

Norsk Jernbaneklubb
Museet Gamle Vossebanen



ÅRSBERETNING 2025



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

Foto: Ivar Gubberud



Innholdsfortegnelse

FORVALTNING OG FORNYING	5
Hva er NJK Gamle Vossebanen?	5
Togtrafikk.....	5
Spesielle arrangementer	6
Sporvedlikehold	6
Forvaltning av verneverdige bygninger	6
Stor frivillig innsats	6
TOGDRIFT.....	7
Søndagstog og planlagte arrangementer	7
Representasjon og delegasjoner	8
Chartertog.....	8
Spisevogndrift.....	8
Markedsføring	8
MUSEUMSUTVIKLING	9
Forvaltningsplan og andre planverk	9
Arkiv og oppbevaring.....	10
Digitalisering, kommunikasjon og servere	10
RULLENDE MATERIELL	10
Lokgruppen	10
Lok 255	10
Lok 271	11
Disponering av damplok i kjøresesongen 2025	11
Motor- og styrevogner	11
Motorvogn 86.60	11
Styrevogn 86.68.....	11
Lokomotiver og skiftetraktorer	11
Vogngruppen	11
Godsvogner.....	12
Maskinavdelingen.....	12
INFRASTRUKTUR og togledelse	13
Togledelse.....	13
Infrastruktur - forvaltning og fornying	13
Skjøtselsplan	14
SIGNALAVDELINGEN.....	14
Signalprosjektet 2025	14
BYGNINGSVEDLIKEHOLD – STASJONSOMRÅDER	17
Generelt.....	17
Garnes stasjon	17
Arna gamle stasjon	18
Haukeland stasjon	19
Midttun stasjon	20
Seimsmark verkstedshall	21
PERSONELLUTVIKLING	22
Opplæringstiltak	22
Kompetansehevende opplæring og -prosjekter	23
E-læring.....	24
Tjenestefordeling.....	24
ORGANISASJON	24
Driftsutvalget og oppnevnte tillitsvalgte	24
DU-møter.....	25
Sikkerhetsutvalget	25



Ansatte.....	26
Medlemsutvikling	26
EKSTERNE FORHOLD.....	26
Offentlige rammevilkår.....	26
Offentlig planarbeid.....	26
Nasjonalt og internasjonalt – organisatorisk og faglig samarbeid	28
FORMIDLING.....	28
Film og tv-produksjoner	29
Priser og anerkjennelser.....	30
Informasjonsarbeid	30
FORSKNING OG FORSKNINGSSAMARBEID	31
Publikasjoner	31
Tekniske rapporter	31
Internasjonalt samarbeid og handel	32
Forskning og utvikling.....	32
Vedlegg 1: NØKKELTALL.....	33
Oversikt timeforbruk	33
Arbeidstimer tjeneste i driften	33
Passasjertall	34
Passasjerkm graf.....	34
Vedlegg 2: DETALJERT STATUS FOR RULLENDE MATERIELL.....	36
18c 255	36
30a 271	37
Skiftetraktorer	37
Ska 205-2	37
Skd 206-33	37
Skd 206.48	37
Skd 214S.86 - Tøffe.....	37
Skd 214.90	38
Skd 220c.206.....	38
Skd 221.146	39
Motorvogner	39
Motorvogn 86.60.....	39
Styrevogn 86.68.....	39
Vogner i drift.....	40
Vogn 347.....	40
Vogn 620.....	40
Vogn 666.....	41
Vogn 742.....	41
Vogn 14012.....	41
Vogn 18140.....	41
Vogner under restaurering.....	41
Vogn 789.....	41
Vogn Ao100	42
Boggirevisjon	43
Revisjon av vogngeneratorer	43
Lade- og lys-regulator - testverkstedet Arna (Pintch)	43
Vogner med annen status	43
Vogn 225.....	43
CF 549 (“Englandsvognen”).....	43
Vogn 562.....	44
Vogn 5679.....	44
Vogn 18060.....	44
Vogn CDFo3c 972.....	44



Vogn Co3b 975	44
Godsvogner.....	44
T3 17002	44
Ø4 17 405	44
Ø4 17 476	45
Gbs 150 0 074 - 2 (Arna-voggen).....	45
Os 370 0 508-6.....	45
Os 370 0 624-8.....	45
Gbs 150 0 242-5 (Støren-GBSen).....	45
Lbblps 825 6 014-9 (NMT-kjølevoggen)	45
Lbblps 8256 028-9 (Støren-kjølevoggen)	45
Arbeidsmaskiner.....	45
Pakkemaskin Matisa B20L (30-32-5028)	45
Svillebytter.....	47
Pakkemaskin Minima 2.....	47
Robel 12.....	47
Tilhenger 30-37-4004	47
Tipptilhenger X4406:	47
Hjullaster Hanomag 44C.....	47
Gravemaskin O&K MHS.....	47
Tilhenger 30-37-4032	47
Åmlid-trallen.....	48
Enheter deponert utenfor GVB	48
Roterende snøplog, sporrenser og Di 2.....	48



To staute damplok ved lokstallen på Garnes våren 2025. Det ene på vei til åpen hjertekirurgi på et anerkjent hospital i Tyskland, mens det andre skal få CT, MR og livsforlengende behandling av våre fremste lokale indremedisinere.

