

# Årsberetning 2023
# Norsk Jernbaneklubb

# *Årsberetning for 2023 – Norsk Jernbaneklubb*

## *Innhold:*


1. **Vedtekter for Norsk Jernbaneklubb**

2. **Hovedstyrets beretning for 2023**

3. **Aktivitetsavdelinger under Hovedstyret**
   - *Medieavdelingen*
     - *Web, Forskningsavdelingen, På Sporet, Forlaget*
   - *Sekretariatet*
     *- Medlemsservice, NJK Reiser, Arkivet, MJ*
   - *Salgsavdelingen*
   - *Aktivitetsavdeling godsvogner*

4. **Aktivitetsavdelinger med eget årsmøte**
   - *Aktivitetsavdeling Notodden*
   - *Lokstall Mysen*

5. **Driftsavdelinger**
   - *Driftsavdeling Rogaland*
   - *Gamle Vossebanen*
   - *Krøderbanen*
   - *Norsk Museumstog*

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

7. **Regnskap**


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

Forsidebilde:
Sesongåpning på Gamle Vossebanen 29. april 2023 med den nyrestaurerte stasjonsparken i forgrunnen. Toget består av BM86F60 og BFS8668. Nå i 2024 er parken pent beplantet med blomster og venterommet er gjenoppstått i fordums prakt, åpnet til årets sesongåpning.

Foto: Håkon Berg Gunnarson

Layout forside: Nils Håkon Sandersen

# VEDTEKTER FOR NORSK JERNBANEKLUBB

Vedtatt på ordinær Generalforsamling 20. april 2002.

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

## § 1 FORMÅL

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

## § 2 ORGANISASJON

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

## § 3 MEDLEMSKAP

a) Medlemskap er gyldig når medlemskontingenten er registrert som innbetalt. Kontingenten betales uavkortet innen 31. januar det kalenderåret den gjelder for. Nye medlemmer innmeldt etter 1. oktober betaler halv årskontingent.
b) Medlemskap kan tegnes av personer, organisasjoner og bedrifter.
c) Medlemmer plasseres i den lokalavdelingen som ligger en nærmest geografisk. Medlemmer kan velge å tilhøre en annen lokalavdeling og melder dette til hovedstyret.
d) Medlemmer som står til rest med kontingent, slettes av medlemsregisteret etter forutgående skriftlig varsel. Hovedstyret kan i enkelttilfeller utsette at noen slettes av medlemsregisteret.
e) Utmeldelse skal skje skriftlig. Innbetalt kontingent og gaver som er gitt foreningen, kan ikke kreves tilbake.

## § 4 ÅRSMØTET I MEDLEMSORGANISASJONEN

a) Årsmøtet avholdes innen 15. juni hvert år og bør kombineres med et jernbanefaglig arrangement.
b) Årsmøtets åtte valgte representanter i § 4 d) III, arrangerer årsmøtet i samarbeid med hovedstyret og sender innkalling til alle medlemmer minst en kalendermåned før møtet finner sted. Valgkomiteens innstillinger og saker til rådslagning skal følge innkallingen.
c) Årsmøtet er åpent for alle medlemmer i NJK som gis en stemme hver. Man kan kun stemme ved personlig frammøte. Årsmøtet bestemmer om andre skal ha talerett på møtet. Personvalg skal foregå skriftlig dersom minst ett medlem ber om det. Alle valg avgjøres ved alminnelig flertall. Ved stemmelikhet foretas loddtrekning.

d) Årsmøtets oppgaver:
   I. Årsmøte skal få seg forelagt samtlige avdelingers årsberetninger og årsregnskap med revisors beretning og fastsettelse av kontingent.
   II. Årsmøtet velger møteleder, to referenter og to til å skrive under protokollen. Disse må ikke være medlem av representantskapet.
   III. Årsmøtet velger åtte representanter samt første og andre vararepresentanter til representantskapet.
   IV. Årsmøtet velger hvert andre år en leder for tvisteutvalget, se § 10. Lederen kan ikke inneha andre tillitsverv i NJK.
   V. Årsmøtet velger to revisorer som reviderer samtlige regnskaper i NJK.
   VI. Årsmøtet velger en valgkomité på tre personer som innstiller kandidater til de valg årsmøtet og representantskapet skal foreta.
   VII. Årsmøtet er et rådgivende organ i NJK. Saker som skal behandles av årsmøtet fremmes skriftlig til hovedstyret og må være poststemplet minst fire uker før årsmøtet. Alle medlemmer og organer i NJK kan fremme slike saker. Årsmøtets uttalelser oversendes representantskapet.

## § 5 Representantskapet

a) Representantskapet har følgende sammensetning: Åtte valgt av årsmøtet (se § 4d III), en fra hver av lokalavdelingene**,** en fra hver av aktivitetsavdelingene og to fra hver av driftsavdelingene. Hver representant har en stemme. I tillegg kan hovedstyret og vararepresentantene fra lokalavdelingene, aktivitetsavdelingene og driftsavdelingene delta med talerett.
b) Representantskapet konstituerer seg selv på første møte etter årsmøtet. Representantskapet er beslutningsdyktig når minst halvparten av representantene er til stede.
c) Representantskapet møtes minst to ganger årlig. Representantskapet skal også sammenkalles når representantskapets ordfører eller hovedstyret bestemmer det, eller når 1/3 av representantene krever det. Innkalling skjer med minst 14 dagers varsel.
d) Representantskapets oppgaver:
   I. Representantskapet tar avgjørelse i alle saker i NJK som ikke ut fra vedtekter eller instrukser er delegert andre organer.
   II. Representantskapet skal på vårens møte behandle hovedstyrets årsberetning og årsregnskap med revisors beretning og årsberetninger og årsregnskap med revisors beretning for samtlige avdelinger. På høstens møte velges hovedstyrets medlemmer i samsvar med § 6a.
   III. Representantskapet kan opprette og avvikle lokalavdelinger og fatter beslutning om hvilke geografiske områder de ulike avdelinger til enhver tid skal dekke slik at alle medlemmer tilhører en avdeling.
   IV. Representantskapet kan opprette og avvikle aktivitetsavdelinger og fastsetter retningslinjer for disse. Etter innstilling fra hovedstyret, utpeker representantskapet ledere av aktivitetsavdelinger som ikke har eget årsmøte
   V. Representantskapet kan opprette andre former for organer for ivaretakelse av NJKs formål. Representantskapet utpeker NJKs representanter i slike organer.
   VI. Representantskapet kan tildele hederstegn til personer som har utført en fortjenstfull innsats for NJK.
   VII. Endringer i vedtektene gjøres av Representantskapet med minst 2/3 flertall. Forslag om slik endring kan fremmes av et hvert medlem, stiles til representantskapets ordfører og må være representantene i hende minst en kalendermåned før vedtektforslaget skal behandles.

## § 6 HOVEDSTYRET

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

## § 7 LOKALAVDELINGER

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

## § 8 AKTIVITETSAVDELINGER

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

## § 9 DRIFTSAVDELINGER

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

## § 10 TVISTEUTVALGET

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

## § 11 OPPLØSNING

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

**Norsk Jernbaneklubb**
**Hovedstyret**

**Til Representantskapet 20. april 2024**

# HOVEDSTYRETS ÅRSBERETNING FOR 2023

Hovedstyret, som består av syv medlemmer og to varamedlemmer, ble valgt av representantskapet i henholdsvis oktober 2022 og oktober 2023.

| | | |
|---|---|---|
| Per Frode Hove | Leder | 2022 – 2024 |
| Anders Baalsrud | Nestleder | 2023 – 2025 |
| Kåre Pettersen | Kasserer | 2023 – 2025 |
| Stein Erik Paulsen | Sekretær | 2023 – 2025 |
| Jon Eigil Kvernrød | Styremedlem | 2022 – 2024 |
| Kai Hartmann | Styremedlem | 2022 – 2024 |
| Åge Lybekbråten | Styremedlem | 2023 – 2025 |
| Karsten Specht | Vara styremedlem | 2023 – 2025 |
| Jim Hagen Warp | Vara styremedlem | 2022 – 2024 |

## Hovedstyrets sammensetning

Varamedlem Håkon Berg Gunnarson ønsket ikke en ny periode av personlige årsaker.
Vi ønsker Karsten Specht velkommen som nytt varamedlem i 2023.

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

## Hovedstyrets virksomhet

Hovedstyret har avholdt 6 fysiske styremøter i løpet av året.
I tillegg har det vært løpende kontakt mellom styremedlemmene på e-post, telefon og kommunikasjonsverktøyet Slack.
Styresaker diskuteres fortløpende på Slack, samt i forkant av styremøtene.

Hovedstyret har også faste digitale møter hver torsdag med verktøyet Zoom.

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

## Også året 2023 har vært et positivt år for NJK.

Vi fikk en liten påplussing i revidert nasjonalbudsjett i juni. Før jul kom så et vedtak om et betydelig løft i støtte til jernbanens kulturminner i 2024 via post 76. Dette vil også falle gunstig ut for NJK, men det gjenstår å se når støttemidlene blir fordelt. Men det betyr at handlefriheten vi opplevde i 2023 blir enda bedre i 2024, selv om også kostnadene våre har økt.

I 2023 fikk vi også formelt opprettet en ny verkstedavdeling på Notodden, som etter hvert kan bidra til at planen om jernbanehistorisk aktivitet på den fredete stasjonen kan vekkes til live igjen.

På andre viktige områder er likevel situasjonen like utløst ved utgangen av året. Arbeidet med å gjenopprette historisk togtrafikk på det nasjonale nettet i regi av NMT / HTAS er like uløst. Nå er det snart gått tre år siden vår teakvognstamme var å se i det norske landskapet. Det er i seg selv et alvorlig varsel om at et kjent kulturminne i det Norske landskapet, og som har vært satt pris på i hele NJKs historie, kan bli borte for godt. Det må påpekes at Norsk jernbanemuseum ikke har klart å levere på sitt opprinnelige oppdrag om å bidra til dette levende kulturminnet, uten at vi her skal gå inn på de underliggende årsakene.

Året for øvrig har vært travelt når det gjelder ulike relasjoner til Bane NOR. Vi har måttet forlate Nyland og er nå uten en "driftsbanegård" i Oslo for NMT. Situasjonen for Eina har også vært i fokus, hvor stikkordet er økt tvil om Einas rolle fremover, blant annet på grunn av tilgjengelighet og store kostnader.

Likevel kan vi være optimister ved inngangen til 2024. Ikke bare på grunn av bedre økonomi, men også fordi vår erfaring med å jobbe kulturpolitisk har skaffet oss et mer synlig ståsted i den kulturpolitiske bevisstheten hos politikere og andre viktige aktører. Og politikerne og andre har blitt varslet om at nå brenner det for jernbanens kulturminner.

## Aktivitet overfor Bane NOR EIENDOM

Samarbeidet og den forretningsmessige delen av vår relasjon til BNE har, etter vår mening, fortsatt vært preget av gjensidighet. Vi har inngått og fornyet nye avtaler og, etter vår mening, tilfredsstillende avtaler med BNE. Avtale om lokstallen på Notodden ble inngått senhøsten 2022. NJK fikk i statsbudsjettet for 2023 dekket i overkant av halvparten av våre leieutgifter til BNE for sporleie. NJK har siden 2022 hatt samme meterpris i sporleie som de kommersielle aktørene i jernbanen. Det er NJK sentralt som i 2023 har betalt alle leiene til BNE.

## Møtevirksomhet

Norsk Jernbaneklubb (NJK) deltar i "ledernettverket" for de konsoliderte museene der også Museet Gamle Vossebanen (GVB) er medlem.

NJK deltar i Kulturvernforbundets regi, på generalsekretærmøter, møter på stortinget og møter med representanter for regjeringen.

NJKs leder deltar sammen med representanter for jernbanemuseets venner, Bane NOR Eiendom (BNE) og Jernbanedirektoratet (JDir) for tildeling av midler til ulike aktiviteter som NJM fordeler.

NJK har deltatt i Jernbaneforum 2023.

NJK har deltatt i Riksantikvarens (RA) årlige seminar og diverse møter med RA.

NJKs leder og nestleder deltok i overtakelsesbefaring på lokstall Notodden.

NJKs nestleder var på Asker Museum, invitert av to historielag, hvor han holdt foredrag om Drammenbanen.

NJKs leder deltok i NJK Trøndelag sin jubileumsfeiring.

NJK har vært i flere møter med Norsk jernbanemuseum (NJM).

## Samarbeidet med Norsk Jernbanemuseum (NJM)

Det har vært få samarbeidsmøter i 2023. Leder av museet sluttet i juni 2023 og NJM har etter det gjennomgått en ekstern revisjon av sin organisasjon. I påvente av denne har det vært liten kontakt med NJM. NJK leide museets stålvogntog til kjøring på Solørbanen i juni 2023 til en pris som vi nok i ettertid ikke vil gjennomføre på nytt. Det er ikke inngått noen ny driftsavtale med NJM i 2023. Noen deponeringsavtaler er endret. El 13 2142 er ikke disponert av NJK i 2023.

## HS Styremøter

Minst en gang i året velger hovedstyret (HS) å ha sitt møte utenom Oslo. I 2023 har HS besøkt og hatt møte hos lokalavdeling Rogaland på Mariero utenfor Stavanger, hos lokalavdeling Østfoldbanen på Dilling, hos Krøderbanen og hos lokalavdeling Trøndelag.




*Ståle Ualand ønsker HS velkommen til Mariero. Foto: Åge Lybekbråten*

## Lobbyvirksomhet

NJKs ledelse prøver etter beste evne å benytte regjeringens Hurdalserklæring om historisk jernbanemateriell i sin virksomhet overfor regjering og stortingspolitikere. NJK har vært i møter med statssekretær i Samferdselsdepartementet (SD) og også andre i politikere både i posisjon og i opposisjon for å få frem vårt budskap.

NJK jobber både direkte og ved hjelp av våre samarbeidspartnere mot politikere, andre forvaltningsenheter, JDir, Jernbanetilsynet (JTs) og RA som vi prøver å utnytte til det det er verdt. Vår viktigste samarbeidspartner i 2023 har vært Kulturvernforbundet. Vi har god nytte i den støtte vi får fra dem.  NJK er medlem av Kulturvernforbundet.

NJK har vært med å utarbeide begge delrapportene som JDir har utarbeidet om "Bevaring av rullende materiell" sammen med representanter for BaneNOR, JDir, NJM, Museumsbanenettverket og HT AS.

I revidert statsbudsjett for 2023 fikk NJK økt driftsstøtte på henimot 2 MNOK som HS fordelte til forskjellige aktiviteter og avdelinger i NJK.

Det er ikke skjedd noe på Flisa i 2023, dette grunnet Bane NORs ønske om å fjerne veksel inn til lokstallen. NJK har korrespondert med både BaneNOR og RA om saken. Saken ligger for tiden hos RA.

## Annen aktivitet



*Hovedstyret på besøk hos Flekkefjordbanens Venner i mars 2023.*
*Foto: Åge Lybekbråten*

NJK har sendt inn høringsuttalelse om Verkstedet på Hamar som nedlegges i nær fremtid. NJK har bl.a. påpekt at verkstedet er fredet til jernbaneformål og at man derfor må beholde sportilgangen.

NJK har i samarbeide med Railconsult AS og lokale krefter i Numedalen utarbeidet en tilstandsrapport om Numedalsbanen.

NJK samarbeider med Lokaltrafikkhistorisk forening i Oslo om mulig vognhallprosjekt på Bergermoen i Jevnaker kommune. Jevnaker kommune har tilbudt et område i nær tilknytning til den nedlagte øvre delen av Randsfjordbanen. Etter kommunevalget i 2023 er det nye folk i kommunen så det har tatt tid til å komme i dialog med dem etter det.

Norsk Samferdselshistorisk Senter på Hønefoss har trappet ned en del av sin virksomhet og NJK har i den forbindelse overtatt 2 enheter fra dem, AB 12 24116 og F5678. Begge står fortsatt på Hønefoss stasjon, men skal flyttes til våren. Bane NORs leder på Hønefoss har ingen motforestillinger til at de to sistnevnte blir stående der inntil videre.

NJKs leder har innledet et godt samarbeide med Banesjefen for Bergensbanen og Gjøvikbanen.

Materiellet på Tinnoset og Rjukan har i inneværende år vært utsatt for betydelig hærverk. Enhetene vil bli plukket for deler og deretter fjernet. B68.56 skal bli en del av det eksisterende 68-settet på Notodden og ivaretatt.

Hovedstyret har besøkt Flekkefjordbanens Venner, lokalavdeling Rogaland på Mariero, driftsgruppe Rogaland i Egersund, lokalavdeling Østfold på Dilling, driftsgruppe Gamle Vossebanen, driftsgruppe Krøderbanen og lokalavdeling Trøndelag.

NJKs leder har deltatt i møter med HT AS, lokstallen Mysen, Stiftelsen Krøderbanen og befaringer på Dilling stasjon.

## Årsmøte og møter i Representantskapet



*Hans Morten Tamnes (t.v.) mottar hederstegnet av leder Per Frode Hove på Representantskapets vårmøte 2023. Foto: Åge Lybekbråten*

Under pandemien 2020 - 2022 lærte NJK at det var mulig å avholde digitale Representantskapsmøter.
Selv om gleden var stor våren 2022 over endelig å kunne møtes igjen fysisk på RS, var det også mange som på nytt fikk føle på den lange reiseveien for å delta.

På årets fysiske vårmøte i RS, som ble avholdt på Kulturhuset i Oslo, kom det derfor forslag om en delt løsning hvor vårens møte er fysisk og høstens møte heldigitalt.
Dette ble vedtatt, og dermed kunne klubben høsten 2023 på nytt arrangere et digitalt møte i RS. Gamle kunnskaper ble funnet fram igjen, og høstens RS med valg ble en digital suksess.

Vårmøtet i 2023 tildelte NJKs hederstegn, klubbens høyeste utmerkelse, til Hans Morten Tamnes, Hans Schaefer og Egil Hop.

NJKs sentrale årsmøte for alle medlemmer ble arrangert på Lampeland hotell den 23. april. Reisen til og fra ble arrangert som medlemstur med Norsk jernbanemuseums stålvogntog. Les mer om denne turen i årsberetningen fra NJK Reiser. På årsmøtet deltok 93 medlemmer, og etter møtet ble det servert lunsj på hotellet.

## Historiske Togreiser AS

Det har vært liten aktivitet i 2023 grunnet manglende avtaler om kjørelisens, trekkraft og kravene i 4. jernbanepakke om "Entities in Charge of Maintenance" (ECM) Ledelsen har vært i møter med SJT, men har ikke oppnådd noe konkret ennå. HT AS vil følge opp videre aktivitet overfor SJT i 2024 i samarbeide med NJK. Man håper på noe aktivitet høsten 2024, det avhenger av tilgang på trekkraft og kjørelisens.

NJK Hovedstyret er representert i styret for Historiske Tog AS med 2 representanter, NMT er representert med 2 medlemmer i styret. Øvrige 3 medlemmer er uavhengige representanter fra næringslivet som velges på HT AS sin generalforsamling.

## Stiftelsen Norsk Jernbanearv (SNJA)

Enhetene DFo 432, Bo 502, Co 770: Vognene er hensatt utendørs på Grovane, dekket av solide presenninger. Formelt er disse vognene nå tilbakeført til stiftelsen Norsk Jernbanearv fra NMT (ifølge deres årsmelding i 2022), noe styret i SNJA har tatt til etterretning. Ny avtale med Stiftelsen Setesdalsbanen og SNJA om hensetting der er under utarbeidelse.
Lok 11 2085 er overført tilbake til SNJA og står nå hensatt bak lokstallen på Hønefoss sammen med 220C 168.

HS oppnevnte i 2023 nytt styre i SNJA: Følgende sitter nå i SNJA-styret:  Nestleder NJK Anders Baalsrud, Materiellforvalter SNJA Børge Flatlandsmo, Ole Christian Valderstøen og dommer Einar Thomesen (leder SNJA). NJKs leder, Per Frode Hove, ble valgt til vararepresentant. Håkon Henriksen var ikke på valg i år og fortsetter ut sin periode.




*NJKs leder Per Frode Hove i strålende humør foran Flekkefjordbanens motorvogn 86.22 på Sira.*
*Foto: Anders Baalsrud*

Oslo, februar 2024

**Norsk Jernbaneklubb**
Hovedstyret

| | | |
|---|---|---|
| *Per Frode Hove* | *Kåre Pettersen* | *Anders Baalsrud* |
| Per Frode Hove<br>leder | Kåre Pettersen<br>kasserer | Anders Baalsrud<br>nestleder |
| *Stein Erik Paulsen* | *Kai Hartmann* | *Åge Lybekbråten* |
| Stein Erik Paulsen<br>sekretær | Kai Hartmann<br>styremedlem | Åge Lybekbråten<br>styremedlem |
| *Jon Eigil Kvernrød* | *Håkon Berg Gunnarson* | *Jim Hagen Warp* |
| Jon Eigil Kvernrød<br>styremedlem | Håkon Berg Gunnarson<br>vara styremedlem | Jim Hagen Warp<br>vara styremedlem |

# Årsberetning NJK Media 2023

NJK Media er en paraplyorganisasjon for avdelingene som har med nett og trykte medier å gjøre.
De enkelte avdelingene har sine egne ledere, men det utpekes én representant fra NJK Media til representantskapet. Leder av NJK Media i 2023 har vært Åge Lybekbråten.

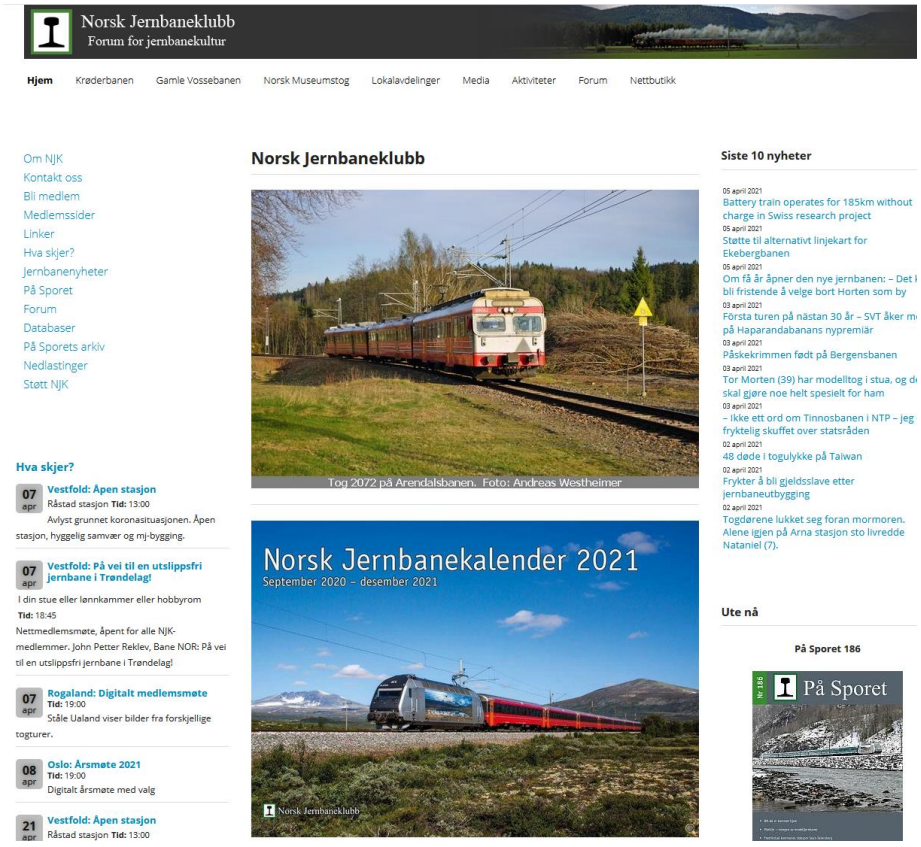
## Webredaksjonen (ansvarlig for innholdet på web)

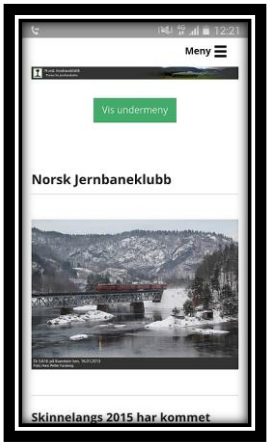
Webredaksjonen (innholdsredaksjonen) besto i 2023 av Frode Reiersøl og Åge Lybekbråten.

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

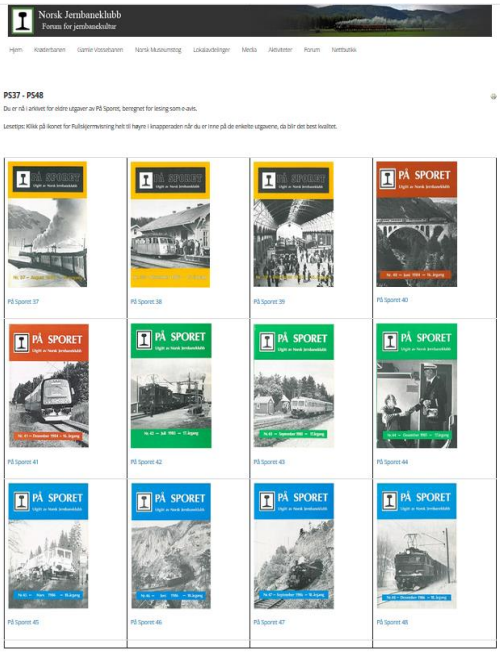
Unntatt fra dette er forumet og database-sidene som kjører eldre teknologi.

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



### *På Sporets arkiv*




Publiseringen av gamle utgaver av På Sporet har hatt en pause i 2023, nummer 120 er den siste utgaven som ble publisert. Årsaken til dette er at det ikke var flere utgaver som var digitalisert.

Dette arbeidet er nå gjenopptatt, og flere utgaver kan derfor ventes i 2024.

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

Alle utgaver er publisert med HTML5, og er søkbare individuelt med eget søkefelt.

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

### *Hva skjer og avdelingenes sider*

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

Krøderbanen og Gamle Vossebanen sine egne sider ble vedlikeholdt og oppdatert gjennom hele 2023. Disse sidene er blant våre mest populære, spesielt i kjøresesongen, så det er særdeles viktig at de holdes ajour til enhver tid. Disse sidene redigeres i samarbeid mellom webredaksjonen og de respektive driftsavdelingers PR-ansvarlige.

Aktivitetsavdeling Trøndelag ble besluttet nedlagt i 2023, og vi har fjernet deres nettsider. De som evt. benytter den tidligere linken til avdelingen vil bli omrutet til Lokalavdeling Trøndelags sider.

### *Trafikkstatistikk*

Trafikken på hjemmesidene har holdt seg stabil på rundt en million treff gjennom 2023.

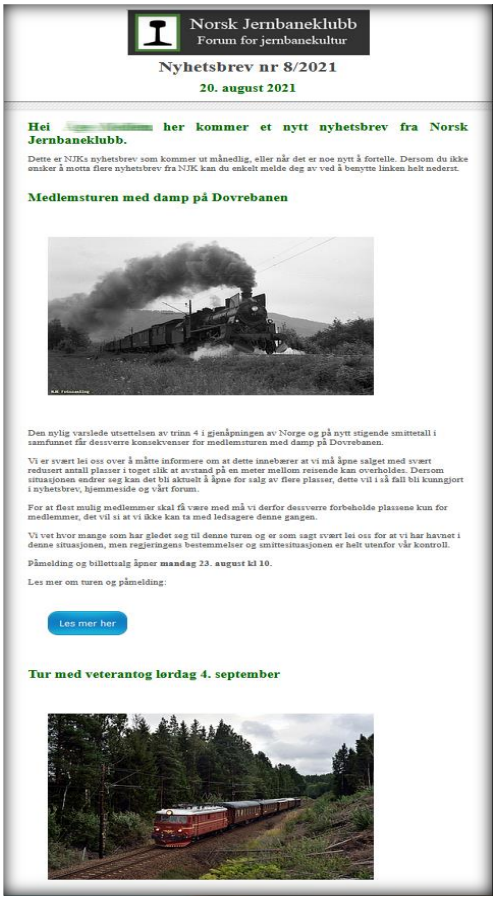
Her er de ti mest populære sidene i 2023 (bortsett fra forsiden):

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

I forhold til 2022 er det stort sett bare små interne rokkeringer på «topp 10», det er svært stabilt hvilke sider som er våre mest populære.

Gamle Vossebanens startside har rykket opp en plass, og startsiden for lokalavdelinger har kommet inn som ny på niende plass.

### *Nyhetsbrevet*



Norsk Jernbaneklubb
Forum for jernbanekultur

**Nyhetsbrev nr 8/2021**

**20. august 2021**

**Hei [redacted] her kommer et nytt nyhetsbrev fra Norsk Jernbaneklubb.**

Dette er NJKs nyhetsbrev som kommer ut månedlig, eller når det er noe nytt å fortelle. Dersom du ikke ønsker å motta flere nyhetsbrev fra NJK kan du enkelt melde deg av ved å benytte linken helt nederst.

**Medlemsturen med damp på Dovrebanen**

Den nylig varslede utsettelsen av trinn 4 i gjenåpningen av Norge og på nytt stigende smittetall i samfunnet får dessverre konsekvenser for medlemsturen med damp på Dovrebanen.

Vi er svært lei oss over å måtte informere om at dette innebærer at vi må åpne salget med svært redusert antall plasser i toget slik at avstand på en meter mellom reisende kan overholdes. Dersom situasjonen endrer seg kan det bli aktuelt å åpne for salg av flere plasser, dette vil i så fall bli kunngjort i nyhetsbrev, hjemmeside og vårt forum.

For at flest mulig medlemmer skal få være med må vi derfor dessverre forbeholde plassene kun for medlemmer, det vil si at vi ikke kan ta med ledsagere denne gangen.

Vi vet hvor mange som har gledet seg til denne turen og er som sagt svært lei oss for at vi har havnet i denne situasjonen, men regjeringens bestemmelser og smitesituasjonen er helt utenfor vår kontroll.

Påmelding og billettsalg åpner **mandag 23. august kl 10.**

Les mer om turen og påmelding:

Les mer her

**Tur med veterantog lørdag 4. september**

Nyhetsbrevet på e-post som ble lansert til alle medlemmer i 2017 har kommet ut fast gjennom hele 2023. Brevet inneholder siste nytt fra NJK, informasjon om kommende arrangementer og nyheter fra salgsavdelingen.

Det er webredaksjonen som står for den tekniske løsningen, mens hovedstyret og webredaksjonen samarbeider om innholdet.

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

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

### *Sosiale medier*

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

Klubbens sentrale Facebook-sider **Norsk Jernbaneklubb**, får stadig flere lesere, men veksten har avtatt en del. På slutten av året hadde den 2849 følgere, en økning med 6 prosent på ett år.

Facebook-gruppa **Jernbanebilder** ble opprettet i 2017. Her kan man vise fram sine egne jernbanebilder og diskutere. Man må be om å bli medlem av gruppa, men det er ikke noe krav til NJK-medlemskap. Vi passerte 5000 medlemmer i 2023, og ved årsskiftet var det 5614 medlemmer, som er en økning på 26% i løpet av 2023.

I september 2018 opprettet vi en Instagramkonto for NJK. Her er det meningen at vi skal vise fram gode bilder henter fra forumet og andre kilder. Ved årsskiftet var det 964 følgere her, en økning på 5%.

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

### *Trafikkmeldinger fra Vy*

Trafikkmeldingene fra Vy var blant våre mest populære sider på web.
Dessverre la Vy om sin tjeneste mot slutten av 2023 til et format vi ikke lenger kan publisere. Det jobbes med å finne andre løsninger, men det vil dessverre ta tid.

### *Personopplysningsloven*

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

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

## NJK Web (teknisk avdeling)

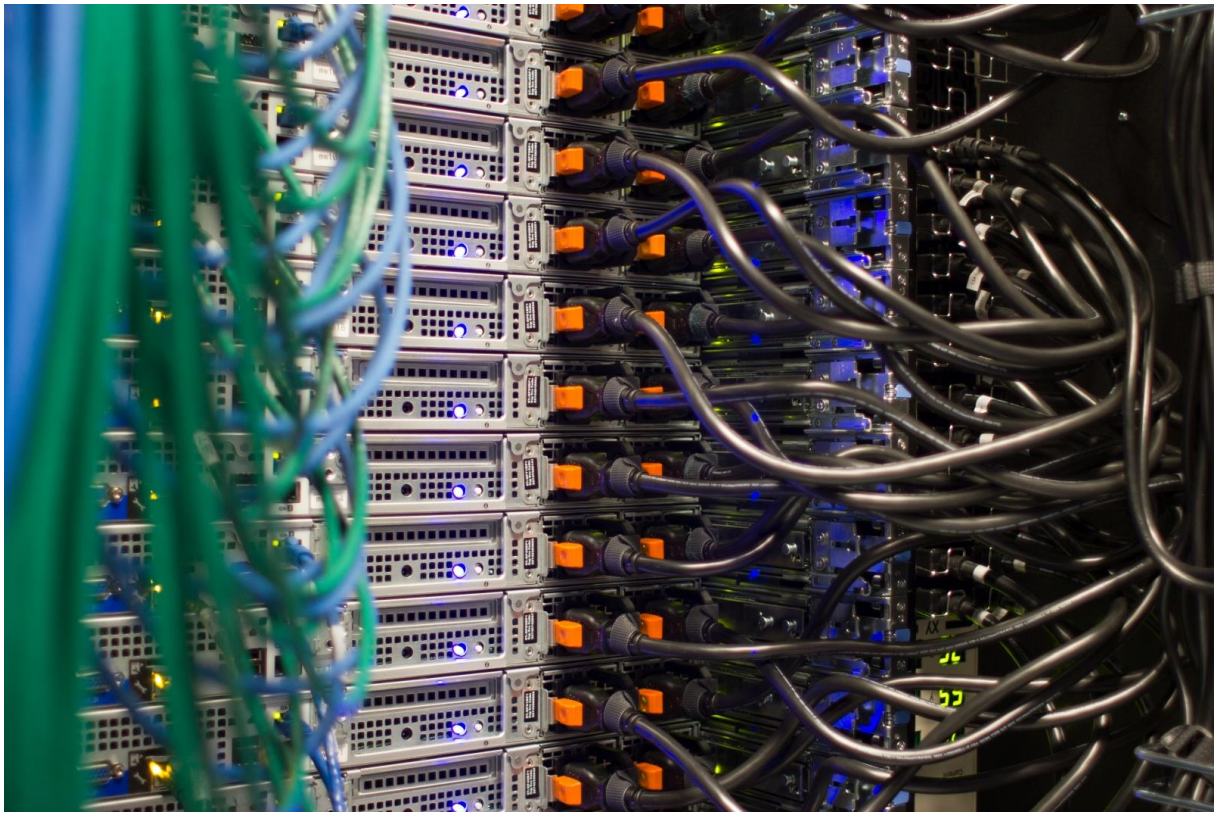
Teknisk avdeling har i 2023 vært betjent av Mikael Dalsgard og Atle Samuelsen Liljegren, med Svein Sando som formell leder for gruppen.

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

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

NJKs forum ble i 2023 åpnet for indeksering av søkeroboter (Google med flere), uten at det later til å ha belastet serveren nevneverdig. Et ønske om å kunne begrense søkemotorenes adgang til opplastede bilder, ble ordnet ved at slik sperre kan legges inn av bildeopplaster selv på dennes brukerprofil.

For brukerstatistikker se Forskningsavdelingen på neste side.



## Forskningsavdelingen

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

### *Nett-tjenester*

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

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

**Diskusjonsforumet Stasjonen**: Den nedadgående trenden som mer eller mindre har pågått siden 2007, snudde i 2019 og har de to siste årene lagt seg ganske jevnt på 13500, med en pen stigning for 2022 og 2023 tilbake til 2013-nivå. Det er visse debatter som «tar av» og medfører mange innlegg treff. Det gjelder særlig slikt som dreier seg jernbanens omstrukturering og konkurranseutsetting.

**Materielldatabasen**: Døgntreffet på databasen varierer til dels betydelig fra år til år. Fra mai 2020 startet et betydelig arbeid med å omstrukturere databasen og endring av tilhørende programvare. Dette fortsetter i 2022. Stadig nye typer og enheter legges også inn. Mens besøkstallet i fjor var det laveste i databasens historie, er vi for 2023 inne blant de ca halvparten av årene med besøkstall daglig på over 1000.

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

mange år, men i 2021 ble det opprettet egne underdatabaser for både broer og linjen (det som er mellom stasjoner) for også å gi mer treffsikre og nyanserte måter å stedsbestemme opplastede bilder på. Ellers ser man av statistikken at bruken av har vist en jevn stigning tiden 2016 og er for tiden langt mer brukt enn Materielledatabasen. Daglig treff på 3720 er en liten tilbakegang fra fjoråret som var det meste i denne databasens historie.

**Fotosamlingen**: Har vært stabilt lavt i en årrekke, men ble plutselig tredoblet i 2020 uten at noen særskilt grunn kan oppgis. Muligens skyldes det en intens indeksering av Fotosamlingen i den delen som ikke krever pålogging.

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

Svein Sando, leder NJK Forskningsavdelingen 4.2.2024

# På Sporet redaksjonen













På Sporet kom ut med de fire planlagte utgaver til fastsatt tidspunkt i 2023.
Av disse var to utgaver på 84 sider, og to utgaver på hundre sider.
Det gode samarbeidet med Aksell Trykkeri i Fredrikstad (tidligere Møklegaard) har fortsatt gjennom hele 2023.

Gjennom hele året har PS som vanlig fulgt opp både små og store begivenheter i jernbaneverdenen, samt øvrig skinnegående transport både innenlands og utenlands, i tillegg til nytt fra vår egen organisasjon.
Det kommer stadig inn tekster til bladet fra medlemmene til både psred@njk.no og siden.sist@njk.no, noe vi er meget takknemlige for. Det er bare å sende inn tekster til vurdering dersom man «ruger» på noe.
Redaksjonen er spesielt takknemlige for stoff som bringer «siste nytt» fra lokal- og driftsavdelingene, dette vet vi interesserer våre lesere så det vil vi svært gjerne ha mye mer av.

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

Med På Sporets FileMail kan både tekst og bilder sendes inn til redaksjonen, og det er ingen begrensning i størrelse.
Linken til På Sporets FileMail er www.filemail.com/incoming/9336325938, men du finner den enkelt ved å gå til www.njk.no og velge «På Sporet» i menyen til venstre.
En stor takk rettes herved til alle som har sendt inn bidrag i 2023, og fortsett gjerne med de gode gjerningene også i 2024.

I 2023 har redaksjonen bestått av redaktør Ciel Udbjørg og følgende medarbeidere med litt forskjellig tilknytning: Ståle Ualand, Svein Sando, Espen Franck-Nielsen og Åge Lybekbråten.
Ståle Ualand er bildebehandler og Gustav Ese er ombrekker.
Torkild Skjelmerud, Svein Sando og Eirik Lien har vært språkansvarlige.

Ståle Ualand har vært ansvarlig for Siden Sist spalten, med tidvis bistand fra Dag Chr. Halvorsen.

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

# NJK Forlaget 2023

2023 har vært det året med fleste utgivelser fra NJK Forlag.

## Utgivelser 2023

- *Norsk Jernbanekalender 2024.* Opplag 1750. A4. Trykkeri: BK Tryggpartner
  Kalenderen var ferdig trykket og levert i starten av mai 2023.
- Bjerke, T. & Halvorsen, D.C. *Ta plass – Personvogner i Norge. Bind 1.* 381 sider, 27 x 27 cm. Stivbind. Opplag 900. Boka ble ferdig i mars 2023.
- Bjerke, T. & Halvorsen, D.C. *Ta plass – Personvogner i Norge. Bind 2*. 360 sider, 27 x 27 cm. Stivbind. Opplag 1200. Boka ble ferdig i november 2023.
- Tovås, O. *På sporet i Norge. Utenlandske jernbanefotografer og deres bilder av norsk materiell på 1950- og 60-tallet.* 335 sider, 27 x 27 cm. Stivbind. Opplag 1000. Boka ble ferdig i november 2023.

## Pågående prosjekter ved utgangen av 2023

- Saul, L. *Elektrolokomotiver – bind 1: Materiell før elektronisk regulering (–1970).* Ca. 300 sider. 27 x 27 cm.
  Dette prosjektet har pågått i henimot femten år, men finner i årene framover sin avslutning og publisering ved at det deles opp i flere bind. Bøkene har som fellestittel: *Lokomotiver og motorvogner – trekkraftmateriellet i Norge*. Dr. Leonard Saul er tysker med særlig interesse for norske jernbaner. Teksten ble opprinnelig skrevet på tysk, men er oversatt til norsk, en oversettelse som dessverre er dårlig, så manuset må tekstbehandles helt på nytt, også fordi den innholdsmessige siden gjennomgås med tanke på å få et så korrekt sluttresultat som mulig. Noen kapitler av boka ble sendt til utvalgte kompetente lesere innen NJK vinteren 2023. Disse vurderingene var nyttig for hvordan legge opp løpet videre for prosjektets fullføring.
- Larsson, T. *Utvecklingstendenser hos tyska och amerikanska lokomotiv*. (Arbeidstittel). Ca. 150 sider.
  Manuset ble overtatt fra På Sporet der teksten var ment som en artikkel som ville gå over mange utgaver. Siden det var stort nok til en egen bok, overtok forlaget teksten. Teksten er på svensk og utgis slik. Vi prøver oss med dette oss på et noe større marked enn det norske. Utgivelsen har drøyd fordi andre prosjekter er prioritert foran.
- *Norsk jernbanekalender 2025*.
- Bjerke & Halvorsen arbeider med en ny bok i serien fra *Tog til alle tider* og *Personvognbøkene*, nemlig en tilsvarende mot *motorvognmateriell*.

## Tentative prosjekter

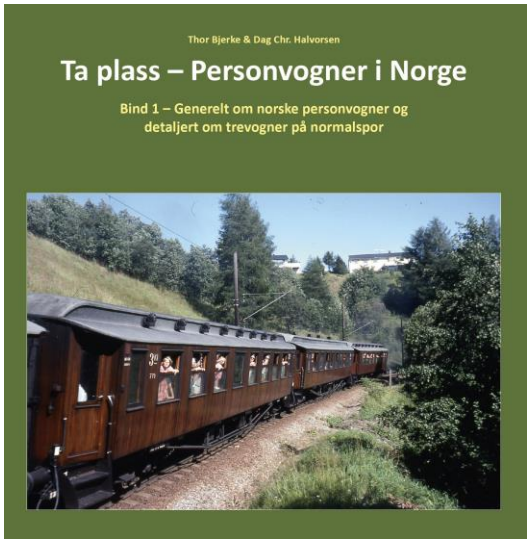
- Banedata, ny utgave. Gammel redaksjon er satt på saken, og det er snakk om en oppdatering for å få med endringene siden 2013.

## Redaksjonelle forhold

- Forlaget oppnevnte høsten 2023 et såkalt ekspertutvalg av kompetente NJK-ere for å bistå forlaget med spørsmål særlig knyttet til om konkrete bokprosjekter bør antas eller ikke. I

en periode nå med stor pågang av bokprosjekter er det også viktig å gi prioritet til de prosjekter som er mest lovende med tanke på salg, men også med tanke på NJKs eksterne oppdrag som formidler av god og nyttig dokumentasjon av norsk jernbane.

