en økning på 10 i 2025

Aktiviteter i perioden.

- **Ordinært årsmøte** avholdt i NJK-lokalavdeling Østfoldbanens lokaler på Dilling stasjon, Larkollveien 46 den 24. februar 2025, med start kl. 18.00 og 18 medlemmer foruten styret, tilstede.
- **Vårmånedene** var preget av å få lokalene på Dilling i operativ stand, herunder etter-isolering av deler av kjellertak. Videre er det blitt tatt ut en del masse fra kjellertaket som er erstattet med Rockwool, noe som medførte heving av gulvtemperaturen med flere grader og besparelse av strømutfgifter.
- **Lokalavdeling Østfoldbanen** var ikke representert på Jevnakermessa dette året.
- **Utemiljøet har fått et løft**, da samtlige blomsterkasser (pokaler) samt heller nå er på plass. Moss-IA (folk fra anlegget) bisto med pokalflytting og har gitt klubben tillatelse til å hente masse fra deres tidligere depot som underlag for hellene. En takk til dugnadsgjengen som deltok.
- **Sommerfesten** ble avholdt på Dilling på tradisjonell vis med grillmat og tilbehør den 16. juni. 15 medlemmer deltok og stemningen var god.
- **Utover høsten** ble det avholdt en foredragskveld hver måned og en **MJ-gruppe** ble etablert med aktivitet en lørdag i måneden, foreløpig.
- **Juleavslutningen** ble avholdt på Dilling den 15. desember med tradisjonelt innhold, herunder overrekkelse av gaver. 25 medlemmer deltok aktivt i quiz og bidro til god stemning. Loddsalget og antall gevinster var stort. Kaffe/te og marsipankake samt pølser ble servert.

Styre har i tillegg arbeidet med følgende saker.

- **Rådemessa** ble denne gang avholdt kun på lørdag 1. mars grunnet erfaring med svakt fremmøte på søndagen, dog ble ca.150 betalende besøkende registrert og litteratur samt kiosk-salget var bra, noe som medvirket til et greit overskudd på kr. 13.054,-.
- **Gods-huset ble ryddet** for å få plass til materialer og stillaser for å tette hullet i taket slik at den forsterkede bærebjelke ikke får mer skade.
- **Den gjenværende skiftebrakka** ble den 22. april overtatt av Krøderbanen mot maling og utstyr (koster m.m.) til bruk for å gi våre to flatvogner på buttsporet en ansiktsløftning.
- **Godsvognen som ble utlånt** til Asker-museet i mars 2022 har fått forlenget oppholdstid der, inntil videre. Denne er imidlertid tenkt innlemmet i miljøet på Dilling, senere.
- **Samarbeidet med Verkstedsavdelingen på Mysen nå Godsvogns-avdelingen**, ønsker styre å videreføre etter at det lokale styret la ned sine verv og ansvaret samt disposisjonsretten til lokstallen ble overført til Godsvogns-avdelingen. I denne sammenheng deltok lokalavdeling Østfoldbanen med stand på Mysenmessa den 20. og 21. september. Salget gav et bra utbytte.
- **Tidsskriftet Sydbane-racer'n** har, utkommet med fem utgaver i 2025. Takk til bidragsytere og redaktøren for godt arbeid med bilder og tekst.
- **Øvrige medlemstjenester**; PS (forumet og «hva skjer»), Face-book og E-post er også i 2025 flittig benyttet for å gi medlemmene viktig informasjon i løpet av året.
- **Østfoldbanens regnskap** viser en god utvikling. Driftsresultatet viste et overskudd på kr.12.699,58 og balansen en beholdning på kr. 156.494,97 pr.31.12.2025. Styret viser ellers til resultatregnskap og balanse som blir å behandle som egen sak på årsmøtet.

Jan-Erik Bruun	Per Roald Sand	Gylmer Bach	Lasse Nor Johansen	Kjell Sand
sign.	sign.	sign.	sign.	sign.

REVISJONSRAPPORT FOR NJK AVD. ØSTFOLDBANEN 2025

Regnskapet er gjennomgått og kontrollert med regnskapsfører/kasserer den 10/2-2026. Regnskapet er ført på en ryddig og oversiktlig måte, slik at det kan sies at både gode rutiner og god regnskapskikk er fulgt.

Det er ført en rekke driftskontoer slik at spesifikke utgifter lett forstås. Ser intet behov for flere konti nå, men det bør vurderes fortløpende.

Finner ellers ingen feil.

Klubben har for tiden 3 bankkonti, hvorav det på en av disse beregnes et stort månedlig gebyr, for tiden drøy 100,-. Ingen rentegodtgjørelse. Det bør diskuteres om det er behov for denne kontoen. Anbefaler å overføre/opprette en høyrentekonto.

Råde 10/2-2026



Hans Flågen Strømnes

Revisor

Sign.



Årsberetning 2025

Lokalavdelingen har i 2025 avholdt 1 medlemsmøter som ble holdt i forbindelse med årsmøtet. Det er avholdt flere digitale møter for å diskutere årsmøtesaker. På årsmøtet kom det frem, som det alltid gjør, et sterkt ønske om en ny medlemsutflukt. Det var enighet om å prøve å få til en tur med Go-Ahead til Arendal. Etter diverse henvendelser og telefoner skulle det vise seg at selskapet ikke var i stand til å gjennomføre en slik medlemstur. Svaret vi fikk kom så sent på sommeren at noen alternativer fantes ikke.

Det har vært en rekke uformelle kontakter i styret vedrørende aktiviteter i lokalavdelingen, Venneforeninger og med Notodden Utvikling (NUAS).

Leder av lokalavdelingen har, gjennom NUAS, fortsatt vært sterkt engasjert i å jobbe for å få Tinnosbanen tilbake til kjørbar stand. Det er i perioden 2023 til 2025 bevilget 45 mill kr til opprusting av strekningen Notodden stasjon til Lisleherad stasjon. Bane Nor startet arbeidet medio august måned, og var ferdig i henhold til planen 1. november. (ca. 2 km forbi Lisleherad stasjon). Aldri har den strekningen vært i en slik kjørbar tilstand. Arbeidet gikk lettere enn forventet fordi Riksantikvaren ga Bane Nor en dispensasjon på 3 år til å legge betongsviller på den delen av strekningen Notodden-Tinnoset som ikke er synlig fra stasjonsområder og andre overganger. Besparelsen er betydelig da tresviller er 3-4 ganger dyrere i anskaffelse og har langt kortere levetid.

Vi prøver å få til en prøvekjøring på denne strekningen i løpet av våren 2026.

Det jobbes hardt politisk med å få hele strekningen frem til Tinnoset stasjon finansiert.