Foto: Håkon Gunnarson



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 drifter 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 tannhjulsbane Zubačka i Tsjekkia.

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

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

Togtrafikk

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



Spesielle arrangementer

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

Sporvedlikehold

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

Forvaltning av verneverdige bygninger

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

Stor frivillig innsats

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



TOGDRIFT

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

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

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

Søndagstog og planlagte arrangementer

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

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

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

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

Foto: Ivar Gubberud





Representasjon og delegasjoner

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

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

Chartertog

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

Spisevogndrift

GVB har registrert varemerket: Norsk Spisevognselskap – NSS.

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

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

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

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

Markedsføring

Brosjyre ble laget i år som i alle tidligere år før pandemien. Vi var også tilstede i Bergens Tidende (BT), Bergen Arbeiderblad (BA), Bygdnytt 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 billettkjøp på TicketCo. Dette har fungert bra. Forhåndssalget har tatt mer og mer over. Juletogene i desember hadde 95 % forhåndssalg av billetter.

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

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

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

MUSEUMSUTVIKLING

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

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

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

Forvaltningsplan og andre planverk

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

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

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

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

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

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

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



Arkiv og oppbevaring

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

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

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

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

Antall arbeidstimer 96.

Digitalisering, kommunikasjon og servere

GVBs servere er skybasert.

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

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

RULLENDE MATERIELL

Lokgruppen

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

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

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

Lok 255

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

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



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

Lok 271

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

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

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

Disponering av damplok i kjøresesongen 2025

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

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

Motor- og styrevogner

Motorvogn	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	15,8	driftsenhet	
30a	271	damplokomotiv	1914	Thune	95,8	17,5	driftsenhet	På lån fra NJM fram til 2028
Ska 205	2	Skiftetraktor, akku	1936	Thune/NEBB	11,9	5,5	driftsenhet	
Skd 206	33	skiftetraktor	1938	Thune/Hamar	9,8	6,0	driftsenhet	
Skd 206	48	skiftetraktor	1939	Skabo	9,8	6,0	driftsenhet	
Skd 214	86	skiftetraktor	1952	Kockum	22,0	8,8	driftsenhet	(Tøffe) Under restaurering
Skd 214	90	skiftetraktor	1952	Kockum	20,0	8,8	driftsenhet	
Skd 220	206	skiftetraktor	1972	Levahn-Kronstad	22,0	8,0	driftsenhet	
Skd 221	146	skiftetraktor	1961	Høka	28,0	8,3	restaureres	

Traktorer ved GVB: Detaljer kan leses i vedlegg 2.

Vogngruppen

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



ÅRSBERETNING GVB 2025

4 aksler	nr	enhet	byggeår	Fabrikant	vekt	l.o.b.	status	anmerkninger
A21	100	salongvogn	1926	Skabo	33,0	20,0	Restaureres	
Co2b-3	225	kupépass.vogn	1937	Skabo	33,7	19,5	internvogn	Ex NSB Xa?n 30 76 976 7007-2
B30 Co2b	347	kupépass.vogn	1920	Skabo	35,0	19,5	driftsenhet	
B22 Co3c	562	passasjervogn	1915	Strømmen	33,0	20,0	hensatt	I dårlig stand
BDFo 2-11	620	pass./post/kond.vogn	1921	Söderteje	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. Kløtiefoss. Reservert GVB
Co3b	975	passasjervogn	1909	Skabo	28,5	20,1	hensatt	Leverert til BB. Kløtiefoss. 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	"Skruvognen"
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 hestettransportvogn 1989. Hugget 2021
Hbbis-tt	226 8 210-7	godsvogn	1988	Strømmen	15,0	15,5	lagervogn	lagervogn banevedlikehold
Os	370 0 508-6	stakevogn	1966	Vrk. Kvaleberg	13,0	13,9	stakevogn	Tidligere GVBs transportvogn for kull
Os	370 0 624-8	stakevogn	1967	Vrk. Kvaleberg	13,0	13,9	stakevogn	Tidligere GVBs transportvogn for kull
lbbpls	825 6 014-9	kjølevogn	1981	Strømmen	14,0	12,2	lagervogn	Overført fra NMT 2021
lbbpls	825 6 028-9	kjølevogn	1981	Strømmen	13,5	12,2	lagervogn	Overført fra Støren 2020

