



Årsberetning 2022

Norsk Jernbaneklubb

Årsberetning for 2022 – Norsk Jernbaneklubb

Innhold:

1. Vedtekter for Norsk Jernbaneklubb

2. Hovedstyrets beretning for 2022

3. Aktivitetsavdelinger under Hovedstyret

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

4. Aktivitetsavdelinger med eget årsmøte

- *Aktivitetsavdeling Trøndelag*
- *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:

Damplok 18c 255 fra 1913 skifter ved østre ytre sporveksel på Garnes stasjon - fyrbøter Lars Tveit er skifteleder. Den en gang så landlige stasjonen, urbaniseres stadig mer med flere hus, dog lyver bildet noe pga telelinsene som gjør at hus i bakgrunnen ses tettere på, enn de i virkeligheten er. Foto: Nils Håkon Sandersen 21. august 2022.

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

§ 5 REPRESENTANTSKAPET

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

§ 6 HOVEDSTYRET

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

§ 7 LOKALAVDELINGER

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

§ 8 AKTIVITETSAVDELINGER

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

§ 9 DRIFTSAVDELINGER

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

§ 10 TVISTEUTVALGET

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

§ 11 OPPLØSNING

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

Norsk Jernbaneklubb Hovedstyret

Til Representantskapet 22. april 2023

HOVEDSTYRETS ÅRSBERETNING FOR 2022

Hovedstyret, som består av syv medlemmer og to varamedlemmer, ble valgt av representantskapet i henholdsvis oktober 2021 og oktober 2022.

Per Frode Hove	Leder	2022 – 2024
Anders Baalsrud	Nestleder	2021 – 2023
Kåre Pettersen	Kasserer	2021 – 2023
Stein Erik Paulsen	Sekretær	2021 – 2023
Jon Eigil Kvernrød	Styremedlem	2022 – 2024
Kai Hartmann	Styremedlem	2022 – 2024
Åge Lybekbråten	Styremedlem	2021 – 2023
Håkon Berg Gunnarson	Vara styremedlem	2021 – 2023
Jim Hagen Warp	Vara styremedlem	2022 – 2024

Hovedstyrets sammensetning

Per Frode Hove ble valgt som leder for en to-års periode i oktober 2022 etter i første omgang å ha blitt valgt for ett år i oktober 2021.

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

Hovedstyrets virksomhet

Hovedstyret har avholdt fem styremøter i løpet av året, hvorav fire fysiske og ett digitalt. I tillegg har det vært løpende kontakt mellom styremedlemmene på e-post, telefon og kommunikasjonsverktøyet Slack.

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

Etter at samfunnet åpnet igjen etter pandemien våren 2022 har Hovedstyrets medlemmer i Osloområdet gjenopptatt praksisen med å være til stede på Bryn når det er medlemsmøter på torsdager.

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

Året 2022 har vært et positivt år for NJK, men noen store og viktige utfordringer er ikke løst

Frivillighetsåret 2022 satte søkelys på frivillighetens bidrag til kulturminnearbeidet i Norge. Flere prosesser innenfor kulturminnefeltet har gitt åpninger for tildels omfattende innspill fra NJK, her nevnes arbeidet med ny kulturmiljølov, Riksantikvarens arbeid med nye bevaringsstrategier, Bane NORs prosjekt på jernbanens faste kulturminner og Jernbanedirektoratets arbeid med rapportene «Plan for historisk togmateriell del 1 og 2». Disse prosessene fortsetter i 2023.

Viktigst har likevel trolig vært direkte kontakt med politikere, Samferdselsdepartementet, Jernbanedirektoratet og Norsk jernbanemuseum. De mest konkrete resultatene herfra er at NJK som landsomfattende frivillig organisasjon er tildelt 1 MNOK i driftsstøtte fra og med 2023. I revidert nasjonalbudsjett 2022 ble det også vedtatt en refusjonsordning med ramme 1,4 MNOK for frivillighetens kostnader til leie til Bane NOR. Regjeringens Hurdalserklæring og en direkte beskrivelse av de urimelige leiekravene fra Bane NOR er bakteppet for at disse to ordningene kom på plass.

Men på et viktig område har utviklingen vært negativ. NJKs viktige aktivitet med trafikk på det nasjonale jernbanenettet ved NJK Reiser eller Norsk Museumstog / Historiske Togreiser har ikke vært mulig å gjennomføre i 2022 og utsiktene for 2023 og 2024 er heller ikke optimistiske. Årsakene er flere og blir ikke beskrevet i detalj her, men det handler om trafikkeringsmulighet inkludert tilgang på trekraft, teknisk-økonomiske krav til godkjennelse av materiell og begrensede ressurser økonomisk og personellmessig for vognvedlikehold etc. Arbeidet med disse sammensatte utfordringene vil være hovedprioritet for NJK for årene fremover.

Møtevirksomhet

NJK deltar i "ledernetverket" for de konsoliderte museene der også GVB er medlem.

NJK deltar i møtevirksomhet i Kulturvernforbundets regi, som generalsekretærmøter og møter der representanter for regjering har deltatt

NJKs leder deltar sammen med representanter for NJMs venner, BaneNor Eiendom og JDir ved tildeling av midler til ulike aktiviteter som NJM fordeler.

NJK har 2 medlemmer i Historiske Tog AS sitt styre, øvrige medlemmer er 2 fra NMT og 3 stk. uavhengige fra næringslivet som velges på HTs generalforsamling.

NJKs leder har deltatt i Statens Jernbanetilsyns Sikkerhetsdag og Jernbaneforum 2022. Vi har også deltatt i Riksantikvarens årlige seminar.

NJK har hatt møter med Bane NOR eiendom om leieavtaler. I forkant hadde NJK et møte med Eiendomsdirektør i BNE.

Samarbeidet med Norsk Jernbanemuseum (NJM)

NJK har hatt hyppige møter med ledelsen i NJM. Vi har god dialog og vi får god støtte fra NJM i enkelte saker, og NJK fremmer NJMs interesser der de ikke kan selv. NJK synes dette samarbeidet er nyttig for begge parter og ønsker å fortsette og videreutvikle dette arbeidet.

Aktivitet overfor Bane NOR EIENDOM

Samarbeidet og den forretningsmessige delen av vår relasjon til BNE har etter vår mening utviklet seg positivt. Vi har inngått nye og etter vår mening gunstige avtaler med BNE. Det gjenstår i skrivende stund leieavtale om lokstall Notodden. Vår avtale vedrørende Nyland er oppsagt fra BNEs side. BNE understreker at det er vanskelig å tilby NJK sporplass i Osloområdet, og at de er klar over vårt behov. De understreker at skulle det "dukke opp" noe som kan være interessant for NJK, vil dette bli vurdert og tilrettelagt for NJK.

Leiekontrakter der Stiftelsen Norsk Jernbanearv (SNJA) og HT AS har vært part overfor BNE er transportert over til NJK. Det vurderes også å transportere andre kontrakter til NJK.

HS Styremøter

Minst en gang i året velger hovedstyret (HS) å ha sitt møte utenom Oslo. I 2022 har HS hatt møte i Trondheim i forbindelse med at lokalavdelingen flyttet inn i nye lokaler i sand- og vanntårnene på Marienborg. HS er imponert over det de har fått til i disse lokalene. Lykke til med den videre aktivitet der.

HS ble invitert med på NJMs førjulstur til julemarkedet på Røros. HS valgte å ha sitt desembermøte der.

Lobbyvirksomhet

Hurdalserklæringens formulering "**Legge til rette for at museumsbaner og historisk togmateriell i større grad ivaretas**" er fortsatt en døråpner overfor politikere og andre forvaltningsenheter og som vi prøver å utnytte til det det er verdt.

NJK jobber både direkte og ved hjelp av samarbeidspartnere mot politikere, direktoratet, tilsynet og Riksantikvaren. Våre viktigste samarbeidspartnere er NJM og Kulturvernforbundet. Vi har god nytte i den støtte vi får fra dem. NJK er medlem av Kulturvernforbundet.

Vi har også god dialog med politiske grupper på Stortinget som fremmer vår sak, og vi planlegger nye kontakter med alle politiske grupperinger på Stortinget.

NJK har vært med å utarbeide JDir's rapporter om "Bevaring av rullende materiell" del 1 og del 2 sammen med representanter for JDir, NJM og HT AS. Den er nå til behandling i SD.

"Sørge for at frivillige landsdekkende kulturvernorganisasjoner får grunnstøtte av staten".

I revidert statsbudsjett for 2022 fikk NJK tildelt støtte til å betale leiene vi har overfor BNE. Våre utgifter til dette for årene 2021 og 2022 utgjorde kr. 1.4 mill. Det ble av JDir og SD utarbeidet en forskrift som hadde krav til tildeling som kun NJK oppfylte. Pengene ble utbetalt like oppunder julen 2022. Våre lokalavdelinger og aktivitetsavdelinger som hadde hatt utgifter overfor BNE i henhold til denne forskriften, fikk disse refundert.

Annen aktivitet



Flisa lokstall. Foto: Per Frode Hove

NJK har fått tillatelse fra Bane NOR (BN) og Fylkeskonservator Innlandet til å legge spor inn i lokstallen på Flisa i den delen av stallen der dette mangler, for å kunne oppbevare togmateriell her. Vi har avtalt med et firma som ønsker at denne jobben skal være en eksamensoppgave for sine lærlinger. Sensor er kontaktet og han synes dette er en flott oppgave. Men dette forutsetter at vekslen inn til lokstallen beholdes.

BN vil fjerne vekselen med henvisning til ERTMS utbyggingen på Solørbanen. Flisa stasjon med omkringliggende herligheter er fredet av Riksantikvaren (RA). Dette gjelder også vekselen inn til lokstallen, mener både NJK og tidligere RA. Bane NOR bestrider dette. Saken kom derfor på RAs bord som støtter NJK. RA har til nå bare bedt Bane NOR om å beholde vekselen.

Hvis BN fortsatt vil fjerne denne vekselen, vil RA ta initiativ til å utarbeide et tillegg i fredningsforskriften som presiserer dette. Siste utvikling i denne saken er at BN fortsatt vil fjerne vekselen. Uten denne vekselen ser ikke NJK noen hensikt med å ha aktivitet på Flisa.

Norsk Museumstog (NMT)

Det har heller ikke i 2022 vært kjøring for NMT og HT AS grunnet manglende trekkraft. Både el-lokene og diesel-lokene til NJM har vært ute av drift. 616 ble driftsklar så seint på høsten at NJK ikke fikk benyttet det. 642 ble først driftsklar nå i januar 2023. El 13.2142 har vært på revisjon og er fortsatt ikke kjørbart i skrivende stund. El 11.2107 og El 11.2098 er også ute av drift. Dette har ført til ingen inntjening og dermed ingen aktivitet av betydning i NMT. Fire vogner står stallet i lokstall Eina og vogn 950 ble utlånt til Krøderbanens 150 års jubileum og har siden stått stallet på Kløftefoss. I 2022 ble EUs 4. jernbanepakke implementert i Norge. Denne inneholder krav om vedlikeholdsrutiner og dokumentasjon om disse kalt ECM (Entity in Charge of Maintenance). Denne gjelder enheter som skal kjøre på åpen linje. Den gjelder ikke for museumsbaner på egen linje. Det er ulike oppfatninger om hvordan denne skal gjelde for NJKs materiell og man har i skrivende stund ikke kommet i mål om dette. Det ser derfor mørkt ut for NMT kjøring i 2023. Det skal også forhandles om ny avtale om kjøring på NJMs lisens. Denne gikk ut i 2022.

Årsmøte og møter i Representantskapet



Representantskapets vårmøte 2022. Foto: Åge Lybekbråten

Våren 2022 var endelig pandemien over, og både klubbens årsmøte og vårmøtet i Representantskapet kunne arrangeres fysisk igjen for første gang på to år.

Årsmøtet ble kombinert med «Avskjedtur med type 70» som NJK Reiser arrangerte til Halden. Les mer om denne turen i årsberetningen fra NJK Reiser.

Selve årsmøtet ble holdt på Thon Hotell i Halden med 98 medlemmer til stede. Etter møtet holdt Stein Olav Hohle et interessant foredrag med bilder, før det var lunsj på hotellet for alle deltakerne.

Representantskapets vår- og høstmøte ble arrangert fysisk på «Laboratoriet» på Skøyen i Oslo. Svært mange deltagere uttrykte lettelse og glede over endelig å kunne møtes fysisk igjen etter to år med kun digitale møter.

Historiske Togreiser AS

HS har nå 2 representanter i styret i Historiske Togreiser AS (HTAS). Problemene beskrevet over for NMT har også hatt negativ påvirkning på driften av HT.

Ny aktivitetsavdeling på Notodden

Etter at initiativet Notodden Jernbanesenter ikke ble realisert som planlagt av ulike årsaker, har en gruppe tilknyttet Norsk Transport fortsatt arbeidet med materiell i lokstallen på Notodden. SNJA har hjulpet gruppen ved å dekke leie for bruk av lokstallen siden 2018. I forbindelse med at Norsk Transport i 2022 ønsket å trekke seg ut av aktiviteten på Notodden, har man diskutert hvordan gruppens arbeid kunne videreføres. Å etablere gruppen som en aktivitetsavdeling i NJK har vært diskutert og planlagt. Gruppen konstituerte seg sommeren 2022, og vedtak om å etablere den som NJK Aktivitetsavdeling Notodden ble gjort på Representantskapets møte høsten 2022. Avdelingens oppgaver vil dreie seg om elektrisk trekraft, i første omgang å få restaurert et 68b sett til kjørbær stand. Frank Sørensen er leder av gruppen.



Dugnad på Notodden. Foto: Frank Sørensen

Oslo, februar 2023

Norsk Jernbaneklubb
Hovedstyret



Per Frode Hove
leder



Kåre Pettersen
kasserer



Anders Baalsrud
nestleder



Stein Erik Paulsen
sekretær



Kai Hartmann
styremedlem



Åge Lybekbråten
styremedlem



Jon Eigil Kvernød
styremedlem



Håkon Berg Gunnarson
vara styremedlem



Jim Hagen Warp
vara styremedlem

Årsberetning NJK Media 2022

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 2022 har vært Åge Lybekbråten.

Webredaksjonen (ansvarlig for innholdet på web)

Webredaksjonen (innholdsredaksjonen) besto i 2022 av Frode Reiersøl og Åge Lybekbråten. Det ble utført totalt 1350 dugnadstimer i løpet av året.

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.

Norsk Jernbaneklubb
Forum for jernbanekultur

Hjem Krederbanen Gamle Vossebanen Norsk Museumstog Lokaldelinger Media Aktiviteter Forum Nettbutikk

Om NJK
Kontakt oss
Bli medlem
Medlemsider
Linker
Hva skjer?
Jernbanenyheter
På Sporet
Forum
Databaser
På Sporets arkiv
Nedlastinger
Støtt NJK

Hva skjer?

07 apr Vestfold: Åpen stasjon
Råstad stasjon Tid: 13:00
Avlyst grunnet koronasituasjonen. Åpen stasjon, hyggelig samvær og mj-bygging.

07 apr Vestfold: På vei til en utslippsfri jernbane i Trøndelag!
I din stue eller lønnekammer eller hobbyrom
Tid: 18:45
Nettmedlemsmate, åpent for alle NJK-medlemmer. John Petter Rekleiv, Bane NOR: På vei til en utslippsfri jernbane i Trøndelag!

07 apr Rogaland: Digitalt medlemsmøte
Tid: 19:00
Ståle Ustland viser bilder fra forskjellige togturner.

