



Årsberetning 2024

Norsk Jernbaneklubb



Årsberetning for 2024 – Norsk Jernbaneklubb

Innhold:

1. Vedtekter for Norsk Jernbaneklubb

2. Hovedstyrets beretning for 2024

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*
- *Lokstall Mysen*

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 er tatt på Vikersund stasjon søndag 4. august 2024. Lokene er i ferd med å kjøre rundt for å trekke returtoget fra Vikersund noe over kl. 16. Damplok type 21b nr. 225 og skiftetraktor Skd 214.103 oppi bakken.

Foto: Hans-Ole Sveia

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 26. april 2025

HOVEDSTYRETS ÅRSBERETNING FOR 2024

Hovedstyret, som består av syv medlemmer og to varamedlemmer, ble valgt av representantskapet i henholdsvis oktober 2023 og oktober 2024.

Per Frode Hove	Leder	2024 – 2026
Anders Baalsrud	Nestleder	2023 – 2025
Kåre Pettersen	Kasserer	2023 – 2025
Stein Erik Paulsen	Sekretær	2023 – 2025
Jon Eigil Kvernød	Styremedlem	2024 – 2026
Kai Hartmann	Styremedlem	2024 – 2026
Åge Lybekbråten	Styremedlem	2023 – 2025
Karsten Specht	Vara styremedlem	2023 – 2025
Jim Hagen Warp	Vara styremedlem	2024 – 2026

Hovedstyrets sammensetning

Alle styremedlemmer og varamedlemmer som var på valg høsten 2024 tok gjenvalg. Det var derfor ingen utskifting i klubbens hovedstyre.

Rolf B. Knudsen fortsetter som fondsforvalter for NJK underlagt HS.

Hovedstyrets virksomhet

Hovedstyret har avholdt 6 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 2024 har vært et greit år for NJK, sett fra Hovedstyret.

NJK fikk også i år tildelt midler gjennom statsbudsjettet post 76 både til sporleie og grunnstøtte. Vi fikk utbetalt likt beløp som i 2023. Dette betyr en reduksjon i samlet støtte ved at vi ikke fikk kompensert for prisstigning. Vi fikk heller ingen påplussing i revidert nasjonalbudsjett for 2024. Dette betydde at vi i 2024 måtte bruke av egne driftsmidler til å dekke leiekostnader til Bane NOR.

Flere av våre avdelinger fikk prosjektstøtte etter søknad, men ofte ikke alt man søkte om. På ett viktig område er situasjonen like uløst ved utgangen av året. Arbeidet med å gjenopprette historisk togtrafikk på det nasjonale nettet har ikke ført frem. Det er i skrivende stund snart fire år siden damp og teak trafikkerte hovedspor i Norge i forbindelse med Dovrebanejubileet. Hovedstyret har derfor i brev til Samferdselsdepartementet, Klima- og Miljødepartementet, Kulturdepartementet og Stortinget varslet at et kjent og kjært nasjonalt kulturminne er i ferd med å bli borte. Det må påpekes at det at Norsk Jernbanemuseum ikke har klart å levere på sitt oppdrag om å være trafikkutøver for frivilligheten er en vesentlig årsak. At Riksantikvaren heller ikke ser ut til å bekymre seg over et slikt kulturminnetap, ser vi også alvorlig på.

Likevel kan vi være optimister ved utgangen av 2024. Ikke bare på grunn av brukbar økonomi, men også fordi vår erfaring med å jobbe kulturpolitisk over flere år har skaffet oss et mer synlig ståsted 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. Evalueringsrapporter fra Deloitte og E&Y vil medføre endringer i museet. Håpet er bedre ryddighet i vårt forhold til museet, men også at vi ikke møter mer byråkrati og formalisme i forbindelse med tilskuddsordningen, materielldisponering 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 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 på besøk i lokstallen på Notodden.
Foto: Åge Lybekbråten*

Hovedstyret vil også trekke frem NJK Verkstedgruppe Notodden som i 2024 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, Buskerud Fylkeskommune og Norsk Industriarbeidermuseum i årene fremover. I Hydroparken er det muligheter for bedre lagerhold og kanskje andre aktiviteter 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 og fornyet nye avtaler og, etter vår mening, tilfredsstillende avtaler med BNE. I skrivende stund er vi i avsluttende forhandlinger om lokstallen på Eina. NJK fikk i statsbudsjettet for 2024 dekket mye av våre leieutgifter til BNE for sporleie. NJK har siden 2022 hatt samme meterpris i sporleie som de kommersielle aktørene i jernbanen. Det er NJK sentralt som i 2024 har betalt alle leieutgiftene til Bane NOR.

Likevel må vi arbeide for et tydeligere oppdrag fra Samferdselsdepartementet til Bane NOR når det gjelder jernbanens kulturminner. Oppdraget begrenser seg pr i dag bare til slutføring av «Landsverneplan for Jernbanens kulturminner», som har hatt en trang fødsel, for å si det forsiktig. NJK er imidlertid helt avhengig av Bane NOR også som infrastrukturier 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 2024 har HS besøkt og hatt møte hos lokalavdeling Bergen, lokalavdeling Trøndelag og hos verkstedavdelingen på Notodden.

Ekstern møtevirksomhet

Norsk Jernbaneklubb har:

- Deltatt i "ledernetverket" for de konsoliderte museene
- NJK har vært i 3 møter med statssekretæren for SD
- 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, 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.
- NJK har deltatt på Jernbaneforum 2024
- NJK har vært i møter med Norsk jernbanemuseum (NJM)

Samarbeidet med Norsk Jernbanemuseum (NJM)

Det har vært få samarbeidsmøter i 2024. Ny leder av museet begynte i august 2024 og NJM har gjennomgått en ekstern revisjon av sin organisasjon. Det har vært en del utskifting av personalet, både i administrasjonen og i TU. NJK ser frem til et godt samarbeide i de kommende årene. Det jobbes med ny leveranseavtale for kjøring på lisensen til NJM.

Lobbyvirksomhet

NJKs ledelse prøver etter beste evne å benytte regjeringens Hurdalserklæring om historisk jernbanemateriell i sin virksomhet overfor regjering og stortingspolitikere. 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.

NJK jobber nå både direkte og ved hjelp av våre samarbeidspartnere mot politikere, andre forvaltningsenheter, JD, Jernbanetilsynet (SJT) og RA som vi prøver å utnytte til det det er verdt. Vår viktigste samarbeidspartner i 2024 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 BaneNOR, JD, NJM, Museumsbanenettverket og HT AS.

Annen aktivitet

NJK jobber aktivt overfor RA for at verkstedet på Hamar fortsatt skal være et jernbaneverksted og bli underlagt NJM.

NJK har i 2024 gitt støtte til lokale krefter i Numedalen for bevaring og aktiviteter på Numedalsbanen. NJK er tydelig på at dette arbeidet må styres lokalt.

NJK har samarbeidet med Lokaltrafikkhistorisk forening i Oslo om mulig vognhallprosjekt på Bergermoen i Jevnaker kommune. NJK har etter evaluering valgt å trekke seg ut av dette prosjektet. Det blir for dyrt, dessuten er de lokale forhold vanskelige.

NJK måtte flytte enhetene CB21216, AB 12 24116, BM 91.62 og F5678 bort fra Hønefoss. De er nå flyttet til Hen på Helge R. Olsen sitt område der NJK leier sporplass. NJK er tilbudt et større område der for hensetting av materiell i telthaller. Avklaring om dette regner vi med kommer i løpet av våren 2025. Materiellet som står ved svingskiven på Hønefoss kan inntil videre bli stående på Hønefoss. NJKs leder har et godt samarbeide med Banesjefen for Bergensbanen og Gjøvikbanen både omkring forholdene på Hønefoss og Eina

Materiellet på Tinnoset og Rjukan er besluttet hugget, men dette er fortsatt ikke gjennomført. Forholdene på Tinnoset, som er fredet, og der sivilmatten er dårlig, vanskeliggjør aktiviteter. Bane NOR er redd for skader under skifting, og har derfor holdt igjen at vi kan skifte materiellet over på Storegut eller hugging lokalt. Det har vært noe hærverk på materiellet både på Rjukan og Tinnoset, men foreløpig har B68.56 sluppet unna dette. Vi håper at vi får flyttet B68.56 til Notodden i løpet av 2025, men også der har Bane NOR satt noen begrensninger utendørs pga. fredningen av Notodden stasjon. Vi håper at dette siste blir løst i løpet av våren 2025.

NJKs leder har deltatt i møter med HT AS, lokstall Mysen og Stiftelsen Krøderbanen

NJK har vært på befarings i Uddevalla og Lärje ved Göteborg i forbindelse med anskaffelse av tidligere NSB-enheter som er stallet der. Det er ennå ikke kommet avklaring på dette, og det jobbes fortsatt overfor eier av dette materiellet. NJK har også fått tilbud om andre tidligere NSB-enheter i Sverige og det er ikke tatt stilling til disse per dags dato.

NJK er også i dialog med et norsk selskap om overtakelse av trekraft.

Årsmøte og møter i Representantskapet



Henrik B. Backer (t.h.) mottar hederstegnet av leder Per Frode Hove på Representantskapets vårmøte 2024. Foto: Åge Lybekbråten

Vårmøtet 2024 i Representantskapet ble arrangert i Trondheim. Møtet tildelte NJKs hederstegn, klubbens høyeste utmerkelse, til Henrik B. Backer, Kjell Birger Færås og Leif Ragnvald Næss.

Under pandemien 2020 - 2022 lærte NJK at det var mulig å avholde digitale Representantskapsmøter. Selv om gleden var stor våren 2022 over endelig å kunne møtes igjen fysisk på RS, var det også mange som på nytt fikk føle på den lange reiseveien for å delta. På det fysiske vårmøte i 2023, kom det derfor forslag om en delt løsning hvor vårens møte er fysisk og høstens møte heldigitalt. Dette ble vedtatt, og dermed kunne klubben høsten 2024 arrangere sitt andre digitale møte i Representantskapet etter pandemien.



Det digitale Representantskapsmøtet høsten 2024 ble styrt fra Kulturvernets lokaler i Oslo.

NJKs sentrale årsmøte for alle medlemmer ble arrangert på Storlien Högfjällshotell den 21. april. Reisen til og fra ble arrangert som medlemstur med SJ Nord type 92 på Meråkerbanen. Les mer om denne turen i årsberetningen fra NJK Reiser. På årsmøtet deltok 64 medlemmer, og før møtet ble det servert lunsj på hotellet.

Historiske Togreiser AS

Det har vært liten aktivitet i 2024 grunnet manglende avtaler om kjørelisens, trekkraft og kravene i 4. jernbanepakke om "Entities in Charge of Maintenance" (ECM) Ledelsen har vært i møter med SJT, men har ikke oppnådd noe konkret ennå. Litt avhengig av situasjonen for NJM / TU vil HT AS vil følge opp videre aktivitet overfor JDir i samarbeid med NJK.

NJK Hovedstyret er representert i styret for Historiske Tog AS med 2 representanter, og NMT er representert med 2 medlemmer i styret. Øvrige 3 medlemmer er uavhengige representanter fra næringslivet som velges på HT AS sin generalforsamling. Bjørn Langvik som i mange år har sittet i styret, gikk bort i høsten 2024 etter lang tids sykdom. Det er foreløpig ikke valgt ny uavhengig representant..

Stiftelsen Norsk Jernbanearv (SNJA)

Enhetene DFo 432, Bo 502, Co 770: Vognene er hensatt utendørs på Grovane, dekket av solide presenninger. Formelt er disse vognene nå tilbakeført til stiftelsen Norsk Jernbanearv fra NMT (ifølge deres årsmelding i 2022), noe styret i SNJA har tatt til etterretning. Ny avtale med Stiftelsen Setesdalsbanen og SNJA om hensetting der er inngått.

Lok 11 2085 er overført tilbake til SNJA og står nå hensatt bak lokstallen på Hønefoss sammen med 220C 168. 2085 er dele-lok for øvrige EL11 enheter.

Det har vist seg at det såkalte "Gavebrevet" fra NJK til Stiftelsen Norsk Jernbanearv fra 2012 aldri ble undertegnet. HS og SNJA satte derfor ned en arbeidsgruppe for å utarbeide ny avtale mellom NJK og SNJA.

I løpet av 2024 fullførte arbeidsgruppen bestående av Einar Thomesen, Henrik Backer, Per Frode Hove og Helge Lindholm arbeidet med en ny oversikt over materiellet i forhold til dagens situasjon. Ny avtale ble inngått med henvisning til overnevnte oversikt. HS vil berømme Helge Lindholm for arbeidet med å få laget denne oversikten. Avtalen er nå signert mellom leder NJK og leder SNJA.

På RS våren 2024 ble det vedtatt at alt skinnegående materiell som NJK, inklusive driftsavdelinger, anskaffer eller har anskaffet, med unntak av helt lokalt nødvendig enheter, umiddelbart skal overføres til SNJA som eier. Avhending eller hugging av materiell skal avgjøres av styret i SNJA etter samråd med de enkelte driftsavdelinger og NJK HS.

HS gjorde i 2024 endringer i styret for SNJA. Følgende sitter nå i SNJA-styret: Nestleder i NJK Anders Baalsrud, Materiellforvalter SNJA 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. Ole Christian Valderstøen valgte å trekke seg grunnet utdanning og den familiære situasjonen. SNJA bestemte også å endre vedtektene i SNJA om antallet styremedlemmer til 6 medlemmer og 2 varamedlemmer.



Norsk Jernbaneklubb og Stiftelsen Norsk Jernbanearv med felles stand på Arendalsuka 2024.

Foto: Åge Lybekbråten

Oslo, februar 2025

Norsk Jernbaneklubb
Hovedstyret

Per Frode Hove
leder

Kåre Pettersen
kasserer

Anders Baalsrud
nestleder

Stein Erik Paulsen
sekretær

Kai Hartmann
styremedlem

Åge Lybekbråten
styremedlem

Jon Eigil Kvernørød
styremedlem

Karsten Specht
vara styremedlem

Jim Hagen Warp
vara styremedlem

Årsberetning NJK Media 2024

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 2024 har vært Åge Lybekbråten.

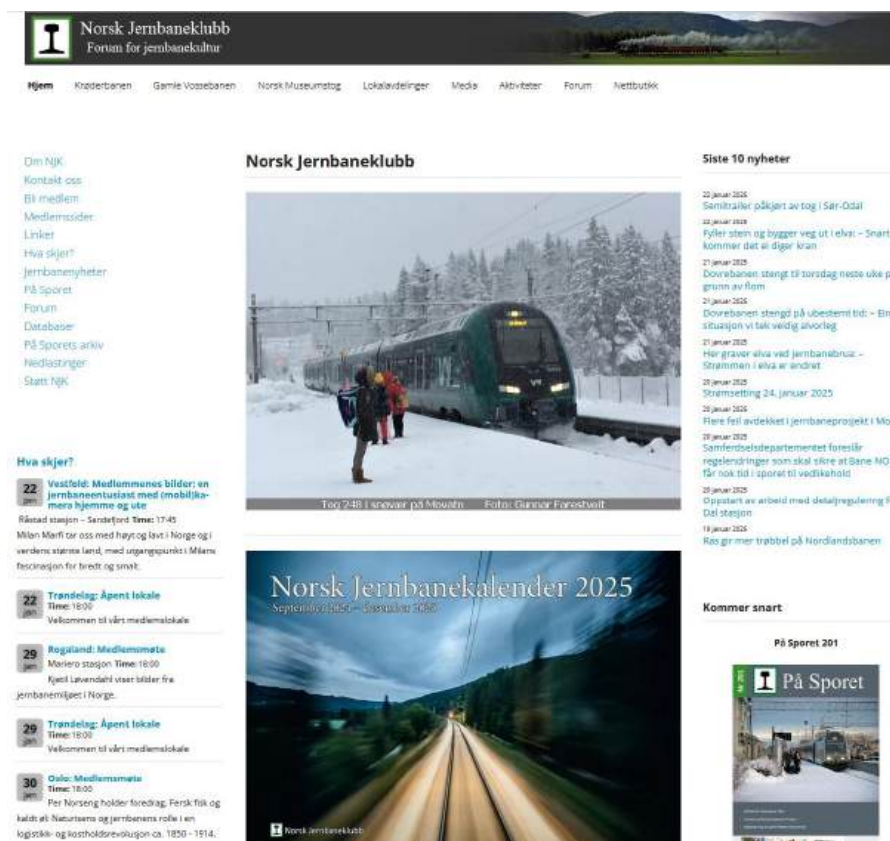
Webredaksjonen (ansvarlig for innholdet på web)

Webredaksjonen (innholdsredaksjonen) besto i 2024 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 2024 ble utgavene fra 121 til 133 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 er 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

Hendelseskalenderen *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 2024. 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 driftsavdelingers PR-ansvarlige.



Driftsavdeling Flekkefjordbanen ble opprettet i 2024, og har fått sine egne sider.

Trafikkstatistikk

Trafikken på hjemmesidene har holdt seg stabil på litt over en million treff gjennom 2024.

Her er de ti mest populære sidene i 2024 (bortsett fra forsiden):

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

I forhold til 2023 er det stort sett bare små interne rokkeringer på «topp 10», det er svært stabilt hvilke sider som er våre mest populære.

Nyhetsbrevet



Nyhetsbrevet på e-post som ble lansert til alle medlemmer i 2017 har kommet ut fast gjennom hele 2024. 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.

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 – ny rekord på Facebookgruppa Jernbanebilder

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 2951 følgere, en økning med 3,5 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 både 6000 og 7000 medlemmer i 2024, og ved årsskiftet var det 7519 medlemmer, som er en økning på 34% i løpet av 2024!

I september 2018 opprettet vi en Instagramkonto for NJK. Her er det meningen at vi skal vise fram gode bilder henter fra forumet og andre kilder. Ved årsskiftet var det 1005 følgere her, en økning på 4,2%.

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)

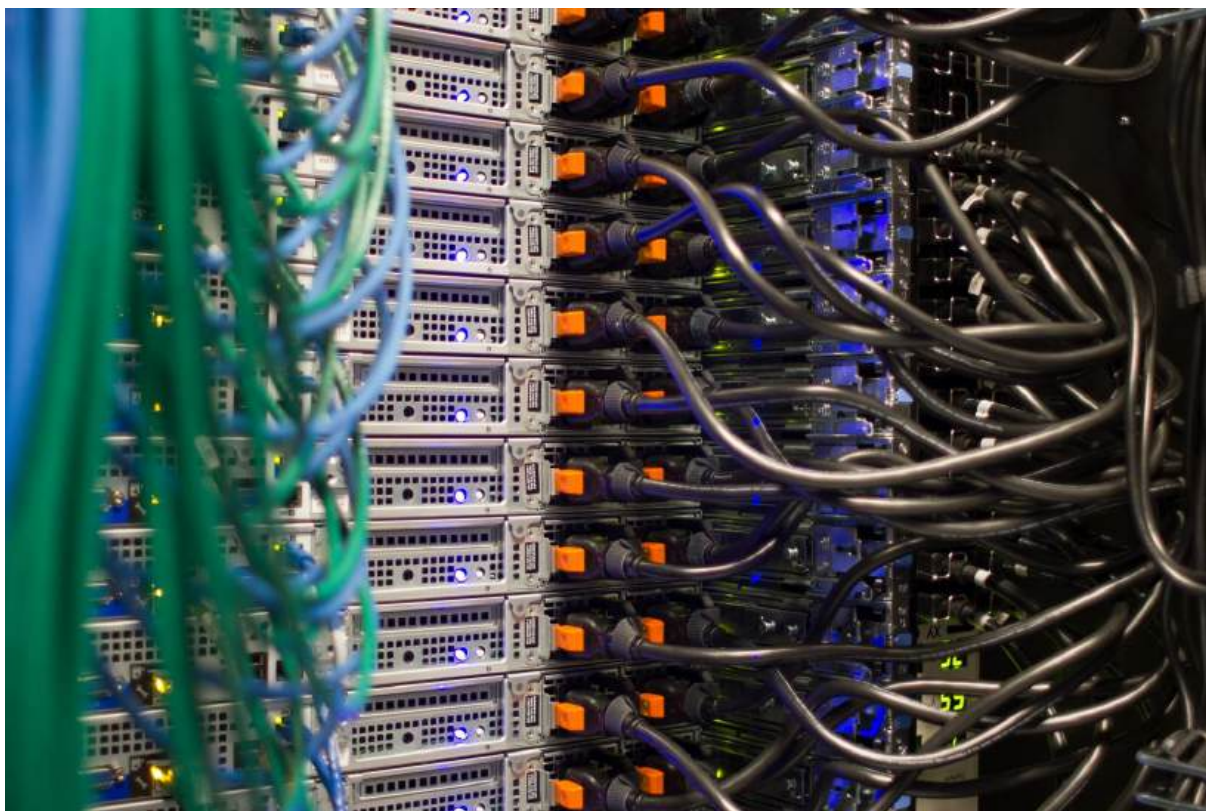
Teknisk avdeling har i 2024 vært betjent av Mikael Dalsgard og Atle Samuelsen Liljegren, med Svein Sando som formell leder for gruppen.

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.

Utover i 2024 ble det en merkbar økning i antall forsøk på å trenge inn («hacke») på serveren, som etter hvert medførte lengre responstider og til slutt noe nedetid. Det er ingen grunn til å tro at dette var målrettet mot NJK og våre data. Det er en trend over hele verden som blant annet skyldes verdenssituasjonen, hvor det letes etter servere som kan misbrukes. Høsten 2024 ble det derfor iverksatt helt nye sikkerhetstiltak på serveren levert av firmaet Cloudflare. Etter det, roet det seg ned.

For brukerstatistikker se Forskningsavdelingen på neste side.



Forskningsavdelingen 2024

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	STDB + stedsdb.	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

Tallene for 2024 er usikre i den forstand at 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.

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

Materielldatabasen: Døgntreffet på databasen varierer til dels betydelig fra år til år, og det forsetter i 2024. Det føyes nye enheter og typer til databasen, men ikke i så stor grad som man kunne ønske. Flere medarbeidere hadde vært å ønske.

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 siden i fjor, 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.

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 for jernbaneinteresserte der?

Svein Sando, leder NJK Forskningsavdelingen 3.2.2025

På Sporet redaksjonen

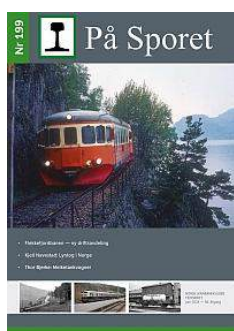


På Sporet kom ut med de fire planlagte utgaver til fastsatt tidspunkt i 2024.

Av disse var På Sporet 199 på 84 sider, og de tre andre utgavene på hundre sider.

Det gode samarbeidet med Aksell Trykkeri i Fredrikstad (tidligere Møklegaard) har fortsatt gjennom hele 2024.

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 2024, og fortsatt gjerne med de gode gjerningene også i 2025.



I 2024 har redaksjonen bestått av redaktør Ciel Udbjørg 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, Svein Sando og Eirik Lien har vært språkansvarlige.

Ståle Ualand har vært ansvarlig for Siden Sist spalten.

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

NJK Forlaget 2024

Etter rekordåret 2023 for forlaget, har det vært få utgivelser i 2024, men det arbeides med flere utgivelser.

Utgivelser 2024

- *Norsk Jernbanekalender 2025*. Hovedfotograf var Carl Frederic Salicath, med motiver fra Bergensbanen. Opplag 1750. A4. Trykkeri: BK Trykkpartner. Kalenderen var ferdig trykket og levert i starten av mai 2023.
- Ove Fregstad (red.) *Fra dampdrift til krengetog. 2. opplag*. Boken ble første gang utgitt i 2003 i anledning av at Lokomotivpersonalets Forening Bergensbanen var 100 år. Foreningen ønsket flere bøker, men NJK Salg hadde ikke så mange eksemplarer som var ønsket, så vi ble enig med foreningen om å trykke et nytt opplag. Hele opplaget ble kjøpt opp av foreningen. Produksjonen skjedde i årsskiftet 2024/25.

Pågående prosjekter ved utgangen av 2024

- 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 det 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, 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, så en utgivelse i løpet av våren 2025 virker realistisk.
- *Norsk jernbanekalender 2026*. Fotografene for hovedbildene er Jon Rokseth og Halvard Hovtun, som velger motiver fra det som var Trondheim distrikt. Hovedmotivene flytter seg altså fra Bergensbanen året før, til det nordenfjelske denne gangen.
- Bjerke & Halvorsen arbeider med en ny bok i serien fra *Tog til alle tider* og *Personvognbøkene*, nemlig en tilsvarende om *motorvognmateriellet*.

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.

Svein Sando, forlagssjef, 3.2.2025

Årsberetning NJK Sekretariatet 2024

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 2024 har vært Jan-Erik Bruun.

Arkivet

Leder for arkivet i 2024 har vært Christian Fjeldheim Evje.

Arbeidet med arkivet i 2024 har gått bra. Det som er gjort er fortsatt registrering av arkivets innhold m/litteratur, omflytting av innholdet for å skape bedre plass og oversikt, samt montering av ny hylleplass. Jeg ser for meg at disse blir de vanligste aktivitetene vedrørende arkivet også i 2025.

I arkivet ligger noen umonterte hyllesett det mangler deler til. Disse hyllesettene bør vurderes avhendet, og nye hyllesett anskaffet, hvis ikke de rette delene kan oppspores til de vi allerede har.

I framtiden bør det av hensyn til arkivets sikkerhet drøftes med NJK-Hovedstyret, om det er noe i arkivet som Jernbanemuséet og dets bibliotek kan ha interesse av å overta og få donert. Lagringsforholdene i første etasje på Bryn er fremdeles ikke de beste, og jeg anser en ombygging til en høyere standard å ligge lenger inn i framtiden. Det ville derfor være betryggende om det er noe som kunne fått en plass i det mer moderne og langt sikrere museumsbygget på Hamar.

Dessverre ble den tiltenkte drøftingen av Jernbanemuseets mulige overtakelse av noen bildesamlinger som er lagret i arkivet forhindret tidlig i år 2025. Jeg er allikevel optimistisk med hensyn til at samtalen med Jernbanemuseet kan opptas om disse fotosamlingene før år 2025 er omme.

Med vennlig hilsen

Christian Fjeldheim Evje, arkivar

MJ-gruppen

Leder for MJ-gruppen i 2024 har vært Steinar Snøtun.

Skaarerbanens venner stilte med anlegg på messa i Råde, en hyggelig messe hvor vi fikk mye positiv tilbakemelding.

Vi var fire personer som deltok på Oremodul i Sverige 2-5 mai med en god del moduler. Treffene i Sverige er veldig hyggelige, og det er synd at ikke flere norske tar turen over grensen.

24. – 27. oktober arrangerte vi vårt eget treff på Lierskogen samfunnshus i et lokale på 160 m2 med 34 deltakere. Det ble et lite men hyggelig treff, og vi fikk mye hyggelig tilbakemelding. Vi hadde også besøkende fra Danmark og Sverige.

14. – 17. november var et par av oss på treff i Giveskud i Danmark, men uten moduler.

For Skaarerbanens venner
Steinar Snøtun



NJK Medlemsservice 2024

NJK Medlemsservice har i 2024 hatt tilhold i Trondheim og blitt drevet av NJK Trøndelag i godt samarbeid med NJK Web og NJK HS Hovedkassen.

Medlemsstatistikk pr 31.12.2024

2089 medlemmer (mot 2085 pr 31.12.2023)

1 Østfoldbanen: 186 (187) medlemmer
2 Oslo: 703 (701) medlemmer
4 Innlandet: 139 (139) medlemmer
5 Vestfold: 124 (126) medlemmer
6 Telemark/Numedal: 88 (82) medlemmer
8 Rogaland: 101 (104) medlemmer
9 Bergen: 229 (231) medlemmer
10 Raumabanen: 43 (37) medlemmer
11 Trøndelag: 188 (186) medlemmer

15 Uten lokalavdeling: 163 (170) medlemmer
99 Utlandet: 125 (122) medlemmer

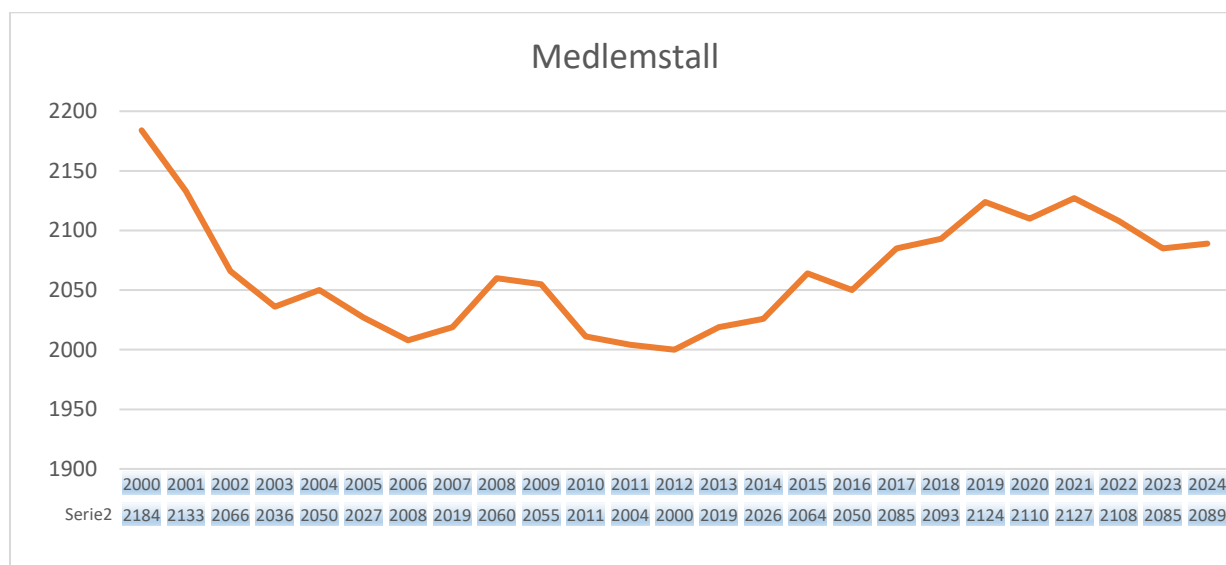
63 familiemedlemmer (mot 59 31.12.2023)

80 nyinnmeldte medlemmer i 2024 (mot 81 i 2023)

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. 423 medlemmer hadde ikke betalt årets kontingent pr 5. mars. Mot 420 året før. Og 315 i 2021. Medlemsregisteret bruker unødvendig mye tid og penger på å purre medlemmer. Dette er ressurser som NJK kunne brukt bedre andre steder.

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 2024 ble det totalt sendt ut 357 forsendelser med en samlet vekt på ca 162 kg. Det ble utført 450 dugnadstimer.

Utviklingen i medlemstallet fra år 2000. Denne grafen viser kun hovedmedlemmer, familiemedlemmer er ikke regnet med.



Årsberetning NJK Reiser

NJK Reiser arrangerte én tur i 2024

Årsmøtetur fra Trondheim til Storlien

Dato: 21. april 2024

Antall deltakere: 80



Familiebilde fra NJKs Årsmøte på Storlien. Foto: Halvard Hovtun

Søndag 21. april gjennomførte NJK medlemstur på Meråkerbanen til NJKs årsmøte, som ble arrangert på Storlien Högfjällshotell i Sverige. Vi disponerte et helt togsett - diesel motorvogn type 92 fra SJ Nord. Det ble på alle måter en vellykket tur, med hele 80 påmeldte deltagere som koste seg ombord i toget. Vi takker lokalavdeling Trøndelag som sørget for servering og boksalg underveis. Vi hadde lunsj på hotellet og det ble et godt årsmøte.

Vi var så heldige å få vårt medlem Halvard Hovtun som lokomotivfører. Han fortalte mye interessant om Meråkerbanen og stasjoner vi passerte på vei oppover.

På hjemturen organiserte han ikke mindre enn tre fotokjøringer til stor glede for alle om bord i toget. På Meråker holdt stasjonens venneforening åpent hus for oss og viste stolt fram restaureringsarbeidet de hadde gjort i stasjonsbygningen.

Vi vil rette en takk til alle våre samarbeidspartnere for et vel gjennomført arrangement i 2024!



Lunsj på Storlien Högfjällshotell. Foto: Åge Lybekbråten

Etterord

Årets tur ble kjørt med SJ Nords motorvognsett, vi takker for godt samarbeide.

Vi beklager at det ikke har latt 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 i 2025.

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

Årsberetning SALG 2024

Leder for NJK Salg i 2024 har vært Nils Håkon Sandersen.

Salgstjenesten leier butikklokaler i Råde, som er lyse, moderne og praktiske.

Det er også mulig å ta imot pallene med bøker der. De siste utgivelsene har ligget på 5 paller pr bok.

2024 har det vært en nedgang i **antall** salg på 32 prosent og 41 prosent i **kroner**. Heldigvis skyldes det bare at fjoråret hadde rekordmange utgivelser.

Regnskapet for 2024 viser for Norsk Jernbaneklubb Salgstjenesten driftsinntekter på kr. 453.372, og driftskostnader pr. kr. 414.157. Dette gir et driftsresultat på kr. 39.214, og resultat etter finansposter på kr. 38.662. Regnskapet er revidert og godkjent av revisorene Johan Svorstøl og Kjell Erik Seielstadsveen.

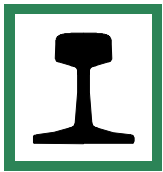
Våre bøker selges gjennom hjemmesiden til NJK, og gjennom forhandlere. Det har vært tre store forhandlere i 2024: Norsk Modelljernbane, Stenvall (Sverige) og Togbutikken i Tønsberg.

I løpet av året er det solgt til 474 ulike kunder. Det er sendt ut 605 forsendelser.

Det er solgt mest av:

- 1061 stk Norsk Jernbanekalender
- 167 stk På sporet i Norge
- 164 stk Personvogner i Norge, bind 2
- 77 stk Personvogner i Norge, bind 1
- 63 stk samlepermer til På Sporet
- 53 stk Dovregubben (tilbud)
- 50 stk Tog til alle tider, bind 2
- 39 stk Tog til alle tider, bind 1

I 2024 er det også startet med innkjøp av NMJ modelljernbane i H0. Vi oppfordrer alle klubbmedlemmer og støttespillere til å handle NMJ-artikler hos klubben.