Maskinavdelingen

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

Banevedlikehold	nr	enhet	byggeår	Fabrikant	vekt	l.o.b.	status	anmerkninger
Xd	4662	lastetraktor	1976	Robel	7,5	10,0	driftsenhet	
X	30-37-4004	lt-tilhenger	1976	Robel	2,0	10,0	driftsenhet	
X	4406	tipphenger	1976	Robel	2,0	8,0	driftsenhet	
X	4405	tipphenger	1976	Robel	2,0	8,0	hensatt	
SBM	30-34-002	svillebyltemaskin	1969	Lameco AB	3,0	2,4	driftsenhet	
PKL	GUBBEN	pakkemaskin	1979	Robel Minima II	5,0	2,4	driftsenhet	
PKS	30 32 5028	pakkemaskin	1987	Matisa 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	Tilhenger til OK	?	Schoma	2,0	8,0	driftsenhet	Lasteevne 15 tonn



INFRASTRUKTUR og togledelse

Togledelse

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

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

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

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

Infrastruktur - forvaltning og fornying

BaneNOR har det overordnede ansvar for Infrastrukturen.

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

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

BaneNOR har utført:

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

GVB har:

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

GVB har i tillegg:

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

Baneansvarlig 672 timer.



Skjøtselsplan

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

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

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

SIGNALAVDELINGEN

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

Signalprosjektet 2025

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

Arna G stasjon:

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

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

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

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



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

Garnes Stasjon:

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

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

Signaltelegrafene på Garnes stasjon er koblet opp og er under utprøving og testing. Historisk rikstelefon er også koblet opp på Garnes stasjon. Det er meningen å sette opp en telefonsentral i ekspedisjonen på Garnes, og her har man fått i en telefonsentral ifra Råstad stasjon.

Haukeland Stasjon:

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

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

Det er blitt montert en telefonsentral på Haukeland stasjon samt at stasjonen har fått eget PA-anlegg. Signaltelegrafene på Haukeland stasjon er koblet opp og er under utprøving og testing. Historisk rikstelefon er også koblet opp på Haukeland stasjon.

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

Andre oppgaver:

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



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

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

Arbeidstimer samlet: 450



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

Foto: Ivar Gubberud

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

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

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

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

Arbeidstimer administrasjon stasjoner: 940

Garnes stasjonUtvendig Garnes

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

Timeforbruk: 105 timer.

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

Stasjonsbygg

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

Garnes vognremisse

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

Garnes lokstall

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

Vannstender på Garnes: Ingen aktivitet i 2025.

Timeforbruk: 0 timer.

Svingskiven: Intet utført i 2025.

Arbeidstimer: 0



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

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

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

Arbeidstimer: 35 timer



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

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

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

Arbeidstimer: 51 timer

Arna gamle stasjon



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

Utearealer:

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

Arna gl. stasjonsbygning

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

Arna gl. pakkhuset

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

Arna gl. leiligheten

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

Arna g. kjelleren

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

Haukeland stasjon

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

Utearealer:

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

Haukeland stasjonsbygning.

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

Haukeland kjelleren

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



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

Haukeland leiligheten

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

Haukeland godshus

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

Midttun stasjon

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Antall arbeidstimer: 70

Seimsmark verkstedshall

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Antall arbeidstimer totalt : 490 Antall byttete spormeter: 40

Sentralverkstedet - Maskinpark, trebearbeiding :