08 apr Oslo: Årsmøte 2021
Tid: 19:00
Digitalt årsmøte med valg

21 apr Vestfold: Åpen stasjon
Råstad stasjon Tid: 13:00

Norsk Jernbaneklubb

Norsk Jernbaneklubb

Siste 10 nyheter

05 april 2021
Battery train operates for 185km without charge in Swiss research project

05 april 2021
Støtte til alternativt linjekart for Ekebergbanen

05 april 2021
Om få år åpner den nye jernbanen: - Det l bli fristende å velge bort Horten som by

03 april 2021
Første turen på næstan 30 år - SVT åker m på Haparandabanans nypremier

03 april 2021
Påskekrimmen født på Bergensbanen

02 april 2021
Tor Morten (39) har modelltog i stua, og d skal gjøre noe helt spesielt for ham

03 april 2021
- Ikke ett ord om Timnosbanen i NTP - jeg frykkelig skuffet over statsråden

02 april 2021
48 døde i togulykke på Taiwan

02 april 2021
Frykter å bli gjeldsslave etter jernbaneutbygging

02 april 2021
Togdarene lukket seg foran mormoren. Alene igjen på Arna stasjon sto livredde Nataniel (7).

Ute nå

På Sporet 186

På Sporet

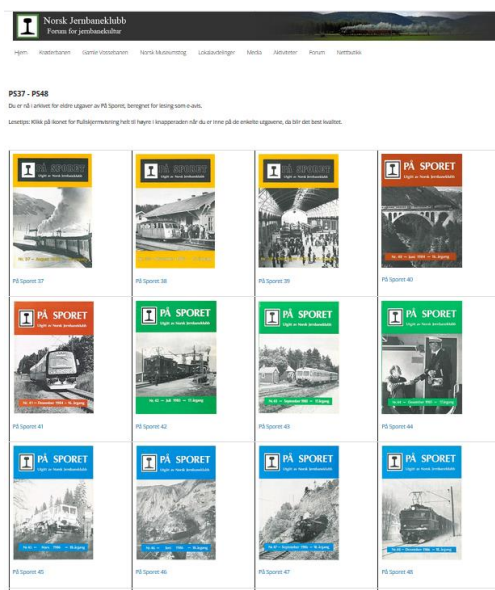
Meny

Vis undermeny

Norsk Jernbaneklubb

Skinnelangs 2015 har kommet

På Sporets arkiv



Publiseringen av gamle utgaver av På Sporet fortsatte gjennom 2022, og har nå kommet til utgave nr 120. Disse sidene 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

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

Krøderbanen og Gamle Vossebanen sine egne sider ble vedlikeholdt og oppdatert gjennom hele 2022. 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.

For Gamle Vossebanen har vi opprettet nye skjemaer for internrapportering, noe som har blitt tatt godt i mot av de aktive.

I 2022 fikk vi en ny gruppe i NJK, Aktivitetsavdeling Notodden. De har naturligvis fått sin egen nettside under njk.no.

Trafikkstatistikk

Trafikken på hjemmesidene har holdt seg stabil på rundt en million treff gjennom 2022.

Her er de ti mest populære sidene i 2022 (bortsett fra forsiden):

1. Jernbanenyheter
2. Krøderbanen forside
3. Forum og Databaser (samleside på www.njk.no med undermenyer)
4. Gamle Vossebanen forside
5. Medlemssider med gamle På Sporet
6. Trafikkmeldinger fra Vy
7. Krøderbanens rullende materiell - startside
8. Nettlenker
9. Hva Skjer?
10. Norsk Museumstog startside

I forhold til 2021 er det stort sett bare små interne rokkeringer på «topp 10», det er svært stabilt hvilke sider som er våre mest populære.

Krøderbanens startside har rykket opp en plass, og Norsk Museumstog har kommet inn igjen på ti på topp etter å ha vært ute derfra i koronaårene.

Nyhetsbrevet


Norsk Jernbaneklubb
Forum for jernbanekultur

Nyhetsbrev nr 8/2021
20. august 2021

Hei [navn] 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 urensettelsen av trinn 4 i gjenopningen 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 ledige plasser.


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 smittesituasjonen 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 veteranog lørdag 4. september



Nyhetsbrevet på e-post som ble lansert til alle medlemmer i 2017 har kommet ut fast gjennom hele 2022. 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 2692 følgere, en økning med 5 prosent på ett år. Facebook-gruppa **Jernbanebilder** ble opprettet i 2017. Her kan man vise fram sine egne jernbanebilder og diskutere. Man må be om å bli medlem av gruppa, men det er ikke noe krav til NJK-medlemskap. Ved årsskiftet var det 4448 medlemmer, som er en økning på 25% i løpet av 2022.

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 916 følgere her, en økning på 15%.

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

Personopplysningsloven

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

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

Datasikkerhet

Datasikkerhet har høyt fokus i NJK. Som andre nettstedet blir også vi utsatt for forsøk på ulovlig inntrenging (hacking). Klubbens server er sikret så godt som mulig med en streng brannmur, sikkerhetsoppdateringer av programvare og diverse systemer for overvåking og logging av suspekt aktivitet. Regelmessig sikkerhetskopiering kjøres på flere nivåer og disse overføres til fjernlager.

NJK Web (teknisk avdeling)

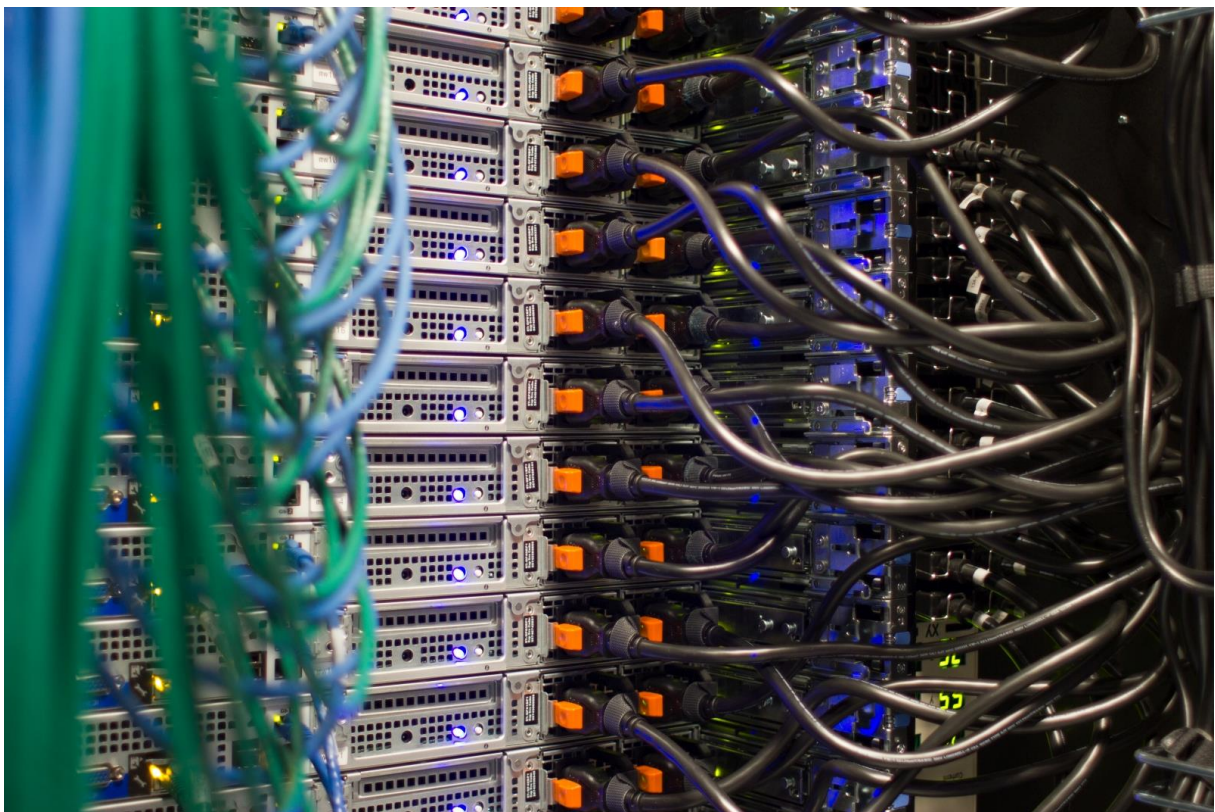
Teknisk avdeling har vært betjent av Mikael Dalsgard og Atle Samuelsen Liljegren, med Svein Sando som formell leder for gruppen.

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.

Basisprogramvare som operativsystem og PHP ble oppgradert til nyere versjoner i 2022.

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 *døgn treff* 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

Diskusjonsforumet Stasjonen: Den nedadgående trenden som mer eller mindre har pågått siden 2007, snudde i 2019 og har de siste årene lagt seg ganske jevnt på 11500, med en pen stigning for 2022 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: Døgn treffet 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. Besøktallet er imidlertid det laveste i databasens historie.

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 det har vært en jevn stigning i bruken siden 2016, og de er for tiden langt mer brukt enn Materielldatabasen. Daglig treff på 3974 er 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 1.2.2023

På Sporet redaksjonen



På Sporet kom ut med de fire planlagte utgaver til fastsatt tidspunkt i 2022.

Av disse var to utgaver på 84 sider, en utgave på 68 sider, og en på hundre sider.

Det gode samarbeidet med Møklegaards Trykkeri i Fredrikstad har fortsatt gjennom hele 2022.

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 stadig 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 2022, og fortsatt gjerne med de gode gjerningene også i 2023.



I 2022 har redaksjonen bestått av redaktør Ciel Udbjørg og følgende medarbeidere med litt forskjellig tilknytning: Hans-Ole Sveia, Svein Sando, Espen Franck-Nielsen og Åge Lybekbråten.

Ståle Ualand er bildebehandler og Gustav Ese er ombrekker.

Torkild Skjelmerud og Svein Sando har vært språkansvarlige.

Ansvar for Siden Sist – spalten ble i løpet av året overført fra Hans-Ole Sveia til Ståle Ualand, da førstnevnte ønsket en pause.

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

NJK Forlaget 2022

NJK Forlaget startet året med skifte av forlagssjef. Hans Morten Tamnes bad om avløsning, og Svein Sando overtok, en stilling han for øvrig hadde fra 2001–2008 den gang Forlaget var en del av Forskningsavdelingen. Hans Morten Tamnes takkes for den innsatsen han har gjort i de ca. ti årene han var leder for Forlaget.

Utgivelser 2022

- *Norsk Jernbanekalender 2023*. Opplag 1750. A4. Trykkeri: Møklegaard. Kalenderen var ikke ferdig trykket før i overgangen juni/juli, hvilket er for sent for å bli distribuert i tide til museumsbanene. Dette må forbedres for 2024-kalenderen.
- Bjerke, T. m.fl. *Tog til alle tider. Jernbanens drifts- og ruteopplegg. Bind 1*. Utgave 2. 393 sider, stivbind, 4-farger. 27 x 27 cm. Opplag 500. Trykkeri: BK Trykkpartner AS.
Førsteutgaven kom i 2018 i 1000 eksemplarer. Den var utsolgt og NJK Salg bad om et nytt opplag. Etter samtale med forfatterne ble vi i stedet enig om en lett revidert utgave for å få med de ikke ubetydelige endringer i togtrafikken som hadde skjedd i årene 2018-22.

Pågående prosjekter i 2022

- Bjerke, T. & Halvorsen, D. C. *Ta plass – personvogner i Norge. Bind 1*. ca. 390 sider. 27 x 27 cm. Trykkeri: BK Trykkpartner AS. Forventes utgitt våren 2023, opplag 900.
Arbeidet med bind 2 er godt i gang. Forenklet omhandler bind 1 trevogner og bind 2 stålvogner.
- Saul, L. *Elektrolokomotiver – bind 1: Trefase elektrolokomotiver*. Ca. 190 sider. 27 x 27 cm. Forventes utgitt første halvår 2023.
Dette prosjektet har pågått i henimot femten år, men finner nå sin avslutning og publisering og 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.
- Tovås, O. *Norwegian Rail Adventures*.
Boken omhandler utenlandske jernbanefotografers bilder fra Norge på 50- og 60-tallet. Boken gis ut med støtte fra Norsk jernbanemuseum og i samarbeid med dem. Utgivelse forventes i 2023.
- 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. Utgivelse kan kanskje skje i løpet av 2023.
- *Norsk jernbanekalender 2024*.

Tentative prosjekter

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

Svein Sando, forlagssjef, 1.2.2023

Årsberetning NJK Sekretariatet 2022

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.

Leder av NJK Sekretariatet i 2022 har vært Jan-Erik Bruun.

NJK Salg

Leder for NJK Salg i 2022 har vært Nils Håkon Sandersen.

Salgsavdelingen holder til i Råde. Salg bruker Abicart som nettbutikk og Fiken til regnskap. Betaling foregår via VIPPS eller bankkonto.

Det er svært tidkrevende å føre varebeholdning, kjøpe inn varer, sende ut varer og føre regnskap. Den økonomiske gevinsten står ikke i stil til tiden det tar å drive Salg.

Økonomisk har 2022 vært svært rød, men det skyldes den faglige og kulturelle forpliktelsen det var å utgi en revidert utgave av Tog til alle tider bind 1, da denne var utsolgt. Det har for øvrig vært kalendersalget og resten av salget fra lanseringen av Tog til alle tider bind 2 som har stått for omsetningen.

Uten nytgivelser vil Salg ikke være i stand til å betale sine utgifter. Det har en stund vært så lite nytgivelser at Salg kunne vært avviklet, men Forlagets arbeid med nye utgivelser gir forhåpentligvis grunnlag for videre drift.

Nils Håkon Sandersen

MJ-gruppen

Leder for MJ-gruppen i 2022 har vært Steinar Snøtun.

Skaarerbanen bygger moduler etter Fremo standard, og har nå ca 95m med moduler.

Vi hadde håpet å få arrangert et eget treff i 2022, men det viste seg umulig å finne egnet prisgunstig lokale: Letohallen som vi tidligere har benyttet, har leid ut lokalene til annen virksomhet grunnet pandemien.

Skaarerbanen deltok på Fremotreff i Kolding i november med ca 30 meter med norske moduler, et vellykket og meget hyggelig treff.

Det er brukt en god del tid på oppgradering av moduler, og vi har produsert ca 150 telegrafstolper etter forbilde fra Krøderbanen til modulene våre.

Vi har i hovedsak hatt møtekvelder på Bryn på onsdager fra ca 17.30.

For Skaarerbanen
Steinar Snøtun

NJK Medlemsservice 2022

NJK Medlemsservice har i 2022 hatt tilhold i Trondheim og blitt drevet av NJK Trøndelag i godt samarbeid med NJK Web og NJK HS Hovedkassen.