Ellers har lokallagslederen hatt en meningsutveksling med lederen av NJK om å forsterke presset for å få Tinnosbanen satt i operativ stand

NJK, Lokalavdeling Telemark/Numedal er nå registrert i Frivillighetsregistret til Brønnøysundregistrene.

Etter søknad fra NJK Verkstedavdeling Notodden bevilget lokalavdelingen kr.10.000,- til bytte av takpapp på RCO 891.

Årsmøtet i foreningen ble avholdt på Notodden torsdag 27.februar. 6 stemmeberettigede møtte opp.

Etter årsmøtet ble det holdt et medlemsmøte hvor det ble redegjort for diverse aktiviteter på Rjukan/Tinnosbanen hvor flere av avdelingens medlemmer også i 2025 har lagt ned en stor innsats. Både leder og kasserer er i styret for Rjukanbanens Venner.

Det ble gitt en orientering om status Tinnosbanen.

Til NJK's representantskap i 2025 har Bård Ekeberg Nilsen vært fast representant og Jan Ragnar Setsaas vararepresentant.

Økonomien i lokalavdelingen er god.

Årsmøtet bevilget kr.5000,- for å delta på RS sitt årsmøte i Bergen

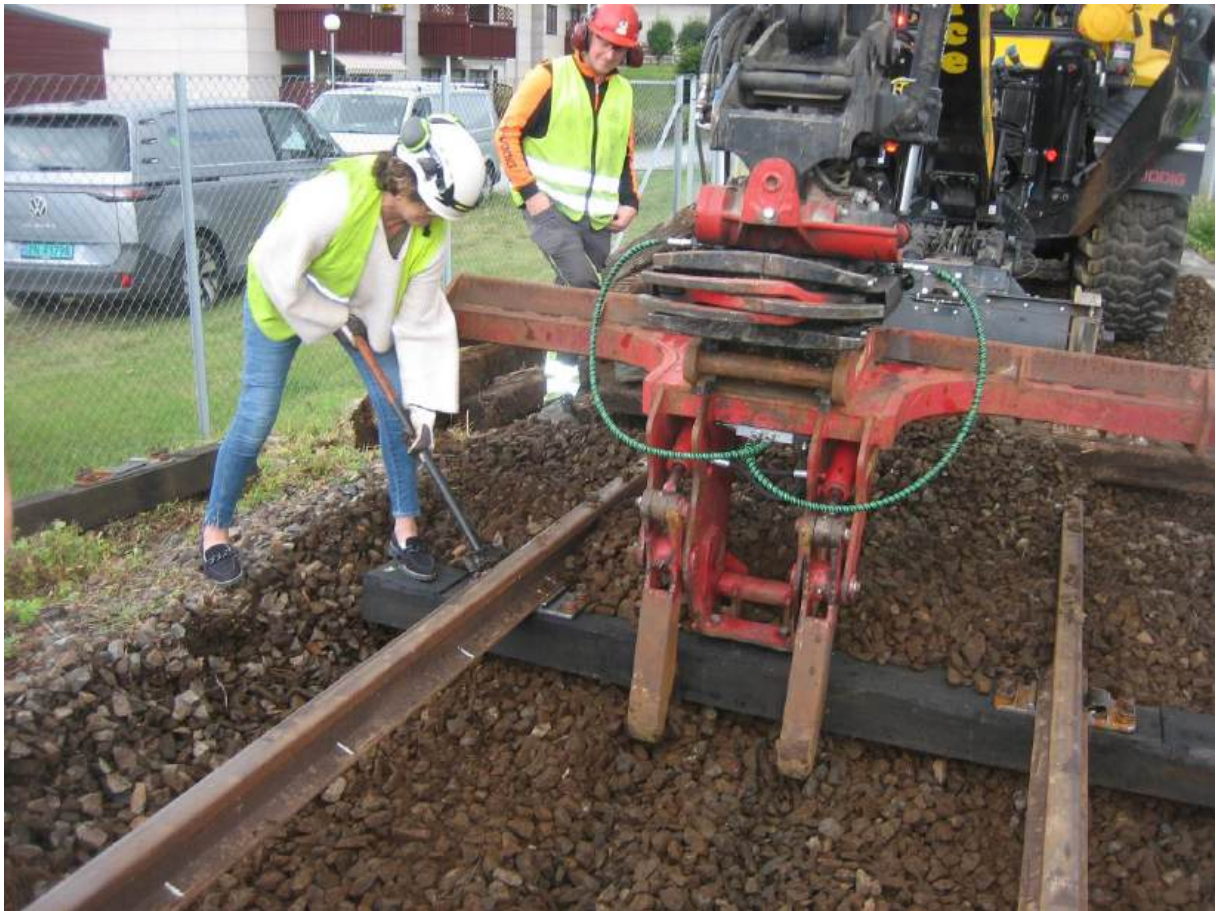
Det er 86 medlemmer registrert i lokalavdelingen.

Avdelingens styre har i 2025 bestått av følgende:

Leder	Andreas Faye
Kasserer	Hans Viktor Braathen
Styremedlem	Tom Gerhardsen
Styremedlem	Bård Ekeberg Nilsen
Varamedlem	Bjørn Sundseth
Revisor	Øyvind Eidsmoen

Notodden 20.02.26

For styret i NJK lokalavdeling Telemark/Numedal
Andreas Faye
Leder



Ordfører Gry Fuglestveit i Notodden kommune utfører de første svillebyttene på strekningen Notodden – Lisleherad 12.09.2025

Øivind Eidsmoen
Marcello Haugensvei 15
3610 Kongsberg

Kongsberg 26.02.2026

Til
Styret i Norsk Jernbaneklubb Lokalavdeling Telemark / Numedal

REVISJON AV REGNSKAP FOR 2025

Undertegnede har revidert regnskapet for NJK Lokalavdeling for Telemark / Numedal for året 2025.

Jeg finner regnskapet ryddig og oversiktlig og anbefaler at det fremlagte regnskapet godkjennes.

Øivind Eidsmoen

Sign

Norsk jernbaneklubb lokalavdeling Raumabanen - Årsberetning 2025

Etter et begivenhetsrikt jubileumsår for Raumabanen i 2024, har 2025 på ingen måte vært et hvileskjær for lokalavdelingen.

Det er loggført aktiviteter i klubblokalene på Verma 15 ganger, som er i tråd med ambisjonsnivået om å treffes en dag pr. måned i gjennomsnitt. Aktivitetene har vært dugnader, planleggings- og styremøter, årsmøte, publikumsarrangementer og ikke minst trivelige samlinger for klubbens medlemmer.