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

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

Kontor og bremseverksted

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



Antall arbeidstimer totalt : 45

PERSONELLUTVIKLING

Opplæringstiltak

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

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

Antall timer totalt i driften: 1358

Antall timer praktisk opplæring: 124

Antall timer Rutekontoret: 189

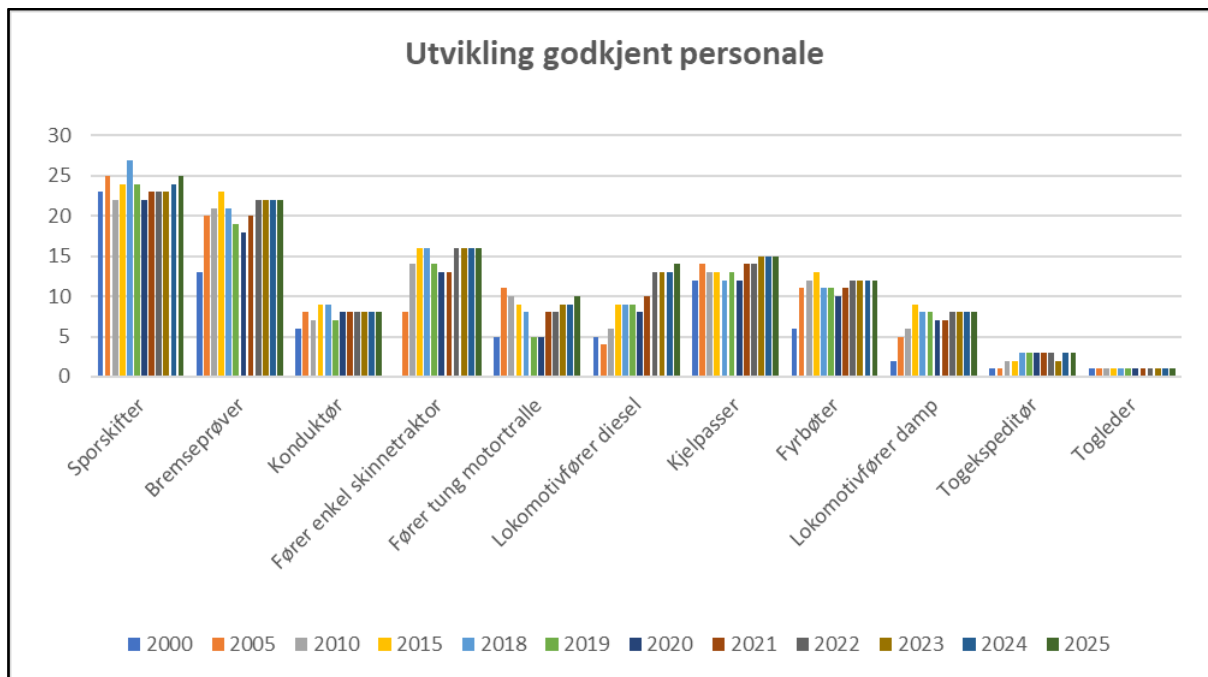
Antall timer div. administrasjon: 159

Antall timer kursutvikling: 79

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

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

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



Kompetansehevende opplæring og -prosjekter

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

Våre hovedmål har generelt vært:

- Kurs ledet av erfarne fagpersoner med formål å overføre kompetanse fra eldre pensjonister til frivillige medarbeidere på flere fagområder innen teknisk kulturminnevern. Fagområder - som ikke lengre finnes som tjenester på det åpne markedet – og følgelig må overføres som håndbåret kunnskap. Fagområdene er innen boggirevisjon, 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 2025 har NJK-GVB gjennomført følgende kompetansehevende opplæring og prosjekter:

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

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



E-læring

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

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

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

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

Utviklingstimer for kursene: 79 timer.

Tjenestefordeling

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

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

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

Arbeidstimer: 75

ORGANISASJON

Driftsutvalget og oppnevnte tillitsvalgte

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

Valgte tillitsmenn	<i>Representantskapet NJK:</i>	<i>Ivar Gubberud, Torstein Krabbedal</i>
---------------------------	--------------------------------	--



ÅRSBERETNING GVB 2025



Vararepresentanter:

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

Revisor:

Valgkomité:

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 214S.86	Tom-Erik Nesse
	Traktoransvarlig 220.206 (til 30.06)	Tom-Erik Nesse
	Traktoransvarlig 220.206 (fra 09.08)	Kjell Færås og Jørgen Danielsen
	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 2025 vært avholdt fem driftsutvalgsmøter og i tillegg daglig kontakt i driftsutvalget via telefon og e-post. Det gjennomføres i tillegg prosjektmøter for hver prosjektgruppe etter behov.

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

Sikkerhetsutvalget

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

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

«Ulykker, uhell, uønskede hendelser og avvik»

8 - Planovergangshendelser

6 - Hendelsesrapporter

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

1 - Materiellrapport



16 - Infrastrukturrapporter

8 - Bygningsrapporter

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

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

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

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

Ansatte

GVB har i 2024 hatt 8 ansatte på ulike områder:

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

Medlemsutvikling

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

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

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

EKSTERNE FORHOLD

Offentlige rammevilkår

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

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

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

GVB skårer høyt på alle fire parametere.

Offentlig planarbeid

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

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



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

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

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

Elisabeth Enger, Jernbanedirektør (2009)

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

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

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

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

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

Nasjonal Verneplan for Kulturminner ved jernbanen (NVP), hvor GVB er ett av seks anlegg som er tatt ut som nasjonale anlegg i vedtak i Jernbaneverket 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 Sør fjorden og vassdraget med Haukelandsvannet, Søylevannet og Grimevannet har resultert i en jernbane der samspillet mellom natur og ingeniørkunst er flettet sammen på en unik måte.

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

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

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



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

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

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

- **Legge til rette for at museumsbaner og historisk togmateriell i større grad ivaretas.**
- *Innføre regionale kulturfond.*
- *Legge til rette for flere kulturarbeidsplassar og kompetansmiljø over heile landet.*
- **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.*

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.