Norsk Jernbaneklubb

NJK Revisjon

**Til Representantskapsmøte og
Årsmøte i Norsk Jernbaneklubb Salgstjenesten 2025**

Revisjonsberetning for Norsk Jernbaneklubb Salgstjenesten Regnskapsåret 2024

Regnskapet for 2024 viser for Norsk Jernbaneklubb Salgstjenesten driftsinntekter på kr. 453.372, og driftskostnader pr. kr. 414.157. Dette gir et driftsresultat på kr. 39.214, og resultat etter finansposter på kr. 38.662.

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 Salgstjenesten sin stilling pr. 31.12.2024 og for resultatet av virksomheten i regnskapsåret.

Lillehammer / Tønsberg 6. april 2025

Kjell Erik Seielstadsveen

Kjell Erik Seielstadsveen
NJK-revisor

Johan Svorstøl

Johan Svorstøl
NJK-revisor



Norsk Jernbaneklubb –

Aktivitetsavdeling godsvogner. Årsmelding 2024

Administrativt:

Styret i aktivitetsavdelingen har i 2024 bestått av:

Leder: Per Martin Kjeldaas

Prosjektleder: Per Kjeldaas

Kasserer: Morten Lien

Aktivitetsåret 2024:

Året startet opp med den vanlige torsdagsaktiviteten i lokstallen med noen dugnadshelger. Utover året har vi fått en veldig god økning av medlemsmassen, noe som gjør at aktivitetsnivået nå er på høyde med aktivitetsnivået på slutten av 1990-tallet. Dette takket være godt samarbeid internt i NJK og med økonomisk bistand til prosjektene vi har fra Norsk Jernbanemuseum.



Sosial sammenkomst for alle avdelingene i lokstallen Mysen.
Foto: Inger Sofie Kjeldaas

Praktisk aktivitet:

Aktivitetene i 2024, har primært foregått på Kløttefoss og i Mysen. De fleste aktivitetene foregår i tett samarbeid med Krøderbanen, og andre avdelinger i NJK.

Det har vært ekstra fokus på å bistå avdelingen lokstallen Mysen og lokalavdeling Østfoldbanen med diverse arbeider, som er beskrevet lengre ned.

En av de viktigste aktivitetene i 2024 er at vi har fått spor på utsiden av hall 2 i lokstallen på Mysen. Dette har hjulpet oss veldig, slik at vi nå kan få ut vognene ved behov. Det er også blitt ryddet enda mere i lokstallen noe



Sporet som ble bygget utenfor hall 2 i lokstallen Mysen.

Foto: Per Martin Kjeldaas



Norsk Jernbaneklubb – Aktivitetsavdeling godsvogner. Årsmelding 2024

som gjør det mye lettere å ha en ryddig arbeidsplass.

Medlemmer av aktivitetsavdelingen har deltatt i diverse oppussings-, og vedlikeholds aktiviteter på godsvogner som befinner seg på Kløftefoss. Disse er listet opp nedenfor.

Praktisk aktivitet, på individ-/enhetsnivå:

G3 15207:

G3 15207 fikk vi ikke prosjektmidler til i år, noe som resulterte i at vi ikke fikk gjort alt vi hadde tenkt til å gjøre. Det har blitt konstatert den del råde i reisverket og at vognen har hatt en stor kollisjonsskade. Arbeidet er startet med å fjerne råttent stenderverk med bunnsvilla og å rette ut bufferbjelken i den ene enden. Det er pusset en del rust i understellet og bremsedeler er begynt demontert. Dette måtte repareres og oppgraderes, da det er blitt påført store rust angrep. Takpappen på taket er nesten ferdig fjernet og på undertaket er det påvist råde.



G3 15207 i lokstallen Mysen desember 2024 Foto: Per Martin Kjeldaas



Norsk Jernbaneklubb – Aktivitetsavdeling godsvogner. Årsmelding 2024

Gbs 21 76 150 0201-1

Denne kom fra Gamle Vossebanen i 2021 og ble i år hugget. Vognen var overflødig, og for å gi moderne godsvogner og godsvognene som står på verneplanen ulike deler og en lenger, bedre brukstid blir delene fra vognen gjenbrukt til dette. Denne ble hugget på Kløttefoss og det gjenstår noe arbeid med å demontere deler. Endene fra rammen er tatt vare på, da det ikke var nok tid i år til å bli ferdig med huggingen. Det gjenstår også å få delene under tak.



Restene av Gbs 21 76 150 0201-1 på Kløttefoss.

Foto: Per Martin Kjeldaas

MK1:

MK1 kom til Mysen sommeren 2023. Arbeidene på denne ble først satt i gang 2024, da det ikke var mulig å starte før man hadde en oversikt over arbeidet. Vi måtte finne deler som var blitt borte med tiden. Alle deler kom ikke til rette og vi måtte kjøpe inn noe nytt materiell. Vognen er blitt malt opp igjen og bremsebommen er rettet etter en tidligere transportskade. Hjulene er blitt transportert til Lokstallen og vognen ble hjulsatt 23.05.24. Dette var en stor milepel og man kunne da tilpasse akselkasseføringer, sudder og kontrollere at hjullagre var riktig justert og montert.

Plankedekket måtte fjernes da det var påvist noen mindre skader under på rammen. Dette ble reparert. Plankedekket ble montert sammen med karmer og tilpasset. Det er montert buffere m/kobler i begge ender. Det måtte bores flere hull i den nye bufferbjelken i den ene enden som er montert tidligere. Fabrikkskiltene har kommet til rette og vognen er nesten ferdig literert. Det gjenstår siste strøk på karmene.

Bremsestagene må justeres og tilpasses riktig slik at alle bremseklosser tilslutter hjulet. Ellers blir vognen klar og ferdig til sommeren 2025.



Norsk Jernbaneklubb – Aktivitetsavdeling godsvogner. Årsmelding 2024



MK1 inne i lokstallen Mysen den 15.11.24.. Foto: Martin Dankertsen

Sporrenseren på Mysen:

Sporrenseren er fortsatt under arbeid. Her er det laget ny bremseskrue som er blitt montert. Det er kommet et godt stykke på vei med dørene. En dør er nesten ferdig, en dør er kommet godt i gang med å få panel, alle dørene har blitt frest ut til låsekasser på og det er begynt tilpassing i vognen. Innvendig er det grunnet og malt første strøket på veggene, samt at det er grunnet i taket. Det er også gjort en del pussing, grunning og maling av jernet som er inni sporrenseren, som er mekanismen til ploget. Ploget til sporrenseren er blitt pusset, grunnet og malt. Den ble også løftet på vognen slik den er i transportposisjon. Det gjenstår litt litereing, Ploget mangler siste strøket og maling av taket innvendig må males. Vi planlegger også siste strøket innvendig, at dørene må ferdigstillelse, og et siste strøket utvendig.



Norsk Jernbaneklubb –
Aktivitetsavdeling godsvogner.
Årsmelding 2024



Sporrenseren desember 2024 Foto: Per Martin Kjeldaas



Norsk Jernbaneklubb –

Aktivitetsavdeling godsvogner.

Årsmelding 2024

Padda:



Padda inne i lokstallen på Mysen den 15.11.24. Foto: Martin Dankertsen

Arbeidene på Padda har gått fremover i 2024. Det er startet arbeidet med å se over råte og skader på treverket bak metallplatene. Det ble oppdaget en skade nederste eikerammen i det ene hjørnet. Dette resulterte i en del arbeider med å finne tettvekst Eik og få felt inn en ny bit inn i det eksisterende runde hjørnet. Det ble også skiftet plate under bakdøren på høyre side da denne var rustet helt opp med årene. Det er også gjort en del med å trekke og merke kabler til styrevogns plassen. Dette arbeidet fortsettes ut året og neste år. Det er mye som må trekkes nytt og merkes av kabler. Lampene bak på Padda er demontert, skal settes i stand, og det er trukket nye kabler til disse. Plogen til vognen er sendt til reparasjon og sandblåsing. Så dette arbeidet har ikke blitt fulgt opp, da det har vært mye aktivitet med selve vognen.



Norsk Jernbaneklubb – Aktivitetsavdeling godsvogner. Årsmelding 2024

Vogner som er utført mindre arbeider på:

Aktive fra godsvogn avd. har bidratt til med arbeider på G3 3150 og Co 195 på Krøderbanen.

Diverse:

Vi har hjulpet Østfoldbaneavdelingen med bistand med å skaffe dem en endebutt og vi har revet spor 4 på Kråkstad stasjon. Vi ryddet opp og transportert alle skinner med deler til Mysen, der vi har bygd 30 meter med spor foran lokstallen på Mysen. Vi har hatt erfaringsutveksling med Setesdalsbanen, i lokstallen på Mysen, der dem var svært interessert i hvordan vi har pusset opp Sporrenseren. Vi har også vært med å arrangere Modelljernbanemesse i lokstallen på Mysen og vi har arrangert Julemøte i samarbeid med NJK Østfoldbanen i Mysen.



Restene av spor 4 på Kråkstad 2024 Foto: Per Martin Kjeldaas



Norsk Jernbaneklubb –
Aktivitetsavdeling godsvogner.
Årsmelding 2024

Registrert timeforbruk 2023:

- Sporrenser Mysen	214 timer
- G3 15207	243 timer
- Padda	85 timer
- MK1	211 timer
- Gbs 21 76 150 0201-1:	70 timer
- Diverse godsvogn aktivitet:	93 timer
- Sum:	916 timer

Per Martin Kjeldaas

Leder

(Sign.)

Morten Lien

Kasserer / Sekretær

(Sign.)

NJK VERKSTEDAVDELING NOTODDEN

ÅRSBERETNING 2024

Det har vært avholdt 4 styremøter i perioden.

Styret har i 2024 bestått av: Frank Sørensen, Anita Sørensen.

Simen.P.Aasheim, Aksel Syftestad Lister.

Det har vært avholdt 12 planlagte dugnader.

På faste dugnader er det ofte folk på plass fra tidlig på fredagen.

Det er ofte også aktivitet midt i uken fra dugnadsmedlemmer.

Dugnadsmedlemmer er stadig økende, og det er sjelden vi er under 10 mann på en lørdagsdugnad, 5 til 6 overnatter gjerne.

Det rulleres på enkelte sengeplasser, men dette vil bedre seg betraktelig når 891 blir beboelig.

Det ble i slutten av februar søkt om 20000 til nye drivkjeder til Litj Ola fra DNB sparebankstiftelsen.

Dette ble innvilget i løpet av mars måned.

På Litj Ola har også dieseltanken vært ute til rens, det elektriske er ferdigstilt.

Dører og vinduer er ferdig restaurert og montert, noe detaljer gjenstår.

Det gjenstår i hovedsak bare noe flekking på tak og vinduer innvendig og vask og maling utvendig.

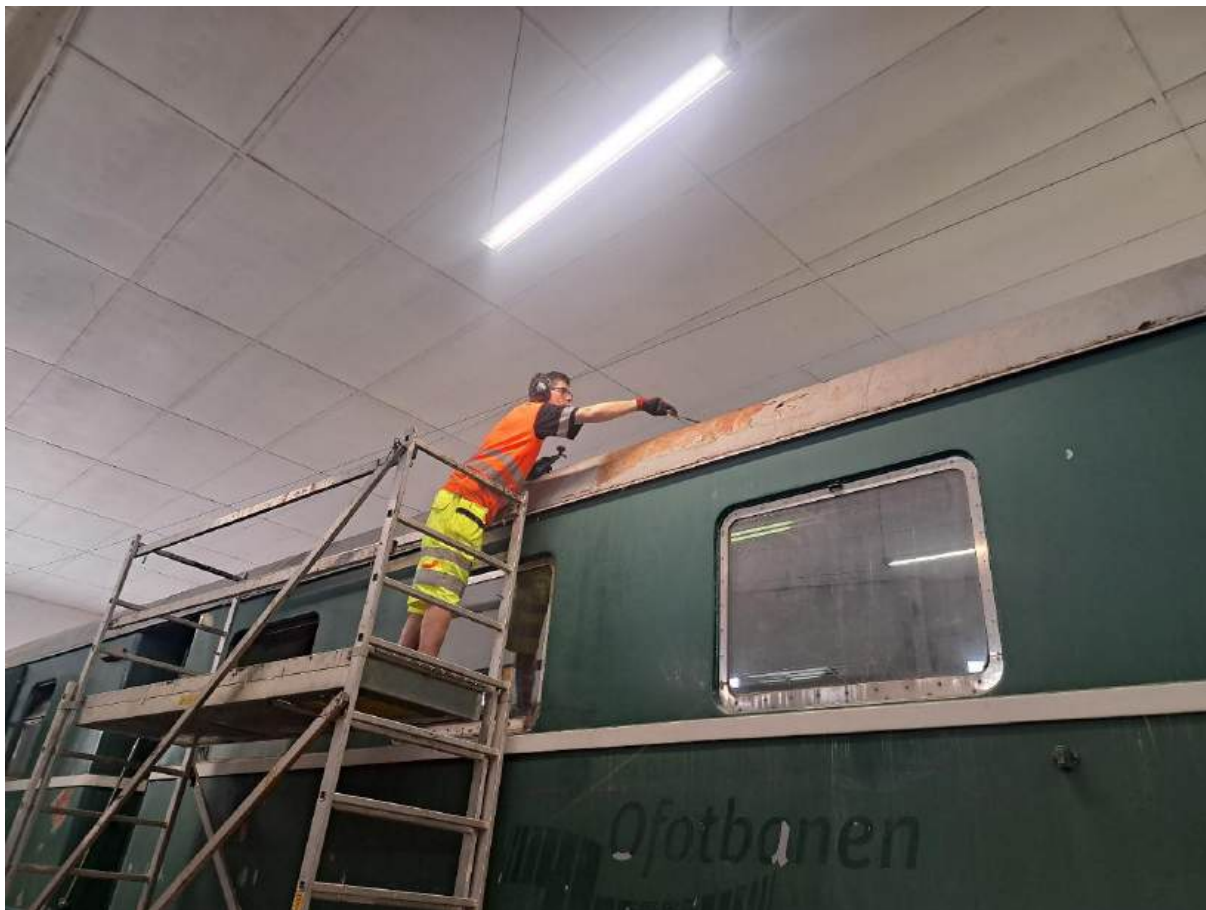


Dør Litj Ola

Det ble i 2023 oppdaget rustskader på taket på 68B.23, da denne har stått under presenning ute i snart 5 år.

Vi tok derfor denne inn på våren i 2024 for å utbedre dette.

All løs maling på taket er fjernet og flekkmalt med Ovatrol alumaling, samt noen rustreparasjoner på vognsidene. Denne ble satt ut igjen i oktober og satt under presenning.



Rust på taket 68B.23

I august var det en gruppe på 5 stk fra USA og England på en omvisning i lokstallen.

I september kom losjivogn 891 fra Krøderbanen, sammen med en materiell transport til Sørlandet.

891 ble satt ut på Nordagutu og ble tatt med ned til Notodden av jernbaneskolen.

Denne ble umiddelbart begynt å skrappt utvendig, samt begynt på kupeer innvendig. Dette blir et fint tilskudd for overnatting for våre aktive, da behovet for overnattingsplasser er akutt.



Losjivogn 891

Vi har også vært i møte med Bane Nor og Bane Nor Eiendom om hvordan situasjonen er med søknaden om flere spor utvendig.

De stiller seg negativ til søknad om flere spor, og også hensetting av museumsmateriell på eksisterende spor.

Det jobbes med løsninger med materiellet på Tinnoset slik at dette kan bli hugget opp, her igjen er det tillatelser fra Bane Nor som er avgjørende for å få løst saken.

Planen er å få hogget dette og flytte 68.56 og motorvognene på Rjukan i løpet av 2025.

Huseier har byttet all belysning i lokstallen, noe som har hjulpet betydelig på arbeidsforholdene, samt ny fyr og dusjbatterier og lampe utvendig på tampen av året.

29.12.2024

Styret

NJK Verkstedavdeling Notodden.



Norsk Jernbaneklubb

Lokstallen Mysen

Årsberetning NJK Lokstallen Mysen 2024

Vi har hatt 3 styremøter i 2024.

- Medlemsmøtene foregikk ukentlig og vedlikehold av bygningsmasse og eiendom pågikk jevnlig.
- Det blei arrangert grillaften for alle medlemmer i mai.
- Det blei gjennomført åpen dag med omvisninger, framvisning av kulturhistoriske kjøretøy og servering. Vi oppfattet besøkstallene som gode også i år.
- Godsvognavdelinga jobbet videre med oppussing av materiellet.
- Modelljernbanegruppa gjennomførte modelljernbanemesse i september. Her var det også et godt oppmøte.

Ved årsskiftet hadde klubben 43 medlemmer.

Mysen, 10.februar 2025

Kjell Heimseter
Leder

Richard Thorsen
Sekretær



Norsk Jernbaneklubb

Flekkefjordbanen

NJK Hovedstyret

hs@nj.no

Hidra, 9. april 2025

Årsmelding NJK Flekkefjordbanen 2024

NJK Flekkefjordbanen ble godkjent under Representantskapets møte i Trondheim i april 2024. Driftsavdelingen ble deretter stiftet og registrert i Brønnøysund 24.05.2024.

Driftsavdelingen har mottatt økonomisk støtte til oppstart med til sammen kr 150.000,-, fordelt over tre bidragsytere. NJK sentralt, Flekkefjordbanens Venner og Flekkefjordbanen AS har alle støttet etableringen av driftsgruppen.

Vi har i 2024 hatt fokus på to prosjekter.

1. Materiell til Flekkefjordbanen:

Søndag 22. september overførte NJK en losjivogn og to godsvogner til Flekkefjordbanen. Vognene ble hensatt i spor 5 ved Sira stasjon, i påvente av transport til driftsgruppens driftsområde ved gamle Sirnes stasjon. Vognene har blitt stående på Sira, og er ikke overført pr. 31.12.2024.

Slik materiellet er hensatt er det ikke mulig for driftsgruppen å utføre arbeid på materiellet. Vår aktivitet har derfor ikke kommet ordentlig i gang.

2. Etablere samarbeid med Bane Nor:

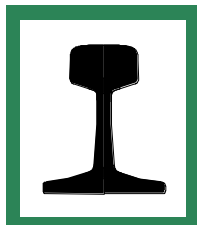
Etablering av driftsgruppe med materiell og plasskrevende vedlikeholdsarbeid, krever godt samarbeid med baneier Bane Nor. Så langt har våre behov blitt møtt med velvilje og positiv støtte. Vi ser frem til å komme i gang med arbeid på vognene så snart de er overført til Sirnes.

Interimsstyret besluttet på styremøte 10. mars å utsette første ordinære årsmøte til aktiviteten på Sirnes kan kommet i gang.

Hidra, 9. april 2025

John Hansen

Driftsleder NJK Flekkefjordbanen



Norsk Jernbaneklubb
Museet Gamle Vossebanen



ÅRSBERETNING 2024



Etter en formidabel innsats fra lokgruppen på GVB, klarte vi å strekke driftstiden på damplok 30a 271 ut sesongen 2024. Den videre skjebnen ligger foreløpig i framtidens uklare tåke.

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 2024 hadde omtrent samme antall passasjerer som året før. Dette til tross for at de åtte første kjørehelgene var uten damplokomotiv. Trafikken ble i denne perioden utført på en god måte med to dieseltraktorer når vi kjørte med spisevogn eller vårt historiske motorvognsett. Men det førte til redusert antall passasjerer disse åtte dagene. I dette perspektivet er vi fornøyd med resultatet.
- 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 konanter fører ikke til problemer – kun fordeler for regnskap og oversikt.
- GVB hadde flere bestillinger på charter-oppdrag for internasjonale reiseagenter gjennom sesongen. I 2024 ble det gjennomført to internasjonale og to lokale oppdrag.
- I år ble det kjørt spisevogn med hvite duker og krystall hele åtte 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 rundturene, samt til stordriftsdagen.



Spesielle arrangementer

- Venterommet på Arna gamle stasjon ble åpnet på et åpningsarrangement lørdag 27. april 2024. Det ble kjørt pendeltog til Haukeland med Boggien Dampjazzband under mottoet: *Fra venterom til venterom*.
- Stordriftsdagen er annen søndag i september. Det kjøres tre togpar; damptog med teakvogn 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 innkjørssignal med flagg. I tillegg underholdt Boggien Dampjazzband på togene, ved å bytte tog underveis på stasjonene, fikk alle oppleve gladjazz.
- I 2024 ble det kjørt juletog to dager, andre helgen i desember. Det ble om lag 3800 reisende. Et fantastisk resultat. Juletoget startet på Arna gamle stasjon, med stopp på Espeland holdeplass, med besøk på Janus Fabrikker, og fortsatte videre til Haukeland stasjon hvorfra det returnerte.



Juletogene 2024 ble en formidabel suksess som førte til stappfulle tog. Senere bør vi planlegge for dette – kanskje med å kjøre to helger før jul.

Foto: Ivar Gubberud

- *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. Så langt er en god del materiale filmet av dugnadsarbeidet, stasjonen(e) og toget i drift. Det gjenstår mye arbeid med klipping og noe tilleggsfilming. Dokumentaren ble ferdiggjort ved årsskiftet 2024/25, og sikter mot visning på norske filmfestivaler.





Sporvedlikehold

- Antallet nye sviller lagt inn på strekningen Garnes-Midttun i 2024 er 150, og det er skiftet 1525 meter med skinner.
- Siden svilleutskifting i stort omfang startet i 2007 er ca 22.000 meter av svillematten fornyet.
- Daglig vedlikehold for trafikkssikkert spor er utført.

Bane NOR har rensket stikkrenner, grøfter og skjæringer. Bygget forstøtningsmurer ved Tunes og Seimsmark, lagt inn Strail i Marinen planovergang; byttet dekke på tre planoverganger mellom Garnes og Tunestveit og satt opp gjerder og grunder på strekningen. Det er utført vedlikehold av og svillebytte på fire broer.

Vedlikehold av rullende materiell

- Vedlikehold av lokomotiv og vogner ligger fortsatt på et høyt nivå. I 2024 er det gjennomført omfattende og teknisk krevende arbeid på begge våre to damplokomotiv.
- På grunn av manglende finansiering er arbeidet for å sikre at tilstrekkelig materiell er driftsklart vanskelig. Dette gjelder både prosjekter for å ta igjen etterslep og vedlikehold av driftsvogner.
- Materiellsamlingen er økt med en skiftelok av type Skd214S.86 – Tøffe - i 2024.
- To B22 passasjervogner står i vognhallen. Disse er i meget dårlig tilstand etter 38 år med utendørs lagring. Men tilstanden er ikke verre enn at de kan bli praktvogner når tilfredsstillende finansiering kommer på plass.
- På Krøderbanen er lagret to unike vogner, 972 og 975, som kan bli praktvogner for GVB i framtiden når tilfredsstillende finansiering kommer på plass

Forvaltning av verneverdige bygninger

- GVB eier stasjonen og de andre bygningene på Garnes og bygningene på Haukeland stasjon, og disponerer Arna gamle stasjon som eies av Bane NOR. Espeland eies av Janusfabrikken AS.
- I 2024 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. Økningen i 2024 var noe mindre enn prisstigningen i 2024. Vi har også mottatt prosjektstøtte fra samme post via NJM fra til verkstedet. Kulturminnefondet har bidratt med prosjektmidler til 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 2024 høy med om lag 18 300 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 2024 30% større enn gjennomsnittet 2011-2019!
- Fra starten i 1981 har GVB nedlagt om lag 407.000 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 2024, 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 er det at det i løpet av året har dukket opp mange nye aktive medlemmer. Aktivitetsgruppene har stabile grupper av aktive som arbeider godt sammen. Bidraget i form av skattefrie gaver økte gledelig i 2024 – noe som skyldes generell økonomisk framgang og forbedret profilering. La oss arbeide videre for å gjøre 2025 til et framgangsrikt år for våre museale mål og for vårt publikum!

**TOGDRIFT**

Antallet driftsdager – persontog, arbeidstog og arbeid på linjen – nådde i 2024 hele 253 driftsdager. GVB har togledelse på strekningen for kjøring av tog og for arbeid på linjen. Enkelte dager er det kjørt både arbeidstog og persontog - og det har vært anordnet linjebrudd.

Totalt har vi kjørt tog 73 av årets dager. Oppsplittet har dette vært 55 arbeidstog, tre løsløkomotiv, 45 kiptog, fire tomtog, fire personførende godstog og 103 persontog. Det var anordnet linjebrudd i alt 206 dager. Deler av strekningen har vært sperret i alt 137 dager.

Det er i 2024 utover ruteboken med tillegg nr. 1, utstedt i alt 8 ekstratogruter og 59 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 åtte søndager med spisevogn, samt to skumringstog på lørdager.

2024	Lør	Søn	Søn	Søn	Søn	Søn	Søn	Søn	Søn	Søn	Søn	Søn	Søn	Lør	Søn	Søn	Lør	Lør	Søn
	27.4.	9.6.	16.6.	23.6.	30.6.	7.7.	14.7.	21.7.	28.07.	4.8.	11.8.	18.8.	25.8.	31.8.	1.9.	8.9.	14.9.	7.12.	8.12.
Historisk motorvogn 1950	X	X	X	X												X		X	X
Historiske diesellokomotiver					X	X	X	X	X							X			
Damplokomotiv 271 - 1914										X	X	X	X	X	X	X	X		
Klassisk spisevogn 1937					X	X			X	X	X	X	X	X		X	X		
Rundtur med båt, tog, buss					X	X			X	X	X	X	X						
Boggien Dampjazz Band	X		X													X			
Stordriftsdag																X			
Aften tog med middag														X			X		
Kulturdager Arna	X																		
Juletoget med julenissen																		X	X
Trillevognservering		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X			



Daghurtigtoget er nettopp ankommet Garnes stasjon i lett regnvær. Toget framføres med spisevogn nest bakerst i toget.

Foto: Ivar Gubbenud



Representasjon og delegasjoner

Vi har hatt en rekke møter og besøk i 2024. Listen under er ikke uttømmende.

- 23.01.2024 Møte med Vestland Fylkeskommune (VLFK) Fylkeskonservator
- 01.02.2024 Møte med Bergen kommune
- 05.02.2024 Ledernetverket museumsjernbanene
- 12.02.2024 Risikovurdering – togstav med Bane NOR
- 28.02.2024 Nettmøte HOG FEDECRAIL
- 07.03.2024 Møte Vestland kulturarvnettverk
- 18.04.2024 Møte Vernepriskomiteen Fortidsminneforeningens kulturvernpris.
- 19-21.04.2024 NJKs Representantskapsmøte (RS) og Årsmøte Trondheim.
- 23.04.2024 Møte med Frende forsikring vedrørende 255
- 24.04.2024 Møte med kulturbyråd Bergen kommune Reidar Digranes
- 29.04.2024 Befaring VLFK
- 30.04-06.05.2024 Møter FEDECRAIL HOG årsmøter
- 16.05.2024 Møter om Museumsbanerådets framtid
- 19.06.2024 Strategimøte jernbaneforetak i NJK
- 21.06.2024 Nettverksmøte ledernetverket museumsbanene
- 09.09.2024 Møte Bane NOR Eiendom (BNE) om overføring Garnes stasjon fra Bane NOR til GVB
- 14.09.2024 Heldagsmøte på GVBs skumringstog med ny direktør og tilskuddsansvarlig på NJM.
- 19.09.2024 Møte om framtidige samarbeidsløsninger for museumsbanesektoren.
- 28.09.2024 Åpning av Museumstrikkens linjeforlengelse frem til Engen/Øvre Ole Bulls plass
- 16-19.10.2024 Nettverksmøter Norsk Jernbanemuseum (NJM)
- 27.10.2024 RS-møte
- 13.11.2024 Møte med Bergen kommune



GVB inviterte NJMs nye direktør Marie Beate Rise og ny tilskuddsansvarlig Ståle Hagen-Pesch til en modèn opplevelse på skumringstogets spisevogn, og til en dag med åpne og ærlige samtaler om videre samarbeid.

Foto: Håkon Gunarsson



Chartertog

GVB hadde flere bestillinger på charteroppdrag for internasjonale reiseagenter gjennom sesongen. Noen er tilbakevendende grupper med interesse for jernbane. I 2024 gjennomførte GVB fire slike oppdrag.

Spisevogn drift

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 tre-retters 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, det vil si syv søndager med et opphold på to søndager i juli. Oppholdet skyldes at dampskipet Stord1 ikke har personell til å drive båten i juli. Det ble også kjørt spisevogn på stordriftsdagen.

Trillevognserveringen blir vanligvis gjennomført med innleid personale. Det er det samme personale 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 2024.

Resultatmessig gir Norsk Spisevognselskap et positivt økonomisk bidrag til GVB sin drift, når mersalget av togbilletter til spisevogn gjester 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 2024!



Glade gjester i spisevognen fra 1937 – den siste i Norge bygget i tre med edel teakkledning og interiør i flammbejrk.

Foto: Ivar Gubberud



Markedsføring

Brosjyre ble laget i år som ialle 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 8.139 – en økning på 12% fra 2023. Dette gjør GVB nummer en 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 2024 ble det laget artikler i På Sporet om restaureringen av stasjonsventerommet på Arna gamle stasjon, om restaurering av Haukeland stasjon, og om overføringen av skiftelokomotivet Skd214S.86 Tøffe til GVB.

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, dessverre har ikke tilskuddet blitt indeksregulert i 2024.

Arbeidet med fornyelse av svillematten fortsetter. Det forventes også videreføring av skjøtselsarbeidet og videreføring av arbeidet med montering av sikringsanlegg ved flere planoverganger. Vedlikeholdsarbeidet skjer etter årsplaner, fireårsplaner og en rullerende tiårsplan.

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.

I Hurdalsplattformen blir det slått fast at Regjeringen vil:



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

Dessverre førte den internasjonale situasjonen i 2024 til økte priser, og uten kompensasjon i tilskudd blir det følgelig en realnedgang i økonomisk handlingsrom.

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. Innredningsarbeid pågikk også i 2024. 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.

Her er en liten oversikt over hva som man kan finne i det sorterte arkivet:

- Tekniske tegninger av El lok: El.1 El.9 El.10 El.11 El.13 El.14
- Tekniske tegninger av El motorvogner: BM.64 og BM.65-68. Når det gjelder BM.65-68 så finnes det en god del tegninger, og det finnes også en komplett tegningsoversikt over de tegningene som omhandlet BM.65-68
- Tekniske tegninger av dieselmotorvogner: BM.86/91. Her finnes det også en god del sorterte tegninger samt tegningsoversikt. Det er om lag 11 arkivbokser bare med tegninger som omhandler BM.86/91
- Tekniske tegninger av diesel lyntog type Bm 88
- Tekniske tegninger av skitetraktorer Skd.206, Skd.214, Skd.217 og Skd.220. Noen tegninger til skiftetraktorene kommer ifra verksted Kronstad og omhandler diverse ombygginger. Det er ellers meget få tekniske tegninger knyttet til skiftetraktorene.
- Tekniske tegninger av akkumulatortraktor
- Tekniske tegninger av personvogner i tre. Mye detaljtegninger og noen hovedtegninger.
- Tekniske tegninger av personvogner i stål.
- Tekniske tegninger av lettmetallsvogner.
- Tekniske tegninger av godsvogner.
- Tekniske tegninger av snøryddingsmateriell
- Tekniske tegninger av de roterende snøplogene. Her finnes samtlige tegninger samt tegningsoversikt. I tillegg kommer verksted Kronstad-tegningene. Det er om lag syv arkivbokser knyttet til de roterende snøplogene.
- Tekniske tegninger av roterende snøplog Di.R1

Tekniske tegninger av damplokomotiver. Typene 7, 9, 11, 15, 18, 21, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 39 og 63.

- Det dukket opp en tegning knyttet til ett av Nestun-Osbanens lokomotiver!

Av tegninger knyttet til damplokomotivene finnes flest tegninger av type 26. Det finnes ombyggingstegninger knyttet til oljefyring levert av GWR og Baldwin hvor systemet til Baldwin ble utprøvd på enten type 31 eller 33.

To arkivbokser inneholder generiske (ikke typespesifikke) tegninger knyttet til damplokomotivene. Dette gjelder spesielt injektorer, sikkerhetsventiler, lysmaskiner osv.

- Kataloger med over 800 sider knyttet til tegningsfortegnelse til personvognene
- Kataloger med over 360 sider knyttet til personvognfortegnelser ifra 1916, 1936 og 1956.



- Historisk dokumentasjon: Gamle kopibøker ifra Vossebanens anlegg(1879)
- Historisk dokumentasjon: Svenkerud bro.
- Historisk dokumentasjon: Kronstad stasjon/verksted
- Historisk dokumentasjon: Voss-Eidebanen (Granvinbanen). Jernbanetelegrammer ifra 1960-tallet. Samt en del godsinformasjon ifra Granvin stasjon
- Historisk dokumentasjon: NSB-småtrykk
- Historisk dokumentasjon: NSB-trykk
- Historisk dokumentasjon: Instruksjoner knyttet til lokomotiver, motorvogner, bremses, betjening osv.
- Tekniske tegninger av påskrifter til lokomotiver og vogner
- Tekniske tegninger av vognbelysning

Antall arbeidstimer 86.

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 Ubiquiti 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 på Garnes og Haukeland begynte å bli gamle og hadde økende driftskostnader til blekk og toner. I tillegg var HPs ePrint-løsning ustabil og støtten fra HP virket som den var i ferd med å forsvinne. Nye skrivere, denne gang av fabrikat Epson er anskaffet til Garnes, Seimsmark og Haukeland. Disse skriverne har blekk tank, noe som skal redusere 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 2024 startet med diesel, og fortsatte med damp ved lok 30c-271.

Den primære planen for kjøresesongen 2024 var å kjøre med lok 18c-255. Vi brukte vinteren 2023 – 2024 på å arbeide med lok 255. På grunn av stadige forsinkelser hos DB Meiningen, ble det klart at vi ikke hadde mulighet til å bli ferdig med lok 255 til driftssesong 2024. Vi tok da fatt på plan B, som var å klargjøre lok 271 (nærmere beskrivelse nedenfor).

Driftssesongen fortsatte med lok 271 fra 03.08.2024 og ut sesongen.

Status ved årsskiftet er at vi har to damploker, hvorav ingen er driftsklare. Vi arbeider nå for fullt med lok 255, som skal brukes i driftssesongen 2025.

Timeforbruk vedlikehold og reparasjon begge lok: ca. 1370 timer.