Våre besøkende har satt pris på arrangementene vi har hatt, og vi har fått mange gode tilbakemeldinger. Totalt er det registrert ca. 180 gjester på disse dagene med åpent hus. Flest besøkende var det i forbindelse med et veteranbilarrangement 5. juli. Men også markering av modelljernbanens dag, som falt sammen med julegrantenning på Verma og 101-årsdagen for Raumabanens åpning til Åndalsnes 29. november 1924, samt det årvisse Rom(h)jultreffet hadde mange besøkende. Det er spesielt gledelig at en god del barn har vært innom, mens tenåringene er en gruppe det så langt har vært utfordrende å markedsføre seg ovenfor.

I løpet av 2025 ble det inngått avtale med huseier om at lokalavdelingen også skal leie det tilstøtende rommet til klubblokalene på Verma. Tilgjengelig areal har dermed økt fra omkring 120 til 330 kvm, og er hovedsaklig planlagt brukt til utstilling av større museumsartefakter, samt modelljernbane.

Det er igangsatt to prosjekter i løpet av 2025 som det er innvilget støtte til fra eksterne bidragsytere. Dette gjelder etablering av et frost- og fuktfritt magasin- og arkivrom i de nye lokalene, samt opparbeidelse av en flyttbar samferdselshistorisk utstilling, som i tillegg til å vises fram i lokalene på Verma, også kan settes opp andre steder, f.eks i forbindelse med arrangementer.

Lokalavdelingen kan vise til et tilfredstillende økonomisk resultat for 2025. Dette kan i hovedsak tilskrives mottatte bidrag i form av gaver og fra ulike tilskudds- og støtteordninger. Imidlertid er det gledelig at salg gir betydelige inntekter, selv om dette så langt ikke har kunnet dekke alle driftsutgiftene med klubblokalene. Den økonomiske situasjonen for lokalavdelingen synes god med tanke på planlagte aktiviteter i 2026.

Styret har det siste året bestått av:

Leder:	Jan Ivar Tangen
Nestleder:	Hans Schrøyen Isachsen
Styremedlem:	Arne Bakken
Styremedlem:	Erling Kylling
Varamedlem:	Trond Gammeltoptorp
Kasserer:	Jomund Angard

for Norsk jernbaneklubb lokalavdeling Raumabanen
Jan Ivar Tangen
(Sign)

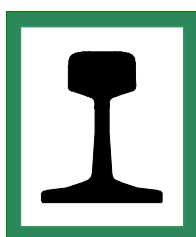
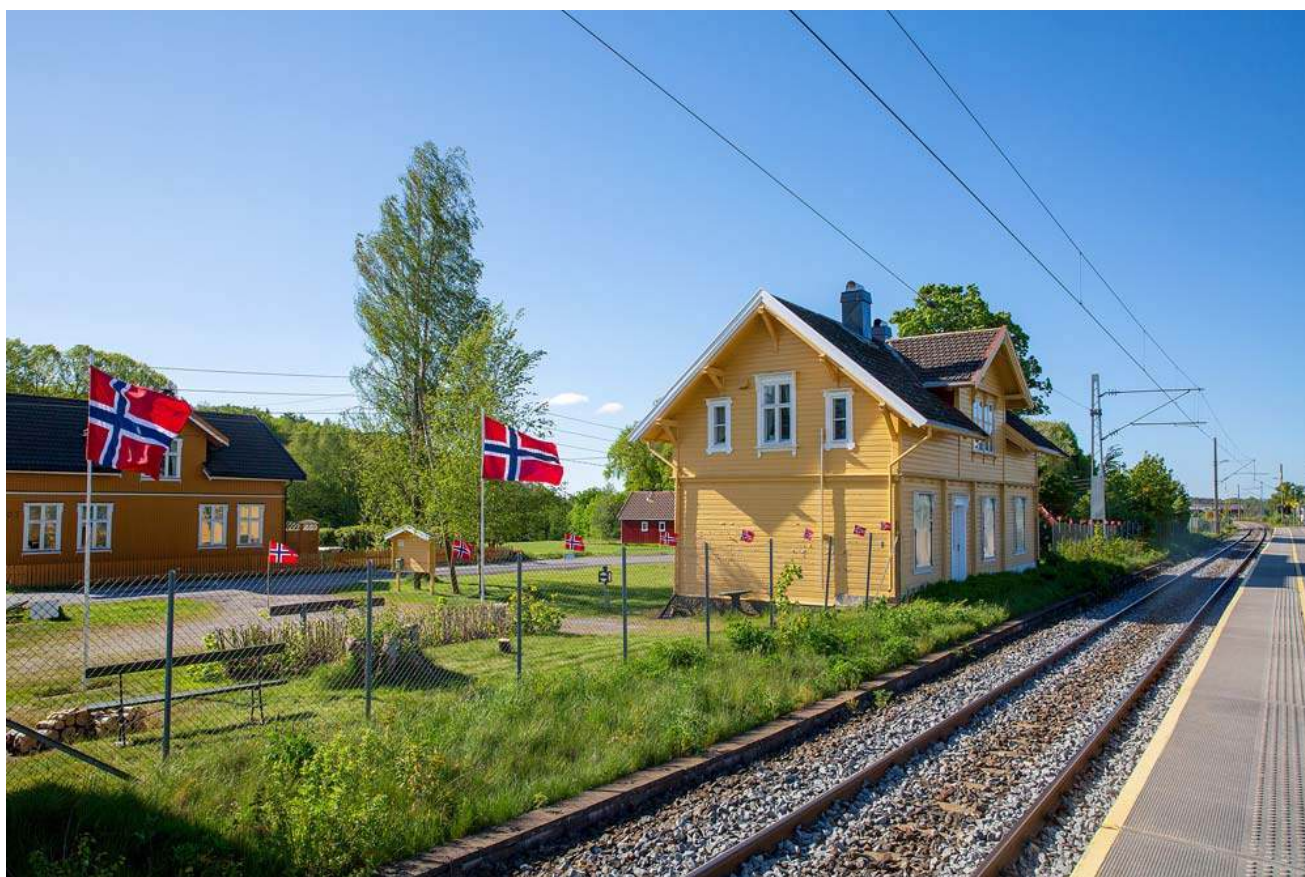
Verma, 8. mars 2026,