Svein Sando, forlagssjef, 4.2.2024












# Årsberetning NJK Sekretariatet 2023

NJK-Sekretariatet ble opprettet av Representantskapet våren 2010 som en paraplyorganisasjon over NJK Salg, NJK Reiser, Medlemsservice, NJK MJ og arkivfunksjonen på Bryn.
Det utpekes én representant fra NJK Sekretariatet til Representantskapet.
NJK Salg ble i 2023 løftet ut igjen fra Sekretariatet og lagt under hovedkassen/NJKs kasserer.

Leder av NJK Sekretariatet i 2023 har vært Jan-Erik Bruun.

## Arkivet

Leder for arkivet i 2023 har vært Christian Fjeldheim Evje.

I arkivet på Bryn ble det jobbet godt med monteringen av nye stålhyller i rommet hvor salgsavdelingen lå før. Det ble også flyttet over noen kasser med tegninger fra Strømmens Værksted inn i dette rommet, hvor lagringsforholdene er bedre.

I 2023 fikk arkivet et fint tilskudd til samlingen, og det er det gamle NSB-billedarkivet som ble overlevert fra Vy-gruppen. Innholdet i arkivet er i skrivende stund ikke gjennomgått, og å gjøre det ligger lenger inn i framtiden.

Høsten 2023 ble det imidlertid oppdaget tegn på at det har kanskje har forekommet muggdannelser i det gamle arkivrommet. Det gamle arkivrommet, og egentlig hele første etasje på Bryn bør derfor overveies å pusses opp/renoveres helt.

Arbeidet med å registrere dokumentene i arkivet har dessverre stått stille lenge, pga liten plass til å sortere alt, men jeg har nå en større ambisjon om å overflytte mer fra det gamle arkivrommet til det tidligere salgsrommet, der det er mer ledig plass. Da blir det mer inspirerende å katalogisere når mer har blitt sortert etter faglig tilknytning på en større flate.

Med vennlig hilsen
Christian Fjeldheim Evje, Arkivar

## MJ-gruppen

Leder for MJ-gruppen i 2023 har vært Steinar Snøtun.

Foruten aktivitet innen gruppen med oppgradering av modulene, de eldste er nå over 20 år, har vi deltatt på følgende arrangementer.

OreModul treff i Dalarna 9-12/2.
Fremotreff i Arendal 16-19/3
Jevnakermessa - visningsanlegg
Messe i lokstallen på Mysen - visningsanlegg
Bryn - visningsanlegg i NJK's lokaler

For Skaarerbanens venner
Steinar Snøtun

## NJK Medlemsservice 2023

NJK Medlemsservice har i 2023 hatt tilhold i Trondheim og blitt drevet av NJK Trøndelag i godt samarbeid med NJK Web og NJK HS Hovedkassen.

Medlemsstatistikk pr 31.12.2023

2085 medlemmer (mot 2108 pr 31.12.2022)

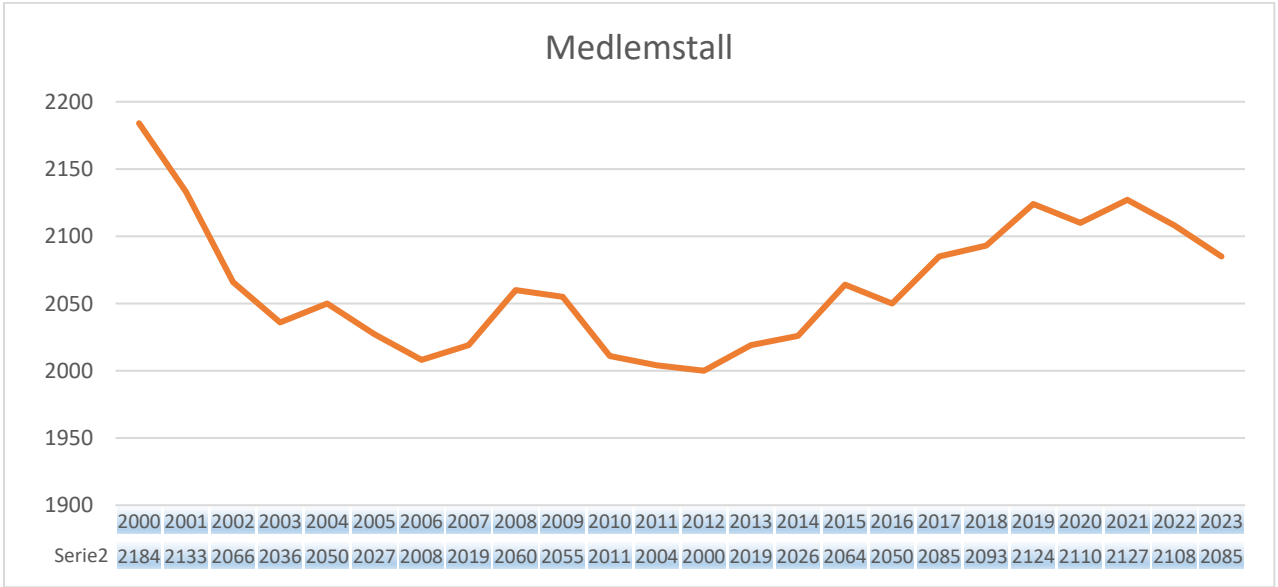
1 Østfoldbanen: 187 (189) medlemmer
2 Oslo: 701 (711) medlemmer
4 Innlandet: 139 (139) medlemmer
5 Vestfold: 126 (130) medlemmer
6 Telemark/Numedal: 82 (81) medlemmer
8 Rogaland: 104 (104) medlemmer
9 Bergen: 231 (239) medlemmer
10 Raumabanen: 37 (35) medlemmer
11 Trøndelag: 186 (176) medlemmer
15 Uten lokalavdeling: 170 (173) medlemmer
99 Utlandet: 122 (131) medlemmer

59 familiemedlemmer (mot 60 31.12.2022)
81 nyinnmeldte medlemmer i 2023 (mot 75 i 2022)

NJK har et problem med at mange medlemmer betaler medlemskontingenten for sent. Selv medlemmer som innehar tillitsverv har tidvis hatt problemer med å betale kontingenten innen 31. januar. 420 medlemmer hadde ikke betalt årets kontingent pr 4. mars. Mot 426 året før. Og 315 i 2021. Medlemsregisteret bruker unødvendig mye tid og penger på å purre medlemmer. Dette er ressurser som NJK kunne brukt bedre andre steder.

Medlemsservice har også ansvar for å følge opp adresseendringer, returnerte På Sporet, utsending av velkomstpakker til nye medlemmer, purringer av kontingent på papir for de som ikke har epost, samt utsending av årsberetninger. I 2023 ble det totalt sendt ut 398 forsendelser med en samlet vekt på ca 150 kg. Det ble utført 450 dugnadstimer.

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



# Årsberetning NJK Reiser

NJK Reiser arrangerte to turer i 2023

### Årsmøtetur til Lampeland på Numedalsbanen

Dato: 23. april 2023
Antall deltakere: 136




Toget på Lampeland. Foto: C.F. Salicath

Søndag 23. april arrangerte NJK Reiser medlemstur til NJKs årsmøte på Lampeland. Det ble satt opp eget tog fra Hamar via Oslo til Lampeland med materiell fra Norsk Jernbanemuseum, med Di3 og stålvognstoget. Toget kjørte til Flesberg, før vi snudde og kjørte tilbake til Lampeland. Årsmøte og lunsj ble arrangert på Lampeland Hotel.

Det ble en på alle måter vellykket tur, hvor de reisende koste seg ombord i toget og på hotellet.

**Med Di.3 på Solørbanen**
Dato: 24. juni 2023
Antall deltakere: 119


Opphold på Flisa. Foto: Åge Lybekbråten

Lørdag 24. juni gjennomførte NJK medlemstur på Solørbanen med jernbanemuseets stålvogntog.

I samarbeid med "Kirkenær-dagen" ble toget også åpnet for lokale reisende på strekningen mellom Kongsvinger og Elverum.

Det var hele 119 reisende totalt som koste seg om bord på toget, og i bistrovogna var det som vanlig god stemning.

Nytt på denne turen var at NJK også hadde inngått en avtale med Entur/Vy om rabatt på returreisen fra Hamar til Oslo for de 30 reisende som skulle den veien hjem. I den anledning fikk de utdelt spesielle billetter fra vårt billettrykkeri.

Mon tro om dette var første gang man kunne reise på et Vy-tog med en edmonsonsk pappbillett?

**Etterord**

Årets to turer har vært kjørt med Jernbanemuseets stålvognstog. Vi beklager at det ikke har latt seg gjøre å arrangere reiser med klubbens eget materiell (NMT-toget med trevogner), da det ikke har vært godkjent for kjøring. Her håper vi på nye muligheter i 2024.

Vi vil rette en takk til alle våre samarbeidspartnere for vel gjennomførte arrangement i 2023!




Opphold på Flisa på Solørbaneturen. Foto: Åge Lybekbråten

# Årsberetning NJK Salg 2023

Leder for NJK Salg i 2023 har vært Nils Håkon Sandersen.

Salgstjenesten leier butikklokale i Råde, som er lyse og moderne. Det er også mulig å ta imot pallene med bøker der. De siste utgivelsene har ligget på 5 paller pr bok.

2023 har vært et år med høy aktivitet hos NJK-salgstjenesten siden det kom 3 nye utgivelser fra NJK-forlaget.

Dette har vært verker av massivt omfang og særdeles høy faglig kvalitet.

Bøkene selges på NJKs hjemmeside og gjennom forhandlere. De fem største forhandlerne har vært NMJ, NJM, Stenvall, NJK Østfold og Togbutikken.

I løpet av året er det solgt til 601 ulike kunder. Det er sendt ut 705 forsendelser.

Det er solgt mest av:
1007 stk Norsk Jernbanekalender
498 stk Ta plass! bind 1
309 stk Ta plass! bind 2
313 stk På sporet i Norge

I 2024 vil inntektene gå med til å bygge opp ny kapital, så vi kan betale neste bokutgivelse, som er forventet høsten 2024.

Regnskapet viser et moderat underskudd, men dette skyldes at trykkingen av 2 av 3 nye bøker kom sent på året.

Nils Håkon Sandersen
leder NJK salgstjensten

**Norsk Jernbaneklubb**

**NJK Revisjon**

**Til Representantskapsmøte og**
**Årsmøte i Norsk Jernbaneklubb Salgstjenesten 2024**

## Revisjonsberetning for Norsk Jernbaneklubb Salgstjenesten Regnskapsåret 2023

Regnskapet for 2023 viser for Norsk Jernbaneklubb Salgstjenesten driftsinntekter på kr. 769.451, og driftskostnader pr. kr. 822.887. Dette gir et driftsresultat på kr. -53.437, og resultat etter finansposter på kr. -53.437.

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

Etter vår mening gir regnskapet et forsvarlig uttrykk for Norsk Jernbaneklubb Salgstjenesten sin stilling pr. 31.12.2023 og for resultatet av virksomheten i regnskapsåret.

Uten at det har noen betydning for konklusjonen ovenfor, kan følgende bemerkes:

- Regnskapsresultatet for Salgstjenesten har de siste årene ikke vært korrigert for varebeholdning. Salgstjenesten sitt resultat vil dermed kunne svinge fra år til år, avhengig av når på året bøker trykkes. Tre bøker ble trykket i 2023, en i mars og to i november. Spesielt salget av disse siste vil kunne kommer neste år.
- Salgstjenesten har to konti for Vipps i regnskapet. Det later til at posteringer har havnet på feil konto, slik at den ene viser -17.030, mens den andre viser 16.372. Kontiene bør avstemmes.
- Provisjonsbasert del av husleie er ikke kostnadsført i 2023.

Lillehammer / Tønsberg 12. april 2024

Kjell Erik Seielstadsveen
NJK-revisor

Johan Svorstøl
NJK-revisor

# Norsk Jernbaneklubb –

# Aktivitetsavdeling godsvogner.

## Årsmelding 2023

**Administrativt:**

Styret i aktivitetsavdelingen har i 2023 bestått av:

Leder: Per Martin Kjeldaas

Prosjektleder: Per Kjeldaas

Kasserer: Morten Lien



*Jubileumstoget til GodsvognPer. Foto: Per Martin Kjeldaas*

**Jubileumsåret 2023**

Godsvogn Per (Per Kjeldaas) har 40 år virke med restaurering av godsvogner noe som ble feiret på Krøderbanen den 26.08. med innbudte gjester. Det var lagt en plan som han var involvert i, men familien la en plan bak han og overrasket han med damp og godstog.

**Praktisk aktivitet:**

Aktivitetene i 2023, har primært foregått på Kløftefoss og i Mysen.
De fleste aktivitetene foregår i tett samarbeid med Krøderbanen, og andre avdelinger i NJK.

En av de viktigste aktivitetene i 2023, har vært å få MK1 og G3 15207 til Lokstallen Mysen, samt å få ryddet plass til disse i lokstallen.

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



*Leder og Jubilanten på Jubileumstoget. Foto: Elise Alfredsen*

## Praktisk aktivitet, på individ-/enhetsnivå:

### G3 15207:

Det ble utført transport av G3 15207 fra Kløftefoss til Mysen. Før transporten måtte vognen skiftes frem fra grustaket på Kløftefoss til en egnet plass å laste den på lastebil. Det er ble gjort noen forberedende arbeider på den før transporten. Det ble demontert buffere, fjerne presenning og fjerne løse deler, som ikke var tilstrekkelig festet da de hadde løsnet fra den råtne veggen. Transport dagen gikk veldig bra med en del utfordringer da vognen var dårligere enn antatt. Det løsnet takpapp under transporten og vi måtte stanse og midlertidig utbedre dette. Ved lossing av vognen var det utfordrende å få den inn i lokstallen på Mysen da det ikke var spor på utsiden til å sette den på. Det er begynt å fjerne noe panel og deler for å kartlegge hva som må utbedres på vognen.



*Foto: Per Martin Kjeldaas*

# Norsk Jernbaneklubb –

## Aktivitetsavdeling godsvogner.

### Årsmelding 2023

**Bistand til transporter av godsvogner i 2023:**

- I år har vi bistått med kompetanse og veiledning for transporter av godsvogner primært. Det er gått med mange dugnadstimer til dette. Det viktigste arbeidet med disse transportene har vært å redde godsvognene fra å bli hugget. Det er en kamp om sporplassen rundt om. Vi fikk transportert begge godsvognene fra verkstedet på Grorud til Dilling. Begge enhetene var av type Os vogn som er av litt mere moderne typen. Disse har det også blitt færre av, så det er viktig å redde noen for ettertiden. NJK Østfold avdelingen skal ha disse vognen til utstilling på det gamle rampesporet. Det fulgte også 2 stk. Moelven brakker med disse, der den ene er solgt og den andre står på den ene Os vognen.



*Os vogn losses av på Dilling stasjon.*

*Foto: Per Martin Kjeldaas*

**MK1:**

MK1 ble som kjent fraktet fra Lillehammer til Kløftefoss for noen år siden. Nå har den blitt fraktet på lastebil igjen til lokstallen på Mysen der vi skal gjøre den ferdig. Den har ikke blitt gjort så mye på i år, da vognen kom sent frem og det var lite penger til å bruke på denne i år.




*G3 15207 og MK1 på vei fra Kløftefoss til Mysen, Her på Sysle.. Foto: Per Martin Kjeldaas*

**Sporrenseren på Mysen:**

Arbeidet på Sporrenseren i år har gått som forventet. Det er bygd opp igjen stenderverk og kledningen har blitt ferdig på vognen. Det mangler noe literering (påmalte påskrifter) på Rammen. Dørene er påbegynt med å justere og tilpasse mot karmene. Vinduene har blitt lagt nye og er montert. Det måtte også lages låse mekanismen for lukking av vinduene da disse har blitt borte. Deler som har blitt demontert i forbindelse med utskiftning av treverk har blitt pusset, skrapt, grunnet og malt før påmontering. Plankedekket ute på vognen har vi fått kreosotimpregnert. Plankedekket har blitt tilpasset og montert på vognen. Selve snøplogen har vi fått ut av lokstallen slik at den kunne arbeides på. Den har blitt vasket, pusset, grunnet og malt. Det er plan for å få den inn og på vognen til våren. Det gjenstår litt literering, tilpassing og panel på dører. Det gjenstår også å male innvendig i vognen og få på plass bremseskruen i enden på vognen.



*Foto: Per Martin Kjeldaas*

**Padda:**




*Ute i frisk luft for 1. gang på 15 år 27. september 2023! Foto: Per Martin Kjeldaas*

Arbeidene på Padda har gått mest i å rydde, finne igjen deler og få oversikt over det som må utføres de neste årene. Det er gjort en kjempe innsats med å få ryddet rundt og inni Padda. Det ble også arbeidet iherdig med å få løs vognen da bremsene hadde satt seg og håndbremsen hadde stått på i godt over 15 år. Det ble konstatert at bremsene må overhales. Motoren går rundt, men ikke startet enda. Den ble dratt ut i forbindelse med rydding i lokstallen da snøplogen til sporrenseren sto innerst og skulle ut av lokstallen. Planer fremover:

Skaffe oversikt over tilgjengelig dokumentasjon, spesielt koblingsskjemaer, spesifikasjoner (oljer, smøring, kjølevæske etc.), vedlikeholds intervaller og driftsbeskrivelser.

Få oversikt over delene til førerbord ende 2 og hva som må lages nytt (topp-plata).

Sjekk av mulige korrosjonsskader i ende 2 nå som alt er åpent.

Plogen er hentet ned fra Kløftefoss og er på vei til sandblåsing og grunning.

**Vogner som er utført mindre arbeider på:**

Aktive fra godsvogn avd. har bidratt til med arbeider på L1 5118, Q4 319 og andre vogner som Krøderbanen har hatt behov for å vedlikeholde.

**Diverse**:

Det er utført litt vedlikehold på diverse godsvogner. Det er skiftet noen stigtrinn, malt og oljet der det har vært behov for å få fremført godsvogner på stordriftsdagen og jubileumstoget.
Det er stadig behov for flere staker til T3 vogner, så dersom noen kjenner til gamle godsvognstaker, gi tilbakemelding til godsvognavdelingen.

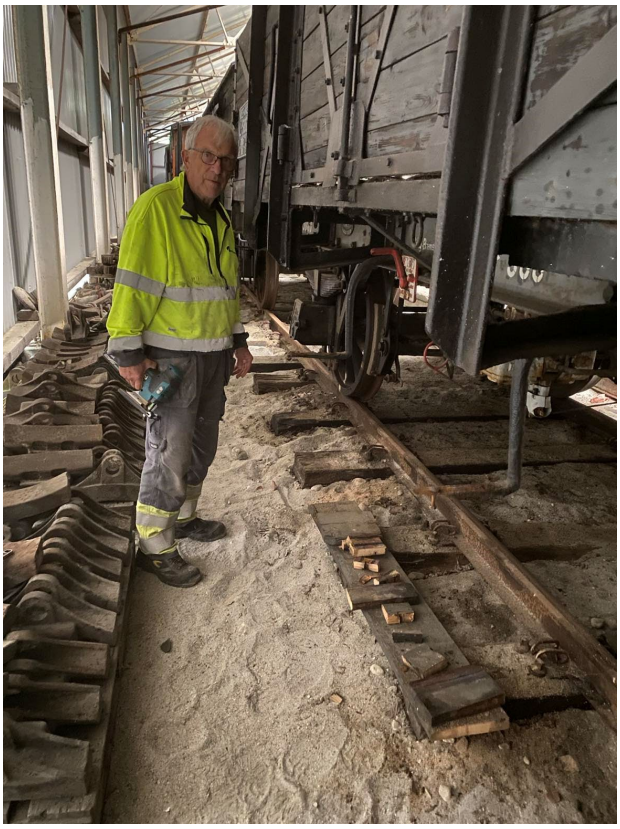


*Foto: Per Martin Kjeldaas*

**Registrert timeforbruk 2023:**

- Sporrenser Mysen 284 timer
- G3 15207 113 timer
- Padda 29 timer
- MK1 43 timer
- Diverse godsvogn aktivitet: 170 timer

---

Per Martin Kjeldaas

Leder

*(Sign.)*

Morten Lien

Kasserer / Sekretær

*(Sign.)*

# NJK VERKSTEDAVDELING NOTODDEN

# ÅRSBERETNING 2023

Det har vært avholdt 4 styremøter i perioden.

Styret har i 2023 bestått av: Frank Sørensen, Anita Sørensen, Simen P.Aasheim, Harald Tunstad.

Det har vært 11 faste dugnader bortsett fra i juli, flere dugnadsmedlemmer tar turer til Notodden utover dette, samt gjør diverse arbeid hjemme.

Det ble søkt om 10000 kr til istandsetting av vinduer og dører til Litj Ola fra DNB stiftelsen.

Disse ble innvilget av mottaksbrev i mai.

Alle nye vinduer til Litj ola har blitt laget og montert ferdig i løpet av 2023



Vinduer på plass i Litj Ola.

Det ble besluttet å disponere RCO 891 fra Krøderbanen, da vi har behov for flere overnattingsplasser.

På BM 68.89 er de fleste vinduer tatt ut for restaurering, flere er på vei inn igjen.



Vinduer monteres.

Førerbordet undergår fortsatt testing og feilretting.

Vi har vært 3 turer til Rjukan for å deleplukke 68.26 og 29, som skal hugges.



Deleplukking på Rjukan.

Vi har gjort avtale om at 2 motorboggier fra disse kan lagres på Rjukan inntil vi har egnet lagerplass på Notodden.

Det er besluttet av vi overtar lageret i Hydroparken fra Jernbanemuseet, museet skal hente det som er deres.

Museet betaler leie inntil de har hentet det som er deres eiendom.

En femårig husleieavtale ble inngått med BNE i november.

Prosjektbeskrivelse for legging av nye spor på utsiden ble umiddelbart etterpå sendt inn til BNE for godkjenning.

Det ble avholdt julebord på dugnaden i desember med 9 deltagere.



Julebord.

Vi har ellers både blitt intervjuet av Telen og i NRK radio P1.

Det har vært en markant økning av dugnadsmedlemmer i løpet av året, og snittet på lørdagsdugnader har vært på 7 stk.

06.01.2024

Styret

NJK verkstedavdeling Notodden.

# Norsk Jernbaneklubb

*Lokstallen Mysen*

## Årsberetning NJK Lokstallen Mysen 2023

Vi har hatt 3 styremøter i 2023.

- Det har vært et roligere år for aktivitetsavdelinga grunnet usikkerheten om ny leiekontrakt. Det jevnlige vedlikehold av bygningsmasse og eiendom har uansett fortsatt ufortrødent. I vognhallen er løftebukken fjerna og det er montert vegglys på begge sider.
- Skd 213 er avhenda til en interessegruppe i Øyemark hvor den skal bli brukt til å frakte båter mellom Øymarkssjøen och Stora Le.
- Det blei arrangert grillaften for alle medlemmer i mai.
- Det blei gjennomført åpen dag med omvisninger, framvisning av kulturhistoriske kjøretøy og servering. Vi oppfattet besøkstallene som gode også i år.
- Godsvognavdelinga har jobbet videre med oppussing av sporrenser og Padda. Det er i løpet av året ankommet nytt gammelt materiell i form av MK1 og G3 15207, hvor oppussing er iverksatt. Plogen til Padda har også kommet på plass.
- Modelljernbanegruppa gjennomførte modelljernbanemesse i september. Her var det også et godt oppmøte.
- Det er signert en ny leiekontrakt med BaneNor.

Ved årsskiftet hadde klubben __ medlemmer.

Mysen, 12.februar 2024

Kjell Heimseter
Leder

Richard Thorsen
Sekretær

# Norsk Jernbaneklubb
Driftsavdeling Rogaland

# Årsberetning
# 2023

**Styrets sammensetning etter årsmøtet i 2023:**

| | |
|---|---|
| Rune Vindholmen | Leder / kasserer |
| Trond Egil Aasen Bøe | Styremedlem |
| Rolf Magne Bøe | Styremedlem |

**Møteaktivitet.**
Årsmøte ble avholdt sammen med årsmøte i NJK Lokalavdeling Rogaland den 22. februar. Ett styremøte felles med Lokalavdeling Rogaland i november (se nedenfor). Styret har ellers fortløpende diskutert aktuelle saker.

**Økonomi.**
Minimal aktivitet i avdelingen i 2023 vises igjen i økonomien. Avdelingen har ikke hatt inntekter eller utgifter i 2023. Se ellers regnskapet for 2023.

**Dugnadsvirksomheten.**
Ingen organiserte dugnader i 2023. Styremedlemmer har hatt tilsyn med lokstallen ved behov.

**Øvrige saker**
Driftsavdelingen har gjennom året hatt noe uformell kontakt med Bane NOR omkring lokalene i lokomotivstallen i Egersund. Det har ikke kommet signaler fra Bane NOR om at driftsavdelingen må ut av lokalene.

NJK Hovedstyret besøkte Rogaland i mars, og fikk omvisning i lokstallen.

I november hadde driftsavdeling og lokalavdeling felles styremøte hvor sammenslåing / innlemmelse av driftsavdelingen i lokalavdelingen ble diskutert. Driftsavdelingen ble i sin tid skilt ut fra lokalavdelingen, og i en situasjon der avdelingen er uten virksomhet ville tilbakeføring til lokalavdelingen være det naturlige alternativet. Det kom ikke motforestillinger mot dette på styremøtet. Dette blir tatt opp som sak på kommende årsmøte.

# Norsk Jernbaneklubb

*Museet Gamle Vossebanen*

# *ÅRSBERETNING 2023*




**To fantastiske tekniske kulturminner fra Norges teknologiske gullalder.**

*Vi ser damplokomotiv type 30a 271 bygget på Thunes mekaniske verksted i 1914, som fløyter muntert til D/S Stord bygget ved Laxevaag Maskin- og Jernskibsbyggeri i 1913.*

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 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 stiftelser.
- Samarbeidende organisasjoner lokalt, nasjonalt og internasjonalt.
- Internasjonalt samarbeid med blant andre European Federation of Museum & Tourist Railways (FEDECRAIL) og Museet tannhjulsbanen Zubačka i Tsjekkia.

**NJK-GVB skårer svært høyt på de parametere Staten måler museer på – de fire F::**

- **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)
- **Fornying** (solid kulturell institusjon som fungerer som aktiv samfunnsaktør)

### Togtrafikk

- Sesongen 2023 hadde omtrent samme antall passasjerer som siste normalår i 2019. Dette til tross for de fem første helger uten damplok. Trafikken ble i denne perioden utført på en god måte med to dieseltraktorer når vi kjørte med spisevogn eller vårt historiske motorvognsett. Men det førte til redusert antall passasjerer disse fem dagene. I dette perspektivet er vi fornøyd med resultatet.
- Billettsalg på nett fungerer svært godt, og det er en forventning hos publikum. Billettsalget suppleres med billettsalg i toget. GVB tar kun kort, og 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 2023 var det fire slike oppdrag.
- I år ble det kjørt spisevogn med hvite duker og krystall hele syv 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 rundturen.

**Mariupol i Ukraina** var før Russlands invasjon av et viktig sentrum for avansert stålindustri og en internasjonal havn. GVBs damplokomotiv skulle fått nye hjulringer produsert her i 2023, *men Asovstal-verket tar ikke lengre telefonen for nye bestillinger!*

Bergen har tatt i mot flere flyktninger, og denne lille ukrainske familien var svært rørt over at vi på GVB kjente til Mariupols dystre skjebne, og kunne fortelle at denne byen var deres hjemsted. De var svært interessert i både hjemlandets og norsk jernbanehistorie, og uttrykte stor glede over turen.

Foto: Ivar Gubberud



## *Spesielle arrangementer*

- Stasjonsparken på Arna ble åpnet med sentrale politikere, kulturbyråkrater og stasjonens nærmeste nabo til et åpningsarrangement søndag 27. august 2023. Etter arrangementet ved parken var gjestene invitert på lunsj i damptogets spisevogn.



**Lunsj i GVBs spisevogn** fra 1937. Fra venstre driftsbestyrer Ivar Gubberud, fylkesordfører Jon Askeland (SP), politiker i Bystyret Mailiss Solheim-Åkerblom (Rødt) og politiker Janne Gro Rasmussen (H).
Foto: Morten Birkenes

- I 2023 utvidet vi kjøring med juletog til to dager, andre helgen i desember. Det ble 1356 reisende den helgen. Et godt resultat, men med plass til flere. Juletoget startet på Garnes stasjon, med stopp på Arna stasjon og videre til Espeland holdeplass, med besøk på Janus Fabrikker, og så retur. De fleste hadde forhåndskjøpt billetter fra Garnes stasjon så det var lite aktivitet på Arna stasjon. I 2023 kan vi vurdere å starte juletogene fra Arna stasjon.
- *Historie på Dugnad* er arbeidstittel på en portrettdokumentarfilm om driften på GVB som Jøran Mjelde har arbeidet med. Filmen omhandler arbeidet med å opprettholde driften og de som bidrar til det, samt historien til banen og hva den betyr for lokalmiljøet og kultur-Norge. Så langt er en god del materiale filmet av dugnadsarbeidet, stasjonen(e) og toget i drift. Det gjenstår mye arbeid med klipping og noe tilleggsfilming. Dokumentaren skal være ferdiggjort i 2024 og sikter mot visning på norske filmfestivaler.

## *Sporvedlikehold*

- Antallet nye sviller lagt inn på strekningen Garnes-Midttun i 2023 er 400, og det er skiftet 2005 meter med skinner.
- Siden svilleutskifting i stort omfang startet i 2007 er ca 22.000 meter av svillematten fornyet.
- Daglig vedlikehold for trafikksikkert spor er utført.
- Bane NOR har skiltet hele strekningen, kjørt pakkemaskin, vedlikeholdt fem broer og utført vegitasjonskontroll og grøfterensk.

## *Vedlikehold av rullende materiell*

- Vedlikehold av lokomotiv og vogner ligger på et fortsatt høyt nivå. I 2023 er det gjennomført omfattende og teknisk krevende arbeid på begge våre to damplokomotiv.
- På grunn av manglende finansiering er arbeidet for å sikre at tilstrekkelig materiell er driftsklart vanskelig. Dette gjelder både prosjekter for å ta igjen etterslep og vedlikehold av driftsvogner.
- Materiellsamlingen er uforandret i 2023.
- To B22 passasjervogner står i vognhallen. Disse er i meget dårlig tilstand etter 38 år utendørs lagring. Men tilstanden er ikke verre enn at de kan bli praktvogner når tilfredsstillende finansiering kommer på plass.
- På KrB er det lagret to unike vogner, 972 og 975, som kan bli praktvogner for GVB i framtiden når tilfredsstillende finansiering kommer på plass

## *Forvaltning av verneverdige bygninger*

- GVB eier stasjonen og de andre bygningene på Garnes og bygningene på Haukeland stasjon, og disponerer Arna gamle stasjon som eies av Bane NOR. Espeland eies av Janusfabrikken as.
- I 2022 har GVB har mottatt økonomisk støtte fra Bergen Kommune og Vestland fylkeskommune til driften og til viktige prosjekter.
- Museumsjernbanene har egen post på Statsbudsjettet som fordeles via Norsk jernbanemuseum. Økningen i 2023 var noe mindre enn prisstigningen i 2022. Vi har også mottatt prosjektstøtte fra samme post via NJM fra til verkstedet. Kulturminnefondet har bidratt med prosjektmidler til 620.

## *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 2023 høy med 19 437 arbeidstimer. Dette er en betydelig økning som i stor grad skylles det nye verkstedet, flere aktive og nye parallelle prosjekter. Således er arbeidsinnsatsen i 2023 30% større enn gjennomsnittet 2011-2019!
- Fra starten i 1981 har GVB nedlagt om lag 389.000 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 2023, vil vi rette en takk til alle ansatte og medlemmer som har stilt opp og har gjort en fantastisk innsats.
- Det er utført en arbeidsinnsats på omlag 12 årsverk. I tillegg er det brukt eksterne entreprenører og firma. Det er særlig gledelig er det at det i løpet av året har dukket opp mange nye aktive medlemmer. Aktivitetsgruppene har stabile grupper av aktive som arbeider godt sammen. Bidraget i form av skattefrie gaver var dessverre lavere i 2023 – noe som skyldes generell økonomisk tilbakegang. svært bra i år. La oss arbeide videre for å gjøre 2024 til et framgangsrikt år for våre museale mål og for vårt publikum!

# *TOGDRIFT*

Antallet driftsdager – persontog, arbeidstog og arbeid på linjen – nådde i 2023 hele 256 driftsdager. GVB har togledelse på strekningen for kjøring av tog og for arbeid på linjen. Enkelte dager er det kjørt både arbeidstog, persontog og det har vært anordnet linjebrudd.

Totalt har vi kjørt tog 80 av årets dager. Oppsplittet har dette vært 58 arbeidstog, 4 løslokomotiv, 43 kipptog, 1 tomtog, 4 personførende godstog og 101 persontog. Det var anordnet linjebrudd i alt 206 dager. Deler av strekningen har vært sperret i alt 152 dager.

Det er i 2023 utover ruteboken med tillegg nr. 1, utstedt i alt 7 ekstratogruter, 83 rutetelegrammer og 2 telegrafiske ordre.

## *Søndagstog og arrangementer*

Gjennom hele sommeren var det et godt planlagt program med mange ekstra aktiviteter. Mange søndager hadde tema som var knyttet opp mot reisekultur, kulinariske opplevelser, musikk og teater. Alle

søndagene var det trillevognservering på toget, og det var syv søndager med spisevogn , samt to skumringstog på lørdager.

| 2023 | Lør 29.4. | Søn 11.6. | Søn 18.6. | Søn 25.6. | Søn 2.7. | Søn 9.7. | Søn 16.7. | Søn 23.7. | Søn 30.07. | Søn 6.8. | Søn 13.8. | Søn 20.8. | Søn 27.8. | Lør 2.9. | Søn 3.9. | Søn 10.9. | Lør 16.9. | Lør 9.12 | Søn 10.12. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Historisk motorvogn 1950 | X | X | X | | | X | | | | | | | | | | X | | X | X |
| Diesellok 214 og 220 | | | | X | X | | | | | | | | | | | | | | |
| Damplokomotiv 271 - 1914 | | | | | | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | | |
| Klassisk spisevogn 1937 | | | | X | X | | | | X | X | X | X | X | X | | | X | | |
| Rundtur med båt, tog, buss | | | | X | X | | | | X | X | X | X | X | X | | | | | |
| Stordriftsdag | | | | | | | | | | | | | | | | X | | | |
| Aftentog med middag | | | | | | | | | | | | | | X | | | X | | |
| Kulturdager Arna | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Juletoget med julenissen | | | | | | | | | | | | | | | | | | X | X |
| Trillevognservering | | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | X | | X | X | | | |

## *Representasjon og delegasjoner*

Vi har hatt en rekke møter og besøk i 2023. Listen under er ikke komplett.

- 18.01.2023 Presentasjon for Arna Høyre
- 28.01.2023 Ordstyrer - møte med Bergens Tekniske Museum
- 02.02.2023 Befaring Bergen kommune gang- og sykkelveg langs Vossebanen
- 15.02-18.02.2023 Seminar på Norsk jernbanemuseum
- 22.03.2023 Møte referansegruppen for Landsverneplanen for jernbanens kulturminner
- 23.08.2023 Ledernettverket museumsjernbanene
- 11.10.2023 Møte Bane NOR vedrørende fradeling Garnes stasjon
- 17.10.2023 Foredrag Centralkirkens formiddagsmøte.
- 23.10.2023 Ledernettverket museumsjernbanene – NJM
- 24.10.2023 Politikerbesøk Stian Davis og Kine Dale fra VLFK
- 26.10.2023 Foredrag Ytre Arna Museum
- 07.11.2023 Møte Voss Kulturminnedagene 2024
- 10.11.2023 Møte i interimsstyret for Museumsbanerådet
- 27.11.2023 Møte Voss Kulturminnedagene 2024

## *Chartertog*

GVB hadde flere bestillinger på charter-oppdrag for internasjonale reiseagenter gjennom sesongen. Noen er tilbakevendende grupper med interesse for jernbane, og i 2023 var det tre slike oppdrag. I tillegg kjørte vi charter med motorvognsettet for NJK Oslo 13.05.23

## *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 á 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, det vil si syv søndager med et opphold på tre søndager i juli. Oppholdet skyldes at Stord1 ikke har personell til å drive båten i juli.



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

**Trillevognservering** er et godt supplement til spisevognen. Trillevognen lastes inn straks før avgang, og det er togførers ansvar å påse at den ikke blir glemt. På bildet fra venstre ser vi søskenparet Trym og Iben Holgersen.
Foto: Ivar Gubberud

Oppvaskmaskinen i spisevognen har fått enda en gjennomgang og reparasjon i 2023, og synes nå å være i orden. Det har vært vurdert å kjøpe en ny oppvaskmaskin, men det ikke funnet noen klar kandidat å kjøpe.

Vår nye nettside (norskspisevognselskap.no) og nye facebookside (Norsk Spisevognselskap) fungerer etter hensikten. Vi får en del henvendelser gjennom disse sidene fra folk som er mest opptatt av mat opplevelsen ombord i toget. Det har vært en aktiv annonsering av NSS i spisevognen gjennom alle våre kanaler i 2023. Lokomotivsituasjonen i 2023 ga noe færre dager med Norsk Spisevognselskap i spisevognen enn tiltenkt. Vi prioriterte å sette inn spisevognen i toget når Bergen Heritage Tour har vært arrangert.

Resultatmessig gir Norsk Spisevognselskap et positivt økonomisk bidrag til GVB sin drift, når mersalget av togbilletter til spisevognsgjester tas med i regnestykket. Viktigere er den good-will som NSS i spisevognen skaper for GVB. GVB retter en stor takk til personalet fra Din Anledning for innsatsen gjennom sesongen 2023!

## *Markedsføring*

Brosjyre ble laget i år som alle tidligere år før pandemien. Vi var også tilstede i BT, BA, Bygdanytt og 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 og juletogene i desember hadde 95 % forhåndssalg av billetter.

Vårt fokus på markedsføring i sosiale medier fortsetter å treffe de rette markedene for museet. Facebook er vårt viktigste verktøy for å kommunisere med kunder og direkte kontakt gir oss muligheten til å raskt evaluere hva som fungerer og hva som ikke leverer opp til forventningene. GVBs følgere på Facebook har økt gjennom strategiske grep fra kun et par hundre siden vi startet arbeidet i 2014 til å nå 8.139 – en økning på 10% fra 2022. Dette gjør GVB nummer en i antall følgere på Facebook, sammenlignet med andre museumsjernbane-organisasjoner i Norge. Om lag 5 % av våre følgere er bosatt utenfor Norge.

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

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



**Yrende folkeliv** på Garnes stasjon i 2023. Bakerst i toget går *finke*-vognen og spisevognen fra 1937.

Foto: Ivar Gubberud

## 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 både overfor lokalbefolkningen, men særlig for tilreisende.

I 2023 ble det utgitt et hefte om restaureringen av stasjonsparken på Arna gamle stasjon..

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. GVB holdt flere eksterne foredrag i året som gikk.

### Forvaltningsplan og andre planverk

Det er tidligere utarbeidet en Kulturminneplan og en Forvaltningsplan for kulturminnet GVB. Denne er godkjent og vil være styrende for framtidig utvikling. Et tillegg til Forvaltningsplanen ble utarbeidet i 2017 og den blir også tatt inn som tillegg til fredningsbestemmelsene. 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 frivilligheit 2023 - 2035 Vestland.

Museumsbanene er fra 2021 fått egen post 76 på Statsbudsjettet under Samferdsel. Posten fordeles mellom banene etter en omforent nøkkel. I retningslinjene kan tilskuddet brukes til drift, rullende materiell og infrastruktur. For GVB betyr dette større fleksibilitet, men da tilskuddet ikke er økt, så er det de facto ikke en øning, men derimot reduksjon.

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

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

I Hurdalsplattformen blir det slått fast at Regjeringen vil:

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

Dessverre førte den internasjonale situasjonen i 2023 til økte priser, og uten kompensasjon i tilskudd blir det følgelig en realnedgang i økonomisk handlingsrom.

### Arkiv og oppbevaring

Første byggetrinn av vognhallen på Seimsmark er oppført med sprinkleranlegg og sporlegging av fire spor. Den andre delen med 3 spor, og verksted med smøregrav ble bygningsmessig ferdig. Innredningsarbeid pågikk også i 2023, og det er ennå resterende arbeid for om lag 2 mill som gjenstår i 2024. Verkstedsdriften er imidlertid igangsatt og gode resultater er oppnådd.

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

### Digitalisering, kommunikasjon og servere

GVBs servere er skybasert. Det er i 2023 fornyet med enhetlig nettverk på Garnes, og supplert med trådløst nettverk på Arna, Haukeland og Seimsmark.

# RULLENDE MATERIELL

## Lokgruppen

Kjøring med damplok i 2023 ble gjennomført med lok 30c 271, fra 16.07 og ut sommersesongen. I alt 8 kjøredager. Dette er det første året GVB har disponert mer enn ett damplok på langsiktig avtale.

Ved årsskiftet er ingen av de to damplokene driftsklare.

## Lok 255

Som beskrevet i årsberetningen for 2022, ble lok 255 utsatt for en kollisjon og avsporing ved starten av kjøresesongen. Etter å ha gjennomført kjøresesongen 2022 midlertidig reparert, ble lok 255 tatt inn for permanent reparasjon.

Reparasjonene er ennå ikke sluttført, men vi regner med å ha avdekket det som har oppstått av feil.

Kostnader hittil for reparasjonene er ca. 2 mill. Vi regner med minst 1-2 mill. til for å fullføre alle reparasjoner i forbindelse med Erdal-avsporingen.

Tenderen er reparert av Dåfjorden slipp, og de enkelte delene (tank, ramme og boggier) ligger klar til montering på Garnes. Selve loket står på løftebukker på verkstedet på Seimsmark. Hjul og akselkasser er demontert og sendt til Dampflokwerk Meiningen i Tyskland for reparasjon. En del andre komponenter blir reparert av vår lokale mekaniske ekspert fra Vemek i Åsane, North Yorkshire Moors Railway i England og Trainparts Sweden i Bollnäs i Sverige.

Hvis alle underleverandører, og vi selv, klarer å holde tidsplanen, har vi et godt håp om å fa satt sammen lok 255 til starten av kjøresesongen 2024.

- Timeforbruk vedlikehold og reparasjon: ca. 750 timer. Alt dette er arbeid etter avsporingen i Grimen.
- Antall kjøredager: 0
- Antall turer: 0
- Kilometerløp: 0 km
- Kullforbruk: 0 Tonn

## Lok 271

Våren 2023 ble det besluttet at de to store damplokomotivene 30a 271 og 26c 411 skulle flyttes vekk fra Hønefoss og disponeres av henholdsvis GVB og KrB (Krøderbanen).
I løpet av mai og juni 2023 var vi på Hønefoss for å klargjøre lok 271 for overtagelse og transport til GVB.
Helgen 8 – 10.06 ble 271 slept til Drammen for hjuldreiing, og deretter til sitt nye hjem på Garnes.
Loket ble rigget opp og reparert på Garnes, og første prøvekjøring fant sted 11.07.