Lok 255

Loket er ennå ikke ferdig reparert etter avsporingen i Erdalstunnellen i 2022.

Loket står fremdeles på løftebukker på verkstedet Seimsmark. Vi har (etter 22 måneders leveringstid) fått levert reparerte deler fra verkstedet DB Meiningen i Tyskland.

Vi er i slutfasen av reparasjonen, og tar sikte på å bli ferdig i tide til driftssesongen 2025.

Lok 271



Lok 271 ble satt i driftsklar stand til driftssesongen 2024 med ny kjelgodkjenning. Den kjørte første tur 04.08. Både før og under driftssesongen var det betydelige arbeider for å holde loket operativt. Loket er nå hensatt i lokstallen på Garnes etter driftssesongen 2024. Kjelsertifikatet var midlertidig, og var bare gyldig ut 2024. Planen er å hensette loket i påvente av en avtale for disponering og finansiering av ny kjel.

- Antall kjøredager: 9 (+ 1 teknisk prøvetur)
- Kilometerløp: 650 km
- Kullforbruk: ca. 10 Tonn

Disponering av damplok i kjøresesongen 2025

Som ved forrige årsberetning, er plan A at lok 255 er ferdig reparert og gjør tjeneste i kjøresesongen. Det er ingen plan B for dampdrift. Lok 271 er flere år og millioner av kroner unna driftsklar stand.

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
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.

Vogn 666 fikk i 2023/24 utvendig oppussing, og framsto i driftssesongen som en perle.
Foto: Ivar Gubberud





ÅRSBERETNING GVB 2024

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 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	Antatt ferdig 2022. "Amavognen"
Gbs	150 0 201-1	godsvogn	1966	Eidsfos Verk	14,0	14,3	lagervogn	"Steinar-vognen". 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 hestetransportvogn 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	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	
	-	motorinspeksjonstralle	19??	??	0,2	3,0	utstilling	Bør restaureres
	36-15-019	Traktorgraver	1977	Volvo 650	6,6	7,0		Avhendet 2021
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, aktiviteter i og ved sporet samt utsteding av ruter og ordrer også til Bane NOR og deres innleide entreprenører.

Infrastruktur - forvaltning og fornying

BaneNOR har det overordnede ansvar for Infrastrukturen.

Bane NORs målevogn ROGER 1000 har kjørt over hele 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 pakkemaskin i 2024, så det ble en utfordring å få utbedret feil etter målevognen. Sprøytetog er kjørt på strekningen én gang.

Følgende utført i regi av GVB:

- Megadron AS - vår sporentrepenør - har utført:
 - Bytte av 150 sviller i spor 2 på Garnes stasjon.
 - Brukte sviller levert godkjent avfallsmottak
 - 1525 meter skinner byttet mellom Garnes-Seimsmark, Seimsmark – Arna og Haukeland-Midttun. 1025 meter -18-metersskinner og 500 meter 12-metersskinner.
 - Pakket alle målevogsfeil.
 - Ryddet stasjonstomten på Arna G stasjon
- GVB har selv:
 - Kjørt ut skinnene.
 - Byttet laskebolter og klemmer.
 - Vært behjelpelig med å skaffe infrastrukturkomponenter til Bane NORs entreprenører.
 - Deltatt på 30 befaringer og prosjektmøter med Bane NOR og entreprenører.
- Bane NOR har:
 - Rensket stikkrenner, grøfter og skjæringer
 - Bygget forstøtningsmur ved Tunes og Seimsmark
 - Lagt inn Strail i Plo Marinen.
 - Byttet dekke på 3 planoverganger mellom Garnes og Tunestveit
 - Satt opp gjerder og grunder på strekningen.
 - Utført vedlikehold av og svillebyutting på 4 broer.

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 2024 utførte GVB vedlikehold på stasjonshagene og park ved anleggsgartner Boasson AS. Haukeland ble ettersatt av stasjonsmester Morten Erik Larsen som bebor stasjonsbygningens 2. etasje.

SIGNALAVDELINGEN

GVB er utpekt av Bane NOR til å være nasjonalt museum for signalanlegg. Signalavdelingens fokus i 2024 har vært å sikre museets samling av kritiske komponenter til de forskjellige sikringsanleggene som museet har og disponerer.

Signalprosjektet 2024



Trengereid: Signalprosjektet begynte året med en kraftig opprydning på lageret som signalprosjektet leier på Trengereid. Lagerlokalet er infisert med stripet borebille (mit) og taket lekker. Noen mus hadde også funnet tilholdssted blant signalprosjektets rikholdige samling av stort og smått. Det ble en skikkelig ryddesjau og dessverre måtte man ta noen upopulære valg og kassere objekter som hadde tatt skade av mus og vann. Signalprosjektet må etter hvert fordele de lagrede objektene på bedre egnede steder.

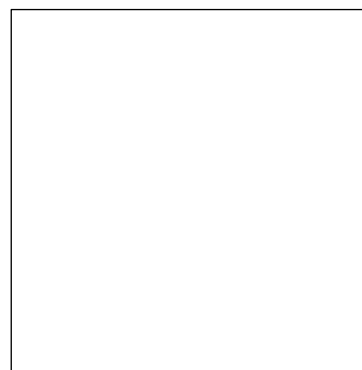
Haukeland: Deler tilknyttet det elektromekaniske stillverket på Haukeland stasjon er flyttet ifra Trengereid og er plassert i kjelleren på Haukeland. Der er det ett klimaregulert rom hvor delene vil bli oppbevart. Før delene ble flyttet ble det disponible rommet satt i stand ved at vegger og tak fikk nytt panel. Det er også klargjort for etablering av ett kabelstativ og strømforsyningsramme for stasjonens elektromekaniske stillverk. Gjennomføringer ifra kjelleren og opp til stasjonens ekspedisjon er kommet på plass.

Bemanning: Museets signalprosjekt har tidligere ikke hatt mange aktive deltakere. Stort sett har man kun vært to personer på prosjektet. Det var derfor ekstremt kjærkomment at det fantes flere blant museets aktive som ønsket å delta på signalprosjektet. Så nå er man plutselig gått ifra å være to til seks aktive. Rekrutteringen har vært spesielt sterk blant lokgruppens aktive medlemmer, så der har signalprosjektet tusket til seg tre personer. Man vil vurdere å endre på dagnadsdagen til signalprosjektet i 2025 for at de som er aktive flere steder fortsatt kan ta del der. Det er alltid plass til flere aktive på signalprosjektet. Med en så stor oppslutning på signalprosjektet så kom man virkelig i gang med flere småjobber.

Signaltelegraf: Man arbeider for å få signaltelegrafen operativ mellom samtlige av GVBs stasjoner. Telefonforbindelse mellom stasjonene er også under realisering. I løpet av 2025 er målet å kunne ta i bruk telegraf og telefon på Museet Gamle Vossebanen. Signalprosjektet har foreløpig fast tilholdssted på Haukeland stasjon, her er etablert telegraf- og telefonverksted for utprøving og testing. Dette har også gjort det mulig å jobbe på det elektromekaniske stillverket. I løpet av høsten 2024 er montert en rekke elementer som forsterker det visuelle knyttet til anlegget i stasjonens ekspedisjon. Man har også fått muligheten til å sette seg inn i det elektromekaniske anleggets oppbygging og særegenheter.

På Arna G stasjon har man fått på plass noen vinduer som manglet i sporskifterhytten i østre ende på stasjonen. Nå mangler man kun vinduene i sporskifterhytten i vest. Signalprosjektet har i noen år hatt stående 2 apparatkiosker på stasjonens parkeringsplass. Disse er tiltenkt gjenbrukt som veibomkiosker. Grunnet ekstremt trange eiendomsgrenser inn mot jernbanen har man ikke lyktes med å utplassere kioskene på ønsket sted. Derfor er kioskene nå flyttet fra parkeringsplassen på Arna G til nytt midlertidig lagringssted på utsiden av spor 3 på Arna G.

Arbeidstimer samlet: 165



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

Vinteren 2024 hentet GVB 11 historiske innerdører som ble tatt ut av Holmestrands stasjonsbygning før denne ble revet. Halvparten av dørene er brukt på Arna gamle stasjon i forbindelse med tilbakeføringen av venterommet og delvis ekspedisjonen. Den andre halvparten er tiltenkt en fremtidig Midttun stasjon. Transportoppdraget ble utført av Osterøy Transport og vårt medlem Arne Heggernes.

Mot slutten av året fikk vi takrenner og nedløp rensset på alle våre bygg. Det ble også satt på løvfilter nederst på nedløpene der dette manglet. Samtidig ble det foretatt en droneinspeksjon med kamera. Bildene avdekket råteskade i taket over perrongen på Arna gamle stasjon, der noen takstein holdt på å gli av taket. Dette er reparert. Bildene avdekket også at vognremissen på Garnes har svært mange knekte takstein og at regn renner inn på undertaket over hele bygningen. Dette må utbedres senere som et eget prosjekt. Oppdraget er utført av Bergen Takrennerens.

Det har manglet flere skuffer(!), i telegrafbord, billettisker og arkivskap etter NSBs driftstid ved stasjonene. Seks skuffer, alle forskjellige, er nå produsert og satt på plass. Oppdraget er utført av Botnen Entreprenørs snekkeravdeling.

Anleggsgartner Boasson har trimmet og vedlikeholdt hageanleggene på Garnes, nyttehagen og stasjonsparken på Arna gamle og Midttun. Hagen på Haukeland er vedlikeholdt av stasjonsmester Morten Erik Larsen.

Arbeidstimer administrasjon stasjoner: 210

Garnes stasjonInnvendig i stasjonsbygningen.

- Innvendig i stasjonsbygningen: Bygget om stillerapparat fra Hjuksebø slik at det passer for sporplanen for Garnes stasjon. Utstilt som dekor i ekspedisjon på Garnes, men kan videreutvikles av signalavdelingen senere. Utført av: Stasjonsgruppen med hjelpere.
- Reparert (enkel restaurering) og malt kjellertrappen. Utført av: Abora Prosjekt.
- Malt gang og trappehus i kjeller slik at kjelleren nå er ferdig pusset opp. Utført av: Abora Prosjekt (innleid maler).
- (Malt sydveggen, inklusiv kitting av vinduene, på stasjonsbygningen og vognremissen. Utført av: Ivar Gaustad Malerservice.

Antall arbeidstimer: 459

Vannstender på Garnes: Ingen aktivitet i 2024.

Timeforbruk vannstender: 0 timer.

Svingskiven: Før sesongen ble skinnegangen i kransen nivellert. Det ble montert nye underlagsplater i begge ender av tårn som ble boret og gyset fast. Begge låser i skive er montert. Låseklakk mot lokstall er tilpasset og løselig montert.

Arbeidstimer: 53

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 tidligere anskaffet en telefonkiosk på Garnes fra Telenor. Den er fra serie II produsert 1959-1973. Stålet er har rustet ytterligere siden vi overtok den, og derfor ble det besluttet å ta den inn for overhaling i verkstedet på Seimsmark. Arbeidet ble ferdigstilt i 2024, kiosken skal utplasseres våren 2025.

Arbeidstimer: 56 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, og det er plantet ut blomster i krukkene. Det blir ikke satt poteter pga problemer med overvann fra veien.

Området mellom stasjonsbygningen og veien er skrappt rent og gruset opp igjen. Nå er det blitt riktig så flott, også på baksiden av stasjonen.

- Tilbakeført venterom med to nye toaletter. MGVBs frivillige og egne ansatte rev det som var av nyere tak, vegger og gulv, og fant igjen originalgulvet, vegger og tak i god stand. De to toalettene i tilknytning til venterommet er reetablert. Det samme er veggen mellom venterommet og ekspedisjonen med historisk billettluke. Ny venteromsbenk er laget etter mal fra Trengereid stasjon. Fungerende og tidsriktig drikkefontene er montert. Det er brukt tidsriktige elektrisk materiell som glansgarnledning og halv- og helsadler. Venterommet ble høytidelig gjenåpnet under Kulturdagene i Arna 2024 – 60 år etter at det ble stengt i 1964.
 - Utført av: MGVB frivillige og ansatte, Abora Prosjekt, Arna & Åsane Rørleggerservice, Thunestvedt Elektro, Arna Glass, Dahle Mek. Verksted (gitter til venteromsdøren).Hele prosessen med ombygging av venterommet er inngående beskrevet i artikkel i På Sporet.



Det restaurerte venterommet på Arna gamle stasjon er gjenskapt med benker, høytspylende toaletter, tidrette fliser og med varmeovner.

Foto: Ivar Gubberud

- Det er laget et arkiv (en vegg med faste hyller) i det minste kjøkkenet, bak ekspedisjonen. Dette rommet er det opprinnelige arkivrommet ved stasjonen. Arkivet består av dokumenter, mm. som tidligere er tilkommet MGVB fra ulike hold. Det er nå sortert og står i arkivbokser.
 - Utført av: Marius Jørgensen (sortering og flytting av arkivmateriell) og Abora Prosjekt som har bygget arkivet.
- Stasjonsbygningen fikk malt de to siste utvendige veggene (to vegger ble malt i 2023). Bygningen er nå ferdig malt.



- Utført av: Ivar Gaustad Malerservice.
- Pakkhuset fikk en ny oppvaskmaskin før jul.
 - Utført av: MGVBs egne ansatte, Romain og Bjarte.

Antall arbeidstimer: 86

Haukeland stasjon

Uteområdene på Haukeland har blitt trimmet og vedlikeholdt jevnlig og har derved framstått på en god måte overfor publikum. Stasjonsmester sørget for at kortreiste epler fra stasjonen ble til eplesaft internt. Veien trenger høvling og grusing i 2025.

Baneboden er revet og det er bygget et nytt godshus på samme sted. Godshuset har samme utseende (med noen tilpasninger) som den opprinnelige bygningen, men alle rommene er tomme, beregnet for lagring. Hoveddelen er bygget på den originale grunnmuren. De mindre påbyggene på sidene, har fått nye betongfundament. Loftet ble valgt bort for å få større innvendig høyde til pallereoler. Det har vært noen innvendige fuktproblemer, dette utbedres primo 2025.

Utført av: Abora Prosjekt har vært totalleverandør for prosjektet, inkludert riving av baneboden. De har brukt Thunestvedt Elektro til el. installasjonene. Botnen Entreprenørs snekkeravdeling laget dører og vinduer.



Godshuset på Haukeland er reoppført slik det opprinnelig var.

Foto: Ivar Gubberud

Gang og trappeløp i stasjonsbygningen er fellesareal. Vi har derfor lagt om noen kurser i sikringsskapet slik at strømforbruk i fellesarealet belastes MGVB og ikke leietaker. I den forbindelse ble leietakers fryseboks fjernet (av leietaker) og en ny panelovn satt opp i gangen. Utvendig lampe over inngangen til leiligheten er fornyet.

Utført av: Thunestvedt Elektro.

Antall arbeidstimer: 98



Midttun stasjon

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

Stasjonsbygning: Det har de siste par årene vært flere muligheter til å få overta eldre stasjonsbygninger på fra Bane NOR til en fremtidig Midttun stasjon. Den mest aktuelle, Torpo stasjonsbygning, kunne blitt levert av Bane NOR til MGVB, vederlagsfritt og nedplukket. Høye lagerkostnader og stor usikkerhet om vi får lov å bygge på Midttun, og i tilfelle hva vi får lov å bygge, gjorde at vi takket nei til å overta en hel bygning. Vi har imidlertid overtatt store mengder historisk interessante bygningsdeler fra Torpo stasjonsbygning, herunder dører til godsrom, inn- og utvendige dører med listverk, venteromsbenk, billettluke og trappegelender med trappevange. Dette er nå lagret i en vogn hos MGVB. Bane NOR betalte for utplukking, transport og lossing til lagervogn. Oppdraget er utført av Abora Prosjekt.

Stasjonsbygning- og svingskive-prosjektet: For å komme videre med museets egen forvaltningsplan og tanker om videreutvikling av stasjonsområdet på Midttun stasjon, har man i år igjen prøvd å komme i dialog med Bergen kommune vedrørende stasjonsområdet på Midttun. Det er sendt nytt brev til Bergen Kommune. På forhånd så har man fått både vernemyndighetenes og Bane NORs velsignelse for å sette opp en stasjonsbygning på Midttun. Torpo stasjonsbygning har blitt brukt som mal og illustrasjon for alle museets henvendelser både til vernemyndigheter og kommunen. Men om det blir en stasjonsbygning i størrelsesordenen som Torpo stasjon var gjenstår å se. Arkitekt Paul Armin Due tegnet flere mindre bygninger i samme stil som Torpo stasjonsbygning, så man har noen gode alternativer å vurdere i tilfellet Torpo stasjonsbygning skulle vise seg å være for voldsom på Midttun. Bane NOR Eiendom har vært meget behjelpelig med å skaffe til veie bygningstegninger av Torpo stasjon og mulige alternativer. Det var da spesielt spennende at man i denne prosessen fant arkitekt Paul Armin Dues forslagstegninger for ny Nesttun stasjonsbygning som var tegnet i 1902. Nesttun stasjonsbygning slik de fleste husker den ble først tegnet i 1903.

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

Antall arbeidstimer: 92

Seimsmark verkstedshall

Vi fikk etter søknad tildelt midler til «prosjekt fast dekke» med mer i 2024.

Dette gikk på å støpe resten av gulv i kaldhall (spor 3 og 4), og i midten av spor 1 i kaldhall. Videre lå det inne betongkant og gjerde samt justering av spor på uteområdet. Dette ble utført i perioden januar - november. Utdrag fra prosjektrapporten:

Delprosjekt 1 Ferdigstilling av betongdekke i lagerhall.

- Del 1.1 omhandler dekke mellom spor 2,3 og 4 i kaldhall.
- Del 1.2 omhandler dekke mellom skinnene i spor 1.

Støping av gulv i lagerhall ville legge beslag på spormeter tilsvarende 10 boggivogner, og kunne derfor ikke utføres før driftssesongen startet på GVB. Vognene er vinterstid inne for lagring og vedlikehold. Støpingen ble derfor bestilt med oppstart 06.06 og ferdigstilling innen fellesferien, slik at betongen kunne herde uten belastning i minimum fire uker.

Før klargjøring av område måtte materiell flyttes til og hensettes på Garnes og Haukeland. Sporene i lagerhall var fra tidligere grovrettet og pakket, men for å få best mulig resultat måtte alle sporene løftes og pakkes, og pukk suppleres der det manglet. Totalt ble ca. 150 meter skinnegang justert og pakket. Dette ble påbegynt i andre halvdel av mai da materiell var flyttet. Det ble også gjort rent oppå sviller og underlagsplater, slik at hele området var klart for betongentreprenør til den 06.06. Dessverre kom ikke entreprenør i gang før den 20.06. Dette resulterte i at de ikke ble ferdige før fellesferien. Det ble derfor ikke støpt før den 13 og 14.8 på del 1.1. Dette ble utført i 2 omganger for å få inn ekspansjonsfuger, og tid for bearbeiding av overflate. Det nye gulvet fikk deretter herde fram til etter stordriftsdagen 08.09.



Mandag 09.09 starter armering av del 1.2 som gjaldt innkjøringen til verkstedsporet. Her ble det støpt allerede onsdag 11.09 slik at dette fikk tilstrekkelig tid til å herde før driftsmateriellet skulle tilbake i hallen.

Betongarbeidet forløp (foruten tidsforsinkelsen) som planlagt, med fuktisolering mot grunnen, to lag armering og støp, samt etterbehandling.

- Arbeidstimer brukt på Del 1: 188
- Maskintimer tovegsmaskin: 22
- Maskintimer pakkmaskin: 20
- Maskintimer skinnetraktor: 10

Del 2: Betongkant og gjerde på uteområde

- Del 2.1 Betongkant

Der sporviften går inn til hallen er det en forstøtningsmur i naturstein ned mot Storanaset. Muren er så høy at det er krav til gjerde. For å holde på ballasten i spore, og få et jevnt nivå, var det nødvendig å støpe en betongkant på toppen av natursteinmuren.

Det var lagret en del utstyr og materiell som måtte ryddes slik at entreprenør fikk plass til å forskale. Natursteinmuren var heller ikke jevn i toppen, og før entreprenør monterte forskaling, ble deler av toppen tatt opp og murt på nytt. Dette førte til at det ble mindre «svinger» på betongmuren.

Forskaling og støping forløp uten problemer med unntak av noen snøfall. Det ble støpt 70 meter med betongkant a 40 cm. høyde.

- Del 2.2 Gjerde på betongkant og langs sporet videre nordover.

Før gjerde kunne monteres måtte traséen videre fra betongkanten klargjøres. Det ble murt en avslutning på natursteinmuren inn mot terrengskråning. All vegetasjon ble fjernet til ca. 2 meter utenfor traséen. Det ble deretter planert en trasé i høyde med skinnegangen, slik at gjerde ville flukte fint når spor er pakket og ballastert. Det ble så lagt fiberduk for å hindre ny vegetasjon i gjerdet. 124 meter gjerde a 120 cm høyde ble montert av entreprenør. Det ble også montert en port i gjerdet nærmest vognhallen. Når gjerde var kommet på plass ble det lagt pukk på fiberduk ca. 1 meter på hver side.

- Arbeidstimer del 2: 131
- Maskintimer: 32



Del 3 Uteområde og bygging /justering av spor

Det var opprinnelig planlagt og påbegynt et omkjøringsspor i sporene 1 og 2 utenfor vognhallen. Dette har vist seg å ikke være nødvendig og heller ikke hensiktsmessig – har MGVB i ettertid fått operative omløpsspor både på Garnes og på Arna G. Vi hadde også en krapp kurve inn i spor 2 slik sporene var bygget. Vi har videre igangsatt en mulighetsstudie for forlengelse av hall mot nord.

Det ble derfor besluttet å flytte hele treveis vekselen mot vest, og legge nytt spor 4 der denne vekselen lå. Da kunne vi få plass til inntil ytterligere åtte boggivogner på området. Dette var en relativt stor jobb. Vi hadde ikke maskiner til det tunge arbeidet; arbeidet ble utført av entreprenør i samarbeid med frivillige. I forkant ble området ryddet, og trase ble planert og rettet av. Vi demonterte også alle lasker i veksler slik at den raskt kunne flyttes. Sporvekselen ble løftet til ny posisjon i seksjoner, og justert på plass. Den ble også trukket 6 meter lenger opp enn den lå opprinnelig. Sporveksel inn til spor 2 ble fjernet og nytt spor etablert. Deretter ble spor 3 gjenoppbygget, og spor 1, 2 og 4 nybygget.



Det er dermed bygget ca. 100 meter nytt spor. Sporene og veksler ble deretter fylt med pukk og bakset før de deretter ble løftet/pakket. Området mellom sporene ble deretter fylt med pukk, og planert slik at det blir ok arbeidsforhold. Det ble også støpt ekstra dekke utenfor sporene 2,3 og 4.

- Arbeidstimer: 166

Annet: Det ble utfordringer med ventilasjonsanlegget som ble installert i 2023. Etter feilsøking viste det seg at det var lekkasje i varmemerteri. Dette ble utbedret og anlegget har fungert fint siden. Det ble også montert drenering fra varmepumpe til sluk med varmekabel. Videre fikk vi lekkasje i en tilbakeslagsventil for sprinkleranlegget. Dette er utbedret. Det er også montert en ekstra slangepost i verkstedet.

Hovedkort i aspirasjon for brannvarslingsanlegg er byttet etter at det kom inn feil på dette.

Halleverandør har utbedret diverse garantisaker, herunder en taklekkasje mellom nytt og gammelt bygg. Portleverandør har byttet vinduer i port i verksted på garanti. Wirer på de eldste portene i nord er skiftet på service.

I 2.etg. i servicebygget er el. installasjon og innredning av bremseloft og kontor fullført. Det er anskaffet møbler og AV-utstyr. På bremseloftet er det bygget en arbeidsbenk og en hylseksjon til å ha bremsedeler i. Ferdigstilling av rommene med listing blir utført i januar 2025.

Elektrisk pallestabler anskaffet i 2023 har fått nye batterier. Det samme med liften.

Det er anskaffet og montert flere pallereoler, og utført mye rydding i verksted og kaldhall.

Dieseltanken som stod i en vogn på Garnes er fraktet ned til Seimsmark, overflatebehandlet ,og plassert i kaldhall.

Etter sporombygging på uteområde er det ikke behov for sporvekselen som lå inne i kaldhallen. Det ble derfor klargjort for fjerning av denne. Noe betonggulv og asfalt ble skåret slik at det er klart for fjerning. Kontinuerlig bortkjøring av søppel, og kontinuerlig rydding og organisering i verkstedet samt kald hall er pågående prosesser.

Vi har igangsatt forberedelser for utvidelse av hall mot nord. Dette er i planleggingsfase. Mål er innsending av byggesøknad i løpet av 2025.

Antall arbeidstimer totalt : 1345

Antall nye spormeter: 100

PERSONELLUTVIKLING

Opplæringstiltak

I 2024 har det vært avholdt kontrollprøver i sikkerhetsforskrifter og sikkerhetskurs II, . Tre personer har mottatt orientering om personlig sikkerhet, og det er brukt 176 timer på praktisk opplæring. Antallet timer teoretisk opplæring er 75 timer. Til gjennomføring av kontrollprøver er det medgått 16 timer.

Timetall	Timer	Deltagere
Undervisningstimer sikkerhetskurs II	75	3
Instruktørtimer sikkerhetskurs II	50	
Kontrollprøver	16	2
Typekurs undervisningstimer	40	4
Typekurs instruktørtimer	20	

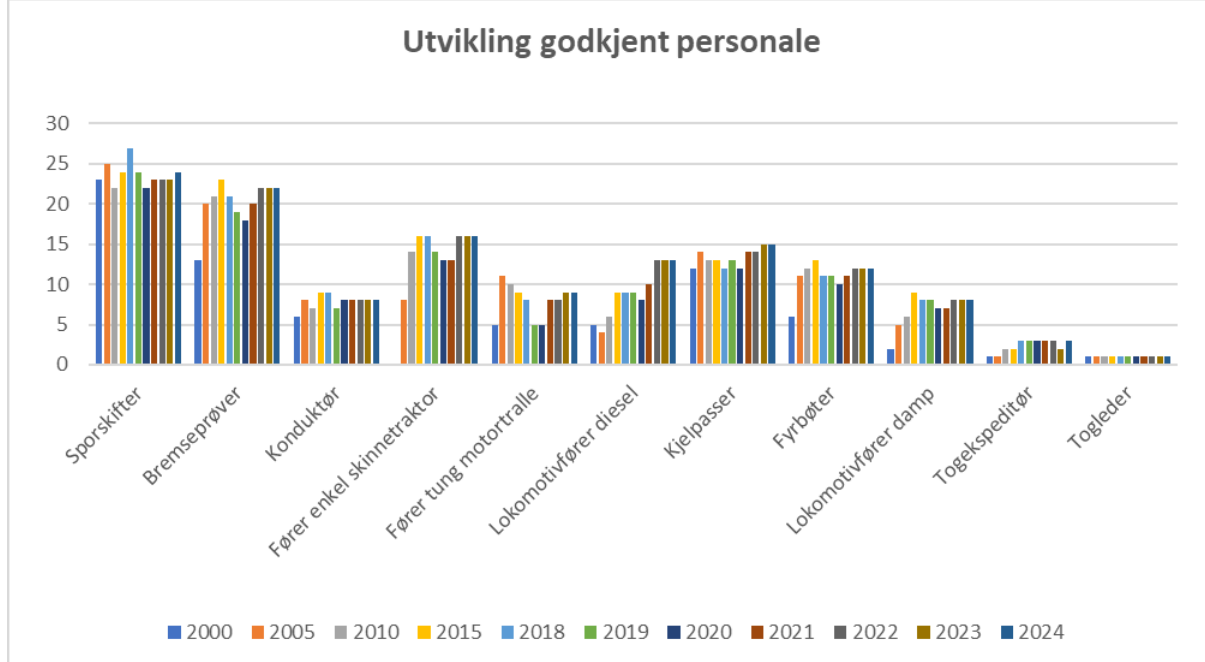
Følgende har bestått kontrollprøve i sikkerhetsforskrifter: Roald Hjelmeland Tom Erik Nesse Jimmy Schmincke Espen Seeberg	Følgende har bestått avsluttende prøve etter Sikkerhetskurs I: Vegard Thunestvedt
Følgende har bestått avsluttende prøve etter Sikkerhetskurs II: Thomas Bolstad Håkon Berg Gunnarson	Følgende har bestått avsluttende prøve etter Togekspeditørkurs: Torstein Krabbedal



Kristoffer Moldestad Vegard Thunestvedt	
Følgende er godkjent til selvstendig tjeneste som sporskifter: Vegard Thunestvedt	Følgende er godkjent til selvstendig tjeneste som togekspeditør: Torstein Krabbedal
Følgende har fullført typeopplæring på skinnetraktor type Skd. 214: Jørgen Bjørsvik Ingebrigtsen Torstein Krabbedal Vegard Thunestvedt	Følgende har fullført typeopplæring på skinnetraktor type Skd. 220c: Jørgen Bjørsvik Ingebrigtsen Vegard Thunestvedt

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

Togleder: 1	Togekspeditør: 3
Lokomotivfører damp: 8	Fyrbøter: 12
Lokomotivfører diesel: 13	Kjelpasser: 15
Lokomotivfører motorvogn: 5	Konduktør: 8
Fører enkel skinnetraktor: 16	Sporskifter: 24
Fører tung motortralle: 9	Bremseprøver: 22



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 2024.

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, bremserevisjon, regulatorrevisjon og vognkasserevisjon, og omfatter blant annet kunnskap innenfor smed-, mekaniker-, snekker- og elektrofaget 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 2024 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. Sikkerhetskurs 2 er gjennomført over 3 kurshelger med assistanse av nettkurs som muliggjort med tilskudd fra Bergen kommune. Eksamen avlagt.
3. Typekurs Skd 220c og Skd214 – gjennomført opplæring av lokførere (Ett kurs gjennomført med fire deltagere)
4. Kontrollprøve i sikkerhetstjeneste. (2 kontrollprøver gjennomført)
5. Kurs i ådringsteknikker ble ledet av en framragende ekspert, Johild Mæland, som er en erfaren ekspert på ådring, både reparasjon og ny påføring med denne teknikken. Hun bor i kulturbygden Utne i Hardanger. Hun er kunstner med master i kunsthistorie. Hun arbeider med bildekunst, dekormaling og underviser i tegning og maling i kulturskolen. Hun holder også kurs og foredrag om gamle malingsteknikker.
6. Togekspeditørkurs – en av flere helgesamling med intensiv gjennomgang av pensum. Én kandidat avla praktisk prøve og er godkjent til selvstendig tjeneste.

Kursvirksomheten og kompetanseoverføringsprosjekter har fått et betydelig løft i 2024. Dette mye takket være tilskudd fra Bergen kommune som har muliggjort grunnlagsinvesteringer i utstyr som har gjort opplæring lettere, raskere og bedre.



Kurs i ådringsteknikker ble gjennomført høsten 2024.

Foto: Ivar Gubberud



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.

De digitale versjonene av Sikkerhetskurs I (sporskifterkurset) og Sikkerhetskurs II har vært brukt som et supplement til klasseromsundervisningen.

Utviklingstimer for kursene: 78 timer.

Tjenestefordeling

Proessen med å tiltre som ny tjenestefordeler gikk godt, med god hjelp, assistanse og tips fra flere drevne folk på MGVB. Fratredende tjenestefordeler overførte dokumenter, maler og annet som har vært brukt i arbeidet, og holdt en gjennomgang av hvordan han har arbeidet, og hva tjenesten går ut på. Overgangen gikk derfor ryddig og fint for seg.

Utførelsen av tjenesten har for det meste gått greit, hvor de frivillige viser stor velvilje og ansvar for å få driften til å gå rundt, og har påtatt seg mange tjenester. Det ble imidlertid klart utover i sesongen at det kan oppleves belastende for en del, og at det har blitt litt "slitasje" på en del av de mest aktive. Det er et tankekors å ha med seg, og verd å merke at det til tider er svært utfordrende å få dekket inn alle tjenestene. Det ender opp med absolutt minimumsbemanning ved en del kjøresøndager, noe som ble sårbart ved et par anledninger der uforutsette hendelser som eksempelvis glatt skinnegang skaper problemer. Lite personell i kombinasjon med mange reisende gjør det vanskeligere å løse utfordringer som dukker opp.

Andre erfaringer som er gjort er behovet for en vikar i perioder hvor tjenestefordeleren selv er utilgjengelig. I 2024 ble dette løst ved at tjenester for de uker tjenestefordeleren var på ferie var så godt som 100% dekket inn i forkant, og tidligere tjenestefordeler Krabbedal tok på seg å være vikar de to ukene. Å etablere en ordning med to tjenestefordelere, eller en tjenestefordelerassistent, kan lette arbeidet i løpet av sesongen, samt redusere behovet for en vikar.

Alt i alt har sesongen gått uten avlysninger eller avbrudd som følge av personellmangel, og tjenestefordeleren vil rette en stor takk til alle som har vist velvilje og stått på – i en eller flere tjenester. Her har det vært mye assistanse og hjelp å få fra både avtroppende tjenestefordeler, driftsutvalget og rutekontoret. Sesongen hadde ikke gått rundt uten godt samarbeid fra alle parter.

Arbeidstimer: 75

ORGANISASJON

Driftsutvalget og oppnevnte tillitsvalgte

Driftsutvalget

Driftsleder
Nestleder
Sekretær/opplæringsansvarlig
Trafikksjef
Kasserer
Lokmester
Vognmester
Salgssjef

Ivar Gubberud
Håkon Berg Gunnarson
Harald Chr. Hanssen
Harald Tesdal
Iva Germanova
Egil Hop
Christer Børve
Morten Birkenes



ÅRSBERETNING GVB 2024



IT-løsninger

Guttorm Midlang

Valgte tillitsmenn

Representantskapet NJK:

Vararepresentanter:

Revisor:

Valgkomité:

Ivar Gubberud,
Torstein Krabbedal
Jørgen Bjørsvik
Ingebrigtsen
Guttorm Midlang
Jakob Lønning Gullbrå
Torstein Krabbedal
Kristoffer Moldestad
Thomas Bolstad

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

DU-møter

Det har i 2024 vært avholdt fire driftsutvalgsmøter og i tillegg daglig kontakt i driftsutvalget via telefon og e-post.