ÅRSBERETNING

2025

ÅRET I BILDER

- lokalavdelingens liv på Råstad og bortenfor



Norsk Jernbaneklubb

Lokalavdeling Vestfold

Internett: <https://njk.no/vestfold>
<https://facebook.com/NJKVestfold>

NJK Vestfold - medlemsarrangementene 2025

Dato	Tema	Ant.	Dato	Tema	Ant.
8.1.	På smale spor i Wales og på Isle of Man	12	27.8.	Vi tar mockup av nye fjerntog i øyesyn	21
22.1.	Medlemmenes bilder; En jernbaneentusiast med (mobil)kamera hjemme og ute	13	10.9.	El 17 – loktypen med kort driftstid	20
5.2.	Medlemmenes bilder; Litt om min aktive periode i NJK	19	24.9.	469 måneder og 28 dager på trikken - et tilbakeblikk	11
26.2.	Årsmøte. Lokalavdelingens liv og virke 2024	15	15.10.	Restaureringen av vogn Co4a	17
12.3.	Utvikling av Vestfoldbanen	25	29.10.	Med salongvogn Ao 100 på norske og utenlandske spor 1976-2001	14
26.3.	Lokaltrafikk i vest - Bærumsbanen og Drammenbanen	14	12.11.	Medlemmenes bilder; Et dampende minne – 35 år siden Nordsteam 1990	14
9.4.	Selvbygging av norske jernbanebroer i 1:87	18	26.11.	Materiellstatus når årsskiftet nærmer seg	24
23.4.	Medlemmenes bilder; Gamle jernbaner i Sverige og noen i Benelux	14	10.12.	Julemøte. Bildekavalkade fra året som er tilbakelagt, konkurranse og sosialt samvær rundt bordet	15
7.5.	En sniktitt på de nye lokaltogene	20			
21.5.	Når kommer det nye fjerntog og hvordan vil de se ut	22			
4.6.	Hortenlinja fra start til slutt	24			
18.6.	Sesongavslutning med grillmat i stasjonshagen	16			

NJK Vestfold – statistikk medlemsarrangement 2008–2025

År	Medlems- møte	Medlems- tur	Total	År	Medlems- møte	Medlems- tur	Total	År	Medlems- møte	Medlems- tur	Annet	Total
2008	63	8	71	2014	230	43	273	2020	318	0		318
2009	1)			2015	217	58	275	2021	126	246 4)	24 5)	396
2010	1)			2016	301	55	356	2022	397	45 4)		442
2011	1)			2017	293	29	322	2023	303	81	20 6)	404
2012	172	33 2)	205	2018	301	0	301	2024	302	16	24 6)	342
2013	160	54	214	2019	400	110 3)	510	2025	348	0	23 6)	371

1) Ingen tall foreligger for årene 2009–2011

2) Gjelder åpent hus

3) Råstad-dagen og jubileumstoget

4) Nettmedlemsmøter

5) Langåpen stasjon og vårdugnad

6) 2020-2021, Åpen stasjon;
2023-, Dugnad

Forsiden

Hovedbildet: Flaggene vaier 17. mai, sett fra plattformen på Torp holdeplass.

Småbildene: Stasjonsbygningen med flaggene heist 17. mai. Stubben ved Råstadveien fungerer som blomsterbed, nå forsterket med steinsetting. Juletreffets sommerjobb, flaggpyntet 17. mai.

Baksiden

Øverst: Da Norske Tog var på besøk 7. mai, benyttet Kjell Navestad anledningen til å la Kjells hjørne omhandle lokaltog og hvordan de best kan bygges, med blant annet åpen endeplattform på styrevognen.

Nederst: Middagen tilberedes på Weber Performer kulegrill, Tom André Källman, Rolf Burud og Milan Marfi har tatt oppstilling for å sikre at de ikke går glipp av maten.

Foto: Hans Morten Tamnes med tidvis ekstern bistand til betjening av utløserknapp.

Fotomontasjer: Hans Morten Tamnes

Vinterhage



Kveldsstemming 8. januar, et hvitt teppe har lagt seg over stasjonshagen. Julegranen lyser opp i vintermørket.

Sommerhage



17. mai, flaggene er heist, blomsterbed og gjerder er pyntet med flagg, plenen er nyfrisert.

Årsberetning 2025

Styret og andre verv 2025

Leder:	Hans Morten Tamnes
Kasserer:	Wenche Tamnes
Sekretær:	Torstein Sunde
Styremedlemmer:	Henrik Engum Pedersen Øystein Wiik
Varamedlemmer:	Stefan Bårli Hansen Vidar Lund Iversen Kjartan Kvernsveen
Representantskapet:	Utnevnes av styret*
Vara representantskapet:	Utnevnes av styret
Stasjonsmester:	Henrik Engum Pedersen**
Stasjonsbetjenter:	Tom André Källman Milan Marfi Hans Morten Tamnes** Kim Hedlund Vagstad
Valgkomité:	Kjartan Kvernsveen*4 Kim Hedlund Vagstad*3
Revisorer:	Bodvar Haugland Hans Hilding Hønsvall

* RS vår og høst, Kjartan Kvernsveen

** Utpekt blant styrets medlemmer

*3 Valgt på ekstraordinært årsmøte 4.6.2025

*4 Utpekt internt i styret 20.11.2025

Medlemstall

Ved årsskiftet hadde avdelingen 130 medlemmer og seks familiemedlemmer. Antallet medlemmer har økt med seks fra 2024, familiemedlemmer uendret med seks medlemmer.

Møtevirksomhet og andre aktiviteter

Tre styremøter og 20 medlemsmøter er avholdt. Medlemsmøtene ble så nær som ett avholdt på Råstad stasjon i Sandefjord kommune. Det siste ble avholdt på Sundland i Drammen hos Norske Tog.

Været var også i 2025 godt på sommeravslutningen, men temperaturen var ikke det man forbinder med sommer og bespisning utendørs. Maten ble derfor tilberedt på grill ute, bespisningen var i salen hvor det ble dekket opp med plass til de 16 deltagerne. Julemøtet samlet 15 ved langbordet i salen.

371 personer har vært på medlemsarrangementene i 2025. Møtene samlet 348 deltagere, 23 har bidratt på dugnadene. I 2024 var det totale antallet 342.

Økonomi

Årsregnskapet er satt opp etter forutsetning om fortsatt drift, og det er ingen forhold som skulle tilsi noe annet. Regnskapet for 2025 er gjort opp med underskudd, stort kr. 34 859,51. Dette skyldes utelukkende fakturaer fra Stiftelsen Råstad Stasjon (SRS) for utgifter for regnskapsåret 2024, disse ble først mottatt 27. januar 2025. Fakturaene måtte følgelig belastes regnskapet for 2025. Hvis de hadde kommet med i regnskapet for 2024, ville regnskapet for 2025 hatt et overskudd på ca. kr 8 000,00. Tilsvarende ville overskuddet for 2024 på kr. 16 408,64 vært et underskudd på ca. 26 000,00.

Modelljernbaneaktiviteten

Aktiviteten på Råstadbanen i 2025 har vært begrenset til første halvår. Arbeidet har stort sett blitt utført av Øystein Wiik. På høsten meddelte Øystein Wiik at han ikke har helse eller engasjement til å fortsette arbeidet med Råstadbanen. Etter oppfordring fra styret har han utarbeidet et dokument som gjør rede for planene som har blitt til gjennom flere år. De som fører arbeidet videre må bestemme hva som skal gjøres og hvordan det utføres.