Loket har et utestående behov for en del småreparasjoner, som vi kan ta etterhvert. Mer vesentlig er det at loket har en svært gammel kjel (1940), som forfalt til kjelrevisjon 04.10.2023. Vi er i januar 2024 i gang med å gjøre klar 271 for kjelekontroll. Resultatet av kjelekontrollen kan være alt fra at kjelen blir godkjent som den er, til at kjelen må fornyet i sin helhet.

- Timeforbruk vedlikehold og reparasjon: ca. 750 timer.
- Antall kjøredager: 17
- Antall turer: 31
- Kilometerløp: 1.147 km
- Kullforbruk: 15,5 Tonn



**GVB er Fjordjernbanen i Norge**. Hver driftsdag på GVB er også flaggdag. I bakgrunnen og i dampen, skimtes Haus kirke på Osterøy.

Foto: Ivar Gubberud

## *Disponering av damplok i kjøresesongen 2024*

Plan A er at lok 255 er ferdig reparert og gjør tjeneste i kjøresesongen.
Plan B, hvis lok 271 er kjørbar på dette tidspunktet, er at vi kjører lok 271 inntil lok 255 er klar.
Hvis vi klarer å få begge lok driftsklare i løpet av sesongen, er vi i den heldige situasjon at vi kan kjøre stordriftsdag med to damplok.

## *Motor- og styrevogner*

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

## *Motorvogn 86.60*

Er beskrevet i årsrapportens del 2.

## *Styrevogn 86.68*

Er beskrevet i årsrapportens del 2.

## *Lokomotiver og skiftetraktorer*

| Lok | nr | enhet | byggeår | Fabrikant | vekt | l.o.b. | status | anmerkninger |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18c | 255 | damplokomotiv | 1913 | Hamar | 83,0 | 15,6 | driftsenhet | |
| 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 | 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 hittil 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. Samlet er det behov for et årlig tilskudd tilsvarende det som ytes på infrastruktursiden.

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

## Godsvogner

| G-vogn | nr | enhet | byggeår | Fabrikant | vekt | l.o.b. | status | anmerkninger |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| G3 | 3384 | godsvogn | 1924 | Skabo | 8,5 | 7,7 | restaureres | Overført fra KrB 2021 |
| T3 | 17002 | stakevogn | 1914 | Strømmen | 8,0 | 8,9 | restaureres | Overført fra KrB 2021 |
| Ø4 | 17 405 | pukkvogn | Før 1916<br>Omb. 1965 | Tyskland<br>Vrk. Kronstad | 8,5 | 10,0 | driftsvogn | Innkjøpt fra Tyskland - litra L4-1.<br>Ombygd Kronstad 1965 litra Ø4 type 2. |
| Ø4 | 17 476 | pukkvogn | Før 1916<br>Omb. 1966 | Tyskland<br>Vrk. Kronstad | 8,5 | 10,0 | driftsvogn | Innkjøpt fra Tyskland, (eller gjensatt 1945) - litra L4-1.<br>Ombygd Kronstad 1965 litra Ø4 type 2. |
| G4 | 42300 | godsvogn | 1954 | Strømmen | 11,5 | 11,3 | restaureres | Overført fra KrB 2021 |
| H4 | 70033 | kjølevogn | 1947 | Skabo | 13,5 | 9,8 | restaureres | Historisk viktig dokumentasjon på ferskfisktransporten til Europa. |
| Gs (G5-3) | 120 2 107-1 | godsvogn | 1963 | Strømmen | *12,0* | *10,8* | lagervogn | "Skruevognen" |
| Gbs | 150 0 074-2 | godsvogn | 1964 | Eidsfos Verk | *14,0* | *14,3* | restaureres | Antatt ferdig 2022. "Arnavognen" |
| Gbs | 150 0 201-1 | godsvogn | 1966 | Eidsfos Verk | *14,0* | 14,3 | lagervogn | "Steinar-vognen". Overført til KrB 2021 |
| Gbs | 150 0 242-5 | godsvogn | 1963-65 | Strømmen/Eidsfoss | 14,0 | 14,3 | Lager-drift | Overført fra Støren 2020 |
| Gbs | 150 0 276-3 | godsvogn | 1964 | Eidsfos Verk | *14,0* | 14,3 | lagervogn | "Georg vognen" |
| Gbkls (G4) | 158 5 706-8 | godsvogn | 1948 | Skabo | *11,5* | *11,3* | lagervogn | "Dieselvognen" |
| His (G5-4) | 210 2 194-8 | godsvogn | 1962-66 | Strømmen-Høka | 12,5 | 10,6 | lagervogn | |
| Hcks | 218 0 051-0 | hestetr.vogn | 1964 | ? | 14,0 | 10,8 | lagervogn | Ombygt til hestetransportvogn 1989.<br>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 |
| Ibblps | 825 6 014-9 | kjølevogn | 1981 | Strømmen | 14,0 | 12,2 | lagervogn | Overført fra NMT 2021 |
| Ibblps | 825 6 028-9 | kjølevogn | 1981 | Strømmen | 13,5 | 12,2 | lagervogn | Overført fra Støren 2020 |

## Maskinavdelingen

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

| Banevedlikehold | nr | enhet | byggeår | Fabrikant | vekt | l.o.b. | status | anmerkninger |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Xd | 4662 | lastetraktor | 1976 | Robel | 7,5 | 10,0 | driftsenhet | |
| X | 30-37-4004 | lt-tilhenger | 1976 | Robel | 2,0 | 10,0 | driftsenhet | |
| X | 4406 | tipphenger | 1976 | Robel | 2,0 | 8,0 | driftsenhet | |
| X | 4405 | tipphenger | 1976 | Robel | 2,0 | 8,0 | hensatt | |
| SBM | 30-34-002 | svillebyttemaskin | 1969 | Lameco AB | 3,0 | 2,4 | driftsenhet | |
| PKL | GUBBEN | pakkemaskin | 1979 | Robel Minima II | 5,0 | 2,4 | driftsenhet | |
| PKL | 30 32 5028 | pakkemaskin | 1987 | Matissa B201 | 28,0 | 16,0 | hensatt | |
| | - | motorinspeksjonstralle | 19?? | ?? | 0,2 | 3,0 | utstilling | Bør restaureres |
| | 36-15-019 | Traktorgraver | 1977 | Volvo 650 | 6,6 | 7,0 | | Avhendet 2021 |
| O&K MHS | 315203 | Veg- og skinnemaskin | 2000 | Orenstein & Koppel | 17,0 | 7,0 | driftsenhet | |
| Schoma | 30-37-4032 | Tillhenger til OK | ? | Schoma | 2,0 | 8,0 | driftsenhet | Lasteevne 15 tonn |

# BANEAVDELINGEN

## Sporvedlikehold

Bane NORs målevogn ROGER 1000 har kjørt over hele strekningen og kartlagt bla. 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. Målevognen fant et fåtall sporutvidelser, noe som viser at vi har god kontroll på sporet, dog er det fortsatt en del vindskjevheter. Det er derfor kjørt 5 skift med pakkemaskin. Sprøytetog er kjørt på deler av strekningen. For øvrig er følgende utført i regi av GVB:

- Megadron AS, vår sporentreprenør har skiftet
  - 400 sviller.
  - Svillebytte spor 3 Arna
  - Svillebytte veksel Frank Mohn
- Brukte sviller er levert til godkjent destruksjon.
- Lagret sviller på pressening og bark pga. Avrenning
- Totalt er 2005 meter skinner byttet.
  - Planovergangsskinner byttet Espeland
  - Skinnebytte Garnes spor 1
  - Skinnebytte Seimsmark fra veksel til planovergang
  - Skinnebytte fra veksel Seimsmark og mot Kjelåne.
  - Kjørt ut 5 lass skinner ca. 80 stk.
- Etablert pukkstoppere ved 5 broer
- Kjørt ut 200 tonn pukk
- Byttet laskebolter og klemmer
- Behjelpelig med framskaffing av materiell til BaneNor sine entreprenører.
- Deltatt i 35 befaringer med BaneNor og entreprenører, hvorav noen kjørt med Robel.

I regi av BaneNor er følgende utført:

- Overflate behandling av 5 broer + svillebytte
- På strekningen Tunestveit - Seimsmark:
  - Rensking av skjeringer og grøfter
  - Drenering
  - Skogrydding
  - Pukksupplering
  - Oppsetting av gjerder
  - Byttet 500 laskebolter
  - Skinnebytte i rundkjøring Arna



**De gamle Ø4 pukkvognene** er ikke de beste til å finfordele ballast med, men det fungerer såpass at det nå bør være mulig å justere ned overhøyden i denne kurven. Det er en del varierende overhøyde i sirkelkurven, med variasjoner mellom 85 til 96 mm, men målet er ny overhøyde på 50 mm.

Foto: Ove Madsen



**Baneservice løser det meste av utfordringer**, og den 27. april ble følgende pakket: kurven, ny overhøyde ved Bratland bru, setninger / sporfeil ved Grimen bru, setninger, sporfeil og tilpassing ved Heldal 1 bru, samt kurven med ny overhøyde ved Haukeland bru.

Foto: Ove Madsen

## *Skjøtselsplan*

I tråd med skjøtselsplanen for vegetasjonskontroll er det utført skogrydding på flere delstrekninger. Stasjonstomtene på Garnes, Arna G, Haukeland og Midttun er ryddet for kratt og vedlikeholdt gjennom sesongen. Arbeidstimer skjøtselsarbeid bane tilsvarer forrige år og er ført under andre poster.

Stasjonsmesterhagen på Arna G. stasjon inneholder 174 planter fordelt på bed og nyttevekster. I 2023 utførte GVB vedlikehold på hagen ved egne krefter. For 2024 bør dette arbeidet systematiseres.

Det er i 2023 gjennomført store endringer på stasjonsparken på Arna stasjon, som er beskrevet der.

## SIGNALAVDELINGEN

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

### Signalprosjektet 2023

Garnes stasjon: I år så har fokuset vært å få bygget ferdig stillerapparatet som skal stå i ekspedisjonen på stasjonen. Det har vært, og fortsatt, er en utfordrende jobb. Signalprosjektet har på forhånd tatt vare på ett gammelt stillerapparat ifra Hjuksebø stasjon som nå bygges om til å bli stillerapparat for Garnes stasjon. Telegrafnøklene som i en årrekke har manglet på Garnes er nå kommet på plass igjen. Men de er foreløpig ikke koblet opp mot telegrafklokkene. I relerommet i kjelleren så er det blitt foretatt en del sortering og opprydning igjennom året. Mye av det tekniske utstyret har funnet sin plass, men det gjenstår fortsatt en del.

Arna stasjon: Inne i ekspedisjonen på Arna G så er nå signaltelegrafklokkene kommet på plass. D-Låser har funnet sin plass på veggen samt at bryterpanelet for hjelpesignalene er kommet på plass. Stillerapparatet er visuelt montert, men er ikke koblet. Det er gledelig å kunne fortelle at mange av de gamle originale emaljeskiltene tilhørende telegrafklokkene og D-låsene har kommet til rette og er montert. Skiltene til telegrafklokkene dukket opp på Voss, og de øvrige skiltene ble gjenfunnet i en skuff på Bergen stasjon.

Haukeland stasjon: Det er ikke blitt foretatt større arbeider på Haukeland stasjon annet enn at man planlegger å få samlet alt av reservedeler tilknyttet det elektromekaniske signalanlegget i det klimaregulerte signalrommet i kjelleren på stasjonen som signalprosjektet fikk bygget i fjor.

Øvrig: Signalprosjektet har dessverre blitt utsatt for ett nok så frekt kabeltyveri. Kabeltyvene ble avslørt i handlingen, men dette viser litt hvor sårbar man kan være. Intensjonen er jo at signalkablene som prosjektet har liggende på lager skal kunne brukes i forbindelse med bygging av det historiske signalanlegget på Arna G stasjon.



Ellers så har prosjektet kunnet hjelpe andre museumsbaner med signalteknisk utsyr som prosjektet tilfeldigvis hadde liggende som overskudd på lager. Det er alltid kjekt å kunne bistå de andre museumsjernbanene når man har muligheten til det.

Ifra BaneNor så har man fått en del signalteknisk utstyr igjennom året som er lagt på lager for fremtidig bruk til de forskjellige historiske signalanleggene langs Museet Gamle Vossebanen.

Prosjektet har to apparatkiosker stående på Arna G som tidligere er blitt restaurert. Det har foreløpig ikke lyktes å finne egenet plass til disse kioskene. De er i utgangspunktet tiltenkt å brukes som veibomkiosker.

## BYGNINGSVEDLIKEHOLD - STASJONSOMRÅDER

### Garnes

Innvendig stasjonsbygg: De siste årene har ganger, trapper og trappehus blitt malt, omtrent en etasje pr år, fra loft til kjeller. I år ble første etasje malt (Bjarte W. Nordvik). Flott arbeid! Arbeidet avsluttes neste år nede i kjelleren.
Gulvet i venterommet er også pusset og lakket (Bjarte W. Nordvik) flere ganger med et flott resultat.





Innbydende og lekkert på Garnes etter restaurering.
Foto: Morten Birkenes

*Antall arbeidstimer: 459*

Vannstender på Garnes: Ingen aktivitet i 2023.
*Timeforbruk vanstender: 0 timer.*

Svingskiven: Det ble ikke utført arbeid på svingskiven i 2023 grunnet andre prioriterte oppgaver.
Gangbanen er prosjektert, men ikke fabrikkert.
*Arbeidstimer: 2*




Telefonkiosk: For å hedre Georg Fasting, (sønn til stasjonsmester M. Fasting,) som vant Televerkets konkurranse om norsk telefonkiosk i 1932, og for å komplettere miljøet, er det anskaffet en telefonkiosk på Garnes fra Telenor. Dette er fra serie II produsert 1959-1973. Stålet er har rustet ytterligere siden vi overtok den, og derfor ble det besluttet å ta den inn for overhaling i verkstedet på Seimsmark. Det er demontert vinduer og spilene nede. Det er skjært ut rusten plate, og levert en hjørneplate til Dahle mek. verksted. Arbeidet fortsetter i 2024.
*Timeforbruk telefonkiosk: 12 timer*

Plattformforlengelse: Behovet for plattformforlengelse var størst på Garnes – til tross for at stasjonen har banens lengste plattform. Men det er også her publikumstrykket er størst: Etter at vi begynte med billettsalg på nett har vi prioritert å selge tur-returreisene

med Garnes som utgangspunkt. De som begynner eller avslutter sin reise på Garnes vil tilbringe noe tid her før eller etter turen. Og de som har reist fra Midttun tilbringer pausen på Garnes - samtidig. Det er på Garnes vi har omstigning mellom tog og båt. Og det er på Garnes vi har mest å vise frem til publikum. Summen blir mange mennesker på samme sted samtidig. Og da hjelper det stort å kunne øke publikumsarealet med 150 kvadratmeter.

Muligheten til å forlenge plattformen var begrenset av sporveksel 3 i øst og en planovergang i vest, vi måtte holde oss mellom disse. Sporveksel 3 fører inn til spor 5; som vi stadig kaller «spisevognstikken» selv om det er gått noen år siden vi sluttet å hensette spisevognen der. Planovergangen som går over hele fire spor kunne kanskje ha vært nedlagt, men den er omfattet av fredningen. Å sperre planovergangen med en plattform var ikke tema. Planoverganger som krysser fire spor, er sjeldne. Denne ligger inne på et stasjonsområde. Når unntas GVBs egne arbeidskjøretøyer brukes den stort sett bare av en landbrukstraktor en sjelden gang. Derfor synes vi den er til å leve med, og dessuten er den en del av den historiske formidlingen.

Den østre plattformforlengelsen på Garnes er blitt til en mellomplattform: Hele forlengelsen ligger mellom hovedspor (spor 1) og spisevognsporet (spor 5). Plattformen forenkler og sikrer publikums tilkomst til toalettene lengst øst i den gamle lokomotivstallen – dagens uthus - de nås nå fra begge sider av bygningen. Den nye plattformkanten mot spor 5 gir en tydelig avgrensning av publikumsområdet også på nordsiden av uthuset. MGVB vurderer sogar å gjenåpne den historiske gammeldassen; et tilbud til særdeles verdig trengende og svært godt betalende personer av typen hankjønn. De er også en del av historien. Dodraugen er for øvrig bedt om å forestå åpningen! (Se Dodraugen NRK Vestlandsrevyen 2015 på Youtube)

Plattformen langs spor 5 vil også gjøre det enklere for publikum å beundre rullende materiell som hensettes i spor 5 i formidlingsøyemed. De kommer høyere opp fra bakken, og kan dermed lettere se inn på et åpent vogngulv eller kanskje også inn i en parkert passasjervogn.

Da vi var ferdige med plattformforlengelsen i øst gikk vi tom for egnet kantstein og pengesekkene var tømt. Vi hadde søkt vernemyndighetene om å kunne bruke betong om nødvendig. Dispensasjonsvedtaket utelukket det ikke, men hadde som forutsetning at tilstrekkelige mengder kantstein ikke lot seg fremskaffe. Det var et så klart signal at vi valgte å utsette den vestre delen av plattformforlengelsen til senere. Vi er optimister – og regner med at mer stein vil dukke opp etter hvert, og således budsjettmessig legge mer stein til byrden.

Hele prosessen med plattformforlengelsene er inngående beskrevet i artikkel i På Sporet.

## *Arna*

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

Plattformforlengelse: På Arna G kunne vi forlenge plattformen mot vest. I øst ender plattformen ved sporveksel 6, den ene av de to vekslene inn til «Melkestikken». Mot vest hadde vi noen meter å gå på frem til «Snarveien», en planovergang for fotgjengere. Her har vi vært plaget av fotgjengere som tar snarveien langsetter sporet før de – kanskje – forflytter sitt legeme opp på plattformen der denne begynner. Det er vårt håp at den forlengede plattformen i noen grad vil forebygge eller i hvert fall begrense denne ulovlige ferdselen.

Lasterampen langs sidesporet «Melkestikken» (spor 4) hadde eksistert tidligere. Følgelig kunne her søkes om en tilbakeføring og ikke om en endring. Steinkanten forsvant etter jernbanens driftstid, terrengforhøyningen var imidlertid fortsatt synlig. Vi har lurt på hvorfor, men regner med at det var noen som trengte stein. Trolig NSB selv. NSB hadde drevet med gjenbruk i mer enn 150 år før ordet ble en del av norsk dagligtale. I grunnen drev alle med gjenbruk før i tiden – det var skjellsettende ufornuft i all kasting av gjenstander som kunne repareres og brukes videre.

«Melkestikken» ble – som navnet tilsier – brukt til å hensette melkevogner som skulle lastes og deretter bli med i et blandet tog eller underveisgodstog inn til Bergen.

MGVB brukte «Melkestikken» som omkjøringsspor vårt første driftsår, da kjørte vi bare mellom Garnes og Arna G i 1993 og første to uker i 1994. Sporet er bare 59 meter langt, men det var nok til å kjøre rundt vognstammen vi hadde den gang.

Det er et aldri så lite tankekors at togene mellom Arna og Bergen brukte rundt 55 minutter da normalsporet kom. I dag bruker togene 7-8 minutter mellom de samme endepunktene. Finnes det i det hele tatt nordmenn som har opplevd en større transportrevolusjon enn hva *arnabuane* har gjort?

Hele prosessen med plattformforlengelsene er inngående beskrevet i artikkel i På Sporet.

Parken ved Arna stasjon var i en sørgelig forfatning da GVB i 2022 startet arbeidet med tilbakeføring. I 2023 ble parken beplantet med gamle sorter. Det kom på plass trapp fra perrong til park, og området ble sikret med gjerder.

Prosjektet - som varte i om lag et år - ble avsluttet med at vi inviterte sentrale politikere, kulturbyråkrater og stasjonens nærmeste nabo til et åpningsarrangement søndag 27. august 2023. Først var det gratulasjonstaler fra kulturbyråd Bergen kommune Eduardo «Doddo» Andersen (AP), Mailiss Solheim-Åkerblom fra partiet Rødt som skaffet oss midlene for å starte opp prosjektet, Knut Rokne - nærmeste nabo til stasjonen - og fylkesordfører i Vestland fylkeskommune Jon Askeland (SP).

I tillegg var følgende av de inviterte til stede: Seksjonssjef for kulturarv Vestland fylkeskommune David Sandved, politikerne Robert Skaar (MDG), Lillian Blom (SV), Eivind Skår (KrF), Janne Gro Rasmussen (H), samt journalist i lokalavisen Bygdanytt Ronny Bertilsen. Etter arrangementet ved parken var gjestene invitert på lunsj i det just ankomne damptogets spisevogn.

Hvert av bordene hadde en GVB-representant som sikret at samtalen gikk lett og ledig i retning av gode resultater og stort behov for mer penger. Vi oppnådde god respons fra alle våre gjester i spisevognen, og tverrpolitisk forbrødring til GVBs beste. Alle inviterte fikk en goodie-bag med relevante trykksaker som hjemmelekse.

Hele prosessen med parken er inngående beskrevet i artikkel i På Sporet.

Stasjonsbygning: I vinter ble den lille mellomgangen og det lille lagerrommet slått sammen til det vi har kalt en gartnerbod (stasjonsgruppen). Vi har ingen gartner lenger så kanskje redskapsbod er et mer passende navn. Utgangsdøren til redskapsboden kunne åpnes igjen når vi fjernet det forhøyede gulvet. Ytterdøren fikk en funksjon igjen, noe som bidrar til at huset ser ut som om det er i aktiv bruk.



Halve stasjonsbygningen ble malt utvendig i sommer (Ivar Gaustad Malerservice), veggene mot sporet og parken. Andre halvdel planlegges malt våren 2024. Det er skiftet Varmepumpehuset mot parken er skiftet ut (Hardanger AKS) pga. råte på det gamle huset, og det er laget en mindre, utvendig trapp fra gartner / redskapsboden og ned til bakken. Videre er det montert et utvendig vannuttak mot veien (Arna og Åsane Rørleggerservice) og et mindre friskluftanlegg i pakkhuset (Egil




Sandal). Kjellervinduet som har manglet glass i mange år (!) har nå fått nytt glass og er nå helt tett (Arna Glass). Det er produsert to nye stedsskilt, ARNA, som er satt opp på øst og vestveggen. Hovedskiltet, mot sporet, har også fått en oppussing av stasjonsgruppen, så alle tre skiltene nå har samme utforming.

Området mellom stasjonsbygningen og veien er skarpt rent og gruset opp igjen . Nå er det blitt riktig så flott, også på baksiden av stasjonen.
Innvendig er Driftsutvalgets møterom (bord, stoler, videokanon, mm) flyttet fra venterommet til ekspedisjonen. Venterommet skal tilbakeføres til opprinnelig utseende og funksjon i 2024. Dette arbeidet ble så vidt påbegynt i des 2023 ved at den doble venteroms(ytter)døren ble åpnet og børstet støv av til juletogene 9. og 10. des. Rommet ble ryddet og vi hadde et høyst midlertidig venterom for juletogpassasjerene (stasjonsgruppen). *Antall arbeidstimer: 456*

## *Haukeland*

Uteområdene på Haukeland har blitt trimmet og vedlikeholdt jevnlig og har derved framstått på en god måte overfor publikum. Stasjonsmester sørget for at kortreiste epler fra stasjonen ble til eplesaft internt. Veien trenger høvling og grusing i 2024.

Stasjonsbygning: I desember ble det satt på et zinkbeslag på alle vinduene i stasjonsbygningen (Høstmark Bygg). Renoveringen av bygningen fra 90-tallet var ikke helt som den burde, og det har lekket regnvann inn under vinduene den siste tiden. Lekkasjene er stoppet nå.

Godshus: I en årrekke så har man hatt behov for lagerbygning på Haukeland stasjon for å kunne lagre infrastruktur-komponenter. Det mest nærliggende å gjenoppbygge godshuset på Haukeland stasjon. De gamle bygningstegningene av godshuset på Haukeland stasjon ble hentet frem. Det var 3 tegninger hvor to av tegningene var forslagstegninger for endringer av godshuset. Den siste tegningen var den tegningen som representerte mest slik godshuset så ut for 60 år siden. I tillegg hadde man en tegning som en av de kjerneaktive hadde laget. Man ble enige om at hvis man skulle gjenoppbygge godshuset på Haukeland stasjon så skulle det være en mest mulig nøyaktig kopi av godshuset som skulle settes opp. Man bestemte seg for å hente inn tilbud ifra lokale byggmestre for å danne ett grunnlag for hva det ville koste å gjenoppbygge godshuset. Ett tilbud ville også danne grunnlag for søknader om midler for å kunne realisere gjenoppbyggingen av godshuset. For å være på den sikre siden så ble det søkt BaneNor og vernemyndighetene om aksept for å kunne gjenoppbygge godshuset på Haukeland stasjon. Både BaneNor og vernemyndighetene har gitt positive tilbakemeldinger.

Men på godshusets fundament står det allerede i dag en banebu, som i sin tid stod på Arna G stasjon - der hvor det i dag er en rundkjøring. Med andre ord en bygning som kan relateres til banen, men som det hverken finnes egnet tomt elle behov for. Hva som blir banebuens skjebne er ikke besluttet, men skal det gjenoppbygges ett godshus på Haukeland stasjon så må banebuen vike.

Plattformforlengelse: På Haukeland var det noe bedre plass: Mot øst var vi begrenset av planovergangen «Haukeland 2», mot vest var det noen meter frem til en fjellskjæring. Her kunne vi derfor forlenge plattformen i to retninger. I tillegg ble det satt opp plattform mot stikksporet ved godshuset, til glede for lokomotivpersonalet i østgående tog som får litt bedre nedstigningsforhold.

Som på Garnes ble også her den østre plattformforlengelsen til en mellomplattform, i dette tilfellet mot lastesporet (spor 4) som fra før hadde en lav sideplattform på motsatt side. Som på Garnes kan den brukes til å forenkle formidlingen. Området strammes opp. Grensene mellom publikumsområde og jernbaneområde blir tydeligere. Plattformforlengelsen er smal, men så er her heller ikke videre trafikk.

Når Haukeland stasjon engang får tilbake sin historiske mellomplattform, vil det være naturlig å la den trinnfrie plattformadkomsten bli via planovergangen i denne enden av stasjonen.

Hele prosessen med plattformforlengelsene er inngående beskrevet i artikkel i På Sporet.

*Antall arbeidstimer: 376*

## *Midttun*

Uteområdene på Midttun har blitt trimmet og vedlikeholdt jevnlig og har derved framstått på en god måte overfor publikum. Området er ryddet flere ganger.

Venteskuret har fått seg en vask og et strøk maling. Skuret har litt råteskader nederst og har ikke evig levetid, men det holder noen år til. (stasjonsgruppen).

Stasjonsbygning: I museets forvaltningsplan så har det lenge vært ønsket å sette opp en liten stasjonsbygning med toalett fasiliteter på Midttun. Noen illustrasjoner for hvordan det kunne bli seende ut har vært publisert tidligere. Passasjertilstrømmingen på Midttun tilsier at en kopi av Helldalen stoppested eller Herland stoppested ville bli for liten.

Så stasjonsgruppen begynte å se litt på hva det faktisk ville være mulig å få plass til på Midttun. Det første man tenkte på var om det kunne settes opp en kopi av en stasjonsbygning. Man undersøkte litt forsiktig om det kunne være mulig å sette opp en kopi av Nesttun stasjon ifra 1904 selv om man visste at den bygningen ville bli altfor stor. Men kanskje man kunne krympe bygningen litt. Noen tegninger av Nesttun stasjon hadde man klart å finne i det gamle bygningsarkivet på Bergen stasjon. Men for å få ett best mulig underlag så tok man kontakt med Bane NOR eiendom for mulig bistand for å få tak i flere tegninger av Nesttun stasjon. Eiendom var meget behjelpelig og tegninger ble fremskaffet, men samtidig så ble man spurt om man ikke heller kunne flytte en rivningstruet stasjon til Midttun for gjenbruk og nytt liv der.

Den rivningstruete stasjonsbygningen skulle vise seg å være Torpo ifra Bergensbanen. Torpo stasjon er tegnet av samme arkitekt som også tegnet Nesttun stasjon. Så stasjonsgruppen har i høst i samarbeid med Bane NOR Eiendom sett på det reint teoretiske på hva som må til for å flytte en stasjonsbygning ifra feil side av fjellet og over til Bergen for gjenbruk som Midttun stasjon. Det å flytte en historisk bygning krever spesialkompetanse, så man avventer nå en rapport ifra ett håndverkerfirma som har spesialisert seg på flytting av historiske bygninger. Dersom dette skal bli realitet, så kreves det en svært god prosjektleder.

Stasjonsgruppen har også sett på hva som må til for å kunne øke kryssningsporlengden på Midttun stasjon. Og to alternativer dukket opp. Det ene alternativet var allerede tegnet som ett forslag av NSB i 1940 og innebærer å flytte sporveksel 1 på Midttun øst for dagens jernbanebru. Det andre forslaget innebærer etablering av den 16 meter svingskiven på Midttun, så lengst vest på stasjonsområdet som man overhodet kommer og samtidig sløyfe sporveksel 2. Istedenfor så vil svingskiven overta jobben for sporveksel 2. Og for at galskapen skal være helt komplett så har stasjonsgruppen begynt å se på muligheten for etablering av ett 45 meter langt motorvogn/vognskjul på Midttun, men da i forbindelse med ett tiltenkt spor 3 på Midttun ut mot elven. For å visualisere hva stasjonsgruppen planlegger for



Mulig scenario på Midttun med Torpo stasjon og svingskive. Arkitekten bak Torpo og Nesttun stasjon er den samme; Paul Armin Due (den yngre)

3D-illustrasjon:
Fabian Schnuer Gohde

Midttun så er det utarbeidet en meget flott 3D illustrasjon av Torpo/Midttun stasjon med svingskive. Vi har også søkt BaneNor og vernemyndighetene om aksept for å sette opp en stasjonsbygning på Midttun.

*Antall arbeidstimer: 288*

## *Verkstedshall*

Vi fikk etter søknad tildelt midler til «prosjekt fast dekke» med mer i 2023.
Dette gikk på å støpe resten av gulv i verksted (spor 3 og 4), og alle 4 spor i kaldhall ca 20 meter ut fra verksted. Videre lå det inne ventilasjonsanlegg med varmepumpe og asfaltering av uteområde/adkomst til verksted. Dette ble utført i løpet av noen hektiske måneder fra mai til oktober.
Utdrag fra prosjektrapporten:

Betongdekke i verksted og deler av lagerhall: Støping av gulv i verksted og kaldhall ville legge beslag på spormeter tilsvarende 7 boggivogner, og kunne derfor ikke utføres før driftssesongen startet på GVB. Vognene er vinterstid inne for lagring og vedlikehold.
Støpingen ble derfor bestilt med oppstart 1.06 og ferdigstilling innen fellesferien, slik at betongen kunne herde ut uten belastning i minimum 4 uker.
Før klargjøring av område måtte materiellet flyttes Både til Garnes og Haukeland.
Sporene i verkstedet var fra tidligere grovrettet og pakket, men for å få best mulig resultat måtte alle sporene løftes og pakkes, og suppleres med pukk der det manglet. Det ble kjørt inn 186 tonn pukk.
Mandag21.05 begynte et intensivt dugnadsarbeid med pakking/justering og avretting av området.
Totalt ble ca. 170 meter skinnegang justert og pakket. Deler av spor 2 i kaldhall ble også bakset, og forlenget med ca. 2 meter.
Vi ble ferdig med arbeidet slik at entreprenør kunne starte sitt arbeid uken etter.
Betongarbeidet forløp som planlagt med plastikk, 2 lag armering og støp /etterbehandling.
Det ble støpt i 2 omganger, og etterarbeid slik som riving av forskaling og fuging ble utført før fellesferien
Dugnadstimer brukt på Del 1: 382

Ventilasjonsanlegg i verksted: Det var planlagt med gjenbruk av et «arvet» ventilasjonsanlegg, men det viste seg at dette ikke ville tilfredsstille arbeidstilsynets krav. Dette var en forutsetning for prosjektet. Det ble derfor besluttet å installere nytt komplett ventilasjonsanlegg med integrert oppvarming basert på varmepumpe. Dette vil enøkmessig være å foretrekke. Anlegget ble bestilt på forsommeren med oppstart etter fellesferien, da dette ikke kunne utføres samtidig med Delprosjekt 1 gulv. Det var også vesentlig at det ikke stod materiell inne da dette ville hemmet framdrift og fordyret prosjektet.
Arbeidet med kanalnettet startet i midten av august og ferdigstilt i verkstedet slik at materiell kunne plasseres tilbake etter driftssesongen. Parallelt med dette anskaffet vi fundament for ventilasjonsaggregatet som ble montert i kaldhallen. Ventilasjonsaggregatet ble montert 02.10.23, og planen var å kjøre i gang ventilasjon uten varmepumpe som hadde lang leveringstid. Imidlertid viste det seg at det medfølgende varmebatteri var feillevert fra leverandør. Nytt batteri ble levert medio november 23. Kanalnett og varmepumpe ble ferdigstilt, og anlegget prøvekjørt. Det viste seg at det var noen utfordringer med kommunikasjon mellom varmepumpe og ventilasjonsaggregat. Feilsøking pågikk ved årsskiftet.
Det er lagt opp kurser til 230-400 volt trafo, kabling til aggregat, og nettverkskabling for styring.
Dugnadstimer: 117

Asfaltering arbeidsområde utenfor hallen: Det var behov for bedret tilkomst til verkstedet ved vareleveranser og kranbiler. Disse har en tendens til å spinne i grusen grunnet bakke opp til verkstedet. Tilbud ble innhentet på asfaltering av et areal på 190 m2. Det ble besluttet å legge 6 cm. tykkelse grunnet bruken av tilkomsten. Normalt blir det lagt 4 cm. på gårdsplasser.
I forkant ble hele området ugressprøytet 2 ganger. Det ble gravd opp og lagt ned takvannsrør fra gesims over inngangsdør. Dagen før asfaltering ble området tilrettelagt med fjerning av ugress og justering av tilstøtende kanter.
Dugnadstimer: 27

Ny natursteinmur: Senhøsten 2023 mottok vi et ekstratilskudd, og med dette fikk vi satt opp 59 m2 med natursteinmur i forlengelsen av den eksisterende muren ute i sporviften. Det måtte derfor ryddes en del på uteområdet i forkant av dette.

Annet: I 2 etg, i servicebygg er det ryddet og lagt gulvbelegg. Vegger for bremseverksted og kontor er satt opp. Det er anskaffet et sett med 12 tonns løftebukker. Disse er gjennomgått. Noen givere og kontakter er byttet, og motoren på 1 av bukkene er byttet. Bukkene er smurt opp, og klar for bruk.
Det er anskaffet en «*snile*» - en ektrisk pallestabler med 3 meter løftehøyde.
Montert flere reoler og ryddet. Kontinuerlig bortkjøring av søppel.

Antall Dugnadstimer totalt : 682 Antall nye spormeter: 2

## *PERSONELLUTVIKLING*

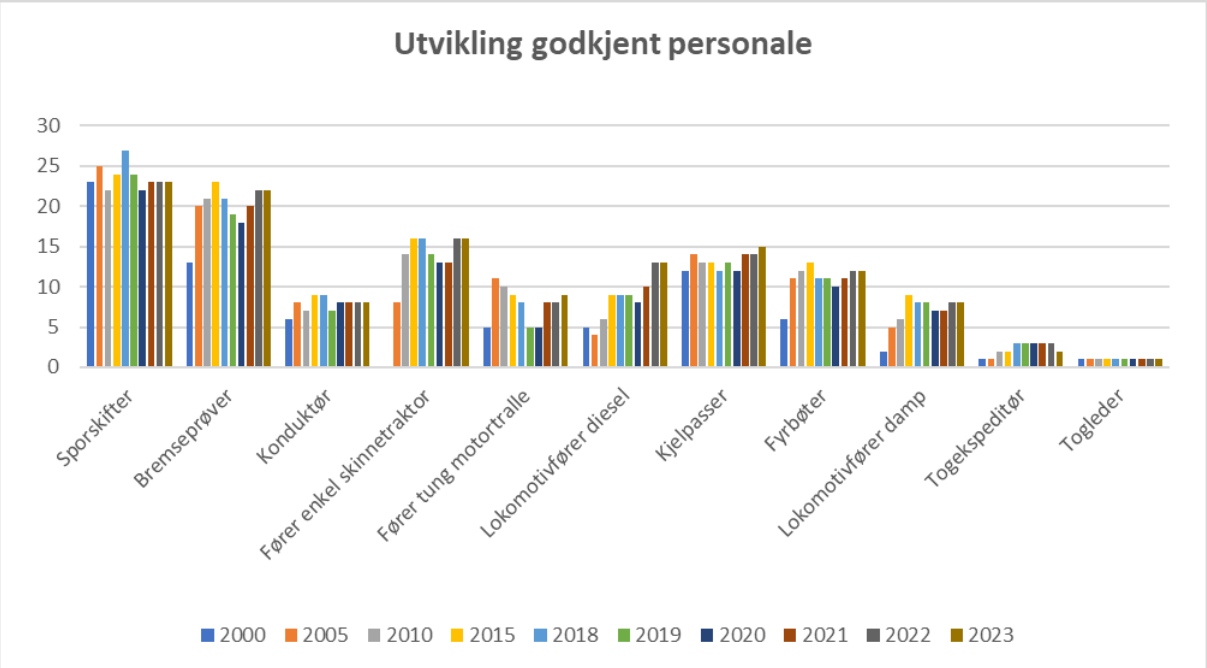
### *Opplæringstiltak*

I 2023 har det vært avholdt kontrollprøver i sikkerhetsforskrifter, sikkerhetskurs I, kjelpasserkurs typekurs på BM 86/91 og Robel 11/12. 5 personer har mottatt orientering om personlig sikkerhet, og det er brukt 312 timer på praktisk opplæring. Antallet timer teoretisk opplæring er 155 timer. Til gjennomføring av kontrollprøver er det medgått 22 timer.

| | |
|---|---|
| **Følgende har bestått kontrollprøve i sikkerhetsforskrifter:**<br>Håkon Berg Gunnarson<br>Trygve Grindheim<br>Kjartan Kvernsveen | **Følgende har bestått avsluttende prøve etter Sikkerhetskurs I:**<br>Andre Berland<br>Nils Eivind Holmedal<br>Eivind Martinsen<br>Kristoffer Moldestad<br>Karsten Specht<br>Ole Christian Walle |
| **Følgende har bestått avsluttende prøve etter kjelpasserkurs:**<br>Andre Berland<br>Karsten Specht<br>Ole Christian Walle | **Følgende er godkjent til selvstendig tjeneste som sporskifter:**<br>Håkon Berg Gunnarson |
| **Følgende er godkjent til selvstendig tjeneste som kjelpasser:**<br>Ole Christian Walle | **Følgende har fullført typeopplæring på dieselmotorvogner type BM 86 og BM 91:**<br>Christer Børve<br>**Disse har typekurs, men mangler praktisk godkjenning:**<br>Torstein Krabbedal<br>Tom Erik Nesse |
| **Følgende har fullført typeopplæring på lastetraktorer Robel type 11 og 12:**<br>Christer Børve<br>Egil Hop<br>Jørgen Bjørsvik Ingebrigtsen<br>Tom Erik Nesse | |

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

| | |
|---|---|
| Togleder: 1 | Togekspeditør: 2 |
| Lokomotivfører damp: 8 | Fyrbøter: 12 |
| Lokomotivfører diesel: 13 | Kjelpasser: 15 |
| Lokomotivfører motorvogn: 5 | Konduktør: 8 |
| Fører enkel skinnetraktor: 16 | Sporskifter: 23 |
| Fører tung motortralle: 8 | Bremseprøver: 22 |




## *Kompetansehevende opplæring og -prosjekter*

GVB har over en tid fått tilskudd til kompetanseoverføring, som har ført til en forbedring av kursvirksomheten og mulighet til å gjennomføre større kompetansehevende prosjekter som går over flere år. Vi er således svært fornøyd med resultatet i 2023.
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 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 2023 har NJK-GVB gjennomført følgende kompetansehevende opplæring og prosjekter:

1. Personlig sikkerhet: Alle nye medarbeidere må ta nettkurset, som er muliggjort med støtte fra Bergen kommune.
2. Sikkerhetskurs 1 er gjennomført over 10 kurskvelder med assistanse av nettkurs som muliggjort med tilskudd fra Bergen kommune. Eksamen avlagt.
3. Konverteringskurs for lokfører på nasjonalt regelverk gjennomført utelukkende med nettkurs som er muliggjort med tilskudd fra Bergen kommune.
4. Kjelpasserkurs over 10 kvelder er gjennomført, og eksamen er avlagt.
5. Workshop: gjennomført i Bergen felles med Krøderbanen: praktisk opplæring i oppmåling av akselkasseplassering i lokomotivramme.
6. Togekspeditørkurs – en av flere helgesamling med intensiv gjennomgang av pensum.
7. Typekurs Robel (10-11-12) – gjennomført opplæring av lokførerere for tung lastetralle (2 kurs gjennomført)
8. Typekurs BM 86 og 91 - gjennomført opplæring av lokførerere for dieselmotorvognsett.
9. Kurs i sjablongproduksjon for logoer og nummerpåskrifter på vogner og lokomotiver.
10. Kontrollprøve i sikkerhetstjeneste. (2 kontrollprøver gjennomført)

11. Kompetanseprosjekt Boggirevisjon startet opp i 2022. I dette inngikk innsamling av dokumentasjon, tekninger og erfaringsgrunnlag. Dette kurset startet i midten av oktober 2022 og ble avsluttet i våren 2023. Det er laget en omfattende prosjektdokumentasjon. Denne er tilgjengeliggjort på nasjonalt plan for de andre museumsjernbanene, samt for Norsk jernbanemuseum. Arbeidet har høstet gode ord fra faglig hold.
12. Det er startet opp et oppfølgende kompetansehevende prosjekt i vogngeneratorrevisjon, som en videreføring av boggiprosjektet. Vogngeneratoren er del elektriske delen av boggien. I dette prosjektet inngår innsamling av dokumentasjon, tegninger og erfaringsgrunnlag – nasjonalt og internasjonalt. Dette arbeidet startet sommeren 2023, og vil avsluttet i løpet av våren 2024. Da vil det foreligge omfattende prosjektdokumentasjon.
13. I parallell er det videreført kompetansehevende arbeid med revisjon av Pintsch-generatorer. Dette er en elektriske enheten som regulerer batterilading fra vogngeneratoren og fordeler strøm til vognbelysning. I dette prosjektet inngår innsamling av dokumentasjon, tegninger og erfaringsgrunnlag – nasjonalt og internasjonalt. Dette arbeidet startet sommeren 2020, men har ligget litt stille pga sykdom og personellskifte. I 2023 oppnådde vi fullrevisjon av første regulator. I løpet av 2024 vil det trolig foreligge omfattende prosjektdokumentasjon.

Kursvirksomheten og kompetanseoverføringsprosjekter har fått et betydelig løft i 2023. Dette mye takket være tilskudd fra Bergen kommune som har muliggjort grunnlagsinvesteringer i utstyr som har gjort opplæring lettere, raskere og bedre.