Medlemsstatistikk pr 31.12.2022

2108 medlemmer (mot 2127 pr 31.12.2021)

1 Østfoldbanen: 189 (186) medlemmer
2 Oslo: 711 (739) medlemmer
4 Innlandet: 139 (143) medlemmer
5 Vestfold: 130 (132) medlemmer
6 Telemark/Numedal: 81 (81) medlemmer
8 Rogaland: 104 (102) medlemmer
9 Bergen: 239 (234) medlemmer
10 Raumabanen: 35 (38) medlemmer
11 Trøndelag: 176 (166) medlemmer
15 Uten lokalavdeling: 173 (177) medlemmer
99 Utlandet: 131 (129) medlemmer

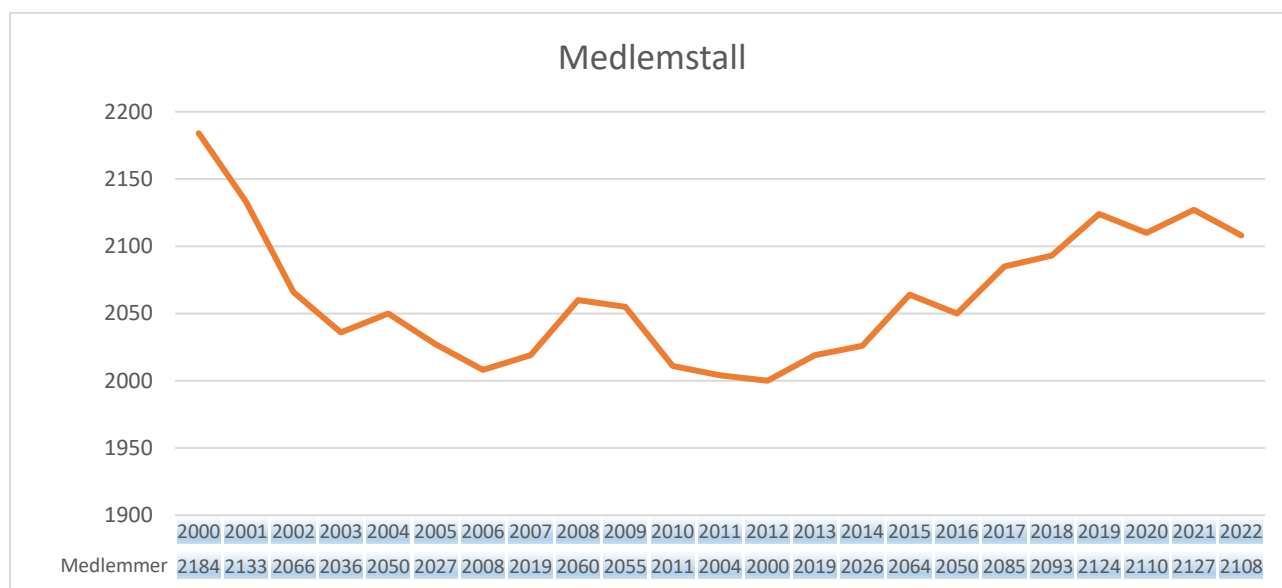
60 familiemedlemmer (mot 68 31.12.2021)

75 nyinnmeldte medlemmer i 2022 (mot 87 i 2021)

NJK har fremdeles 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. 426 medlemmer hadde ikke betalt årets kontingent pr 28. februar. Mot 315 året før. 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 2022 ble det totalt sendt ut 346 forsendelser med en samlet vekt på ca 112 kg. Det ble utført 400 dugnadstimer.

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



Årsberetning NJK Reiser

NJK Reiser arrangerte én tur i 2022

Avskjedstur med type 70 til Halden

Dato: 24. april 2022

Antall deltakere: 107



God stemning i toget og blide medlemmer på tur. Foto: Åge Lybekbråten

Søndag 24. april arrangerte NJK Reiser medlemstur til NJKs årsmøte i Halden. Turen ble kjørt som avskjedstur med motorvognsett type 70, som snart er borte fra trafikken. Vi reiste med eget togsett disponert av NJK. Møtet ble avholdt på Thon Hotel Halden og etter møtet var det lunsj på hotellet. Av de 107 reisende deltok 98 på årsmøtet. Hele turen inkludert lunsj var gratis for medlemmene, og de reisende var strålende fornøyd med turen.



Fremme i Halden, og det var klart for å gå de få hundre meterne til Thon Hotel. Foto: Åge Lybekbråten

Avlyste turer

Vi hadde planlagt en 2022-sesong med mange spennende turer, etter to år med koronarestriksjoner og påfølgende inaktivitet.

I På Sporet for desember 2021 annonserte vi i tillegg til årsmøteturen disse arrangementene:

- Juni. Solørbanen rundt. Oslo-Kongsvinger-Elverum-Hamar-Oslo med damplok Kongsvinger-Elverum-Hamar. Toget møter Jernbanemuseets damplok Caroline med karetoget på Elverum.
- August. Krøderbanen 150 år. Jubileumstur Nordmarka rundt: Oslo-Roa-Hønefoss-Vikersund-Drammen-Oslo, med avstikker Vikersund-Krøderen og tilbake. Damplok på Krøderbanen og jubileumsarrangement på Krøderen stasjon.
- September. Høyfjellstur til Finse. Oslo-Roa-Hønefoss-Ål-Finse. To-dagers tur med overnatting i Ål. Damplok på strekningen Hønefoss-Ål-Hønefoss. Besøk

på Rallarmuseet på Finse.

- I tillegg til dette ble det også planlagt tur i november på Follobanen før den åpnet, med omvisning i hallen inne i Blixtunellen.

Det kom stadig utsettelse og endringer som var utenfor NJK Reisers kontroll, datoer ble skjøvet på, og til slutt endte vi opp med å ikke kunne gjennomføre noen av arrangementene. Hverken med klubbens eget materiell (NMT-toget med trevogner) eller med Jernbanemuseets stålvognstog. Dette kommer først og fremst av nye krav fra myndighetene til revisjon og godkjenning av det kjørende materiellet, noe som tar tid og koster penger. Derfor har vi ikke hatt tilgang til kjørbart museumsmateriell på det nasjonale jernbanenettet. Årets eneste tur ble kjørt med materiell fra Vy.

Det har vært lagt ned betydelig arbeid i planlegging av disse turene. En del av denne planleggingen håper vi å kunne benytte til fremtidige turer. Vi vil også rette en takk til våre samarbeidspartnere for vel gjennomført arrangement i 2022.

Årsrapport fra arkivet – 2022

I arkivet fikk vi god framdrift om høsten/4. kvartal i fjoråret. I samarbeid med lederen av klubbens sekretariat er det blitt ommøblert og omfordelt på plassbruken i nåværende arkivrom. Resultatet er blitt mye bedre med hensyn til arkivet og hovedstyrets møterom. Arkivet er også ryddet og tømt for mange saker og ting som viste seg å være rent søppel. En del av arkivmateriellet er også overflyttet til lagring i det tidligere salgsavdelingslokalet, er til god hjelp for å redusere trengselen i arkivet.

Selve registreringen og dokumentasjonen av arkivets innhold går dessverre veldig sakte, pga. plassmangel. Jeg savner sterkt en mulighet til å legge ut og sortere arkivinnholdet på en mye større flate enn arkivet har nå, som ville forbedret denne delen av arbeidet ganske mye. Framdriften på dette området avhenger derfor av hvor mye salgsavdelingen i år får fraktet vekk av den gjenværende varebeholdningen som fremdeles ligger i det gamle salgslokalet på Bryn.

Det jeg aller mest vil prioritere med hensyn til arkivet er å få det mindre trangt og hardstappet, så jeg får en større og bedre oversikt. Hyllene har vært og er fremdeles proppfulle, i tillegg har jeg i grunn vært alene om å registrere, derfor har også registreringen gått sakte. Registreringen har foregått både her og der blant hyllene, men jeg må meddele at ingen hyller eller arkivrom er 100 % ferdig registrert. Etter at vi har ommøblert i arkivet har jeg imidlertid fått større inspirasjon til hva jeg kan gjøre for arkivet.

Jeg tror det i løpet av inneværende år må flyttes over mer trykt materiale til det andre rommet som tilhørte salgsavdelingen, så det blir mindre trangt i hyllene i det gamle arkivrommet. I det andre store rommet vil jeg flytte om på bunkene av På Sporet og andre rester etter Salgsavdelingen som opptar hyllene der for å gi mer plass til arkivets innhold. Da vil det også bli mer plass til overs i arkivrommet. Tanken er i år å få bedre sortert og samlet arkivinnholdet i delsamlinger etter emne. Da vil også registreringen både kunne forenkles, forbedres og framskyndes.

Filmene bør også undersøkes. Hvis det er én eller flere ruller det ikke finnes data om, får vi undersøke dem selv, eller få noen andre til å se på dem.

Med vennlig hilsen

Christian Fjeldheim Evje, Arkivar



Norsk Jernbaneklubb –

Aktivitetsavdeling godsvogner. Årsmelding 2022

Administrativt:

Styret i aktivitetsavdelingen har i 2022 bestått av:

Leder: Per Martin Kjeldaas

Prosjektleder: Per Kjeldaas

Kasserer: Morten Lien

Praktisk aktivitet:

Aktivitetene i 2022, har primært foregått på Kløttefoss og i Mysen.

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

En av de viktigste aktivitetene i 2022, har vært arbeid med restaureringen av sporrenseren på Mysen.



Godstog på Krøderbanen 2022. Foto: Kristian Ruud Nøkleby

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

Praktisk aktivitet, på individ-/enhetsnivå:

Gs 21 76 1202 176-6:

- Det er skrapet og malt vognkasse.
- Dårlige bord er skiftet.
Det gjenstår å pusse og male rammen. Taket har vi ikke fått gjort noe med enda, men dette håper vi at vi får utført i 2023.
- Det gjenstår også litrering, samt å male innvendig i vognen.



Foto: Kristian Ruud Nøkleby



Norsk Jernbaneklubb –

Aktivitetsavdeling godsvogner. Årsmelding 2022

Vognen benyttes nå til lagervogn for diverse deler, noe som gjør arbeidet litt utfordrende.

Bistand til transporter av godsvogner i 2022:

- 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 Kråkstad, som ble den største jobben i år. G3 3097 har blitt midlertidig plassert på Asker museet. S3 4521 har fått et nytt hjem i Halden, ved det gamle godshuset. Det er Kirkens Bymisjon Halden som har fått låne/leie vognen i en lengre periode. De skal pusse vognen opp og bruke dem som bl.a. scene (backstage).



S3 4521 Løftes på lastebil for turen til Halden.

Foto: Per Kjeldaas



G3 3097 ferdig lastet på og klar for turen fra Kråkstad til Asker. Foto: Per Kjeldaas



Norsk Jernbaneklubb –

Aktivitetsavdeling godsvogner. Årsmelding 2022

Sporrenseren på Mysen:

Arbeidet på sporrenseren i år har gått som forventet. Vi har fjernet råte i stenderverk og i gulv. Det er bygd opp igjen stenderverk og panelet utvendig har kommet på store deler av vognen. Rammen er pusset, skrapet, grunnet og malt ferdig. Her gjenstår det bare litrering. Dører er lagd delvis nye, da det var mange deler som var borte fra disse. Her gjenstår tilpasninger og panel på dørene. Vinduer blir lagd nye etter bilder og rester fra det gamle. Deler som har blitt demontert i forbindelse med utskiftning av treverk har blitt pusset, skrapet, grunnet og malt før påmontering. Plankedekket ute på vognen har vi strevd med å få kreosotimpregnert. Det har blitt veldig vanskelig å få slikt til, da Norge har innført nye regler på håndtering av kreosotimpregnert virke. Vi har begynt å legge bordene utover på rammen for tilpassinger, men her gjenstår det litt arbeid på dette, da vi må få kreosotimpregnert bordene neste år. Det har også blitt utført litt forskning på vognen under arbeidet i år.

Vi har funnet ut at den har hatt litra Xs 9599. Dette betyr at det har vært en litra N2 nr. 9599 fra 1917 bygget på Strømmens verksted. Når vognen har blitt bygget om er vanskelig å si, men etter diverse arbeider og bilder som er funnet må den ha blitt bygget om rundt 1970 til litra Xs. Selve snøpløgen har vi ikke utført noe arbeider på i år. Vi håper på at vi får sporrenseren i stand i løpet av første halvdel i 2023 og kan stille den ut utenfor Lokstallen Mysen.



Foto: Per Martin Kjeldaas



Norsk Jernbaneklubb –
Aktivitetsavdeling godsvogner.
Årsmelding 2022

G3 3097:



Foto: Per Martin Kjeldaas

Det ble påbegynt arbeider med G3 3097 på Kråkstad i slutten av 2021.

Denne vognen har nå kommet til Asker museum, der den har fått et godt hjem. Det er skiftet deler av bordene på den ene døren og malt litt. Arbeidet har ikke kommet så langt vi hadde håpet på i år. Asker museum ønsker samtidig å bruke vognen til forskning og læring av gammelt håndarbeid. Dette er selvfølgelig viktig for at neste generasjon kan reparere og forstå oppbygningen av gammelt rullende materiell. Vi har derfor ikke hatt hastverk med å utføre store arbeider på den, men lagt gode føringer og forklaringer på hvordan ting skal gjøres. Utstyr, panel og maling er også levert ut. Vognen er nå tett, noe som hindrer at vann og snø trenger inn. Arbeidet på denne vil foregå også i neste år, men det er ikke behov for tilskudd dette året, da materiell allerede er kjøpt inn.



**Norsk Jernbaneklubb –
Aktivitetsavdeling godsvogner.
Årsmelding 2022**

Vogner som er utført mindre arbeider på:

Aktive fra godsvogn avd. har bidratt til med arbeider på G4 40020, Gf3 13014 og andre vogner som Krøderbanen har hatt behov for å vedlikeholde.

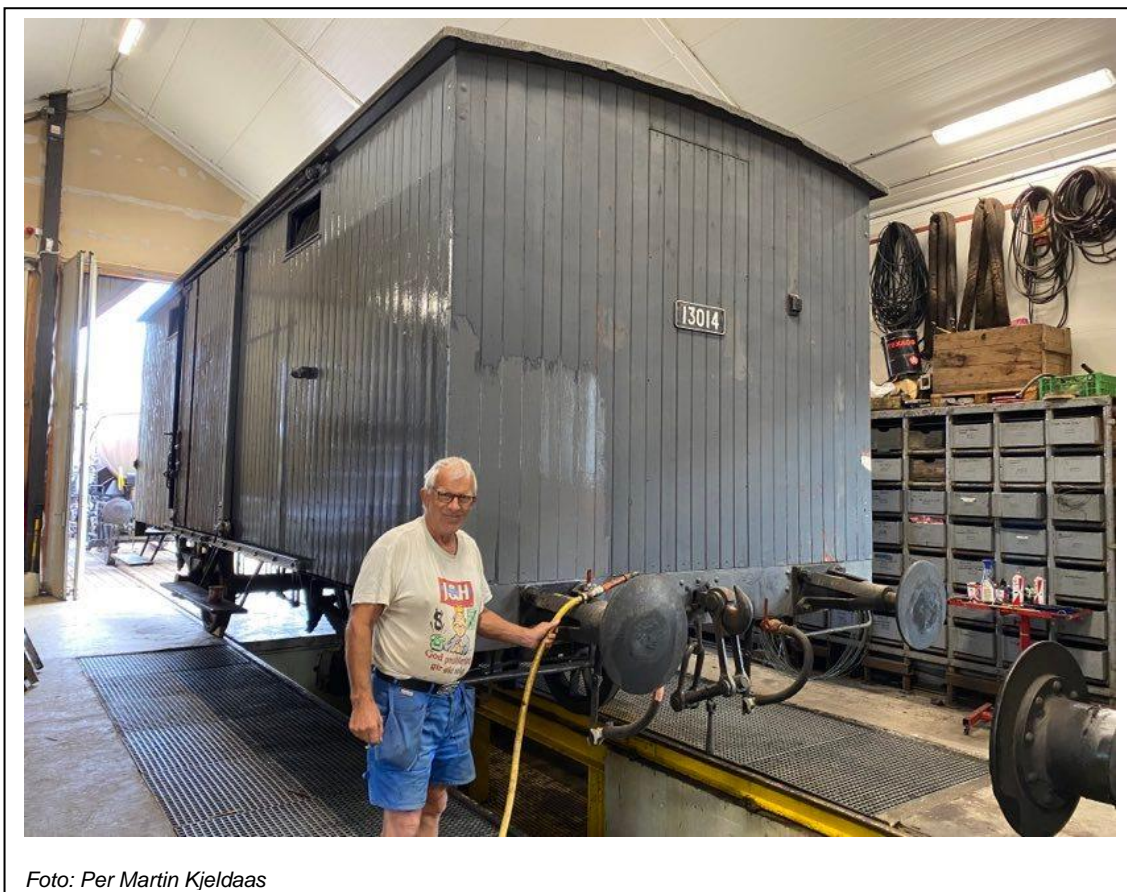


Foto: Per Martin Kjeldaas

Diverse:

Vi hjalp til med et chartertog på Krøderbanen for BaneNOR prosjekt Follobanen med omvisning og mat servering.