Styret uttaler

Vår virksomhet på Råstad stasjon er avhengig av at et tilstrekkelig antall medlemmer benytter seg av tilbudet og i løpet av året legger igjen noen kroner i kjøkken- og/eller salgsavdelingen. Mattilbudet holder en meget høy standard, enkelte besøkende påstår at det alene er god nok grunn til å avlegge medlemsmøtene et besøk. Vi har gode foredragsholdere som gjennomgående er vel verdt å lytte til, flere bør kunne seg denne opplevelsen. Det er tog til døren én gang i timen både sør- og nordfra, for de som velger bil er det parkeringsplasser på tunet.

Det er en liten, ivrig og dedikert gjeng som gjør sitt beste for at nettopp du skal føle deg velkommen. Den gjengen er vi helt avhengig av. De fortjener stor takk, alle som én. Men de fortjener også at flere deler på oppgavene.

Noen nye ansikter dukket på Råstad i 2025, men det er godt rom for flere. Som modelltogbygger, aktiv eller som møtedeltaker. Vi håper det! Vi skal i alle fall gjøre vårt beste for at du skal føle deg velkommen.

Vi ser fortsatt behov for bedre kommunikasjon fra SRS om forhold som berører NJK Vestfolds virksomhet, bl.a. lengre varslingsfrister og bedre dialog om planlagt vedlikehold, inkl. koordinering i forhold til møteprogram. NJK Vestfold og SRS bør ha en felles interesse av et best mulig forhold til Råstad stasjons beste. Hverken lokalavdelingen eller SRS er organisasjoner med stor og romslig økonomi. Derfor er det viktig at man ikke mister av syne det faktum at Råstad stasjon er avhengig av stor innsats fra det frivillige miljøet.

Sandefjord/Råstad, 9. februar 2026
NJK VESTFOLD
STYRET

Hans Morten Tamnes (sign.) Wenche Tamnes (sign.)
Torstein Sunde (sign.) Henrik Engum Pedersen (sign.)
Øystein Wiik (sign.) Stefan Bårli Hansen (sign.)
Vidar Lund Iversen (sign.) Kjartan Kvernsveen (sign.)

Fra vinter og snø til sommer og sol

8.1. På smale spor i Wales og på Isle of Man



Rune Vindholmen svikter aldri, også denne gangen ble forsamlingen overøst med flotte bilder og slående kommentarer.



Ølhunden Rune kunne med stor tilfredshet konstatere at det var mye godt lokalt brygg Hans Morten Tamnes overrakte som takk.

22.1. Medlemmenes bilder; En jernbaneentusiast med (mobil)kamera hjemme og ute



Milan Marfi dro publikum med på et krysstokt av en mobilreise land og strand, ...



... blant annet til Rjukanbanen og fergeleiet på Mæl stasjon, hvor MF Storegutt ligger fortøyd.

5.2. Medlemmenes bilder; Litt om min aktive periode i NJK



Rolf Burud har mange år med aktiv innsats for NJK å vise til, mesteparten knyttet til de elektriske lokomotivene El 1 og El 5.



Etter mange bilder og mange kommentarer, passet det godt at Hans Morten overrakte en flaske med druebasert innhold.

26.2. Årsmøte. Lokalavdelingens liv og virke 2024



Milan Marfi tok rollen som ordstyrer. Ved bordet var styret representert med Øystein Wiik, Hans Morten, Torstein Sunde og Wenche Tamnes.



Den formelle delen ble avløst av bildekavalkade fra 2024, fremført av Hans Morten.

12.3. Utvikling av Vestfoldbanen



Prosjektsjef Fredrik Haga, Bane NOR, orienterte om utviklingen av Vestfoldbanen med oppdatering av arbeidet med ...



... moderniseringen, med særlig fokus på Stokke-Sandefjord. Men det var også andre prosjekter som ble omtalt.

26.3. Lokaltrafikk i vest - Bærumsbanen og Drammenbanen



Erik W. Johansson ga tilhørerne en inngående og interessant innføring i omfattende skinnegående lokaltrafikk på vestsiden av Oslo.



Lykken er en Kvikk Lunch ved vel gjennomført bildeforedrag, ytterligere forbedret med godt øl fra det lokale bryggeriet.

9.4. Selvbygging av norske jernbanebroer i 1:87



Svein Sando er en nestor i modelljernbanebygging. Blant mye av det han har bygget opp gjennom årene, er jernbanebroer, ...



... både små og store. Det kom mange gode tips, og publikum fikk innblikk i flere geniale løsninger på verktøyfronten.

23.4. Medlemmenes bilder; Gamle jernbaner i Sverige og noen i Benelux



Gunnar Robert Jonsson, oppvokst i Karlskoga i Sverige, viste driftsbilder fra flere svenske baner tilbake til 1952. Det ble ...



... en interessant tur til Belgia og Nederland. Hans Morten takket og overrakte en flaske god rødvin.

7.5. En sniktitt på de nye lokaltogene



Prosjektleder Hans Arne Dingtorp, Norske Tog, kunne by på en sniktitt på de nye lokaltogene. De skal, når de endelig en ...



... gang kommer, blant annet erstatte 69-settene som har fraktet reisende siden 1970.

21.5. Når kommer det nye fjerntog og hvordan vil de se ut



Senior prosjektleder Sille Svenkerud Førner, Norske Tog, syntes det var på høy tid med en statusoppdatering to år etter ...



... forrige besøk. Ikke nok med at det ble gitt god informasjon der og da, hun toppet med invitasjon til å se en mockup av toget.

4.6. Hortenlinja fra start til slutt



Å oppleve Kjell Navestad uten flippover, er en spesiell opplevelse. Dystre spådommer til tross, han rakk hele strekningen fra ...



... Skoppum til Horten. Den velfortjente takken ble studert inngående, konklusjonen var at det var et godt valg.

18.6. Sesongavslutning med grillmat i stasjonshagen



Hans Morten var som tidligere år grillansvarlig. Med godt utstyr er det ikke noe problem sørge for god mat.



Ciel Udbjerg takket for laget med en flaske egenprodusert eple-sprit til Hans Morten.



Som året før var været godt, så nært som en hissig regnbyge mens maten ble tilberedt. Heldigvis var teltet reist over grillene. Luften var langt skarpere enn det som gjør det trivelig å sitte ute og spise, derfor ble det dekket på i salen i andre etasje.

12.6. Beredskapsøvelse på nytt dobbeltspor Nykirke-Barkåker



Ståle Gulliksen, Leif Sigmund Fossvold og Henrik Bast (bak t.h.) har tatt plass og ser frem til en fin togreise fra Horten stasjon.



Men ikke lenge etter avgang skjer en ulykke og de reisende må finne veien ut av tunnelen. Ståle og Leif Sigmund legger i vei.

Arbeid i kulissene i stasjonshagen



Vårdugnad 10. mai, Ståle har felt den døde bjørken som sto mellom stasjonsbygningen og godshuset.