**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 - Dampnostalgie in Norwegen	Alpendohle FILM
2018	Det umulige landet	NRK Dokumentar
2017	Første juletog på GVB	NRK Hordaland
2017	GVB og spisevognen	NRK Norge Rundt
2015	GVB serverer norsk mat i Tsjekkia	Tsjekisk 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	Veterantogget 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	Veterantogget på Gamle Vossebanen	Bergen Smalfilm & Videoklubb
1995	Frigjøringsstoget 1945 fra Voss	NRK Hordaland
1995	Reklamefilm med Erik Bye	NSB
1994	Gamle Vossebanen	NRK Norge Rundt
1994	Gustav Lorentzen	NRK Portrettprogram
1992	Første kjøring veterantog	NRK
1992	Første kjøring veterantog	BTV
1991	Post i Flåmsdalen før banen	NRK Norge Rundt
1985	NJK overtar Garnes stasjon	BTV
1985	NJK restaurerer damplokomotiv på Kronstad	BTV



Priser og anerkjennelser

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

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

Informasjonsarbeid

GVB driver løpende informasjonsarbeid i flere kanaler:

Infokanal	Informasjonsvirksomhet	Status	Omfang
Facebook	Museet Gamle Vossebanen	Åpen	9510 følgere 4,5% økning i 2025
Facebook	Museet Gamle Vossebanen	Åpen	935.215 visninger i 2025
Facebook	Norsk Spisevognselskap - MGVB	Åpen	386 følgere 14% økning i 2025
Facebook	Vognhall Seimsmark	Lukket gruppe	373 medlemmer 8% økning i 2025
WWW	Web-sider	Åpen	Oppdateres stadig
Museumsplan	GVB 2020 - 2050	Ferdig	100 sider
Forvaltningsplan	Ny utgave 2021	Ferdig	100 sider + kartdel
Årsrapport	Årlig	Årlig	40 sider
Regnskap	Årlig	Årlig	Resultat og prosjekt
NJK	Månedlige artikler	Pågående	Flere artikler årlig
NJK	Artikler i På Sporet	Pågående	Flere artikler årlig
Avisartikler	Lokale og nasjonale aviser	Pågående	Flere artikler årlig
Rutebrosjyren	Kompakt alt i ett info	Pågående	Årlig
Bøker	NJK 50, Tog til alle tider	Pågående	Jevnlige
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 formidlingskrifter under museets arbeidsområde. Listen nedenfor er ikke komplett, men viser noen av disse.

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

Tekniske rapporter

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



ÅRSBERETNING GVB 2025



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

Utgitt	Tittel	Type	Utgitt	Forfatter
2018	Restaurering av motorvogn BM 86.60 – en oversikt	Teknisk rapport	GVB, 2018	Kjell B. Færås
2021	En innføring i museumsvogner og deres vedlikehold.	Kompendium	GVB, 2021	Olaf Bjerknes
2022	Restaurering av styrevogn BF5 86.68 – sluttrapport med mange bilder.	Teknisk rapport	GVB, 2022	Kjell B. Færås
2022	Restaurering av dieseltraktor Skd 206.48 – sluttrapport med mange bilder.	Teknisk rapport	GVB, 2023	Kjell B. Færås
2023	Revisjon av 1904 bogglene #645 og #646 - rapport	Teknisk rapport	GVB, 2023	Kjell B. Færås
2022	Revisjon av vognbelysningsanlegg - rapport nr.1: Generatorer.	Teknisk rapport	GVB, 2024	Kjell B. Færås
2022	Revisjon av vognbelysningsanlegg - rapport nr.2: Regulatorer.	Teknisk rapport	GVB, 2024	Kjell B. Færås

Internasjonalt samarbeid og handel

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

Forskning og utvikling

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

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

Utgitt	Tittel	Universitet	Forfatter	Land
2001	Auswirkungsanalyse einer Marketingmaßnahme für den ÖPNV in Rheinland-Pfalz	Institut für Verkehrswesen, Uni Karlsruhe	Dr. Bernhard Rösner	Tyskland
2005	The fire burns much better: 200 years of steam locomotive exhaust research, 1804-2004	University of Sheffield	Dr. Jochem Jan Gerardus Koopmans	UK
2006	Schienefahrzeuge und Denkmalpflege	Institut für Denkmalpflege der Eidgenössischen Technische Hochschule, Zürich	Dr. Christian Hanus	Sveits
2019	Herrschaft über Land und Schnee: Norwegische Eisenbahngeographien 1845-1909	Humboldt-Universität, Nordeuropa-Institut. 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 naturförsköningskonst till testamente	Göteborgs Universitet, Institutionen för kulturvård Naturvetenskapliga fakulteten	Dr. Anna Lindgren	Sverige
2023	Thermodynamic rolling-stock engineering, especially for diesel locomotives and diesel railcars; thermodynamic rolling-stock re-engineering and re-building, especially for diesel locomotives and diesel railcars; SePhys Burners for multiple-fuel operation also with fuels of medium high viscosity such as residues from biodiesel production or used lube oil after the first reconditioning stage; conversion of steam locomotives or steam ships in touristic services to modern, environmentally friendly firing systems for both solid and liquid fuels.	Thermodynamics Emission Measurements SePhys-Burner Systems Lutzstrasse 9a D-80687 Munich, Germany info@sephys.de	Dr. Rer. Nat. Reinhard Walter Serchinger	Tyskland
2025	Railway Stations on the Move. Flytting av jernbanestasjonsbygninger	The Oslo School of Architecture and Design, Institute of Architecture, Diplomoppgave.	Arkitekt MNAL Bine Bergan	Norge