## *E-læring*

GVB har i mange år hatt et e-læringskurs for personlig sikkerhet. Dette gir en første innføring, og en dokumentasjon av resultatet. Denne plattformen var først basert på Flash, men etter den gikk ut av bruk var systemet en tid på Google Learning plattform. Denne plattformen er kostnadsfri, men har begrenset funksjonalitet.
GVB anskaffet i desember 2022 en lisens på plattformen Rise, som hittil er brukt til nettbaserte kurs Personlig sikkerhet, Sikkerhetskurs I og Sikkerhetskurs II samt påbegynt Bremsekurs I og andre hjelpemidler.
Den digitale versjonen av Sikkerhetskurs I (sporskifterkurset) har vært brukt som et supplement til klasseromsundervisningen.
Disse nettbaserte opplæringsmodulene er på gang i på IT-plattformen: Rise:

1. Personlig sikkerhet (publisert for bruk).
2. Opplæringsveiledning (publisert for intern review)
3. Sikkerhetskurs 1 (brukt ifm. klasseromskurs og for konvertering av lokførere)
4. Sikkerhetskurs 2 (brukt for konvertering av lokførere)
5. Særbestemmelser GVB (under intern QA)
6. Bremsekurs 1 (under utvikling, ikke publisert)

Publiserte moduler er også under oppdatering/oppgradering. Opplæringsveiledningen må muligens oppdateres når det gjelder typeopplæring og godkjenning til selvstendig tjeneste.

Vi ser også på andre bruksområder enn rene kurs, men det ligger nok litt lenger frem i tid.

*Utviklingstimer for kursene: 126 timer.*

# *ORGANISASJON*

## *Driftsutvalget og oppnevnte tillitsvalgte*

| | | |
|---|---|---|
| ***Driftsutvalget*** | *Driftsleder* | *Ivar Gubberud* |
| | *Sekretær/opplæringsansvarlig* | *Harald Chr. Hanssen* |
| | *Trafikksjef* | *Harald Tesdal* |
| | *Kasserer* | *Iva Germanova* |
| | *Lokmester* | *Egil Hop* |
| | *Vognmester* | *Christer Børve* |
| | *Salgssjef* | *Morten Birkenes* |

| | | |
|---|---|---|
| | *Security/forsikringsansvarlig* | *Trygve Grindheim* |
| | *IT-løsninger* | *Guttorm Midlang* |
| | *Baneansvarlig* | *Harald Tesdal* |
| ***Valgte tillitsmenn*** | *Representantskapet NJK:* | *Ivar Gubberud,*<br>*Torstein Krabbedal* |
| | *Vararepresentanter:* | *Jørgen Bjørsvik Ingebrigtsen*<br>*Guttorm Midlang* |
| | *Revisor:* | *Jakob Lønning Gullbrå* |
| | *Valgkomité:* | *Roald Hjelmeland*<br>*Torstein Krabbedal*<br>*Kristoffer Moldestad* |

| | | |
|---|---|---|
| ***Oppnevnte tillitsmenn*** | *Tjenestefordeler:* | *Torsten Krabbedal* |
| | *Traktoransvarlig 205.2* | *Thomas Bolstad* |
| | *Traktor- og motorvognansvarlig 206.33, 206.48, BM 86.60 og BFS 86.68* | *Kjell Færås* |
| | *Traktoransvarlig 214.90* | *Harald Chr. Hanssen* |
| | *Traktoransvarlig 220.206* | *Tom-Erik Nesse* |
| | *Prosjektleder verkstedshall:* | *Steinar Tesdal* |
| | *Prosjektleder Signal* | *Marius Jørgensen (Finn Gundersen)* |
| | *Prosjektleder Boggi, generator og Pintsch* | *Kjell Færås* |
| | *Prosjektleder stasjoner* | *Morten Birknes* |
| | *Prosjektleder Park Arna stasjon* | *Ivar Gubberud* |
| | *Maskinansvarlig:* | *Steinar Tesdal* |
| | *Koordinator transport og logistikk* | *Arne Heggernes* |
| | *Opplæringsutvalg* | *Harald Chr. Hanssen*<br>*Ivar Gubberud*<br>*Harald Tesdal*<br>*Hans Schaefer* |
| | *Representanter til Representantskapet i NJK:* | *Ivar Gubberud,*<br>*Torstein Krabbedal* |
| | *Sikkerhetsutvalg:* | *Torstein Krabbedal*<br>*Finn Gundersen*<br>*Ivar Gubberud* |

## *DU-møter*

Det har i 2023 vært avholdt 6 driftsutvalgsmøter og i tillegg daglig kontakt i driftsutvalget via telefon og e-post.

## *Sikkerhetsutvalget*

Sikkerhetsutvalget arbeider med forbedring av sikkerheten på GVB, ved å fortløpende vurdere hendelser og de relevante tiltak for å hindre gjentagelser, samt vurdere godheten av slike tiltak. Ved endringer i drift og infrastruktur gjennomføres risikoanalyser. Sikkerhetsutvalget har i perioden hatt to møter, og i tillegg til korrespondanse på epost.

Internrapporteringssystement 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 2023 ble det sendt inn totalt 48 rapporter. De fordeler seg som følger:

«Ulykker, uhell, uønskede hendelser og avvik»
8 - Planovergangshendelser

8 - Hendelsesrapporter

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

16 - Materiellrapporter

4 - Infrastrukturrapporter

12 – Bygningsrapporter

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

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.

GVB har stort fokus på Planovergangshendelser. For 4 av de rapportere hendelsene var synder(e) identifisert med foto eller på annen måte via vitner. Disse hendelsene er politianmeldt. I tillegg har det blitt medieomtaler. De øvrige hendelsene går inn i statistikken. Det totale antall hendelser er nok større enn det som er rapportert inn, så det er potensiale til mer rapportering.

Reguleringsplan for Indre Arna har fra GVB blitt besvart med kommentarer til kommunenes uheldige forslag til løsninger. Midlertidig bruksendring av lagerhall på Storaneset vil føre til økt trafikk over planovergangen. Dette er i brevs form gitt tydelige merknader mot disse. Det er sendt kopi av brevene til Bane NOR, SJT og Vestland fylkeskommune.

I 2023 har Bane NOR skiltet hele strekningen med advarselskilt for kryssende trafikk. Dette har bedret situasjonen mye. Bane NOR planlegger vegsikringsanlegg på Storaneset PLO, som er utpekt som mest tiltrengt.

## *Ansatte*

- Harald Tesdal er baneansvarlig, som har styrt og gjennomført sporvedlikehold etter vedtatte planer.
- Iva Germanova har ført regnskap.
- Kåre Blindheim er prosjektmedarbeider (60%) på vognrestaurering.
- Stein Ove Myhre er prosjektmedarbeider (60%) på vognrestaurering.
- Romain Damiano er prosjektmedarbeider (40%) på vognrestaurering.
- Bjarte Nordvik er prosjektmedarbeider (100%) på vogner, samt grøntarealer og vask av stasjon.
- Firma *Din anledning* er engasjert til kiosk-, trillevogn- og spisevogndriften.

## Medlemsutvikling



***Tidlig skapes, den som god skraper skal bli.*** Mange av våre aktive er både annen og tredje generasjon frivillige. Først når de er 18 år kan de få selvstendig ansvar. Denne unge gutten er med pappa, og under grundig opplæring innøves «*the nobel art of railway restoration*».
Foto: Håkon Gunnarson



***På historisk grunn***: salongvogn Ao 100 bygget i 1926 er under restaurering. Arbeidsstyrken har et aldersspenn fra 25 til 82 år. Fra venstre ser vi Marie og Jakob Lending Gullbrå, som er vel fornøyd med eget arbeid i salong-vognens mest eksklusive kupè.
Foto: Ivar Gubberud

NJK-GVB rekrutterer frivillige i alle aldersgrupper og 2023 fikk vi flere nye aktive – både dyktige, unge og erfarne.
NJK - Bergen og Hordaland hadde ved årsskiftet 231 medlemmer. Det kom 12 nye medlemmer i 2023.
NJK nasjonalt hadde ved årsskiftet 2085 medlemmer. Det kom nasjonalt 81 nye medlemmer i 2023.

# EKSTERNE FORHOLD

## Offentlige rammevilkår

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

Staten har fire sentrale 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)
- **Fornying** (mer solide kulturelle institusjoner som også fungerer som aktive samfunnsaktører)

(Ref.: St.meld. nr. 49 (2008–2009)).

GVB skårer høyt på alle fire parametre.

## Offentlig planarbeid

Elisabeth Enger, Jernbanedirektør (2009)

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

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

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

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

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

Nasjonal Verneplan for Kulturminner ved jernbanen (NVP), hvor GVB er ett av seks anlegg som er tatt ut som nasjonale anlegg i vedtak i 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 Sørfjorden 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 har, som tillegg til forvaltningsplanen, utarbeidet i 2017: 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.*
- *Leggje til rette for fleire kulturarbeidsplassar og kompetansemiljø over heile landet.*
- ***Evaluere museumsreforma, særleg med tanke på kåra for frivilligheita og moglegheitene for***
- ***å mobilisere lokale ressurspersonar**.*
- *Leggje 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 |

## FORMIDLING

### Film og tv-produksjoner

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

| År | Film- og TV oppdrag | Produsent |
|---|---|---|
| 2021-23 | Historie på Dugnad - opptak dokumentarfilm | Jøran Mjelde |
| 2019 | Bilister krysser farlig på GVB | NRK Hordaland |
| 2019 | Norge - Vestlandet | NHK - Japan Broadcasting Corp. |
| 2019 | The Postcard Killers | Internasjonal spillefilm |
| 2019 | Tid for hjem - Arna stasjon | TV2 |
| 2018 | Bryllupsreise med Gamle Vossebanen | Arne Høyland |
| 2018 | Gamle Vossebanen - Dampfnostalgie in Norwegen | Alpendohle FILM |
| 2018 | Det umulige landet | NRK Dokumentar |
| 2017 | Første juletog på GVB | NRK Hordaland |
| 2017 | GVB og spisevognen | NRK Norge Rundt |
| 2015 | GVB serverer norsk mat i Tsjekkia | Tsjekkisk lokal TV |
| 2014 | Museet Gamle Vossebanen minutt for minutt | Paddo, Norge |
| 2013 | Norwegen Gamle Vossebanen | Dieter Haas, Tyskland |
| 2013 | The world seen from the train | TV France 5, Voyages |
| 2012 | Bergens Tidende nettserie | Flimmer film |
| 2012 | Spillefilm - skoleprosjekt | Noroff Fagskole i Bergen |
| 2011 | Gamle Vossebanen | ThePuhlCompany |
| 2010 | Den grønne tunnelen - skjøtselstiltak på GVB | Museumssenteret i Hordaland |
| 2009 | Bergensbanen 100 år - feiret med damptog | NRK Hordaland |
| 2009 | Skumringstoget | Kortfilm |
| 2008 | Gaven | NRK Super |
| 2007 | Togsang | Kari Bremnes video |
| 2005 | Store norske: Christan Michelsen | NRK Dokumentar |
| 2004 | Gamle Vossebanen anno 2004 | Arne Bowitz - video |
| 2003 | Skumringstoget på Gamle Vossebanen | Ole Palerud - video |
| 2002 | Veterantoget på GAMLE VOSSEBANEN | Helge Sunde - video |
| 1999 | Fjellbaner i Europa | NHK - Japan Broadcasting Corp. |
| 1998 | Edvard Grieg | Internasjonal spillefilm |
| 1998 | Gamle Vossebanen | NRK Norge Rundt |
| 1997 | Ildsjeler i røyk og damp! | TV Hordaland. |
| 1996 | Flåmsbana | Tysk TV |
| 1996 | Reklamefilmer TV2 | TV2, reklameintro/ekstro |
| 1996 | Veterantoget på Gamle Vossebanen | Bergen Smalfilm & Videoklubb |
| 1995 | Frigjøringstoget 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. Denne listen er ikke komplett, men viser noen av disse.

| År | Resultat | Anerkjennelse | Tildelt til | Tildelt fra |
|---|---|---|---|---|
| 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 | 8139 følgere 10% økning i 2023 |
| Facebook | Vognhall Seimsmark | Lukket gruppe | 313 medlemmer 16% økning i 2023 |
| WWW | Web-sider | Åpen | Oppdateres stadig |
| Museumsplan | GVB 2020 - 2050 | Ferdig | 100 sider |
| Forvaltningsplan | Ny utgave 2021 | Ferdig | 100 sider + kartdel |
| Årsrapport | Årlig | Årlig | 40 sider |
| Regnskap | Årlig | Årlig | Resultat og prosjekt |
| NJK | Månedlige artikler | Pågående | Flere artikler årlig |
| NJK | Artikler i På Sporet | Pågående | Flere artikler årlig |
| Avisartikler | Lokale og nasjonale aviser | Pågående | Flere artikler årlig |
| Rutebrosjyren | Kompakt alt i ett info | Pågående | Årlig |
| Bøker | NJK 50, Tog til alle tider | Pågående | Jevnlig |
| Foredrag | Senioruniversitet/foreninger | Pågående | Flere ganger årlig |
| Interne møter | NJK / GVB / DU / Prosjekt / osv | Pågående | Flere ganger daglig |
| Eksterne møter | Museumsbane nettverk/NJM/BK osv | Pågående | Flere ganger måned |
| Daglig oppfølging | epost / telefon / SMS | Pågående | Flere ganger daglig |

# FORSKNING OG FORSKNINGSSAMARBEID

## Publikasjoner

Organisasjonen NJK-GVB og enkeltrepresentanter har publisert ulike forsknings- og formidlingsskrifter under museets arbeidsområde. Denne listen 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 verdsklasse" | 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 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 Hjelmeland |
| 2009 | Vossebanen – fra smalt til normalspor. Om ombyggingen av vossebanen i 1904. (RNH) | Kapittel | Årbok | Roald 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 Hjelmeland |
| 2013 | Vossebanen blokkert – 1918 og 1928. Om rasene i 1918 og 1928 og ombyggingen i mellomkrigsårene. | Kapittel | Årbok | Roald Hjelmeland |
| 2014 | Nybygget ved høgskolen i Bergen – Histora om nybygget Jernbaneverkstedet Kronstad 1911 - 1997 | Kapittler | Bok | Ivar Gubberud |
| 2014 | Jernbanevekstedet 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 Hjelmeland |
| 2018 | Hjuldreiing av lok 255 | Artikkel | PS 175 | Egil hop |
| 2018 | Tidsbilder fra 1950-tallet: Lennart Olsson og hans omreisende modelljernbanesirkus. - Sterke scener for ung gutt som satte dype spor | Artikkel | PS 175 | Ivar Gubberud |
| 2019 | 50 år i damp og kamp! Den norske 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 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 | Rallarmord på Upsete. En drapssak fra 1900. | Artikkel | PS 190 | Roald 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 | Pia Blom |
| 2023 | *"Steinway to Heaven"* - vårens plattformforlengelser | Artikkel | PS196 | Ivar Gubberud |
| 2023 | Gravhalsen | Artikkel | PS196 | Roald Hjelmeland |
| 2023 | Stasjonsparken på Arna stasjon | Artikkel | PS197 | Ivar Gubberud |
| 2023 | Snømålinger langs den framtidige Bergensbanen | Artikkel | PS197 | 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 utgivelsen av kompendiet: *En innføring i museumsvogner og deres vedlikehold*. Listen under er ikke komplett.

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

## Internasjonalt samarbeid og handel

| Periode | Samarbeidets art | Organisasjon | Land | Samarbeidets omfang |
|---|---|---|---|---|
| 2006 - 2023 | Innkjøp sviller | Rundvirke Poles | Sverige | 18-20 mill NOK |
| 1998 - 2004 | Restaurere spisevogn SWB 48 | Nordsjællands Jernbaneklubb | Danmark | 0,6 mill NOK |
| 2007 - 2022 | Bygging ny dampkjel; faglig assistanse | DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Werk Meiningen | Tyskland | 3,2 mill NOK |
| 2012 - 2017 | EØS samarbeid politisk og kulturelt | Zubacka | Tsjekkia | 6 mill NOK |

## Forskning og utvikling

I tillegg til bøker og publikasjoner, driver GVB et utstrakt forskningsarbeid i forbindelse med restaurering og tilbakeføring av gjenstandssamlingene, bygninger og landskap. I denne forbindelse benyttes nasjonale og internasjonale bibliotek, databaser, nettfora og fotosamlinger.
GVB har funnet det formålstjenlig i denne sammenheng å kartlegge europeiske doktorgradsarbeider, oppgaver og konsulentfirma med spisskompetanse med direkte eller indirekte relevans for museumsjernbaner. Hittil er følgende arbeider registrert og innsamlet, men listen er ikke komplett:

| Utgitt | Tittel | Universitet | Forfatter | Land |
|---|---|---|---|---|
| 2006 | Schienenfahrzeuge und Denkmalpflege | Institut für Denkmalpflege der Eidgenössischen Technische Hochschule, Zürich | Dr. Christian Hanus | Sveits |
| 2019 | Herrschaft über Land und Schnee: Norwegische Eisenbahngeographien 1845-1909 | Humboldt.Universität, Nordeuropa-Institut. Finansiert av Norges forskningsråd. | Dr. Marie-Theres Fojuth | Tyskland |
| 2019 | The King's Train Carriage. Approaching the Conservation of Larger Working Objects | Universitetet i Oslo, Institutt for arkeologi og historie. Masteroppgave | Kine Elandria Bjørnsdatter Haugmåne | Norge |
| 2020 | Rjukanbanen – betydning, materialitet og tilstedeværelse | Universitetet i Sørøst-Norge, Fakultet for humaniora, idretts- og utdanningsvitenskap | Dr. Guro Nordby | Norge |
| 2020 | Det frivillige fartøyvernet - Historisk bakgrunn, omfang og motivasjon | Göteborgs Universitet, Institutionen för kulturvård Naturvetenskapliga fakulteten | Dr. Erik Goth Småland | Norge |
| 2021 | Frivillig kulturvern. Et kulturvern innenfra | Prosjekt Kulturrådet. Utgitt av Fagbokforlaget | Nanna Løkka, Anne-Sofie Hjemdahl og Bård Kleppe | Norge |
| 2021 | The Sustainability of Heritage Railways. | University of Birmingham's Centre for Rail Research and Education. | Dr. Robin Coombes | UK |
| 2022 | Staten som trädgårdsmästare. Järnvägens planteringar från 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<br>Emission Measurements<br>SePhys-Burner Systems<br>Lutzstrasse 9a<br>D-80687 Munich, Germany<br>info@sephys.de | Dr. Rer. Nat.<br>Reinhard Walter<br>Serchinger | Tyskland |

# Vedlegg 1: NØKKELTALL

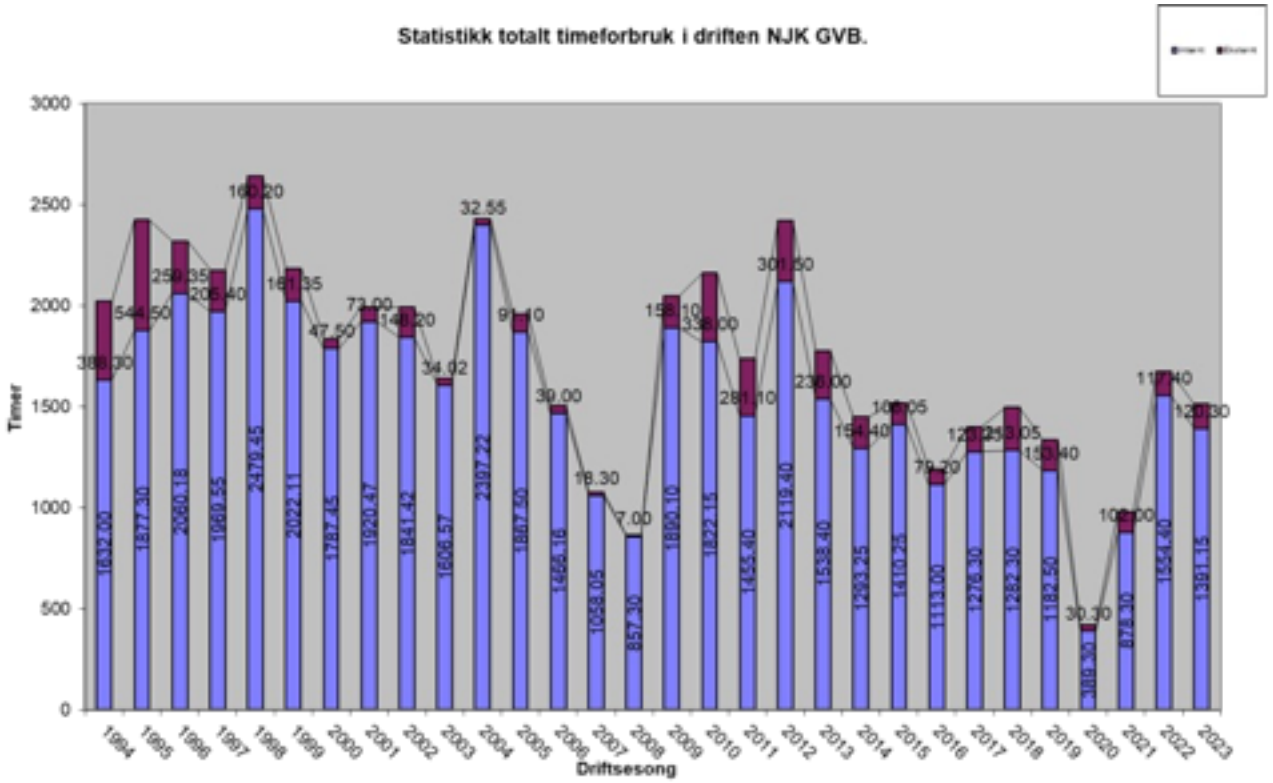
## Bane

| Nøkkeltall fra banen: | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Totalt antall nye sviller* | *150* | *1840* | *2250* | *2250* | *2524* | *2782* | *2600* | *3718* | *2350* | *2031* |
| *Brukte sviller* | *250* | *100* | *580* | | *26* | | *17* | *40* | *165* | *231* |
| *Skinnestreng skiftet m.* | *2005* | *12* | | | *36* | *32* | *100* | *300* | | *218* |
| *Totalt antall tonn pukk* | *200* | | | *350* | | *1000* | | *60* | *200* | *400* |
| ***Timefordeling[1]:*** | ***2023*** | ***2022*** | ***2021*** | ***2020*** | ***2019*** | ***2018*** | ***2017*** | ***2016*** | ***2015*** | ***2014*** |
| *Bane linjen:* | *526* | *360* | *350* | *470* | *450* | *750* | *1300* | *750* | *460* | *753* |
| *Skogrydding* | | | | *40* | | | | | *204* | *99* |
| *Grøft, skader, visitasjon* | *50* | *50* | *90* | *90* | | | | | *60* | *40* |
| *Sidespor og stasjoner* | | *100* | *80* | *340* | *691* | | | | *52* | |
| *Vedl. maskiner, verktøy, inns. materiell* | *236* | *120* | *130* | *130* | *144* | *166* | | *137* | *284* | |
| *Broarbeid* | | | | | | | | | *35* | |
| *Planoverganger* | | *20* | *30* | *30* | | | | | *79* | *50* |
| *Annet bygn., transp, div* | | | | *120* | | | | *444* | *320* | *30* |
| *Plan, admin, regnskap [2]* | *1700* | *1450* | *1200* | *1200* | *1200* | *1200* | *1200* | *1200* | *1200* | *1000* |
| ***Sum*** | ***2512*** | ***2100*** | ***1880*** | ***2120*** | ***2485*** | ***2116*** | ***2500*** | ***2394*** | ***2694*** | ***1972*** |

## Arbeidstimer

| Nøkkeltall for Museet GVB [3] | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Dugnadstimer adm / salg / markedsføring* | *1950* | *1 950* | *1 950* | *1 950* | *1 950* | *1 950* | *1 950* | *1 950* | *1 950* | *1 950* |
| *Dugnadstimer drift (se grafikk under)* | *1512* | *1 668* | *974* | *420* | *1 335* | *1 496* | *1 392* | *1 192* | *1 516* | *1 200* |
| *Dugnadstimer opplæring og aspiranttimer* | *356* | *455* | *258* | *190* | *1 272* | *275* | *555* | *219* | *600* | *485* |
| *Dugnadstimer restaurering og vedlikehold* | *12148* | *10 459* | *11 818* | *10 950* | *5.591* | *5.174* | *5 896* | *5 747* | *5 287* | *5 032* |
| *Arbeidstimer ansatte, engasjerte* | *3471* | *3 690* | *1 720* | *1648* | *2 803* | *2 276* | *2 829* | *2 773* | *2 643* | *2 529* |
| **Totalt antall arbeidstimer GVB** | **19 437** | **18 222** | **16 720** | **15 158** | **12 951** | **11 171** | **12 622** | **11 881** | **11 966** | **11 196** |

[1] *Timene omfatter ikke innkjøpt arbeidskraft fra eksterne leverandører.*
[2] *Styrearbeid, planlegging, forhandlinger, eksterne møter, personaladministrasjon, regnskap, rapportering mm*
[3] *Timene omfatter ikke innkjøpt arbeidskraft fra eksterne leverandører.*




## *Passasjertall*

| År | Barnehager | Vanlig charter | Cruisetrafikk | Passasjerer (opptalt) | Besøkende GVB - ikke betalende (beregnet) | Besøkende særlige arrangementer - ikke betalende (estimert) | Passasjerkm |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **2014** | *0* | *301* | *429* | *4721* | *5500* | *1000* | *84.978* |
| **2015** | *330* | *610* | *593* | *5694* | *5500* | *500* | *124.596* |
| **2016** | *80* | *100* | *247* | *5825* | *5500* | *800* | *115.740* |
| **2017** | *158* | *282* | *99* | *6664* | *5500* | *1000* | *125.200* |
| **2018** | *198* | *966* | *35* | *8564* | *5500* | | *152.000* |
| **2019** | *0* | *862* | *429* | *8181* | *5500* | | *125.200* |
| **2020** | *0* | *6* | *0* | *1580* | *1000* | | *28.440* |
| **2021** | *0* | *92* | *85* | *2973* | *1000* | | *31.514* |
| **2022** | *0* | *169* | *0* | *7927* | *5500* | *1000* | *128.452* |
| **2023** | | *230* | | *7187* | *5500* | *1000* | *122.096* |

## *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 | |
| 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 | 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 ved forrige årsberetning var at tank og ramme på tenderen var sendt til Dåfjorden slipp for reparasjon. Selve loket var plassert på løftebukker på Seimsmark.

Lørdag 18. mars 2023 hadde vi besøk fra Krøderbanen. Odd Arne Lyngstad, lokmester Kristian Nøkleby og flere. De inspiserte lok 255 og foretok målinger og ga gode råd. Vi har nå funnet de originale merkene på rammen som viser sentreringen av drivakslene. Det gir oss muligheten til å montere sammen hjulgangene etter originalmål. Vi har lenge hatt en mistanke om at årsaken til dårlige gangegenskaper på 255 har vært avvik fra originalmålene på slutten av NSB-tiden. Vi ser frem til å testet resultatet.

I løpet av høsten 2023 er tenderen blitt er reparert av Dåfjorden slipp, og de enkelte delene (tank, ramme og boggier) ligger klar til montering på Garnes. Boggiene til tenderen er senere sendt til Dåfjorden for klinking av løse nagler. Forøvrig er tenderen klar til å settes sammen. Det må skje utendørs på Garnes. En omstendelig operasjon som involverer 2 mobilkraner, i prinsippet det motsatte av det vi gjorde når vi demonterte tenderen.

Bakerste hjulgang  og alle akselkasser på loket er demontert og sendt til Dampflokwerk Meiningen i Tyskland for reparasjon. Meiningen skal
Montere en ny hjulring og dreie hjulet på bakerste aksel. Hjulringen på det ene hjulet var hardt skadet.

- Reparere akselkasser som er skadet.
- Støpe nye lagre i lagerskåler.
- Produsere ny lagerskål for aksel 1. Den gamle var sprukket.
- Justere slark mellom lagerskåler og akselkasser på alle drivhjul.

Etter hevingen av loket oppdaget vi stor slark i festene mellom fjærene og rammen. Vi skal få sjekket bladfjærene på et svensk spesialverksted, og VeMek skal lage og montere nye foringer til fjærfestene.
Smøreputene for drivhjulene viste seg å være nedslitt. Vi får laget nye smøreputer hos Armstrong Oilers (North York Moors Railway).

Alt i alt: Loket ligger i biter, fordelt over flere land. Når alle underleverandører har gjort sitt, er det «bare» å sette det sammen igjen.

På et damplok tar man ikke hjulene av loket. Man tar loket av hjulene. Det er en omstendelig operasjon som krever mye tungt utstyr. Å sette loket tilbake igjen på hjulene er en enda større operasjon som krever mye måling og tilpasning.



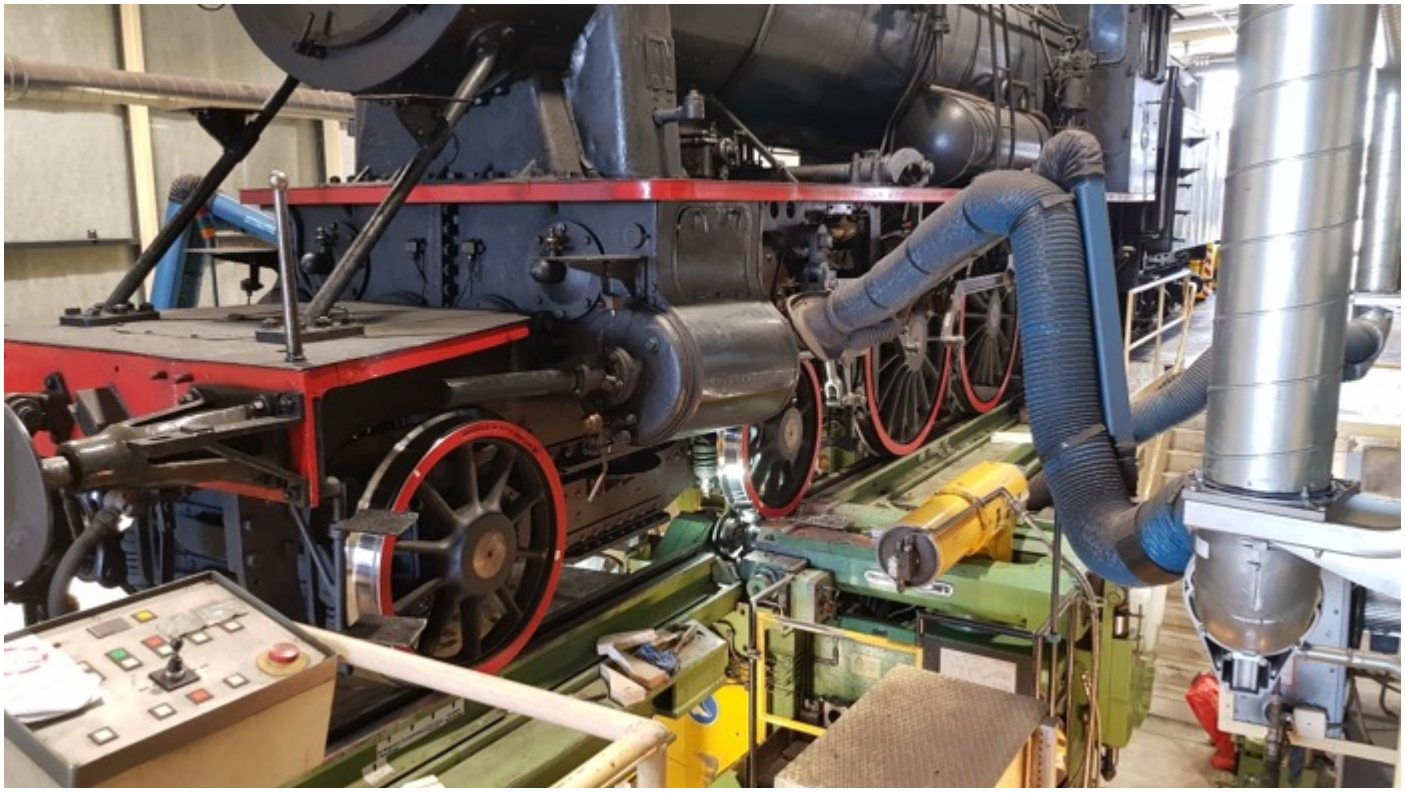
**Kaffepause i lokstallen**. Fra venstre i bildet og rundt bordet: Ole Christian Walle, Thomas Bolstad, Håkon Gunnarson, Espen Seeberg, Jørgen Bjørsvik Ingebrigtsen, André Berland, Karsten Specht, Helge Skaftun, Torstein Krabbedal.
Velferdsfasilitetene på Garnes er av det enklere slaget, men skinnsofa, det har vi.

Foto: Egil Hop

## *30a 271*

I løpet av mai og juni 2023 var vi på Hønefoss for å klargjøre lok 271 for overtagelse og transport til GVB. Helgen 8 – 10.06 ble 271 slept til Drammen for hjuldreiing, og deretter til sitt nye hjem på Garnes.
Loket ble rigget opp og reparert på Garnes, og første prøvekjøring fant sted 08.07.
Både før og etter transporten hadde vi god hjelp av Ragnar Andenæs (lokmester på Urskog-Hølandsbanen) som har vært lok 271 sin faste mekaniker i mange år. Han har dyp innsikt i lokets forhistorie og alle kjente og latente feil.

- Kjelens tilstand. (Dette er det **store** potensielle problemet med loket).
- Mulig behov for maskinering av innerveiv. (dette er en 4-sylindret maskin, med veiver mellom hjulene, inne i rammen ligger alle finurligheterne.)
- Defekt hvelv. (Vi er allerede i gang med nytt.)
- Dårlig fyrrist.
- Lekk domlokk. (Reparasjon påbegynt.)
- Dårlige stanglagre (lagerbøssinger).
- Lekk regulatorventil. (Må repareres før kjelkontroll)
- Trege betjeningshåndtak. Regulator, sylinderkraner, injektor, osv.
- Dårlig gulv i førerhus.
- Dårlige vannpotter i tender.
- Rusten tendertank.
- Gjennomrustet hull i pipen.
- I tillegg kommer en mengde mindre lekkasjer og småproblemer. Dette er ikke mangelfullt arbeid fra personellet, men er et resultat av at 271 har vært brukt bare sporadisk. Den har dermed manglet litt av den daglige kjærlighet som et damplok trenger.
- Lok 271 har tjent oss godt i en sesong allerede.
- Lok 271 er et mektig syn, og et viktig formidlingstilskudd for GVB.



**Hjuldreiing på verkstedet Sundland** i Drammen. Hjulene slites ved kontakt med skinnene over tid, og riktig profil på hjulringene er viktig for kjøreegenskapene. Loket kjøres inn på hjuldreiebenken, som roterer en aksel om gangen og skreller av stål fra hjulringen så den får tilbake sin riktige profil. For hver hjuldreiing blir hjulet et par millimeter mindre, og hjulringen må til slutt skiftes. Tog i daglig drift er gjerne innom til hjuldreiing med et par måneders mellomrom, men museumslok kan gå mange år mellom hver hjuldreiing.

Foto: Egil Hop

## *Skiftetraktorer*

### *205-2*

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

Planen var å bruke den inne i vognhallen for å redusere utslipp av eksos inne i hallen. Traktoren har vært lite brukt fordi det utenfor vognhallen er over 18 o/oo stigning opp til hovedspor, og det viste seg at traktorens bremser er ikke tilstrekkelig til å fastholde rullende materiell i bakken. Ska 205.2 står nå i remissen på Garnes, og skal være utstillingsobjekt på kjøresøndager i 2024.

I oktober 2023 ble det fylt ca 30-40 liter batterivann og batteriene ble ladet helt opp. Dørene har trutnet noe.

*Driftstimer: 2 Vedlikeholdstimer: 6*

### *206-33*

Skd 206.33 har ikke vært brukt i 2023. 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 1.1.2024: 2155 (2155)

### *206.48*

Diverse mindre vedlikehold utført. Laget bruksinstruksjon. Årskontroll og oppsmøring.

*Antall dugnadstimer: 31 Driftstimer: 15 Timeteller 1.1.2024: 3855 (3840)*

### *214-90*

Vinter og vår 2023 fikk traktoren plass i lokstallen i 255s fravær. Innendørs plassering i oppvarmet lokale ble benyttet til å få utført nødvendige malerarbeider. Med god hjelp fra lokgruppen ble både motorrommet malt innvendig og hele traktoren utvendig.
Traktoren har vært mye brukt til skifting, kipptog og som ekstra trekkraft i tog sammen med 220c.206 før 271 ankom.

Driftstimer: 90 Timeteller 1.1.2024: 3543 (3453) Vedlikeholdstimer: 250 Km stand: 1549

## *220c.206*

Traktoren har blitt brukt til det meste gjennom sesongen, kippkjøring, passasjertog, arbeidstog, og har vært en god lagspiller gjennom sesongen. Det har ikke vært utført noen utbedringer dette året, utenom det daglige vedlikeholdet. Dessverre har den fått en skade på et stanglager, på slutten av året, den blir stående en stund for utbedring.

Timetall motor: 19218 (19072) Antall driftstimer 2022: 146 t. Antall dugnadstimer: 25

## *221-146*

GVB overtok 221-146 fra Borregaard i 2010. Det er ikke rapportert utført arbeid på traktoren i 2023. Det er ikke arbeidsleder for prosjektet.

*Antall dugnadstimer: 0 Driftstimer: 0 Timeteller 1.1.2024: ?*

## *Motorvogner*

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

## *Motorvogn 86.60*

Skiftet motorolje og dieselfilter/M2. Revisjon av girventiler. Klargjøring for kjøreoppdrag. Skiftet golvmatter. Problemet med pådrag i juletog, skyldes dårlig kontakt i vendevalse. Dette er nå reparert.
Typekurs for fire personer, hvorav tre besto, 2 kvelder og 1 hel dag.

*Antall dugnadstimer: 162 Kjørte kilometer: 622 Kilometerstand 1.1.2024: 125011*

## *Styrevogn 86.68*

Skiftet ett punktert vindu i passasjeravdeling. Maling av tak i godsrom og førerrom. Klargjort for kjøreoppdrag. Skiftet golvmatter. Problem med resetting av varmekjel-kontroller skal rettes.
Årskontroll og oppsmøring.

*Antall dugnadstimer: 20 Kjørte kilometer: 622 Kilometerstand 1.1.2024: 52004*

## *Vogner i drift*

Generelt er det prioritert nødvendig vedlikehold og restaurering av driftsvogner som brukes i togdriften. Derfor er det ansatt fire mann på varierende deltidsavtaler – til sammen i 2023 ble utført 2,1 årsverk.

Fire belger som i april 2022 ble sendt til Tyskland for revisjon er ennå ikke kommet tilbake – til tross for hyppige purringer. Det er 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. En løsning er om GVB selv kjører dette som et kompetanseoverføringsprosjekt og selv lager en manual for arbeidet.

Prioritet for våren 2024 er fullrevisjon på 666 og boggibytte på 789, samt lettpuss på 742.

| 4 aksler | nr | enhet | byggeår | Fabrikant | vekt | l.o.b. | status | anmerkninger |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A21 | 100 | salongvogn | 1926 | Skabo | 33,0 | 20,0 | Restaureres | |
| Co2b-3 | 225 | kupépass.vogn | 1937 | Skabo | 33,7 | 19,5 | internvogn | Ex NSB Xa?n 30 76 976 7007-2 |
| B30 Co2b | 347 | kupépass.vogn | 1920 | Skabo | *35,0* | 19,5 | driftsenhet | |
| B22 Co3c | 562 | passasjervogn | 1915 | Strømmen | 33,0 | 20,0 | hensatt | I dårlig stand |
| BDFo 2-11 | 620 | pass./post/kond.vogn | 1921 | Södertelje | 32,0 | 20,0 | Restaureres | |
| B22 Co3c | 666 | passasjervogn | 1938 | Skabo | 32,0 | 20,0 | driftsenhet | |
| B22 Co3c | 742 | passasjervogn | 1924 | Skabo | 32,0 | 20,0 | driftsenhet | |
| B22 Co3c | 789 | passasjervogn | 1924 | Skabo | 32,0 | 20,0 | driftsenhet | |
| CDFo3c | 972 | passasjervogn | 1904 | Skabo | 26,0 | 19,5 | hensatt | Levert til BVB. Kløftefoss. Reservert GVB |
| Co3b | 975 | passasjervogn | 1909 | Skabo | 28,5 | 20,1 | hensatt | Levert 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*

Årskontroll utført og bremseventilen ble smurt opp.
Vedlikeholdstimer: 10 *Kjørte kilometer: 982*

## *Vogn 666*

Vogn 666 ble, etter ferdigstilling av ventilasjonsanlegget, i november tatt inn i verkstedet for vognkasserevisjon. Her var teakkledningen dårlig, veggstag og vognkassebeslag rustet. Derfor ble store deler av teaken løsnet for tilkomst. Alle vinduer er tatt ut for puss, lakk og vindusskifte der det er punkterte ruter. Nye vinduer er ettlags sikkerhetsglass. Demontert vinduer, slipt og lakket. Påført malingfjerner, skrapt og slipt utvendig teak. Innvendig er noe påbegynt, men hovedprioritering har vært utvendig kasse. Det er innkjøpt teak i bulkplank, som i 2024 skal skjæres opp til ca 90 teakstaver.
Årskontroll utført og bremseventil er smurt

*Vedlikeholdstimer: 641 + frivillige Kjørte kilometer: 838*

## *Vogn 742*

Manglende beslag til toalettrom innvendig ble demontert fra delevogn og montert opp. Ledaregulator demontert etter problemer/branntilløp og lys utkoblet.
Utvendig ble en side vasket med kraftvask, pusset lett og oljet ila forsommeren. Noen beslag ble demontert, rengjort for rust og behandlet før montering igjen. Vognen ble ellers grundig vasket før hensetting før vinteren. Diverse vedlikehold, inn og utvendig. Pussing vask og oljing for sommeren. Boggirevisjon vår 2023
*Årskontroll utført og bremseventilen er smurt.*

Vedlikeholdstimer: 123 Kjørte kilometer: 982

## *Vogn 789*

*Årskontroll utført og bremseventilen er smurt.*

Vedlikeholdstimer: 10 Kjørte kilometer: 802

## *Vogn 14012*

Årskontroll utført. Bremseventil ble smurt opp.
Vedlikeholdstimer: 5 *Kjørte kilometer: 672 Timeteller aggregat 1.1.2024: 801 (1.1.2023: 697)*

## *Vogn 18140*

Oppvaskmaskinen i spisevognen har fått enda en gjennomgang og reparasjon i 2023, og synes nå å være i orden. Det har vært vurdert å kjøpe en ny oppvaskemaskin, men det ikke funnet noen klar kandidat å kjøpe.

Årskontroll utført og bremseventil er smurt

Vedlikeholdstimer: 55 *Kjørte kilometer: 672*

## Vogner under restaurering

### Vogn 620

Alle vegg- og takflater er malt i forgang, hovedgang, toalett, tre kupér, postavdeling, postgang, reisegodsavdeling og konduktørrom. Alle dører er grundig skrapt, reparert skader, pusset, grunnet og malt: Ytterdører hovedinngang, talett-, tre kupeér, dør til postgang, postavdeling, reisegodsdør, samt ytterdører i reisegods, dør til konduktør, samt ytterdør.
Taket er ferdigstilt med jordingsledninger og fester. Pusset og lakket utvendig. Malt og montert hyller. Malt i korridorer, post- og godsrom.