Henrik Engum Pedersen ga seg i kast med årets første plenklipp.



Etter mange år er stubben i ferd med å bli jord. Gordon inspiserer steinarbeidet Ståle har stått for.



Ingen dugnad uten dugnadsmat! Og når man disponerer en Weber Performer kulegrill ligger alt til rette for god mat, ...



... som velsmakende grillribbe servert med potetsalat og frisk salat.



Kim Hedlund Vagstad sørget i 2025 for en stor del av gressklippingen. Hans Morten har demonstrert vask av klipperen.



Transporten av julegranen til stasjonshagen ble besørget av Rolf Burud 28. november, her er ekvipasjen fremme.



29. november ble granen reist og lyssatt av Torstein, Kåre Pettersen og Bård Ekeberg Nilsen (på kne for treet ...).



Det er godt å kunne samles rundt bordet til et varmt måltid når man jobber dugnad.



Selv om det fra naturens side var lite som minnet julestemning, er det flott med en julegran synlig for togreisende og naboer.

Fra varme sommerdager til lange kvelder

27.8. Vi tar mockup av nye fjerntog i øyesyn



Ved besøket hos Norske Tog på Sundland ble vi ønsket velkommen av Sille Svenkerud Førner og Asbjørn Heimdal.



Rolf Bergstrand, Kjell, Tom André og Milan fant det naturlig å ta plass i restaurantvognen, klar til å bestille et måltid.



Vi takket for oss med noe håndfast til de to som tok oss imot og sørget for at vi ble godt ivaretatt.

10.9. El 17 – loktypen med kort driftstid



Erland Rasten ga de fremmøtte en god og innsiktsfull innføring i El 17, en kortlivet norsk lokomotivtype.

24.9. 469 måneder og 28 dager på trikken - et tilbakeblikk



Ciel Udbjørg ga et lite tilbakeblikk på den lange karrieren på trikken i Oslo.



Hans Morten, for anledningen iført slipset fra Sporveien gitt ham av Ciel, bisto ved innledningen og overrakte en håndfast takk.

15.10. Restaureringen av vogn Co4a



Tom Erik Hagen er en tusenkunstner som blant annet har arbeidet med Co4a 195. Dessverre svikket teknikken oss, slik at det ikke ble mulig å vise bildene. Men det ble kompensert verbalt.

29.10. Med salongvogn Ao 100 på norske og utenlandske spor 1976-2001



Håvard Pedersen tok oss med på reise med en salongvogn med en spesiell historie, blant annet som Terbovens vogn under krigen.

12.11. Medlemmenes bilder; Et dampende minne – 35 år siden Nordsteam 1990



Hans Morten, sentralt medvirkende i arrangementet, viste bilder og fortalte historien om NJKs rolle i Nordsteam 1990.

26.11. Materiellstatus når årsskiftet nærmer seg



Kjell-Arthur Abrahamsen, materielldirektør Norske Tog, møtte et lydhørt publikum i salen.



Dialogen med tilhørerne var som alltid god, og det var mange og gode spørsmål underveis. Det vanket både lesestoff og ...



... godt drikke til foredragsholderen, som ikke utelukket muligheten for nytt besøk.

Restaurant Annen Etage Raastad Station



5. februar står Souvas i pitabrød på menyen, Kim og Kjell assisterer en fornøyd Tom André på kjøkkenet.



Milan og Tom André lager elghakk 15. oktober, mye poteter, løk og gulrot går med når det lages hakk med 5,5 kg kjøttdeig.



26. mars forbereder Tom André Biff Stroganoff med rensdyrkjøtt, Hans Morten ved grillen 21. mai.



Milan tok kjøkkentjenesten 12. november og bød på spesialpølser, servert med potetsalat og råkostsalat.

Kjells hjørne



Kjells hjørne har inneholdt mange godbiter, fra amerikansk lok for enkle skogsbaner til fransk førstegenerasjon TGV høyhastighetstog.

Julemøtet – den tradisjonelle avrundingen



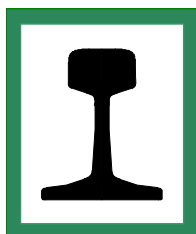
Det obligatoriske familiebildet. Lengst frem sitter Tove Fallås og Wenche Tamnes, de hadde med god hjelp hovedansvaret på kjøkkenet.



Julemøtet har fra den spede starten i 2008 utviklet seg til å bli noe som kan omtales som en institusjon. 15 satt seg ved langbordet og ble servert jule tallerken med ribbe og RørosIs til dessert. Som seg hør og bør ble fikk de som gjennom året hadde gjort en innsats en oppmerksomhet i form av god drikke. Helt uventet fikk lokalavdelingens leder en oppmerksomhet fra en av gjestene, Ciel Udbjörg overrakte ham en flaske Bokøl. Kveldens program besto av bildekavalkade og de gode samtalene.



2025 ble nok et år hvor vi fikk til mye i et godt og inkluderende miljø.
Takk for besøket og takk for innsatsen!



Norsk Jernbaneklubb

Lokalavdeling Vestfold

Postboks 32
3246 SANDEFJORD
Telefon 907 36 852/472 31 643
E-post: vestfold@njk.no
Internett: <https://njk.no/vestfold>
<https://facebook.com/NJKVestfold>

REVISJONSRAPPORT FOR 2025 REGNSKAP FOR NJK' S VESTFOLDAVDELING

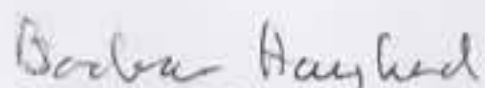
Undertegnede har fått regnskapet for NJK's Vestfoldavdeling fra regnskapsfører til revisjon.

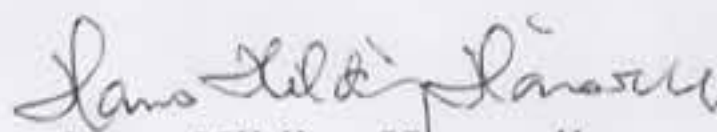
Regnskapet er oversiktlig ført og greit å ta seg fram i for kontroll. Revisjonen er basert på helhetsinntrykk og på stikkprøver.

Regnskapet for 2025 viser et stort underskudd (kr. 34.849,51), men som vi påpekte i vår revisjonsrapport for 2024, og som det kommer fram i styrets årsberetning er det flere av kostnadene i 2025 regnskapet som hører hjemme i 2024 regnskapet. Hvis man hensyntar dette, har årsregnskapet for 2025 et overskudd.

Ved gjennomgang av bilagene har vi ikke funnet noen feil, og vi anbefaler at regnskapet for 2025 godkjennes av årsmøtet.