Vedlegg 1: NØKKELTALL

Oversikt timeforbruk

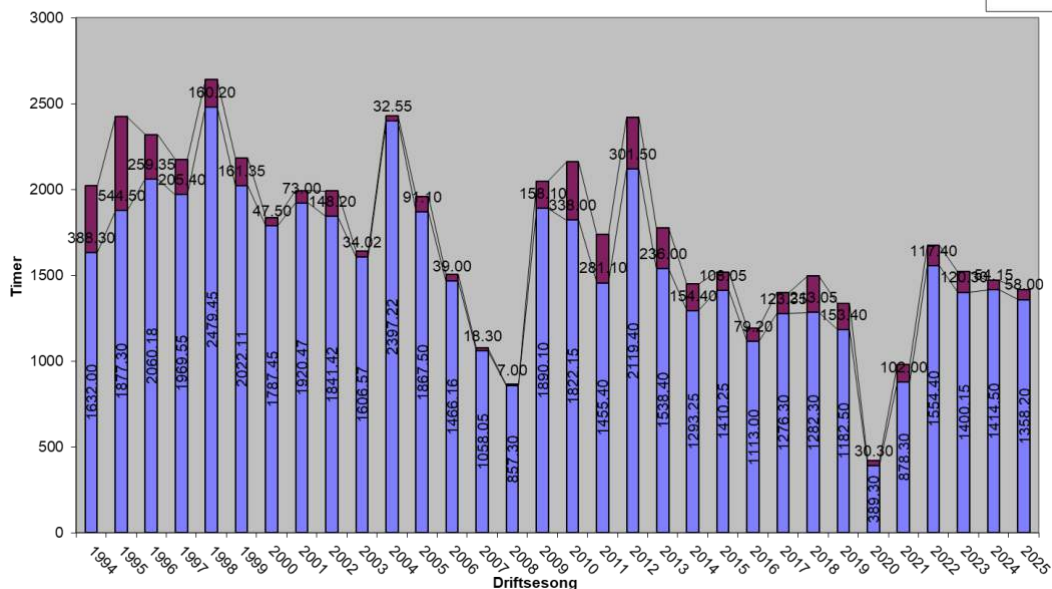
Endrete rammebetingelser, som Bane NORs økte innsats for banevedlikeholdet, rapporteres ikke med samme grad av nøyaktighet som tidligere. Dette nødvendiggjør en endring i oversikten over nøkkeltall fra og med 2024. For sammenligning er oversikt for de siste ni år tatt med.

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

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

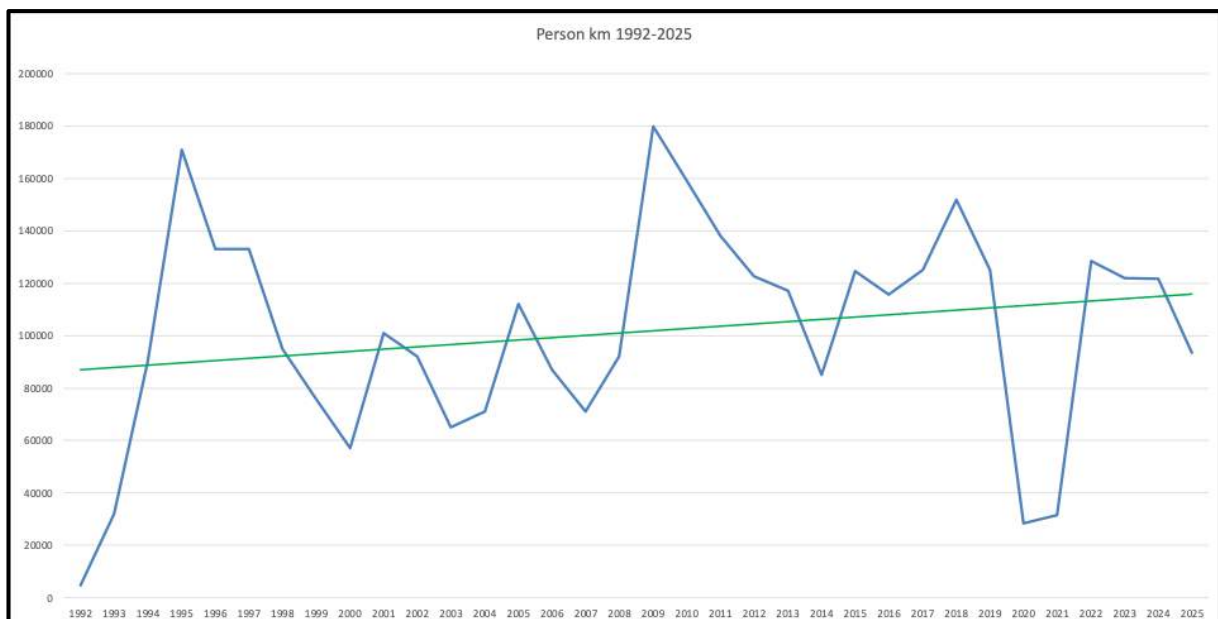
Arbeidstimer tjeneste i driften

Statistikk totalt timeforbruk i driften NJK GVB.