Det er pusset opp en del rørstaker for T-vogner, og TL-vogner.

Disse er skrapet / slipt, og deretter grunnet.

Det er stadig behov for flere slike staker, så dersom noen kjenner til gamle godsvognstaker, gi tilbakemelding til godsvognavdelingen.



Norsk Jernbaneklubb –
Aktivitetsavdeling godsvogner.
Årsmelding 2022

Co4a 195:

Medlemmer fra aktivitetsavdelingen har deltatt på arbeider med denne vognen også i år. Vi henviser til årsrapporten til Krøderbanen.

Registrert timeforbruk 2022:

- Sporrenser Mysen	347 timer
- G3 3097	43 timer
- Gs 21 76 1202 176-6	108 timer
- Diverse godsvognaktivitet:	311 timer

Per Martin Kjeldaas

Leder

(Sign.)

Morten Lien

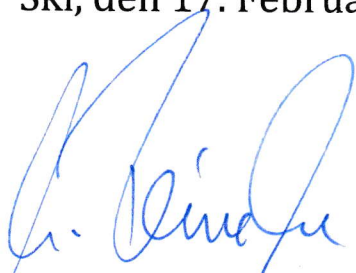
Kasserer

(Sign.)

Revisjon regnskapsår 2022
for Norsk Jernbaneklubb
Aktivitetsgruppe godsvogner

Jeg har i dag revidert regnskapet for NJK Aktivitetsgruppe
godsvogner.
Beholdninger og føringer er i orden og kan fremlegges hovedstyre.

Ski, den 17. Februar 2023



Wolf-Detlef Reinecke
Medl.nr. 834



Norsk Jernbaneklubb

Aktivitetsavdeling Trøndelag

Årsberetning 2022

Styret har bestått av følgende:

Leder:	Lars Helge H. Vikan
Kasserer:	Stein Erik Paulsen
Styremedlem:	Per Arne Wilson
Revisor:	Eirik Lien
Valgkomite:	Halvard Hovtun

Møteaktivitet

Det har i 2022 ikke vært egne styremøter i Aktivitetsavdelingen. Alle styremøter har vært avviklet som felles møter med NJK Lokalavdeling Trøndelag, da dette fungerer best i og med at samtlige aktive i Aktivitetsavdelingen også er primus motor i lokalavdelingen.

Dugnader

Det har i 2022 vært gjennomført mange dugnader på medlemslokalet til NJK Lokalavdeling Trøndelag. Denne aktiviteten er veldig sammenflettet med aktiviteten i lokalavdelingen, men i grove trekk har Aktivitetsavdelingen bygget opp den historiske utstillingen, samt jobber med arkivet i kjelleren. Lokalavdelingen tar seg av MJ-aktiviteten og den daglige driften. Det har ikke vært tilsyn med Skd 206.040 som er plassert i Meldal, og dette er beklagelig. Helt glemt er den ikke, og den blir sett innom, men noen skikkelig tilsyn med oppstart har det ikke blitt.

Økonomi

Regnskapet for 2022 viser et underskudd på nesten 20.000, - Dette er tilsiktet, da Aktivitetsavdelingen med sin gode økonomi har åpnet opp for å bruke en del penger på den historiske utstillingen i medlemslokalet på Marienborg, uten at vi har sett det nødvendig å søke om ekstraordinære tilskudd. Etter at aktiviteten på Støren ble lagt ned, er det gledelig å kunne bruke en del av de oppsparte midlene til noe fornuftig og lenge etterlengtet. Mye som har vært bortgjemt på lager har nå fått kommet til heder og verdighet. En grov oversikt viser at vi har brukt 9.500, - på utstilling av historiske gjenstander, inkludert snekring av TXP kontoret. 2.600, - er brukt til innkjøp av arkivmaterialer til arkivet i kjelleren, og 6.600, - er brukt til modelljernbaneanlegget. Til tross for dette har vi fortsatt godt over 33.000, - igjen på konto.

Gledelig er det å registrere at det kommer inn drøye 5.000, - gjennom grasrotandelen. Dette er penger som kommer alle til gode.

Det har også blitt foretatt en opprydning i regnskapet for å fjerne konteringer for materiell som ikke lengre er i Aktivitetsavdelingens besittelse.

Veien videre

Etter at Lokalavdelingen flyttet inn i nytt lokale, det gamle Sand og Vanntårnet på Marienborg, har Aktivitetsavdelingen bidratt i rikt monn. De aktive er stort sett de samme i begge avdelingene. Det er gledelig med masse aktivitet igjen. Vi har nok innsett at å få innpass på Marienborg Verksted med sportilgang ikke er realistisk på overskuelig framtid, og det finnes heller ingen spor i nærheten til Trøndelag som er realistisk å ta i bruk for oss p.r. dag. Dette har gjort at vi ser at det beste nok hadde vært å legge ned Aktivitetsavdeling

Trøndelag som eget organisasjonsnummer. I praksis vil ikke dette utgjøre noen annen forskjell enn at all aktivitet igjen samles under Lokalavdeling Trøndelag. De aktive er de samme, og vi ser ikke at noen kommer til å falle fra av den grunn. Imidlertid vil dette forenkle styre & stell, da man slipper to årsberetninger og to regnskap for tilnærmet samme aktivitet.

Dette er en sak vi kommer til å jobbe videre med i 2023.

Hendelser

Ingen HMS relaterte hendelser i 2022.

På vegne av styret ønsker jeg med dette å takke de som har bidratt i 2022.

Til slutt vil jeg oppfordre alle til å være gode ambassadører for klubben vår, snakk pent om NJK og opptre redelig. Da oppnås mye.

Lars Helge H. Vikan, Leder, NJK Aktivitetsavdeling Trøndelag.

Til: Årsmøtet Norsk Jernbaneklubb, avd. Trøndelag

Revisjonsmelding for Verkstedgruppa 2022

Regnskapet er gjennomgått med grunnlag i regnskapsoversikten og bilag, samt kontoutskrifter for:

Konto 0539.26.51790 – drift

Konto 0520.59.41748 – kapitalkonto

Regnskapet er ført ryddig, med tydelige transaksjoner mellom kontoene.

Resultatregnskapet viser et underskudd på – 19.857,87 kr.

Regnskapet tyder på at verkstedgruppa har en godt kontrollert og etterrettelig økonomisk drift.

Revisor vil anbefale årsmøtet å godkjenne regnskapet og gi kasserer ansvarsfrihet for regnskapet 2022.

Trondheim, 28.01.2023

Marcus Bull



Norsk Jernbaneklubb

Lokstallen Mysen

Årsberetning NJK Lokstallen Mysen 2022

Vi har hatt 3 styremøter i 2022. På disse møtene er det behandla 19 saker.

- Vi har i løpet av året fortsatt arbeidet med å tette portene, rydde på loftet samt fjerne peis og pipeløp.
- Det blå historiske skiltet har kommet på plass.
- Det er kommet ny leietager i leiligheten.
- Det har vært framvisning av lokal-historiske filmer på det nye takmonterte filmrerretet.
- Det blei arrangert grillaften for alle medlemmer i mai.
- I forbindelse med Mysendagene i september hadde vi åpen dag med omvisninger, framvisning av kulturhistoriske kjøretøy og servering. I forkant av denne dagen hadde vi besøk av Smaalenene avis, noe som resulterte i en flott sak i papirutgaven publisert samme dag. Vi oppfattet besøkstallene som gode selv om vi ikke fikk tillatelse til å frakte folk på åpen traktorhenger fra sentrum.
- Den årlige tradisjonen med promotering av vår avdeling i forbindelse med julegateåpninga i Mysen, blei i år flytta til Mysensenteret. Vi hadde god eksponering i flere store vindusflater i det nordvestlige hjørnet mot Møbelgata/Smedgata.
- Godsvognavdelinga har jobbet videre, og godt, med oppussing av sporrenser på sine dagnadskvelder. Det kan forventes at dette arbeidet ferdigstilles i 2023.
- Modelljernbanegruppa har gjennomført klubbkveld med blant annet besøk av BM 66 Lyntogets Venner, som presenterte dens historie og sitt arbeide med å restaurere den sist bevarte enheten av denne flotte motorvogna.
- Vi har hatt besøk av NJK sentralt for å diskutere framtidig bruk av Lokstallen og for å forhandle om ny leiekontrakt med BaneNor.

Ved årsskiftet hadde klubben 47 medlemmer.

Mysen, 10.februar 2023

Kjell Heimseter
Leder

Richard Thorsen
Sekretær

Til årsmøtet i Norsk Jernbaneklubb Lokstallen Mysen

REVISJONSBERETNING 2022

Jeg har revidert årsregnskapet, som er satt opp etter kontantprinsippet, for NJK Lokstallen Mysen for regnskapsåret 2022. Årsregnskapet som viser et overskudd på kr 35.911,69 består av resultatregnskap og balanse. Årsregnskapet er avgitt av organisasjonens styre. Min oppgave er å uttale meg om årsregnskapet og øvrige forhold.

Revisjonen omfatter kontroll av utvalgte deler av materialet som underbygger informasjonen i årsregnskapet, vurdering av de benyttede regnskapsprinsipper og vesentlige regnskapsestimer, samt vurdering av innholdet i og presentasjonen av årsregnskapet. Jeg mener at revisjonen gir et forsvarlig grunnlag for min uttalelse.

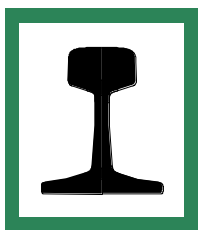
Organisasjonen avlegger regnskapet etter kontantprinsippet. Etter kontantprinsippet foretas inntektsføring av inntekter på innbetalingspunktet og ikke når de er opptjent. Utgifter blir kostnadsført på utbetalingstidspunktet og ikke når de er påløpt.

Jeg mener at:

Årsregnskapet gir et uttrykk for organisasjonens økonomiske stilling pr. 31. desember 2022 og for resultatet av virksomheten i regnskapsåret i overensstemmelse med kontantprinsippet.

Mysen, den 9. Februar 2023.

Brith Karin Lund



Norsk Jernbaneklubb Driftsavdeling Rogaland

Årsberetning 2022

Styrets sammensetning etter årsmøtet i 2022:

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

Møteaktivitet.

Årsmøte ble avholdt digitalt sammen med årsmøte i NJK Lokalavdeling Rogaland den 23. februar med 14 deltakere. Det har ikke vært egne styremøter gjennom året, men styret har fortløpende diskutert aktuelle saker.

Økonomi.

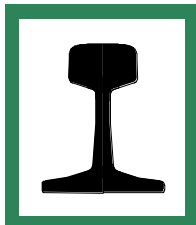
Minimal aktivitet i avdelingen i 2022 vises igjen i økonomien. Avdelingen har ikke hatt inntekter eller utgifter i 2022. Se ellers regnskapet for 2022.

Dugnadsvirksomheten.

Vi fikk til en dugnad i lokstallen i Egersund i 2022, den 4. mai. Nye batterier ble satt inn i motorvognen 87.01, som ble startet opp for første gang på flere år. Den gikk uten problemer.

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.



Norsk Jernbaneklubb
Museet Gamle Vossebanen



ÅRSBERETNING 2022



Stasjonsparken på Arna har fått et betydelig løft i 2022 – fra overgrodd parkeringsplass til tysk-victoriansk park fra perioden 1880 til 1920.
Arna-bygden har fått tiden tilbake med stasjonsuret på plass.

Foto: Ivar Gubberud



FORVALTNING OG FORNYING

Hva er NJK Gamle Vossebanen?

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

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

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

NJK GVB 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:

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

Togtrafikk

- Sesongen 2022 hadde omtrent samme antall passasjerer som siste normalår i 2019. Dette til tross for driftsforstyrrelser åpningsdagen og to påfølgende helger uten damplok. Trafikken ble utført på en god måte med to dieseltraktorer. Men det førte til redusert passasjerer disse tre dagene. Dette ble kompensert senere i løpet av sommeren.
- 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.
- Det har bare vært to chartertog, men ingen kjøring for cruiseskip. Korona redsel var ikke overstått i Europa.
- I år ble det kjørt spisevogn med hvite duker og krystall hele ni søndager. Det er den lengste perioden hittil. Erfaringen viser at god markedsføring og drift uten opphold gis størst effekt på passasjerbelegget.
- Bergen Heritage Tour ble kjørt 9 søndager, mens toget kjører 14 søndager. Det ble kjørt spisevogn til rundturene.

Spesielle arrangementer

- Åpningsdagen 12. juni var det invitert 48 gjester til markering av åpningen av *Stasjonsmester Fastings stasjonshandel* i den gamle lokstall. En spesiell anledning ble det når Ordfører i Bergen, Rune Bakervik, overrakte Kongens Fortjenstmedalje til driftsbestyrer Ivar Gubberud.
- Juletogene ble kjørt før jul mellom Garnes og Espeland. Det var omtrent like godt framme som i 2019. For senere år må det vurderes flere kjøredager og -helger.



- *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 2023 og sikter mot visning på norske filmfestivaler.

Sporvedlikehold

- Antallet nye sviller lagt inn på strekningen Garnes-Midttun i 2022 er 1.990. Dette tilsvarer omtrent 1200 meter.
- Siden svilleutskifting i stort omfang startet i 2007 er 21.600 meter av svillematten fornyet.
- Daglig vedlikehold for trafiksikkert spor er utført.

Vedlikehold av rullende materiell

- Vedlikehold av lokomotiv og vogner ligger på et fortsatt høyt nivå. I 2022 er det gjennomført omfattende og teknisk krevende arbeid på vårt 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 2022.
- 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 2022 var noe mindre enn prisstigningen i 2021. Vi har også mottatt prosjektstøtte fra samme post via NJM fra til signalprosjektet. 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. Aktiviteten i GVB var også i 2022 høy med 18 222 arbeidstimer. Dette er en betydelig økning som i stor grad skyldes det nye verkstedet og nye prosjekter. Således er arbeidsinnsatsen i 2022 30% større enn gjennomsnittet 2011-2019!
- Fra starten i 1981 har GVB nedlagt om lag 368.000 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 2022, 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 10 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 også svært bra i år, noe som bidrar sterkt til ferdigstilling av verkstedhallen. La oss arbeide videre for å gjøre 2023 til et framgangsrikt år for våre museale mål og for vårt publikum!





TOGDRIFT

Antallet driftsdager – persontog, arbeidstog og arbeid på linjen – nådde i 2022 hele 163 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 53 av årets dager. Oppsplittet har dette vært 29 arbeidstog, 1 løsløkomotiv, 33 kiptog og 58 persontog. Det var anordnet linjebrudd i alt 127 dager. Deler av strekningen har vært sperret i alt 133 dager.

Det er i 2022 utover ruteboken med tillegg nr. 1, utstedt i alt 10 ekstratogruter, 70 rutetelegrammer og 1 telegrafisk ordre.

Søndagstog og arrangementer

Gjennom hele sommeren var det et godt planlagt program med mange ekstra aktiviteter med teater og kultur på toget. Mange søndager hadde tema som var knyttet opp mot reisekultur, kulinariske opplevelser, musikk og teater. Alle søndagene var det trillevognserving på toget. Samlet sett, så var tilbudet i 2022 bedre enn siste normalår 2019.