Sandefjord/Drammen 4. mars 2026


Bodvar Haugland


Hans Hilding Hønsvall

DRIFTSÅRET 2025 Konsernregnskap for hele NJK

Avdeling	Drifts-inntekter	Drifts-kostnader	Finans-kost./innt.	Overskudd-underskudd	Eiendeler	Gjeld	Egenkapital	Grunnlag momskomp
Hovedkassen drift	5 468 641,00	6 956 460,00	590 820,00	-896 999,00	5 321 059,00	3 341 951,00	1 979 108,00	6 956 460,00
Salg	302 644,30	89 168,20	-331,23	213 144,87	594 918,54	85 478,98	509 439,56	
Hovedkassen totalt	5 771 285,30	7 045 628,20	590 488,77	-683 854,13	5 915 977,54	3 427 429,98	2 488 547,56	
Forsikringspool	90 140,00	0,20	211 605,31	301 745,11	2 453 878,07	0,00	2 453 878,07	
Stiftelsen Norsk Jernbanearv	386 268,00	339 803,00	40 697,00	87 162,00	1 040 024,48	0,00	1 040 024,48	
Historiske Togreiser	0,00	7 260,00	599,00	-6 661,00	79 604,00	0,00	79 604,00	
Totalforvaltning NJK	5 861 425,30	7 045 628,40	802 094,08	-382 109,02	8 369 855,61	3 427 429,98	5 982 450,11	6 956 460,00
NMT	179 495,86	663 581,52	31 484,51	-452 601,15	1 165 419,19	82 096,15	1 083 323,04	0,00
Krøderbanen	673 196,45	786 419,92	113 506,68	283,21	3 421 313,18	155 500,00	3 265 813,18	786 419,92
Gamle Vossebanen	8 859 373,00	9 604 121,00	199 305,00	-545 443,00	19 351 328,00	295 401,00	19 055 927,00	0,00
Driftsavdeling Flekkefjordbanen	5 061,21	106 852,21	0,00	-101 791,00	18 131,00	0,00	18 131,00	106 852,21
Aktivitetsavdeling Godsvogner	308 333,02	275 511,90	0,00	32 821,12	218 885,29	0,00	218 885,29	275 511,90
Verkstedavdeling Notodden	79 710,51	98 647,81	0,00	-18 937,30	14 626,62	0,00	14 626,62	98 647,81
Lokstall Mysen	32 254,00	40 605,00	0,00	-8 351,00	184 234,00	0,00	184 234,00	40 605,00
Lokalavdeling Oslo	71 540,50	53 431,53	0,00	18 108,97	95 438,49	224,90	95 213,59	53 431,53
Lokalavdeling Bergen	239 640,88	210 253,54	10 105,20	39 492,54	508 865,30	0,00	508 865,30	210 253,54
Lokalavdeling Innlandet (Mjølsbyene)	20 658,80	10 228,35	5 977,05	16 407,50	263 488,74	0,00	263 488,74	10 228,35
Lokalavdeling Trøndelag	234 848,91	154 790,53	10 744,53	90 802,91	463 456,28	0,00	463 456,28	154 790,53
Lokalavdeling Rogaland	136 898,37	67 764,20	6 787,00	75 921,17	230 338,00	0,00	230 338,00	67 764,20
Lokalavdeling Østfold	158 872,00	146 172,42	0,00	12 699,58	156 494,97	0,00	156 494,97	146 172,42
Lokalavdeling Telemark/Numedal	20 282,00	21 151,00	214,00	-655,00	89 699,38	0,00	89 699,38	21 151,00
Lokalavdeling Raumabanen	123 308,93	54 296,00	89,00	69 101,93	136 875,80	0,00	136 875,80	54 296,00
Lokalavdeling Vestfold	118 732,18	153 581,69	0,00	-34 849,51	58 285,30	6 625,64	51 659,66	153 581,69
Sum	11 262 206,62	12 447 408,62	378 212,97	-806 989,03	26 376 879,54	539 847,69	25 837 031,85	2 179 706,10
Total	17 123 631,92	19 493 037,02	1 180 307,05	-1 189 098,05	21 790 147,17	3 967 277,67	31 819 481,96	9 136 166,10

Årsregnskap for
NORSK JERNBANEKLUBB

975846709

Regnskapsår
01.01.2025 - 31.12.2025

Resultatregnskap

	Note	2025	2024
Driftsinntekter			
Kontingentinntekter (netto)		1 091 849	865 269
Annen driftsinntekt/kostnadsrefusjoner		484 292	676 791
Driftsstøtte NJM		2 500 000	2 500 000
Leiestøtte NJM		1 392 500	1 250 000
Sum driftsinntekter		5 468 641	5 292 061
Driftskostnader			
Lønnskostnad		35 223	0
Leiekostnader og driftskostnader lokaler		756 572	742 905
Sporleie		1 204 067	843 745
Administrasjon og drift		1 009 585	1 202 014
Støtte til lokal og driftsavdelinger		114 878	85 000
Kostnader materiell/baneprosjekter		2 963 418	791 530
På sporet		414 779	407 370
Forsikringer		165 489	336 895
Årsmøte/RS/reise		292 451	230 078
Sum driftskostnader		6 956 460	4 639 537
Driftsresultat		-1 487 819	652 524
Finansinntekter			
Rnteinntekter og fondsavkastninger		591 213	164 128
Sum finansinntekter		591 213	164 128
Finanskostnader			
Annen rentekostnad		393	3 496
Sum finanskostnader		393	3 496
Netto finans		590 820	160 632
Årsresultat		-896 999	813 155
Overføringer			
Til annen egenkapital		-638 504	638 504
Depekt udekket tap		-258 495	174 651
Sum overføringer		-896 999	813 155

Balanse

	Note	31.12.2025	31.12.2024
EIENDELER			
Anleggsmidler			
Finansielle anleggsmidler			
Aksjer		570 000	30 000
Finansielle plasseringer		0	2 830 307
Depositum husleie		51 659	51 378
Sum finansielle anleggsmidler		621 659	2 911 685
Sum anleggsmidler		621 659	2 911 685
Omløpsmidler			
Fordringer			
Kundefordringer		15 231	3 171
Andre kortsiktige fordringer		17 662	321 607
Sum fordringer		32 892	324 777
Bankinnskudd			
Bankinnskudd		4 666 508	955 916
Sum bankinnskudd		4 666 508	955 916
Sum omløpsmidler		4 699 400	1 280 694
SUM EIENDELER		5 321 059	4 192 379