Sikkerhetsutvalget

Sikkerhetsutvalget arbeider med forbedring av sikkerheten på GVB, ved å fortløpende vurdere hendelser og relevante tiltak for å hindre gjentakelser, samt vurdere godheten av slike tiltak. Ved endringer i drift eller infrastruktur gjennomføres risikoanalyser. Sikkerhetsutvalget har i 2024 hatt tre møter, og i korrespondanse på epost. I tillegg kom en bekymringsmelding som sikkerhetsutvalget behandlet gjennom flere møter og berørt personell måtte avlegge ny prøve for å kunne fortsette i sikkerhetstjenesten.

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 2024 ble det sendt inn totalt 45 rapporter. De fordeler seg som følger:

«Ulykker, uhell, uønskede hendelser og avvik»

2 - Planovergangshendelser

16 - Hendelsesrapporter

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

10 - Materiellrapporter



7 - Infrastrukturrapporter 10 – 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 imidlertid bare rapportert to hendelser i løpet av året. Forståelsen er at det gjennom året er langt flere hendelser enn det som rapporteres. Inntrykket er at når kjøringen er ferdig har man hatt en lang dag og mange av hendelsene har liten fare da det er relativt stor avstand mellom tog og veifarende. De blir derfor ikke rapportert. Et annet inntrykk 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 2025 vegsikringsanlegg på Storanaset PLO, som er utpekt som mest tiltrengt.

Ansatte

GVB har i 2024 hatt 7 ansatte på ulike områder:

- Harald Tesdal er baneansvarlig, som har styrt og gjennomført sporvedlikehold etter vedtatte 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.
- Firma *Din anledning* er engasjert til kiosk-, trillevogn- og spisevogndriften.

Medlemsutvikling

NJK-GVB rekrutterer frivillige i alle aldersgrupper og 2024 fikk vi flere nye aktive – både dyktige, unge og erfarne.

NJK - Bergen og Hordaland hadde ved årsskiftet 229 medlemmer. Det kom 6 nye medlemmer i 2024.

NJK nasjonalt hadde ved årsskiftet 2089 medlemmer. Det kom nasjonalt 80 nye medlemmer i 2024.

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

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



ÅRSBERETNING GVB 2024



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 ivaretaking 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 Sørkjølen 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 (Trengeid-) 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 avgiftsinsentiv 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.

Ledernetverket 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.

Bildet viser lederne for museumsbanene, samt direktøren på NJM, på en nettverkssamling på NJM høsten 2024.



**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 Tsjeckia	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 veteranog	NRK
1992	Første kjøring veteranog	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
2024	Tildelt	NJKs Hederstegn	Kjell Færås	NJK Representantskapet
2024	Tildelt	NJKs Hederstegn	Leif Næss	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	9105 følgere 12% økning i 2024
Facebook	Norsk Spisevognselskap	Åpen	338 følgere
Facebook	Vognhall Seimsmark	Lukket gruppe	345 medlemmer 10% økning i 2024
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.

Tittel	Type	Publikasjon	Forfatter
En tragedie ved Bergensbanen i 1905	Artikkel	PS 35	Ivar Gubberud
Vossebanen 1883 - 1983 - teknisk, økonomisk og politisk historie gjennom hundre år		Bok	Ivar Gubberud
Fløibanen - og den tekniske utvikling		Bok	Ivar Gubberud
Flåm - en reise i Norge fra fjord til fjell		Bok	Ivar Gubberud, Helge Sunde
Flåmsbana - historien om en av verdens bratteste jernbaner		Bok	Ivar Gubberud, Helge Sunde
"En liten introduksjon for vordende jernbanekriminalforfattere"	Kapittel	Årbok	Ivar Gubberud
Eisenbahn kurier - "Von 0 auf 900 in 20 kilometern"	Artikkel	Tidskrift	Ivar Gubberud, Ingo Zeifert
Rallarvegen "Flåmsbana - ingeniørkunst i verdensklasse"	Kapittel	Bok	Ivar Gubberud, Helge Sunde
Vive la via - "El mapa ferroviario de Noruega: un pequeño árbol en crecimiento"	Kapittel	Bok	Ivar Gubberud
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 Hjelmeland
Det levende museum! - Et døgn i lokstallen		Temahefte	Tore C. Moen
Det levende museum! - En tidsreise i geografi og historie		Temahefte	Martin A.E. Andersen
En banevokters død. Om en rasulykke på Upsete i 1921.	Artikkel	PS 133	Roald Hjelmeland
Vossebanen – fra smalt til normalspor. Om ombyggingen av vossebanen i 1904. (RNH)	Kapittel	Årbok	Roald Hjelmeland
Med blick for jernbanehistorien - 40 år med Norsk Jernbaneklubb.	Kapittler	Bok	Ivar Gubberud
En brann og ett telegram. Om da lokstallen på Myrdal brant den 7. august 1910.	Kapittel	Årbok	Roald Hjelmeland
Vossebanen blokkert – 1918 og 1928. Om rasene i 1918 og 1928 og ombyggingen i mellomkrigsårene.	Kapittel	Årbok	Roald Hjelmeland
Nybygget ved høgskolen i Bergen – Historia om nybygget Jernbaneverkstedet Kronstad 1911 - 1997	Kapittler	Bok	Ivar Gubberud
Jernbaneverkstedet Kronstad er blitt til Høgskolen i Bergen	Artikkel	PS 161	Ivar Gubberud
Internasjonalt samarbeid ved GVB bærer frukter	Artikkel	PS 163	Ivar Gubberud
Bergensbanen blokkert – 1913. Om blokadene i februar og mars.	Kapittel	Årbok	Roald Hjelmeland
Hjuldreing av lok 255	Artikkel	PS 175	Egil hop
Tidsbilder fra 1950-tallet: Lennart Olsson og hans omreisende modelljernbanesirkus. - Sterke scener for ung gutt som satte dype spor	Artikkel	PS 175	Ivar Gubberud
50 år i damp og kamp! Den norske jernbanearven slik Norsk Jernbaneklubb forvalter den.	Kapittler	Bok	Ivar Gubberud
GVB bygger jernbaneverksted for vår kulturarv	Artikkel	PS 181	Ivar Gubberud
Da Hollywood kom til GVB – The Postcard Killers!	Artikkel	PS 179	Ivar Gubberud
Årbok 2020. Bergensbanen blokkert – 1937. Om blokaden i januar.	Kapittel	Årbok	Roald Hjelmeland
Sommeren 2020 på Gamle Vossebanen	Artikkel	PS 183	Ivar Gubberud
Hva veggene skjulte – en avdekkingshistorie i tre deler Del 1	Artikkel	PS 186	Ivar Gubberud
Hva veggene skjulte – en avdekkingshistorie i tre deler Del 2	Artikkel	PS 187	Ivar Gubberud
Hva veggene skjulte – en avdekkingshistorie i tre deler Del 3	Artikkel	PS 189	Ivar Gubberud
Rallarmord på Upsete. En drapssak fra 1900.	Artikkel	PS 190	Roald Hjelmeland
Det levende museum! - Spisevognene på Bergensbanen: En kvart and og en sigar, takk!	Hefte	Temahefte	Ivar Gubberud, Dag Chr. Halvorsen
Festskrift: Ombygging og tilbakeføring av gamle lokomotivstall	Hefte	Temahefte	Ivar Gubberud
Sommer, høst, vinter og vår på Gamle Vossebanen	Artikkel	PS195	Pia Blom
"Steinway to Heaven" - vårens plattformforlengelser	Artikkel	PS196	Ivar Gubberud
Gravhalsen	Artikkel	PS196	Roald Hjelmeland
Stasjonsparken på Arna stasjon	Artikkel	PS197	Ivar Gubberud
Snømålinger langs den framtidige Bergensbanen	Artikkel	PS197	Roald N. Hjelmeland
Om Haukeland stasjon - og det vi har gjort med stasjonsbygningen	Artikkel	PS200	Ivar Gubberud
SLOVENSKÁ STRELA - Det Slovakiske Skuddet	Artikkel	PS200	Ivar Gubberud
Tøffe finner sin Tom.	Artikkel	PS201	Ivar Gubberud
In search for grandeur at Arna! - Arna Gamle stasjon, og det vi gjorde med stasjonsbygningen	Artikkel	PS201	Ivar Gubberud
Revisjon av vognbelysningsanlegg på GVBs driftsvogner.	Artikkel	PS201	Kjell Færås

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 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.



ÅRSBERETNING GVB 2024



Tittel	Type	Utgitt	Forfatter
Restaurering av motorvogn BM 86.60 – en oversikt	Teknisk rapport	GVB, 2018	Kjell B. Færås
En innføring i museumsvogner og deres vedlikehold.	Kompendium	GVB, 2021	Olaf Bjerknes
Restaurering av styrevogn BFS 86.68 – sluttrapport med mange bilder.	Teknisk rapport	GVB, 2022	Kjell B. Færås
Restaurering av dieseltraktor Skd 206.48 – sluttrapport med mange bilder.	Teknisk rapport	GVB, 2023	Kjell B. Færås
Revisjon av 1904 boggiene #645 og #646 - rapport	Teknisk rapport	GVB, 2023	Kjell B. Færås
Revisjon av vognbelysningsanlegg - rapport nr.1: Generatorer.	Teknisk rapport	GVB, 2024	Kjell B. Færås
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 dampkjel; faglig assistanse	DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Werk Meiningen	Tyskland	6,2 mill NOK
2012 - 2017	EØS samarbeid politisk og kulturelt	Zubacka	Tsjekkia	6 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, oppgaver og konsulentfirma med spisskompetanse med direkte eller indirekte relevans for museumsjernbaner. Hittil er følgende arbeider registrert og innsamlet, men listen er neppe komplett:

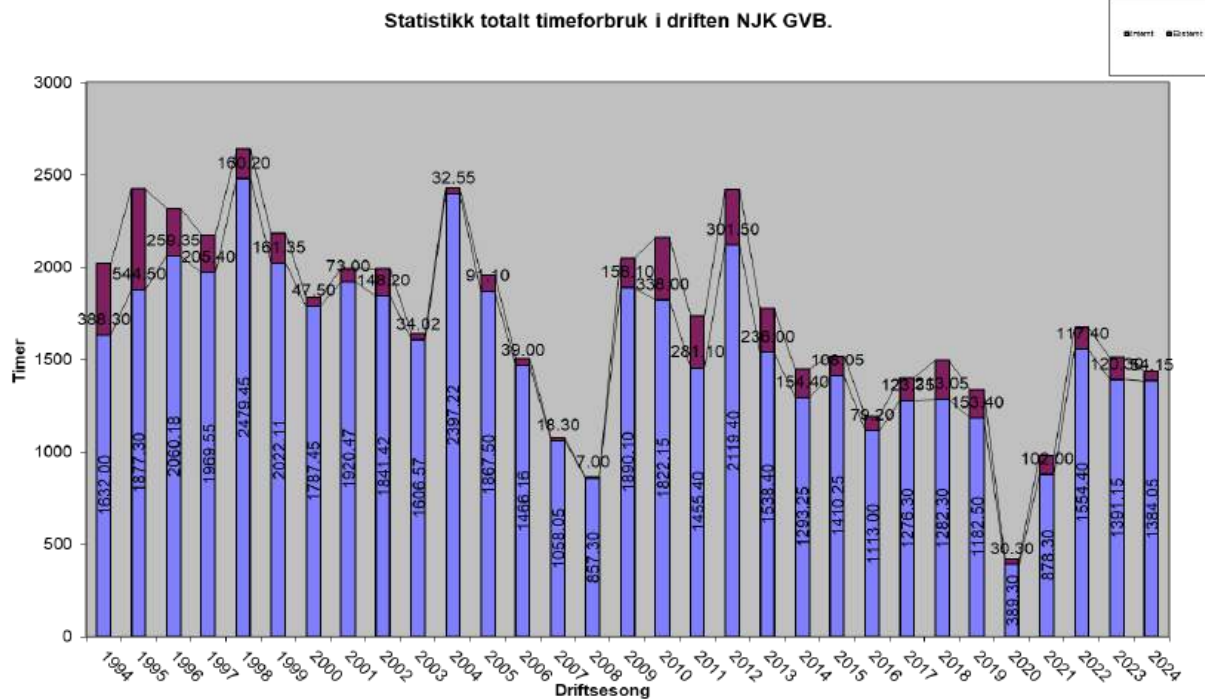
Utgitt	Tittel	Universitet	Forfatter	Land
2001	Auswirkungsanalyse einer Marketingmaßnahme für den ÖPNV in Rheinland-Pfalz	Institut für Verkehrswesen, Uni Karlsruhe	Dr. Bernhard Rösner	Tyskland
2005	The fire burns much better: 200 years of steam locomotive exhaust research, 1804-2004	University of Sheffield	Dr. Jochem Jan Gerardus Koopmans	UK
2006	Schienenfahrzeuge 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. Finansiert 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 Haugmåne	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

**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
Arbeidstimer adm, salg, møter og regnskap med mer	3 540
Baneadministrasjon og utførelse	867
Jernbanedrift	1 941
Opplæring og aspirant	743
Vedlikehold rullende materiell	8 711
Signal	265
Stasjoner, vedlikehold og tilbakeføring	1 054
Vognhall, vedlikehold og tilbakeføring	1 345
Totalt antall arbeidstimer GVB	18 466
Arbeidstimer dedikerte kompetansebærere	13 449
Arbeidstimer ansatte	5 017
Totalt antall arbeidstimer GVB	18 466

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

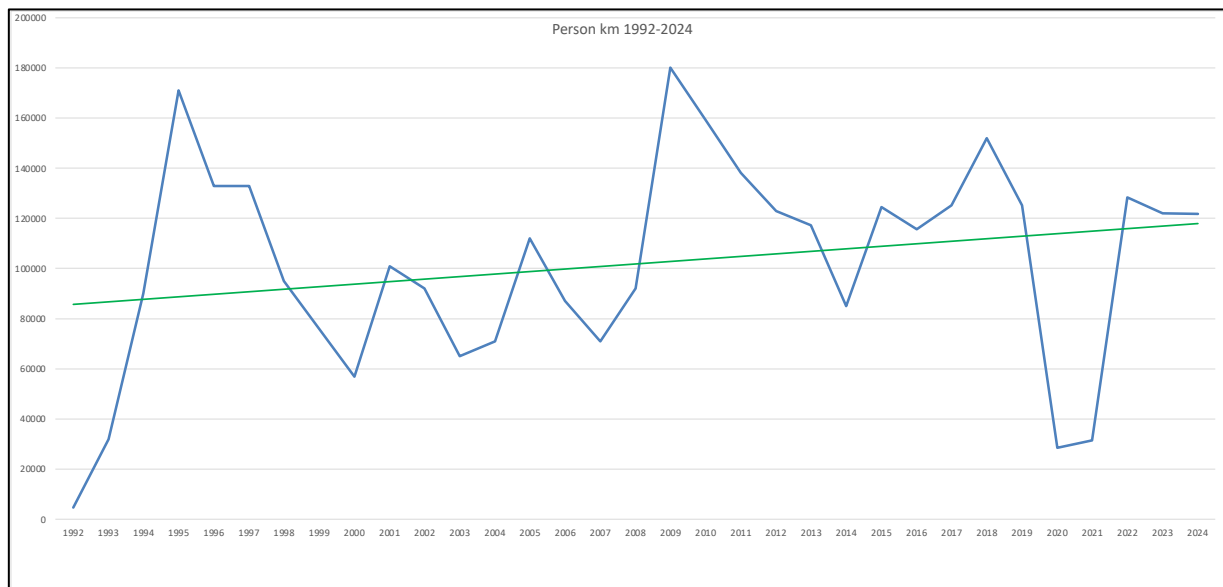
**Arbeidstimer tjeneste i driften****Passasjertall**

År	Barnehager	Vanlig charter	Cruisetrafikk	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
2017	158	282	99	6664	5500	1000	125.200
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

Passasjerkm graf



ÅRSBERETNING GVB 2024



**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
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

Tender: Delene til tenderen var ferdige og levert fra Dåfjorden slipp, og ble satt sammen i løpet av vinteren og våren 2024. Det var et omstendelig arbeid med å frese opp alle boltehull som ikke stemte overens etter reparasjonen. Tenderen står fremdeles lagret utendørs på Garnes, stort sett ferdig sammensatt.

Loket: Nye smøreputer er blitt levert fra England (North Yorkshire Moors Railway, kjent fra TV-serien «Med hjartet på rette staden», «Heartbeat» på originalspråket). Bladfjærer til drivhjulene er overhelt og justert av Trainparts i Sverige.

Vi har hatt store problemer med å få tilstrekkelig fremdrift for reparasjonsarbeidet fra DB Meiningen. Vi har vært heldig og fått en ny språkkonsulent (Karsten Specht) som kunne følge opp DB Meiningen på korrekt og nyansert tysk. I mars 2024 reiste vi (Torstein Krabbedal, Egil Hop, Karsten Specht) til Meiningen for å avklare detaljer rundt leveransen. Det viste seg å være svært nyttig og nødvendig.

DB Meiningen var ferdig med leveransen i november, men på grunn av uforklarlige problemer med spedisjon og transport hadde vi ikke delene på plass på Seimsmark før 13.12.2024. Det gir 22 måneders leveringstid!

Vi har tatt fatt på arbeidet med tilpasning og montering. Lagerskåler er tilpasset (skrapet), og akselkasser er under prøvemontering. Dette arbeidet ligger foran planen, men vi forventer en del ekstra-arbeid når loket skal settes ned på hjulgangene. Ikke alt vedlikehold gjennom tidene er gjort på korrekt måte, og prisen for «kjappe» reparasjoner er gjerne at ikke alt stemmer når loket settes sammen igjen fra grunnen av.

Når loket allikevel er heist opp på løftebukker, har vi benyttet anledningen til å forbedre en del ting som ikke er relatert til Erdal-avsporingen. Dette arbeidet er ikke belastet forsikringsoppgjøret. Fjærbalanser (hjuloppheng) har fått nye bolter og foringer, levert av vår faste leverandør VeMek (Jostein Skjerve). Rammen er malt i en mer korrekt farge.

30a 271

Lok 30a 271 ble hensatt i lokstallen på Garnes etter driftssesongen 2023 med kjelsertifikat utgått 14.10.2023. En ny driftssesong ville dermed, blant mye annet, medføre en ny kjelkontroll. Resultatet av ny kjelkontroll kunne lett bli krav om en ny kjel, siden denne kjelen er svært gammel, fra 1940.

Planen var derfor å hensette loket i påvente av en avtale for disponering og finansiering av ny kjel. Dette fordi lok 30a-271 eies av Norsk Jernbanemuseum, og disponeres av NJK ifølge en midlertidig 5-års avtale. GVB kan ikke investere i ny kjel med så kort avtale.

Da det ble nødvendig å få lok 271 i drift igjen i sesongen 2024, kastet vi oss over oppgaven med en ny, antagelig siste, kjelkontroll, for å få kjelen godkjent for sesong 2024.

Det viste seg å være mye arbeid, både fra vår side og kjelkontrollørens. Noe av kjelkledningen måtte av for ultralydmåling. Domlokket måtte av og regulatorventilen ble slipt da vi visste det var lekkasje på ventilen. Domlokket veier over 100 kg. Stillas måtte kjøpes og monteres da det kun er 20 cm klaring mellom domen og taket i lokstallen. For å montere lokket igjen må ny spesialpakning lages og monteres, 40 store bolter må strammes med momentnøkkel. Første prøvetrykking med lunkent vann ga ikke et gyldig resultat, på grunn av diverse lekkasjer på vaskeplugg og unionsventil. Spesialgjengetapp for å rense gjengeparti til vaskeplugg ble lånt fra Krøderbanen, og alle vaskeplugghullene gått over for å få pluggene tett.



Trykkprøve nr to indikerte interne lekkasjer mellom kjel og overheter, samt lekkasje i ventil til union. Domllokket ble tatt av igjen, regulator og rør til overheter måtte video-inspiseres, mistenkte lekkasjepunkter, pakning mellom regulator og rør, måtte overhales. Med et spesialverktøy laget for oss av en mekanisk bedrift fikk vi redusert lekkasjen i unionen. Domllokket ble montert igjen, 3. gangs trykkprøve ga endelig resultat tett kjel,

Nytt hvelv måtte mures.

Siste skritt for å få godkjent kjelen var prøveoppfyring og justering av sikkerhetsventiler til 12 kg/cm² og prøvekjøring. Åpningsmekanismen på tilførselskranene for vann fra tenderen («vannpottene») var rustet i stykker, og måtte fornyes med hjemmelagete deler.

I kjøresesongen erfarte vi at generatoren virket ustabil en periode, og vi måtte rigge nødbelysning for å sikre lys til skumringstoget. Feilen viste seg å være dårlig isolasjon på kabel fra generatoren. Da den ble fikset var problemet borte. Vi har ikke regnet på prisen pr. kilometer for å holde lok 271 i drift denne sesongen (den er høy), men vi vet at resultatet ble storartet. Damplokomotiv er det største «trekkplasteret» på museumsbaner, så da så.



Røykskapet i 271 tilsvarer en studenthybel, men har bedre avtrekk.

Foto: Ivar Gubberud

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 bremses er ikke



ÅRSBERETNING GVB 2024



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.

I 2024 har batteriene blitt ladet og traktoren har vært brukt til skifting når bygningsdelene fra Torpo stasjon ankom GVB.

Driftstimer: 1 Vedlikeholdstimer: 1

Skd 206-33

Skd 206.33 har ikke vært brukt i 2024. 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

Endret stoppanordning. Årskontroll og oppsmøring.

Antall arbeidstimer: 6 Driftstimer: 12 Timeteller 1.1.2025: 3855 (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 høsten 2025.

Antall arbeidstimer: 425 t Timeteller: 8527 t Antall driftstimer 2024: 1 t

Skd 214.90

Før sesongen fikk traktoren nye påskrifter og årskontroll ble utført. Støydempende matter er montert i motorrommet for å redusere støyen inne i førerhuset. Traktoren har vært mye brukt til skifting, kipptog og som ekstra trekkraft i tog sammen med 220c.206. Med 220c.206 ute av drift er 214.90 den eneste driftsklare traktoren som kan brukes i tog. Akslingene på to av vindusviskermotorene er knekket; det må lages nye.

Driftstimer: 126 Timeteller 1.1.2025 3669 (3543) Vedlikeholdstimer: 50 Km stand: 2211 (1549)

Skd 220c.206

Traktoren har blitt brukt til det meste gjennom sesongen, kipptogkjøring, passasjertog og arbeidstog. Det har blitt skiftet et stanglager, samt at vi har fått produsert 3 ekstra, dette fikk vi montert og tilpasset med god hjelp av V-mek. På stordriftsdagen ble det stans med motorhavari, traktoren ble tauet inn til Seimsmark. Det jobbes med å finne en løsning, da deler til disse motorene ikke er lagervare.

Timeteller motor: 19280 (19218) Antall driftstimer 2022: 62 t. Antall arbeidstimer: 85 t

Skd 221.146

GVB overtok 221-146 fra Borregaard i 2010. Det er ikke rapportert utført arbeid på traktoren i 2024. Det er ingen arbeidsleder for prosjektet.

Antall arbeidstimer: 2 Driftstimer: 0 Timeteller 1.1.2025: ?

Motorvogner

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

Feilsøking/-retting av matepumpe for diesel på motor 2. Justering av HT/HL-manometer. Justerte testbenk for vogngeneratorer slik at den også kan brukes til test av kompressorer og BM86-generatorer. Test av kompressorer som kommer fra NMTs lager på Eina. Revisjon og test av to reserve BM86-generatorer.



Årskontroll og oppsmøring.

Antall arbeidstimer: 180 Kjørte kilometer: 554 Kilometerstand 1.1.2025: 125456

Styrevogn 86.68

Feilsøking og feilretting oljebrenner. Tetting av røyklekkasje fra varmekjel.
Reparasjon av bremsebom etter påkjørsel av stein i sporet.
Renovering av utvendige skilt for plassanvisning. Nye festepunkter montert.
Montert plate på gulvet over svakt punkt. Utført målinger av batteriladingen.
Årskontroll og oppsmøring.

Antall arbeidstimer: 73 Kjørte kilometer: 506 Kilometerstand 1.1.2025: 52568

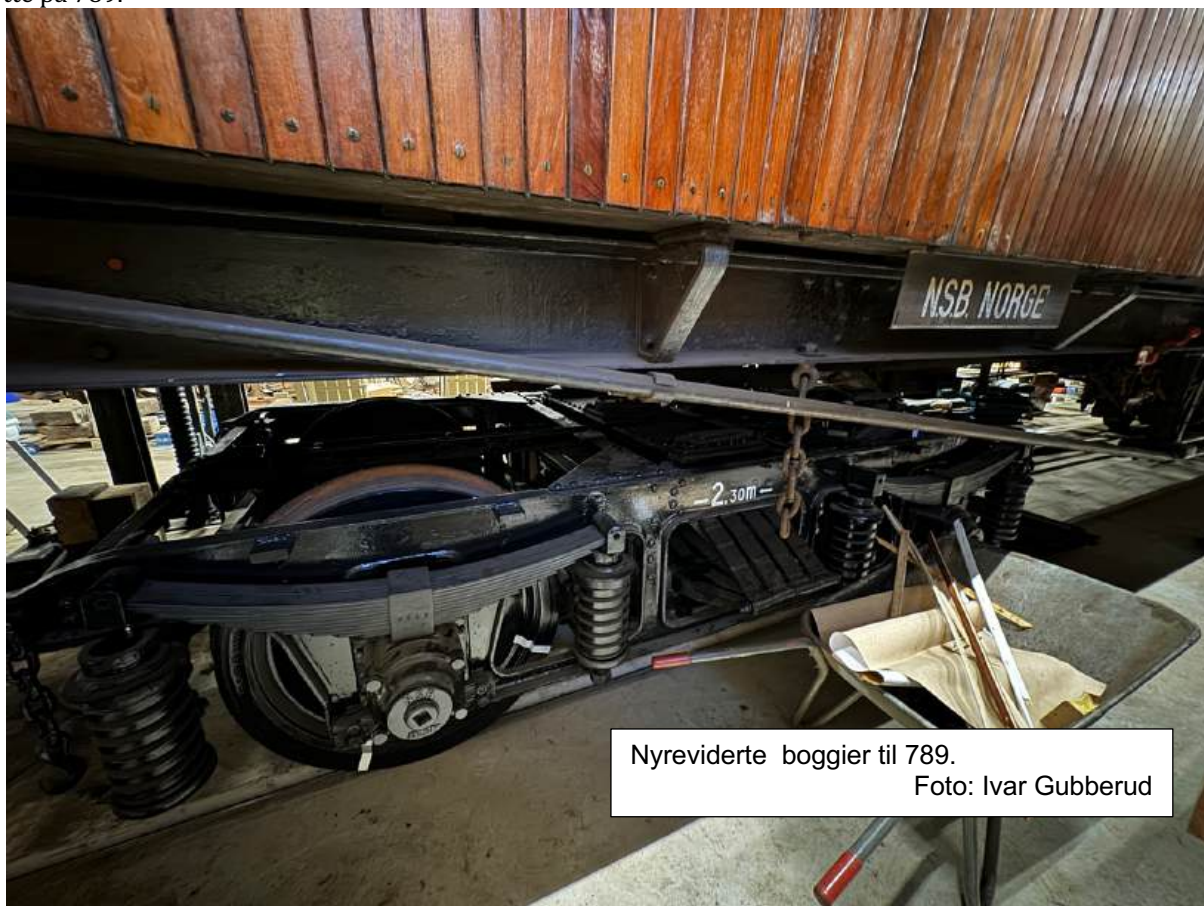
Vogner i drift

Generelt er det prioritert nødvendig vedlikehold og restaurering av driftsvogner som brukes i togdriften. Derfor er det ansatt fem medarbeidere på varierende deltidsavtaler – til sammen i 2024 ble utført om lag 2,45 årsverk.

Fire belger ble i april 2022 ble sendt til Tyskland for revisjon, hvorav to kom før jul 2024, mens de resterende to ankom som lovet i februar 2025. Det er gjort flere forsøk for å finne lokal underleverandør, men de vil/kan ikke prise oppdraget/ derved demonstreres 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. En mulig løsning er at GVB kjører dette som et kompetanseoverføringsprosjekt og selv lager en manual for arbeidet.

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

I 2025 må nesten alle bremseventilene på driftsvogner logges. Prioritet for våren 2025 er fullrevisjon på 789, samt fullføre boggibytte på 789.



Nyreviderte boggier til 789.

Foto: Ivar Gubberud



ÅRSBERETNING GVB 2024



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	Lever til BVB. Kløttestoss. Reservert GVB
Co3b	975	passasjervogn	1909	Skabo	28,5	20,1	hensatt	Lever til BB. Kløttestoss. 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

Årskontroll utført, bremseventilen ble smurt opp.
Antall arbeidstimer: 12. Kjørte kilometer: 630

Vogn 620

Før vognen ble satt i drift i 2024-sesongen ble det påført tettemasse i riss og revner i takpappen. Det ble også fuget tetting i overkant av vannbordene over vinduene. Vedovnen i postavdelingen ble plombert.

Revisjon av regulator ble gjennomført i 2024.
Årskontroll utført med logging og bremseventilen ble smurt opp.

Antall arbeidstimer: 123 Kjørte kilometer: 556

Vogn 666

Utvendig kledning ble slipt ned og lakkert med seks lag lakk. Dårlig teak ble skiftet ut med ny. Alle utvendige dører ble reparert og påført ny maling (innvendig) og lakk (utvendig). Defekte vindusglass og vinduspakninger ble skiftet ut. Vindusrammer og innvendig vindusomramming ble pusset ned, reparert og lakkert. Senkekasser for vinduer ble åpnet og reparert. Utvendige vannbord i teak ble restaurert eller skiftet med nyproduserte. Alle metallbrett under vinduer ble restaurert og montert med nye skruer. Det ble også produsert nye brett som erstatning for de mest ødelagte.

Alt av utvendige detaljer av metall ble restaurert og malt opp.
Alle strekkstag mellom bunn og toppsville ble kontrollert. Størsteparten var rustet av og ble utbedret ved påsveising av nye ender samt rustbehandlet. Tverravstivninger av metall var i dårlig forfatning og ble utbedret med påsveising av nye deler. En tverravstivning var omtrent helt rustet vekk og ble erstattet med nyprodusert.

Høyttaleranlegget ble målt og det ble foretatt mindre reparasjoner samt utskifting av utvendige kontakter.
Defekte rullegardiner ble reparert og plassert tilbake.

Årskontroll utført; bremseventilen ble smurt opp.

Antall arbeidstimer: 1706. Kjørte kilometer: 1000

Vogn 742

Byttet bremseklosser. Årskontroll utført; bremseventilen er smurt.

Vedlikeholdstimer: 22. Kjørte kilometer: 1000

**Vogn 14012**

Årskontroll utført. Bremseseventil ble smurt opp.

Vedlikeholdstimer: 6. *Kjørte kilometer:* 844 *Timeteller aggregat 1.1.2025:* 928 (1.1.2024: 801)

Vogn 18140

Det er utført noe feilsøking på 230V anlegget til lys og varme.

Årskontroll utført, bremseventil er smurt

Vedlikeholdstimer: 65. *Kjørte kilometer:* 844

Vogner under restaurering**Vogn 789**

Overordnet plan for arbeidet:

Innvendig blir vognen totalt pusset opp og defekte detaljer blir erstattet eller restaurert. Alle innvendige flater blir fornyet og på gulvet blir det lagt ny linoleum. Alle seter blir reparert og trukket om, og alle stålrørssrammer blir utbedret og lakkert.

Utvendig blir kledningen pusset ned og lakkert med 6 strøk. Defekt eller dårlig teak vil bli skiftet ut med ny.

Alle strekkstag, vognbolter, vinkeljern og tverravstivere vil bli kontrollert og evt. utbedret.

Alle vinduer og rammer blir restaurert og senkekasser bygget opp igjen for å få en god funksjon. Alle dører blir restaurert og malt opp. Alle dør og veggflater som opprinnelig er ådret vil bli beholdt og utbedret ved behov. Vi forholder oss til utførelsen vognen har i dag, men med noe endring av farger på paneler og seter. Belgene blir demontert og skiftet ut med nye.

Det elektriske 32V anlegget blir kontrollert for svakheter og utbedret ved behov. Høyttaleranlegget har flere defekter og blir utbedret. Generator og laderegulator blir overhaldt, batterier blir skiftet med nye overhale. Råte i batterikassen skal utbedres; ledningsanlegget fra kassen og opp til regulatoren skal skiftes ut.

Følgende er utført på 789 i 2024:

- Stor råteskade i det ene endepartiet er utbedret. Bunnsviller rundt den innebyggete plattformen er skiftet og rustskader i rammen er utbedret. Strekkstagene som går fra endesvillen og inn i gulvkonstruksjonen/stållrammen var rustet vekk og ble derfor påsveiset nye deler.
- Komplett endevegg fra bunnsville til tak er bygget opp med nye materialer og ny teak kledning utvendig. Alle vinkeljern er skiftet ut med nyproduserte.
- Gulvbordene er skiftet med nye. Takplaten er tatt ned for tilkomst til gammelt elektrisk anlegg som var lagt opp til de opprinnelige lyspunktene, samt tilkomst til utbedring av høyttalerledningene.
- Begge toalettrommene er totalt pusset opp med ny linoleum på gulvet, nymalte vegger og tak samt lakkerte deksler under vask og rundt dampvarmen. Toalettsetet er pusset ned og lakkert, og den ene doskålen er skiftet ut til ny.
- Alle vognens utvendige dører er pusset ned, reparert og lakkert og malt på nytt. Hengsler, låskasser og andre metalldeleer er pusset opp. Dørvinduer er reparert og defekte lister er skiftet ut med nytt. De fleste innvendige dører er ferdig reparert og pusset opp. Ådrede paneler er påbegynt utbedring av.
- En større råteskade i gulvet og veggen under et vindu er utbedret. Gulvbordene ble skiftet, senkekassen til vinduet ble bygget opp igjen samt veggplatene inne ble skiftet. Et parti av bunnsvillen ble også skiftet. De vannskadete asbestplatene bak damprørene ble fjernet og erstattet med de moderne produktet: *Fireply*.
- En del vinduer er demontert og påbegynt restaurert. Det er også påbegynt restaurering av alle de innvendige vindusomrammingene. Alle rullegardiner er demontert.
- Alle elektriske takpunkt inne i vognen er demontert. Alle bagasjehyller er skrudd ned for tilkomst til taket. I den ene delen av vognen er gammelt tak fjernet og nytt tak satt på plass og ferdig listet. Det gjenstår sparkling og maling av taket. Gammelt listverk bak bagasjehyllene er demontert, pusset og malt.
- Det er påbegynt demontering av 1000V-ovnene og togvarmebryterne.