2022	Lør 7.5.	Søn 12.6.	Søn 19.6.	Søn 26.6.	Søn 3.7.	Søn 10.7.	Søn 17.7.	Søn 24.7.	Søn 31.07.	Søn 7.8.	Søn 14.8.	Søn 21.8.	Lør 27.8.	Søn 28.8.	Søn 4.9.	Søn 11.9.	Lør 17.9.	Søn 11.12.	
Historisk motorvogn 1950	X													X	X	X		X	
Damplokomotiv 1913		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Klassisk spisevogn 1937			X	X	X	X	X	X	X	X	X		X				X		
Rundtur med båt, tog, buss			X	X	X	X	X	X	X	X	X								
Skuespill på toget for barn												X		X	X				
Veterankjøretøydag						X													
Stordriftsdag																X			
Aftentog med middag													X				X		
Kulturdager Arna	X																		
Juletoget med julenissen																		X	
Trillevognserving		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X			

Representasjon og delegasjoner

Den 28. mars hadde vi omvisning og møte med partiet Rødt ved Mailiss Solheim-Åkerholm. Vi tok opp våre utfordringer og muligheter. Dette møtet ga gode resultater i budsjettforhandlingene og bevirket at vi fikk 450.000 til stasjonsparken på Arna stasjon.

Den 2. mai møte med Bergen kommune: Vossebanen i et byutviklingsperspektiv. Dette er senere fulgt opp med tre tydelige brev fra GVB til Bergen kommune. Saken gjelder en saksbehandler i Bergen kommune som ser ut til å planlegge skadeverk på kulturminnet Gamle Vossebanen.

- Den 18. mai foredrag Åsane kulturhus for Åsane Rotary, om Vossebanen gjennom 150 år fra 1870 til 2020.
- Den 17. august planleggingsmøte vedlikeholdsplan med Bane NOR.
- Den 7. november risikovurdering Storanaset PLO. Møte med Bane NOR.
- Den 15. november mottagelse og omvisning i verkstedet for NJK Bergen.
- Den 30. november Samhandlingsmøte med Bane NOR
- Jevnlige møter gjennom året i Nettverket for museumsbanene.

Chartertog

GVB hadde flere bestillinger på charter-opppdrag for internasjonale reiseagenter gjennom sesongen. Noen er tilbakevendende grupper med interesse for jernbane og i 2022 var det fire dager med oppdrag.

Det var fem oppdrag for cruisebåter i Bergen havn. Det er i høyest grad populært med dampdrift for charterturer som en avveksling til uendelige shoppingrunder i hver havn. Dessverre ble disse avbestilt pga lavt belegg i båtene. I tillegg var det turer for lokale organisasjoner og dobbelt antall skumringsturer.



Spisevogn drift

GVB har registrert varemerket Norsk Spisevognselskap – NSS.

Spisevognen blir vanligvis kjørt i søndagstog og i noen andre tog. Søndagstilbudet består vanligvis av frokost, lunsj og noen å la carte retter. I tillegg ble det kjørt to skumringstog med treretters middag. GVB har alle skjenkerettigheter. Driften var tilfredsstillende, spesielt å markedsføre spisevognen med Bergen Heritage Tour har vist seg å være en suksess. Spisevognen går vanligvis i toget flere av de dagene turen har vært tilbudt, og belegget er fullt på de avgangene hvor rundtursgjestene er med om bord.

Trillevognserveringen blir vanligvis gjennomført med innleid personale.

I 2022 har vi gjort en innsats for å fremme Norsk Spisevognselskap (NSS) i vår spisevogn. Våren 2022 ble spisevognen gjennomgått fra ende til annen. All belysning ble skiftet til lavenergipærer med riktig farge (opal-hvit), komfyren og oppvaskmaskinen ble reparert for feil som ga kortslutning i fart, og konduktørvognen /finken ble ryddet og reparert for mindre ting som ikke var i orden.

Oppvaskmaskinen synes å være i orden når den står i ro i vognhallen, men den oppfører seg annerledes (tregere) når spisevognen er i fart. Dette er noe vi må se på i 2023.

Før sesongen ble det opprettet en ny nettside (norskspisevognselskap.no) og en ny facebookside (Norsk Spisevognselskap) som fokuserer mer på restauranten i spisevognen enn togkjøringen. Det har vært tung (men billig) annonsering av NSS i spisevognen gjennom alle våre kanaler i 2022. Dette ga resultater med godt besøk i spisevognen. Resultatmessig gir NSS i spisevognen i gjennomsnitt 3-5.000 kroner i overskudd pr søndag, når vi tilgodeser NSS med en del av de billettinntektene NSS genererer.

I 2022 ble det også innført et nytt begrep, nemlig Aftentog, som er et fellesnavn på de tog vi setter opp som restauranttog på kveldstid. Fra før var Skumringstoget midt i september innarbeidet. I 2022 la vi til Sensommertoget i slutten av august. Konseptet gir rom for flere Aftentog med egne navn, som f.eks Midsommertoget, Juletoget osv, men først må vi få stabilisert økt drift av NSS i spisevognen. Den økte NSS-aktiviteten har gitt et stort arbeidspress på personalet i spisevognen, og GVB retter en stor takk til personalet fra Din Anledning for innsatsen gjennom sesongen 2022!





Markedsføring

Brosjyre ble laget i år som alle tidligere år før pandemien. GVB var med på BT-kortet noe som ga god synlighet i papiravisen. 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 av billetter har også ført til bedre passasjertall i dårlig vær!

Vårt gode samarbeid om Bergen Heritage Tours sammen med D/S Stord I ble gjennomført i 2022. Bergen Heritage Tour reduserte i år tilbudet med 2 søndager, fra 12 søndager i 2021 til 11 søndager i 2022. De avlyste også søndag 20. juni 2022 på grunn av dårlig salg i starten av sesongen. Generelt har Bergen Heritage Tour slitt med salget, både i år og tidligere år. Ved avlysningen 20. juni hadde vi en samtale som konkluderte med at markedsføringen av Bergen Heritage Tour må bli bedre. Stiftelsen D/S Stord1 dedikerte da et medlem (Harald Sætre) til oppgaven med å markedsføre rundturene i sosiale media, da dette ikke var gjort tidligere. Besøktallene steg deretter såpass at Stiftelsen fullførte sesongen, og vi håper Stiftelsen ser lysere på 2023-sesongen. De lave til middels høye passasjertall for Bergen Heritage Tour har ikke hatt så mye å si for GVB siden vi selv har hatt gode passasjertall i 2023.

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 7.381 i 2022 – en økning på hele 14% fra 2021. Dette gjør oss nummer en i antall følgere på Facebook, sammenlignet med andre museumsjernbane-organisasjoner i Norge. Om lag 10% 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. Ser vi samlet på året 2022, så hadde vi omtrent 307.000 visninger på Museet Gamle Vossebanens innlegg på Facebook til 82.302 personer. Det er over 51% kvinner blant våre følgere og hovedtyngden av dem er i aldersgruppen 35 til 54 år.



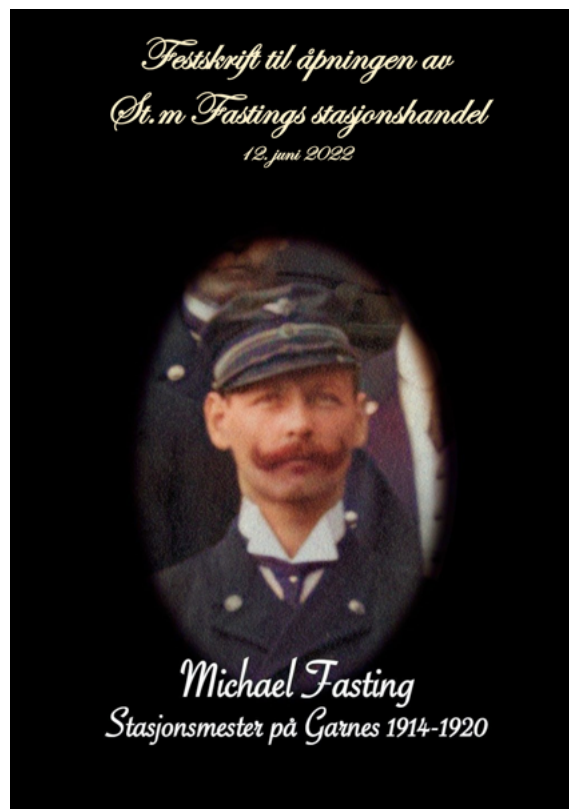


MUSEUMSUTVIKLING

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 2022 ble det utgitt et hefte om restaureringen av Garnes stasjons gamle lokstall (dagens uthus/godshus) og heftet var tilegnet stasjonsmester Michael Fasting (1914-20).

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 arrangementer. I 2022 ble det utgitt et nytt hefte i serien om Spisevognene på Bergensbanen. Det planlegges nye hefter i serien i årene framover. GVB holdt flere 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.

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.

Imidlertid fortsetter arbeidet med svillematten føres 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 rundt konsolidering av museene har pågått en tid, mens GVB har vært i en oppbyggingsfase. GVB er villig til en konsolideringsprosess under forutsetning av at det tilføres 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 kára for frivilligheita og moglegheitene for
- å mobilisere lokale ressurspersonar.



- Legge fram ein opptrappingsplan for Kulturminnefondet og greie ut skatte- og avgiftsinsentiv
- i kulturminnevernet.

Dessverre førte den internasjonale situasjonen i 2022 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 2 spor, og verksted med smøregrav ble bygningsmessig ferdig. Innredningsarbeid pågikk også i 2022, og det er ennå resterende arbeid for om lag 3 mill som gjenstår i 2023. Verkstedsdriften er imidlertid igangsatt og gode resultater er oppnådd.

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

RULLENDE MATERIELL

Lokgruppen

Lok 255

Våren 2022 ble brukt til å gjøre ferdig planlagte oppgaver før driftssesongen: Fullføre arbeidet med koblingen mellom lok og tender, lage nytt trekk mellom lok og tender, reparere et par mindre lekkasjer. Etter prøveoppfyring 02.06 var vi klar for en ny driftssesong med loket i bedre stand enn noen gang.

Det gikk ikke helt slik. Første ordinære kjøresøndag startet med kollisjon og avsporing i Erdalsveien plo. rett vest for Grimentunnelen. Skadevolderen valgte, etter å ha kjørt side om side med toget, å kappkjøre med toget i stedet for å overholde vikeplikten. Kollisjonen medførte avsporing av tenderen, som kilte seg fast i tunnelveggen i Erdalstunnelen. Evakuering og berging av toget ble utført prikkfritt.

Etter midlertidige reparasjoner var lok 255 i drift igjen fra søndag 03.07.2022. Loket klarte å gjennomføre resten av kjøresesongen. Det var svært synlige skader på tenderen etter avsporingen. Under kjøring viste det seg også andre skader på selve loket, blant annet kast i drivhjul. Skadene er blitt inspisert og bekreftet av en representant fra DB Meiningen. Tiden etter driftssesongen er blitt brukt til nødvendig demontering for å komme til skadde deler. Tenderen er for tiden på Dåfjorden Slipp for reparasjon. Selve loket er blitt slept til vst. Seimsmark, der det blir løftet for å kunne ta ut hjul og hjullagre. Hittil, før de store regningene har begynt å komme inn, beløper utgiftene seg til ca. 0,6 mill. Sluttbeløpet er svært usikkert, men vi vil gjette på 2 – 3 mill. Noe av dette er betalt egeninnsats fra GVB. Reparasjonene etter avsporingen er en forsikringssak. Skadevolderens forsikringsselskap, Frende, tok med en gang ansvaret, og har håndtert denne saken svært profesjonelt.

- Timeforbruk vedlikehold og reparasjon: ca. 750 timer. Av disse er 446 arbeid etter avsporingen i Grimen.
- Antall kjøredager: 17
- Antall turer: 31
- Kilometerløp: 1.147 km
- Kullforbruk: 15,5 Tonn

Motor- og styrevogner

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

Motorvogn 86.60

Er beskrevet i årsrapportens del 2.

**Styrevogn 86.68**

Er beskrevet i årsrapportens del 2.

Lokomotiver og skiftetraktorer

Lok	nr	enhet	byggeår	Fabrikant	vekt	l.o.b.	status	anmerkninger
18c	255	damplokomotiv	1913	Hamar	83,0	15,6	driftsenhet	
Ska 205	2	Skiftetraktor, akku	1936	Thune/NEBB	11,9	5,5	driftsenhet	
Skd 206	33	skiftetraktor	1938	Skabo	9,8	6,0	driftsenhet	
Skd 206	48	skiftetraktor	1939	Skabo	9,8	6,0	Restaureres	
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 infrastrukturensiden.

Prosjekt bremsetestanlegg

Gamle Vossebanen vedlikeholder passasjer- og godsvogner slik at de holder nødvendig sikkerhetsstandard. Et avgjørende sikkerhetsmoment er bremsesystemet på lokomotiv og vogner. Uten tilstrekkelig bremsekapasitet kan ikke toget kjøre. Vognens bremsesystem består av gjennomgående hovedluftledning, styreventil, luftbeholdere og bremsesylinger. I årsberetningen for 2022 ble hensikten med bremsetestanlegget beskrevet.

Prosjektet ble påbegynt våren 2021 og i løpet av året ble det anskaffet D-ventil, trykklufttanker og bremsesystemmanometer. Plassering av anlegget i verkstedet på Seimsmark ble en utfordring. Det ble besluttet å bygge om et trillebord hvor testrigg skulle plasseres. Riggeren består av D-ventil og manometer, trykkluftflasker koblet sammen med fleksible slanger, tilkobling for trykkluft fra arbeidsluftanlegget og videre slangetilkobling mot hovedluftledningen på jernbanevogn som skal testes. De enkelte komponenter ble plassert og slange anskaffet. I løpet av året ble datalogger med kalibrerte sensorer, bærbar PC (Laptop) og låsbart skap til å oppbevare dette utstyret når det ikke er i bruk anskaffet. Arbeid med trillebordet/testtriggen ble påbegynt sommeren 2021 og i 2022 ble følgende gjort:

- Tankene ble rengjort og trykktestet. Den ene tanken var så korrodert innvendig og umulig å få skikkelig rein. Ruststøv er det siste vi vil ha i anlegget derfor anskaffet vi en ny tank. De to andre tankene var OK.
- Bremserriggeren med påmontert D-ventil, manometer og trykkluft tanker ble sendt til Hydroskan som laget ferdig rørføringene med hovedsakelig fleksible slanger.
- Anlegget med bremserrigg og alle slanger fra arbeidsluftanlegget til bremseslange på vogn ble trykktestet.
- Deretter ble datalogger koblet på testtriggen og modifisert løseventil koblet på vognen. GVB styringssystem, GVB 18, «Bremseutstyr - kontroll og vedlikehold» ble revidert for å ta høyde for kontroll ved bruk av datalogger.
- Helgen 30. april 1. mai kom Odd Arne Lyngstad fra Krøderbanen over og gjennomførte kurs for 6 aktive som har vedlikeholdskompetanse på GVB materiell. Tema for kurset var ettersyn av HiK-ventiler. Dette omfattet teoretisk gjennomgang av HiK-bremse med forklaring av test. Oppkobling av måleutstyret. Praktisk gjennomgang av testprosedyren. Tolking av testresultatene. Oppsmøring av HiK ventil og test av nysmurt ventil.

Prosjektet er nå ferdig i den forstand at vi med utstyret tester og reviderer HiK ventiler.

Vedlikeholdstyrings-systemet legger opp til testing annethvert år. Vi vil imidlertid gjennomføre testing hvert år til å begynne med for å opparbeide bred kompetanse på å gjennomføre testene og få erfaring med om den enkelte ventil endrer seg over tid ellerom karakteristikken er tilnærmet uendret.