Balanse

	Note	31.12.2025	31.12.2024
EGENKAPITAL OG GJELD			
Egenkapital			
Opptjent egenkapital			
Fond		2 237 602	2 237 602
Annen egenkapital		0	638 504
Udekket tap		258 495	0
Sum opptjent egenkapital		1 979 108	2 876 106
Sum egenkapital		1 979 108	2 876 106
Gjeld			
Annen langsiktig gjeld			
Gjeld til kredittinstitusjoner		250 090	0
Sum annen langsiktig gjeld		250 090	0
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		184 864	416 767
Annen kortsiktig gjeld		2 906 998	899 506
Sum kortsiktig gjeld		3 091 862	1 316 273
Sum gjeld		3 341 952	1 316 273
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		5 321 059	4 192 379

Per Frode Hove

Per Frode Hove
styrets leder

Åge Lybekbråten

Åge Lybekbråten
styremedlem

Kai Hartmann

Kai Hartmann
styremedlem

Stein Erik Paulsen

Stein Erik Paulsen
styremedlem

Anders Baalsrud

Anders Baalsrud
styremedlem

Jon Eigil Kvernørød

Jon Eigil Kvernørød
styremedlem

Kåre Pettersen

Kåre Pettersen
styremedlem



Norsk Jernbaneklubb

NJK Revisjon

**Til Representantskapsmøte og
Årsmøte i Norsk Jernbaneklubb våren 2026**

Revisjonsberetning for Norsk Jernbaneklubb Hovedkassen Regnskapsåret 2025

Regnskapet for 2025 viser for Norsk Jernbaneklubb Hovedkassen et driftsresultat på kr. -1.487.819. Årsresultat etter finansinntekter er kr. -896.999.

Vi har gjennomført de undersøkelser vi har ansett nødvendig for å bekrefte at regnskapet ikke inneholder vesentlig feil eller mangler. Utvalgte deler av grunnlagsmaterialet som underbygger regnskapspostene er kontrollert.

Etter vår mening gir regnskapet et forsvarlig uttrykk for Norsk Jernbaneklubb Hovedkassen sin stilling pr. 31.12.2025 og for resultatet av virksomheten i regnskapsåret.

Norsk Jernbaneklubb Hovedkassen mottok i 2025 et samlet tilskudd på kr. 3.892.500 i samsvar med "Forskrift om tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren". Beløpet er delt i støtte til sporleie på kr. 1.392.500 og grunnstøtte på kr. 2.500.000. Klubbens kostnader til leie av spor, overstiger støtten til sporleie, slik at også deler av grunnstøtten har blitt nyttet til dekning av leie. For øvrig er det gitt støtte til flere lokalavdelinger og driftsavdelinger, til sporarbeid og til vognvedlikehold. Hovedkassens driftskostnader i 2025 utgjør for øvrig kr 6.822.279. Det bekreftes at midlene er benyttet i samsvar med forskriftens intensjon.

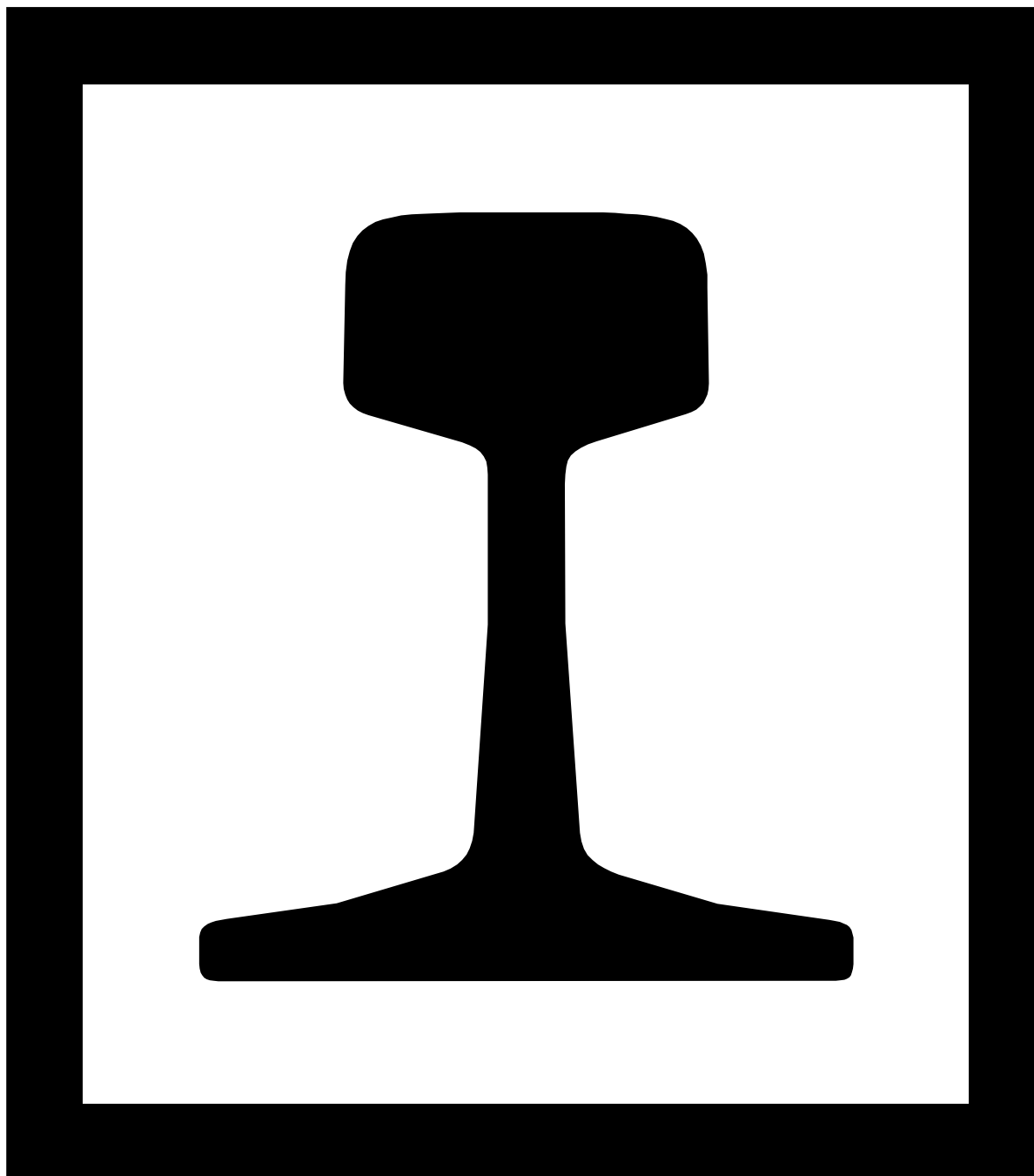
Lillehammer/Tønsberg 21. mars 2026

Kjell Erik Seielstadsveen

Kjell Erik Seielstadsveen
NJK-revisor

Johan Svorstøl

Johan Svorstøl
NJK-revisor



Norsk Jernbaneklubb
Postboks 1492 Vika
0116 Oslo

Telefon: 22 27 00 10

post@njk.no

www.njk.no