ÅRSBERETNING GVB 2024



- Alle metalldekslene foran dampprørene er demontert, reparert og lakkert. Asbestplatene bak dampprørene er forseglet.
- Alle 32 setene og rørrammene er demontert. Arbeidet med rørrammene er påbegynt, de skal pusses og lakkeres med 2-komponent lakk. Alle seteryggene og sittebunnene skal repareres og trekkes om av vårt eget personell, det er totalt 96 enheter hvor vi ved årsskiftet er ferdig med ca. 15 stk.
- På størstedelen av teakkledningen er sliping påbegynt, arbeidet vil fortsette når løftebukkene er tatt vekk. Det benyttes både malingsfjerning, lett sliping, skraping og oxalsyre.
- Noen av ventilene innvendig i taket er demontert og påbegynt oppusset.
- Kjell og Leif har utført sliping, lakking og maling av dører, lister og vinduer.
- På boggene fra 789 har vi tatt ut fjærene, boggene er flyttet til Arna. Fjærene vil i 2025 bli sendt til Trainparts i Sverige for revisjon.

Antall arbeidstimer: 2564 Kjørte kilometer: 0

Vogn A0100

- Ny drypplist på taket av vognsiden som manglet renovering ble montert, og taket reparert rundt denne. Taket er nå ferdig renoveret, og mangler bare å få heist opp ferdig renoveret lokk over vanntanken.
- Vinduer som satt fast, er smurt opp og satt i bevegelse.
- Flere lister i korridorer og inngangsparti ble demontert, grundig rengjort for lakk, og lakket opp igjen.
- Tak i salongen ble påbegynt og ferdigstilt, og ventilasjonslukene ble pusset for rust, grunnet og malt opp igjen før montering.
- De ferdig lakkede gardinbrettene fikk reparert skinnene og åpne/lukkemekanisme på dem som hadde det, før de ble hengt opp igjen. Det gjenstår å få sydd gardiner.
- Korridorene har fått renoveret gulvet, og er så å si ferdigstilt. Det gjenstår å montere listverk på gulvet, samt skaffe gulvteppe og gardiner til vinduer og garderobe.
- Kupéene er tilnærmet ferdigstilte, med unntak av å montere opp nye speil og rensesenger/puter, samt noen smådetaljer.
- Inngangspartiet er tilnærmet ferdig renoveret: Taket er skrapet, pusset, grunnet og malt. Alt av listverk er pusset ned og lakket. Huntonit fra veggene er fjernet, og original vegg under er renoveret og ådret. Nye lister er laget der de gamle ikke passet. Dør mellom inngangsparti og korridor er skrudd ned for renovering.
- Tjenestekupéen er påbegynt. Den er tømt, kjøleskap og kokeplater er demontert. Prosessen med å legge en detaljert plan for kupéen er i gang.

Ådring

Det er utført arbeid med veggene i inngangspartiet. Gamle veggplater er tatt ned og nye er montert opp med speil av linoleum. Speilene er innrammet i nytt listverk som er mahogny-ådret slik som de var ved leveransen i 1926. Dette inngår i et opplæringsprosjekt, som vil kunne gi oss økt restaureringskompetanse i årene framover.

Kurset og arbeidet på vognen ble ledet av Johild Mæland, som er en erfaren ekspert på ådring, både reparasjon og ny påføring med denne teknikken. Hun bor i kulturbygden Utne i Hardanger. Hun er kunstner med master i kunsthistorie. Hun arbeider med bildekunst, dekormaling og underviser i tegning og maling i kulturskolen. Hun holder også kurs og foredrag om gamle malingsteknikker.



Ådring som spesifisert i 1926 på vogn A0100.
Foto: Ivar Gubberud



Originalt møblement

Dette møblementet ble anskaffet spesielt til de store statsbesøkene på tidlig 1960-tall. Stolene er designet av Olav Anker Hessen for P.I. Langlos Fabrikker på 1950-tallet. Designet er spesielt blant annet ved at føttene på stolene skal være mørk beis og ikke ha messingmansjett på foten. Stolene er laget av ask. De som forsker på skandinavisk møbeldesign sliter litt med å stadfeste de forskjellige designerne som P.I. Langlos brukte på de forskjellige møblene som de markedsførte under fabrikkens storhetstid på 1950-tallet. Siden bordene har samme grunn design som stolene, er det lett å anta at designet av bordene stammer fra Olav Anker Hessen. Sofaen er laget i gult skinn med royal blå sitteputer i stoff – et eksklusivt design for sin tid. De flotte norskproduserte designmøblene er blitt restaurert for GVB av Bergen Håndverkssenter for bruk under framtidige representasjonsoppgaver i salongvognen.

Antall arbeidstimer: 724.

Kjørte kilometer: 0



Boggirevisjon

Boggier til 789 er revidert og bolsterbjelker montert. Snuing og flytting av boggier er utført vha. traller.

Antall arbeidstimer: 78

Revisjon av vogngeneratorer

Generatorer til vognene 347, 620, 666, 742 og 789 ble demontert og revidert. Etter testing i benk ble de montert tilbake på vognene og testet sammen med revidert Pintch-regulator. Det er skrevet grundig rapport om prosessen og artikkel til På Sporet.

Antall arbeidstimer: 190

Revisjon av generatorer ved Kjell Færås.

Foto: Ivar Gubberud





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

Vognene 347, 620, 666 og 742 har fått reviderte Pintsch-regulatorer. I tillegg er det revidert ytterligere fire regulatorer som står på lager i Pintsch-rommet på Arna G stasjon. En av disse skal monteres i 789. Det er skrevet grundig rapport om prosessen og artikkel til På Sporet.

Antall arbeidstimer: 135

Vogner med annen status

Vogn 225

Ingen aktivitet i 2024. Vognen står hensatt under presenning i spor 3 på Garnes stasjon

Antall arbeidstimer: 0 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.

Det er bygget nye stigtrinn og plattformgulv for sikker tilkomst. En del rammedetaljer samt jern til stigtrinnene er utbedret og rustbehandlet. Vognen er tømt for lagret materiell. Vognen står innendørs på Seimsmark. Søstervognen CF 548 er i drift på Krøderbanen.



Antall arbeidstimer: 60 Kjørte kilometer: 0

Vogn 562

Vognen står inne på Seimsmark.

Antall arbeidstimer: 0 Kjørte kilometer: 0

Vogn 5679

Lagervogn på Seimsmark.

Antall arbeidstimer: 0 Kjørte kilometer: 0

Vogn 18060

Vognen står inne 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



ÅRSBERETNING GVB 2024



G-vogn	nr	enhet	byggeår	Fabrikan	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	pukkvogn	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	pukkvogn	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 har vært brukt til både godstog og i arbeidstog i 2024.

Årskontroll utført og bremseventil er smurt.

Antall arbeidstimer: 14 Kjørte kilometer: 180

Ø4 17 405

Vognen ble brukt i 2024 til pukkjøring.

Årskontroll utført, bremseventil er smurt.

Antall arbeidstimer: 14 Kjørte kilometer: 180

Ø4 17 476

Vognen ble brukt i 2024 til pukkjøring.

Årskontroll utført, bremseventil er smurt.

Antall arbeidstimer: 14 Kjørte kilometer: 180

Gbs 150 0 074 - 2 (Arna-vognen)

Vognen ble brukt på stordriftsdagen og til Haukeland. Den mangler fortsatt litra og annen info.

Årskontroll ble utført og vognen ble brukt i godstoget på stordriftsdagen

Antall arbeidstimer: 14 Kjørte kilometer: 99

Os 370 0 508-6

Vognen benyttes som lagervogn på Haukeland, men har hatt en kjøretur til Seimsmark og tilbake.

Arbeidstimer: 14 Kjørte kilometer: 20

Os 370 0 624-8

Vognen benyttes som lagervogn på Garnes.

Arbeidstimer: 0 Kjørte kilometer: 0

Gbs 150 0 242-5 (Støren-GBSen)

Årskontroll utført; vognen ble brukt i godstoget på stordriftsdagen



ÅRSBERETNING GVB 2024



Antall arbeidstimer: 10 Kjørte km: 100

Lbblps 825 6 014-9 (NMT-kjølevognen)

Vognen har stått på Haukeland og var tagget kraftig ned. Den ble transportert til Seimsmark vognhall. Der ble den ryddet innvendig og malt opp, og deretter returnert til Haukeland. Den mangler fortsatt påskrifter.

Antall arbeidstimer: 40 Kjørte km: 10



Lbblps 8256 028-9 (Støren-kjølevognen)

Vognen står på Garnes som lagervogn for lok gruppen. Ingen aktivitet i 2024.

Antall arbeidstimer: 0 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 hadde da stått hensatt noen år, men ble sist benyttet ved GVB. Grunnet andre prioriterte oppgaver er ikke maskinen driftsklar, men ble i 2024 bli tatt et initiativ for å få den i drift.

Maskinen ble hentet på Arna og tatt inn i vognhallen. Her ble den gått over med tanke på oppstart siden den har stått lenge. Dieseltank og hydraulikk-oljetanken ble drenert for kondensvann. Motor ble tørnet og sjekket. Det ble atter en gang byttet dørlås etter forsøk på innbrudd. Nye batterier ble anskaffet og maskin startet. Det ble deretter foretatt en befaring med mulige bidragsyttere. Arbeid fortsetter tentativt 2025. Maskinen har stått på Arna stasjon ifm. støping av gulv i verkstedhallen.

Antall driftstimer: 3 Timeteller: 7701 Antall arbeidstimer: 22

Svillebytter

Svillebytteren er driftsklar, men har ikke vært brukt i 2024. 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



ÅRSBERETNING GVB 2024



Maskinen har vært brukt i vognhall og verksted i 2024 på golvprosjektet. Det er byttet en dieselslange. Antall driftstimer ca.20 (maskinen har ikke timeteller). Antall arbeidstimer: 2

Robel 12

Strammehjulet på viftoreimen havarerte. Det ble byttet lager i dette, og ny reim montert. Ellers er det byttet dørlås, en lekk luftslange, laget overgang til bremseluft tilhenger, og festet hydraulikkør på kran.

Årskontroll er utført.

Timeteller:16786 (16730) Antall driftstimer: 56 (52) Kilometerstand: 43918 (43203) Antall arbeidstimer: 13

Tilhenger 30-37-4004

Årskontroll og generelt vedlikehold er utført. Smurt opp, og en bremseventil er byttet

Antall arbeidstimer: 2

Tipptilhenger X4406:

Tilhengeren har ikke vært benyttet i 2024.

Hjullaster Hanomag 44C

Årskontroll utført. Maskinen har vært benyttet på Haukeland til pukklasting og diverse rydding.

Timeteller: 2539 (2530)

Antall driftstimer: 9 . 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 4 hydraulikkslanger, montert ny varselblink og montert timeteller. Trykk på skinnehjul er feilsøkt og utbedret.

Det har en tid vært svetting fra svinggiret. Giret står montert under hytten og har vanskelig tilkomst. Det ble derfor en stor jobb for en relativt billig sammerring. Giret måtte ut i smådeler, rengjort, og byttet simmering med en «speedy» sleeve på kubben. Det ble også byttet tre lagre i planetgiret,

Når maskinen stod inne ifm. svinggiret ble det også utført feilsøking og utbedring av det elektriske anlegget.

Ellers har det vært vanlig vedlikehold som motoroljebytte, smøring, og etterfylling av væsker og luft.

Timeteller: 11822. (11391- 2016) Driftstimer: 66. Arbeidstimer: 151

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 2024 benyttet til skinnekjøring.

Antall arbeidstimer: 1

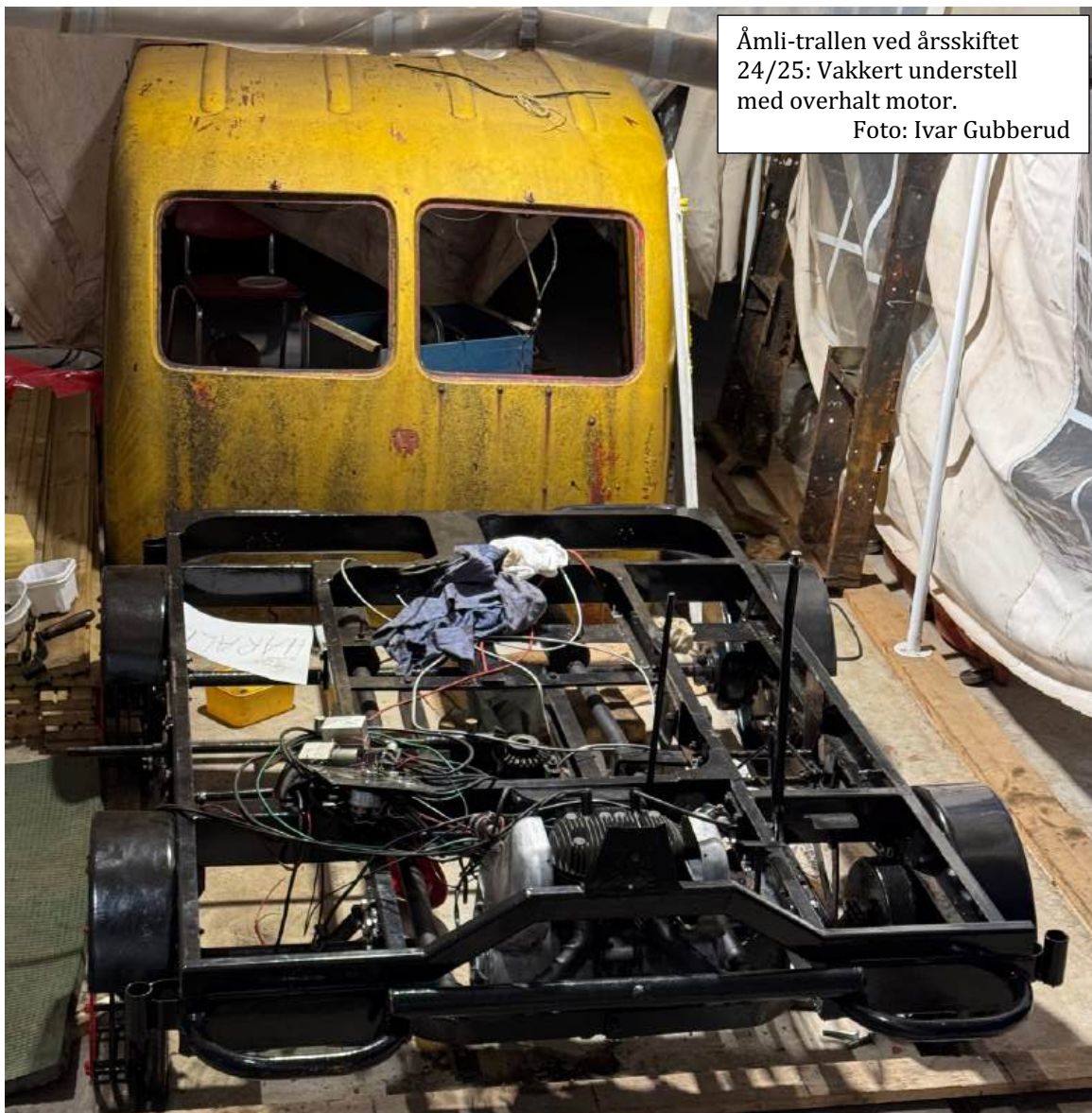
Åmlid-trallen

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 2024 er ramme, hjul, bremses og påbygg demontert til siste skrue og mutter. Alle ståldeler på rammen har fått fjernet all rust. Gjennomrustede deler av rammen er skiftet. Det er laget to nye bremsesko og et nytt nav. Alle deler og ramme fått fire strøk grunning og maling. På deler av døråmmene er det sveiset inn nye rør i bunnen og litt på sidene.

Det er byttet plexiglassvinduer i dørene som også er malt. Understellet er montert sammen. Motor er overhaldt og startet, og den er montert på understellet.

Antall arbeidstimer: 560



Åmli-trallen ved årsskiftet
24/25: Vakkert understell
med overhalt motor.

Foto: Ivar Gubberud

Enheter deponert utenfor GVB

Deponert	nr	enhet	byggear	Fabrikant	vekt	l.o.b.	status	anmerkninger
Type 2	4	damproterende sneplo	1914	Thune/Skabo	130,0	18,0	utstilling	Deponert Rallamuseet
Rs	3	sneskraper	1904/16	Skabo	16,0	10,0	utstilling	Deponert Rallamuseet
Di 2	841	Diesellok		Thune/BMV	47,4	10,0	hensatt	Disponeres av NMT, reserve driftslok GVB

Roterende snøplog, sporrenser og Di 2

Damproter 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 innebærer at loket formelt tildeles GVB som reserve driftslok, men at det inntil annet måtte bli bestemt, disponeres av NMT. Ved teknisk sammenbrudd på lok 255 i driftssesongen, vil 841 midlertidig kunne overføres til GVB, hvis GVB ønsker det. Loket vedlikeholdes av NMT.



Norsk Jernbaneklubb

Krøderbanen

Årsberetning 2024



21b 225 som forspannlokomotiv i årets store materielltransport fra Kløtgefoss. Foto Jørgen R. Nøkleby

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

BM har ansvaret for vedlikehold av infrastrukturen med bygninger og spor, mens NJK har ansvaret for trafikkstyringen 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: krøderbanen@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 NJK Krøderbanen	Henrik B. Backer
Driftsbestyrer	Henrik B. Backer
Kasserer	Alexander Westerlund
Sekretær	Jørgen R. Nøkleby
Digitalisering og effektivisering	Mette Veland
PR-ansvarlig	Anders Linnerud
Salgsansvarlig	Linda Kjeldaas
Materiellansvarlig	Kristian R. Nøkleby
Styremedlem	Jim Hagen Warp

Tillitsverv underlagt driftsutvalget

Arbeidsleder Damplokomotiver	Kristian R. Nøkleby
Arbeidsleder Dieselmateriell	Andreas R. Nøkleby
Arbeidsleder Vogner	Henrik B. Backer
Restaureringsveileder vognmateriell	Tore Strangstad
Skjenkebestyrer	Jim Hagen Warp
Ruteutsteder	Alf Martin Farbrot
Redaktør Krøderbanenyt	Dagfinn Lunner
Tjenestefordelere	Jim Hagen Warp (alle tjenester) Jonas Brenli (koordinator og distribuering)
Billettrykkeriet	Olaf Bjerknes
Verkstedkoordinator	Odd Arne Lyngstad
Salg av chartertog	<i>Buskerudmuseet</i>
Opplæringsutvalget	Gjermund Hansen (leder) til 8. juli, etterfulgt av Pål Stian Wahlquist, Erik Nøkleby, Rune Vindholmen og Alf Martin Farbrot
Sikkerhets- og internkontrollutvalget	Alf Martin Farbrot (leder), Odd Arne Lyngstad og Helge Lindholm
Valgkomité (oppnevnes av årsmøtet)	Odd Arne Lyngstad, Jim Hagen Warp, Kim Oliver Elfving og Frederik Svendsen

Spesialfunksjoner som utføres for Stiftelsen Krøderbanen

Vedlikehold telefon- og telegraflinje	Dagfinn Lunner
Huggehelger	Alexander Westerlund

Representasjon

Representantskapet i NJK	Henrik B. Backer & Elise Alfredsen <i>Vara: Utnevnes av driftsutvalget ved behov</i>
Stiftelsen Krøderbanen	Henrik B. Backer <i>Vara: Odd Arne Lyngstad</i>

1.2. Møtevirksomhet

Årsmøtet ble avholdt som et «hybridmøte» 24.02.2024 med deltagelse digitalt på Teams og med fysisk oppmøte i mannskapsboligen «Kørpen» på Krøderen.

Driftsutvalget har i løpet av året hatt 8 møter og behandlet 80 saker. På grunn av pandemisituasjonen har de fleste møtene siden 2020 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.

1.3. Økonomi

Regnskapet er vedlagt årsrapporten og er like viktig å lese gjennom som selve rapporten. Årsresultatet endte med et overskudd på 226,66.

Følgende er de største tilskuddene utenom kronerulling:

- Norsk Jernbanemuseum: 150.000,-
- Norsk Jernbaneklubb: 91.000,-
- MVA – Kompensasjon: 87.745,-
- Norsk Tipping Grasrotandel: 62.399,-
- 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).

Dette er første hele året med kundeforhold hos Sparebank1 Sør-Norge, og det har vært en positiv opplevelse. Vi har fått 102.000,- mer i rente enn hos DNB, 20.000,- over budsjett. Vi har fått 552,- mer i gebyrer enn DNB, men likevel halvparten av budsjetterte gebyrer. I tillegg har nettbankløsningen og appen til Sparebank1 vært over all forventning og veldig brukervennlig.

Vil også minne om at vi i 2024 har skiftet kontonummer og at det gamle vil legges ned. Kasserer ber om at de som har notert ned bankkontonummer i nettbank eller papirer dobbeltsjekker at rett kontonummer er registrert:

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.

Regnskap med bilag ligger elektronisk tilgjengelig i Microsoft sin Sharepointløsning. Der har DU vanlig lesetilgang 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 2024 hadde vi på slutten av året 92 stk som støttet NJK Krøderbanen og en samlet utbetaling på 62.399,-, som er en oppgang fra 56.790,- i fjor. Vi tar gjerne imot deg også som grasrotgiver.

1.4. Opplæring

Kontrollprøver

Kontrollprøver er utført i nødvendig utstrekning.

Kurs

Overgangskurs for TXP er avsluttet for 1 person

- Inkluderer Sikkerhetskurs 1 og Sikkerhetskurs 2

Godkjenninger

Fører av Lastetraktor/Tung motortralle: 1 Person

Lokomotivfører (Diesel/Motorvogn): 1 Person

Lokomotivfører (Damplokomotiv): 1 Person

Sporskifter: 1 Person

TXP: 1 Person

1.5. Rekruttering

Det har kommet en ny aktiv i 2024 og som har deltatt på flere dugnader i løpet av høsten.



Foto Alexander Westerlund

2. Drift

Årets sesong ble avviklet stort sett etter planen uten tørke og flom som skapte utfordringer i fjor, og besøket har vært jevnt og godt gjennom hele sommeren.



Flere veteranbileiere i nærområdet har som fast tradisjon å møte opp på Vikersund stasjonen søndag formiddag for en kaffekopp og sosialt samvær. Dette er et hyggelig innslag også for våre reisende.
Foto: Anders Linnerud

I år hadde vi 6.268 enkeltreiser i de ordinære togene i sommersesongen, mot 5.070 i 2023.

Det samlede besøket er i år anslått til **15.100**, hvorav **8.080** har reist med togene våre og **7.000** har besøkt stasjonsmuseet på Krøderen og øvrige stasjoner uten å kjøre tog. Dette utgjør en samlet økning i besøket på **11%**.

Besøkende	2019	2020	2021	2022	2023	2024
I alt (avrundet)	12 200	5 700	9 400	16 700	13 600	15 100
Betalende i togene	6 696	1 725	5 220	9 566	6 875	8 080
Stasjonsmuseet (1)	5 500	4 000	4 200	7 000	6 700	7 000
Ordinære tog	4 940	1 600	4 391	7 892	5 070	6 268
Spesialtog (åpne)	690	--	531	532	733	881
Chartertog (bestilling)	182	125	298	574	629	619
Skoletilbud (2)	335	--	--	568	443	312
Veteranbuss	549	--	--	--	--	--
Sum antall reisende	6 696	1 725	5 220	9 566	6 875	8 080

(1) I tallene for 2024 ligger estimat for besøk på Krøderen stasjon på 5.350. Det samlede besøket ved øvrige stasjoner er anslått til 1.650.

(2) Tallene gjelder egne opplevelsesdager for skoler og barnehager. I tillegg er enkelte chartertog også kjørt for skoler og barnehager.

Spesialtog (åpne) inkluderer skumringstoget (31.8) ,spøkelsestogene (26.10) og juletogene (1.12).

Trafikkstatistikk 2024 alle søndager 30. juni - 1. september og lørdag 10. august.

Dag	Tog 126 Krøderen 10.40	Tog 532 Krøderen 11.50	Tog 127 Vikersund 12.15	Tog 533 Vikersund 13.22	Tog 128 Krøderen 14.50	Tog 129 Vikersund 16.15	Tog 536 Krøderen 17.50	Sum 2024
30.6	103	2	204	2	115	22	3	454
7.7	100	3v	193	6v	125	27	22v	487
14.7	81	0	197	6	128	32	38	482
21.7	64	11	176	1	151	43	3	453
28.7	96	3	232	1	137	28	1*	501
4.8	78	0*	187	0v	143	15	0*	423
10.8	178	--	420	--	239	2	--	839
11.8	130	--	419	--	289	6	--	844
18.8	107	3	262	18	211	47	32	683
25.8	86	0	199	1	149	15	15	475
1.9	68	--	151	--	132	24	--	627**
Sum								6.268

Togene 126 - 129 er damptog. Togene 532 - 536 er motorvogntog. Søndag 7. juli og 4. august ble alle motorvogntog innstilt og (delvis) erstattet med veteranbuss (v). (*) Toget ble innstilt. Én reisende ble fraktet med bil til Vikersund 28.7.

I tillegg kommer motorvognavgangene mellom Kløttefoss og Krøderen:

- Tog 531 fra Kløttefoss 11.15: 2 + 11v + 0 + 4 + 3 + innstilt + 3 + 10 = 33
- Tog 533 fra Kløttefoss 14.05 (etter westernshow): 68 + 55v + 86 + 107 + 135 + 82v = 533
- Tog 537 fra Vikersund 18.55: 1 + innstilt + 0 + 0 + innstilt + innstilt + 0 + 0 = 1

Tallene for togene 531 og 537 er inkludert i totalsummen. Reisende i tog 533 fra Kløttefoss er allerede inkludert i tallene for togene 127 og 533 (fra Vikersund). v = kjørt i veteranbuss.

(**) På stordriftsdagen 1. september reiste til sammen 252 med ekstratogene. Dette er inkludert i summen for denne dagen.

Materiellbruk i togene

De fleste damptogene på søndagene ble kjørt med damplok 225, 4 boggivogner (Co 65, CEd 86, Co 220 og B65 18836), en toakslet konduktørvogn (CF 3552) og en 220c-traktor som hjelpelok. 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.

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. Vår nye billettdistributør Billetto ble benyttet gjennom hele sesongen.

2.1. Årets program

Årets program, med høydepunktene fra sesongen.

Temadager

Westernshowene i "Deadwood City" på Kløftefoss ble arrangert 6 søndager til og med 4. august i korrespondanse med 12.15-avgangen fra Vikersund. Til sammen 533 reisende benyttet seg av dette tilbudet. *Tograndagen* ble fordelt på to kjøredager, lørdag 10. og søndag 11. august, med til sammen 839 reisende med 12.15-avgangen fra Vikersund. Det vil si at denne avgangen var utsolgt begge dager.

Barnas dag ble arrangert søndag 18. august, og da kunne alle barn med bamse reise gratis med togene. Tryllekunstneren *Virrvarr* underholdt på Vikersund, i toget og på Krøderen. På Krøderen tok bamsedoktorene en helsesjekk på medbrakte kosedyr. Årets arrangement hadde Kinderegg som tema, og godsvogn 10241 gikk i hovedtogene pyntet som en Kinderegg-vogn med mye spennende innhold.

Søndag 25. august fikk vi besøk av en tropp fra Det Iddske Compagnie i Smaalenenes Bataljon. De stilte i uniformer anno 1894/1905 og reiste i damptog med den store militærinneordede godsvognen 10241. På Krøderen stasjon ble det både marsjering og saluttering, og vi fikk vite litt mer om historien bak foreningen.

Årets stordriftsdag var lagt til søndag 1. september med hele fire tog i drift. I tillegg til hovedtoget med damplok 225, ble det kjørt et motorvogntog (delvis med godsvogn) og to personførende godstog med hhv. damploket *Ulka* og en 220 c traktor. I tillegg var både Krøderen, Kløftefoss og Sysle stasjoner 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.

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 motstrømssturen «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 200 deltakere på «Tog, båt og eventyr» og 112 på «Fjordcruise og damptog».

Skoletilbud

Mandag 3. juni kunne vi tilby en egen opplevelsesdag for skoler og barnehager. Til sammen 242 deltakerne fikk et interessant og variert pedagogisk opplegg, inkludert en togtur fra Krøderen til Kløftefoss og tilbake. I tillegg ble det kjørt juletog for barnehagene i Krødsherad mandag 2. desember med 70 reisende og en nisse ombord.

Skumringstog

Skumringstog mellom Krøderen og Snarum ble kjørt lørdag 31. august med damplokomotivet «Ulka» og både person- og godsvogner. Toget ble i år utsolgt på forhånd med 120 reisende.

Spøkelsestog

Åres spøkelsestog ble kjørt lørdag 26. oktober. På Krøderen stasjon var det aktiviteter som rebusløype og utskjæring av gresskar. Både de tjenestegjørende og besøkende hadde kledd seg ut for anledningen, og rundt om på stasjonen var det mange skumle rekvisitter. Togene ble også i år helt fulle, til tross for økt kapasitet. Til sammen 452 passasjerer reiste med de to avgangene til spøkelsestog mellom Krøderen og Kløftefoss.

Under spøkelsestogene hadde både de reisende og betjeningen kledd seg ut i passende kostymer, her representert ved Stein Rudi Austheim og Roar Aas.
Foto: Anders Linnerud



Juletog

Søndag 1. desember ble det kjørt juletog mellom Krøderen og Kløftefoss i forbindelse med den tradisjonsrike julegrantenninga på Krøderen stasjon. Det ble kjørt to turer før arrangementet på Krøderen stasjon. Krøderen Velforening hadde organisert et stort julemarked på stasjonen og de sto også for utdeling av gløgg og pepperkaker. Til sammen 189 reisende tok årets juletog og rundt 300 var samlet på stasjonen under julegrantenningen.

Chartertog

I perioden 17. mai - 16. august ble det gjennomført i alt 14 chartertogoppdrag med til sammen 619 reisende. I tillegg kommer togene som ble kjørt for skoler og barnehager 3. juni og 2. desember, med til sammen 312 reisende. En oversikt over årets gjennomførte charteroppdrag er gjengitt i tabellen under.

Dag/dato	Togtype	Strekning	Kunde	Antall
Fre 17/5	Damp 225	Sysle - Snarum T/R	FAU ved Sysle skole	150
Tors 23/5	Skd + vogner	Vikersund - Krøderen	Buss og Reiseservice / Fagerholt PF	46
Tirs 28/5	Skd + vogner	Vikersund - Krøderen T/R	Buss og Reiseservice / Rælingen PF	42
Man 3/6	Damp Ulka	Krøderen - Kløftefoss T/R x 2	Buskerudmuseet - skoler/barnehager	242
Lør 8/6	Skd + vogner	Krøderen - Vikersund	Sigdal Kjøkken	96
Søn 9/6	BM 87	Krøderen - Snarum T/R	Norske Jernbaners Avantgard (NJA)	30
Man 10/6	Skd + vogner	Krøderen - Vikersund T/R	Mer Film - «Film 6»	10
Lør 15/6	Damp 225	Krøderen - Vikersund T/R	NJK Telemark/Numedal	41
Søn 16/6	Damp 225	Krøderen - Vikersund T/R	Åsta Garaas - 70 års dag	59
Fre 21/6	Skd + vogner	Krøderen - Sysle T/R	Jim H. Warp - Dagsenter i Hønefoss	25
Lør 22/6	Skd + vogner	Krøderen - Vikersund T/R	Mer Film - «Film 6»	10
Lør 29/6	Damp	Krøderen - Sysle T/R	Elisabeth Ruud Nøkleby - familie	70
Lør 27/7	Skd + vogner	Krøderen - Vikersund T/R	Mer Film - «Film 6»	10
Tors 15/8	Skd + vogner	Krøderen - Sysle T/R	Mer Film - «Film 6»	10
Fre 16/8	Skd + vogner	Krøderen - Sysle T/R	Mer Film - «Film 6»	20
Man 2/12	Skd + vogner	Krøderen - Kløftefoss T/R	Juletog for barnehagene i Krødsherad	70

Skd = lite diesellokomotiv (skinnetraktor).

Antall chartertog og reisende i disse ligger på omtrent samme nivå som i 2023.

2.2. PR-virksomhet

Vi baserte oss også i år på å presentere programmet løpende på nettsidene *krøderbanen.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, oppstart på rundturene, tograndagene, barnas dag, militærhistorisk dag, skumringstoget, stordriftsdagen, 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 også trykket et ekstra opplag av 2022-utgaven av reiseføreren «Velkommen til Krøderbanen». Denne deles ut til de besøkende og inneholder nyttig informasjon om togreisen og museet.

Det ble i år annonsert i TV Modum og Radio Modum, i tillegg til fellesannonsering i regi av Buskerudmuseet. 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.

Sosiale medier er en viktig markedsføringskanal, og her får vi også direkte tilbakemeldinger fra publikum. På vår Facebook-side *Krøderbanen* postes store og små nyheter, og alle kjøredager blir lagt ut som arrangement før sesongen, slik at årets «kalender» er tilgjengelig for et stort publikum. På Instagramkontoen *Buskerudmuseet Krøderbanen* legges det også jevnlig ut informasjon.

Buskerudmuseet, 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 jungeltelegrafen stort sett ser ut til å omtale oss i positive vendinger. På den måten er alle tjenestegjørende gode PR-medarbeidere for Krøderbanen!

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 lagt bak oss nok en vellykket sesong i salgsavdelingen. Frivillige har betjent Koas, mini-Koas og togkiosk alle ordinære kjøredager, i tillegg til en del andre kjøreoppdrag. Trillevognen har vi også fått bemannet mange av søndagene og vi ser at salget øker med denne tilgjengelighet. Fra tirsdag til lørdag, fra medio juni, til medio august har Koas vært betjent av sommerhjelper, i regi av Buskerudmuseet. Salgsavdelingen har også hatt salg på Halloween og juletogkjøringen, der vi har solgt både suvenirer, kaffe, vafler og annet. Vi har også i år hatt en del påfyll av suvenirer. Vi er meget fornøyde med sesongen og ser frem imot 2025. Takk til alle som har hjulpet oss.