Ferdigstilte konduktørkupé og endeplattform. Renoverte lufteventiler og nødbremseventiler. Laget sjablonger for vogntekster/litrering og renoverte skilt med nye tekster. Alle utvendige skilt med litrering og påskrifter er korrekt malt opp. Underramme og boggier er malt.

Vognen ble presentert ved Stordriftsdagen på Museet Gamle Vossebanen 10. september. Noen mindre sluttarbeider ble utført etter dette. Revisjon regulator fortsetter i 2024.

*Antall arbeidstimer: 1919* *Kjørte kilometer:* *8*




**Kombinert Passasjer- post-, reisegods- og konduktørvogn CDFo 620,** kort tid før ferdigstilling i verkstedet.
Foto: Ivar Gubberud

### Vogn Ao100

- Takpappen på taket over vanntanken i vognen var i en dårlig forfatning, takstykket ble tatt ned og den dårlige takpappen ble tatt av. Rusten ble fjernet fra jernrammen rundt taket, ny papp ble lagt på taket og det fikk to strøk med taksitt.
- Halvparten av taket på vognens langside ble renovert og påført to strøk med taksitt. I vognens plattformende ble rammen skrapt og malt, høytalerkontakter med ledninger ble skrapt og malt, og ledningene med koblingsboks ble klamret fast til rammen. Håndtak på vognsidene, beslag i kupé og gang ble pusset opp.
- Etter at vognen kom tilbake til verksted etter at gulvstøpet var tørket, ble endeveggen pusset ferdig og lakket. Høytalerkontakter med ledning ble montert, beslag for overgangsbelg som allerede var renovert ble montert.

Rammen på vognen ble skrapt og malt. Stillas ble satt opp på andre vognsiden, takpappen var i god stand og den ble fjernet fra drypplisten. Drypplisten var i meget dårlig stand og ble fjernet. Det ble bestilt nye lister fra Interiørsnekkeriet. Ny drypplist ble malt med to strøk, klart til å settes på i 2024.

- Alt beslag, vinduer og listverk er renovert. Slipt, pusset og lakket endevegg.
- Kupé nummer to og tre fikk taket ferdig skrapt, pusset, grunnet og malt. Enkelte steder hvor solen har skint over flere år ble veggen veldig lett slipt med våtslipepapir, før det ble påført 3-stjerner halvblank lakk. Dørene fikk samme behandling, samt alle de demonterte listene i kupeene. Bagasjehyllene og knagger ble tatt ned og lett overgått med metallpolish. Alle tre kupéene regnes for tilnærmet ferdig, med smådetaljer, rens av senger og gulv som gjenstår.
- I korridorene i vognen ble tak- og vegglister demontert for sliping og lakk, og taket ble skrapt, pusset, grunnet og malt med to strøk. Veggen mot korridorene var tydelig preget av årevis med solskinn, så de ble forsiktig og lett slipt med våtslipepapir, før de fikk to strøk lakk. To av dørene ble demontert og høvlet på undersiden, slik at de går skikkelig igjen. Låsemekanismen inn til den oppbrutte kupeen ble også reparert. Linoleumen over dampvarmeanlegget ble lett overgått, og diverse metallgjenstander ble pusset eller malt. Gardinbrettene ble demontert, pusset og lakket, men venter på remontering. I korridorene mangler bare arbeid med linoleumen på gulvet for å anses som ferdig.
- På toalettet ble diverse metallgjenstander demontert, pusset og malt opp før remontering. Med unntak av et par smådetaljer regnes toalettet som ferdig, men vannklosettet er ikke testet.
- I salongen ble taket skrapt, pusset og vasket før jul, og arbeidet med å grunne og male tok til like over nyttår. Det meste av treverk ble tatt for noen år siden, og det ser per i dag ut til å bare være smådetaljer samt utskifting av teppet som mangler etter at taket og lamper er ferdigstilt.
- I tjenestekupéen og inngangspartiet til vognen har det ikke blitt utført noe arbeid i 2023.

Årskontroll utført og bremseventil er smurt

*Antall dugnadstimer: 606* *Kjørte kilometer:* *0*

## *Boggirevisjon*

To 1904-boggier, nr. 645 og 646 ble tatt inn til revisjon i 2022.
I 2023 er følgende utført: Rengjøring og maling av ramme og bremsedeler for boggi #646 ble gjort internt. Pga. mye arbeid og mye støv i hallen, ble de store delene til boggi #645 sendt til Solidenergy på Ågotnes for sandblåsing og maling. Boggi #646 var ferdig montert før delene til #645 kom fra Solidenergy, slik at delene ikke ble blandet.
Reviderte bladfjærer ble mottatt fra Railparts i Sverige. På bolster-fjærene ble det skiftet 32 blad, mens det ikke ble skiftet noen på aksel bladfjærene.
Hjulsettene ble revidert internt. De ble rengjort, demontert og kontrollert, malt og montert. Smørefettet i rullelagrene ble skiftet.
Til slutt ble en revidert vogngenerator og ny drivreim montert på #646.
Det er skrevet en manual for revisjon av boggier som finnes på GVBs Jottacloud.
Generelt var det lite slitasje på boggiene. Det skyldes antakelig at boggiene har vært lite brukt etter at de sist ble revidert i 1981 i Bergen.

*Antall dugnadstimer: 482*



**Ferdig revidert boggi.** Denne boggien, #645, ble sandblåst og malt eksternt, mens #646 ble gjort internt. På begge ble alle delene demontert , rengjort og kontrollert. Bladfjærene ble revidert av et spesialfirma. Rullelagerne ble rengjort og innsatt med nytt smørefett.

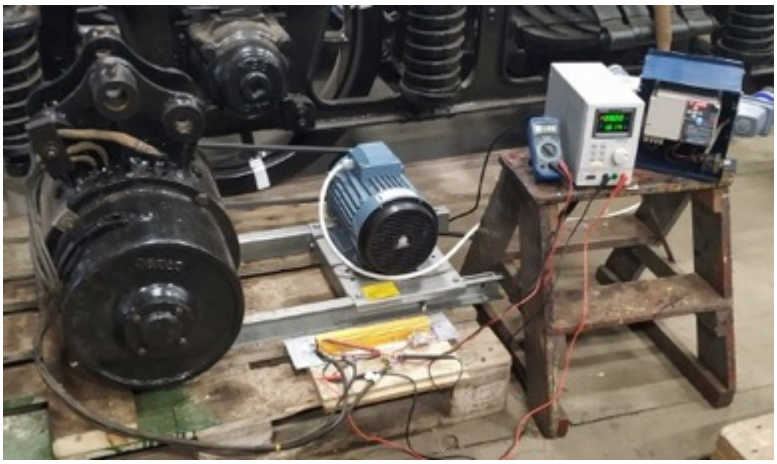
Foto: Kjell Færås

## *Revisjon vogngenerator*

Revisjon av vogngeneratorer har ikke blitt gjort på mange År. Det i høst er blitt tre vogngeneratorer av type NEBB GZ 114. Arbeidet består av pre-måling i testbenk, demontering, kontroll, maling, nytt smørefett i lagrene, montering og slutt måling i testbenk.
Det er blitt laget to testbenker, først en foreløpig med fast turtall og så en endelig med variabelt turtall (frekvensstyring).

Testbenken er laget slik at en frittstående generator kan testes, eller så kan benken plasseres under vognen og drive generatoren som står der. Da får en testet hele systemet i vognen med lading og lys. Den første testen skjer nå på vogn 666 som også har fått en nyrevidert Pintch-regulator.

*Antall dugnadstimer: 195*



**Test av vogngenerator.** I forbindelse med revisjon av vogngeneratorer, så blir de sjekket i den viste testbenken. Motoren får variabel frekvens fra boksen til høyre. Ved siden av står en variabel kraft-forsyning som styrer magnetiseringen. En 500W motstand (gul) gir belastning. Utspenning fra generatoren måles vha. voltmeteret.
Foto: Kjell Færås

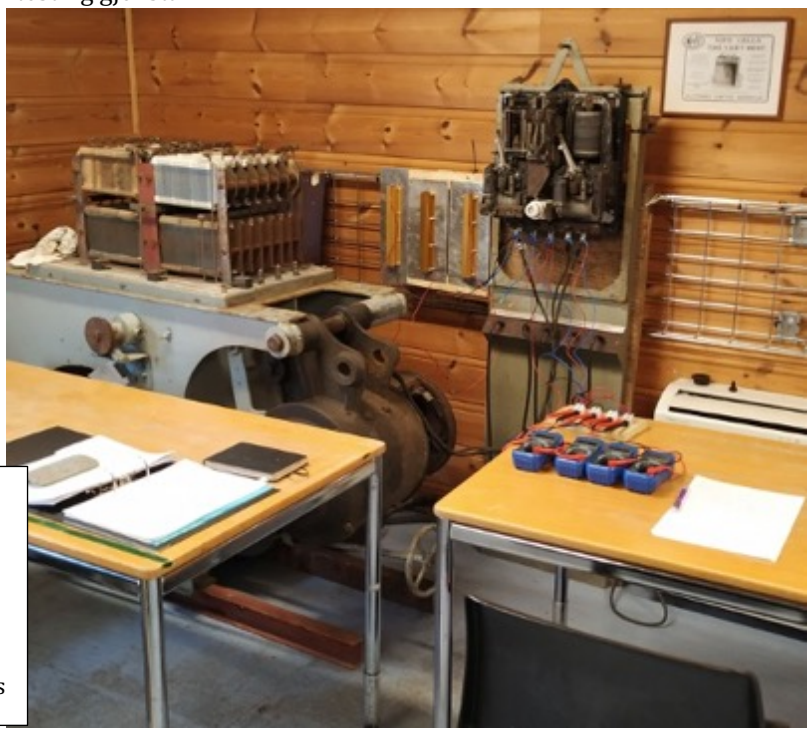


**Ferdig revidert boggi.** Test av komplett anlegg i vogn. Den samme testbenken som brukes for vogngeneratorer, kan også plasseres under vognen for en full test av det komplette elektriske anlegget i vognen. Flatreimen fra hjulsatsen er fjernet, og generatoren drives med kilereimen fra den frekvensstyrte motoren. Boksen for turtalls-styringen kan plasseres oppe ved LLR-enheten sammen med måleinstrumentene.

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

Revisjon av lade- og lys-regulatorer (LLR) er kommet i gang. De fleste driftsvognene har i den siste tiden hatt feil på LLR, så det er stort behov for Å få revidert slike. Testbenken i Arna gamle er gjort driftsklar i høst ved å montere motor med reimhjul og kilereim i benken. Det er laget arrangement for montering og tilkopling av LLR til generator og måleinstrumenter. To LLR av type Pintch er ferdig revidert.
LLR av type Brown Boveri GL-2, som sto i vogn 620, hadde flere skader, bl.a. hadde den vært overbelastet slik at en spole og mye isolasjon var brent. Den er nå forsøkt reparert, men testing gjenstår.
Vi har ikke reserve av type BB GL-2, men flere av type Pintch og Stone, men med ukjent tilstand. I første omgang vil alle av type Pintch bli testet.

*Antall dugnadstimer: 55*



**Revisjon av lade- og lys-regulator (LLR).** På bildet blir en Pintch-regulator testet i LLR-verkstedet i Arna gamle. Generatoren blir drevet av en frekvensstyrt motor som står bak bordet. Til venstre for LLR sees tre 500W effektmotstander som brukes som belastning. På bordet ligger fire multimetre som måler elektrisk spenning fra generator, til magnetisering, til lys og til lading.
Foto: Kjell Færås

## Vogner med annen status

### Vogn 225

Vognen ble dekket med presenning i 2019. Vognen ble forsynt med lufttørkere som har vannslange ut av vognen på senvinteren 2022. Ettersyn 2023 hvor taket ble tildekket med nye presseninger.

*Antall dugnadstimer: 14 Kjørte kilometer: 0*

### CDF 549 (Englandsvognen)

Vognen, som er bygget i 1912 har avdelinger for passasjerer, post og konduktør, står hensatt under presenning på Garnes. Den ble utrangert i 1972 og solgt til England, hvor restaurering ble delvis påbegynt, men vogngruppen har foreløpig ikke hatt ressurser til å videreføre dette arbeidet. Det er over en tid kjøpt inn en del parafinlamper til denne vognen som kan bli en virkelig publikumsattraksjon. Vognen står innendørs på Seimsmark.
*Antall dugnadstimer: 0 Kjørte kilometer: 0*

### Vogn 562

Vognen står inne på Seimsmark.
*Antall dugnadstimer: 0 Kjørte kilometer:*

### Vogn 5679

Lagervogn på Seimsmark.
*Antall dugnadstimer: 0 Kjørte kilometer: 0*

### Vogn 18060

Vognen står inne på Seimsmark.
*Antall dugnadstimer: 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 i til GVB og står hensatt på Kløftefoss.*
*Antall dugnadstimer: 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 i til GVB og står hensatt på Kløftefoss.*
*Antall dugnadstimer: 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 | pukkvogn | Før 1916<br>Omb. 1965 | Tyskland<br>Vrk. Kronstad | 8,5 | 10,0 | driftsvogn | Innkjøpt fra Tyskland - litra L4-1.<br>Ombygd Kronstad 1965 litra Ø4 type 2. |
| Ø4 | 17 476 | pukkvogn | Før 1916<br>Omb. 1966 | Tyskland<br>Vrk. Kronstad | 8,5 | 10,0 | driftsvogn | Innkjøpt fra Tyskland, (eller gjensatt 1945) - litra L4-1.<br>Ombygd Kronstad 1965 litra Ø4 type 2. |
| G4 | 42300 | godsvogn | 1954 | Strømmen | 11,5 | 11,3 | restaureres | Overført fra KrB 2021 |
| H4 | 70033 | kjølevogn | 1947 | Skabo | 13,5 | 9,8 | restaureres | Historisk viktig dokumentasjon på ferskfisktransporten til Europa. |
| Gs (G5-3) | 120 2 107-1 | godsvogn | 1963 | Strømmen | *12,0* | *10,8* | lagervogn | "Skruevognen" |
| Gbs | 150 0 074-2 | godsvogn | 1964 | Eidsfos Verk | *14,0* | *14,3* | restaureres | Ferdig 2022 - mangler påskrifter.<br>"Arnavognen" |
| 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 |
| lbblps | 825 6 014-9 | kjølevogn | 1981 | Strømmen | 14,0 | 12,2 | lagervogn | Overført fra NMT 2021 |
| lbblps | 825 6 028-9 | kjølevogn | 1981 | Strømmen | 13,5 | 12,2 | lagervogn | Overført fra Støren 2020 |

## *T3 17002*

Vognen har vært brukt til både godstog og i arbeidstog i 2023.
Årskontroll utført og bremseventil er smurt.
*Antall dugnadstimer: 4 Kjørte kilometer: 180*

## *Ø4 17 405*

Vognen ble malt og plankedekket på bremsplattform fornyet. Vognen ble brukt i 2023 til pukkjøring. Årskontroll utført og bremseventil er smurt.

*Antall dugnadstimer: 159*

## *Ø4 17 476*

Vognen ble brukt i 2023 til pukkjøring. Årskontroll utført og bremseventil er smurt.

*Antall dugnadstimer: 39*

## *Gbs 150 0 074 - 2 (Arna-vognen)*

Vognen ble brukt på stordriftsdagen og til Haukeland. Den mangler fortsatt litra og annen info. Årskontroll ble utført og vognen ble brukt i godstoget på stordriftsdagen

Antall dugnadstimer: 10 *Kjørte kilometer: 99*

## *Os 370 0 508-6*

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

*Dugnadstimer: 34 Kjørte kilometer: 20*

## *Os 370 0 624-8*

Denne vognen benyttes som lagervogn på Garnes.
*Dugnadstimer: 0 Kjørte kilometer: 0*

## *Gbs 150 0 242-5 ( Støren-GBSen)*

Årskontroll utført og vognen ble brukt i godstoget på stordriftsdagen

*Antall dugnadstimer: 10 Kjørte km: 100*

## *Lbblps 825 028-9 ( Støren-kjølevognen)*

Vognen står på Garnes som lagervogn for lok gruppen. Skillevegg fjernet, og pallereoler montert.

Antall dugnadstimer: 20 Kjørte km: 0

## Arbeidsmaskiner

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

### Pakkemaskin Matisa B20L (30-32-5028)

GVB overtok fra Bane NOR i 2012 en pakkemaskin Matisa B20L (1987-modell) med tjenestevekt 30 tonn. Maskinen hadde da stått hensatt noen år, men ble sist benyttet ved GVB. Grunnet andre prioriterte oppgaver er ikke maskinen driftsklar ennå, men det vil i 2024 bli tatt et initiativ for å få den i drift.
Det er byttet dørlåser etter forsøk på innbrudd. Maskinen har stått på Arna ifm. Støping av gulv i verkstedhallen.
*Antall driftstimer: 0 Timeteller: 7698 Antall arbeidstimer: 4*

### Svillebytter

Svillebytteren er driftsklar, men har ikke vært brukt i 2023. Den er klargjort for drift. Maskinen står i vognhallen på Garnes.
Antall driftstimer: 0 Timeteller 1.1.2023: 94 (94) Antall timer vedlikehold: 0

### Pakkmaskin Minima 2

Maskinen har vært brukt i vognhall og verksted i 2023 på gulvprosjektet. Det er byttet noen hydraulikkslanger, dieseltank er rengjort og filter byttet.
Antall driftstimer ca.25 (maskinen har ikke timeteller). Antall arbeidstimer: 6

### Robel 12

Dieseltank er tatt ned og rengjort. Sylinder 4 i motor er overhalt grunnet lekkasje i toppakning. Motorolje og filter byttet. Reimer til kompressor byttet. Hyttevegg er rettet og sveist, og nedre del av frontvegg er sveist og montert. Div. flikkmaling utført. Alle slanger på kran over kongen er byttet. Årskontroll utført
Timeteller:16730 (16678) Antall driftstimer: 52 (11) Kilometerstand: 43203 Antall arbeidstimer: 73

### Tilhenger 30-37-4004

Årskontroll og generelt vedlikehold er utført. Smurt opp, og en bremseventil er byttet
Antall arbeidstimer: 5

### Tipptilhenger X4406:

Tilhengeren har ikke vært benyttet i 2023.

### Hjullaster Hanomag 44C

Ny starter er montert. Årskontroll utført. Maskinen har vært benyttet på Haukeland til svillelossing, pukklasting og diverse rydding.
Timeteller: 2530 (2511) Antall driftstimer: 19 (11) . Antall arbeidstimer: 6

### 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.
Maskinen har fungert bra i 2023. Dieselfilter er byttet. Årlig kontroll og generelt vedlikehold utført. Gravemaskinen er benyttet på vognhallprosjektet og noe grøfting i 2023.
Timeteller: Ukjent. (11391- 2016) Antall driftstimer ca. 50 Antall arbeidstimer: 11

## *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 2023 benyttet til skinnekjøring.
Antall arbeidstimer: 1

## *Åmlid-trallen*

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

Motoren er tatt ut for overhaling. Bensintank er demontert. Bakvegg, platevegg og vindu, er demontert. Tredekket på gulvet er fjernet på hele trallen. Påbegynt demontering av bremsesystemet. Flyttet hensatte vogner ute og inne i vognremissen for bedre tilkomst. Fått plassert alle demonterte deler inn i godsvogn inne i vognremissen. Begynt å se på og vurdere rustskader på ramme og understell.

Antall arbeidstimer: 42

## *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 |
| Di 2 | 841 | Diesellok | | Thune/BMV | 47,4 | 10,0 | hensatt | Disponeres av NMT, reserve driftslok GVB |

## *Roterende snøplog, sporrenser og Di 2*

Damproter nr 4 er sammen med sporrenser/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 innebærer at loket formelt tildeles GVB som reserve driftslok, men at det inntil annet måtte bli bestemt, disponeres av NMT. Ved teknisk sammenbrudd på lok 255 i driftssesongen, vil 841 midlertidig kunne overføres til GVB, hvis GVB ønsker det. Loket vedlikeholdes av NMT.

Norsk Jernbaneklubb

# Krøderbanen

# Årsberetning 2023



*Tog 127 med 21b 225 som ekstra forspannlokomotiv kjører ut fra Kløftefoss. Foto: Gjermund Hansen*

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

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

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

*Norsk Jernbaneklubb - Krøderbanen*
Vestsideveien 4
**3535 KRØDEREN**

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

# 1. Administrasjon

## 1.1. Driftsutvalget og andre verv

### *Driftsutvalget*

| | |
|---|---|
| Leder NJK Krøderbanen | Henrik B. Backer |
| Driftsbestyrer | Henrik B. Backer |
| Kasserer | Alexander Westerlund |
| Sekretær | Jørgen R. Nøkleby |
| Digitalisering og effektivisering | Mette Veland |
| PR-ansvarlig | Anders Linnerud |
| Salgsansvarlig | Linda Kjeldaas |
| Materiellansvarlig | Kristian R. Nøkleby |
| Styremedlem | Jim Hagen Warp |

### *Tillitsverv underlagt driftsutvalget*

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

### *Spesialfunksjoner som utføres for Stiftelsen Krøderbanen*

| | |
|---|---|
| Vedlikehold telefon- og telegraflinje | Dagfinn Lunner |
| Huggehelger | Alexander Westerlund |

### *Representasjon*

| | |
|---|---|
| Representantskapet i NJK | Kristian R. Nøkleby & DU-medlem som utnevnes av DU<br>*Vara: Utnevnes av driftsutvalget ved behov* |
| Stiftelsen Krøderbanen | Henrik B. Backer<br>*Vara: Odd Arne Lyngstad* |

## 1.2. Møtevirksomhet

Årsmøtet ble avholdt 25.02.2023 som et «hybridmøte» med deltagelse digitalt på Teams og med fysisk oppmøte i mannskapsboligen «Kørpen» på Krøderen.

Driftsutvalget har i løpet av året hatt 10 møter og behandlet 131 saker. På grunn av pandemisituasjonen har alle møter siden 2020 blitt gjennomført digitalt. I 2023 ble Zoom og Slack erstattet med Microsoft Teams, som har blitt benyttet til møtevirksomhet og fildeling. Erfaringene med å gjennomføre møtene slik har vært gode og det var fordelaktig å fortsette praksisen.

Av saker som driftsutvalget har behandlet kan nevnes:

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

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

## 1.3. Økonomi

Regnskapet er vedlagt årsrapporten og er like viktig å lese gjennom som selve rapporten. Årsresultatet endte med et overskudd på 185,67.

Følgende er de største tilskuddene utenom kronerulling:

- Norsk Jernbanemuseum: 194.500,-
- Norsk Tipping Grasrotandel: 56.790,-
- MVA – Kompensasjon: 45.371,-
- Norsk Jernbaneklubb: 40.000,-
- Krødsherad Kommune: 3.000,-

På slutten av året åpnet vi ett nytt kundeforhold hos Sparebank1 Sørøst-Norge (tidligere Modum Sparebank). Dermed kan vi begynne arbeidet med å skifte hovedbank bort fra DNB. Utregninger viser at vi vil få ca. 1.100,- mer i gebyrer pr år, da DNB ikke har noen, men vi vil få ca. 83.000,- mer i årlige rente, som vil mer enn veie opp for gebyrene.

I forbindelse med overgang til ny Microsoft 365 løsning er nå regnskapet tilgjengelig i SharePoint for resten av driftsutvalget, og vil kunne flyttes ut av privat skyløsning hos kasserer. I tillegg er regnskapet tilgjengelig elektronisk for revisor i perioden det revideres.

Støtt Krøderbanen når du spiller hos Norsk Tipping ved å bli grasrotgiver. Du kan registrere deg i appen, hos kommisjonær eller ved å logge inn på norsk-tipping.no. I 2023 hadde vi på slutten av året 91 stk. som støttet NJK Krøderbanen og en samlet utbetaling på 56.790,-. Vi tar gjerne imot deg også som grasrotgiver.

## 1.4. Opplæring

### *Kontrollprøver*

Kontrollprøver er utført i nødvendig utstrekning.

### *Kurs*

Bremsekurs 2 er gjennomført for 3 deltakere
Sporskifterkurs er gjennomført for 1 deltaker
Overgangskurs for TXP er påbegynt for 2 deltakere

### *Godkjenninger*

Fører av Lastetraktor/Tung motortralle: 2 Personer

| | |
|---|---|
| Motorvognfører: 1 Person | Bremseprøver: 3 Personer |
| Fyrbøter: 1 Person | Sporskifter: 1 Person |

## 1.5. Rekruttering

Det har kommet 4 nye aktive i 2023, to av de har foreløpig valgt å delta i dugnader utenom kjøresesongen, men er like høyt verdsatt. De andre to har begynt på overgangskurs for TXP og har deltatt i kjøresesongen.

# 2. DRIFT

Årets sesong ble vellykket, selv om tørken i juni og ekstrem nedbør i august skapte en del utfordringer for driften. På sesongåpningen 25. juni var det stor skogbrannfare og vi fikk dermed ikke benyttet damplokomotiv 225, og på sesongavslutningen måtte all togtrafikk innstilles på grunn av flomskader på sporet.

VI hadde 5.070 enkeltreiser i de ordinære togene i juni, juli og august, mot 7.892 i 2022. I fjor kjørte imidlertid omtrent hver fjerde reisende med fribilletter, som ble gitt i jubileumsgave fra kommunene. En viktig faktor er også at vi måtte innstille all togtrafikk søndag 27. august, og søndag 13. august mistet vi alle reisende som skulle vært med på kombinasjonsturene på grunn av høy vannstand i Krøderfjorden. Om vi tar hensyn til alt dette blir den totale trafikknedgangen marginal.

Det samlede besøket er i år anslått til **13 600**, hvorav **6 875** har reist med togene våre og **6 700** har besøkt stasjonsmuseet på Krøderen og øvrige stasjoner uten å kjøre tog. Dette utgjør en samlet nedgang på 19 %.

| ***Besøkende*** | ***2018*** | ***2019*** | ***2020*** | ***2021*** | ***2022*** | ***2023*** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **I alt (avrundet)** | **7 500** | **12 200** | **5 700** | **9 400** | **16 700** | **13 600** |
| **Betalende i togene** | 2 223 | 6 696 | 1 725 | 5 220 | 9 566 | 6 875 |
| **Stasjonsmuseet (1)** | 5 300 | 5 500 | 4 000 | 4 200 | 7 000 | 6 700 |
| **Ordinære tog** | 1 350 | 4 940 | 1 600 | 4 391 | 7 892 | 5 070 |
| **Spesialtog (åpne)** | 558 | 690 | -- | 531 | 532 | 733 |
| **Chartertog (bestilling)** | 20 | 182 | 125 | 298 | 574 | 629 |
| **Skoletilbud (2)** | -- | 335 | -- | -- | 568 | 443 |
| **Veteranbuss** | 295 | 549 | -- | -- | -- | -- |
| **Sum antall reisende** | **2 223** | **6 696** | **1 725** | **5 220** | **9 566** | **6 875** |

*(1) I tallene for 2023 ligger estimater for besøk på Krøderen stasjon søndager (1400), lørdager (1000) og øvrige ukedager (3000). Det samlede besøket ved øvrige stasjoner er anslått til 1300.*

*(2) Tallene gjelder egne opplevelsesdager for skoler og barnehager. I tillegg er enkelte chartertog også kjørt for skoler og barnehager.*
*Spesialtog (åpne) inkluderer skumringstoget (19. august), spøkelsestogene (21. oktober) og juletogene (3. desember).*

## 2.1. Trafikkstatistikk 2023

### Trafikkstatistikk 2023 alle søndager 25. juni - 27. august og lørdag 5. august

| Dag | Tog 126 *Krøderen* 10:40 | Tog 532 *Krøderen* 11:50 | Tog 127 Vikersund 12:15 | Tog 533 Vikersund 13:22 | Tog 128 Krøderen 14:50 | Tog 129 Vikersund 16:15 | Tog 536 *Krøderen* 17:50 | Sum 2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 25.6 | 53 | 3 | 176 | 5 | 110 | 10 | 6 | 366 |
| 2.7 | 49 | 4 | 114 | 5 | 72 | 16 | 0 | 260 |
| 9.7 | 133 | 9 | 260 | 3 | 128 | 28 | 38 | 608 |
| 16.7 | 105 | 17 | 204 | 12 | 129 | 13 | 20 | 518 |
| 23.7 | 52 | 2 | 228 | 5 | 197 | 29 | 5 | 534 |
| 30.7 | 63 | 22 | 132 | 5 | 97 | 31 | 8 | 370 |
| 5.8 | 141 | -- | 275 | -- | 147 | 15 | -- | 578 |
| 6.8 | 108 | -- | 437 | -- | 290 | 32 | -- | 867 |
| 13.8 | 69 | 7v | 189 | -- | 160 | 28 | -- | 457 |
| 20.8 | 76 | -- | 159 | -- | 62 | 24 | 4v | 440* |
| 27.8 | -- | -- | 36v | -- | 4v | -- | 32v | 72 |
| **Sum** | | | | | | | | **5070** |

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

I tillegg kommer motorvognavgangene mellom Kløftefoss og Krøderen:

- Tog 531 fra Kløftefoss 11:15: 3 + 0 + 8 + 18 + 14 + 12 + 4 = 59
- Tog 533 fra Kløftefoss 14:05 (etter westernshow):
  65 / 37 / 45 + 29v / 56 + 34v / 124 / 42 = 432
- Tog 537 fra Vikersund 18:55: 0 + 0 + 1 + 0 + 2 + 0 = 3

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

*(*) På stordriftsdagen 20. august reiste til sammen 115 med ekstratogene og veteranbussen. Dette er inkludert i summen for denne dagen.*

### Materiellbruk i togene

De fleste damptogene på søndagene ble kjørt med damplok 225, 4 boggivogner (65, 86, 220 og 18836), en toakslet konduktørvogn (2019) og en 220c-traktor som hjelpelok. På tograndagene gikk det også motorvognsettet i damptogene. Godsvogn 10241 gikk som konduktørvogn på tograndagene og på Barnas dag.

### Billettsalg

Basert på gode erfaringer fra tidligere, var det i år forhåndssalg av billetter til de aller fleste avgangene. Dette gir oss god forutsigbarhet og mulighet til å justere togsammensetningen etter behov. Siden flere av avgangene ble utsolgt før reisedagen, kunne vi også registrere at billettkjøpene da flyttet seg til andre avganger med ledig kapasitet. For juletogene testet vi ut en ny leverandør av billettsalgstjenester (Billetto), mens vi for de øvrige togene benyttet Ticketmaster.

## 2.2. Årets program

Årets program, med høydepunktene fra sesongen.

### 2.2.1. *Temadager*

Westernshowene i "Deadwood City" på Kløftefoss ble arrangert 6 søndager til og med 30. juli i korrespondanse med 12:15-avgangen fra Vikersund. Til sammen 397 reisende benyttet seg av dette tilbudet. *Tograndagen* ble fordelt på to kjøredager, lørdag 5. og søndag 6. august, med til sammen 712 reisende med 12:15-avgangen fra Vikersund.

*Barnas dag* ble arrangert søndag 13. august, og da kunne alle barn med bamse reise gratis med togene. *Klovnen Knerten* underholdt på Vikersund, i toget og på Krøderen. På Krøderen tok en egen bamsedoktor en helsesjekk på medbrakte kosedyr.

Årets stordriftsdag var lagt til søndag 20. august. To damptog og to motorvogntog var i drift, og i tillegg var både Krøderen, Kløftefoss og Sysle stasjoner betjente for kryssinger. Dette ga mulighet for en rekke ulike reisealternativer, og en egen dagsbillett gjorde tilbudet enda mer fristende. Samme dag ble det også arrangert *Markedsdag* på Krøderen stasjon, med en rekke utstillere på plass. Disse to arrangementene passer godt sammen med hyppige togavganger og en god gjennomstrømming av besøkende hele dagen.

### 2.2.2. *Kombinasjonsturer*

Tre av søndagene ble det arrangert kombinasjonsturer med damptog, båten Kryllingen II og veteranbuss, både den tradisjonelle «Tog, båt og eventyr» til Villa Fridheim og motstrømsturen «Båt og tog» fra Noresund. Her var det også mulighet til å forhåndsbestille lunsj eller middag om bord på Kryllingen. Vi hadde godt belegg på disse turene også i sommer, med totalt 163 deltakere på «Tog, båt og eventyr» og 43 på «Båt og tog». Vi skulle også ha arrangert disse turene søndag 13. august, men disse måtte avlyses på grunn av svært høy vannstand i Krøderfjorden etter ekstremværet Hans.

### 2.2.3. *Skoletilbud*

I månedsskiftet mai/juni kunne vi tilby egne opplevelsesdager for skoler og barnehager, og arrangementet ble i år fordelt over tre dager. Til sammen 443 deltakerne fikk et interessant og variert pedagogisk opplegg, inkludert en togtur fra Krøderen til Kløftefoss og tilbake.

### 2.2.4. *Skumringstog*

Skumringstoget mellom Krøderen og Snarum ble kjørt lørdag 19. august med damplokomotivet «Ulka» og både person- og godsvogner, og det hadde også i år godt belegg med 112 reisende.

### 2.2.5. *Spøkelsestog*

En nyhet i år var kjøring av spøkelsestog lørdag 21. november. På Krøderen stasjon var det aktiviteter som spøkelsesjakt, filmfremvisning og utskjæring av gresskar. Både de tjenestegjørende og besøkende hadde kledd seg ut for anledningen, og rundt om på stasjonen var det mange skumle rekvisitter. Dette viste seg å være veldig populært, og togene ble utsolgt flere dager i forveien. Til sammen 305 passasjerer reiste med de to avgangene til spøkelsestoget mellom Krøderen og Kløftefoss.



*Flotte kostymer og rekvisitter bidro til god stemning under årets spøkelsestog. Til venstre Linda Kjeldaas. Foto: Anders Linnerud*

### 2.2.6. *Juletog*

Søndag 3. desember ble det kjørt juletog mellom Krøderen og Kløftefoss i forbindelse med den tradisjonsrike julegrantenninga på Krøderen stasjon. Det ble kjørt tre turer, to før og én like etter at arrangementet på Krøderen var avsluttet. Krøderen Velforening hadde organisert et stort julemarked på stasjonen og de sto også for utdeling av gløgg og pepperkaker. Til sammen 211 reisende tok årets juletog.

## 2.3. Chartertog

I perioden 14. mai - 29. september ble det gjennomført i alt 15 chartertogoppdrag med til sammen 629 reisende. I tillegg kommer togene som ble kjørt for skoler og barnehager i uke 22, med til sammen 443 reisende. En oversikt over årets gjennomførte charteroppdrag er gjengitt i tabellen under.

| Dag/dato | Togtype | Strekning | Kunde | Antall |
|---|---|---|---|---|
| Søndag 14/5 | Skd + vogner | Krøderen - Snarum T/R | Jim Hagen Warp - konfirmasjon | 32 |
| Onsdag 17/5 | Skd + vogner | Sysle - Snarum T/R | FAU ved Sysle skole | 155 |
| Lørdag 27/5 | Skd + vogner | Krøderen - Snarum T/R | Krøderen Velforening | 80 |
| Tirsdag 30/5 | Skd + vogner | Krøderen - Kløftefoss T/R x 2 | Buskerudmuseet - skoler/barnehager | 117 |
| Torsdag 1/6 | Skd + vogner | Krøderen - Kløftefoss T/R x 2 | Buskerudmuseet - skoler/barnehager | 120 |
| Fredag 2/6 | Skd + vogner | Krøderen - Kløftefoss T/R x 2 | Buskerudmuseet - skoler/barnehager | 206 |
| Lørdag 3/6 | Damp (225) | Vikersund - Krøderen | VY buss - privat gruppe | 40 |
| Lørdag 10/6 | Skd + vogner | Vikersund - Krøderen | Buss og Reiseservice AS - pensjonist. | 24 |
| Lørdag 17/6 | Motorvogn | Vikersund - Krøderen | Havn Reiseselskap - historielag | 39 |
| Fredag 23/6 | Motorvogn | Krøderen - Kløftefoss T/R | Stortinget og jernbanemuseene | 20 |
| Mandag 26/6 | Skd + vogner | Kløftefoss stasjon | Musikkvideoinnspilling - dansegruppe | -- |
| Tirsdag 27/6 | Damp (225) | Vikersund - Krøderen | Robinson Scandinavia - engelsk gr. | 21 |
| Onsdag 12/7 | Skd + vogner | Vikersund - Krøderen | Røde Kors - Ferie for alle | 70 |
| Lørdag 19/8 | Damp (225) | Krøderen - Vikersund T/R | Astrid Orlund - bryllup | 40 |
| Lørdag 26/8 | Damp | Krøderen - Kløftefoss T/R | Per Kjeldaas - jubileumsgodstog | 30 |
| Lørdag 26/8 | Damp | Krøderen - Snarum T/R | Per Kjeldaas - jubileumsgodstog | 45 |
| Onsdag 6/9 | Damp (225) | Krøderen - Snarum T/R | Bahnreisen Sutter | 33 |
| Onsdag 29/9 | Damp (225) | Krøderen og Kløftefoss st. | Fenomen - reklamefilm | -- |

*Skd = lite diesellokomotiv (skinnetraktor).*
*Antall chartertog og reisende i disse ligger på omtrent samme nivå som i 2022.*

## 2.4. PR-virksomhet

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

Pressemeldinger ble sendt ut i forkant av sesongåpningen, tograndagene, sesongavslutningen, spøkelsestogene og juletogene. Disse sendes både til aviser, radiostasjoner, turistinformasjoner, overnattingssteder og aktive - til sammen rundt 270 adressater. Det ble produsert egne plakater i A3-format for søndagstogene og flere av spesialarrangementene.

Det ble i år annonsert i TV Modum og Radio Modum, i tillegg til fellesannonsering i regi av Buskerudmuseet. Vi fikk jevnlig omtale i Norsk Jernbaneklubbs nyhetsbrev, og turene ble også presentert på nettsidene til Ticketmaster. Gjennom året har vi i tillegg fått flere små og store redaksjonelle oppslag i mediene, både i form av forhåndsomtaler og reportasjer.

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

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

## 2.5. KrøderbaneNytt

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

## 2.6. Salgsavdeling

Vi ser tilbake på en vellykket sesong i salgsavdelingen. Frivillige har betjent Koas alle ordinære kjøredager, i tillegg til en del andre kjøreoppdrag. Fra tirsdag til lørdag, fra medio juni til medio august har Koas vært betjent av sommerhjelp, i regi av Buskerudmuseet. Vi greide også å bemanne togkiosken og Mini-Koas alle ordinære kjøringer. Været gjorde at vi brant inne med litt varer på slutten av sesongen. Likevel sier vi oss meget godt fornøyde med årets sesong. Vi har hatt en del påfyll av suvenirer, der noen av de solgte meget godt. På julemarkedet solgte vi ferske kanelsnurrer, kaffe og varme vafler, det slo an. Vi takker alle som har hjulpet oss gjennom sesongen.

## 2.7. Tjenestekontoret

Kjøresesongen begynte med diesellok på grunn av varme og tørke og avsluttet med innstiling på grunn av mye vann og regn. Ellers er noen av tjenestene fortsatt vanskelige å dekke opp og noen er lettere, men alt i alt så har vi fått kjørt tog, som er vår hovedoppgave om sommeren. Vaktmanntjeneste på Vikersund, vakt for planovergangen på Hære og togførertjeneste har vært vanskeligst å dekke.

Totalt antall timer i forbindelse med kjøresesongen og chartertog i 2023 er 2387. Det er en nedgang på 539,5 timer fra 2022, men en økning på 807,5 timer fra 2021 og 1868 timer fra 2020. Noe av denne nedgangen skyldes at kjøringen siste kjørehelgen måtte innstilles helt på grunn av følger etter runde 2 av ekstremværet Hans.

## 2.8. Sikkerhets- og Internkontrollutvalget

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

- Det er en del hendelser knyttet til planovergangen Krøra hvor det bør vurderes montering av bommer for å redusere risikoen.
- Ferdsel i spor er fremdeles et problem. De rapporterte hendelsene er i hovedsak på strekningen Snarum - Vikersund.
- Det har vært noen tilfeller hvor det ikke har vært kontroll på sporvekslene på linjen. Det er med dagens anlegg ikke mulig å kontrollere sporvekslenes stilling gjennom signaltelegrafen når Vikersund ikke er betjent.
- Enkelte hendelser er knyttet opp mot arbeid i spor som foretas under linjebrudd. Reglene for slikt arbeid bør oppdateres slik at de bedre dekker de situasjonene som oppstår på Krøderbanen når ingen stasjoner er betjent.

Det er gitt innstilling til foreslåtte endringer i administrasjonshåndboken. Det ble gitt innspill til driftsutvalget i en sak i løpet av året knyttet til ordrer og barrierer rundt kjøring av arbeidstog. Driftsutvalget har bedt sikkerhets- og internkontrollutvalget jobbe videre med saken.

## 2.9. Verkstedet og vognhaller

Deler av banearbeidsuka ble benyttet til nødvendige vedlikeholdsarbeider på store vognhall. Portene ble rettet opp og låsingen av portene ble forbedret.

Det ble i løpet av året sendt en søknad til Norsk Jernbanemuseum om støtte til å sette opp en vognhall over spor 31 og 32 på Kløftefoss, samme spor hvor godsvognhallen er. Denne hallen planlegges å bli 86 meter lang og ha plass for 8 boggivogner. Det jobbes videre med søknader og fullfinansiering.

Det er innkommet kr 49.800,- som skattefrie midler til vognhaller. Vi gjør oppmerksom på at regnskapet for Vognhallprosjektet er eksternt fra NJK Krøderbanen. Det har ikke lyktes å få NJK Sentralt i tale i forsøk på å fusjonere dem inn i NJK Krøderbanen sitt regnskap.
Se njk.no/stott-njk for å finne ut hvordan du kan støtte oss med bidrag til vognhaller og samtidig få skattefradrag.

## 2.10. Billettrykkeriet

I år er det trykket følgende:

- 21 000 billetter med dobbeltsidig trykk til Buskerudmuseet
- 11 000 Billetter med enkeltsidig trykk til Thamshavnbanen/Museene i Sør-Trøndelag
- 30 000 billetter med dobbeltsidig trykk til Norsk jernbanemuseum
- 400 billetter med enkeltsidig trykk til Norsk Jernbaneklubb
- 200 billetter med dobbeltsidig trykk til bryllup

Total produksjon er på **62.600** billetter

Det er bestilt og mottatt følgende billettkartonger fra Aeschbacher i Sveits:

- 200000 Ex. Nr. 1 Braun
- 20 000 Ex. Nr. 43 Weiss/Grün
- 50 000 Ex. Nr. 181 Weiss

Det er utført vanlig vedlikehold på den ene maskinen. Det er utført arbeid med å få maskin nr. 2 i drift, hvor det nå gjenstår kun justering av fremmatingen av trykksverte.

Billettrykkeriet endte med et underskudd på 12.110,-. Inntektene var på 74.635,- og kostnadene på 86.745,-. Av kostnadene var 71.739,- for kartong som vil bli brukt over flere år. For å forenkle regnskap og telling blir ikke dette avskrevet over flere år ved hjelp av vartelling, men kostnaden går til fratrekk i kjøpsåret. Avhengig av produksjon kan vi regne med at kartongen skal holde i minst 5 år. Dette vil si at vi i teorien kan si at trykkeriet har et overskudd på ca. 45.000, -

## 2.11. Sagstua

Etter fjorårets vedlikehold har det i år kun blitt utført ommøbler etter hvert som vi har bodd oss inn.