**Passasjertall**

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

Passasjerkm graf



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

Foto: Åge Lybekkbråten



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

Foto: Håkon Gunnarson

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

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

18c 255

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

Det meste av arbeidet var relatert til Erdal-avsporingen.

Gjort før driftssesongen:

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

30a 271

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

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

Skiftetraktorer

Ska 205-2

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

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

I 2025 har batteriene blitt ladet.

Driftstimer: 0 Vedlikeholdstimer: 1

Skd 206-33

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

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

Skd 206.48

Årskontroll og oppsmøring.

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

Skd 214S.86 - Tøffe

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

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



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

Skd 214.90

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

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

Skd 220c.206

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Foto: Kjell Færås



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

Foto: Kjell Færås

Skd 221.146

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

Antall arbeidstimer: 0 Driftstimer: 0 Timeteller 1.1.2026: ?

Motorvogner

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

Motorvogn 86.60

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

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



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

Foto: Kjell Færås

Styrevoan 86.68

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

Årskontroll og oppsmøring.



ÅRSBERETNING GVB 2025



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

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

Foto: Kjell Færås



Vogner i drift

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

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

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

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

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

4 aksler	nr	enhet	byggeår	Fabrikant	vekt	l.o.b.	status	anmerkninger
A21	100	salongvogn	1926	Skabo	33,0	20,0	Restaureres	
Co2b-3	225	kupépass.vogn	1937	Skabo	33,7	19,5	internvogn	Ex NSB Xa?n 30 76 976 7007-2
B30 Co2b	347	kupépass.vogn	1920	Skabo	35,0	19,5	driftsenhet	
B22 Co3c	562	passasjervogn	1915	Strømmen	33,0	20,0	hensatt	I dårlig stand
BDFo 2-11	620	pass./post/kond.vogn	1921	Södertelje	32,0	20,0	driftsenhet	
B22 Co3c	666	passasjervogn	1938	Skabo	32,0	20,0	driftsenhet	
B22 Co3c	742	passasjervogn	1924	Skabo	32,0	20,0	driftsenhet	
B22 Co3c	789	passasjervogn	1924	Skabo	32,0	20,0	driftsenhet	Under restaurering
CDFo3c	972	passasjervogn	1904	Skabo	26,0	19,5	hensatt	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

Vogn 347

Gjennomgått årskontroll og oppsmøring og kontroll av HiK-ventiler.

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

Vogn 620

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



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

Antall arbeidstimer: 55 Kjørte kilometer: 788

Vogn 666

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

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

Antall arbeidstimer: 66. Kjørte kilometer: 788

Vogn 742

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

Vedlikeholdstimer: 20. Kjørte kilometer: 788

Vogn 14012

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

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

Vogn 18140

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

Vedlikeholdstimer: 20. Kjørte kilometer: 624

Vogner under restaurering

Vogn 789

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

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

Endepartier:

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

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

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

Gulv:

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

Tak og vegger:



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

Dører:

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

Vinduer:

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

Toalettrom:

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

Seter:

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

Elektrisk:

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

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

Div. interiør:

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

Utvendig kledning:

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

Boggier:

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

Antall arbeidstimer: 3852 *Kjørte kilometer: 0*

Vogn Ao100

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



ÅRSBERETNING GVB 2025



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

Antall arbeidstimer: 520. Kjørte kilometer: 0

Boggirevisjon

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

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

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

Antall arbeidstimer: 134

Revisjon av vogngeneratorer

Det har ikke vært behov i 2025.

Antall arbeidstimer: 0

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

Det har ikke vært behov i 2025.

Antall arbeidstimer: 0

Vogner med annen status

Vogn 225

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

Antall dugnadstimer: 3 Kjørte kilometer: 0

CF 549 ("Englandsvognen")

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

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

Antall arbeidstimer: 45 Kjørte kilometer: 0

**Vogn 562**

Vognen står inne på Seimsmark. Det er ryddet i endegangen på og begynt å hente ut lagret teak fra vognen til lager.
Antall arbeidstimer: 0 Kjørte kilometer: 0

Vogn 5679

Lagervogn på Seimsmark.
Antall arbeidstimer: 0 Kjørte kilometer: 0

Vogn 18060

Vognen står på Seimsmark.
Antall arbeidstimer: 0 Kjørte kilometer: 0

Vogn CDFo3c 972

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

Vogn Co3b 975

Vognen er en passasjervogn bygget til Bergensbanens åpning i 1909 på Skabo Jernbanevognfabrikk. Den veier 28,5 tonn og er 20,1 meter lang. Den er reservert GVB og står hensatt på Kløftefoss.
Antall arbeidstimer: 0 Kjørte kilometer: 0