2.5. Tjenestekontoret

2024 har vært et år hvor det er kjørt med damp, og diesellok og det har også vært andre tjenester som har måtte bli dekt. Mange helger i sommer har det ikke vært noe problem og få dekket tjenestene, men det har vært verre med chartertog i ukedagene.

De helgene hvor det har vært togran, skumringstog og stordriftsdag har det vært bra belegg med tjenestegjørende.

I tjenestekontoret så ser vi at det begynner å bli lite med sporskiftere, men vi klarer å få det til å gå rundt, men det blir da flere oppgaver på TXP-ene på stasjonene. Lokførere, samt fyrbøtere har det gått veldig bra med, i tillegg til togførere.

I 2025 vil behovet for folk på Hære opphøre da planovergangen skal bygges ny, med nytt veisikringsanlegg som ikke behøver å betjenes fra bakken. Planen er enten helautomatisk innkobling, eller fjernkontroll.

Tjenestekontoret har en god dialog med Opplæringsutvalget, vi har stadig samtaler om hva som trengs i fremtiden noe vi kan se på som en positiv utvikling.

Når det gjelder tjenester ønsker Tjenestekontoret at de som ønsker tjenester tar kontakt med tjenestekontoret på telefon (Enten samtale, eller SMS), eller epost. Vi er en frivillig organisasjon som betyr at vi ikke skal mase på folk til å ta tjenester, men hver og en må melde sin interesse, og tjeneste.

2.6. Sikkerhets- og Internkontrollutvalget

Sikkerhets- og internkontrollutvalget har behandlet rapporterte hendelser med følgende observasjoner og råd for videre arbeid:

Rullende materiell

Det har vært registrert et motorhavari i løpet av året. Vi har også registrert et økende behov for vedlikehold for å holde skiftetraktorer og motorvogner i drift. Fokus fremover må derfor være å overhale et antall motorer.

Personale

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

Strekningshåndboken ble før kjøresesongen oppdatert for å i all hovedsak rette opp i punkter som hadde blitt utdatert grunnet endringer hos eksterne aktører som Krøderbanen har lite/ingen innvirkninger på. Ny utgave av Strekningshåndboken ble trykket opp, og gjort tilgjengelig for alt personale på Krøderen stasjon med kvitteringsliste. Sammen med den nye utgaven var det vedlagt endringsoversikt. På grunn av få endringer i henhold til eksisterende utgave ble det vurdert som tilstrekkelig å kun sende ut en endringsoversikt til alt tjenestegjørende personale.

Tiltak for rødllyspasseringer

Det har vært en gjenganger i alle år at det har vært en del av rødllyspasseringer på våre to planoverganger med veisikringsanlegg. Det har de siste årene vært jobbet med et prosjekt for å bytte ut veisikringsanlegget på Hære PLO. I 2024 har dette prosjektet kommet så langt, at det er planlagt å bygge nytt veisikringsanlegg på Hære som vil utstyres med bomber.

Krøra PLO vil det om noen år bli et behov for å flytte planovergangen i forbindelse med en reguleringsplan som Krødsherad Kommune utarbeider for Krøderen tettsted. Krøderbanen er involvert i arbeidet med denne planen, og da vil tiltak for å få ned antall rødllyspasseringer bli vurdert her også, for eksempel ved å installere bomanlegg.

2.7. Verkstedet og vognhaller

Det er kjøpt inn nytt sveiseapparat og ny står båndsliper med avsug. I tillegg har vi overtatt et stort glassblåsekabinett fra Mantena. Vi har også vært så heldige å få overta en del håndverktøy fra NMT på Hønefoss.

Det er innkommet kr 37.500,- som skattefrie midler til vognhaller, ned fra 49.800,- i fjor. Vi gjør oppmerksom på at regnskapet for Vognhallprosjektet er eksternt fra NJK Krøderbanen. Det har ikke lyktes å bli enig med NJK Sentralt om å fusjonere dem inn i NJK Krøderbanen sitt regnskap.

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

2.8. Billettrykkeriet

I år er det trykket følgende:

- 5.000 billetter til Gamle Vossebanen
- 10.000 billetter til Urskog-Hølandsbanen

Total produksjon er på 15.000 billetter

På maskin nr. 2 er utløsermekanismen reparert i verkstedet på Kløftefoss. Ellers er det kun utført vanlig vedlikehold på begge maskinene.

Billettrykkeriet ble oppsagt i lokalene på Nordstrand fra 01.01.2025. Alt inventar ble flyttet til midlertidig lager på Snarum i påvente av nytt lokale i løpet av november.

Billettrykkeriet endte med et overskudd på 3.930,- opp fra et underskudd på 12.110,- i fjor.



Flytting av billettrykkeriet fra Nordstrand skjedde gjennom flere helger i november og med god deltagelse. Foto Henrik B. Backer

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 njk.no/kroderbanen-rullende-materiell.

3.1. Damplokomotiver



*I september ble det kjørt en stor transport med materiell som skulle vekk fra Krøderbanen for å brukes/lagres andre plasser i landet.
Foto: Kristian Ruud Nøkleby*

7a 11 «Ulka»: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Lokomotivet har blitt benyttet til kjøring av flere mindre tog.

21b 225: Har gjennomgått årskontroll. Unionen har blitt overhalt før sesongen og flere dårlige pakninger er bytta med nye og dampkranene til injektorene er blitt slipt. Det blei også bytta pinneskruer som fester dampkrana til luftpumpa da disse hadde rusta fast. Sikkerhetsventilene justerte vi en tur midt i sesongen da vi ikke var helt fornøyd med hvordan de åpnet og lukket. Diverse mindre reparasjoner er utført iløpet av sesongen.

24b 236:

Det er innkommet kr 32.715,- som skattefrie midler til lokomotivet, mot 41.050,- i fjor. Se njk.no/stott-njk for å finne ut hvordan du kan støtte oss med midler til istandsetting og samtidig få skattefradrag.

26c 411: Loket ble deponert til oss fra NJM på våren. Det har vært jobbet jevnt gjennom hele året med utbedringer av skadene som oppsto i 2021, samt mange andre store og små jobber som ikke var ferdige. Loket står innendørs i lokstallen på Hønefoss.

Det er laget en rapport om arbeidene med utbedring av skaden som er sendt Norsk Jernbanemuseum sammen med utbetalingsanmodning på 150.000,- basert på søknad sendt tidligere på året. Summen ble overført i november 2024.

3.2. Diesellokomotiver

Skd 206.35: Prosjektet med oppussing av traktoren nærmer seg ferdigstilling. Den ble prøvekjørt som hjelpelok en tur i høst for å kontrollere hjul, og koplestanglagre med tilfredsstillende resultat. Traktoren forventes ferdigstilt i løpet av 2025.



De ansatte i Buskerudmuseet bidro i løpet av året med å male opp Skd 206.35 inn- og utvendig. Til høyre ser vi den utenfor verkstedet på slutten av året. Foto Henrik B. Backer

Skd 214.103: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Skinnetraktoren har blitt benyttet gjennom sesongen til skifting, kiptog, arbeidskjøring og hjelpelok.

Skd 220c.167: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Skinnetraktoren har blitt benyttet gjennom sesongen til skifting, kiptog og arbeidskjøring.

Skd 220c.182: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Skinnetraktoren har blitt benyttet gjennom sesongen til skifting, kiptog, arbeidskjøring og hjelpelok, men er nå hensatt etter motorhavari

Skd 220c.210: Prosjektet er inne i sin slutfase. Det som manglet av stigtrinn, påskrifter, smådeler osv har blitt komplettert gjennom vinteren 2023-2024. Traktoren ble i sommer godkjent for prøvekjøring i 1 måned. Traktoren ble benyttet på Stordriftsdagen. Under prøvekjøringene har det dukket opp litt småting som må utbedres før traktoren kan friskmeldes for «full» trafikk.



Skd 220.210 utenfor verkstedet på Kløftefoss. Foto Henrik B. Backer

3.2.1. Skd 215.104

Demontert alt av deksler og merket disse, demontert stigtrinn, eksos anlegg, elanlegg. Grunnet og malt rammeverk rundt motor.



Motorrommet etter demontering. Foto Henrik B. Backer



Demontert radiator med kjølevannsregister, oljekjøler og sjalusi. Mye rust i kjølevannsradiatoren, flere rør er pluggert og store mengder rust ble oppdaget. Radiatoren ble levert til radiatorservice for å lage nytt kjølevannsregister av moderne type med bedre kjøling.

Demontert kledning i førerhytte der det var råttent.

Rettet hjørne på førerhytte høyreside foran etter gammel skade, dro førerhytten 50mm framover. Demontert topper og sylindere, kjølevannsrør, veivluker, høytrykkspumpe og tatt ut stempler og rensket motor så bare blokk med veiv og kamaksel står igjen.

Vi har presset ut sylinderforingene på den frostsprengte toppen og sett at det er mye rust i toppene rundt foringene og rundt i kjølevannssystemet, vi har også demontert ventilene fra toppene, klaringene mellom ventilstyringen og ventilstammen er ca dobbelt så stor som det verkstedhåndboken tilsier, det er også store slitemerker og porer i tetteflaten på tallerken.

Registerkjede var det også veldig mye slark i og har ikke blitt etterstrammet på veldig lenge.

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 24.528,- mot 14.470,- i fjor. Totale kostnader var 70.210,- Med tidligere tilskudd er 215-fondet nå på kr 211.707,-.

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.

3.3. Motor- og styrevogner

BFox4b 18775: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Styrevognen har blitt benyttet hele gjennom sesongen inntil havariet på BM 91H.02 oppsto.

BM 87.03: På forsommeren oppsto det et motorhavari som resulterte i at vognen ikke har kunne vært benyttet gjennom sesongen. På høsten er dette utbedret, det gjenstår fremdeles flere prøvekjøringer før motorvognen kan friskmeldes.

BM 91H.02: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Motorvognen har blitt benyttet gjennom hele sesongen inntil det oppsto et havari på et vinkeldrev. Dette ble ikke prioritert reparert da det oppsto helt på slutten av sesongen, motorvognen har vært hensatt siden.

3.3.1. BM 86.18

I kupè 1 er de fleste setene nå ferdig montert, og kun mindre monteringsarbeid gjenstår.

Arbeidene med kupè 2 startet litt utpå nyåret. Ett parti i midtveggen, bak røykrøret har vært utsatt for en mindre taklekkasje over tid. Platen opp mot taket ble byttet. Utvendig ble takområdet rundt røykavtrekket rengjort for gammel løs maling, og alle plateskjøter fuget med fugemasse. Området ble grunnet og malt med to strøk aluminiumsmaling. Selve røykhatten måtte demonteres og ble sandblåst, og toppdekselet måtte sveises fast. Hetten ble grunnet, malt med aluminiumsmaling, og montert tilbake. Det har ikke vært registrert lekkasje etter det.

Alle takplatene i kupè 2 er byttet. Hele taket er grunnet, sparklet og malt i hvit bomull. Begge baggasjehyllene ble demontert, mattslipt, rengjort og malt to strøk kremgul.

Alle vinduene ble demontert, rengjort og limt inn med fugemasse. I to av vindusåpningene måtte nye utføringer monteres. Vinduslistene er slipt ned, og lakket med klarlakk.

Feltene mellom vinduene ble det montert noen nye utføringer før de ble kledd igjen. Platene ble grunnet, sparklet, og malt med tre strøk bomull.

Under vinduene er nye plater montert på den ene siden, og ved årets slutt var denne siden ferdig sparklet, og malt blå.

Planen videre for 2025 er å gjøre kupè 2 helt ferdig. Montering av en bagasjehylle, kle inn felter under vinduene på den siste siden, og male dette. Montere lister. Rengjøre og male gulv. Male, og montere seter.



Nye takplater er på plass, og malt.
Foto: Morten Håland



Nye tak- og veggplater er på plass, og malt.
Foto: Morten Håland



3.4. Personvogner

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

BCo 108: Det er utført mindre arbeider på vognen i 2024.

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

C4: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. På grunn av taklekkasje har vognen blitt benyttet minimalt, i noen tog i august.

CEo 86: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet gjennom sesongen.

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

CF3b 548: Røykrøret fra Schweizerapparatet ble ferdigstilt og montert på slutten av året. Det har også blitt funnet frem røykavtrekk for montering på taket. Røykrøret ble en mer komplisert affære enn vi hadde tenkt oss. Det består av to stålkanaler med brannsikker isolasjon imellom. Den største utfordringen har vært at røret ikke er rett. Det har flere vinkler noe som har gjort fabrikasjon og tilpassing tidkrevende. Det at vi endelig er ferdige med røykrøret betyr at vi nå har startet med å sette vognen sammen igjen.



Røykrøret fra Schweizerapparatet er et firkantet rør-i-rør med isolasjon som er ført gjennom en ventilt og beslått kanal i deleveggen mellom to kupeer. Til høyre sees overgangen til røret mot pipehatten på taket. Foto Henrik B. Backer

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

Co3b 85: Boggirevisjon er pågående. I juni ble de nye boggiene satt under vognen for å frigjøre plassen disse tok opp i verkstedet. Bremsene har blitt grovjustert for at vognen skulle være flyttbar. Det gjenstår arbeid med å justere fjærer og stangsystem i boggiene. Utvendig ble deler av vognkassen skrapet og oljet av de ansatte i Buskerudmuseet, som også malte opp rekkverk og grunder på endeplattformene



Co 85 med nyoljet vognkasse, nymalte plattformrekkverk og nyoverholte boggier. Foto Henrik B. Backer

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

F 2019: Vognen har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet gjennom sesongen. I september deltok vognen i en materielltransport til Grovane og oppførte seg uten problemer på hele turen.

F 12102: Det er utført mindre arbeider på vognen i 2024.

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 begynt med bedre merking av lampene i år. En løsning som sikrer at vi har kontroll på lampene, men som ikke er store hvite lapper som ikke er så fine i drift.



Arbeid med merking av våre parafinlamper i godt vær på Krøderen. Foto Alexander Westerlund

3.5. Godsvogner

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

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

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

G4 40142: Vognen har fått ett strøk rød godsvognmaling.

Gbkls 1585 796: Vognen har fått ett strøk rød godsvognmaling.

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

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

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

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 kjøringer i august.

L3 3800: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet til noen kjøringer i august.

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

Q4 309: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet til noen kjøringer i august.

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

T3 10962: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet gjennom sesongen.

T3 16548: Vognen ble overtatt fra Bane NOR i september, og hentet på Sundland i forbindelse med den store materielltransporten til Grovane og Sira. Vognen er hensatt på Vikersund i påvente av at sporet skal bli farbart opp til Kløftefoss. Vognen er tenkt brukt til infrastrukturarbeid.

Ø2 16859: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet til noen kjøringer i august.

Ø2 16902: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet til noen kjøringer i august.

Ø2 16927: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet til noen kjøringer i august.

3.6. Internmateriell

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. 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: Prosjektet med å sette i stand robeltilhengeren ble slutført i 2024. Hengeren fikk påmontert nytt, godkjent sprøyteutstyr. Påskrifter ble også slutført og hengeren har vært benyttet til sprøyting av banen.

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

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

Robeltilhenger X 30-37-4014: Robeltilhengeren ble overtatt fra Bane NOR, og hentet på Sundland i desember. Hengeren er anskaffet for å ha som reservedeler til X 30-37-4022 og er ikke satt på spor med tilknytning til resten av banen.

XBG 943 1731: Tankvognen har fått påmontert vannkanon i tilknytning til den nye brannpumpen som ble montert i 2023.



*Internmateriell kan brukes til mye.
Her, øvelseskjøring, vegetasjonskontroll og sopplukking.
Foto Alexander Westerlund*

3.7. Avhendet Materiell



Bilder fra materielltransporten på henholdsvis Grovane og Sira.
Foto: Jørgen R. Nøkleby

Følgende enheter er enten skrotet, eller flyttet til andre lokasjoner i 2024:

«Geita»: Deponert til Geithus Velforening

Rco 161: Flyttet til Grovane, Setesdalsbanen

Rco 330: Flyttet til Grovane, Setesdalsbanen

Rco 331: Flyttet til Sira, NJK Flekkefjordbanen

CFo2b 796: Flyttet til Grovane, Setesdalsbanen

Co3a 887: Flyttet til Grovane, Setesdalsbanen

Rco 891: Flyttet til Notodden, NJK Aktivitetsavdeling Notodden

F 15013: Flyttet til Grovane, Setesdalsbanen

BFS65 18626: Flyttet til Grovane, Setesdalsbanen

BFS65 18679: Flyttet til Grovane, Setesdalsbanen

B1 19925: Flyttet til Grovane, Setesdalsbanen

Gbs 1500 201: Skrotet på Kløttefoss i mai

His 2102 293: Flyttet til Sira, NJK Driftsavdeling Flekkefjordbanen

His 2102 821: Flyttet til Grovane, Setesdalsbanen

Robel 54.22-4 30-36-5119: Skrotet hos Ring Teigen, Hokksund i september

4. Infrastruktur

I år ble det utført i alt 950 dugnadstimer på infrastrukturen. Det gjelder alt arbeid utført på telegraf- og telefonkurs, vegetasjonsrydding, utkjøring av ballastgrus, vedlikehold av spor, og innsamling av gamle sviller.

4.1. Telegraf og telefon

Det er skiftet 6 stolper i 2024 som er to mer enn i 2023. Med dette er 405 stolper av et samlet antall på ca. 550 skiftet ut etter at NJK Krøderbanen i 1986 overtok ansvaret for vedlikeholdet. Vedlikeholdet skjer i et nært samarbeid med Buskerudmuseet.

Det er stadig behov for løpende vedlikehold på telefon- og telegrafkursen. Det er blant annet trær som faller over linjekursen og dette medfører brudd eller forstrekte linjetråder. Det har vært et tilfelle av nedkjøring selv med tilfredsstillende høyde for linjetrådene over planovergangen.

På grunn av mye fuktig vær og til dels mye vegetasjon inntil telefontrådene har dette tidvis medført mye støy på telefonlinjene. Arbeid med vegetasjonsrydding har etter dette blitt høyt prioritert.

Det er lagt ny inntakskabel med større tverrsnitt fra utvendig koblingsskap til ny innvendig terminering på Snarum st. Linjene for telegraf og telefon er etter dette blitt separert.

Mye arbeid gikk med til å reparere etter lynnedslag i 2023 trykknapp for Krøra plo ved innkjør Krøderen. Ny jordkabel med lynavleder ble koblet inn.

Den midlertidige kabelen mellom km 96,1 og 96 benyttes fortsatt i påvente av permanent kabelgrøft.

På slutten av året ble telefon- og telegrafforbindelsen med Vikersund brutt ved km. 97 på grunn av oppføring av ny bru over Krøderbanen.

Til vedlikehold av telefon- og telegrafkursen er det er lagt ned 370 frivillige timer mot 235 timer i 2023.



Telegrafmester Dagfinn Lunner borer hull til nytt fotfeste for telegrafstolpe ved km 108,3.
Foto: Trond Rørvik

4.2. Huggehelger og vegetasjonskontroll

Huggehelgene ble arrangert 19. – 20. oktober og 2. – 3. november. Vi testet i år med en senere helg da er blitt så mye varmere i været de siste årene. Men på den siste helgen er det blitt så sent på året i tillegg at vintertid har slått inn som gjør at det ble for korte og mørke arbeidsdager. Til neste år er vi tilbake på helgene i uke 41 og 43.

Første helgen var vi 17 i arbeid og hugget rundt Skytterbaneveien nord for Snarum. Her har det vært mye rapportering om planovergangshendelser. Vi fikk ryddet godt i kratt og trær slik at både tog og bil bør være godt synlig. I tillegg fikk vi rensket godt i grøfter og stikkrender for å sikre at vann renner bort fra jernbanen.

Den andre helga var vi 12 deltakere og jobbet på sørenden av tunnelen ved km 118,7. Her hadde det vokst opp veldig mye små gran og furutrær. Vi fikk ryddet et godt område på 200 meter, og som vanlig rydder vi fra gjerde til gjerde og rydder godt opp etter oss. Her også ble det rensket i grøfter, selv om vannproblemene er mye større her.

Totalt ble det lagt ned 531 arbeidstimer i frivillig innsats.



*Før og etterbilde fra km 118,650
Foto Alexander Westerlund*



*Grøfterens og kaffekos
Foto Alexander Westerlund*

4.3. Nye parkbenker

I år ble det bygget og oljet en ny benk, til sammen er det nå fire benker ved Kørpen.

4.4. Banearbeidsuken

Den såkalte banearbeidsuken (uke 30) ble i år viet klargjøring av byggetomten for vognmagasinet. Oppunder 10 frivillige Krøderbanefolk startet opp med å rive sporene som går fra godsvognhallen mot verkstedet.

Med både gravemaskin med klo og hjullaster gikk rivearbeidet lett, men muskelkraft måtte til for å slå ut skinnestremene som var festet til underlagsplatene.

Svillene ble sortert etter bevaring eller kassering. Underlagsplatene på svillene som for skulle kasseres ble skrudd av med trykkluftverktøy og lagret på pall. Skinnestremene ble kjørt bort til egnet lagerplass.

Arbeidsleder Odd Arne Lyngstad er veldig fornøyd med ukesoppdraget som faktisk ble ferdig tidligere enn beregnet. Av samme grunn ble det tid til å kjøre inn flere lass med tømmer med Robel 22 etter omfattende hugging av skog mellom Kløftefoss og Morud (utført av entreprenør)



Her kan følge byggingen av det nye vognmagasinet fra rett før sporene ble revet, området ble gravd ut planert, forberedelser av nytt spor før støping av gulvet. Vognmagasinet under tak. Nede til høyre ser vi hvorfor det er viktig å bygge magasiner til det historiske rullende materiellet. Foto Henrik B. Backer

5. Driftsutvalget vil uttale

2024-sesong ble gjennomført på en god måte. Vi har fått mange gode tilbakemeldinger fra besøkende som har hatt en god opplevelse hos oss. Fornøyde besøkende er den aller beste reklamen vi kan få. Fornøyde besøkende bidrar til å gi oss godt omdømme, som igjen er viktig når vi skal søke om støtte til prosjekter vi ønsker å gjennomføre.

Eksempler på prosjekter er ny magasinhall som er under bygging på Kløttefoss. I løpet av våren vil den være ferdig, og 160 meter med historisk verdifullt rullende materiell vil få lagringsforhold vi aldri har kunnet tilby tidligere. På Hære skal planovergangen bygges om og utstyres med bomanlegg. Det vil gi langt bedre sikkerhet og mindre risiko for sammenstøt med veitrafikanter. I år blir søkt om penger til å oppføre en nytt magasinbygg på Kløttefoss for lokomotivene våre med 2 x 40 meter spor. Her er det snakk om såpass mange penger at dette prosjektet må gjennomføres over to år.

Buskerudmuseene og NJK på Krøderbanen må trekke i lag og opptre som en enhet utad når vi skal oppnå noe som dette. Det er også viktig å samarbeide med andre som vil det samme som oss eller som sympatiserer med oss. Her er det naturlig å trekke frem ledelsen i Buskerudmuseene, NJKs hovedstyre, direktørnettverket for museumsbanene, Norsk Jernbanemuseum og Norges Kulturvernforbund som våre viktigste samarbeidspartnere.

De økte tilskuddene til museumsbanene over post 76 i statsbudsjettet bidrar til at det kan gjøres mer for å sikre kulturminnet vårt. Forpliktelsene i regjeringserklæringen fra 2021 er et viktig signal til forvaltningen om hva som skal prioriteres. Derfor er det viktig at innholdet i regjeringserklæringen videreføres også etter valget, enten det blir et regjeringsskifte eller dagens regjering fortsetter. Her har NJK sentralt, direktørnettverket for museumsbanene og Kulturvernforbundet gjort og gjør en viktig innsats for å snakke med politikere og andre som kan påvirke utviklingen. Her kan det nevnes at NJK tok initiativ til å samle politikere og andre under Arendalsuken, hvor dette var et av temaene.

Vårt frivillige miljø på Krøderbanen utgjør et tverrsnitt av befolkningen. Her finner man mennesker med ulik bakgrunn eller utdanning, som er ulike i alder og i forskjellig fase i livet, har ulik religiøs tilknytning, har forskjellig politisk ståsted og som til og med har ulik interesse for jernbane. Men felles er interessen og ønsket om å gjøre noe for Krøderbanen. Ved å snakke med hverandre bidrar vi til å bli bedre kjent, og vi får en bedre forståelse og respekt for hverandre. Gjennom å samarbeide med andre oppnår vi å utvikle oss som mennesker, og vi kan bidra til at andre mennesker ønsker bli en av oss. Vi oppnår ikke noe av dette hvis vi nøyer oss med å prate om hverandre.

Vår virksomhet bidrar tilbake til samfunnet gjennom å opprettholde og utvikle viktig kompetanse som er nødvendig for å vedlikeholde og restaurere rullende materiell. Vi bidrar også til at fremtidige generasjoner kan betjene en dampkjel og til betjening og fremføring av tog. En ekstra stor takk til dere som også engasjerer dere i å lære opp andre.

Driftsutvalget vil takke alle medlemmene som gjennom uegennyttig innsats bidrar til å sikre og bevare Krøderbanen som kulturminne. En stor takk til alle våre samarbeidspartnere, stat, fylke og kommuner som på forskjellige måter bidrar til at vi kan opprettholde og videreutvikle Krøderbanen. Det er viktig at vi bidrar med det vi kan så bevilgende myndigheter ser at tilskuddene bidrar til noe godt og ikke er forgjeves. Vårt viktigste bidrag vil være å fokusere på det som er vår rolle og oppdrag, og gjøre dette best mulig. Og det er ikke noe som bidrar mer enn at vi har fornøyde besøkende og at folk snakker pent om oss.

Henrik B. Backer
Driftsbestyrer og leder
(sign)

Alexander Westerlund
Kasserer
(sign)

Jørgen R. Nøkleby
Sekretær
(sign)

Anders Linnerud
PR-ansvarlig
(sign)

Mette Veland
Digitalisering og effektivisering
(sign)

Kristian R. Nøkleby
Materiellansvarlig
(sign)

Jim Hagen Warp
Styremedlem
(sign)



Norsk Jernbaneklubb

NJK Revisjon

Til Årsmøtet i Norsk Jernbaneklubb – Krøderbanen 2025

Revisjonsberetning for Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen Regnskapsåret 2024

Regnskapet for 2024 viser for Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen inntekter av salg og drift på kr. 457.889, tilskudd og gaver på kr. 313.352, renteinntekter på kr. 104.595, og et årsoverskudd etter fondsjusteringer og finansposter på kr. 226.

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. 31.12.2024 og for resultatet av virksomheten i regnskapsåret.

Oslo/Tønsberg 19. februar 2025

Kjell Erik Seielstadsveen

Kjell Erik Seielstadsveen
NJK-revisor

Johan Svorstøl

Johan Svorstøl
NJK-revisor

Årsmelding 2024

for

Norsk Museumstog



Om Norsk Museumstog

Norsk Museumstog (NMT) foresto til og med 2021 kjøring av museumstog på det nasjonale jernbanenettet, i samarbeide med Norsk Jernbanemuseum.

Siden 2022 har driften vært midlertidig innstilt.

Vi samarbeider med NJK Hovedstyret og Historiske Togreiser AS for å få driften i gang igjen.

Ledelse

Driftsutvalgets sammensetning, etter valg på årsmøtet 14.02.2024:

Bjørn Halling	Driftsleder og materiellansvarlig
Sven Marius Utklev Gjeruldsen Halle	DU-medlem
Christian Fjeldheim Evje	Sekretær
Lukas Næss	Kasserer
Ragnar Andenæs	Damplokansvarlig
Kai Hartmann	DU – medlem
Per Brinchmann	DU – medlem
Lars Fredrik Kleppe Andersen	DU – medlem

Valgkommite: Christian Berg, Stig Hagelid Fjeldstad.

Per Brinchmann trådte ut av DU 26. august 2024, etter eget ønske.

Jan Salvesen ble vedtatt tatt inn i DU, i møte 03.12.2024.

Driftsutvalget har avholdt 3 møter i 2024.

NMTs årsmøte ble avholdt 14.02.2024.

NMT har vært representert i NJKs representantskap.
I vårens møte i Trondheim, ved driftsleder og nestleder.
Høstens nettmøte, ved driftsleder.

Aktiviteter i 2024

Det foregikk ingen kjøring av museumstog i 2024.

På grunn av utskifting av flere personer i ledende stillinger på Jernbanemuseet har vi måttet være avventende med å ta opp mulighetene for videre kjøring med museet.

I mellomtiden har det vært jobbet både mot Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet for å fremme vår sak.

Det er nå godt håp om å komme videre med saken i 2025.

Samarbeidspartnere

Kontakten med våre vanlige samarbeidspartnere har vært svært lav i 2024, dette skyldes selvfølgelig at vi ikke har kjørt tog.

Lokaler og sporplass

Godshuset på Nordstrand stasjon

Et mangeårig leieforhold ble avsluttet 1. desember 2024. Lagret materiell og utstyr ble kjørt til Eina.

Godshuset på Eina stasjon

Vi leier godshuset som lager for deler og rekvisita. Det er behov for en omfattende gjennomgang av det som er lagret på Eina. Mye kan enten deles med de andre driftsavdelingene, eller andre museumsbaner, eller selges eller skrotes.

Lager i Industriparken på Notodden.

Lageret her er opprettet av NMT, og inneholder deler til personvogner og de eldste ellokene.

Leien har i mange år blitt dekket av Jernbanemuseet, på bakgrunn av at alle de større delene tilhører de eldste ellokene, i hovedsak El 1 og El 5.

Nå ønsket Jernbanemuseet å avvikle leieforholdet, og flytte sine deler til Hamar. NJK Hovedstyret har overtatt kontrakten.

Det er behov for en gjennomgang av materiellet som er lagret her.

Lokstallen Filipstad

I lokstallen på Filipstad disponerer vi, etter avtale med Jernbanemuseet, sporplass for vognene AEo 18143, Ao 118 og Hvf 70031.

Lokstallen Hønefoss

I lokstallen på Hønefoss disponerer vi to spor.

- På det ene sporet står damplok 26c 411, El 11.2098 og Skd 220c.200.
- På det andre sporet står Di 2.841, BCo 348 og El 11.2078.
- På utsiden står generatorvogn Fde 19003 og konduktørvogn F 1025.

Lokstallen Eina

I lokstallen på Eina disponerer vi to spor.

- På det ene sporet står vognene 213 og 990.
- På det andre sporet står vognene 119 og 561.

Generelt om lokaler og sporplass

Mere materiell enn på lenge står nå under tak. Men materiellet er spredt på flere steder, og noe står fortsatt ute. Dersom vi skal komme i gang med drift igjen, må det finnes nye løsninger, hvor alt materiell kan samles på et sted, under tak, og hvor det også er vesentlig bedre lagt til rette for å drive vedlikeholdsarbeider, sommer som vinter.

Rullende materiell

Damplokomotiver

26c 411

Ferdigstillelse av 26c 411 foregår i stallen på Hønefoss, i et samarbeide mellom Krøderbanen og NMT. Planen er at loket skal være driftsklart for bruk på Krøderbanen våren 2025.

Elektriske lokomotiver

El 11.2078

Lokomotivet står innendørs på Hønefoss. Det er utført en god del del arbeider på loket i 2024. Vi har mottatt tilskudd til arbeidene fra Jernbanemuseet.

El 11.2098

Loket ble ikke benyttet i 2024, og det er ikke utført vedlikeholdsarbeider på loket. Det står i stallen på Hønefoss.

Diesellok og skiftetraktorer

Di 2.841

Loket blir oppbevart innendørs, i stallen på Hønefoss. Det er ikke utført arbeider på loket i 2024.

Skd 220c

Skd 220.200 står innendørs på Hønefoss. Det er ikke utført arbeider på skiftetraktoren i 2024.

Personvogner i tre – driftsvogner

NMTs driftsvogner er vognene 119, 213, 561, 950, 990, 1025 og 18143.

I tillegg har vi generatorvogn 19003 for bruk i dampdrevne tog.

Vognene har ikke vært i bruk i 2024.

Det er utført en betydelig innsats på vognene i stallen på Eina. Vogn 119 og 990 er skrappt helt ned, og arbeidet med oljing med Owatrol D1 og D2 var kommet langt ved årsskiftet. Arbeidet utføres av et lokalt malerfirma.

Vi fikk også tilskudd til en boggirevisjon i 2024, dette arbeidet ble utført av firma Bilfinger på Herøya. Boggiene skal benyttes på vogn 990.

Det er byttet takpapp på vogn 990.

Personvogner – hensatte vogner.

BCo 348

Vognen er hensatt innendørs på Hønefoss. Det er ikke utført arbeider på vognen i 2024.

DFo 432, Bo 502, Co 770

Vognene er hensatt utendørs på Grovane, dekket av solide presenninger. Det er ikke utført noen arbeider på vognene i 2024.

Vognene burde helt klart ha vært lagret under tak. Sikkerheten er rimelig god på Grovane, men området er fuktig.

Internt materiell og materiell til hugging

Ingen aktivitet i 2024.

Økonomi

NMT har ikke hatt driftsinntekter siden 2021.

Derimot, så har økt offentlige tilskudd til museumsbanene og NJK ført til at NMT får dekket det meste av løpende utgifter, hvorav de største går til dekning av utgifter til sporleie og husleie fra Bane Nor eiendom.

Økt tilskudd innebærer at vi fortsatt er solvente, selv om mangel på inntekter medfører at vi ikke kan igangsette noen prosjekter av betydning uten å søke om tilskudd.

I 2024 har vi fått tilskudd etter søknad fra Jernbanemuseet til El 11.2078, og gjennom NJK Hovedstyret til boggirevisjon på vogn 990. Vi har også fått tilskudd til oljing av vogner fra Kulturminnefondet.

Medlemmer

Mangeårig aktivt medlem i NMT, Morten Tranøy, døde 9. desember.

Morten har gjort en svært omfattende innsats for NMT gjennom mange år.

I senere år har han hatt begrensede muligheter til å delta på grunn av sykdom.

NMT var representert i Mortens bisettelse på Østre Gravlund.

Driftsutvalget vil uttale

Situasjonen NMT er i, er naturlig nok svært utilfredsstillende. Togene står, og har gjort det siden siste kjøredag 30. september 2021.