# 3. Rullende Materiell

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

## 3.1. Damplokomotiver



*Fylling av vann på to damplok igjen på Krøderen stasjon etter at påfyllinga på østsiden var satt i stand igjen.*
*Foto: Gjermund Hansen*

**7a 11 «Ulka»:** Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Lokomotivet har blitt benyttet til kjøring av Skumringstog og tog på stordriftsdagen.

**21e 207:** Lokomotivet ble ferdig oppusset på forsommeren og ble flyttet til godshuset på Krøderen for å bli integrert i en utstilling som Buskerudmuseet jobber med.

**21b 225:** Har gjennomgått årskontroll. Det har blitt støpt nytt hvelv, sikkerhetsventilene er byttet med de som sto på den gamle kjelen, de fleste av kranene er slipt og gamle tørre pakninger er byttet med nye. Pakkboksen på regulatorstanga er pakket om siden den pakningen som satt der fra før var fra kjelen var ny for over 20 år siden.

Det har blitt maskinert og levert 4 stk vannstandsarmatur til loket som er ett «komplett sett». Det har blitt laget oppspenningsfiksturer og bearbeidingsmetoder for å kunne enklere maskinere flere kraner ved en senere anledning.

En kjøresøndag ble det konstatert lekkasje i en smelteplugg. Dette førte til at loket fikk kjøreforbud inntil dette var utbedret. Heldigvis var pluggen lett å erstatte og loket var klart til drift påfølgende helg.



*Reisverk for støping av nytt hvelv*
*Foto: Kristian Ruud Nøkleby*



*Oppspenningsfiksturen til maskinering av kraner*
*Foto: Tom Erik Hagen*

**24b 236:**
Det er innkommet kr 41.050,- som skattefrie midler til lokomotivet. Se njk.no/stott-njk for å finne ut hvordan du kan støtte oss med midler til istandsetting og samtidig få skattefradrag.

## 3.2. Diesellokomotiver

**Skd 214.103**: Traktoren har vært hensatt siden august 2022 på grunn av diverse feil som måtte utbedres for å kunne bruke den. Alle dysene på motoren er overhalt med nye dysespisser, lekkasjer i dieselpumpen er tettet og eksosanlegget har blitt reparert. Ellers har traktoren gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Skinnetraktoren har blitt benyttet til skifting, kipptog og arbeidskjøring. I desember ble traktoren satt inn i verkstedet for utbedring av råteskader i førerhytte, samt oppmaling og tilbakeføring av noen detaljer som ikke hører til på traktoren. Her har Buskerudmuseets ansatte bidratt med mye praktisk arbeid.

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

**Skd 220c.182:** Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Skinnetraktoren har blitt benyttet gjennom sesongen til skifting, kipptog, arbeidskjøring og hjelpelok.

**Skd 220c. 210:** Skinnetraktoren fikk erstattet starteren som tidligere har måttet doneres til 220c.167 da den havarerte. På høsten ble traktoren tatt inn i verkstedet for videre jobbing med prosjektet. Pansere, med sidedører er ferdig malt, samt førerhytte. Sidedører og stigtrinn er montert. Diverse feilretting med el-anlegget er utført. Overføring til hastighetsviser er reparert. Det gjenstår bare noen mindre oppgaver igjen før traktoren kan settes i trafikk. Buskerudmuseets ansatte har bidratt med oppmaling av pansere og førerhus.

### 3.2.1. Skd 215.104



*Før oppstart av prosjektet. Foto: Jørgen R. Nøkleby*



*Sidedørene har blitt fjernet. Foto: Jørgen R. Nøkleby*

Sommeren 2023 ble traktoren satt inn i verkstedet for å begynne planleggingen av arbeidene som må gjøres, det har blitt fjernet noen side/toppdeksler på motorkassen for å komme bedre til innvendig. I november ble det avholdt et uformelt årsmøte i klubben hvor prosjektledelsen ble fastsatt.

Det første som ble påbegynt var en kartlegging av det elektriske anlegget, det ble fort konkludert med at det var behov for full utskifting av alle ledninger. Mye så bra ut urørt, men isolasjon forvitret ganske fort ved berøring. Det har blitt laget et nytt koblingsskjema basert på eksisterende skjemaer, samt enkelte detaljer som manglet, og øvrige detaljer som ikke stemte overens med skjemaet. Når koblingsskjemaet var ferdig, og det som skulle kontrolleres var kontrollert ble alle ledninger i det elektriske anlegget fjernet slik at man kan begynne å fjerne større komponenter, motorpanser osv.



*En koblingsboks var etablert fremme i motorrommet. Denne var sterkt preget av rustangrep.*
*Foto: Jørgen R. Nøkleby*



*Førerpanelet åpnet for kartlegging.*
*Foto: Jørgen R. Nøkleby*

Kopletappene på hjulakslingene har blitt kontrollert for sprekker, samt at diameteren på tappene er målt for slitasje. Det er konstatert at de er sprekkfrie, men tappene er mer nedslitte i innerkant og ytterkant, en slags «eggform».

For å sikre at enheten bevares for fremtiden, bidrar noen av klubbens medlemmer med et fast månedlig innskudd til eget fond for denne. I år er det samlet inn kr 14.470,-. Med tidligere tilskudd er 215-fondet nå på kr 241.717,-.

Ønsker du å støtte prosjektet kan det VIPPSes til nummer 2197 eller overføre til kontonummer 2480.51.02876. Husk å merke gaven med “Skd 215” eller lignende.

## 3.3. Motor- og styrevogner

**BFox4b 18775:** Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Styrevognen har blitt benyttet hele gjennom sesongen.



*Kryssing på Kløftefoss mellom tog 5303 og 554 på Stordriftsdagen.*
*Foto: Gjermund Hansen*

**BM 87.03:** Motorvognen har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. På forsommeren ble boggiene sendt til et eksternt verksted for å utbedre utfordringer med kraftige vibrasjoner ved bremsing. Norsk Jernbanemuseum bevilget 53.000,- til utbedring av bremsene. Årets kostnad på vedlikehold er kr 83.121,-.

**Gx 1453:** Har gjennomgått årskontroll i forbindelse med istandsettelse. «Kofferten» har blitt malt opp utvendig, gjennomgått teknisk og prøvekjørt. Det gjenstår noen elektriske arbeider, samt påskrifter som skal males på før den er klar til bruk.

**BM 91H.02:** Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Motorvognen har blitt benyttet gjennom hele sesongen. I tillegg så er setene renset, og nedskraping og oljing av vindusrammene har fortsatt. Det er gjort et forsøk med å påføre D1 Owatrol på lakken på vognkassen for å se hvor godt det holder.

### 3.3.1. BM 86.18

Arbeidene har i år konsentrert seg om kupé 1.

Veggfelt mellom vinduer ferdig montert, grunnet og malt kremgul. Begge bagasjehyllene er malt i samme farge.

Montering av plater under vindushøyde, varmeradiatorer måtte demonteres midlertidig for å komme til. Veggen ble kledd med 4mm furu kryssfinerplater, og skjøtene ble lasket på baksiden og sparklet med to-komponent sparkel. Platene ble grunnet med heftgrunn, og malt med 3 strøk blå emaljelakk, av samme farge som har vært der tidligere.



*Setene har begynt å komme på plass igjen i kupé 1.*
*Foto: Morten Håland*

Råte i gulvet rundt lukene til kjøleren til motor 1 har blitt utbedret, her måtte gulvbelegget opp for å komme til gulvplankene. Råtne planker ble byttet ut, og ny isolasjon ble lagt i gulvet. Gulvbelegget ble lagt tilbake, fuget og malt med brun gulvmaling.

Alt listverk måtte pusses og lakkes før det ble montert, noen gulvlister måtte lages nytt. Gardinholdere med nymalte gardinstenger er montert.
Varmeradiatorene ble montert inn igjen, vann pumpet på anlegget, og oljefyren kunne igjen brukes, akkurat tidsnok til da vinterkulden satte inn.

Seter og seterammer, kommer opprinnelig fra BM 86.25, som er hugget, og de har vært lagret i lagervogner. Disse ble hentet fram, og rammene ble slipt og malt brune. Seteputene hadde mye maling på seg, som i sin tid hadde løsnet fra taket i BM 86.25, og festet seg på setene. Denne malingen måtte fjernes med malingsfjerner, og setene ble grundig vasket, og deretter montert. Ved årets slutt var halvparten av setene montert i kupé 1.

## 3.4. Personvogner



*Juletoget ble kjørt med 2 traktorer og 4 vogner hvorav to av vognene har schweitserapparat for oppvarming.*
*Foto: Kristian Ruud Nøkleby*

**Ao2c 950:** Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har kun blitt benyttet ved noen spesielle anledninger inntil den ble hensatt. Denne vognen ble lånt inn i forbindelse med Krøderbanens 150 års jubileum. I år fikk vi tilbud om deponering fra Norsk Jernbanemuseum, men har valgt å takke nei, ettersom vi ikke kan oppfylle kravet om innendørs oppbevaring i oppvarmet lokale og at vi heller ønsker å satse på våre egen BCo 108. Inntil videre oppbevares vognen under tak i uoppvarmet vognhall.

**B65 18836:** Vognen har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. I forbindelse med årskontroll etter å ha vært hensatt i flere år ble begge langsidene pusset ned, og oljet på nytt da mye av tidligere påført olje hadde begynt å flasse av.

**BCo 108:** En del deler som ble demontert i 1987 er nå gjenfunnet og montert. Endeveggen mot Krøderen stasjon er skrapt ned og gitt flere strøk med Owatrol D1 og D2. Alle stigtrinn har fått en omgang med Owatrol D1.

**C3a 102:** Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet gjennom sesongen. Vognen har blitt benyttet gjennom sesongen etter årskontroll på Co3a 220 utløp.

**C4:** Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Taklekkasjer er forsøkt tettet, men da lakk det andre plasser i stedet, og bruken av vogna har vært redusert på grunn av dette. Vognen har blitt benyttet gjennom sesongen etter årskontroll på Co3a 220 utløp.

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

**CF2a 686:** Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har kun blitt benyttet på juletoget.

**CF3b 548:** Det har blitt arbeidet med å fjerne gammel krakelert maling innvendig i reisegodsrommet og takene innvendig. Det har vært jobbet med røykrøret for undervarmen. Dette er et firkantet rør med to vegger med isolasjon imellom. Deler til bremsestell har vært sandblåst og malt på nytt. Gamle buffere fra tankvognen som tidligere er hugget er midlertidig montert. Disse skal etter hvert revideres og brukes på vogna.

**Co3a 220:** Vognen har gjennomgått normalt driftsvedlikehold. Den ene endeveggen har blitt skrapt ned og oljet på nytt utvendig. Den har blitt benyttet i chartertog og gjennom sesongen inntil årskontroll utløp.

**Co3b 85:** Boggirevisjon er under arbeid. En boggi er hjulsatt, mens det enda gjenstår arbeid med akseltappene på akslene til den andre boggien.

**Co4a 195:** I påsken ble de siste setene tilpasset, og montert slik at vognen nå har fått på plass alle setene. Det gjenstår noe planlegging og montering av nødbremseventiler før alle setene kan bli endelig montert. En oversikt over gjenstående arbeider er påbegynt for å kunne flytte vognen til verkstedet for å kunne utføre de resterende arbeidene som gjenstår under vognen, dampvarme, boggier m.m.

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

**F 2019:** Vognen har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet gjennom sesongen.

**R 12102:** Begge langveggene og den ene kortveggen er skrapt ned, behandlet med Biltema sine produkter Teak Cleaner og Teak Brightner og deretter spylt med rent vann. Den ene langveggen er behandlet med Le Tonkinois linoljeferniss og de andre fått flere strøk med Owatrol D1 og D2.

**Parafinlamper:**
Det har blitt holdt jevnlig vedlikehold av kupélampene og nødlampene som Krøderbanen bruker. De virker nå uten større problemer. Test-jiggen som har blitt bygget tidligere forenkler vedlikeholdet. Vi har nok driftsklare nødlamper til skumringstogene/juletogene, og har også driftsklare i reserve.
I tillegg er det satt i drift 5 signallamper slik at togbetjening, togekspeditører og sporskiftere har tidsriktig utstyr. Dette ble klart til juletogene. Kupélamper har vi akkurat nok driftsklare til vanlig drift. Vi har ingen driftsklare i reserve, men flere på lager klar for gjennomgang, reparasjon og kontroll.



*Nyoverhalt signallampe*
*Foto: Alexander Westerlund*


*Godt pusset reflektor*
*Foto: Alexander Westerlund*


*Testkjøring ved innkjør Kløftefoss*
*Foto: Alexander Westerlund*

## 3.5. Godsvogner

**G2 8121:** Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet gjennom sesongen.

**G3 15207:** Vognen er flyttet til Mysen for oppussing i regi av NJK Aktivitetsavdeling Godsvogner.

**Gf3 13014:** Har gjennomgått normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet gjennom sesongen.

**Gfo2 10241:** Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet gjennom sesongen. Under årskontrollen ble det sveiset et fangjern til en bremsebom som hadde røket i en gammel sveis. Når vognen ble satt bort for vinteren ble begge vinduene i konduktøravdelingen tatt ut og er slipt og oljet med Owatrol D1 og D2. Det er skiftet glass i det ene vinduet da det var sprukket.

**lbbghnps 42 76 8275002-6 "Tinevogna":** Det har vært arbeidet med å lage nytt lager for bremsedeler. Hyllene i den ene enden av vogna er stort sett ferdigstilt og festet til vognkassen. Nesten alle delene og hyllene er flyttet over fra S3 4520. Det er hengt opp LED-lys i taket som drives av et Makita-batteri som må tas med fra verkstedet ved hvert besøk. Lysdeler kom på totalt 407,-.

Det er har gått med ca. 127 dugnadstimer til dette.



*Alexander Westerlund fester hyller til vognkassen.*
*Foto: Mette Veland*




*Adapter til Makitabatteri gir lys i ledstripene i taket.*
*Foto: Alexander Westerlund*

**His 210 2293-8:** Vognen er klargjort for avhending.

**His 210 2821-6:** Vognen er klargjort for avhending.

**K1 2177:** Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet til noen kjøringer i august.

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

**Lg1 11450:** Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet til noen kjøringer i august.

**MK 1:** Vognen er flyttet til Mysen for ferdigstillelse i regi av NJK Aktivitetsavdeling Godsvogner.



*Eirik Håland i tjeneste som håndbremser på N1 10826.*
*Foto: Gjermund Hansen*

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

**N2 5345:** Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet til noen kjøringer i august.

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

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

## 3.6. Internmateriell

**Levahn 128B 30-36-5091:** Motortrallen har vært hensatt store deler av året på grunn av utfordringer med bruk av kranen. På høsten ble disse feilene endelig utbedret slik at det som gjenstår av diverse utbedringer for å kunne bruke motortrallen kan gjøres. Det har blitt brukt kr 31.718, - på ekstern hjelp for å få krana i drift.

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

**Robel 11. 30-36-1038:** Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Robeltrallen har blitt benyttet gjennom sesongen til arbeidskjøring og brannvisitasjon.

**Robel 12. 30-36-3013:** Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Robeltrallen har blitt benyttet gjennom sesongen til arbeidskjøring, hovedsakelig innsamling av gamle sviller langs banen. På høsten ble robeltrallen tatt inn i verkstedet for kosmetisk oppussing i regi av Buskerudmuseet. Hele førerhytten, kran og ramme ble nymalt. Alle sidelemmene ble treverket byttet ut med nytt og malt, råtten gulvplank ble også byttet. I løpet av vinteren skal det pakkes om en hydraulikksylinder på krana som lekker.

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

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

**XBG 943 1731-1:** Tankvognen har fått ny brannpumpe, og det har blitt laget festebraketter for denne, samt begynt og tilpasse røropplegget på vognen til den nye brannpumpen.

# 4. Infrastruktur

I år ble det utført i alt 828 dugnadstimer på infrastrukturen. Det gjelder alt arbeid utført på telegraf- og telefonkurs, vegetasjonsrydding, utkjøring av ballastgrus, vedlikehold av spor, og innsamling av gamle sviller.

## 4.1. Telegraf og telefon



*TXP Snarum (Dagfinn Lunner) utveksler togmeldinger over telegraflinjen.*
*Foto: Gjermund Hansen*

Det er skiftet 4 stolper i år som er det samme som i 2022. Med dette er 309 stolper skiftet ut etter at NJK Krøderbanen i 1986 overtok ansvaret for vedlikeholdet. Vedlikeholdet skjer nå i et nært samarbeid med Buskerudmuseet. 309 stolper er godt over halvparten av antall stolper i stolpekursen.

Det er stadig behov for løpende vedlikehold på telefon- og telegrafkursen. Det er blant annet trær som faller over linjekursen og dette medfører brudd eller forstrekte linjetråder. Som vanlig har det vært drevet med linjerydding for å holde linjekursen fri for vegetasjon.

I påvente av permanent ny kabel i kabelgrøft mellom km 96,1 og 96,4, er det lagt en midlertidig kabel langs sporet til erstatning for en gammel NSB kabel. Denne er fra 1960 årene og har mye avledning til jord og som dermed medfører støy på telefonlinjene. Det midlertidige tiltaket ga umiddelbar effekt.

Telefonlinje nr. 190 er blitt innkoblet med eget telefonapparat på Sysle stasjon.

Ved km 97 er et kabelstrekk mellom to stolper skiftet ut med ny kabel på grunn av en kabelskade.

I november ble en stolpe kjørt ned av en bil som mistet veigrepet ved km 110,8, ved tidligere Grina hlp. Stolpen er midlertidig rettet opp i påvente av ny stolpereisning i 2024.

Til vedlikehold av telefon- og telegrafkursen er det er lagt ned 235 frivillige timer mot 199 timer i 2022.

## 4.2. Huggehelger og vegetasjonskontroll




*Kaffe og bål er en viktig del av helga*
*Foto: Pål Stian Wahlquist*

Huggehelgene ble arrangert 14. – 15. oktober og 28. – 29. oktober.

Første helgen var det 15 deltakere på det meste og det ble hugget fra litt sør for Splitkon planovergang til innkjør Kløftefoss. Det var mest små busker, men vi fikk ryddet litt i bjørkealleen også. Nå er hele nordre delen av Kløftefossletta rensket for små og store trær.

Den andre helga ble tatt ved innkjør Snarum nord, hvor vi på det meste var 12 stk. Langs spor to ble det ryddet godt opp i småtrær som skrapte i vognsiden. Mot riksvegen eier Stiftelsen alt helt inn til veien etter Meieriet. Fjerning av dette ga god sikt ved kjøring inn og ut av stasjonen og viser fram Krøderbanen for de som kjører forbi.

Dugnadsfolket fikk med seg mye god tømmer hjem til neste års fyringssesong.

Totalt ble det lagt ned 402 arbeidstimer i frivillig innsats.



*Det ryddes fra gjerde til gjerde på Kløftefossletta og gjerdet kommer fram i lyset.*
*Foto Alexander Westerlund*

## 4.3. Nye parkbenker

I år ble det ikke bygget noen nye benker, men de 3 på Krøderen ble oljet for å sikre at investeringen holder i mange år.

## 4.4. Kørpen

På vårparten ble det besluttet å benytte deler av inntektene fra filminnspillingen til Gulltransporten til å oppgradere kjøkkenfasilitetene i mannskapsboligen Kørpen og i Svensegården. Det ble innhentet tilbud fra Sigdal Kjøkken som leverte en «ferdig» løsning til kjøkkenet. Det gamle «Sommer-rommet» har blitt innredet til spiserom, og noe av den gamle kjøkkeninnredningen ble flyttet dit, resten ble flyttet opp til kjøkkenet i Svensegården for å forbedre forholdene der også.

All innredning på kjøkkenet ble fjernet, og vegg, gulv og tak fikk en grundig nedvask før alt ble malt/bonet på nytt, det ble samtidig valgt en ny farge på veggene på kjøkkenet for å få frisket opp rommet. I samme anledning ble sikringsskapet som er utenfor kjøkkenet byttet ut med et nytt med jordfeilautomater i stedet for gamle skrusikringer.

Gangen fikk ny utslagsvask slik at kjøkkenet kan være ren sone og man kan vaske seg før man går inn og det er satt opp skohylle til utesko. Utover oppsettet av kjøkkenet, elektrisk og rørteknisk arbeid ble mesteparten av oppussing gjort på dugnad av de frivillige.

Kostnaden for kjøkkenet endte på kr 281.229,-, herav dekket NJK KRB 176.924,-, Buskerudmuseet 50.244,- og vi fikk MVA kompensasjon på kr 54.061,-. Dette inkluderer ikke kostnadene for rørlegger og elektriker som Buskerudmuseet sto for.

Rom 4 har blitt pusset opp med nytt tak, jernbanetapet på veggene og nytt gulvbelegg.

## 4.5. Svensegården

I forbindelse med oppussing av kjøkkenet i manskapsboligen Kørpen fikk kjøkkenet i Svensegården også en oppgradering. Den gamle oppvaskmaskinen fra Kørpen ble flyttet opp, i tillegg ble det installert ny skuffeseksjon, benkeplate og kum. Noen av de gamle skuffeseksjonene og overskapene ble også flyttet opp i Svensegården. Med dette har kjøkkenet i Svensegården fått et betydelig "løft". Oppussingen endte med en kostnad på kr 5.894,-

# 5. Oversikt over rapportert dugnadsarbeid

| Kategorier | Timer 2021 | Timer 2022 | Timer 2023 |
|---|---|---|---|
| **Administrasjon og opplæring** | **680** | **1 375** | **611,25** |
| **Driftssesong og chartertog** | **1 579** | **2 926** | **2654** |
| ***Skifting og annen kjøring*** | ***469*** | ***611*** | ***135*** |
| | | | |
| *Banearbeidsuke* | *574* | *488* | *0* |
| *Banevedlikehold* | *462* | *157* | *26* |
| *Bygningsvedlikehold* | *67* | *459* | *163* |
| *Huggehelg* | *593* | *452* | *404* |
| *Kørpeparken/parkbenk* | *20* | *23* | *0* |
| *Svilleinnsamling* | *44* | *23* | *0* |
| *Telegraflinjen* | *338* | *199* | *235* |
| *Annet* | *117* | *51* | *0* |
| ***SUM infrastruktur*** | ***2 216*** | ***1 852*** | ***828*** |
| | | | |
| *Vedlikehold lokomotiver* | *126* | *58* | *413* |
| *21b 225* | *2 923* | *2 077* | *348* |
| *21e 207* | *7* | *15* | *4* |
| *Skd 215.104* | *0* | *0* | *63,75* |
| *Skd 220c.210* | *0* | *56* | *40* |
| *Vedlikehold motorvogner* | *4* | *63* | *288* |
| *BM 86.18* | *38* | *345* | *245* |
| *Vedlikehold personvogner* | *212* | *179* | *165* |
| *Co 85* | *58* | *70* | *115* |
| *Co 195* | *221* | *60* | *0* |
| *CF 548* | *130* | *27* | *185* |
| *BCo 108* | *190* | *0* | *0* |
| *Vedlikehold godsvogner* | *49* | *520* | *75* |
| *Gf3 13014* | *0* | *235* | *0* |
| *G4 41257* | *173* | *0* | *0* |
| *Vedlikehold internmateriell* | *65* | *74* | *44* |
| *Pakketraktor* | *36* | *7* | *0* |
| *Levahn 128* | *0* | *36* | *10* |
| *Hugging & deleplukking* | *273* | *16* | *32* |
| *Lagervognprosjektet* | *16* | *200* | *187,5* |
| *Annet* | *495* | *128* | *26* |
| ***SUM rullende materiell*** | ***5 020*** | ***3 821*** | ***1580,5*** |
| | | | |
| ***Andre aktiviteter*** | *1 725* | *2 446* | *1 961* |
| ***TOTALT*** | ***11 691*** | ***13 032*** | ***7817,5*** |

# 6. Driftsutvalget vil uttale

Årets sesong ble gjennomført på en god måte og med mange gode tilbakemeldinger fra førnøyde besøkende. Det er også gledelig å registrere at damplok 225 fungerer godt og at alt arbeidet som er lagt ned på dette ikke er forgjeves.

I løpet av 2023 har samarbeidet med Buskerudmuseet blitt tatt et skritt videre, ved at ansatte i BM har tatt ansvar for noe vedlikehold på rullende materiell. Dette er noe som skal videreutvikles gjennom erfaringsoverføring og opplæring. Dette er på mange måter en riktig konsekvens av at Krøderbanen tilføres mer ressurser fra samfunnet gjennom Buskerudmuseet. Gjennom å spille hverandre gode, utnytte hverandres kompetanse og ressurser gjennom samarbeid kan vi bidra til å få ennå mer ut av ressursene samfunnet stiller opp med for å sikre og bevare kulturminnet Krøderbanen.

Vi registrerer at antallet dugnadstimer er en del lavere i 2023 sammenlignet med foregående år. Noe av dette skyldes nok underrapportering, at en kjørehelg måtte avlyses på grunn av uvær, men mye kan nok tilskrives at damplok 225 ble satt i drift i 2022 etter nokså intense år for å få dette ferdig. Vi oppfordrer alle til å rapportere timeforbruk ved dugnad på Krøderbanen. Dette gir oss oversikt over hvor stor verdiskapning de frivillige miljøet bidrar med.

I 2023 kom gladnyheten vi har drømt om lenge. Tilskuddene til museumsbanene over statsbudsjettet økte med så mye som 60% i forhold til foregående år. Sånt sett må vi kunne konstatere at landets regjering har fulgt opp forpliktelsene i regjeringserklæringen fra 2021. Ikke nok med det, så greide SV å sikre 5 millioner kroner ekstra til Krøderbanen, det er nesten ikke til å tro. Alt dette er resultat av godt politisk arbeid av mange personer og instanser, som har vært krevende. Det er verdt å trekke frem NJKs hovedstyre og Norges kulturvernforbund, Direktørnettverket for de konsoliderte museene med museumsjernbane og ikke minst Buskerudmuseets ledelse. En stor takk for dette viktige arbeidet!

Det frivillige miljøet på Krøderbanen representerer et lite stykke Norge. Her finner man mennesker i alle aldre, ulik fase i livet, forskjellig yrkesbakgrunn og utdannelse, ulik religiøs tilknytning og med forskjellig interesse for jernbane. Felles for alle er fasinasjonen for jernbane og tog. Men kanskje aller viktigst er at alle forstår hvor viktig det er å trekke sammen for å kunne nå viktige mål som føres oss videre. Gjennom samarbeid øker også innsikten og forståelsen, og man utvikler seg som menneske. Gjennom opplæring bidrar vi også til å opprettholde og utvikle viktig kompetanse som er nødvendig.

Driftsutvalget vil fremføre en stor takk til alle våre medlemmer som gjennom uegennyttig innsats bidrar til å sikre og bevare Krøderbanen som kulturminne. En stor takk til våre samarbeidspartnere, stat, fylke og kommuner som på forskjellige måter bidrar til at vi kan opprettholde og videreutvikle Krøderbanen. De økte bevilgningene fra staten gir oss flere muligheter til å nå våre mål. Men det er også viktig at vi bidrar med det vi kan, slik at vi kan vise bevilgende myndigheter at de økte tilskuddene fører til noe godt og ikke er forgjeves. Det er en mengder av udekte behov i samfunnet, men nå er det vi som har fått fokus på oss. Da er det viktig å følge opp med handling og vise at vi kan og vil.

Det som gleder oss mest er at togene går, og at publikum og reisende strømmer til Krøderbanen!

**Henrik B. Backer**
Driftsbestyrer og Leder
(sign)

**Alexander Westerlund**
Kasserer
(sign)

**Jørgen R. Nøkleby**
Sekretær
(sign)

**Anders Linnerud**
PR-ansvarlig
(sign)

**Mette Veland**
Digitalisering og effektivisering
(sign)

**Kristian R. Nøkleby**
Materiellansvarlig
(sign)

**Jim Hagen Warp**
Styremedlem
(sign)

**Norsk Jernbaneklubb**

**NJK Revisjon**

**Til Årsmøtet i Norsk Jernbaneklubb – Krøderbanen 2024**

## Revisjonsberetning for Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen Regnskapsåret 2023

Regnskapet for 2023 viser for Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen inntekter av salg og drift på kr. 486.846 og et årsoverskudd etter fondsjusteringer og finansposter på kr. 186.

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

Etter vår mening gir regnskapet et forsvarlig uttrykk for Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen sin stilling pr. 31.12.2023 og for resultatet av virksomheten i regnskapsåret.

Oslo/Tønsberg 19. februar 2024

Kjell Erik Seielstadsveen
NJK-revisor

Johan Svorstøl
NJK-revisor

# Årsmelding 2023

**for**

# Norsk Museumstog



## Om Norsk Museumstog

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

Siden 2022 har driften vært midlertidig innstilt.

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

# *Ledelse*

Driftsutvalgets sammensetning, etter valg på årsmøtet 15.03.2023:

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

Driftsutvalget har avholdt 3 møter i 2023.

NMTs årsmøte ble avholdt 15.03.2023.

NMT har vært representert i NJKs representantskap ved driftsleder.

# *Driftsåret 2023*

Det foregikk ingen kjøring av museumstog i 2023.

Hovedaktiviteten i 2023 var fraflytting fra verkstedet Groruds område. At vi måtte flytte fra verkstedet Grorud, skyldes betydelig økt aktivitet på området. Sporene vi sist disponerte, spor 17 og 18, er revet opp, og det er bygget en verkstedhall på området.

På verkstedet Grorud ble det i 2023 nedlagt en betydelig innsats med å rydde området vi holdt til på, samt med å få tømt lagervognene for lagrede deler.

Det ble kjørt to vogntog med deler til Eina. Da vognene var tømt for deler, ble to stålvogner og en godsvogn hugget.

NMT eide en gammel container som har tilhørt Linjegods, og som var utstyrt med Linjegods' logo. Containeren har blitt brukt til lagring av deler. Den tilbød vi til Jernbanemuseet, og de takket ja til tilbudet. 17. november gikk den til Hamar.

Det har blitt gjennomført to materielltransporter på spor og to på bil i 2023:

- 11. juni ble damplok 30a 271 overført til Gamle Vossebanen.
- 10. juli ble en av skiftetraktorene våre, Skd 220c.138, lastet opp på bil for transport til Grovane.
- Vi eide to brakker, som ble benyttet som henholdsvis spiserom og garderobe. Brakkene var plassert på to Os – vogner. NJK Østfoldbanen ønsket å overta vogner og brakker, og 28. juni gikk de på bil til Dilling.
- 25. november ble to vogner, en skiftetraktor og El 11.2098 overført fra henholdsvis Grorud og Filipstad til Hønefoss.

# *Samarbeidspartnere*

Kontakten med våre vanlige samarbeidspartnere har vært svært lav i 2023, dette skyldes selvfølgelig at vi ikke har kjørt tog.

Den samarbeidspartneren vi har hatt mest kontakt med i 2023, er Mantena verkstedet Grorud. Vi må takke stedlig leder Roar Aas for å ha hatt stor tålmodighet med oss under flytteprosessen.

# *Lokaler og sporplass*

### *Verkstedet Grorud*

Ved årsskiftet 2022/2023 fikk vi den endelige oppsigelsen fra verkstedsområdet, med fraflytting 1. mai 2023.
Gjenværende materiell på vst. Grorud fikk fra årsskiftet 2022/2023 midlertidig plassering, på huggesporet, på området kalt «Prærien».
Vi rakk ikke å fraflytte området til 1. mai, arbeidet med opprydning tok mye tid. Transporten av materiell ble også forsinket. Men 25. november gikk siste materielltransport fra verkstedet Grorud. Dermed er et mangeårig, svært gunstig leieforhold avsluttet.

### *Filipstad*

I lokstallen på Filipstad disponerer vi fire spor, etter avtale med Jernbanemuseet. Her står ellokene, samt to personvogner og en godsvogn.
I desember ble El 11.2098 flyttet til Hønefoss, etter krav fra Jernbanemuseeet, som trenger innendørs plass til kongevogn A1K 24001.

### *Hønefoss*

I lokstallen på Hønefoss disponerer vi to spor.

- På det ene sporet står damplokene 26c 411, og 30a 271 (inntil 11. juni), fra 25. november El 11.2098 og Skd 220c.200.
- På det andre sporet står Di 2.841, BCo 348 og El 11.2078.
- På utsiden står Fde 19003 og F 1025.

### *Generelt om lokaler og sporplass*

Oppbevaringsforholdene for NMTs materiell er ikke tilfredsstillende. Materiellet er spredt på flere steder, en del materiell står ute om vinteren, og hvor lenge vi kan holde til på de tre forskjellige stedene er høyst usikkert. Innen få år må det finnes nye løsninger, hvor alt materiell kan samles på et sted, under tak, og hvor det også er vesentlig bedre lagt til rette for å drive vedlikeholdsarbeider, sommer som vinter.

# *Rullende materiell*

### *Damplokomotiver*

### *30a 271 og 26c 411*

Hvilke muligheter vi får i fremtiden til å kjøre museumstog med damplok på det nasjonale jernbanenettet i fremtiden, er foreløpig ikke kjent. Samtidig er det slik at begge NJKs museumsbaner trenger damplokomotiver for fremføring av hovedtogene. I denne situasjonen fant vi det riktig å akseptere at lokene overføres til henholdsvis Krøderbanen og GVB.

- Det er inngått avtale om at 30a 271 overføres til Gamle Vossebanen. Overføring av lokomotivet til GVB foregikk i 2023.
- Ferdigstillelse av 26c 411 foregår på Hønefoss. Det er i 2023 blant annet støpt et nytt sylinderlokk til loket. Planen er at loket skal være driftsklart for bruk på Krøderbanen våren 2024. Det er samtidig en intensjon om at loket skal kunne benyttes på det nasjonale jernbanenettet.

### *Elektriske lokomotiver*

### *El 11.2078*

Lokomotivet står innendørs på Hønefoss. Det er utført en del arbeider på loket i 2023.

### *El 11.2098*

Loket ble ikke benyttet i 2023. Det er flyttet fra Filipstad til Hønefoss.

### *El 11.2107*

Loket ble ikke benyttet i 2023. 2107 står innendørs på Filipstad.

### *El 13.2142*

Ved inngangen til året var loket under revisjon på verkstedet Grorud. Da dette arbeidet var ferdig, ble loket tatt i bruk av Jernbanemuseet.

### *Diesellok og skiftetraktorer*

### *Di 2.841*

Loket blir oppbevart innendørs, i stallen på Hønefoss. Det er ikke utført arbeider på loket i 2023.

***Skd 220c***

- Skd 220.138 ble overført til Setesdalsbanen i 2023.
- Skd 220c.168 står hensatt utendørs på Hønefoss. Det har ikke vært utført arbeider på traktoren i 2023.
- Skd 220.200 står ved årsskiftet innendørs på Hønefoss. Traktoren har vært prøvekjørt i 2023. Traktoren ble påført skade under transport fra Grorud til Hønefoss. NMT vil anmode Bane Nor om erstatning for dekning av utgifter til reparasjon.

***Personvogner i tre – driftsvogner***

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

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

Vognene har ikke vært i bruk i 2023.

Det er ikke utført vedlikeholdsarbeider på vognene i 2023.

***Personvogner – hensatte vogner.***

***BCo 348***

Vognen er hensatt innendørs på Hønefoss. Det er ikke utført arbeider på vognen i 2023.

***DFo 432, Bo 502, Co 770***

Vognene er hensatt utendørs på Grovane, dekket av solide presenninger. Det er ikke utført noen arbeider på vognene i 2023.
Vognene burde helt klart ha vært lagret under tak. Sikkerheten er rimelig god på Grovane, men området er fuktig.

***Internt materiell og materiell til hugging***

Stålvogn CB 21216 ble flyttet fra Grorud til Hønefoss. Vognen er dekket med nye presenninger.
Stålvognene F3 21407 og C2 19931, samt en Kbps, ble hugget på Grorud verksted i 2023.
To Os – vogner ble hugget på Hønefoss, sammen med to His'er tilhørende Jernbanemuseet.

# *Økonomi*

NMT har ikke hatt driftsinntekter siden 2021.
Derimot, så har økt offentlige tilskudd til museumsbanene og NJK ført til at NMT får dekket det meste av løpende utgifter, hvorav de største går til dekning av regninger for sporleie og husleie fra Bane Nor eiendom.
Økt tilskudd innebærer at vi fortsatt er solvente, selv om mangel på inntekter medfører at vi ikke kan igangsette prosjekter uten å søke om tilskudd.
I 2023 har vi fått tilskudd fra Jernbanemuseeet til 26c.411 og El 11.2078.

## *Driftsutvalget vil uttale*

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

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

Det har vært kjørt tog Nordmarka rundt, og det har vært kjørt andre, bestilte turer. Vi har også kjørt tog for å markere viktige jubileeer på jernbanen, sist Dovrebanejubileet i 2021, hvor jubileumstoget ble en stor suksess, som ga oss mange gode tilbakemeldinger.

At dette da ikke følges opp med aktiv bistand fra jernbanemyndighetenes side for å holde virksomheten i gang, har vært en stor skuffelse for oss. Men – vi gir oss ikke! Vi har dannet en intern prosjektgruppe med deltagere fra NMT, NJK Hovedstyret og Historiske Togreiser, som arbeider aktivt med planer og tiltak for å få driften i gang igjen. Utfordringene er betydelige, vi trenger en operatør for kjøringene, vi trenger et sted å holde til, og vi trenger leverandører av vedlikeholdstjenester.
Ved årsskiftet kan vi melde om en positiv utvikling, men så langt ikke noe gjennombrudd. Vi har et berettiget håp om å lykkes, vi har på ingen måte gitt opp håpet om å komme i gang igjen med kjøringene.

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

***Oslo, 29.01.2024***

| | |
|---|---|
| Bjørn Halling | Sven Marius Utklev Gjeruldsen Halle |
| Christian Fjeldheim Evje | Lukas Næss |
| Ragnar Andenæs | Kai Hartmann |
| Per Brinchmann | Lars Fredrik Kleppe Andersen |

**Norsk Jernbaneklubb**

**NJK Revisjon**

**Til**
**Årsmøte i Norsk Museumstog våren 2024**

## Revisjonsberetning for Norsk Museumstog Regnskapsåret 2023

Regnskapet for 2023 viser for Norsk Museumstog et driftsresultat på kr. -209.466. Årsresultat etter finansinntekter er kr. -163.048.

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

Etter vår mening gir regnskapet et forsvarlig uttrykk for Norsk Museumstog sin stilling pr. 31.12.2023 og for resultatet av virksomheten i regnskapsåret.

Lillehammer/Tønsberg 3. mars 2024

Kjell Erik Seielstadsveen
NJK-revisor

Johan Svorstøl
NJK-revisor

# Norsk Jernbaneklubb,

# Lokalavdeling Bergen

## Årsmelding for NJK lokalavdeling Bergen 2023

**Styret i lokalavdelingen har bestått av:**

| | |
|---|---|
| Yngve Kristiansen | Leder (På valg) |
| Tore Bergundhaugen | Styremedlem (Ikke på valg) |
| Jan Erik Petersen | Kasserer (På valg) |
| Tore Hunhammer | Styremedlem (Ikke på valg) |
| Birger Huun | Styremedlem (På valg) |

**Andre verv valgt av årsmøte:**

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

**Andre verv utpekt av styret:**

| | |
|---|---|
| Ole Palerud | Messeansvarlig |
| Bjørn Totland | Webansvarlig |
| Tore Hunhammer | Brannvernkontakt |

**Valgkomité:**

| | |
|---|---|
| Jarle H Hansen | Leder |
| Oddvar Clemetsen | |
| Bernd Beese | |

Det har vært avholdt ti styremøter i perioden. E-post er brukt som hoved kommunikasjonslinje egen adresse er etablert for lagring av e-post via NJK sentralt. (styretnjkb@gmail.com)

**Medlemssituasjonen**

Lokalavdelingen har totalt 234 betalende medlemmer pr 31.12.2023, inklusiv familiemedlemmer. Det er tilkommet 13 nye medlemmer , 25 utmeldinger, totalt er det en nedgang på 12 stk fra 2022.

### Medlemslokaler

MJ gruppens lokaler i Arna Industrihus AS, er opprettholdt i fjerde etasje med ekstra lagerplass i tredje etasje. Oppvarming av lokalene har også i 2023 vært en utfordring pga de høye strømprisene.

Utnevnt brannvernkontakt har vært Tore Hunhammer.

Lokalene i Bergen Havn, Dokken, Skur 24 opprettholdes fortsatt som lager.

### Styret har deltatt på:

Leder Yngve Kristiansen, var klubbens representant ved RS-møter med Tore Bergundhaugen som vara representant. Vårmøtet ble arrangert i Oslo 22 april hvor Tore Bergundhaugen stilte. Avdelingen var ikke representert på NJK årsmøte 23 april på Lampeland Hotell i Numedalen. RS høstmøtet ble arrangert elektronisk søndag 29 oktober 2023 hvor Yngve Kristiansen deltok.

Lokalavdeling Bergen var representert på Modelljernbaneforeningen i Norge (MJF) sin generalforsamling på Kløfta, lørdag 11 mars 2023, med Ole Palerud.

### Medlemsmøter og aktiviteter

En representant fra NM3D butikken i Åsane informerte klubbens medlemmer om status på 3D printere, scannere, materialtyper i resin og filament. Medbrakt 3D printer ble demonstrert.

Den internasjonale modelljernbanedagen, lørdag 2. desember 2023, ble markert med åpent hus i lokalene på Ytre Arna. Flere anlegg ble stilt til disposisjon slik at publikum kunne ta med seg eget rullende materiell eller kjøre med noe av klubben sine modelltog. Det kom 52 besøkende denne dagen.

### Hobbymessen

Hobbymessen ble også i år arrangert i Åsane kulturhus, 4. og 5. mars. Det var dessverre beskjedent publikumsfremmøte, kun 55 barn og 115 voksne. Klubbens styre har sett på overskudd opp mot antall medlemmer og det arbeidet som nedlegges.  Overskuddet var kun på kr 7692.-. Derfor har styret avgjort at vi ikke skal fortsette å arrangere hobbymessen. Messen er gitt til Teknisk Hobby Gruppe(THG), som har vært medarrangør, og de har overtatt messen, med domene, fra 1- januar 2024.

### Modelljernbanemessen

Dette er klubbens hovedarrangement og messen ble avholdt 23. – 24. september i Turnhallen på Slettebakken. Erfaringene fra 2022 var at annonsering på sosiale medier ikke er tilstrekkelig. Derfor ble det i år aktivt benyttet BT, BT fordel, BA, Vilvite senteret og sosiale medier for annonsering. Annonse på Facbookgruppen vår nådde 1100 personer og egenprodusert video ble vist 646 ganger. Antall besøkende var 1140 mot 914 betalende i 2022. Messen gav også et større overskudd,  60.841.- i år mot 46.711,- i 2022.

Messeansvarlig Ole Palerud og Bjørn Totland, har etter eget ønske, overlatt roret til styret for ansvaret for organisering og gjennomføring av messene. Styret vil derfor takke Palerud og Totland for meget god innsats gjennom en årrekke. Styret er i gang med å utarbeide en ny form for messe organisering slik at MJ-messen 2024 blir gjennomført på en god måte.