ÅRSBERETNING GVB 2022



Det er fortsatt rom for forbedringer på bremserriggen og vi vurderer mulige modifikasjoner for å få en mer hensiktsmessig testtrigg som er beskyttet når den står ubrukt i verkstedet. Statens Jernbanetilsyn så på styringssystemet ved revisjon i 2022, og hadde ingen merknader til måten vi reviderte HiK ventiler. Et viktig argument fra vår side er også at GVB praktiserer dette likt som på Krøderbanen.

Antall dugnadstimer: 221

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





Godsvogner

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

Maskinavdelingen

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

Banevedl ikehold	nr	enhet	byggeår	Fabrikant	vekt	l.o.b.	status	anmerkninger
Xd	4662	lastetraktor	1976	Robel	7,5	10,0	driftsenhet	
X	30-37-4004	lt-tilhenger	1976	Robel	2,0	10,0	driftsenhet	
X	4406	tipphenger	1976	Robel	2,0	8,0	driftsenhet	
X	4405	tipphenger	1976	Robel	2,0	8,0	hensatt	
SBM	30-34-002	svilleyttemaskin	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	Tilhenger til OK	?	Schoma	2,0	8,0	driftsenhet	Lastevne 15 tonn





BANEAVDELINGEN

Sporvedlikehold

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. Megadron, vår sporentreprenør har skiftet ca. 1840 sviller, det meste på hele partier. I tillegg er det utført:

- 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.
- Arbeid med spor 2 I Garnes, byttet ca. 150 sviller, samt rydding.
- Det er pakket 4400 meter spor.
- 10 containere med vraksviller er levert, 93 tonn, det meste som er byttet.
- Vraksvillene er rensket for plater og skruer, vi har levert 90 tonn skrap.
- Det er byttet ca.30 laskebolter.
- Vi har pakket ca. 25 vindskjevheter.
- Det pågår stadig arbeid med materiellanskaffelser til infrastrukturen
- Gjenbruk og sortering av brukt og nytt materiell til skinnegangen.
- Sprøytetog er kjørt.
- Tunnelrensk er utført.
- GVB har stilt med sikkerhetsvakt til en del arbeid som pågår i eller nær skinnegangen, dette i forståelse med Bane NOR.
- Totalt 21.600 meter av sporet er nå totalfornyset siden vi startet med totalutskifting i 1999.
- Bytter sviller I sporveksel 1 og 3 I Garnes, og i sporveksel 2 Midttun.
- Satt opp stoppbukk I Midttun.
- Byttet defekt skinne i Lakslia.
- Tørnet utenfor lokstallen på Garnes er sandblåst og overflate behandlet.
- Det er utført ca. 550 dugnadstimer i infrastrukturen eksklusiv driftsområdet på Seimsmark.(Byggetrinn 2 i Seimsmark har vært prioritert, derfor det lave timetallet i infrastruktur)
- Det er gjennomført kontaktmøte med BN/Spordrift: høsten 2022
- Det er gjennomført risikoanalyse med BN i 2022 for PLO Storaneset.

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 2022 utførte GVB vedlikehold på hagen ved egne krefter. For 2023 bør dette arbeidet systemiseres.

Det er i 2022 gjennomført store endringer på stasjonsparken på Arna stasjon. Dette er beskrevet under Arna stasjon.





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 2022

Generelt: I løpet av året er signalprosjektet brakt betydelige steg framover. Dette innebærer blant annet:

- Signalutstyr er mottatt og sikret,
- Signalmaster er satt opp,
- Ferdig restaurerte skiftehytter er kommet på plass
- Ferdig restaurert stillverk er kommet på korrekt plass i ferdig restaurert stasjonsmiljø
- Kjeller forberedt med lufttørker for senere plassering av signalutstyr.
- Det er prosjektert kabelgater på Arna for realisering i 2023.
- Det er mottatt betydelig mengde signalkabel for senere realisering
- Tre stasjonsur er restaurert og montert, og framstår nå fullt ut funksjonelle.

Samlet sett har prosjektet fått gjennomført mer enn forventet, særlig i retning av ferdigstilling av utstillinger for publikum både ute og inne, preservering, opprydding og prosjektering av videre utvikling. Det har vært vanskelige rammebetingelser for prosjektet. Det måtte gjennomføres, regnskapsføres og rapporteres på ni måneder. Tilgang på nødvendige ressurser - leverandører til rett tid - har medført nødvendig omprioritering innenfor rammen at planlagt arbeid. Uventete forviklinger i form av at en meget stor leverandør ikke klarte å få ut faktura på syv måneder - til tross for svært mange purringer - førte til budsjettmessig usikkerhet. Resultatet av denne usikkerheten førte til at en større del av prosjektet ble utført sent i prosjektperioden.

Oppsetting av signaler på Garnes stasjon: For at signalhistorisk utstyr, som Museet Gamle Vossebanen har mottatt, ikke skal oppta for mye lagringsplass, så ble det for inneværende år søkt om prosjektmidler for å kunne sette opp signalmastene som museet fikk overta fra Sandefjord stasjon. I tillegg så fikk man to signalmaster fra Porsgrunn stasjon som kom med i samme forsendelse som de øvrige signalene ifra Sandefjord.

Signalene ble bestemt oppsatt på Garnes stasjon, men siden montering av signaltekniske elementer må tilfredsstillende tekniske krav som Bane NOR stiller, så ble det hentet inn tilbud ifra entreprenør for å få montert signalene. MGVB hyret inn Baneservice for å utføre på jobben med å sette opp signalene på Garnes stasjon, jobben ble påbegynt i mars måned og fullført i april. Men før man kunne få montert signalmastene på Garnes stasjon, så måtte man finne igjen de gamle fundamentene som signalene i sin tid stod på. Fundamentene har ikke vært i bruk siden 1964, og noen av fundamentene måtte graves frem igjen. Boltene på samtlige fundamenter måtte byttes blant annet fordi at gjengene på boltene var UNC og mutre var så å si umulig å få tak i. Men også fordi at boltene tross alt var 58 år gamle, og mange bolter var skadet. Da signalene ble montert så ble også stigen til signalene satt på plass. For å forhindre at udvedkommende (den såkalte utenforstående tredjepart) skulle ta seg opp i signalene, så skaffet Bane NOR klatrevern som Baneservice monterte på alle stigen til signalene. Alle signalene som nå er satt opp må kontrolleres og restaureres før de kan tas i bruk. Dette i hovedsak på grunn av de skadene flere av signalene fikk under brannen på Sandefjord stasjon.





Arna G stasjon: På Arna er det sikret ett gammelt stillverksanlegg som stod dårlig lagret i en container på stasjonsområdet. Stillverket er ett gammelt elektromekanisk stillverk ifra Heggedal stasjon som er ment å brukes som reservedeler til stillverket som er under oppbygging på Haukeland stasjon. Det gamle stillverket som stod i containeren, er nå blitt tatt ut og er lagret i en av museets godsvogner (lagervogner) innendørs i vognhallen. Vognen har lufttørker innvendig for å stoppe forfallet. Den gamle containeren er sanert, noe som bidrar til et mer ryddig miljø på Arna stasjon.

De ferdig restaurerte sporskifterhyttene er utplassert ved sporveksel 2 og 3 på Arna G, og har dermed kommet på sin rette plass. Sporskifterhyttene har museet tidligere fått rekonstruert etter tegninger funnet på Bergen stasjon. Utplasseringen av sporskifterhyttene ble gjennomført av Baneservice, da de hadde mannskap og maskiner tilgjengelig etter at de hadde utført jobben med oppsetting av signaler på Garnes stasjon. Det som nå står for tur, er å få etablert føringsvei og strekt signalkabler og telekabel ifra sporskifterhyttene og inn til stasjonsbygningen på Arna G stasjon. Fra Bane NOR fikk overta ett større overskuddslager med rester av signalkabler. Museet måtte overta alt eller ingen ting, så det måtte utføres en liten oppryddingsjobb og sortering av kablene etter at alle kablene ble levert på Haukeland stasjon. Signalprosjektet har derved fått tilført et viktig element for videre realisering av signalprosjektet.

Etter at Arna G fikk montert utvendige for- og hovedinnkjørssignaler, er denne delen av anlegget ført visuelt tilbake til den status det hadde ved driftstidens slutt i 1964: Et oppsatt anlegg som ikke er operativt. Historiske bilder viser at disse signalene faktisk ble satt opp, GVB har som kjent gjenbrukt signalfundamentene. Men Arna Gs siste (og Arna Ns første) stasjonsmester Ragnar Blomdahl (f. 1921) har fortalt at Arna G forble flaggstasjon hele sin driftstid, for øvrig den siste flaggstasjonen mellom Bergen og Voss. Det er dog MGVBs ambisjon å komme lengre enn NSB i sin tid gjorde – og få anlegget operativt igjen.

Det elektromekaniske stillverket på Haukeland stasjon: Den visuelle restaureringen av det elektromekaniske stillverket på Haukeland stasjon stod ferdig i 2019. Det var for inneværende år søkt midler om å ferdigstille ekspedisjonen og venterommet på Haukeland stasjon. Men det var to ting som ikke var helt ideelt med plasseringen av stillverket. Det ene var at stillverket nå stod i venterommet. Grunnen til dette var den totale vekten av stillverket. I venterommet er det helstøpt gulv som lett kan bære vekten av stillverket som fullt utrustet raskt kan veie over ett halvt tonn. Det var heller ikke ideelt med plasseringen det ikke var noe kjeller under venterommet på Haukeland stasjon. Dette ville by på problemer når man skal gå i gang med kabeltrekking ifra stillverket og ut til de utvendige signalobjekter på stasjonsområdet. For å løse disse to utfordringene så ble det gjort følgende: Det elektromekaniske stillverket med releskap, sikringstavle og transparent ble flyttet inn i det som var den opprinnelige ekspedisjonen på Haukeland stasjon.

Før selve flyttejobben fant sted så ble tatt en rekke mål av den tiltenkte plasseringen av stillverket i ekspedisjonen for at man så kunne få stemplet av og forsterket gulvet der hvor stillverket skulle stå.





Under ekspedisjonsrommet på Haukeland stasjon er det kjeller og stillverket står nå sentrert i det området hvor de opprinnelige signalkablene kom inn i kjelleren. Det gamle kjellerrommet hvor de opprinnelige signalkablene kom inn ble igjen istandsatt ved at det ble reist en vegg og bygget en ny dør etter mal av en gammel en som lå i kjelleren. Det er også satt inn en avfukter slik at rommet i kjelleren kan benyttes som lager av ømfintlige signaltekniske komponenter som tilhører det elektromekaniske stillverket. Det som i driftstiden var venterommet på Haukeland stasjon er igjen blitt venterom. Det er reist en vegg imellom venterom og ekspedisjonen hvor man har fått plassert billettluke og postbokser etter en original tegning ifra NSB datert året 1944. Det er restaurert en venteromsbenk som museet fikk som en gave tidligere. Denne var i dårlig stand etter tidvis opphold ute, men en dyktig snekker har gjort en svært god jobb med tilbakeføring til original tilstand.



Stasjonsklokkene: Alle stasjonene ved museet har nå fungerende utvendige stasjonsur. Tidligere var det satt opp stasjonsur på Garnes stasjon, men dette fungerte ikke lenger. Et tidligere restaurert stasjonsur ved Arna G. stasjon var forsøkt drevet med et tidsriktig innvendig styringsur, en veggklokke med pendel. Dette var ikke vellykket, og klokken var ut av drift et par år. Haukeland stasjon har ikke hatt utvendig stasjonsur tidligere.

Felles for alle stasjonsurene var at de manglet styringsenheter som fungerte og var tilpasset urverkene. Vi fant noen enkle styringsenheter fra firma Electric Clocks i England, som har utspring





fra det historiske jernbanemiljøet der. Vi har også skiftet til nye urverk (seks stk.), men fremdeles med ett pulsslått, pr 30 sek. Da måtte vi også skifte til rette visere. De gamle spar-viserene passet ikke på de nye urverkene. Verken urmakere eller gullsmeder ville påta seg å lage overgangsdeler. Nye urverk og visere kommer fra leverandør i Sveits. Urskivene er nye akrylskiver i matt opal farge og er levert av lokale reklamefirma. Alle stasjonsurene har fått montert led-lys. Urene hadde lys fra før, men pæreholdere og annet var rustet vekk.

Stasjonsuret på Haukeland stasjon er laget i år, av to tidligere stasjonsur fra Bergen stasjon. De hang oppunder taket i avgangshallen, og var fra 90-tallet. Kun den runde urkassen fra det ene uret, og inspeksjonsluken fra det andre uret, kunne brukes. Uret er snudd 180 grader og står nå på en kraftig veggmontert fot.

Signalprosjektet 2022 er gjennomført med tilskudd fra NJM på noe under 50% som tilsvarer 606.600. Medgått antall timer 1197.

Pintsch-prosjektet

Laderegulator-verkstedet på Arna G stasjon er under oppbygging for testbenk for kontroll og justering av laderegulator type Pintsch (herunder ulike andre fabrikater av samme type)

I året som har gått så har hovedfokus til Pintsch-prosjektet vært å få oversatt en dansk vedlikeholdsmanual til norsk. Den danske manualen går i detalj inn på hvordan Pintsch-regulatoren skulle vedlikeholdes og justeres, noe som de norske manualene manglet. Med dette er man kommet langt med å få utarbeidet fullverdig norsk manual som tar for seg justering og vedlikehold av Pintsch-regulatoren. Pintsch prosjektet dessverre blitt nedprioritert noe i 2022, men det er et ønske om fokus på videreføring i 2023.

Medgått antall timer 64



**BYGNINGSVEDLIKEHOLD - STASJONSOMRÅDER****Garnes**

Stasjonsbygning: Sommeren 2021 ble det satt fokus på at ytterveggen ved inngangsdøren til venterommet var seget ca 5 cm. Inngangsdørene til venterommet og ekspedisjonen skulle restaureres, men det var ønskelig å reparere veggen først. Det ble søkt om støtte til begge deler hos fylkeskonservatoren, som bevilget kr 200.000 til prosjektet, reparasjon av veggen og restaurering av inngangsdørene. Firmaet Akasia Eiendom ble valgt da dette firmaet har god erfaring fra restaurering av historiske bygninger. Arbeidet har pågått siden høsten 2021. Veggen ble åpnet. Den har vært reparert av Museet Gamle Vossebanen tidligere, på 90-tallet, men det var brukt for svakt konstruksjonsvirke. Det er nå lagt inn ny bunnsville langs ytterveggen ved venterommet, på begge sider av inngangsdøren. Det er også skiftet en del gulvbjelker i venteromsgulvet, mot ytterveggen. Dette arbeidet ble gjort nedenfra, i taket til bryggerrommet i kjelleren. Veggen er ikke hevet, det ville blitt for omfattende arbeid, men veggen siger ikke lenger.

Inngangsdørene til venterommet og ekspedisjonen var slitt og hadde seget ned mot gulvet. Dørene ble tatt inn på Akasia sitt verksted for full restaurering, dvs. demontert og satt sammen igjen, rettet opp, skiftet ut råtne deler, fjernet alle moderne elementer og gamle låser, og malt opp igjen. Dørene ser fremdeles gamle ut, men er i topp stand.

Antall arbeidstimer: 256

Vognremissen: I forbindelse med arbeidet med å finne ut hvor høye vogner vi kan ha i vognremissen fant vi at en av hanebjelkene (midt i vognremissen) var markant lavere enn de andre. Bjelken var råten og hadde miste feste på ene veggen, mot sporet. Bjelken ble skiftet ut i august 2022.