Vi som driver NMT, mener at vi er i stand til å utføre en viktig innsats med formidling, gjennom å gi publikum mulighet til å oppleve en gammeldags togreise. Vi holder et gammelt togsett i driftsklar stand, for kjøring på det nasjonale jernbanenettet.

Utfordringene er betydelige, vi trenger en operatør for kjøringene, vi trenger et sted å holde til, og vi trenger leverandører av vedlikeholdstjenester. Det har nå vært jobbet med dette gjennom flere år. Vi er fremdeles på langt nær i mål, men vi mener å ha kommet et skritt videre i 2024, og har gode forhåpninger for 2025.

Vi håper at alle gode støttespillere, frivillige og eksterne samarbeidspartnere, fortsatt vil støtte oss!

Oslo, 08.02.2025

Bjørn Halling

Sven Marius Utklev Gjeruldsen Halle

Christian Fjeldheim Evje

Lukas Næss

Ragnar Andenæs

Kai Hartmann

Børge Flatlandsmo

Lars Fredrik Kleppe Andersen



Norsk Jernbaneklubb

NJK Revisjon

**Til
Årsmøte i Norsk Museumstog våren 2025**

Revisjonsberetning for Norsk Museumstog Regnskapsåret 2024

Regnskapet for 2024 viser for Norsk Museumstog driftsinntekter på kr. 933.989, et driftsresultat på kr. 30.246, og årsresultat etter finansinntekter på kr. 46.794.

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 Museumstog sin stilling pr. 31.12.2024 og for resultatet av virksomheten i regnskapsåret.

Oslo/Tønsberg 24. april 2025

Kjell Erik Seielstadsveen
NJK-revisor

Johan Svorstøl
NJK-revisor



Norsk Jernbaneklubb, Lokalavdeling Bergen

Årsmelding for NJK lokalavdeling Bergen 2024

Styret i lokalavdelingen har bestått av:

Yngve Kristiansen	Leder (Ikke på valg)
Tore Bergundhaugen	Styremedlem (På valg)
Oddvar Clementsen	Kasserer (Ikke på valg)
Tore Hunhammer	Styremedlem (På valg)
Birger Huun	Styremedlem (Ikke 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	
Bernd Beese	

Det har vært avholdt elleve styremøter i perioden, møtene er også koordinert med planlegging av MJ-messen 2024. E-post er brukt som hoved kommunikasjonslinje egen adresse er etablert for lagring av e-post via NJK sentralt. (styretnjk@gmail.com)

Styrets arbeid

Leder Yngve Kristiansen, var klubbens representant ved RS-møter med Tore Bergundhaugen som vara representant. Vårsmøtet og årsmøte 2024 ble arrangert 21 april på Storlien i Sverige, med tilhørende sjartertog fra Trondheim på Meråkerbanen. Avdelingen var ikke representert på NJK årsmøte. RS høstmøtet ble arrangert elektronisk søndag 27 oktober 2024 hvor Yngve Kristiansen deltok.

Lokalavdeling Bergen var representert på Modelljernbaneforeningen i Norge (MJF) sin generalforsamling i Fredrikstad, lørdag 9 mars 2024, med Ole Palerud.

Medlemssituasjonen

Lokalavdelingen har totalt 231 betalende medlemmer pr 31.12.2024, inklusiv familiemedlemmer. En nedgang på 3 medlemmer fra 2023. 5 nye medlemmer i desember 2024 men de er ikke registrert i sentralt register før i januar-25 og er derfor ikke medregnet.

To av våre aktive medlemmer, Eivind Sørensen og Lars Erik Knutsen har gått bort i 2024.

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 opprettholdes fortsatt som lager.

Medlemsmøter og aktiviteter:

Hobbymessen

Hobbymessen er avviklet i NJK Bergen sin regi i 2023. Messen er gitt til Teknisk Hobby Gruppe (THG), som har vært medarrangør, og de har overtatt messen, med domene, fra 1-januar 2024.

Modelljernbanemessen

Ole Palerud valgte å fratre stillingen som messeansvarlig etter messen i 2023. Styret ønsker derfor å takke Ole, som, sammen med Bjørn Totland, har stått for planlegging og gjennomføring av Modelljernbanemessen i en årrekke. Det har vært et krevende og viktig arbeid for klubben de nå overlater til andre.

Styret fremla etter dette en ny modell for medlemmene som ble godkjent på forrige årsmøtet, med følgende ansvarsfordeling:

Prosjektkoordinator: Yngve Kristiansen.

Utstillerkontakt: Yngve Kristiansen.

Presse og publikumskontakt: Birger Huun.

Ansvarlig for messehallen: Tore Bergundhaugen og Jan Birger Hauge.

Ansvarlig for messeøkonomi: Oddvar Clementsen.

Ansvarlig for NJKs utstilling / egne klubbanlegg: Tore Hunhammer.

MJmessen 2024 var et gjennomgående bra arrangement med god oppslutning blant forhandlere, utstillere og ikke minst blant publikum.

Messen i tall: Besøkende:	Antall familier: 183 (med 4 medlemmer i snitt)	732
	Voksne	603
	Barn	200
	Totalt antall besøkende	1535

Totalt antall besøkende var i 2023; 1140, en økning på 395 for 2024. (914 i 2023).
Vedrørende alle økonomitall om messen henvises det til klubbens regnskap.

Vi valgte i år å ikke bruke BT fordel siden dette ble 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 vist 1351 ganger.

Klubbarbeid med modelljernbane i egne lokaler.

Fastanlegget i lokalene på Arna har blitt jobbet med siste år. Anlegget er nå kjørbart både digitalt og analogt, AC og DC.

Gjennom året er det og vedlikeholdt og videreutviklet anlegg og moduler brukt på messer og tilstelninger hos eksterne samarbeidspartnere.

Den internasjonale modelljernbanedagen i regi av MJF, mandag 2. desember 2024, ble markert med åpent hus i lokalene på Ytre Arna. Dette var bare 8 besøkende denne mandagen. Flere klubber i Norge hadde valgt en dag ila helgen før, men vi valgt å fokusere på rett dato. Koordinert tidspunkt bør vurderes for neste år.

Annet klubbarbeid med eksterne aktører:

NRK kontaktet oss med spørsmål om vi kunne hjelpe dem med kulisser til en TV-produksjon. I våre klubblokaler ble det produsert to moduler som skulle brukes i programmet. Det ble brukt 230 dugnadstimer på denne jobben og klubben ble økonomisk tilgodesett for dette arbeidet. NRK sitt program planlegges med oppstart 4 mars 2025 på NRK 1.

Samarbeid med VilVite senteret i Bergen. Etter gode erfaringer med prøveprosjektet i 2023, hvor klubbens medlemmer presenterte modelljernbane på VilVite senteret, ble dette gjentatt i 2024. Helgen 30 og 31 august ble satt av og NJK var til stede med 12 medlemmer. Det kom totalt 1600 gjester denne helgen. Klubben ble tilgodesett økonomisk fra VilVite.

Sjøfartsmuseet i Bergen ønsket vår deltagelse på deres familiedag, 2 – 3 november og vi stilte med 4 medlemmer hver dag. Lørdag var det 450 gjester og søndagen var det 440 gjester til stede. Klubben ble tilgodesett økonomisk for dette arbeidet.

Medlemmer av klubben reiste til MJ messen i Flekkefjord 6 – 7 april. To medlemmer stilte med H0 og N-skala anlegg.

Pepperkakebyens materiell har også i 2024 blitt lagret i klubbens lokaler ihht avtale.

Wallendahl (WD) sitt modelljernbaneanlegg står også i 2024 til lagring hos oss i lokalene på Arna. WD har ikke avgjort hva de ønsker å gjøre med anlegget i fremtiden.

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 besøkes i snitt av 29 medlemmer i måneden.

Lokalavdelingens åpne Facebook gruppe hadde 391medlemmer pr 31 des 2024(en økning på 7 %fra 2023).

På åpen side nådde innlegg om MJ-messen 314 personer. Annonsering på FB hadde en rekkevidde på 10022 og hadde 1931 videovisninger. Den internasjonale modelljernbanedagen nådde 535 personer og vår deltagelse på Sjøfartsmuseet; 766 personer. VilVite senteret kjørte en egen kampanje på sosiale medier, i aviser og på radio.

På rene internettsider har klubben ett domene utover lokalavdelingen på NJK.no sentralt; MJmessen.no.

Økonomi

Avdelingens resultatregnskap viser et driftsoverskudd på kr 92.932,32.

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

2024 har vært et godt og variert år med nye utfordringer med NRK, 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 2025.

Styret takker alle frivillige medlemmer som har bidratt til gjennomføring av planlagte aktiviteter i 2024.

Bergen 4. februar 2025.

Styret NJK lokalavdeling Bergen

Til årsmøtet i NJK avd. Bergen

REVISJONSBERETNING FOR 2024

Jeg har revidert regnskapet for Norsk Jernbaneklubb lokalavdeling Bergen for regnskapsåret 2024. Årsregnskapet består av resultatregnskap, balanse og note opplysninger og viser et overskudd på kr.92 932,32.

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. 31.12.2024. Styret er blitt orientert om hvordan regnskapet skal presenteres for fremtiden med bilag for alle transaksjoner fra konti, nummeret fra 1 og oppover. Jeg har også informert at Kapitalkontoen ikke skal brukes til betaling av regninger. Anbefaler at styret tar en "fot i bakken" rett over sommeren. For å få en god oversikt av registrering og dokumentasjon av regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god regnskapsskikk i Norge.

Jeg anbefaler årsmøtet å godkjenne lokalavdelingens årsregnskap for 2024.

Knarrevik, 13.02.2025



Ole Palerud

Valgt revisor for NJK avd. Bergen



ÅRSBERETNING 2024 – 2025

Generelt

Der hvor intet annet er angitt gjelder denne årsberetning fra 25. februar 2024 til 16. februar 2025, dvs. fra årsmøte til årsmøte.

Virksomhet nr. 1 – Ekstern virksomhet

MJ-aktiviteten i lokalavdelingen har vært god 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 2024.

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 25. februar 2024 på Flisa.

Valget gav følgende resultat:

- formann	Øyvind Dølplads	ny
- sekretær (fungerer som nestleder)	Ole Peter Bentsrud	gjenvalg
- kasserer	Kjell Erik Seielstadsveen	gjenvalg
- styremedlem / leder mj-gruppa	Bjørn Åke Persson	gjenvalg
- styremedlem	Stein Dølplads	ny
- varamedlem	Nils-Kristian Møller	ny
- 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	ny (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.

Julemøte ble avholdt på Myklegard.

Medlemsturer

Det ble ikke arrangert noen medlemstur i 2024.

To av medlemmene gjennomførte i løpet av 2024 flere private turer til spor 1 modelljernbaneanlegget på Næs jernverk i Tvedestrand. Turene ble betalt av deltakerne. Vi traff flere medlemmer der. 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 2024 overført fra NJK sentralt er kr 17 746.

Momskompensasjon er mottatt 804 kr.

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 nå avklart sentralt. Fra 1.1.2021 forholder vi oss til BaneNOR. Se også virksomhet nr. 9.

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.

Noen få sviller er lagt inn mot svingskiva i 2015, her er det brukt furusviller.

Vi bør om mulig få byttet (noen av) bøkesvillene med furusviller da disse er bedre egnet til skinnefester med spiker. Vi har i perioden solgt unna noen sviller for kr 1000,-

Det er gjennomført befarings i stasjonsbygningen i forbindelse med påbegynt renovering. Vi vil sjekke fremdrift for utvendig og mulig innvendig renovering.

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.

Det har blitt utført noe utendørs rydding rundt svingskiva. Det er utført en del vaktmesterarbeider og rydding i lokstallen, men innvendig oppussing av personaldelen har dessverre ikke kommet i gang. Her trenger vi flere til å gjøre en innsats.

Leieavtale om bruk av lokstallen er avklart med BaneNOR. P.t. benyttes lokstall 1 til lagring av museumsmateriell mens lokalavdelingen disponerer lokstall 2 til lager og arrangementer. Personal og verksteddel er moden for renovering.

Vi trenger flere som kan delta aktivt på Flisa. I og med vernestatusen har vi store muligheter til å få til noe der.

Virksomhet nr. 10 – Arkiv / bibliotek

Arbeidsgruppe Flisa har ordnet arkivet. Bygningsmessig må taket males, dette et stygt etter en vannlekkasje i etasjen over. Vi har fått klarsignal fra Riksantikvaren om maling med fritt valg av malingstype, men med farge som eksisterende. Taket er nå skrappt og klargjort for maling, gjennomføres i 2024 dersom det ikke blir innvendig renovering av bygningen.

Virksomhet nr. 11 – Frivillighetsregisteret

Vi er registrert i Frivillighetsregisteret som mottakere av grasrotandel / Norsk Tipping.

I 2024 mottok vi 1481 kr.

Vi har org nr. 894 294 582 og alle våre medlemmer som spiller via Norsk Tipping bør bidra her.

Virksomhet nr. 12 – Modelljernbanegruppa

I 2024 har lokalavdelingens mj-gruppe vært aktiv, spesielt i Elverum sammen med SØMJK.

Rena 15. februar 2024

Sign.
Øyvind Dølplads
Formann

Årsberetning for Norsk jernbaneklubbs lokalavdeling Oslo og omegn 2024

Styrets sammensetning:

Nils Håkon Sandersen (leder), John Lillegård (kasserer), Øystein Heggen (styremedlem), Christian Evje (styremedlem), Lilleba Barbro Lian (styremedlem), Stein Olav Hohle (varamedlem) og Bjarne Kristensen (varamedlem)

Om lokalavdelingen.

NJK Oslo har 697 ordinære medlemmer og 25 familiemedlemmer. Totalt 722 medlemmer.

Arrangementer

Det har vært avholdt 13 arrangementer i 2024:

- 10 temamøter med foredrag
- 1 årsmøte med foredrag
- Sommeravslutning med grilling
- Juleavslutning med kaker og gløgg

Styremøter

Det har vært avholdt 4 styremøter i 2024. Men styret treffes oftere da mange er tilstede på arrangementene.

Til Årsmøtet 2025 i NJK Lokalavdeling Oslo og Omegn

Revisjonsberetning for NJK Lokalavdeling Oslo og Omegn regnskapsåret 2024

Regnskapet for 2024 viser for NJK Lokalavdeling Oslo og Omegn et resultat på kr. 5 427,25.

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. 31.12.2024 og for resultatet av virksomheten i regnskapsåret.

Asker 3.mars 2025


Christian Berg

Valgt revisor for lokalavdelingen

Årsrapport NJK Rogaland 2024

Medlemsmasse:

Medlemsmassen ligger fortsatt jevnt på ca 100 medlemmer hvorav mellom 20 – 25 % møter opp på medlemsmøtene.

Aktivitet:

I 2024 har vi gjennomført 7 medlemsmøter med variert innhold. Vi har hatt flere visninger av bilder fra turer i vårt langstrakte jernbanenett og gode foredrag med interessant innhold. Vi avsluttet første halvår med grilling i hagen.



I september arrangerte vi kulturminnedag i samarbeid med Rutebil Historisk forening. Et vellykket arrangement med godt fremmøte og over 500 besøkene. Det ble kjørt to turer Veteranbuss i nærområdet og minitoget var populært blant de minste.

2024 ble avsluttet med vårt tradisjonelle julemøte med risengrøt, gløgg og utlodning.

Dugnader:

Dugnadene har for det meste dreid seg om renovering av Verksted vogn. Vi har skiftet kledning på sidevegger og en endevegg. Kledning, med originale profiler, fikk vi produsert på Riska sagbruk til en god pris. Til dette arbeidet har det til nå gått med bortimot 100 timer.



På uteområdet har vi fjernet et bjørnebærkratt som tok litt overhånd. En av medlemmene ordnet med traktor og det ble felles dugnad der medlemmene var med på rydding og forefallende vedlikeholdsarbeid. Gjennom sommeren har et par medlemmer klippet plener og holdt hagen i orden

Leieavtale Mariero

I november fikk lokalavdelingen en gledelig førjuls presang. Etter reforhandling fikk vi fornyet leiekontrakten med Bane nor i ytterligere 10 år. Vilårene er de samme som tidligere og omfatter både stasjonsbygg og uteområde.

Driftsavdelingen Egersund

I mai besluttet repsttantskapsmøtet å innlemme Driftsavdelingen i Egersund i Njk Rogaland. Årsmøtevedtaket vårt fra februar 2024 om å legge ned driftsavdelingen ble dermed stadfestet, og alle eiendelene fra Egersund tilhører nå lokalavdelingen. Styret har vært på befaring for å kartlegge hva som finnes av utstyr. Samtidig ble 8701 kjørt ut og var like startvillig som alltid.

Styrets sammensetning

Leder: Rolf Magne Bøe
Sekretær: Torgeir Askeland
Kasserer: Ståle Ueland
Styremedlem: Jan Førland og Tor Petter Tjessem

Vi har underrettet medlemmene om det meste via brev, Mail, Facebook og «Det skjer» i På Sporet.

For Lokalavdeling NJK Rogaland
Rolf Magne Bøe



NJK Lokalavdeling Trøndelag: Årsberetning 2024

Etter årsmøtet 21.02.2024 besto styret av:

- Leder: Jon Eigil Kvernørød (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
 - Markus Bull (gjenvalg)
- Valgkomite
 - Tor-Even Ovesen Olsen (gjenvalg)

Aktiviteter

- 21. februar avholdt vi årsmøte
- 28. februar foredro Lennert van der Werf om Nederlandske jernbaner.
- 20. mars besøkte vi Togledersentralen i Trondheim og fikk omvisning.
- 20. april holdt vi åpent medlemslokale i forbindelse med NJK Representantskapet og Årsmøte, som ble avholdt i Trondheim og Storlien.
- 26. juni arrangerte vi sommerfest.
- 13. september holdt vi åpent lokale i forbindelse med Kulturnatt 2024.
- 23. oktober foredro Arne Heggeseeth om Di3 i gammeldesign.
- 20. november foredro Steinar Olsen om SJ Nord.
- 11. desember avholdt NJK Trøndelag, TMJK og SHF felles julemøte på Munkvoll.
- 18. desember arrangerte vi juleavslutning.

Vårt lokale i To Tårn på Marienborg har vært åpen hver onsdag gjennom hele året. 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.

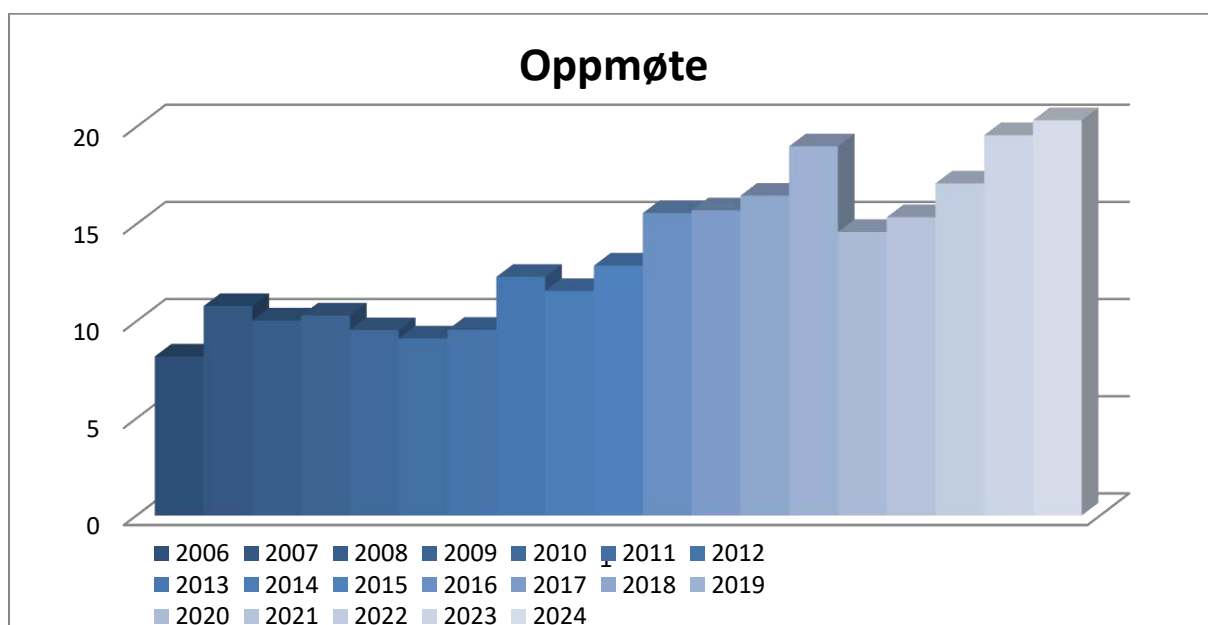


I kjelleren på To Tårn har vi et rikholdig dokumentarkiv, samt et stort magasin med jernbaneeffekter. Her har det blitt lagt ned et stort antall dugnadstimer i 2024. Gjennom året har det vært utlån til enkeltpersoner fra arkivet. Helt på tampen av året kom det en forespørsel fra Røft om utlån av gjenstander fra magasinet i forbindelse med åpning av ny restaurant på Stjørdal. Noen av de aktive kastet seg rundt, og vi fikk levert det de ønsket.

Skd 206.040 som har vært i NJK-T sitt eie er nå overdratt til Stiftelsen Norsk Jernbanearv i tråd med vedtak på RS. SNJA oppretter ny deponeringsavtale med Oppdal kommune. Det kan forventes at noen aktive fra NJK-T blir forespurt om å føre litt tilsyn med Skd 206.040 på vegne av SNJA.

NJK Trøndelag var representert under Raumabanens, og Gråkallbanens 100 års jubileum.

NJK Trøndelag hadde pr 31.12.2024 188 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



3 første bilder Halvard Hovtun og siste bilde Vegard Aunan



Vi ser glade NJK-medlemmer på tur til Storlien i forbindelse med årsmøtet i NJK 2024



Vi ser førerbordet til vår nye togsimulator



Lars Helge Vikan monterer lodd til sporveksel utenfor inngangsdøren til vårt medlemslokale



Jon Eigil Kvernørud og Stein Erik Paulsen deltar på Raumabanens 100 års jubileum

Til: Årsmøtet Norsk Jernbaneklubb, avd. Trøndelag

Revisjonsmelding for Lokalavdelingen 2024

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.

Det er ikke registrert avvik eller feil i årets regnskap.

Resultatregnskapet viser et overskudd på 101.581,21 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 2024.

Trondheim, 18.02.2025

Marcus Bull

Styrets beretning for 2024

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.

Revisor i perioden har vært: Hans Flågen Strømnes.

Styremøter: Det er avholdt 5 styremøter i perioden samt en utstrakt e-post og telefonkontakt.

Antall medlemmer pr. 31.12.2024, var 186

Aktiviteter i perioden.

- Ordinært årsmøte* avholdt i NJK-lokalavdeling Østfoldbanens lokaler på Dilling stasjon, Larkollveien 46 den 26. februar 2024, med start kl. 18.00. og 12 medlemmer foruten styret, tilstede.
- *Vårmandedene* var preget av å få lokalene på Dilling i operativ stand, herunder etter-isolering av inngangsdør m/karm og deler av kjellertak samt maling av vegger (2. etasje). Videre er det blitt tatt ut en del kubikkmeter masse fra kjellertaket som er erstattet med Rockwool, noe som medførte heving av golvtemperaturen med flere grader og besparelse av strømutgifter.
 - *Lokalavdeling Østfoldbanen* var ikke representert på Jevnakermessa dette året.
 - *Rådemessa* ble denne gang avholdt kun på lørdag 2. mars grunnet erfaring med svakt fremmøte på søndagen, dog ble ca. 200 betalende besøkende registrert og litratur samt kiosk-salget var bra, noe som medvirket til et greit overskudd.
 - *Rehabiliteringen av det gamle buttsporet på Dilling*, (operativt fram til ca.1985), herunder pålagt utvidelse av klatrevern på mast og flytting av vogner ca.2,5 til 3 meter. Videre er den tidligere mellomplattformen rehabilitert og anlagt langs den sørøstlige delen av sporet.
 - *Utemiljøet* har fått et løft, da samtlige sviller nå er flyttet til plassen ved sørveggen til Bane NOR's tekniske bygg og parkeringsplassen nord for stasjonshuset gruslagt. Moss-IIA utførte sistnevnte arbeid på dugnad. Butten fra Kråkstad er hentet og plassert (midlertidig) ved siden av svillene.
 - *Sommerfesten* ble avholdt på Dilling på tradisjonell vis med grillmat og tilbehør den 10. juni. 10 medlemmer deltok og stemningen var god.
 - Horten klubben ble besøkt den 3. oktober for å bese deres store MJ-anlegg. 13 medlemmer møtte, koste seg og foreviget i bilder det imponerende anlegget.
 - Utover høsten ble det avholdt en foredragskveld hver måned, selv om dette ble noe komprimert i november grunnet sykdom i oktober.
 - *Juleavslutningen* ble avholdt den 16. desember på Mysen med tradisjonelt innhold, herunder overrekkelse av gaver. 27 medlemmer, herav 4 barn, deltok aktivt i quiz og bidro til god stemning. Loddsalget og antall gevinster var stort. Kaffe/te og flere sorter kake ble servert.

Styre har i tillegg arbeidet med følgende saker.

- **Gods-huset** ble ryddet for å få plass til stillaser for å tette hullet i taket slik at den forsterkede bærebjelke ikke får mer skade.
- **Stasjonshaven** er blitt ferdig-stillet med drenering og plen. Bane NOR utførte arbeidet og dekket kostnaden. Det gjenstår imidlertid en del arbeid med hellelegging og etterfylling av grus langs plenkantene. Moss-IA har i denne anledning gitt klubben tillatelse til å hente grus fra deres tidligere depot.
- **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 Verkstedsavdeling Mysen** ønsker styre å videreføre, dette for å bedre medlems-tilbudet samt gjøre det mer attraktivt. I denne sammenheng deltok lokalavdeling Østfoldbanen med stand på Mysenmessa den 1. og 2. september. Salgsinntekter gav et bra utbytte.
- **Tidsskriftet Sydbane-racer'n** har, utkommet i «ny drakt» med fire utgaver i 2024. Takk til redaktøren for godt arbeid med bilder og tekst.
- **Øvrige medlemstjenester;** Face-book og E-post er også flittig benyttet for å gi medlemmene viktig informasjon i løpet av året.
- **Østfoldbanens regnskap** viser en god utvikling. Driftsresultatet viste et overskudd på kr. **26.876,20** og balansen en beholdning på kr. **149. 495,68** pr.31.12.2024. Styret viser ellers til resultatregnskap og balanse som blir å behandle som egen sak på årsmøtet.

Jan-Erik Bruun

sign.

Per Roald Sand

sign.

Gylmer Bach

sign.

Lasse Nor Johansen

sign.

Kjell Sand

sign.

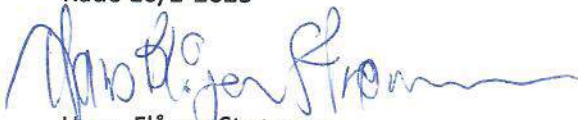
REVISJONSRAPPORT FOR NJK AVD. ØSTFOLDBANEN 2024

Regnskapet er gjennomgått og kontrollert med regnskapsfører/kasserer den 10/2-2025. 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.

Råde 10/2-2025



Hans Flågen Strømnes

Revisor

Sign.



Norsk Jernbaneklubb
Avdeling Telemark / Numedal



Årsberetning 2024

Lokalavdelingen har i 2024 avholdt 2 medlemsmøter hvorav det ene ble holdt i forbindelse med årsmøtet, og det andre 15. mai. Sistnevnte for å klargjøre premissene for sommerutflukten. 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.

Sammen med Rjukanbanens venner fikk vi til en medlemstur med damptog fra Krøderen til Vikersund og retur til Krøderen. Turen ble arrangert lørdag 15. juni med fint vær og bra oppslutning fra medlemmene.

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. BaneNor forventer at arbeidet skal være ferdig i perioden mai til oktober måned (2025) Vi håper også at bevilgningen tar høyde for at strekningen blir kjørbar med strøm.

Det jobbes hardt politisk med å få hele strekningen frem til Tinnoset stasjon finansiert.

NJK, Lokalavdeling Telemark/Numedal er nå registrert i Frivillighetsregistret til Brønnøysundregistrene.

Årsmøtet i foreningen ble avholdt på Notodden torsdag 22.februar. 7 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 2024 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 2024 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 Trondheim

Det er 86 (81) medlemmer registrert i lokalavdelingen.

Avdelingens styre har i 2024 bestått av følgende:

Leder	Andreas Faye
Kasserer	Hans Viktor Braathen
Styremedlem	Tom Gerhardsen
Styremedlem	Bård Ekeberg Nilsen
Varamedlem	Bjørn Sundseth
Revisor	Øyvind Eidsmoen

Notodden 12.02.25

For styret i NJK lokalavdeling Telemark/Numedal
Andreas Faye
Leder



Fra Notodden Jernbanestasjon 24.07.2011 på formiddagen. Oversvømmelsen skjedde sent kveld og natt.

Øivind Eidsmoen
Marcello Haugensvei 15
3610 Kongsberg

Kongsberg 25.02.2024

Til
Styret i Norsk Jernbaneklubb Lokalavdeling Telemark / Numedal

REVISJON AV REGNSKAP FOR 2024

Undertegnede har revidert regnskapet for NJK Lokalavdeling for Telemark / Numedal for året 2024.

Bilag 06/2024 er forstått å representere månedlige bankgebyrer, f.o.m. juni t.o.m. desember.

Jeg finner regnskapet ryddig og oversiktlig og anbefaler at det fremlagte regnskapet godkjennes.



Øivind Eidsmoen

Revisor

Årsmelding for 2024 NJK/Raumabana.

2024 har vært et særdeles aktivt og begivenhetsrikt år for NJK/R. Skulle bare mangle, Raumabana var 100 år i 2024, og vi var en del av «opplegget» på Verma.

30.06. og 03.07. arrangement i samarbeid med Fjellfestivalen. (mrk årsmøtet)

20.09., hovedmarkering for 100-årsjubileet. Vi disponerte venterommet og området rett utenfor, ved siden av scene og minnestein for omkomne under anlegget og Kongesteinen. Vi viste fram bilder av Raumabana, de fleste tatt av John Dale, og modellmoduler laget av Trond Lage Edvardsen. I tillegg solgte vi T-skjorter. En magisk dag på Verma toppet med det beste høstværret vi kunne ønske oss. Takk til alle som bidro.

Samme kveld rigget vi til i teltet vi brukte under Romsdalsmartnan. NJK, avd Trondheim og Raumabana delte telt med Modelljernbaneforeningen og «The Golden Train», turisttoget på Raumabana. MJF stilte med sitt utstillingsanlegg i hagebanestørrelse og Trond Lage Edvardsen med HO-anlegg. Vi med fagprat og salg av T-skjorter. Trivelige dager med mange besøkende.

29.11. selve 100-årsdagen hadde vi modellutstilling på Åndalsnes stasjon sammen med «The Golden Train». Ikke så mange besøkende, men vi fikk da vist oss fram. Jubileumsmiddag etterpå for de som var interessert.

28.12. Romjulssamling med godt frammøte. (merkna årsmøtet)

Vi har hatt 22 samlinger på Klubblokalet på Verma. Dessverre er vi ikke mange på øktene, det er lange avstander og travle tider. Allikevel får vi gjort mye, og lokalet vårt blir mer og mer innbydende. Det dukker opp jernbanehistoriske gjenstander, rute-tabeller og bilder av stor interesse. Tavler for oppheng på alle vegger, vi må «tjuvlåne» plass i tilstøtende rom. **8 samlinger har fungert som styremøter.**

Ingen store ytre forandringer på modellen vi disponerer, men det indre systemet er totalt endra. Vi har digitalisert, og alt fungerer nå svært tilfredsstillende. Tre nye digitaliserte lok med lyd og lys har gitt en ny dimensjon. Fantastisk.

Dessverre er besøkstallet dalende, og dermed tjener vi mindre på inngang og salg. Vi må legge oss i selen, tenke i nye baner for å fortelle verden at vi eksisterer og har noe å vise fram.

Jeg vil takke Jan Ivar for initiativet med T-skjorter. Det har vært en suksess, og vi har solgt mange. Vi hadde egen stand på Modelljernbane-messe på Jernbanemuseet 2.-3. november på Hamar. Hans, Jan Ivar og Arne deltok, nyttig å knytte bekjentskaper i miljøet.

Styret har i 2024 bestått av:

Leder:	Arne Bakken
Nestleder:	Jan Ivar Tangen
Kasserer:	Jomund Angard
Styremedlem:	Erling Kylling
Styremedlem:	Hans S. Isachsen
Vara styremedlem:	Trond Gammeltorp
Revisorer:	Hans Martin Lie og Johannes T. Brualøkken

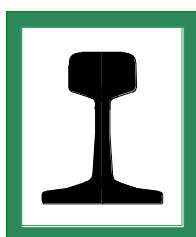
Lora, 02.03.2025


Arne Bakken

ÅRSBERETNING

2024

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 2024

Dato	Tema	Ant.	Dato	Tema	Ant.
10.1.	Et dypdykk i egen bildesamling	9	16.6.	Orientering og befaring nytt dobbeltspor Nykirke-Barkåker	16
24.1.	En elektrisk beretning versjon 2.0	17	28.8.	En liten reiseberetning fra Erzgebirge, og hva man opplevde underveis	16
7.2.	Bergensbanen – en ikke-kronologisk fotografisk reise fra øst til vest med sidesprang	12	11.9.	Spontan samtale i salen knyttet til oppsatt program (Emil Eike, Go-Ahead)	14
28.2.	Årsmøte. Levende bilder fra Cuba, Solørbanen og Norsk jernbanemuseum	22	25.9.	Tre år med SJ på norske spor, erfaringer og tanker om fortsettelsen	25
13.3.	Norsk Hoved-Jernbane og den tidlige utviklingen av jernbanen i Norge	14	16.10.	Ekstraordinært årsmøte. Har private aktører noe å bidra med i norsk jernbanesektor?	16
3.4.	Fire baner fra Oslo i tiden 1880 – 1914. Likheter og ulikheter	22	30.10.	Morgentoget Oslo – Vestfold 1881 – 2024	16
17.4.	Med kamera på arbeidsplassen – glimt fra et trikkeliv	17	13.11.	Opprettelsen, nåtiden og framtiden	16
15.5.	Kapasitetsfordelingens utfordringer på det norske jernbanenettet	17	27.11.	Hvordan bli så fascinert av damp-lokomotiver at en bruker et helt liv på dem	17
29.5.	NSBs motorvognsett type 69	18	11.12.	Julemøte. Bildekavalkade fra året som er tilbakelagt, konkurranse og sosialt samvær rundt bordet	20
12.6.	Sesongavslutning. Utvalg fra bildearkivet – jernbane-glimt fra inn- og utland de siste 20 årene	14			

NJK Vestfold – statistikk medlemsarrangement 2008–2024

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					

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: Stasjonsdagen flaggpyntet 17. mai.