## Sosiale medier

Klubben har opprettholdt en lukket Facebook-side for medlemmer i NJK Bergen. Siden benyttes til viktige meldinger og meldinger om arrangementer, årsmøter etc. Siden besøkes i snitt av 25 forskjellige medlemmer i måneden. Lokalavdelingens åpne Facebook gruppe hadde 365medlemmer pr 31 des 2023(en økning på 14,5 %fra 2022). Desember var den måneden med flest besøkende her, totalt 472.(en økning på 2,5% i forhold til desember 2022).

På Facebooksiden til Hobbymessen var 1147 inne og på Facebooksiden til MJ-messen var det 2085 personer som besøkte siden.

På åpen side nådde innlegg om samarbeid med VilVitesenteret i Bergen 494 personer.

På åpen side nådde innlegg om den internasjonale modelljernbanedagen 579 personer.

På rene internettsider har klubben hatt to domener utover lokalavdelingen på NJK.no sentralt. MJmessen.no og Hobbymessen.no.

## Modelljernbanegruppen

Fastanlegget i lokalene på Arna har blitt prioritert siste år. Anlegget er nå kjørbart både digitalt og analogt, AC og DC. Ytterligere vedlikehold og utbygging blir også prioritert i 2024.

Reiseaktivitet: Medlemmer av klubben reiste i slutten av november til Modelljernbanemessen i Birmingham. Dette var i privat regi og ble ikke belastet klubben.

## Øvrig arbeid:

Samarbeid med VilVite senteret i Bergen. Klubbens medlemmer har jobbet frem en løsning for presentasjon av modelljernbane på VilVite senteret. I kombinasjon med senterets materiell og NJK sitt og medlemmers anlegg, ble helgen 26 og 27 august brukt til å informere om modelljernbane. NJK var til stede med 12 medlemmer. Erfaringene var meget gode og etter et oppsummeringsmøte med de ansatte ønsket VilVite senteret å gjenta dette i august 2024. Økonomisk har dette vært en testpilot for oss med kun et minimalt overskudd. Imidlertid har VilVite signalisert at de vil støtte oss økonomisk for aktiviteten i 2024.

Wallendahl (WD) sitt modelljernbaneanlegg står fortsatt til lagring hos oss i lokalene på Arna. Etter at WD flyttet ut fra lokalene der anlegget ble brukt som juleutstilling, har de fortsatt ikke avgjort hva de ønsker å gjøre med anlegget i fremtiden.

Pepperkakebyens materiell har også i 2023 blitt lagret i klubbens lokaler ihht avtale.

## Økonomi

Viser til vedlagt resultatregnskap, regnskap for hobbymessen og MJ-messen.

Avdelingens resultatregnskap viser et driftsunderskudd på kr 2584,- for 2023.

Leieavtalen med Arna Industrihus AS ble fornyet 1.4.2022 med 2 nye år. Utvidet kontrakt for leie av lagerlokalet i tredje etasje ble fornyet med virkning fra 1 januar 2024. Denne koster oss nå 1346.- pr mnd og varer til 31 jan 2027.

## Avslutning

2023 har vært et varierende år med nye utfordringer med VilVite senteret, samtidig som Hobbymessen avvikles for klubben. MJ-messen er vår viktigste aktivitet største inntektskilde og fokus må opprettholdes her for videre utvikling.

Styret takker alle frivillige medlemmer som har bidratt til gjennomføring av planlagt aktivitet i 2023.

Bergen 3. februar 2024.

Styret NJK lokalavdeling Bergen

Til årsmøtet i NJK avd. Bergen

## REVISJONSBERETNING FOR 2023

Jeg har revidert regnskapet for Norsk Jernbaneklubb lokalavdeling Bergen for regnskapsåret 2023. Årsregnskapet består av resultatregnskap, balanse og note opplysninger og viser et underskudd på kr. -2.583,72.

Jeg har kontrollert utvalgte deler av materialet som underbygger informasjonen i årsregnskapet, vurdert de benyttede regnskapsprinsipper, og vurdert innholdet i og presentasjonen av årsregnskapet.

Jeg mener at årsregnskapet er avgitt i samsvar med lover og forskrifter, og gir et uttrykk for lokalavdelingens økonomiske stilling pr. 31.12.2023. Styret har oppfylt sin plikt til å sørge for oversiktlig registrering og dokumentasjon av regnskapsopplysninger i samsvar med lov og god regnskapsskikk i Norge.

Jeg anbefaler årsmøtet å godkjenne lokalavdelingens årsregnskap for 2023.

Knarrevik, 15.01.2024

Ole Palerud

Valgt revisor for NJK avd. Bergen

**Norsk Jernbaneklubb**
**Lokalavdeling Innlandet**
*Sakførers Schulzes vei 4*
*2207 Flisa*

*Regnskapsavdelingen:*
*Postboks 178*
*2601 Lillehammer*

# ÅRSBERETNING 2023 – 2024

**Generelt**
Der hvor intet annet er angitt gjelder denne årsberetning fra 25. februar 2023 til 25. februar 2024, dvs. fra årsmøte til årsmøte.

**Virksomhet nr. 1 – Ekstern virksomhet**
MJ-aktiviteten i lokalavdelingen har vært god i løpet av perioden. Utenom arbeidene på Flisa har det vert lite aktivitet. Vi ønsker forslag fra medlemmene.

Aktiviteten på Flisa har vært konsentrert omkring arkivet, vedlikehold av arkivrommet og uteområdet. Se egen rapport fra Flisa.

Lokalavdelingen deltok på mj-messe på Jernbanemuseet høsten 2023.

Lokalavdelingen deltok på representantskapsmøte på Zoom 29. oktober.

Nils-Kristian Møller er vår lokale webredaktør. På grunn av redaktørens andre engasjementer de siste årene har lokalavdelingens hjemmeside vært relativt statisk i denne perioden.

**Virksomhet nr. 2 – Interne møter og medlemsturer**
Vi lider under stor geografisk spredning på medlemsmassen og mangel på et fast, mest mulig sentralt medlemslokale. Styret er på utkikk etter mulig lokale, men har ikke lykkes så langt.

<u>Årsmøte</u>
Årsmøtet ble avholdt den 25. februar 2023 på OBS Rudshøgda.

Valget gav følgende resultat:

| | | |
|---|---|---|
| - formann | Jon Mømb | gjenvalg |
| - sekretær (fungerer som nestleder) | Ole Peter Bentsrud | gjenvalg |
| - kasserer | Kjell Erik Seielstadsveen | gjenvalg |
| - styremedlem / leder mj-gruppa | Bjørn Åke Persson | gjenvalg |
| - styremedlem | Øyvind Dølplads | gjenvalg |
| - varamedlem | Egil Kristiansen | gjenvalg |
| | | |
| - revisor | Einar Thomesen | gjenvalg |
| - webmaster | Nils-Kristian Møller | gjenvalg |
| - valgkomité | Einar Thomesen | gjenvalg |
| - valgkomité | Tore Mikkelsen | gjenvalg |

Det nye styret valgte medlemmer til representantskapet:

| | | |
|---|---|---|
| - medlem representantskapet | Jon Mømb | gjenvalg (følger ledervervet) |
| - varamedlem representantskapet | Ole Peter Bentsrud | gjenvalg |

<u>Dugnader / medlemsmøter</u>
Arbeidsgruppe Flisa har utført arbeid i arkivet, rensket vegetasjon i/ved svingskivegrava, samt utført andre mindre arbeider på Flisa. Se egen rapport fra Flisa.
Saksbehandling har for øvrig foregått pr telefon og E-post.

Julemøte ble avholdt på OBS på Rudshøgda.

Medlemsturer
Det ble ikke arrangert noen medlemstur i 2023.

To av medlemmene gjennomførte i løpet av 2023 flere private turer til spor 1 modelljernbaneanlegget på Næs jernverk i Tvedestrand. Turene ble betalt av deltakerne. Vi traff flere medlemmer der.
Det er anledning for flere til å bli med på slike turer, men det må bestemmes god tid i forveien.

Styret ønsker forslag til turer, ved interesse kan vi organisere det meste.

**Virksomhet nr. 3 – Salgstjeneste**
Det ble det ikke avholdt noen arrangement med salg.

**Virksomhet nr. 4 – Servering**.
Da det ikke har ikke blitt avholdt noen møter eller arrangement med servering utenom årsmøtet og julemøtet.

**Virksomhet nr. 5 – Medlemsmasse**
Antall medlemmer inklusive husstandsmedlemmer ved periodens slutt var ca. 150.
Andel av medlemskontingent for 2023 overført fra NJK sentralt er 18 210 kr.
Momskompensasjon er mottatt 465 kr.

**Virksomhet nr. 6 – Administrasjon**
Administrasjon er fortsatt en utgiftspost, og da spesielt porto. Det er ikke utgiftsført noen utsendelse pr. post til alle medlemmene i år, men det koster oss ca. kr 650 i porto og kopiering pr. gang. Selv om vi tilstreber å bruke E-post så blir det likevel kostbart. Men, vi ønsker å holde god kontakt med våre medlemmer, og vi oppfordrer alle som kan og melde sin e-postadresse til styret. Vi har også litt korrespondanse til HS, RS, PS, etc., dette skjer i hovedsak pr. e-post. I tillegg kommer utgifter til kopiering, konvolutter, etc. Papirutsendelser bør gjennomføres som vedlegg til PS.

Renter
Intet spesielt. Jf. regnskapet.

Forsikringer
Intet spesielt. Jf. regnskapet.

Leie / abonnement
Leieforhold på Flisa er nå avklart sentralt. Fra 1.1.2021 forholder vi oss til BaneNOR. Se også virksomhet nr. 9.

**Virksomhet nr. 7 – Utlodning**
Ikke gjennomført i år.

**Virksomhet nr. 8 – Arbeid med rullende materiell.**
Ingen aktivitet.

**Virksomhet nr. 9 – Arbeidsgruppe Flisa.**
Det vises til separat rapport fra arbeidet på Flisa med oversikt over investeringer og dugnadsinnsats.

Vi fikk i 2011 ca. 200 nye bøkesviller fra Jernbaneverket, disse ligger lagret på Flisa.
Noen få sviller er lagt inn mot svingskiva i 2015, her er det brukt furusviller.
Vi bør om mulig få byttet (noen av) bøkesvillene med furusviller da disse er bedre egnet til skinnefester med spiker. Vi har i perioden solgt unna noen sviller for kr 1000,-

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

Vi har sikret oss en del takstein for bruk på priveten på Namnå. Disse er lagret i lokstallen.
I sommeren 2021 ble det utført oppussing av Namnå stasjon og den sammenheng fikk priveten ny takstein.
Lageret i lokstallen får brukes til senere utskiftning av ødelagt takstein.
Det må utføres en del vedlikeholdsarbeid p.g.a. hærverk, spesielt innvendig.

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

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

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

**Virksomhet nr. 10 – Arkiv / bibliotek**
Arbeidsgruppe Flisa har ordnet arkivet. Bygningsmessig må taket males, dette et stygt etter en vannlekkasje i etasjen over. Vi har fått klarsignal fra Riksantikvaren om maling med fritt valg av malingstype, men med farge som eksisterende. Taket er nå skrapt og klargjort for maling, gjennomføres i 2024 dersom det ikke blir innvendig renovering av bygningen.

**Virksomhet nr. 11 – Frivillighetsregisteret**
Vi er registrert i Frivillighetsregisteret som mottakere av grasrotandel / Norsk Tipping.
I 2023 mottok vi 2791,- kr.
Vi har org nr. 894 294 582 og alle våre medlemmer som spiller via Norsk Tipping bør bidra her.

**Virksomhet nr. 12 – Modelljernbanegruppa**
I 2023 har lokalavdelingens mj-gruppe vært aktiv, spesielt i Elverum sammen med SØMJK.

Elverum 25. februar 2024

Sign.
Jon Mømb
Formann

Einar Thomesen
Gamle Knappumsveg 92
2270 Flisa

Til Årsmøtet i Norsk Jernbaneklubb avdeling Innlandet

**REVISJON AV LOKALAVDELINGENS REGNSKAP FOR 2023**

Regnskapet er kontrollert. Revisor har ingen merknader til regnskapet og heller ikke til utgiftenes art.

Likviditeten er god.

**Revisor tilrår regnskapet for 2023 godkjent.**

Flisa, 15. februar 2024

Einar Thomesen
Revisor

## Lokalavdeling Oslo og Omegn
### Årsberetning 2023

*Formål*
Norsk jernbaneklubb skal ifølge formålsparagrafen

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

Avdeling Oslo og omegn har vært gjennom en oppbyggingsfase, men er nå i tilnærmet full drift. Ordinært årsmøte for 2022 ble holdt 09.03.23.

*Valgte representanter*
Styret har i 2022 hatt følgende sammensetning:
Leder: Nils Håkon Sandersen
Kasserer: John Lillegård
Sekretær: Alf Martin Hanssen
Styremedlemmer: Lilleba Lian, Christian Evje og Øysten Heggen
Vararepresentanter: Stein Olav Hohle og Christoffer Bjørgen Aspaas-Nilsen

Også vararepresentantene deltar aktivt.

Medlem til Norsk Jernbaneklubbs repesentantskap (RS): Nils Håkon Sandersen
Varamedlem RS: Stein Olav Hohle
Revisor: Arne Olsen – utpekt av styret etter fullmakt fra årsmøtet.
Valgkomite: Åge Lybekbråten

*Aktivitet 2023*
Følgende arrangementer har funnet sted i 2023:

Januar
Torsdag 05.01.23 Åpent hus
Torsdag 19.01.23 Åpent hus
Torsdag 26.01.23 Medlemsmøte, Erik Werner Johansson: Numedalsbanen

Februar
Torsdag 09.02.23 Medlemsmøte, Pelle Korsmo: Restaurering av lyntoget type 66
Torsdag 23.02.23 Medlemsmøte, Gabriel Garreis: Tram-train, trikken som også er tog

Mars
Torsdag 09.03.23 Årsmøte og Medlemsmøte. Stein Olav Hohle: Kjørende personell i tjeneste
Torsdag 23.03.23 Medlemsmøte, Harald Sandernes: Tilbakeblikk på NJK

April
Torsdag 20.04.23 Medlemsmøte, Jan B. Salvesen: Restaurering a

Mai
Fredag 12. – søndag 14.05.23 Tur til Bergen med Bergensbanen, Gamle Vossebanen, veterantrikk, Bybanen linje 2 og Fløybanen.



Tirsdag 23.05.23 Dugnad i klubbhuset på Bryn

Juni
Torsdag 01.06.23 Medlemsmøte, Erik W. Johansson: Holmenkollbanen

August
Torsdag 24.08.23 Medlemsmøte, Nils Håkon Sandersen: Jernbanen som arbeidsplass og fritid

September
Torsdag 14.09.23 Åpent hus, Bli-kjent-møte for nye medlemmer
Søndag 17.09.23, tur med Lommedalsbanen. Nærmere omtale nedenfor!
Tirsdag 26.09.23 Medlemsmøte, Tommy Jensen om Grindvold stasjon
Lørdag 30.09.23 Visning av modelljernbane ved Skaarerbanens venner

Oktober
Torsdag 05.10.23 Medlemsmøte, Stein Olav Hohe: Rio Grande og San Francisco Zephyr
Mandat 09.10.23 tur til Sporveismuseet
Torsdag 19.10.23 Medlemsmøte, Kjell Navestad: Damp i Kina

November
Torsdag 16.11.23 Medlemsmøte, Hans Morten Tamnes: Fem år siden siste tog langs Farris.
Torsdag 30.11.23 Medlemsmøte, Finn Halling: Jernbanebilder

Desember
Lørdag 09.12.23 Julekjøring med Tertitten.



Til sammen er dette 22 aktiviteter. Medlemsturen til Bergen og julekjøring med Tertitten var store suksesser.

Et læringspunkt har vært at to aktiviteter i måneden er nok. I september hadde vi fire aktiviteter. Det ble for mye.

<u>Styremøter 2023</u>
Følgende er avholdt siden ordinært årsmøte 2023:

13.03.23
16.04.23 på Teams
02.05.23
05.06.23
27.08.23 på Teams
12.09.23
17.10.23
14.11.23 på Teams

31.01.24 på Teams
27.02.24

Styret har hatt 8 styremøter i 2023 etter ordinært årsmøte 09.03.23 og ytterligere 2 styremøter i 2024 fram til ordinært årsmøte 29.02.24.

*Ny monitor til Graham-salen*
Vi fikk installert en flott, ny TV-monitor til vising av bilder og film. Dette er et stort framskritt fordi det gir bedre kvalitet og er mer lettvint å sette opp.



*Ildsted*
BaneNOR har ikke gitt oss lov til å bruke ildstedet i Graham-salen i 2023. I samråd med BaneNOR rekvirerte vi inspeksjon av ved feier. Feier påpekte noen mindre punkter. BaneNOR valgte imidlertid å stenge pipeløpet istedenfor å gjøre utbedringene. Etter skriftlig klage via Hovedstyret besluttet BaneNOR i november likevel å utbedre pipeløpet. Arbeidene er ferdig, men ny inspeksjon må gjennomføres før vi får lov til å fyre.

*Rydding av arkivrom*
Arbeidet med å sanere arkivrommet i 2. etasje som er stappfullt av papirer som få leser har fortsatt. Norsk Jernbanemuseum overtok gamle innbundne stortingsbokumenter om jernbane. Teknisk ukeblad fikk også et nytt, trygt hjem. Arbeidet med sanering stoppet opp 4. kvartal 2023, men vil fortsette så snart gradestokken tillater det – rommet er iskaldt om vinteren.

*Skaarerbanens venner*
Skaarerbanens venner driver med modelljernbane på internasjonalt nivå. De har lokaler i loftsetasjen på Bryn og er slik sett fremleietakere hos NJK lokalavdeling Oslo og omegn. I året som gikk formaliserte vi dette og innledet nærmere samarbeid, se visningen av modelljernbane lørdag 30.09.23.



*Informasjon*
Styret arbeider for å bli bedre informasjon. Informasjon til alle medlemmer sendes på e-post fra Oslo@njk.no. Her når vi de fleste.
Avdelingen har egen side på Facebook,
Norsk Jernbaneklubb, lokalavdeling Oslo og omegn,
som har ca. 209 medlemmer. Informasjon blir gjerne lest av mellom 100 og 140.
Arrangementer legges dessuten ut på Oppslagstavla på NJKs egen hjemmeside.

**Til årsmøte 2024 i Norsk Jernbaneklubb – lokalavdeling Oslo**

**Gjennomgang av lokalavdelingens regnskap for 2023**

Jeg har gjennomgått bokføring/bilag og årsregnskap for lokalavdelingen for 2023.
Det er kontrollert at bokført innskudd bank er korrekt bokført og til stede.

Regnskapet viser et overskudd for året på kr. 31 053,76 og en egenkapital
pr. 31.12.23 på kr. 71 677,37.

Regnskapet er ryddig ført og årsregnskapet og balanser er korrekt satt opp og viser etter min oppfatning korrekt resultat for året og balanse pr 31.12.2023.

Oslo 27.3.2024

Arne Olsen
Årsmøtevalgt revisor/medlem av Norsk Jernbaneklubb

# Årsrapport 2023 NJK Rogaland

**Aktiviteter**

I 2023 har vi gjennomført 7 medlemsmøter med variert innhold. Vi har hatt flere visninger av bilder fra turer fra vårt langstrakte jernbanenett og foredrag med interessant innhold og ikke minst to utflukter. I tillegg hadde vi en fellesdugnad hvor medlemmene fikk bidra med vedlikehold av vår flotte hage og uteområde.

I Mars fikk besøk av det sentrale styre i Njk. De stoppet først i Egersund, hvor Rune Vindholmen viste dem rundt i lokalene til driftsavdelingen. Videre gikk turen til Mariero. Her fikk de også omvisning og var imponert lokalitetene og vårt uteområdet. Etterpå ble det servert byens beste kringle fra Våland dampbakeri og drøsen gikk om løst og fast. Det kom opp flere gode ideer som vi tar med oss videre.



Etter sommeren startet forberedelsene til årets kulturminnedag med åpen Stasjon. Denne ble arrangert for 13. gang i sammen med Rutebil historisk forening. Publikum kunne få med seg dresinsykling og mini tog som kjørte på stasjonsområde for barna, utstilling av gamle kjøretøy og salg av lapper og kaffe.  Arrangementet ble godt besøkt, og ga en kjærkommen inntekt til klubben.





I slutten av september dro 33 medlemmer på buss tur til Godsterminalen på Ganddal og videre til Rutebil historisk forening sine lokaler på Soma. På Ganddal fikk vi god innføring i hvordan produksjonen fungerte av Terminalleder Henning Håland.
På Soma fikk vi gode historier om bussene og omvisning i lokalene. En kjekk tur med en staselig Volvo fra 1973 mod, tidligere Østerhus buss.
Vi avsluttet året med julemøte, tradisjonen tro med utlodding, risgrøt og visning av bilder. En kjekk avrunding av året som alltid.

**Dugnader**
En liten gruppe har hele tiden drevet med vedlikehold på stasjonsbygning og uteområde på til sammen 300 timer.
Det har blitt utført en del utvendig maling på bygning og vedlikehold av uteområde.
På godsvognen er det blitt utført en del renovering av taket inne i vogna på grunn av vannlekkasje og nye lysarmaturer er blitt montert.
Felles dugnad i hagen og rydding av kratt
I juni var undertegnede sammen mekaniker fra Mantena på Sira for å kontrollere styrevogn som ble godkjent for transport til Østlandet.

**Møteinnhold 2023**

- Januar: Quiz kveld
- Februar: Årsmøte hvor Ståle viste bilder fra sine turer.
  Besøk hos Mantena. Her fikk medlemmene omvising i verkstedet og innføring hvordan produksjonen foregikk og hvordan dreiing av hjul blir utført.
- Mars: Her hadde vi besøk av Rutebil historisk forening som holdt foredrag om Rutebilens historie i Rogaland og litt om klubbens aktiviteter på Soma
- Mai, her ble grilling i hagen avlyst på grunn av liten påmelding.
- September: Sommerens bilder
- Oktober: Visning av bilder fra stasjonene på Jærbanen av Kjetil Løvendahl
- November: Quiz kveld
- Desember: Julemøte med utlodding og visning av bilder fra Rune Vindholmen sine turer

**Styrets sammensetning:**
Leder: Rolf Magne Bøe
Sekretær: Torgeir Askeland
Kasserer: Ståle Ueland
Styremedlemmer: Tor Petter Tjessem og Jan Førland

Vi har underrettet medlemmene om det om meste via mail, Facebook og i «På sporet».
Medlemsmassen er omtrent den samme som i fjor.

For Njk Rogaland

Rolf Magne Bøe

## NJK Lokalavdeling Trøndelag: Årsberetning 2023

Etter årsmøtet 22.02.2023 besto styret av:

- Leder: Jon Eigil Kvernrød (gjenvalg)
- Kasserer: Stein Erik Paulsen (gjenvalg)
- Styremedlem: Håkon Henriksen (gjenvalg)
- Styremedlem: Vegard Aunan (gjenvalg)
- Styremedlem: Halvard Hovtun (gjenvalg)

- Representant til rep.skapet: Utpekes ved behov
- Revisor
  - Markus Bull (ny)
- Fra Aktivitetsavdelingen:
  - Aktivitetsavdelingens representant i styret: Lars Helge Vikan (gjenvalg)
- Valgkomite
  - Tor-Even Ovesen Olsen (gjenvalg)

Aktivitetsavdeling Trøndelag ble lagt ned på Representantskapsmøtet i NJK 22. april 2023. Fra den datoen gikk Lars Helge Vikan inn som ordinært styremedlem i NJK Lokalavdeling Trøndelag.

**Aktiviteter**

NJK Lokalavdeling Trøndelag ble stiftet 26 mai 1973, og fylte derfor 50 år i 2023.

- 14 mai arrangerte vi medlemstur og avskjedstur til Åndalsnes med BM 92.11, som har rullet trofast i Trøndelag siden 1984-85.
- 24 mai feiret vi at vi fylte 50 år med kake.
- 15 desember bød vi inn til jubileumsmiddag. Her klarte vi å samle hele 4 ledere i lokalavdelingen.
- Av andre arrangementer gjennom året kan nevnes:
- MJ-kvelder med forskjellige tema og byggekvelder.
- Morten Pelle Korsmo besøkte oss og holdt foredrag om BM 66.
- Vi deltok på Finn Frem Fest sammen med TMJK.
- Halvard Hovtun viste bilder fra Kroatia.
- Vegard Aunan viste bilder fra sommerens Europatur.
- Åge Jørstad hadde med gamle Di3 filmopptak.
- Årets felles julemøte med TMJK og SHF ble arrangert på Ringve med bilder av Svein Tore Stubmo.




*Fotograf Halvard Hovtun*




*Fotograf Halvard Hovtun*



*Fotograf Halvard Hovtun*



*Fotograf Halvard Hovtun*

Vårt museum i To Tårn er fortsatt under oppbygging og det kommer til stadighet nye effekter og jernbanerelaterte gjenstander.

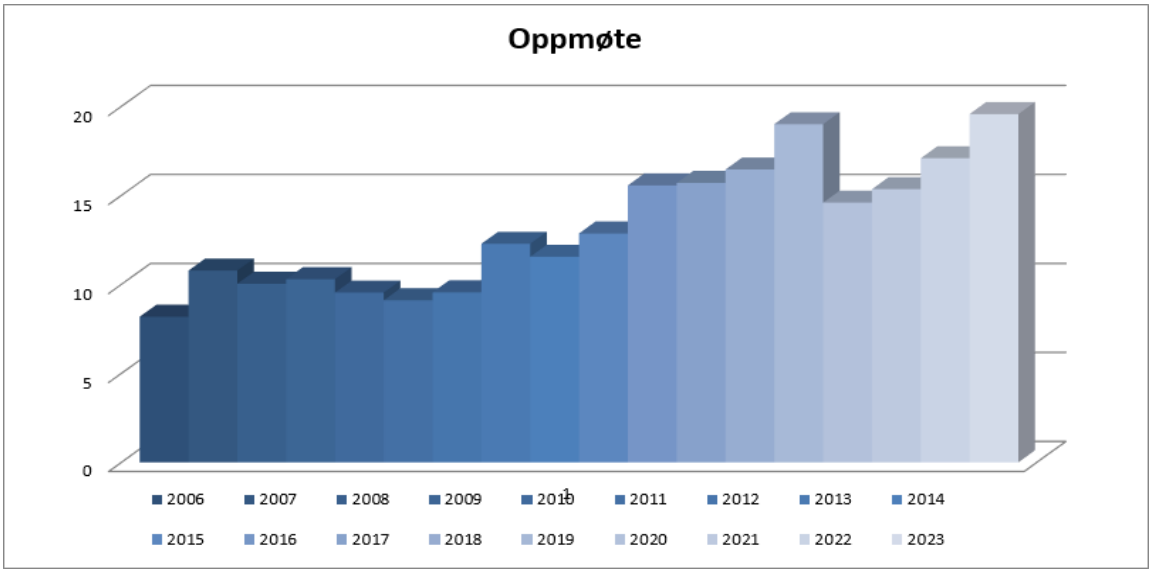
I kjelleren har vi et rikholdig arkiv og magasin, hvor det har blitt lagt ned et stort antall dugnadstimer i 2023.

Skiftetraktor Skd 206.040 ble 23.09.2023 deponert til Foreningen Dovrebanen Anlegg og Drift, som holder til på Oppdalsmuseet.

Vårt lokale i To Tårn på Marienborg har vært åpen hver onsdag gjennom hele året, og oppmøtet har vært stabilt godt. Vi ser også at det kommer innom folk som har sett våre plakater og sett oss i sosiale media. Ikke bare medlemmer, men også studenter og andre som lurer på hva vi driver med. Adresseavisen laget en artikkel over flere sider i ukebilaget UKE-Adressa som ga oss god reklame.

NJK Trøndelag hadde pr 31.12.2023 186 medlemmer.

Vi vil takke alle som stilte opp gjennom året for at vi kunne få et flott jubileumsår.




Flere av lokalavdelingens medlemmer er også aktive sentralt i NJK:

Svein Sando er leder for NJK Forlaget.

Stein Erik Paulsen og Vegard Aunan har drevet NJK Medlemsservice fra Trøndelag fra 2013.

Håkon Henriksen er styremedlem i Stiftelsen Norsk Jernbanearv, SNJA.

Jon Eigil Kvernrød og Stein Erik Paulsen sitter i NJK Hovedstyret.

Vi ser gjerne at så mange som mulig mottar informasjon på epost. Vi sender normalt ut ukentlig epost. Har du ikke registrert epostadressen din, sender du en melding til trondelag@njk.no.

Jon Eigil Kvernrød/Stein Erik Paulsen

# Til: Årsmøtet Norsk Jernbaneklubb, avd. Trøndelag

# Revisjonsmelding for Lokalavdelingen 2023

Regnskapet er gjennomgått med grunnlag i regnskapsoversikten og bilag, samt kontoutskrifter for:

Konto 0530.27.22163 – drift

Konto 1204.78.26817 – depositum

Konto 1203.92.67274 – plassering/kapital

Regnskapet er ført ryddig, med tydelige transaksjoner mellom kontoene. Kasserers rapport av status økonomisk og materielt er ryddig og oversiktlig.

Avvik:

Generelt er enkelte bilag ikke i rekkefølge.

1. Bilag 31 mangler (687,52 kr inn)
2. Bilag 41 ført opp på bilag 40, men uten eget dokument (550,- kr)
3. bilag 57 ført inn to steder (med hver sin sum)
4. bilag 65 har 5 oppføringer, summene stemmer men det er noe uoversiktlig.
5. unummerert bilag mellom bilagene 67 og 68 (1000,- kr. ut)
6. bilag 114 på 1218,11 kr er ført som 3923,67 i regnskapet.
7. unummerert bilag mellom bilagene 156 og 156/157 (2975,- kr ut).

Resultatregnskapet viser et overskudd på 134.397,22 kr.

Regnskapet tyder på at lokallaget har en godt kontrollert og etterrettelig økonomisk drift.

Revisor vil anbefale årsmøtet å godkjenne regnskapet og gi kasserer ansvarsfrihet for regnskapet 2023.

Trondheim, 19.02.2023

*Marcus Bull*

Moss, den 28. januar 2024

# Lokalavdeling Østfoldbanen - Styrets beretning for 2023

**Styret og styre-forhold.**
Styret har i perioden bestått av følgende personer:

| | |
|---|---|
| Leder: | Jan-Erik Bruun. |
| Kasserer: | Kjell Sand |
| Sekretær: | Per Roald Sand |
| Styremedlem: | Lasse Nor Johansen. |
| Styremedlem: | Gylmer Bach. |

Det er avholdt 4 styremøter i perioden samt en utstrakt e-post og telefonkontakt.
Revisor i perioden har vært: Hans Flågen Strømnes.

Antall medlemmer 185 pr. 31.12.2023.

**Aktiviteter i perioden.** -
*Ordinært årsmøte* avholdt i NJK-lokalavdeling Østfoldbanens lokaler på Dilling stasjon, Larkollveien 46 den 16. feb. 2023, med start kl. 18.00. Møte kunne også følges digitalt, men ingen meldte seg på link/linje. 19 stemmeberettigede møtte. Årsmøte markerte også den offisielle åpningen av klubblokalene på Dilling for medlemmene.
**-** *De første månedene* var preget av å få lokalene på Dilling i operativ stand, herunder etter-isolering av loftsboder og deler av kjellertak samt maling av vegger og legging av gulv. (to rom i føreste etasje i stasjonshuset). Senere har det blitt tatt ut en del kubikkmeter masse fra kjellertaket som er erstattet med Rockwool, noe som medførte heving av gulvtemperaturen med flere grader og besparelse av strømutgifter.
**-** *Lokalavdeling Østfoldbanen* representerte NJK sammen med MJ-gruppa på Jevnakermessa med godt økonomisk resultat.
**-** *Kråkestadmessa* ble denne gang gjennomført kun på lørdag grunnet svakt fremmøte på søndagen i 2022, dog ble ca. 100 betalende besøkende registrert og litratur samt kiosk-salget var bra noe som medvirket til et greit overskudd.
**-** *Rehabiliteringen av det gamle buttsporet på Dilling,* operativt fram til ca.1985 og planlagt gjennomført i løpet av 2024 for å få plassert godsvognen som nå er utlånt til Asker-museet; måtte fremskyndes, da behovet for å få plassert to godsvogner med påstående brakker ble akutt. I denne sammenheng ble det gjort en stor innsats fra flere medlemmer av lokalavdelingen samt Bane NOR (Spordrift) som stilte sviller og en hjullaster til disposisjon. Brakkene var i utgangspunktet tekt benyttet som klubbens bok-lager, men senere droppet. En av brakkene ble solgt for kr. 7.000,- i november.
- Lokalavdelingens medlemmer besøkte anlegget til Bane NOR i Moss 22. mai. De fremmøtte (18 stk.) fikk en fin orientering og omvisning i tunellen.
- Sommerfesten ble avholdt på Dilling på tradisjonell vis med grillmat og tilbehør den 12. juni. 10 medlemmer deltok og stemningen var god.
**-** Juleavslutningen ble avholdt den 11. desember på Dilling med tradisjonelt innhold, herunder overrekkelse av gaver/utmerkelser. 17 medlemmer deltok aktivt i quiz og bidro til god stemning. Loddsalget og antall gevinster var stort. Kaffe/te og flere sorter kake ble servert.

**Styre har i tillegg arbeidet med følgende saker**.
- **Lokalavdelingen** har mottatt bidrag fra HS og enkeltmedlemmer til dekning av etableringskostnader på Dilling. En snøfreser er også donert.

**- Gods-huset** har fått forsterket en bærebjelke i taket som var angrepet råte. Dette er bekostet av bane NOR.

**- Stasjonshaven** styret søkte tilskudd til oppgradering av på kr. 25.000,-; ble innvilget av Sparebank 1, Østfold-Akershus og overført til konto. Videre har Bane NOR bidratt med nedleggelse av drensrør og grunnvannskum med pumpe for å motvirke vann-inntrengning i kjelleren. Dette medførte flytting av heller på dugnad. Reparasjon av bonn-sville og ny utvendig trapp samt trappehus ble bekostet av Bane Nor, da gammel trapp måtte rives.

**- Godsvognen** som ble utlånt til Asker-museet i mars 2022 har fått forlenget oppholdstid der inntil videre. Denne er imidlertid tenkt innlemmet i miljøet på Dilling, senere.

- **Samarbeidet med Verkstedsavdeling Mysen** ønsker styre å videreføre og på sikt utvide, dette for å bedre medlems-tilbudet samt gjøre det mer attraktivt. I denne sammenheng deltok lokalavdeling Østfoldbanen med stand på Mysenmessa den 2. september. Salgsinntekter gav et bra utbytte.

**- Tidsskriftet Sydbane-racer´n** har, utkommet i «ny drakt» med tre utgaver i 2023. I tillegg er flere meldinger sendt medlemmene på face-book og E-post i løpet av året. Takk til redaktøren for godt arbeid med bilder og tekst.

**- Østfoldbanens regnskap** viser en god utvikling. Driftsresultatet viste et overskudd på kr. 21.115,48 og balansen en beholdning på kr., 122 619,48 pr.31.12.2023. Styret viser ellers til resultatregnskap og balanse som blir å behandle som egen sak på årsmøtet.

| Jan-Erik Bruun | Per Roald Sand | Gylmer Bach | Lasse Nor Johansen | Kjell Sand |
|---|---|---|---|---|
| sign. | sign. | sign. | sign. | sign. |

# REVISJONSRAPPORT FOR NJK AVD. ØSTFOLDBANEN 2023

Regnskapet er gjennomgått og kontrollert med regnskapsfører/kasserer den 5/2-2024. Regnskapet er ført på en ryddig og oversiktelig måte, slik at det kan sies at både gode rutiner og god regnskapskikk er fulgt.

Det er ført en rekke driftskontoer slik at spesifikke utgifter lett forståes, vil som et tillegg anbefale å opprette en ny konto for kjøregodtgjørelse da det i driftsåret er en tilkommet en del utgifter her.

Finner ellers ingen feil.

Råde 23/2-2024

Hans Flågen Strømnes

Revisor

Sign.

Norsk Jernbaneklubb
*Avdeling Telemark / Numedal*



# Årsberetning 2023

Lokalavdelingen har i 2023 avholdt 1 medlemsmøte. Dette ble holdt i forbindelse med årsmøtet. Det er avholdt flere digitale møter for å diskutere årsmøtesaker samt opplegg for en sommertur.
På årsmøtet kom det frem, som det alltid gjør, et sterkt ønske om en ny medlemsutflukt.
Flere alternativer ble diskutert. Til slutt ble man ble enig om å få til en tur med Rjukanbanen etterfulgt av Storegut på Tinnsjøen.
Etter utallige forsøk ved stadig å endre på datoer for å få realisert turen måtte en til slutt konstatere at det ikke gikk! Årsaken skyldes mannskapsmangel.

Det har vært en rekke uformelle kontakter i styret vedrørende aktiviteter i lokalavdelingen, Venneforeninger og med Notodden Utvikling (NUAS).

14. oktober hadde foreningen et felles styremøte med NJK´s verkstedsavdeling Notodden som holder til i «Lokstallen» på Notodden. For tiden arbeider de med restaurering av BM68B 89.Det ble et interessant møte som nok burde avstedkomme et tettere samarbeid på flere områder.

Leder av lokalavdelingen har, gjennom NUAS, fortsatt vært sterkt engasjert i å jobbe for å få Tinnosbanen tilbake til kjørbar stand. Gledelig var det derfor at Stortinget i revidert budsjett for 2023 bevilget 5 mill kr. til strekningen Notodden-Lisleherad stasjon, og ytterligere 20 mill kr. for 2024 og 20 mill kr. for 2025. Ut i fra RAILSUPPORT kostnadsestimat skal vi få en fullverdig bane (med strøm) for 45 mill kr. til denne strekningen. Det jobbes hardt politisk med å få hele strekningen frem til Tinnoset stasjon finansiert.

Årsmøtet i foreningen ble avholdt på Notodden tirsdag 28.februar. 6 stemmeberettigede møtte opp.
Etter årsmøtet ble det holdt et medlemsmøte hvor det ble redegjort for diverse aktiviteter på Rjukan/Tinnosbanen hvor flere av avdelingens medlemmer også i 2023 har lagt ned en stor innsats. Både leder og kasserer er i styret for Rjukanbanens Venner.
Det ble gitt en orientering om status Tinnosbanen.

Til NJK's representantskap i 2023 har Bård Ekeberg Nilsen vært fast representant og Jan Ragnar Setsaas vararepresentant.

Det er 81 (82) medlemmer registrert i lokalavdelingen.

Økonomien i lokalavdelingen er god.

Avdelingens styre har i 2023 bestått av følgende:

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

Notodden 10.02.24

For styret i NJK lokalavdeling Telemark/Numedal
Andreas Faye
Leder




Sørtoget på Notodden Jernbanestasjon 28. juni 2023. Sørlandsbanen frem til Hjuksebø stasjon var stengt for vedlikehold i en 3 ukers periode, og togene fra Stavanger og Kristiansand gikk til Notodden og tilbake

Øivind Eidsmoen
Marcello Haugensvei 15
3610 Kongsberg

Kongsberg 21.02.2024

Til
Styret i Norsk Jernbaneklubb Lokalavdeling Telemark / Numedal

REVISJON AV REGNSKAP FOR 2023

Undertegnede har revidert regnskapet for NJK Lokalavdeling for Telemark / Numedal for året 2023.

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

Øivind Eidsmoen

Revisor

## Årsmelding for NJK/Raumabana 2023.

2023 har vært et positivt år for klubben vår, med klubblokalet på Brødr. Brøste Møbelfabrikk, Verma, som arena. Litt vekslende frammøte, men vi jobber målretta for stadig utvikling og framdrift. Gledelig med nye medlemmer i klubben. Det er dårlig økonomi å holde temperaturen på lokalet på plussida, så vi må kle oss godt. El-ovner og 2-3 gassovner får opp temperaturen til vi gir oss for dagen. Kaffe og vafler hjelper godt på.

Oppsett av rekvisitter og utstillinger tar form, og det er mer arbeid på modellen enn vi trodde. Det ene fører det andre med seg, men vi lærer hver dag.

Vi har fått litt inntekt på inngang og salg av kalendere og bøker. Spesielt må nevnes kunstkalenderen i samarbeid med Ida Meyer. Et spennende prosjekt, vi håper på ny kalender for 2025.

Aktiviteter.

22.01. Stabilisering av modell, sjekking av ledninger og lodding. Sjekk stillverk.
12.02. Videre arbeid med modell, skjøter fiksa og pussa. Ny lås i døra.
22.02. Støvsuging, sjekk av kontroller. Ikke helt bra. Kortslutning.
05.03. Søk etter kortslutning, bytta sporveksel. Kjørt digitalt!!!!
26.03. Årsmøte
25.04. Ny veksel lagt inn med justeringer, fjerna trekapp, feid og støvsugd.
29.04. Litt feilsøking etter tur med Ståltoget fra Dombås til Åndalsnes t/r.
30.04. Siste del av modellen på plass, trekanten. Limt og tilpassa.
03.05. Sjekka liming, satt utover lok og vogner før besøk. Vi kjører en retning.
13.05. Siste sjekk før storbesøk, forberede kaffe- og kanelsnurrsalg.
**14.05. NJK/Trøndelag på BM92 tur. Kylling bru og vårt lokale med modell ble saumfart. Mange og hyggelig besøk. Velkommen igjen.**
04.06. Åpent hus. Annonsering på FB. Inngangspenger.
18.10. Bytting av veksel, litt lodding.
22.10. Justering av skinnegang ved brua, måtte fjerne ballast.
29.10. Rydding og ommøblering av tyngre gjenstander. «Fuglekassa» hengt opp, dresiner flytta. Bord for «hagebane». I orden med vipps.
**25.11. På dagen 100 år siden Raumabana var åpna til Verma. Markering sammen med Bygdekvinnelaget. Bra salg.**
29.12. Åpent hus. Ca. 25

7 av samlingene har fungert som styremøter.