Antall arbeidstimer: 278

Lokstallporten blåste opp natt til 10.11.2021. Den østre (fjord-siden) portbladet ble revet opp av et stormkast. Hengslene ble bøyd utover, og glassfeltet i døren ble smadret og blåst ut. Døren ble straks midlertidig sikret, vindusfeltet ble kledd med finerplater. Østre dør ble sikret med stropper festet til loket. Det ble forsøkt innhentet pristilbud på arbeidet, men bare et tilbud kom inn. En rekke arbeider var utenom pristilbudet, slik som midlertidig sikring, demontering/montering beslag, overflatebehandling. Likeledes måtte vi ha hatt på plass prosjektledelse for å sikre korrekt og tilstrekkelig utførelse i alle ledd. Følgelig var alt som GVB selv har utført på stedet ikke inkludert i tilbudet. Dette var også det mest kompliserte og krevende arbeidet. Det var ikke mulig å få dette gjort eksternt. Et samlet pristilbud i forkant av dette arbeidet var det ikke mulig å innhente, da det ikke var noen firma som ville gi dette. Gitt arbeidets karakter og kompleksitet, var det en illusjon å tro at det var mulig med tilbud i forkant. Dersom dette likevel skulle vært framtvunget, så ville påslaget for uforutsett vært betydelig. Derfor ble det besluttet å gjøre alt selv og selv styre underleverandører direkte.

Reparasjonsarbeidet ble utført i 2022 i perioden januar – mai. Å gjenoppbygge porten på stedet var ikke realistisk. Vi sikret derfor stallen med en midlertidig vegg innenfor porten slik at ødelagt port kunne sendes til reparasjon. Fra prosjektloggen hitsettes:

Bygget vegg av plater innenfor ødelagt dørblad. Veggen måtte bygges helt opp i høyden, 4,5 meter. Stillas ble transportert, satt opp og tatt ned.

Revet treverk, glass og isolasjon fra gammelt dørblad. (Døren er et stålskjelett med trefyllinger og panel.) Demontert og dokumentert beslag (låsmekanisme) fra gammelt dørblad.

Ta ned gammelt dørblad, som nå bare er stålskjelettet. Døren er støpt og pusset inn i murverket og kan ikke hektes av. Hengselbolter kappes (40 mm stål, arbeid i høyden, stillas).

Heist vekk og transportert skjelett av gammelt dørblad til mekanisk verksted (Dahle Mek.), sette i bestilling og diskutere detaljer med mekanisk Verksted. De måtte fornye hele skjelettet da det var vindskjevt.

Bore ut stubbene av gamle hengselbolter (som var blitt kappet). (40 mm huller i stål. Arbeid i høyden, inntil murverk. Stillas.)

Transportere nyprodusert stålskjelett til snekkerverksted for nytt trearbeid og glassarbeid.

Planlegge og konstruere ny løsning for hengselbolter. Produsere nye hengselbolter. Dreiet og gjenget opp av 40 mm rundstål.



Transportert «ferdig» dørblad fra Botnen snekkerverksted i Nordheimsund.

Hengt opp nytt «ferdig» dørblad. Først på midlertidige hengselbolter, så på permanente bolter for å kunne justere høyden. Lastebilkran koordinert med stillas. Arbeid i høyden. Døren lar seg ikke lukke, og må sikres midlertidig.

Rive ned midlertidig vegg innenfor ny dør for å kunne komme til med tilpasning av dørbladet. Arbeid i høyden, stillas.

Tilpasninger av nytt dørblad for å passe i gammel (skeiv) ramme. Panelet knep mot dørkarmen oppe og nede. (Nytt dørblad var laget med korrekte, nominelle mål. Gamle dører virker fordi alt er deformert og slitt mot hverandre. Det er skeivhetene som gjør at det virker. Nytt mot gammelt krever tilpasning på stedet)

Montering og tilpasning av beslag (låsmekanisme) på nytt dørblad. Mye tilpasning, bolt dimensjoner som ikke var å få tak i. Opp og ned med stillas flere ganger på grunn av tilpasning. (Snekkerverkstedet hadde vegret seg for å ta denne delen av jobben, og de visste nok hva de gjorde, da dette var svært krevende). Gjennom hele prosjektet var det nødvendig med prosjektledelse.

Resultat: det skadde dørbladet er ferdig reparert på antikvarisk grunnlag. Forsikringselskapet dekket skaden fra Naturskadefondet med et fratrekk på 30% pga dårlig låssikring av porten.

Antall arbeidstimer: 282

Vannstender på Garnes: Dokumentasjon for graving av kum er oppdatert. Plassering av vannstender er avmerket i terrenget.

Timeforbruk vannstender: 12 timer.

Svingskiven er overflatebehandlet i 2022. Skinnegang og løpehjul ble demontert, og hele tørnet ble løftet ut med mobilkran. Sendt til overflatebehandlingsfirma. Skive, løpehjul, underlagsplater og alle deler til låseanordning ble metallisert og malt. Parallelt med dette ble tørnkranen i enden mot veien murt opp igjen. Skiven ble så tilbakemontert, og løpehjul tilpasset og montert. Skinnegangen ble tilbakemontert med nye galvaniserte shimsplater og bolter.

Gangbanen er prosjektert, men ikke fabrikkert.

Arbeidstimer: 50

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 ettersatt stasjonsmesterhagen. Det ble ikke satt poteter pga problemer med overvann fra veien.

Parken ved Arna stasjon var i en sørgelig forfatning. GVB søkte Bergen kommune om tilskudd på 450.000, men det ble avslått med begrunnelsen: «*det kan noen andre finansiere*». Det er deprimerende med disse tankeløse saksbehandlerne som stoler på at personene «*Noen, André og Ingen*» skal ordne opp. Imidlertid, så fikk vi uvurderlig hjelp av partiet Rødt som i budsjettforhandlingene klarte å forhandle tilskuddet på plass.

Det forelå allerede dispensasjon fra fredningsvedtaket fra Fylkeskonservator 03.05.2022. Vedtaket listet 12 omsøkte tiltak som MGVB fikk dispensasjon til å utføre. Åtte av disse tiltakene er nå gjennomført, fem gjenstår. MGVB ønsker nå å gå videre med beplantningen i parken. Dette for at parken skal kunne åpnes for publikum våren 2023. Beplantningen forutsetter en ny søknad - som er sendt, og en ny dispensasjon.

Tiltak (T)	Utført	Utf. jan-mai	Senere , avh. av finansiering
1 Fjerne vegetasjon og bed attmed stasjonsbygninga sin sørlege kortvegg og reetablere grusgang	X		
2 Fjerne dagens grusdekke i parken	X		



3a	Fjerne beplanting frå midtsona i parken (og reetablere grasplen)	X		
3b	Reetablere gressplen og historiske planter		X	
4	Korrigere bredda på skråplan mellom Ådnavegen og perrong	X		
5	Reetablere skiljer mellom stiar i parken og øvrige areal i parken med steinsetting	X		
6	Tilføre masser til grøntareala i parken egna for tilsåing	X		
7	Tilføre egna masser for publikumsareala i parken, val av grustype skal baserast på prøvar eller historisk dokumentasjon	X		
8	Reetablere linjegjerde på toppen av støttemuren kring parken.		X	
9	Erstatte stakittgjerde mot Ådnavegen med flettverksgjerde		X	
10	Reetablere flaggstong i stasjonsparken	X		
11	Reetablere den historiske belysninga på plattform			X
12	Reetablere stasjonskiosken på opphøveleg plassering i hjørnet av stasjonsparken.			X

Det er benyttet tradisjonell brosteinsetting, fundamentert på drenerende pukk og holdes på plass med mørtel.

Det er enkelte avvik mellom parkens planløsning slik denne fremkommer på flyfotografiet fra 1951 og det endelige resultatet. Avvikene har følgende begrunnelse: Det ble under arbeidets gang klart at den skissen som var laget på grunnlag av svært utydelige bilder fra 1951, ikke hadde gode proporsjoner i forhold til det samlede opprinnelige arealet som ble avdekket. Avstander til mur, trapp og gangveier ble ubalansert og vurdert til å være for smale for god publikumsgjennomstrømning. Det er en stripe av det opprinnelige parkarealet helt i sør overtatt av naboeiendommen Ådnavegen 28 (gnr 287/bnr16) en gang etter driftstiden. Dette arealet er i dag en utkjørsel. I ettertid er det funnet et maleri av parken fra slutten av 1940-tallet. Dette viser at parkarealet var inngjerdet og mest trolig forbeholdt stasjonsmesterens familie – som, sammen med stasjonsmesterens nyttehage, var den siste rest av det opprinnelige store landbruksareal som sto til stasjonsmesterens disposisjon i tidligere tider. I 1926 var dette arealet på om lag ett mål.

Den svært kantete og stringente skissen lagt ovenpå flyfotoet harmonerte dårlig med stasjonsparker fra perioden 1880 til 1920 som var anlagt etter tysk/viktoriansk stil. Dette kan en se på flere stasjonsparker, både langs Vossebanen og mange andre stasjonsparker anlagt på 1880-tallet. Elementer som benker ville vanskelig, kunne innplasseres i den opprinnelige skissen. På grunnlag av det samlede kunnskapsmaterialet ble det gjort forsiktig tilpasning, som gir noe mer estetisk harmoni, og som ligger nærmere den tidsriktige tysk/viktorianske parken. Formålet med den nåværende utformingen av parken er en åpen park for publikum.

Bedstrukturen i hestesko rundt flaggstangen er gjenskap, men med snudd åpning. Det er også bestilt inn tre grønne parkbenker av samme type som jernbanens opprinnelige parkbenker. Anlegget har allerede høstet mange komplimenter for god utforming - både fra forbipasserende naboer og fra jernbanefolk. Grustypen som ble valgt er hentet i steinbruddet som NCC driver i Arna. Dette bruddet ble valgt fordi vi antok at det nærmeste bruddet geografisk også har vært benyttet tidligere. Ut fra bilder så grusen ganske lys ut og det er vår erfaring at grusmasser hentet fra dette bruddet er mye lysere enn bruddet i Rådal.

Det er først lagt ut et lag med veigrus som har fraksjon 0-32 mm, altså en grus som binder og vibreres i et 5-10 cm tykt lag. Deretter er det lagt ut en hagesingel som topp dekke i et 4-5 cm tykt lag som har fraksjon 4-8 mm. Det er erfart at dette produktet ligger fint i ro, er godt og gå på og drenerer vekk vann fra overflaten på en god måte.

Under arbeidet med å fjerne dagens grusdekke fra parken støtte prosjektet på et rør, som først ble antatt å være flaggstangfoten. Imidlertid kunne en forbipasserende opplyse om at dette var festet for juletre som ble satt ned på 1950-tallet. Vedkommende hadde selv etablert dette festet. Festet er derfor beholdt, slik at det igjen kan settes opp juletre i stasjonsparken.

Det er forberedt for gammel type flaggstang av samme høyde som den opprinnelige, som er trigonometrisk beregnet til 14 meter.

Etter overlevering av et prosjekt lager leverandøren FDV dokumentasjon på det er levert. Denne dokumentasjonen vil inneholde en levrandsliste og datablad som sier noe om vedlikeholdet på de ulike elementene.

Antall arbeidstimer: 185



Haukeland

Det store signalprosjektet i 2022 er rapportert under overskriften Signal annet sted i denne rapporten.

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 2023.

Antall arbeidstimer: 78

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.

Stasjonsbygning og svingskive-prosjektet: Videre framdrift er avhengig av framtidig tilskudd til prosjektet.

Antall arbeidstimer: 91

Verkstedshall

Det er god aktivitet i verkstedet, både blant ansatte og frivillige. Størsteparten av arbeidet i verkstedet dreier seg nå om vedlikehold av materiell, men det har også vært gjort arbeid med å forbedre arbeidsforhold, og gjenstående prosjekter i bygget.

- Det er anskaffet en delevasker. Denne er reparert og satt i drift.
- Det er montert belysning i 2 etg. I servicetilbygget.
- Det er montert ventilasjonsanlegg i servicetilbygget
- Feilsøking og rep av porter nord.
- Pakking og justering av 18 meter i spor 1 som forberedelser til å legge fast dekke.
- Omkjøringsspor ute i sporsløyfen er påbegynt. Her er lagt ned 12 meter spor. (1 skinnelengde)

Ellers har det vært mye rydding og en del bortkjøring av søppel.

Antall Dugnadstimer: 391 Antall nye spormeter: 12





PERSONELLUTVIKLING

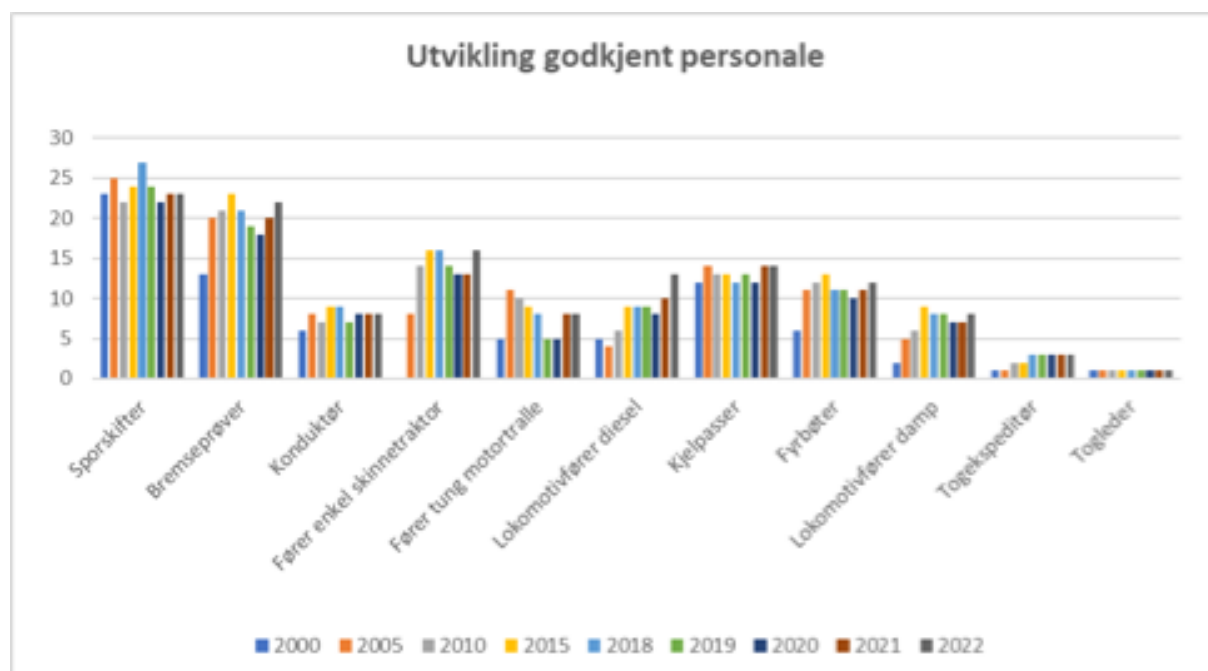
Opplæringstiltak

I 2022 har det vært avholdt kontrollprøver i sikkerhetsforskrifter, typekurs på Skd 214 og 220c og bremsekurs II. 5 personer har mottatt orientering om personlig sikkerhet, og det er brukt 312 timer på praktisk opplæring. Antallet timer teoretisk opplæring er 85 timer. Til gjennomføring av kontrollprøver er det medgått 58 timer

<p>Følgende har bestått kontrollprøve i sikkerhetsforskrifter: Thomas Bolstad Alf K. Elvebråten Egil Hop Torstein Krabbedal Øystein Nordås Reidar Olsnes Helge Skaftun Lars Tveit</p>	<p>Følgende har bestått avsluttende prøve etter Bremsekurs II: Thomas Bolstad Christer Børve Jørgen Bjørsvik Ingebrigtsen Tom Erik Nesse Espen Seeberg</p>
<p>Følgende er godkjent til selvstendig tjeneste som sporskifter: Thomas Bolstad</p>	<p>Følgende er godkjent til selvstendig tjeneste som bremseprøver: Thomas Bolstad Tom Erik Nesse</p>
<p>Følgende er godkjent til selvstendig tjeneste som lokomotivfører på dieselmateriell: Christer Børve Tom Erik Nesse</p>	<p>Følgende er godkjent til selvstendig tjeneste som fyrbøter: Thomas Bolstad</p>
<p>Følgende er godkjent til selvstendig tjeneste som lokomotivfører på damplokomotiv: Jørgen Bjørsvik Ingebrigtsen</p>	<p>Følgende har fullført typeopplæring på skinnetraktorer typer Skd. 214 og Skd. 220c: Christer Børve Tom Erik Nesse</p>

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

Sporskifter: 23	Bremseprøver: 22
Konduktør: 8	Fører enkel skinnetraktor: 16
Fører tung motortralle: 8	Lokomotivfører diesel: 13
Kjelpasser: 14	Fyrbøter: 12
Lokomotivfører damp: 8	Togekspeditør: 3
Togleder: 1	





Kompetansehevende prosjekter

Prosjektkurs bremser revisjon. Dette har hevet internkompetansen betydelig på området dataassistert kontroll av HiK-bremser. Dette har gjort at vi slipper å sende komponenter til Tyskland for revisjon. Hele åtte kursdeltagere har deltatt og derved sikrer en bred intern kompetansebase.