Småbildene: Godshuset og stasjonsbygningen sett fra plattformen på Torp holdeplass. En stubbe ved Råstadveien fungerer som blomsterbed. Høstfarget stasjonsdage.

Baksiden

Øverst: Når sommertemperaturen ikke var slikt at det var behagelig å sitte i stasjonsdagen på sommeravslutningen, ble det dekket opp på langbord i venterommet slik at Vidar Lund Iversen kunne være med.

Nederst: Middagen er servert på julemøtet, forventningsfulle gjester har tatt plass ved langbordet.

Foto: Hans Morten Tamnes med tidvis ekstern bistand til betjening av utløserknapp.

Fotomontasjer: Hans Morten Tamnes

Vinterhage



Morgenstund 6. januar, en ny dag åpenbarer seg. Et hvitt teppe har lagt seg over stasjonshagen, julegranen og linnehekken lyser opp i vintermørket. 15. januar ble vinduet i døren til kontoret knust av is og snø, tre dager senere skjedde det samme med en rute i vinduet til kontoret og en rute i vinduet på godshuset. (Se mer på side 9.)

Sommerhage



17. mai, flaggene er heist, blomsterbed og gjærder er pyntet med flagg. Plenklipping og annet utvendig vedlikehold var preget av dårlig planlegging i 2024. Det er noe vi må forsøke å få til å fungere bedre i 2025.

Årsberetning 2024

Styret og andre verv 2024

Leder:	Hans Morten Tamnes
Kasserer:	Wenche Tamnes
Sekretær:	Torstein Sunde
Styremedlemmer:	Øystein Wiik Stefan Bårli Hansen
Varamedlemmer:	Vidar Lund Iversen Kjartan Kvernsveen Tom André Källman
Representantskapet:	Utnevnes av styret*
Vara representantskapet:	Utnevnes av styret
Stasjonsmester:	Øystein Wiik**
Stasjonsbetjenter:	Bjørn Gilje Tom André Källman Milan Marfi Hans Morten Tamnes**
Valgkomité:	Øyvind Gulliksen*** Johan Myhre***
Revisorer:	Bodvar Haugland Hans Hilding Hønsvall
* RS vår, Stefan Bårli Hansen	
* RS høst, Hans Morten Tamnes	
** Utpekt blant styrets medlemmer	
*** Valgt på ekstraordinært årsmøte 16. oktober	

Medlemstall

Ved årsskiftet hadde avdelingen 124 medlemmer og seks familiemedlemmer. Antallet medlemmer er redusert med to fra 2023, familiemedlemmer uendret.

Møtevirksomhet og andre aktiviteter

Fire styremøter, 18 medlemsmøter og én befaring på Bane NORs nyanlegg Nykirke-Barkåker er avholdt. Medlemsmøtene ble avholdt på Råstad stasjon i Sandefjord kommune.

Været var i og for seg godt på sommeravslutningen, men temperaturen var ikke det man forbinder med sommer og bespisning utendørs. Derfor ble maten tilberedt på grill ute, bespisningen var i venterommet hvor det ble dekket opp med plass til de 14 deltagerne. Julemøtet samlet 20 ved langbordet i salen.

342 personer har vært på medlemsarrangementene i 2024. Møtene og befaringsene samlet 302 deltagere. 24 har bidratt på de største dagnadene. I 2023 var det totale antallet 404.

Økonomi

Årsregnskapet er satt opp etter forutsetning om fortsatt drift, og det er ingen forhold som skulle tilsi noe annet. Regnskapet for 2024 er gjort opp med overskudd, stort kr. 16 408,64. For 2023 ble det oppgjort med underskudd, stort kr. 26 955,64.

Faktura datert 1. januar 2025 fra Stiftelsen Råstad Stasjon (SRS) for strøm og andre utgifter for 2024, ble mottatt 27. januar 2025, etter at regnskapet var avsluttet. Fakturert beløp for 2024 er i overkant av kr. 42.000,-. Gjennom året har vi ikke fått noen beskjed om beløpsstørrelsen. SRS' håndtering er alt annet enn heldig, som følge av dette blir vårt regnskap ikke korrekt, hverken for 2024 eller for 2025.

Leieavtale

Det er utarbeidet og inngått en avtale som sikrer lokalavdelingens fortsatte tilgang til Råstad stasjon. Avtalen er laget med henblikk på også eventuelle andre leietakere.

Hjemmeside

Våre sider på Norsk Jernbaneklubbs hjemmesider – <https://njk.no/vestfold> – lider av manglende vedlikehold og oppfølging. Facebook-siden er driftet av Øystein Wiik.

Modelljernbaneaktiviteten

Bane NOR Gods' anlegg var plaget av elektriske feil. Feilsøking og ombygging tok mye tid. Etter lange testøkter ble det sendt til «Transport og Logistikk 2024» hvor det fungerte som det skulle. Anlegget er nå hos Bane NOR Gods.

På Råstadbanen har heliksen kommet et godt stykke på vei våren 2024. Selve heliksens stigning og innbyggingen ble ferdig. Vi nærmer oss å bygge nivå 2. Derfor gjør vi det på nivå 1 som blir vanskeliggjort med nivå 2 på plass, området innenfor stasjonen. Det innebærer alt fra å lage moderne KL-master til å snekre mange uttakbare deler med landskap. En tur til indre Vestfold resulterte i 100 gratis kapp av 6 mm finer. Rolf Burud, Torstein Sunde og Øystein Wiik har stått for MJ- aktiviteten.

Styret uttaler

Vår virksomhet på Råstad stasjon er avhengig av at et tilstrekkelig antall medlemmer benytter seg av lokalitetene og i løpet av året legger igjen noen kroner i kjøkken- eller salgsavdelingen. Vi har aktiv gjeng modelljernbanebyggere med plass til flere, og gode foredragsholdere som gjennomgående er vel verdt å lytte til, flere bør unne 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.

Vi er avhengige av en liten, ivrig og dedikert gjeng som gjør sitt beste for at nettopp du skal føle deg velkommen. De fortjener stor takk, alle som én. Men de fortjener også å bli flere.

Treffer vi deg på Råstad i 2025? Som modelltogbygger, aktiv eller som møtedeltaker. Vi håper det! Vi skal i alle fall gjøre vårt beste for at du skal føle deg velkommen. -Er det noe du savner? -Er det noe du vil ha mindre av? -Er det noe vi bør endre på for at du skal få lyst til å komme tilbake? Si fra til en i styret! Det vi ikke vet har vi kanskje ikke vondt av. Men vi får heller ikke gjort noe med det.

Det er behov for at Stiftelsen Råstad Stasjon kommuniserer langt bedre med oss enn det som har vært tilfelle i 2024. At vi ikke mottar svar på skriftlige henvendelser er uholdbart. NJK Vestfold og SRS bør ha en felles interesse av et best mulig forhold til Råstad stasjons beste.

Sandefjord/Råstad, 6. februar 2025
NJK VESTFOLD
STYRET

Hans Morten Tamnes (sign.) Wenche Tamnes (sign.)
Torstein Sunde (sign.)
Stefan Bårli Hansen (sign.) Øystein Wiik (sign.)
Vidar Lund Iversen (sign.) Kjartan Kvernsveen (sign.)

Fra vinter og snø til sommer og sol

10.1. Et dypdykk i egen bildesamling



Hans Morten Tannes tok tilhørerne gjennom nesten 50 år med kamera høyt og lavt med et utvalg bilder fra både inn- og utland.

24.1. En elektrisk beretning versjon 2.0



Jan Salvesen ga til beste en verbal beretning med nøye utvalgte bilder om restaureringsarbeidet av EI 11.2078 gjennom 27 år.



Med en samling lokalt brygg ble Jan takket av Hans Morten for en interessant oppdatering av arbeidet siden besøket i 2019.



7.2. Bergensbanen – en ikke-kronologisk fotografisk reise fra øst til vest med sidesprang



Carl-Frederic Salicath tok oss med på tur langs Bergensbanen fra øst til vest, og inkluderte sidesprang.



Solo-gang var en utradisjonell Twist på den håndfaste takken til Carl-Frederic Salicath, overrakt av Hans Morten.

28.2. Årsmøte. Levende bilder fra Cuba, Solørbanen og Norsk jernbanemuseum



Det er alltid verdifullt å kunne samles til et godt måltid før et medlemsmøte.



Hans Morten ønsker velkommen til årsmøtet.



I medlemsmøtet i etterkant av årsmøtet tok Petter Nyborg oss med på tur med levende bilder av jernbaner på Cuba. Solørbanen og livet med Txp på stasjoner med enkle innkjørsignaler og flagg på plattformen ble også viet mye oppmerksomhet. Det ble også et innblikk i Norsk jernbanemuseums togtjøring.

13.3. Norsk Hoved-Jernbane og den tidlige utviklingen av jernbanen i Norge



Erik W. Johansson gir til beste en beretning om Norsk Hoved-Jernbane og den tidlige utviklingen av jernbanen i Norge.



Erik fortsetter dialogen med publikum etter endt foredrag og overrekkelse av en håndfast takk.

3.4. Fire baner fra Oslo i tiden 1880 – 1914 Likheter og ulikheter



Kjell Navestad i fri dressur med flippover og tusjer i mange farger med en beretning om fire baner fra Oslo i tiden 1880 – 1914.



Som alltid når Kjell er i sving, er det tett kontakt med publikum i salen.

17.4. Med kamera på arbeidsplassen – glimt fra et trikkeliv



Det er alltid hyggelig når det kommer nye gjester, og ekstra hyggelig når de sørger for å trekke gjennomsnittsalderen ned.



Premieren på det som har blitt et fast innslag – Kjells hjørne. Nyvinningen presenteres for publikum av Hans Morten, til Kjells fornyelse. Først ut var Great Westerns Castle class.



Hans-Petter Lyshaug har arbeidet med kollektivtrafikk nesten hele sitt arbeidsliv, og har vært trikkfører på heltid siden 2005.



Kameraet har vært en trofast følgesvenn det meste av tiden, og Hans-Petter tok forsamlingen med på fotografisk trikketur - med enkelte sidespor underveis.

15.5. Kapasitetsfordelingens utfordringer på det norske jernbanenettet



Kjell hadde sitt hjørne før Carl Christian Hallingby, Bane NOR, fikk slippe til på scenen.



Vi ble gitt en innføring i kapasitetsfordelingens utfordringer på det norske jernbanenettet.

29.5. NSBs motorvognsett type 69



Erland Rasten ga en gjennomgang av de viktigste begivenhetene for 69-settene fra anskaffelsen av de første (A-settene) i 1970 til nåværende bruk av type 69.



Ikke uventet var det et lydhørt publikum som fylte stolene i salen på Råstad stasjon.

12.6. Sesongavslutning. Utvalg fra bildearkivet – jernbaneglimt fra inn- og utland de siste 20 år



Nesten alle rakk å bli med på familiebildet før vi kunne sette oss til bords. Maten ble tilberedt på to Weber kulegrill. Selv om været i seg selv var bra, manglet det en god del på temperatursiden – spesielt når solen forsvant. Derfor var det dekket opp med langbord i venterommet, slik at også vårt mangeårige medlem Vidar Lund Iversen kunne delta i festlighetene.



Alt er klart til utendørs matlaging. Stasjonsbetjent Milan Marfi sørget for at vår roll-up ble satt opp synlig fra Torp holdeplass.



Med mye god mat og godt drikke er det god stemning rundt langbordet i venterommet.

16.6. Orientering og befaring nytt dobbeltspor Nykirke-Barkåker



Vi fikk en uventet invitasjon fra Bane NOR om å bli med på befaring sammen med Tekna. Prosjektsjef Rune Røer orienterte ...



Knut Eidsæther hadde tatt turen fra Rena og viste «Utvalg fra bildearkivet - jernbaneglimt fra inn- og utland de siste 20 årene».



I likhet med alle andre foredragsholdere fikk også Knut en håndfast takk, materialisert ved godt lokalt brygg.



... før bussturen langs den nye strekningen. Ved det som blir Horten stasjon kom vi ut i friluft og kunne vi se det nye anlegget.

Vinterens herjinger



15. januar oppdaget lokalavdelingens leder at vinduet i døren til stasjonsmesterens kontor var knust. Rolf Burud stilte på kort varsel opp og hjalp til med en midlertidig reparasjon. Tre dager senere, 18. januar, var det vinduet til kontoret og en rute i godshuset som hadde gitt tapt for snø- og isklumper. Igjen var det Rolf som bisto, denne gangen ble plastglasset til kontorvinduet satt på. Vinduet i godshuset ble provisorisk sikret med ståldeler fra kornørke.

Fra varme sommerdager til lange kvelder

28.8. En liten reiseberetning fra Erzgebirge, og hva man opplevde underveis



Grillmat innledet andre halvår, ikke uventet godt mottatt. God og mett kunne Andreas Westheimer presentere bilder og ...



... beretninger fra visitt på smalsporbaner og andre baner i den sydlige delen av det tidligere Øst-Tyskland.

11.9. Spontan samtale i salen knyttet til oppsatt program (Emil Eike, Go-Ahead, avbud på kort varsel)



Kjells hjørne ble viet Sørlandsbanens ekspresstog. Da Emil Eike på veldig kort varsel måtte melde avbud, sørget Knut Brørvik for faglig innhold ved sitt initiativ til en spontan samtale i salen.



Torstein Fjeld, kjent fra arbeidet med Genistrekken, jernbanen fra Porsgrunn til Brokelandsheia, var blant de som tok ordet.

25.9. Tre år med SJ på norske spor, erfaringer og tanker om fortsettelsen



En god middag, her lapskaus servert med flatbrød og tyttebær-syltetøy, gir en god ramme til mange gode samtaler rundt bordet.



Kveldens foredragsholder, Steinar Olsen fra SJ Norge, hadde en interessert forsamling i sin hule hånd. Det er tydelig at dagens jernbane er av stor interesse for mange.



Han delte erfaringer etter tre år på norske spor, med blant annet utfordringene på Dovrebanen forårsaket av været. Vi fikk også del i tanker om fortsettelsen.



SJ Norge har klare tanker om hvilken materiellstrategi de ønsker for driften av NORD.

16.10. Ekstraordinært årsmøte. Har private aktører noe å bidra med i norsk jernbanesektor?



Det ekstraordinære årsmøtet ble raskt gjennomført med valg av to personer til valgkomiteen. Go-Ahead var første operatør ut ved konkurranseutsettingen. Etter å ha måttet melde avbud med bare noen timers varsel, ...



... kom direktør Emil Eike med mange interessante synspunkter knyttet til norsk jernbanepolitikk, blant annet infrastrukturen.

30.10. Morgentoget Oslo – Vestfold 1881 – 2024



Kjell Navestad ga oss øyeblikksbilder fra hvert tiende år – rutene, stoppmønsteret og trekraften.



Hans Morten takket Kjell ved å overrekke et assortert utvalg godt drikke fra vårt lokale bryggeri.

13.11. Opprettelsen, nåtiden og framtiden



Frank Sørensen, leder NJK verkstedavdeling Notodden, fortalte om tilblivelsen for det aktive miljøet. Vi fikk et godt innblikk i ...



... arbeidet, med utfordringer med både materiell og lokaler.

27.11. Hvordan bli så fascinert av damplokomotiver at en bruker et helt liv på dem



Kjell tok for seg et kjent amerikansk lokomotiv, The General, før Ragnar Andenæs fikk slippe til.



Med et rikt ordforråd ble vi gjort kjent med hvordan et liv med damplokomotiver arter seg.



Tilhørerne fulgte godt med, som vanlig med en spennende dialog med foredragsholder. Ølhunden Ragnar var ikke uventet særs fornøyd med det lokale brygget som ble ham til del.

Arbeid i kulissene i stasjonshagen



Styremøte innledes med middag. Julegranen er felt, Rolf gjemmer seg. På vårdugnaden fikk plenen pleie av en vertikalskjærer, pølser fra Weber kulegrill var en utmerket belønning. Harald Sandernes og Rolf sorterer private bilder i Arne-Magnus Waalers samling. Øystein Wiik og Rolf forbereder planting av sommerblomster, Johan Myhre fører gressklipperen med stø hånd. Høstdugnaden viste at flere tilnærminger er mulig når en linnehekk skal angripes ... Julegranen 2024 settes opp (- De ser oss ikke når vi sitter her ...). Forberedelser til julemøtet – hvor mange gubber må til for å montere bord som sammen skal bli langbord? Svar: Fire, den femte står klar til å ile til ...

[illegible]

Tom André Källman og Hans Morten Tamnes har hatt hovedansvaret på kjøkkenet, sammen med flere gode hjelpere har spennende og velsmakende retter blitt servert: Pølser, finnbiff, kyllingfilet med kryddersmør, restemat av rensdyrlår, pytt i panne, pizza, kyllinglår med kryddersmør og Provence-urter, baconcheeseburger med chips, grillribbe, pølser, burgere og laks fra grillen, fiskesuppe, lapskaus, elghakk og langtidsstekt rensdyrlår. Det er en bragd å forlate Restaurant Annen Etage Raastad Station sulten! Velkommen til bords!



24. januar er Tom André i full gang med ingredienser til finnbiff.



Milan Marfi er en av de hyggelige medlemmene du kan treffe, her er han klar til kjøkkentjeneste 25. september.



Det skal serveres kyllinglår 17. april, Milan fisker risposer opp av det kokende vannet mens Tom André følger med.



27. november sto elghakk på menyen, det er mye poteter, løk og gulrot som går med når det lages elghakk med 5,5 kg kjøttdeig.

Julemøtet – den tradisjonelle avrundingen



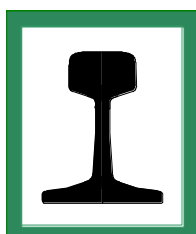
Før maten kom på bordet, var det tid for det obligatoriske familiebildet. Lengst frem sitter Tove Fallås og Wenche Tammes, de hadde påtatt seg hovedansvaret for de siste forberedelsene med maten og desserten. De hadde Bent Guttormsen, Tom André Källman og Milan Marfi med seg som dugelige assistenter som sørget for å både servere og rydde. Rolf Burud tok seg av salg av øl og vin, han tok også hånd om betalingen for julemøtet.



Julemøtet har etter den spede starten i 2008 utviklet seg til å bli noe som kan omtales som en institusjon. Det er et stort arrangement som krever sitt før, under og etter. 20 samlet seg ved langbordet og ble servert langtidsstekt rensdyrlår med 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 Udbjørg overrakte ham et slips fra Sporveien. Kveldens program besto først og fremst av de gode samtalene. En tippekonskurranse sørget for hjernetrim for deltagerne. Vinnerne ble kjøkkenpersonalet, Tove og Wenche.



2024 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 2024 REGNSKAP FOR NJK' S VESTFOLDAVDELING

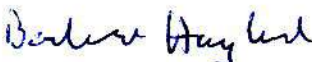
Undertegnede har fått regnskapet for NJK's Vestfoldavdeling fra regnskapsfører til revisjon.

Regnskapet er oversiktlig ført og greit å ta seg fram i for kontroll. Revisjonen er basert på helhetsinntrykk og på stikkprøver.

Regnskapet viser et overskudd for 2024 på kr. 16.408,64. Utgifter for strøm er satt til kr. 0. Hvis man legger til grunn det beløpet som ble ført for strøm i 2023, vil regnskapet gi et underskudd

Ved gjennomgang av bilagene har vi ikke funnet noen feil, og vi anbefaler at regnskapet for 2024 godkjennes av årsmøtet.

Sandefjord/Drammen 25. februar 2025


Bodvar Haugland


Hans Hilding Hønsvall

DRIFTSÅRET 2024

Avdeling	Drifts-inntekter	Drifts-kostnader	Finans-kost./innt.	Overskudd-underskudd	Eiendeler	Gjeld	Egenkapital	Grunnlag momskomp
Hovedkassen drift	5 292 061,00	4 639 537,00	160 632,00	813 156,00	4 192 379,00	1 316 273,00	2 876 106,00	4 639 537,00
Salg	453 371,00	414 157,00	-552,00	38 662,00	326 983,00	30 689,00	296 294,00	
Hovedkassen totalt	5 745 432,00	5 053 694,00	160 080,00	851 818,00	4 519 362,00	1 346 962,00	3 172 400,00	
Forsikringspool	90 140,00	0,00	60 011,00	150 151,00	2 152 133,00	0,00	2 152 133,00	
Stiftelsen Norsk Jernbanearv	140 456,00	112 953,00	38 272,00	65 775,00	952 862,00	0,00	952 862,00	
Historiske Togreiser	10 000,00	19 325,00	599,00	-8 726,00	86 264,00	0,00	86 264,00	
Totalforvaltning NJK	5 835 572,00	5 053 694,00	220 091,00	1 001 969,00	6 671 495,00	1 346 962,00	6 277 395,00	4 639 537,00
NMT	933 989,00	903 742,00	16 530,00	46 777,00	1 172 124,00	10 986,00	1 161 138,00	0,00
Krøderbanen	922 164,01	1 026 532,13	104 594,78	226,66	2 956 214,25	0,00	2 956 214,25	1 026 532,13
Gamle Vossebanen	12 190 757,00	12 747 663,00	169 837,00	-387 069,00	18 224 789,00	334 851,00	17 889 938,00	0,00
Driftsavdeling Flekkefjordbanen	150 000,00	30 070,00	-8,00	119 922,00	119 922,00	0,00	119 922,00	30 070,00
Aktivitetsavdeling Godsvogner	177 500,57	114 916,25	-194,50	62 389,82	182 742,82	0,00	182 742,82	114 916,25
Verkstedavdeling Notodden	94 190,00	60 233,00	-393,00	33 564,00	93 031,55	0,00	93 031,55	60 233,00
Lokstall Mysen	100 038,00	78 065,00	82,00	22 055,00	192 585,00	0,00	192 585,00	78 065,00
Lokalavdeling Oslo	80 982,00	75 555,00	0,00	5 427,00	82 957,00	5 853,00	77 104,00	75 555,00
Lokalavdeling Bergen	293 138,00	207 373,00	7 167,00	92 932,00	474 807,00	0,00	474 807,00	207 373,00
Lokalavdeling Innlandet (Mjøsbyene)	24 295,49	11 552,45	0,00	12 743,04	247 081,24	0,00	247 081,24	11 552,45
Lokalavdeling Trøndelag	307 646,28	214 437,87	7 690,80	100 899,21	373 653,37	0,00	373 653,37	214 437,87
Lokalavdeling Rogaland	52 379,73	60 320,98	4 388,00	-3 553,25	154 416,00	0,00	154 416,00	60 320,98
Lokalavdeling Østfold	162 778,98	131 884,07	0,00	30 894,91	144 514,39	5 000,00	139 514,39	131 884,07
Lokalavdeling Telemark/Numedal	12 177,00	30 156,00	252,00	-17 727,00	90 354,38	0,00	90 354,38	30 156,00
Lokalavdeling Raumabanen	103 816,43	99 619,30	61,00	4 258,13	67 773,87	0,00	67 773,87	99 619,30
Lokalavdeling Vestfold	104 198,39	89 789,75	0,00	14 408,64	86 509,17	0,00	86 509,17	89 789,75
Sum	15 710 050,88	15 881 909,80	310 007,08	138 148,16	24 663 475,04	356 690,00	24 306 785,04	2 230 504,80
Total	21 545 622,88	20 935 603,80	530 098,08	1 140 117,16	20 535 136,79	1 703 652,00	30 584 180,04	6 870 041,80

Årsregnskap for
NORSK JERNBANEKLUBB

975846709

Regnskapsår
01.01.2024 - 31.12.2024

Resultatregnskap

	Note	2024	2023
Driftsinntekter			
Kontingentinntekter (netto)		865 269	868 555
Annen driftsinntekt/kostnadsrefusjoner		676 791	759 088
Driftsstøtte NJM		2 500 000	2 977 258
Leiestøtte NJM		1 250 000	750 000
Sum driftsinntekter		5 292 061	5 354 901
Driftskostnader			
Leiekostnader og driftskostnader lokaler		742 905	581 592
Sporleie		843 745	1 441 174
Administrasjon og drift		1 202 014	1 032 548
Støtte til lokal og driftsavdelinger		85 000	674 795
Kostnader materiell/baneprosjekter		791 530	628 930
På sporet		407 370	368 367
Forsikringer		336 895	466 562
Årsmøte/RS/reise		230 078	315 125
Sum driftskostnader		4 639 537	5 509 093
Driftsresultat		652 524	-154 191
Finansinntekter			
Rnteinntekter og fondsavkastninger		164 128	189 090
Sum finansinntekter		164 128	189 090
Finanskostnader			
Annen rentekostnad		3 496	0
Sum finanskostnader		3 496	0
Netto finans		160 632	189 090
Årsresultat		813 155	34 899
Overføringer			
Til annen egenkapital		638 504	0
Depekt udekket tap		174 651	34 899
Sum overføringer		813 155	34 899

Balanse

	Note	31.12.2024	31.12.2023
EIENDELER			
Anleggsmidler			
Finansielle anleggsmidler			
Aksjer Historiske Togreiser AS		30 000	30 000
Finansielle plasseringer		2 830 307	2 468 306
Depositum husleie		51 378	51 245
Sum finansielle anleggsmidler		2 911 685	2 549 552
Sum anleggsmidler		2 911 685	2 549 552
Omløpsmidler			
Fordringer			
Kundefordringer		3 171	0
Andre kortsiktige fordringer		321 607	111 800
Sum fordringer		324 777	111 800
Bankinnskudd			
Bankinnskudd		955 916	1 663 155
Sum bankinnskudd		955 916	1 663 155
Sum omløpsmidler		1 280 694	1 774 955
SUM EIENDELER		4 192 379	4 324 506

Balanse

	Note	31.12.2024	31.12.2023
EGENKAPITAL OG GJELD			
Egenkapital			
Opptjent egenkapital			
Fond		2 237 602	2 237 602
Annen egenkapital		638 504	0
Udekket tap		0	174 651
Sum opptjent egenkapital		2 876 106	2 062 951
Sum egenkapital		2 876 106	2 062 951
Gjeld			
Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		416 767	489 503
Annen kortsiktig gjeld		899 506	1 772 053
Sum kortsiktig gjeld		1 316 273	2 261 555
Sum gjeld		1 316 273	2 261 555
SUM EGENKAPITAL OG GJELD		4 192 379	4 324 506

Per Frode Hove

Per Frode Hove
styrets leder

Jon Eigil Kvernørød

Jon Eigil Kvernørød
styremedlem

Kai Hartmann

Kai Hartmann
styremedlem

Anders Baalsrud

Anders Baalsrud
nestleder

Åge Lybekbråten

Åge Lybekbråten
styremedlem

Stein Erik Paulsen

Stein Erik Paulsen
styremedlem

Kåre Pettersen

Kåre Pettersen
styremedlem



Norsk Jernbaneklubb

NJK Revisjon

**Til Representantskapsmøte og
Årsmøte i Norsk Jernbaneklubb våren 2025**

Revisjonsberetning for Norsk Jernbaneklubb Hovedkassen Regnskapsåret 2024

Regnskapet for 2024 viser for Norsk Jernbaneklubb Hovedkassen et driftsresultat på kr. 652.524. Årsresultat etter finansinntekter er kr. 813.155.

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. 31.12.2024 og for resultatet av virksomheten i regnskapsåret.

Norsk Jernbaneklubb Hovedkassen mottok i 2024 et samlet tilskudd på kr. 3.750.000 i samsvar med "Forskrift om tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren". Beløpet er delt i leiestøtte på kr. 1.250.000 og driftsstøtte på kr. 2.500.000. Klubbens kostnader til leie av lokaler og spor, overstiger leiestøtten, slik at også deler av driftstilskuddet har blitt nyttet til dekning av leie. For øvrig er det gitt støtte til flere lokalavdelinger og driftsavdelinger, og til vognvedlikehold. Det bekreftes at midlene er benyttet i samsvar med forskriftens intensjon.

Lillehammer/Tønsberg 1. april 2025

Kjell Erik Seielstadsveen

Kjell Erik Seielstadsveen
NJK-revisor

Johan Svorstøl

Johan Svorstøl
NJK-revisor

Profilplagg til medlemmene



Strikkejakke med logo
Pris kr. 311,- inkl. mva.
Størrelse fra M til 4XL
50% ull, 50% akryl



College genser med logo
Pris kr. 396,- inkl. mva.
Finnes i alle størrelser
65% polyester, 35% bomull



Pique skjorte med logo
Pris kr. 249,- inkl. mva.
Finnes i alle størrelser
65% polyester, 35% bomull



En uformell undersøkelse blant medlemmene høsten 2023 viste at det var stor interesse for en ny kolleksjon klesplagg med NJKs logo og navn. Vi er derfor glade for å nå kunne presentere det nye utvalget.

Det er UniformPartner AS som har produsert plaggene, og som selger dem direkte til NJKs medlemmer. Plaggene kan derfor ikke kjøpes i NJKs nettbutikk.

Slik bestiller du:

Send en e-post til support@uniformpartner.no hvor du oppgir fullt navn, ditt medlemsnummer og e-postadresse. Da vil du få tilsendt en link fra UniformPartner til nettbutikken hvor bestilling kan foretas. Medlemsnummer er viktig, da UniformPartner bare selger plaggene til medlemmer. Ditt medlemsnummer står på medlemskortet, samt på linja over navn og adresse når På Sporet kommer i posten, men du kan også sende en e-post til medlem@njk.no og spørre om ditt medlemsnummer dersom du er usikker.

Størrelse og farge velges ved bestilling. Frakt på inntil kr 99,- kommer i tillegg til de oppgitte prisene.

Bestilling gjøres altså ved å sende en e-post til support@uniformpartner.no hvor du oppgir fullt navn, ditt medlemsnummer og e-postadresse. Da vil du få en tilsendt en link fra UniformPartner til nettbutikken hvor bestilling kan foretas.

Eventuelle spørsmål kan rettes til UniformPartner på e-post support@uniformpartner.no eller på telefon 55 50 76 00.

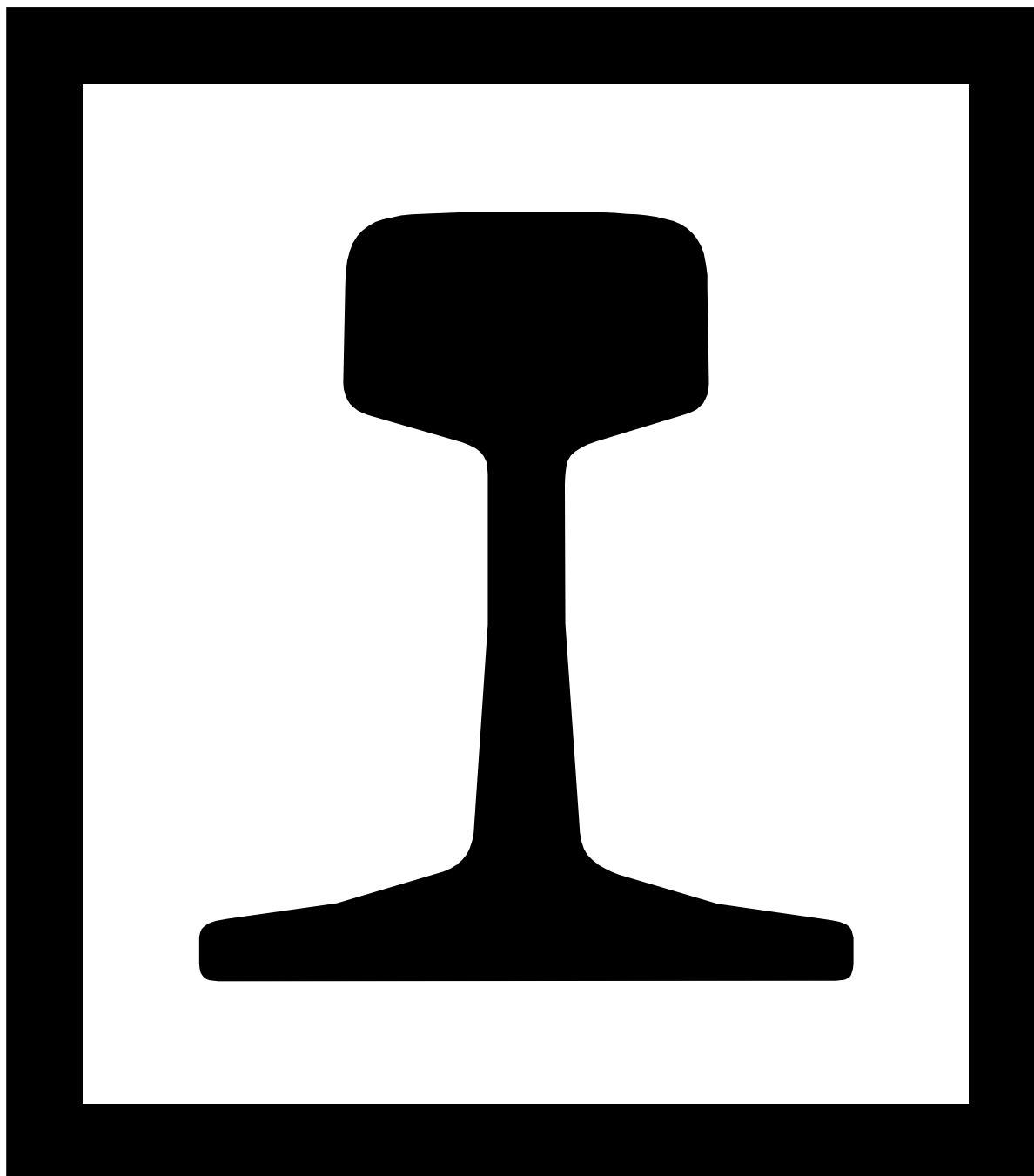


Tilgjengelige farger



Norsk Jernbaneklubb
Forum for jernbanekultur





Norsk Jernbaneklubb
Postboks 1492 Vika
0116 Oslo

Telefon: 22 27 00 10

post@njk.no

www.njk.no