Styret for 2023 har bestått av følgende personer:

Leder: Arne Bakken
Nestleder: Jan Ivar Tangen
Styremedlem: Simen Svisdal
Styremedlem: Bård Brøste
Kasserer: Jomund Angard
Vara styremedl: Hans Isachsen
Revisorer: Hans Martin Lie, Johannes T. Brualøkken

Lora, 1/3-24 Arne Bakken

# ÅRSBERETNING

# Lokalavdeling Vestfold

## ÅRET I BILDER
## - lokalavdelingens liv på Råstad og rundtomkring









## Norsk Jernbaneklubb

***Lokalavdeling Vestfold***

Internett: https://njk.no/vestfold
https://facebook.com/NJKVestfold

## NJK Vestfold - medlemsarrangementene 2023

| Dato | Tema | Ant. |
|---|---|---|
| 11.1. | Restaurering av BFM 66.01 | 14 |
| 25.1. | Med kamera langs Vestfold- og Rørosbanen | 9 |
| 8.2. | Fra trikk og sporvei til bybane integrert i lokale jernbanestrekninger | 14 |
| 1.3. | Årsmøte. Lokalavdelingens liv og virke i 2022 | 18 |
| 15.3. | Hva skjer i godsbransjen? | 16 |
| 29.3. | Hva pusler dere med da gutter - leker med store tog? | 19 |
| 12.4. | Graakalbanens historie | 19 |
| 26.4. | Serveringshistorien på og langs sporet | 5 |
| 3.5. | Bane NOR Utbygging Drammen-Kobbervikdalen, befaring på anlegget | 23 |
| 10.5. | Nytt fjerntogmateriell på norske spor | 18 |
| 24.5. | Skinnelangs i Sverige 2003–2023 | 17 |
| 31.5. | Bane NOR Utbygging Nykirke-Barkåker, befaring på anlegget | 18 |
| 7.6. | Lyntog og andre ekspresstog 1945–1970 | 15 |
| 21.6. | Sesongavslutning, 12 dager og 5555 kilometer | 18 |
| 30.8. | Jernbanebilder 2023 | 17 |
| 3.9. | Medlemstur til Setesdalsbanen | 40 |
| 13.9. | Jernbanen i Ukraina i krigen – hva bistår norsk jernbanesektor med? | 17 |
| 27.9. | Tog ved vann | 9 |
| 11.10. | ENTURs rolle i kollektivsektoren | 11 |
| 25.10. | Fem år siden siste tog langs Farris | 12 |
| 8.11. | Fra gründerbedrift til totalleverandør på jernbanen | 23 |
| 22.11. | USA på skinner i mars 1980 | 10 |
| 6.12. | Julemøte. Utbyggingen Drammen–Kobbervikdalen, årsoppgjør og veien frem til mål | 22 |

## NJK Vestfold – statistikk medlemsarrangement 2008–2023

| *År* | *Medlems-møte* | *Medlems-tur* | *Total* | *År* | *Medlems-møte* | *Medlems-tur* | *Total* | *År* | *Medlems-møte* | *Medlems-tur* | *Annet* | *Total* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **2008** | 63 | 8 | 71 | **2014** | 230 | 43 | 273 | **2020** | 318 | 0 | | 318 |
| 2009 | *1)* | | | **2015** | 217 | 58 | 275 | **2021** | 126 | 246 *4)* | 24 *5)* | 396 |
| 2010 | *1)* | | | **2016** | 301 | 55 | 356 | **2022** | 397 | 45 *4)* | | 442 |
| 2011 | *1)* | | | **2017** | 293 | 29 | 322 | **2023** | 303 | 81 | 20 *6)* | 404 |
| **2012** | 172 | 33 *2)* | 205 | **2018** | 301 | 0 | 301 | | | | | |
| **2013** | 160 | 54 | 214 | **2019** | 400 | 110 *3)* | 510 | | | | | |

*1)* Ingen tall foreligger for årene 2009–2011
*2)* Gjelder åpent hus
*3)* Råstad-dagen og jubileumstoget
*4)* Nettmedlemsmøter
*5)* Langåpen stasjon og vårdugnad
*6)* 2020-2021, Åpen stasjon; 2023-, Dugnad

**Forsiden**
**Hovedbildet:** *Gårdsplassen på Råstad 8. mai med flaggene heist, og stasjonshunden Gordon løper tilfreds fotografen i møte.*
**Småbildene:** *Ta toget til og fra arrangementer og dugnader. Juletrefotens sommerjobb. Stubben mellom stasjonsbygningen og godshuset gjør innsats som blomsterbed, til glede for togreisende som klarer å løfte blikket fra mobil eller nettbrett.*
**Baksiden**
**Øverst:** *Sommeravslutningen bekreftet at venterommet har andre bruksmuligheter enn det navnet tilsier. Fremfor å bare vente der, egner rommet seg til at man samles rundt bordet og koser seg med god mat og godt drikke. Dog er det begrensninger på bevegelsfrihet – det er først inn og sist ut som gjelder.*
**Nederst:** *Julemøtet, i salen lar en vakker bukett pent kledde mennesker seg villig fotografere, vel vitende om at belønningen i form av utsøkt mat og godt drikke snart kommer på bordet. Legg merke til stolpen midt i bildet, i første etasje er veggen til kontoret rett under.*

Foto: Hans Morten Tamnes med tidvis ekstern bistand til betjening av utløserknapp, unntatt bilder merket *ØW*; Øystein Wiik.
Fotomontasjer: Øystein Wiik

# Vinterhage



*Morgenstund 7. januar, året har så vidt startet og en ny dag åpenbarer seg. Stasjonshagen er dekket med et hvitt teppe, julegranen og linnehekken lyser opp i vintermørket.*

# Arbeid i kulissene


















*På kjøkkenet er en Miele oppvaskmaskin med automatisk døråpning på plass. Et nytt ettgreps blandebatteri er en klar forbedring. Alkoven innenfor kjøkkenet har fått nye hyller; de har gjort det mulig å flytte kjøkkenmaskiner fra høyskapet på kjøkkenet. Et Gram kombiskap gir økt kjøle- og frysekapasitet.*

*Bordet i salen fylt med alt mulig fra alkoven ved salen. Mye er kassert, og mye har fått nytt tilhold.*

*Det nybygde arkivet byr på mange muligheter for innsats. Kontoret kan også ha godt av litt innsats.*

*En fordel med de fysiske styremøtene er at de gir god mulighet til å gjøre bruk av rester fra medlemsmøtene. Det er litt mer trøblete å gjøre det når vi har digitale styremøter …*

# Årsberetning 2023

## Styret og andre verv 2023

| | |
|---|---|
| Leder: | Hans Morten Tamnes |
| Kasserer: | Wenche Tamnes |
| Sekretær: | Torstein Sunde |
| Styremedlemmer: | Øystein Wiik |
| | Stefan Bårli Hansen |
| Varamedlemmer: | Stein Magne Hop* |
| | Vidar Lund Iversen |
| | Kjartan Kvernsveen |
| Representantskapet: | Øystein Wiik |
| Vara representantskapet: | Utnevnes av styret |
| Stasjonsmester: | Øystein Wiik** |
| Stasjonsbetjenter: | Bjørn Gilje |
| | Tom André Källman |
| | Johan Myhre |
| | Hans Morten Tamnes** |
| Valgkomité: | Arild Brauterhagen |
| | Kåre Pettersen |
| Revisorer: | Karl Hagelund*** |
| | Hans Hilding Hønsvall |

* Trakk seg fra styret 24.9.
** Utpekt blant styrets medlemmer
*** Fratrådte 22.3. grunnet sykdom, døde 2.10.2023

## Medlemstall

Ved årsskiftet hadde avdelingen 126 medlemmer og seks familiemedlemmer. Antallet medlemmer er redusert med fem fra 2022, familiemedlemmer økt med én.

## Møtevirksomhet og andre aktiviteter

Tre styremøter er avholdt. 22 medlemsmøter ble gjennomført, to av disse var befaringer på Bane NORs nyanlegg – Drammen-Kobbervik og Nykirke-Barkåker. De øvrige 20 ble avholdt på Råstad stasjon i Sandefjord kommune. I tillegg ble medlemstur til Setesdalsbanen gjennomført.

Været gjorde at sommeravslutningen ble gjennomført med maten tilberedt på grill utendørs, bespisningen var i venterommet hvor det ble dekket opp med plass til de 18 deltagerne. Julemøtet samlet 22 ved langbordet i salen.

404 personer har vært på medlemsarrangementene i 2023. Møtene og befaringene samlet 384 deltagere. 40 har bidratt på de største dugnadene. I 2022 var det totale antallet 442.

## Økonomi

Årsregnskapet er satt opp etter forutsetning om fortsatt drift, og det er ingen forhold som skulle tilsi noe annet. Regnskapet for 2023 er gjort opp med underskudd, stort kr. 26 955,64. For 2022 ble det oppgjort med overskudd, stort kr. 35 583,53.

Underskuddet skyldes investeringer i nytt utstyr. Nytt kombiskap har bedret kjøle- og frysekapasiteten. En ny oppvaskmaskin med større kapasitet og automatisk åpning av døren ved programslutt, det siste gjør det mulig å starte maskinen ved møteslutt. Nytt ettgreps blandebatteri på kjøkkenvasken bedrer hygienen. Bordsag og benkebormaskin er etterlengtede tilskudd på verktøyfronten, mens en Weber kulegrill sørger for god og variert grillmat. Samlet utgjør dette omtrent 31 000 kroner.

## Hjemmeside

Lokalavdelingens egne sider på Norsk Jernbaneklubbs hjemmesider – https://njk.no/vestfold – lider fremdeles av manglende vedlikehold og oppfølging. Lokalavdelingens Facebook-side er driftet av Øystein Wiik.

## Modelljernbaneanlegg til Bane NOR Gods

Da messen *Transport & Logistikk 2022* på Gardermoen 24. og 25. oktober 2022 var avsluttet, ble anlegget tatt til Råstad for utbedring av feil. Etter feilretting og tillaging av hjørnemoduler med landskap, ble anlegget transportert til Bane NORs bygg i Schweigaards gate i Oslo 10. mars. Der sto det operativt i Gods' lokaler frem til *Transport & Logistikk 2023* på Lillestrøm 28.-30. september. Anlegget ble deretter kjørt til Råstad.

Rolf Burud og Øystein Wiik har stått for arbeidet.

## Modelljernbane - Råstadbanen

Aktiviteten har også i 2023 vært begrenset. Arbeidet med heliksen til det neste nivået er fullført.

## Styret uttaler

Godt miljø og en god tone er lokalavdelingens varemerke, sammen med menyen en viktig grunn til at mange kommer igjen og igjen. Det er servert mye godt, fra pølsefest og pizza til hamburger og viltgryte med rensdyrkjøtt. Sommeravslutningen bød på spennende og variert mat på grillen, julemøtet hadde langtidsstekt rensdyrlår som hovedrett og multekrem til dessert. Tom André Källman, Hans Morten Tamnes og Øystein Wiik har stått for det meste av kjøkkentjenesten gjennom året, med bistand fra flere andre i styret.

Med så mye spennende som skjer på Råstad, burde flere funnet veien. Medlemsmøtene med variert program burde friste mange, men etter koronapandemien opplever vi redusert besøk og færre som stiller opp for praktisk arbeid. Stadig oftere hører vi at man må prioritere hva man skal engasjere seg i. Når stadig flere gjør slike valg som innebærer at det er nettopp lokalavdelingen som velges bort, blir det stadig vanskeligere å opprettholde det gode tilbudet som lovprises av alle. Til slutt er sjansen stor for at det ikke lenger er noe tilbud i lokalavdelingens regi. Som i mange lag og foreninger er det altfor få som gjør veldig mye for veldig mange. De fortjener stor takk, alle som én.

Lokalavdelingen og Stiftelsen Råstad Stasjon (SRS) har et gjensidig godt forhold. NJK Vestfolds virksomhet er avhengig av lokalitetene på Råstad stasjon.

Sandefjord/Råstad, 8. februar 2024
NJK VESTFOLD
STYRET

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

# Fra vinter og snø til sommer og sol

### 11.1. BM 66 Lyntogets Venner




*Morten Pelle Korsmo fortalte levende om arbeidet med å restaurere motorvognen som er bevart som det eneste minnet om lyntogene, elektriske type 66 og dieseldrevne type 88.*



*Haakon-Magnus Preuss hadde publikum i sin hule hånd og trollbandt dem med sin kunnskap og fortellerevne, helt og holdent uten å gjøre bruk av lerretet.*





*Foredragsholderen hadde en H0-modell av et 66-sett med seg, til glede for de som hadde funnet veien.*





*Engasjementet viser med all mulig tydelighet at alder ikke er til hinder for å holde publikum i ånde.*

### 25.1. Med kamera langs Vestfold- og Rørosbanen



*Hans Morten Tamnes presenterte bilder fra Vestfold- og Rørosbanen.*

### 1.3. Årsmøte. Lokalavdelingens liv og virke i 2022



*Karl Hagelund, Kåre Pettersen, Øystein Wiik, Hans Morten Tamnes, Torstein Sunde og Wenche Tamnes samlet rundt dirigentbordet. Karl Hagelund døde 2. oktober 2023.*

### 8.2. Fra trikk og sporvei til bybane



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



*Etter årsmøtet besto programmet av en kavalkade som viste hva det foregående året hadde inneholdt av virksomhet på møte- og dugnadsfronten.*

### 15.3. Hva skjer i godsbransjen?




*Ingvild Storås, adm. direktør i CargoNet, ble introdusert av Hans Morten Tamnes.*



*Slik tradisjonen er på Råstad ble Ivar takket med en flaske rødvin.*



*Oppmerksomheten er rettet mot foredragsholder og det som ble fortalt om virksomheten.*

### 12.4. Graakalbanens historie




*Rune Kjenstad, en mangeårig sentral skikkelse i Trondheims trikkemiljø, presenterte Graakalbanens historie.*

### 29.3. Hva pusler dere med da gutter - leker med store tog?



*Salen på Råstad stasjon har blitt velkjent som arenaen hvor mangeårige NJK-medlemmer møtes etter lang tid.*



*Brorparten av de fremmøtte fulgte med på det som ble presentert i ord og bilder. Men det fantes unntak …*




*Driftsbestyrer Ivar Gubberud på museet Gamle Vossebanen ga en interessant beretning om arbeidet som har ført en jernbane-strekning fra en tilstand av forfall til å bli et nasjonalt kultur-minne som viser kommende slekter forfedrenes reisemåter.*

### 26.4. Serveringshistorien på og langs sporet




*Bjørg Eva Aasen, seniorrådgiver og konservator NMF ved Norsk jernbanemuseum, fortalte levende om serveringen som gjennom årene har vært i tilknytning norsk jernbane. Menyene skilte seg ikke veldig fra det som serveres på Råstad …*

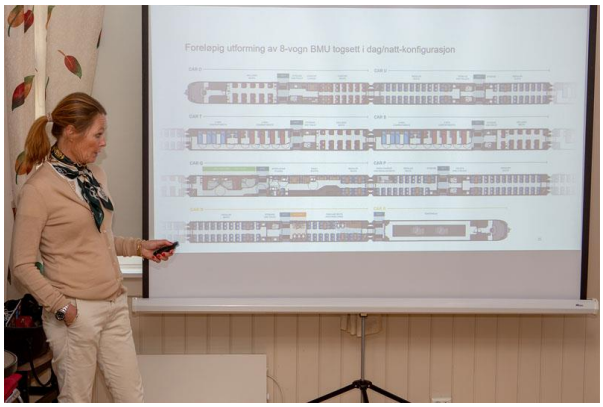
### 10.5. Nytt fjerntogmateriell på norske spor



*Senior prosjektleder Sille Svenkerud Førner, Norske Tog, ble vist rundt i stasjonen av Hans Morten Tamnes. Inn på kontoret kom også en interessert Knut Brørvik.*




*Nye fjerntog er et tema som engasjerer. Det ble stilt en lang rekke spørsmål knyttet til valget av motorvognsett fremfor det tradisjonelle med lokomotiv og vogner.*



*Endelig utforming er ikke bestemt. Det ble vist tegninger som viste mulige løsninger for ulike varianter av fjerntogene.*

### 24.5. Skinnelangs i Sverige 2003–2023





*Da Anders Jansson tok veien fra Gøteborg til Råstad, hadde han med en stor bokgave til lokalavdelingen. Blant annet var det bokserien* Spår *fra 2015 til 2022, og bøker om svenske personvogner, om X2000 og om svenske godsvogner.*




*De fremmøtte fikk et innholdsrikt bildeforedrag med svensk jernbanehistorie de siste 20 årene. Bilder av høy kvalitet ble supplert med gode og innsiktsfulle kommentarer.*



*Anders hadde med seg sin kone Gunn. Som takk for flott foredrag fikk Anders boken han ønsket seg,* Tog til alle tider bind 2. *Det vanket også passende drikke, blant annet lokalt brygg.*

### 7.6. Lyntog og andre ekspresstog 1945–1970



*Kjell Navestad overrasket uten tvil mange da han tillegg til den alltid nærværende flippover med tusjer i flere farger, tok i bruk projektor og lerret for å illustrere det hele med bilder.*



*Og som ikke det var nok, sørget Kjell for at foredraget ble ytterligere illustrert ved hjelp av modeller av lokomotivtyper benyttet i lyntog og ekspresstog her og der.*

## 21.6. Sommeravslutningen, 12 dager og 5555 kilometer



*Sammen med to Weber kulegriller sørget Hans Morten for at maten ble klar for servering. På menyen sto pølser fra Røros-kjøtt og laks og ørret. Virkelig mat for Mons!*



*Været fristet ikke til å spise utendørs; det ble løst med langbord i venterommet slik at Vidar Lund Iversen kunne delta på middagen. Rullestol opp til salen i andre etasje er utfordrende …*



*En forventningsfull gjeng samlet på ett brett før maten er klar til servering. Noen minutter senere sto de i lang, lang rekke med hver sin tallerken, rede til å innta et bedre måltid.*



*Etter middag var det tid for Ståle Ualands innholdsrike bilde-foredrag om tog sommerstid i Sverige, fra midten ved Örebro og nordover til Malmbanan. Det var også en smak av norsk jernbane fra Narvik og sørover.*



*Vel vitende om at det er kornbaserte drikker som er det som foredragsholder foretrekker, ble det sørget for et assortert utvalg godt øl fra vårt lokale bryggeri i Sandefjord. Ansikts-uttrykket tyder på at det var et lykkelig valg.*

# Arbeid i kulissene i stasjonshagen









*Det krever litt arbeid å holde stasjonshagen presentabel. Når gressveksten er på sitt mest intense, er det påkrevet å klippe hver femte-sjette dag for å holde tritt med tilveksten. Linne-hekken mellom stasjonsbygningen og godshuset er ivrig, og må beskjæres to-tre ganger i løpet av sommeren. Blomsterbed skal fylles med sommerblomster. Foten til julegranen har som sommerjobb å huse en omfattende blomsterpryd.*

*Før første søndag i advent reises julegranen. Når lysene skal på, hadde det vært kjekt med en lift, men gardintrapp og en lang lekte må gjøre nytten. Slangetrommelen som ble brukt til lyslenken har fått avløsning av en mer egnet trommel.*

*Belønningen for denne dugnadsinnsatsen er vissheten om at en velstelt stasjonshage er til glede for både naboer og forbi-passerende, enten de ferdes på veien eller på jernbanen.*

# Ved som varmer – mangfoldige ganger …




*I 2022 ble det lagt et gulv bestående av paller. En utfordring har vært åpningene mellom bordgangene på pallene, smale hjul har lett for å sette seg fast. Derfor ble det skjært til lekter som ble skrudd fast mellom bordgangene. Resultatet er et slett og luftig gulv.*
*Å kunne fyre opp når det er kaldt er fint, men det krever at det er ved tilgjengelig. I slutten av september var det samling av arbeidskraft, motorsager og vedkløyver. I løpet av noen timer kom mye fremtidig varme på plass i vedskjulet.*
*Snekkerboden i godshuset er ryddet og er under oppgradering. Ny sirkelsag og søylebormaskin er på plass. Det er plass til at to jobber sammen der inne, og det har vi gjort en del på tampen av året, blant annet har Rolf og Øystein laget innervindu til vinduet i gangen.*

# Fra varme sommerdager til lange kvelder

**30.8. Jernbanebilder 2023**



*Å innlede andre halvår med grillet laks tegner godt. Ekstremværet Hans i starten av august ga jernbanen store problemer; at Randklev bro på Dovrebanen ble tatt av vannmassene gjorde at OnRails Henning Aandal ble nødt til å utsette besøket.*



*Erstatningsprogrammet ble til ved at Hans Morten Tamnes på kort varsel fant frem ferske bilder fra 2023.*



*De fremmøtte fant mye interessant i erstatningen; hvor oppmerksomheten er rettet tyder på det.*

**13.9. Jernbanen i Ukraina i krigen**



*Solfrid Cristina Hammersmark, Bane NOR, kom med en god gjennomgang av hva norsk jernbanesektor bistår med.*




*Det var på alle måter tankevekkende å høre fra en som har vært i Ukraina og opplevd krigstilstanden på nært hold.*



*Temaet var på alle måter alvorlig, og de som hadde tatt veien til Råstad denne kvelden fikk mye å tenke på. Ukraina er ikke så langt borte. Det føles uvirkelig å se og høre om befolkning, hus og hjem og infrastruktur som påføres stor skade.*

**27.9. Tog ved vann**



*Kjell Hegna presenterte et flott bildeforedrag som holdt det som var lovet – tog ved vann.*

**11.10. ENTURs rolle i kollektivsektoren**



*Geir Morten Haare, forretningsutvikler i ENTUR, fortalte om utviklingen av den nasjonale og konkurransenøytrale reise-...*




*… planleggeren, og sikre enkel planlegging og kjøp av reiser, uavhengig av om det er med ett eller flere kollektivselskaper.*



*… i to ved Ringebu. Det medførte innstilling av togene til og fra Åndalsnes, akkurat da de hadde fått godt belegg.*

**25.10. Fem år siden siste tog langs Farris**



*Knut Eidsæther måtte på kort varsel melde avbud. Nok en gang stilte Hans Morten Tamnes med erstatningsprogram.*

**22.11. USA på skinner i mars 1980**



*Stein Olav Hohle er usikker på om alle tilstedeværende er klar over hvor lerretet står, derfor peker han tydelig i riktig retning. (Vi visste det jo, men ville ikke ødelegge stemningen …)*

**8.11. Fra gründerbedrift til totalleverandør på jernbanen**




*Denne gangen klaffet det for OnRail og Henning Aandals gjen-visitt på Råstad.*



*Med sin velkjente og lune humor tar Stein Olav publikum med på en velartikulert og bildeskjønn reise i USA.*



*Tilhørerne fikk et innblikk i utfordringene et lite og nystartet selskap har. Som om ikke den manglende prioriteringen av godstog er nok, sørget naturkreftene for å dele Dovrebanen …*



*Publikums oppmerksomhet er sikret. De som har opplevd Stein Olav tidligere vet at det som presenteres er både se- og hør-verdig. Neste gang han er på programmet – sett av tid!*

# Befaringer og medlemstur

## 3.5. Befaring på jernbaneanlegget Drammen–Kobbervikdalen



*Prosjektsjef Hanne Anette Stormo i Bane NOR møtte de 23 som ønsket å bli med inn i Drammenstunnelen.*



*Hanne Anette Stormo og Bjarte Johan Opofte Jansen orienterte om prosjektet, Kongsberg stasjon og Numedalsbanen.*



*Minibussene tok deltagerne omtrent halvveis inn i tunnelen. Når vi skriver august 2025 er det togene som skal råde grunnen.*



*Drammenstunnelen munner ut i Kobbervikdalen, der den møter Vestfoldbanens trasé fra 1881.*

## 31.5. Befaring på jernbaneanlegget Nykirke–Barkåker



*Første stopp var på Barkåker, hvor ny parsell fra 2011 ender. Traseen fra 1881 fortsetter mot høyre, ny trasé mot venstre.*



*Fungerende prosjektsjef Rune Bårdsen Røer, Bane NOR Utbygging, viser hvor lange tog det skal kjøres fra august 2025.*




*Mye tungt utstyr i sving på anlegget med køkjøring på anleggsveien. Skinnene er lagt, kontaktledningsanlegget er påbegynt.*



*Mannskapet fra Bane NOR og vårt medlem som var bussjåfør fikk alle 2024-kalenderen og godt drikke som takk for innsatsen.*

### 3.9. Med Sørtoget på tur til Setesdalsbanen




*Når valget sto mellom å få Setesdalsbanen på besøk eller å besøke Setesdalsbanen, var svaret gitt. Sørtoget tok oss fra Oslo til Vennesla og tilbake. Persontogene stopper ikke på Grovane, derfor ble det veteranbuss og veteranbiler for tog til og fra Vennesla. Bussen var en 1960-modell Scania-Vabis med karosseri fra Føreland Karosserifabrikk, stilsikkert fremført av bussentusiast Jan O. Rysstad. Vennesla Veteranbilklubb stilte med Mercedes og Mazda veteranbiler. På Setesdalsbanen kunne vi glede oss over Ivar Mykland som eminent guide før, under og etter togturen til Røyknes. 40 deltagere kunne fastslå at det hadde vært en fin tur i godt selskap, med mange gode inntrykk.*

# Modelljernbaneåret på Råstad





*Øystein Wiiks magiske fingre skaper trær. I Schweigaards gate viste det seg at heisen ikke var bygd for modelljernbane.*



*Landskapsdelene i anleggets fire hjørner skaper et helt annet inntrykk.*




*OnRails H0-modell av deres EuroDual har fått den riktige fargesettingen. Det er Øystein som har stått for arbeidet. I bakgrunnen står Henning Aandal.  ØW*




*Vibeke, Rune og Birgitte fra Bane NOR er spent på messa. ØW*

*Modelljernbaneåret på Råstad var også i år preget av Bane NOR Gods sitt MJ-prosjekt. Vi gjorde noen utbedringer og laget landskapsdeler i hjørnene. Anlegget ble i mars satt opp i Bane NORs lokaler i Schweigaards gate i Oslo. I september ble det vist på Transport & Logistikk 2023 i Lillestrøm.*



*På Råstadbanen har heliksen blitt ferdigstilt og er skjult slik den skal være. Nå er det er klart for å begynne på nivå to.*

*Det går ikke så fort med lokalavdelingens eget MJ-prosjekt. Først og fremst fordi vi er så få som også har så mye annet å gjøre på Råstad. Vi har definitivt bruk for flere aktive.*

*Skissen nedenfor viser en vag visjon av hva vi tenker å få til på nivå to. Fra heliksen skal sidebanen gå til en stasjon hvor det er industri med transportbehov. Hyllestadbanen grener av her; det er planen at den skal ende i en liten stasjon ute i gangen hvor verktøytavlen står nå.*



## Store festligheter må forberedes



*Når værgudene bestemmer seg for å sørge for rotbløyte den dagen vi skal ha avslutningen før sommerferien, må det reises telt slik at grillene og maten kommer under tak.*



*Ni meter langbord skal monteres og dekkes, og småfolket skal frem i lyset. Et viktig innslag på bordet er toget, hvor Øystein fungerer som konstruktør, anleggsslusk og lokfører.*



*Med en dose kreativitet ble det dekket opp i venterommet. En tilfreds Øystein kan konstatere at det er fullt mulig å gjøre plass til rundt 20 personer, inkludert motorisert rullestol.*



*Hefte med program og bordkort skal brettes. Bordkortene skal plasseres på riktig plass på bordet, en oppgave Rolf Burud sørger for blir eksemplarisk og knivskarpt utført.*

## Desemberlys



*På ettermiddagen første desember svinner dagslyset idet blåtimen kommer.*

# Julemøtet – den tradisjonelle avrundingen




*Julemøtet er et stort arrangement som krever sitt av de som stiller opp før, under og etter. 22 samlet seg rundt langbordet og ble servert langtidsstekt rensdyrlår med multekrem til dessert. Som seg hør og bør ble fikk de som gjennom året hadde gjort en innsats en oppmerksomhet i form av god drikke. Kveldens program var det Hanne Anette Stormo, prosjektsjef Bane NOR for utbyggingen Drammen-Kobbervikdalen, som sto for. Hun presenterte årsoppgjør og veien frem til mål for jernbaneanlegget.*





2023 ble nok et år hvor vi fikk til mye i et godt og inkluderende miljø.
Takk for besøket og takk for innsatsen!

# Norsk Jernbaneklubb

## *Lokalavdeling Vestfold*

Postboks 32
3246 SANDEFJORD
Telefon 907 36 852/472 31 643
E-post: vestfold@njk.no
Internett: https://njk.no/vestfold
https://facebook.com/NJKVestfold

# REVISJONSRAPPORT FOR 2023 REGNSKAP FOR NJK' S VESTFOLDAVDELING

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

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

Avvik på forrige års regnskap (2022) på kr. 650,- er ført som korrigert feilføring 2021 med bilag 1.

Det er foretatt betydelige investeringer som gjør at regnskapet har et underskudd og egenkapitalen er redusert.

Arbeidet med MJ til Bane NOR har også i 2023 gitt betydelige inntekter.

Ved gjennomgang av bilagene har vi ikke funnet noen feil, og vi anbefaler at regnskapet for 2023 godkjennes av årsmøtet.

Sandefjord 26. februar 2024

Rolf Burud

Hans Hilding Hønsvall

# Driftsåret 2023

| Avdeling | Drifts-inntekter | Drifts-kostnader | Finans-kost./innt. | Overskudd-underskudd | | Eiendeler | Gjeld | Egenkapital | | Grunnlag momskomp |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | |
| Hovedkassen drift | 5 354 901,00 | 5 509 092,00 | 189 090,00 | 34 899,00 | | 4 324 506,00 | 2 261 555,00 | 2 062 951,00 | | 5 509 092,00 |
| Salg | 769 450,65 | 822 887,18 | 0,00 | -53 436,53 | | 297 911,08 | 40 378,77 | 257 532,31 | | |
| | | | | | | | | | | |
| **Hovedkassen totalt** | **6 124 351,65** | **6 331 979,18** | **189 090,00** | **-18 537,53** | | **4 622 417,08** | **2 301 933,77** | **2 320 483,31** | | |
| | | | | | | | | | | |
| Forsikringspool | 90 140,00 | 0,00 | 102 141,00 | 192 281,00 | | 2 001 982,00 | 0,00 | 2 001 982,00 | | |
| Stiftelsen Norsk Jernbanearv | 175 576,00 | 18 567,00 | 24 000,00 | 181 009,00 | | 887 087,00 | 0,00 | 887 087,00 | | |
| Historiske Togreiser | 0,00 | 12 288,00 | 415,00 | -11 873,00 | | 94 991,00 | 0,00 | 106 864,00 | | |
| | | | | | | | | | | |
| **Totalforvaltning NJK** | **6 214 491,65** | **6 331 979,18** | **291 231,00** | **173 743,47** | | **6 624 399,08** | **2 301 933,77** | **5 209 552,31** | | **5 509 092,00** |
| | | | | | | | | | | |
| NMT | 424 919,89 | 634 386,06 | 46 418,02 | -163 048,15 | | 1 240 229,72 | 90 910,86 | 1 149 318,86 | | 0,00 |
| Krøderbanen | 1 311 673,47 | 1 309 842,30 | -1 645,50 | 185,67 | | 2 812 040,41 | 0,00 | 2 812 040,41 | | 1 309 842,30 |
| GVB | 12 382 429,00 | 12 543 253,00 | 124 007,00 | -36 817,00 | | 18 528 301,00 | 220 719,00 | 18 307 582,00 | | 0,00 |
| Driftsavdeling Rogaland | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | | 27 230,02 | 0,00 | 27 230,02 | | 0,00 |
| Verkstedavdeling Ski | 29 662,00 | 101 018,88 | 2 582,26 | -68 774,62 | | 120 353,00 | 0,00 | 120 353,00 | | 101 018,88 |
| Verkstedavdeling Notodden | 113 587,98 | 53 756,35 | -364,00 | 59 467,63 | | 59 467,58 | 0,00 | 59 467,58 | | 53 756,35 |
| Lokstall Mysen | 478 462,00 | 455 479,11 | 88,00 | 23 070,89 | | 170 531,50 | 0,00 | 170 531,50 | | 455 479,11 |
| Lokalavdeling Oslo | 242 065,50 | 211 011,74 | 0,00 | 31 053,76 | | 104 054,27 | 32 376,90 | 71 677,37 | | 211 011,74 |
| Lokalavdeling Bergen | 204 992,85 | 213 180,12 | 5 603,55 | -2 583,72 | | 376 934,44 | 0,00 | 376 934,44 | | 213 180,12 |
| Lokalavdeling Innlandet (Mjøsbyene) | 24 297,41 | 10 052,16 | 0,00 | 14 245,25 | | 234 338,20 | 0,00 | 234 338,20 | | 10 052,16 |
| Lokalavdeling Trøndelag | 369 921,45 | 235 194,27 | 800,04 | 135 527,22 | | 272 072,16 | 0,00 | 272 072,16 | | 235 194,27 |
| Lokalavdeling Rogaland | 64 622,07 | 53 030,56 | 2 334,00 | 13 925,51 | | 130 739,68 | 0,00 | 130 739,68 | | 53 030,56 |
| Lokalavdeling Østfold | 176 178,69 | 155 075,85 | 12,64 | 21 115,48 | | 122 619,48 | 0,00 | 122 619,48 | | 155 075,85 |
| Lokalavdeling Telemark/Numedal | 12 325,50 | 3 071,30 | 118,00 | 9 372,20 | | 108 081,38 | 0,00 | 108 081,38 | | 0,00 |
| Lokalavdeling Raumabanen | 16 837,97 | 43 075,24 | 377,07 | -25 860,20 | | 65 315,74 | 0,00 | 65 315,74 | | 43 075,24 |
| Lokalavdeling Vestfold | 215 426,40 | 242 222,42 | -159,62 | -26 955,64 | | 76 645,53 | 6 545,00 | 70 100,53 | | 242 222,42 |
| | | | | | | | | | | |
| **Sum** | **16 067 402,18** | **16 263 649,36** | **180 171,46** | **-16 075,72** | | **24 448 954,11** | **350 551,76** | **24 098 402,35** | | **3 082 939,00** |
| | | | | | | | | | | |
| **Total** | **22 281 893,83** | **22 595 628,54** | **471 402,46** | **157 667,75** | | **20 396 683,98** | **2 652 485,53** | **29 307 954,66** | | **8 592 031,00** |

## Årsregnskap for

# NORSK JERNBANEKLUBB

975846709

Regnskapsår
01.01.2023 - 31.12.2023

# Resultatregnskap

| | Note | 2023 | 2022 |
|---|---|---|---|
| **Driftsinntekter** | | | |
| Kontingentinntekter (netto) | | 868 555 | 844 828 |
| Annen driftsinntekt/kostnadsrefusjoner | | 759 088 | 3 121 |
| Driftsstøtte NJM | | 2 977 258 | 700 000 |
| Leiestøtte NJM | | 750 000 | 700 000 |
| **Sum driftsinntekter** | | **5 354 901** | **2 247 949** |
| | | | |
| **Driftskostnader** | | | |
| Leiekostander og driftskostander lokaler | | -384 023 | -538 409 |
| Sporleie | | -1 441 174 | -787 700 |
| Administrasjon og drift | | -1 482 548 | -466 348 |
| Støtte til lokal og driftsavdelinger | | -422 364 | -20 000 |
| Kostnader materiell/baneprosjekter | | -628 930 | -7 753 |
| På sporet | | -368 367 | -326 821 |
| Forsikringer | | -466 562 | -366 253 |
| Årsmøte/RS/reise | | -315 125 | -131 470 |
| **Sum driftskostnader** | | **-5 509 093** | **-2 644 753** |
| | | | |
| **Driftsresultat** | | **-154 191** | **-396 805** |
| | | | |
| **Finansinntekter** | | | |
| Rnteinntekter og fondsavkastninger | | 189 180 | 27 928 |
| **Sum finansinntekter** | | **189 180** | **27 928** |
| | | | |
| **Finanskostnader** | | | |
| Verdireduksjon av finansielle instrumenter vurdert til virkelig verdi | | 0 | -151 988 |
| Annen rentekostnad | | -90 | 0 |
| **Sum finanskostnader** | | **-90** | **-151 988** |
| | | | |
| **Netto finans** | | **189 090** | **-124 060** |
| | | | |
| **Resultat før skattekostnad** | | **34 899** | **-520 865** |
| | | | |
| **Årsresultat** | | **34 899** | **-520 865** |
| | | | |
| **Overføringer** | | | |
| Udekket tap | | 34 899 | -199 456 |
| **Sum overføringer** | | **34 899** | **-199 456** |

# Balanse

| | Note | 31.12.2023 | 31.12.2022 |
|---|---|---|---|
| **EIENDELER** | | | |
| **Anleggsmidler** | | | |
| **Finansielle anleggsmidler** | | | |
| Aksjer Historiske Togreiser AS | | 30 000 | 30 000 |
| Finansielle plasseringer | | 2 468 306 | 0 |
| Depositum husleie | | 51 245 | 13 363 |
| **Sum finansielle anleggsmidler** | | **2 549 552** | **43 363** |
| **Sum anleggsmidler** | | **2 549 552** | **43 363** |
| **Omløpsmidler** | | | |
| **Fordringer** | | | |
| Andre kortsiktige fordringer | | 111 800 | 173 511 |
| **Sum fordringer** | | **111 800** | **173 511** |
| **Bankinnskudd, kontanter og lignende** | | | |
| Bankinnskudd | | 1 663 155 | 4 864 154 |
| **Sum bankinnskudd, kontanter og lignende** | | **1 663 155** | **4 864 154** |
| **Sum omløpsmidler** | | **1 774 955** | **5 037 665** |
| **SUM EIENDELER** | | **4 324 506** | **5 081 028** |

# Balanse

| | Note | 31.12.2023 | 31.12.2022 |
|---|---|---|---|
| **EGENKAPITAL OG GJELD** | | | |
| **Egenkapital** | | | |
| **Opptjent egenkapital** | | | |
| Fond | | 2 237 602 | 2 237 602 |
| Udekket tap | | -174 651 | -209 550 |
| **Sum opptjent egenkapital** | | **2 062 951** | **2 028 052** |
| **Sum egenkapital** | | **2 062 951** | **2 028 052** |
| **Gjeld** | | | |
| **Kortsiktig gjeld** | | | |
| Leverandørgjeld | | 489 503 | 830 201 |
| Annen kortsiktig gjeld | | 1 772 053 | 2 222 775 |
| **Sum kortsiktig gjeld** | | **2 261 555** | **3 052 976** |
| **Sum gjeld** | | **2 261 555** | **3 052 976** |
| **SUM EGENKAPITAL OG GJELD** | | **4 324 506** | **5 081 028** |

Per Frode Hove
styrets leder

Anders Baalsrud
nestleder

Stein Erik Paulsen
styremedlem

Jon Eigil Kvernrød
styremedlem

Åge Lybekbråten
styremedlem

Kåre Pettersen
styremedlem

Kai Hartmann
styremedlem

**Norsk Jernbaneklubb**

**NJK Revisjon**

**Til Representantskapsmøte og**
**Årsmøte i Norsk Jernbaneklubb våren 2024**

## Revisjonsberetning for Norsk Jernbaneklubb Hovedkassen Regnskapsåret 2023

Regnskapet for 2023 viser for Norsk Jernbaneklubb Hovedkassen et driftsresultat på kr. -154.191. Årsresultat etter finansinntekter er kr. 34.899.

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

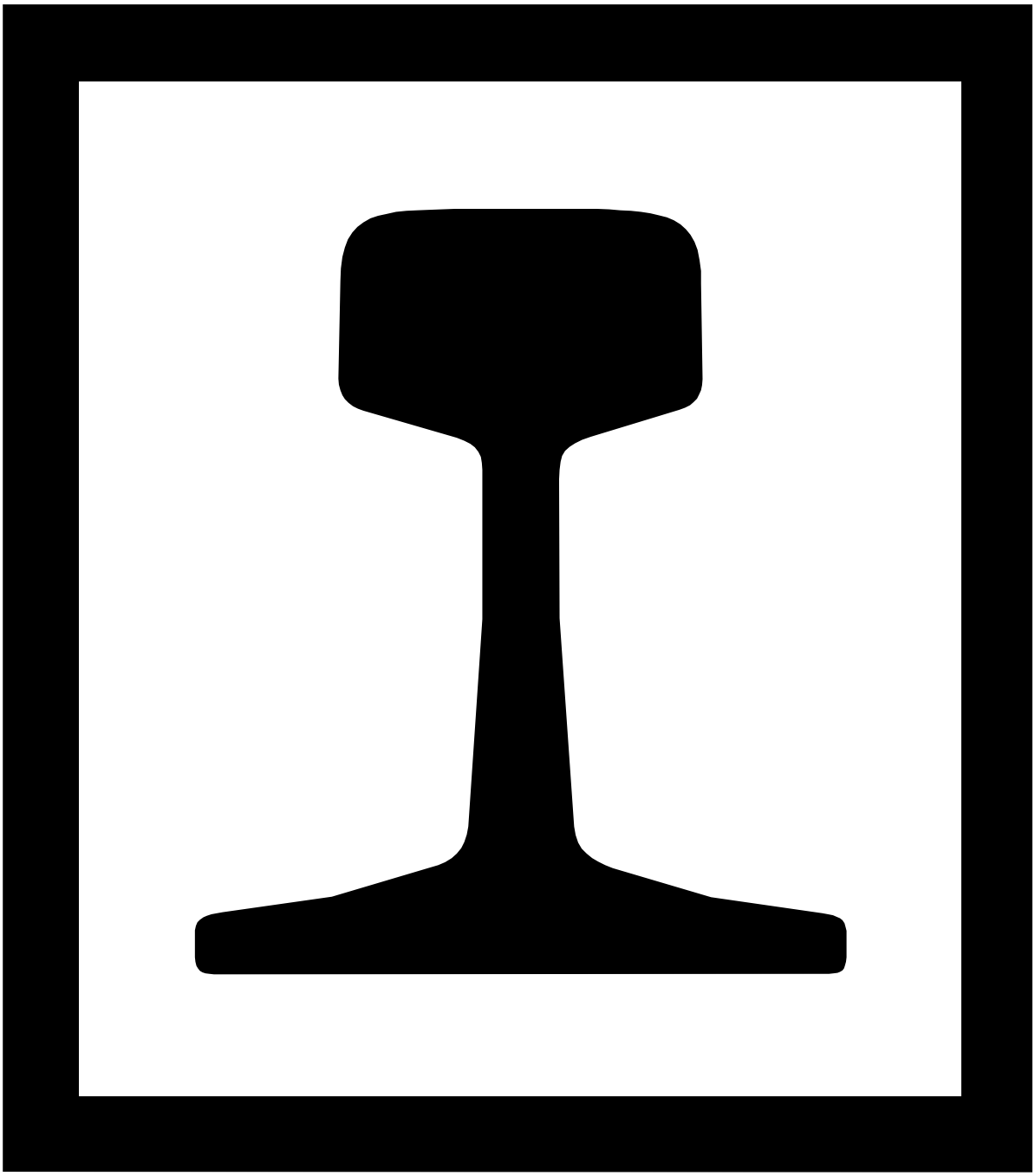
Etter vår mening gir regnskapet et forsvarlig uttrykk for Norsk Jernbaneklubb Hovedkassen sin stilling pr. 31.12.2023 og for resultatet av virksomheten i regnskapsåret.

Norsk Jernbaneklubb Hovedkassen mottok i 2023 et samlet tilskudd på kr. 3.727.658 i samsvar med "Forskrift om tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren". Klubbens kostnader til sporleie overstiger tilskuddet til sporleie, slik at deler av driftstilskuddet har blitt nyttet til dekning av sporleie. For øvrig er det gitt støtte til flere lokalavdelinger og driftsavdelinger, og til vognvedlikehold. Det bekreftes at midlene er benyttet i samsvar med forskriftens intensjon.

Lillehammer/Tønsberg 23. februar 2024

Kjell Erik Seielstadsveen
NJK-revisor

Johan Svorstøl
NJK-revisor



**Norsk Jernbaneklubb**
Postboks 1492 Vika
0116 Oslo

Telefon: 22 27 00 10

**post@njk.no**

**www.njk.no**