Godsvogner

G-vogn	nr	enhet	byggeår	Fabrikant	vekt	l.o.b.	status	anmerkninger
G3	3384	godsvogn	1924	Skabo	8,5	7,7	restaureres	Overført fra KrB 2021
T3	17002	stakevogn	1914	Strømmen	8,0	8,9	restaureres	Overført fra KrB 2021
Ø4	17 405	pukkivogn	Før 1916 Omb. 1965	Tyskland Vrk. Kronstad	8,5	10,0	driftsvogn	Innkjøpt fra Tyskland - litra L4-1. Ombygd Kronstad 1965 litra Ø4 type 2.
Ø4	17 476	pukkivogn	Før 1916 Omb. 1966	Tyskland Vrk. Kronstad	8,5	10,0	driftsvogn	Innkjøpt fra Tyskland, (eller gjensatt 1945) - litra L4-1. Ombygd Kronstad 1965 litra Ø4 type 2.
G4	42300	godsvogn	1954	Strømmen	11,5	11,3	restaureres	Overført fra KrB 2021
H4	70033	kjølevogn	1947	Skabo	13,5	9,8	restaureres	Historisk viktig dokumentasjon på ferskfisktransporten til Europa.
Gs (G5-3)	120 2 107-1	godsvogn	1963	Strømmen	12,0	10,8	lagervogn	"Skruvognen"
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
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

T3 17002

Vognen er plassert på Seimsmark for å oppbevare delene til 255.
Årskontroll utført og bremseventil er smurt.
Antall arbeidstimer: 0 Kjørte kilometer: 0

Ø4 17 405

Vognen er plassert i spor 3 på Arna G.
Antall arbeidstimer: 0 Kjørte kilometer: 0

**Ø4 17 476**

Vognen er plassert i spor 3 på Arna G.

Antall arbeidstimer: 0 Kjørte kilometer: 0

Gbs 150 0 074 - 2 (Arna-vognen)

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

Antall arbeidstimer: 0 Kjørte kilometer: 0

Os 370 0 508-6

Vognen benyttes som lagervogn på Haukeland.

Arbeidstimer: 0 Kjørte kilometer: 0

Os 370 0 624-8

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

Arbeidstimer: 40 Kjørte kilometer: 0

Gbs 150 0 242-5 (Støren-GBSen)

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

Antall arbeidstimer: 10 Kjørte km: 100

Lbblps 825 6 014-9 (NMT-kjølevognen)

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

Antall arbeidstimer: 40 Kjørte km: 10

Lbblps 8256 028-9 (Støren-kjølevognen)

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

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

Antall arbeidstimer: 24 Kjørte km: 0

Arbeidsmaskiner

Banevedl ikehold	nr	enhet	byggeår	Fabrikant	vekt	l.o.b.	status	anmerkninger
Xd	4662	lastetraktor	1976	Robel	7,5	10,0	driftsenhet	
X	30-37-4004	lt-tilhenger	1976	Robel	2,0	10,0	driftsenhet	
X	4406	tippenger	1976	Robel	2,0	8,0	driftsenhet	
X	4405	tippenger	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	Matisa B201	28,0	16,0	hensatt	
	1	motorinspeksjonstralle	1960	Åmlid Mek. Verksted	0,2	3,0	restaureres	Under restaurering
O&K MHS	315203	Veg- og skinnemaskin	2000	Orenstein & Koppel	17,0	7,0	driftsenhet	
Schoma	30-37-4032	Tillhenger til OK	?	Schoma	2,0	8,0	driftsenhet	Lasteevne 15 tonn

Pakkemaskin Matisa B20L (30-32-5028)

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



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

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

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

Oppsummering og nåværende status (per slutten av oktober 2025)

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

Anbefalinger og neste steg:

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



ÅRSBERETNING GVB 2025



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

Antall driftstimer: 3 Timeteller: 7701 Antall arbeidstimer: 87

Svillebytter

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

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

Pakkmaskin Minima 2

Maskinen har vært brukt på Seimsmark i 2025 på sporprosjektet. Det er byttet batteri, og maskinen er smurt opp..

Antall driftstimer ca.10 (maskinen har ikke timeteller). Antall arbeidstimer: 2

Robel 12

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

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

Tilhenger 30-37-4004

Årskontroll og generelt vedlikehold er utført.

Antall arbeidstimer: 1

Tipptilhenger X4406:

Tilhengeren har ikke vært benyttet i 2025.

Hjullaster Hanomag 44C

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

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

Gravemaskin O&K MHS

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

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

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

Tilhenger 30-37-4032

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



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

Antall arbeidstimer: 1

Åmlid-trallen

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

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

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

Antall arbeidstimer: 1024

Enheter deponert utenfor GVB

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

Roterende snøplog, sporrenser og Di 2

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

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

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

oo000-oo oo



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

Foto: Ivar Gubberud