For å redusere kostnader til eksternt trykkeri, så er det anskaffet en kopimaskin for kontorbruk. Denne senker terskel for egenproduksjon av trykksaker som kompendier, pensumslitteratur og kontrollprøver.

Det er startet opp et omfattende banebrytende prosjektkurs i boggirevisjon. I dette inngår innsamling av dokumentasjon, tegninger og erfaringsgrunnlag. Dette prosjektet startet i midten av oktober og vil avsluttet i løpet av 2023. Da vil det foreligge dokumentasjon.

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 er systemet nå på Google Learning plattform. Denne plattformen er kostnadsfri, men har begrenset funksjonalitet.

Det er etter sommeren igangsatt et arbeid med å ta frem digitale kursversjoner som støtte til de klasseromsbaserte kursene. Basert på anbefaling fra Norsk jernbaneskole, ble et prøveprosjekt basert på den digitale læringsplattformen *Rise* satt i gang. En digital versjon av Sikkerhetskurs I ble påbegynt, og erfaringene derfra førte til at GVB anskaffet en lisens på denne plattformen i begynnelsen av desember. Den digitale versjonen av Sikkerhetskurs I (sporskifterkurset) nærmer seg en grad av ferdigstilling som gjør det mulig å prøve det ut på nyåret som et supplement til klasseromsundervisningen. Utviklingstimer for kurset: 8 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/forsikrings ansvarlig	Trygve Grindheim
	IT-løsninger	Guttorm Midlang

Baneansvarlig Harald Tesdal

Valgte tillitsmenn	Representantskapet NJK:	Ivar Gubberud, Torstein Krabbedal
	Vararepresentanter:	Jørgen Bjørsvik Ingebrigtsen Guttorm Midlang
	Revisor:	Hans Schaefer
	Valgkomité:	Roald Hjelmeland Torstein Krabbedal Jimmy Schmincke

Oppnevnte tillitsmenn	Tjenestefordeler:	Torsten Krabbedal
	Traktoransvarlig 205.2	Jimmy Schmincke
	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 og Pintsch	Marius Jørgensen (Finn Gundersen)
	Prosjektleder Garnes st.	Morten Birknes
	Prosjektleder Park Arna stasjon	Ivar Gubberud
	Maskinansvarlig:	Steinar Tesdal
	Assisterende baneansvarlig, transport og logistikk	Arne Heggernes
	Opplæringsutvalg	Harald Chr. Hanssen Ivar Gubberud Harald Tesdal Hans Schaefer
	Representanter til Representantskapet i NJK:	Ivar Gubberud, Torstein Krabbedal
	Sikkerhetsutvalg:	Torstein Krabbedal Finn Gundersen Ivar Gubberud

DU-møter

Det har i 2022 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. Dette er å vurdere fortløpende hendelser og 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 tre møter, 20.1, 12.5 og 18.8, og i tillegg til korrespondanse på epost.

Første juni ble det innført nye internrapporterings skjema på våre web-sider. Dette systemet er etter mal fra Krøderbanen. Det rapporteres «Ulykker, uhell, uønskede hendelser og avvik» med to skjemaer og «Feil og mangler ved materiell, infrastruktur, bygninger og annet» med tre skjemaer. Dette sørger for tilpassede skjema og gir en mest mulig presis rapportering av hendelsen eller avviket om ble observert.

Med det nye rapporteringsmalen er det rapportert 18 ulykker/uhell/hendelser og 13 feil /mangler.

Sikkerhetsutvalget har gått gjennom rapportene og satt en foreløpig status. Når det gjelder Ulykker, uhell, uønskede hendelser og avvik er det i hovedsak planovergangshendelser som er rapportert. Dette går inn i et statistisk materiale som viser at enkelte planoverganger er mer belastet enn andre. Det tilligger imidlertid Bane NOR å gjøre endringer på planovergangene for å redusere kollisjonsfaren.

En av hovedprioriteringene for videre arbeid er forbedring av oppfølgingsrutinene for meldte hendelser og avvik.

Status SJT: 31. august til 1. september fikk vi tilsyn fra Statens Jernbanetilsyn. Tilsynet ga tre avvik som gikk på dokumentasjon av vedlikehold på materiellet. Det førte til at skjemaer for registrering av vedlikehold ble modifisert, og en skriftliggjøring av kompetanse for vedlikehold. Svar på tilsynsrapport ble sendt innen frist 16. desember 2022. Tilsynet ble avsluttet i 2023.

Ansatte

Baneansvarlig Harald Tesdal har styrt og gjennomført sporvedlikehold etter vedtatte planer. Iva Germanova har ført regnskap. Kåre Blindheim og Stein Ove Myhre er prosjektmedarbeidere på vognrestauring. Bjarte Nordvik er prosjektmedarbeider på vogner, samt grøntarealer og vask av stasjon. Firma *Din anledning* er engasjert til spisevogn-driften.

Medlemsutvikling

NJK-GVB rekrutterer frivillige i alle aldersgrupper og 2022 var et godt år med seks nye aktive – både dyktige, unge og erfarne.

NJK - Bergen og Hordaland hadde ved årsskiftet 239 medlemmer. Det kom 12 nye medlemmer i 2022.

NJK nasjonalt hadde ved årsskiftet 2108 medlemmer. Det kom 75 nye medlemmer i 2022.





EKSTERNE FORHOLD

Offentlige rammevilkår

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

Staten har fire 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)
 - **Fornyning** (mer solide kulturelle institusjoner som også fungerer som aktive samfunnsaktører)
- (Ref.: St.meld. nr. 49 (2008–2009)).

GVB skårer høyt på alle fire parametre.

Offentlig planarbeid

Elisabeth Enger, Jernbanedirektør (2009)

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

I forbindelse med behandlingen av Bergen kommunes museumsplan i 2012 hadde GVB merknaden: *GVB mener at planen har en svært gledelig satsing på museumsdrift og er positiv til planens ivaretagelse av frivillig sektor, vektleggingen av formidling og forholdet museum og reiseliv. GVB er ikke avvisende til konsolidering med andre museer, men prosessen må bygge på en omforent forståelse av GVBs egenart og legge til rette for videreutvikling. Erfaringene ellers i landet er at det er krevende med veteranbanedrift i museer. Dette er en teknisk krevende virksomhet med sikkerhetskrav i Jernbaneloven og avhengig av omfattende frivillig innsats. Det kan ikke være slik at videre tilskudd avhenger av konsolidering.*

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

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

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

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

Fredningen begrunnes med banens unike variasjon i jernbane- og stasjonsanlegg, stor tidsdybde, og de ingeniørtekniske og håndverksmessige løsningene på de spesielle utfordringer etableringen av en jernbane i et fjordlandskap innebar. Vossebanens tilpasning til topografien langs Sørkjolen 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 (Trengeid-) Tunestveit-Midttun (-Nesttun) er utpekt til å formidle bruken av signalanlegg ved jernbane i et museumsperspektiv.

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

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

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

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

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

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

År	Planverk	Etat
2022	Plan for historisk togmateriell 1 - Rapport til Samferdselsdepartementet	Jernbanedirektoratet
2021	Hurdalsplattformen – Regjeringens handlingsplan 2021-2025	Regjeringen
2021	Plan for historisk togmateriell 2 - Rapport til Samferdselsdepartementet	
2021	Plan for museer og frivillig kulturvern 2022-2031	Bergen kommune
2021	GVB – Forvaltningsplan 2021	Utkast sendt Bane NOR
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

Jernbane-
direktoratet



Plan for historisk togmateriell

Delprosjekt 1

Dokument nr: 202101182-01
Dato: 15.12.2021

Jernbane-
direktoratet



Plan for historisk togmateriell

Delprosjekt II

Dokument nr: 202101182 - 9
Dato: 25.08.2022

**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
2021-22	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	Det umulige landet	NRK Dokumentar
2017	Første juletog på GVB	NRK Hordaland
2017	GVB og spisevognen	NRK Norge Rundt
2015	GVB serverer norsk mat i Tsjekkia	Tsjekisk lokal TV
2014	Museet Gamle Vossebanen minutt for minutt	Paddo, Norge
2013	Norwegen Gamle Vossebanen	Dieter Haas, Tyskland
2013	The world seen from the train	TV France 5, Voyages
2012	Bergens Tidende nettserie	Flimmer film
2012	Spillefilm - skoleprosjekt	Noroff Fagskole i Bergen
2011	Gamle Vossebanen	ThePuhlCompany
2010	Den grønne tunnelen - skjøtselstiltak på GVB	Museumssenteret i Hordaland
2009	Bergensbanen 100 år - feiret med damptog	NRK Hordaland
2009	Skumringstoget	Kortfilm
2008	Gaven	NRK Super
2007	Togsang	Kari Bremnes video
2005	Store norske: Christan Michelsen	NRK Dokumentar
2004	Gamle Vossebanen anno 2004	Arne Bowitz - video
2003	Skumringstoget på Gamle Vossebanen	Ole Palerud - video
2002	Veterantogget på GAMLE VOSSEBANEN	Helge Sunde - video
1999	Fjellbaner i Europa	NHK - Japan Broadcasting Corp.
1998	Edvard Grieg	Internasjonal spillefilm
1998	Gamle Vossebanen	NRK Norge Rundt
1997	Ildsjeler i røyk og damp!	TV Hordaland.
1996	Flåmsbana	Tysk TV
1996	Reklamefilmer TV2	TV2, reklameintro/ekstro
1996	Veterantogget på Gamle Vossebanen	Bergen Smalfilm & Videoklubb
1995	Frigjøringsstoget 1945 fra Voss	NRK Hordaland
1995	Reklamefilm med Erik Bye	NSB
1994	Gamle Vossebanen	NRK Norge Rundt
1994	Gustav Lorentzen	NRK Portrettprogram
1992	Første kjøring veterantog	NRK
1992	Første kjøring veterantog	BTV
1991	Post i Flåmsdalen før banen	NRK Norge Rundt
1985	NJK overtar Garnes stasjon	BTV
1985	NJK restaurerer damplokomotiv på Kronstad	BTV



Priser og anerkjennelser

Organisasjonen NJK-GVB og enkeltrepresentanter har mottatt, fått anerkjennelse og har vært nominert til noen utmerkelse. Denne listen er ikke komplett, men viser noen av disse.

År	Resultat	Anerkjennelse	Tildelt til	Tildelt fra
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	7.381 følgere
Facebook	Vognhall Seimsmark	Lukket gruppe	263 medlemmer
WWW	Web-sider	Åpen	Oppdateres stadig
Museumsplan	GVB 2020 - 2050	Ferdig	100 sider
Forvaltningsplan	Ny utgave 2021	Ferdig	100 sider + kartdel
Årsrapport	Årlig	Årlig	40 sider
Regnskap	Årlig	Årlig	Resultat og prosjekt
NJK	Månedlige artikler	Pågående	Flere artikler årlig
NJK	Artikler i På Sporet	Pågående	Flere artikler årlig
Avisartikler	Lokale og nasjonale aviser	Pågående	Flere artikler årlig
Rutebrosjyren	Kompakt alt i ett info	Pågående	Årlig
Bøker	NJK 50, Tog til alle tider	Pågående	Jevnlige
Foredrag	Senioruniversitet/foreninger	Pågående	Flere ganger årlig
Interne møter	NJK / GVB / DU / Prosjekt / osv	Pågående	Flere ganger daglig
Eksterne møter	Museumsbane nettverk/NJM/BK osv	Pågående	Flere ganger måned
Daglig oppfølging	epost / telefon / SMS	Pågående	Flere ganger daglig





FORSKNING OG FORSKNINGSSAMARBEID

Publikasjoner

Organisasjonen NJK-GVB og enkeltrepresentanter har publisert ulike forsknings- og formidlingskrifter under museets arbeidsområde. 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			Ivar Gubberud
1988	Fløybanen - og den tekniske utvikling		Bok	Ivar Gubberud
1991	Flåm - en reise i Norge fra fjord til fjell		Bok	Ivar Gubberud, Helge Sunde
1992	Flåmsbana - historien om en av verdens bratteste jernbaner		Bok	Ivar Gubberud, Helge Sunde
1993	"En liten introduksjon for vordende jernbanekriminalforfattere"	Kapittel	Årbok	Ivar Gubberud
1993	Eisenbahn kurier - "Von 0 auf 900 in 20 kilometern"	Artikkel	Tidskrift	Ivar Gubberud, Ingo Zeifert
1994	Rallarvegen "Flåmsbana - ingeniørkunst i verdensklasse"	Kapittel	Bok	Ivar Gubberud, Helge Sunde
1994	Vive la via - "El mapa ferroviario de Noruega: un pequeño árbol en crecimiento"	Kapittel	Bok	Ivar Gubberud
2004	Kleivane – ett sagn og to ulykker. Om begivenheter som fant sted ved Kleivane under byggingen av Bergensbanen. Kleivane er den øverste gården i Raundalen og ligger mellom Mjølfjell og Upsete.	Artikkel	PS 118	Roald 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 blick for jernbanehistorien - 40 år med Norsk Jernbaneklubb.	Kapitler	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 høyskolen i Bergen – Historia om nybygget Jernbaneverkstedet Kronstad 1911 - 1997	Kapitler	Bok	Ivar Gubberud
2014	Jernbaneverkstedet Kronstad er blitt til Høyskolen i Bergen	Artikkel	PS 161	Ivar Gubberud
2015	Internasjonalt samarbeid ved GVB bærer frukter	Artikkel	PS 163	Ivar Gubberud
2017	Bergensbanen blokkert – 1913. Om blokadene i februar og mars.	Kapittel	Årbok	Roald Hjelmeland
2018	Hjuldreiring 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.	Kapitler	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!		Temahefte	Ivar Gubberud, Dag Chr. Halvorsen
2022	Festskrift: Ombygging og tilbakeføring av gamle lokomotivstall		Temahefte	Ivar Gubberud

Tekniske rapporter

Organisasjonen NJK-GVB og enkeltrepresentanter har skrevet tekniske avslutningsrapporter under museets arbeidsområde. GVBs krav til sluttrapportering ble tydeliggjort i 2021. Listen under er ikke komplett.

Utgitt	Tittel	Type	Forfatter
2018	Restaurering av motorvogn BM 86.60 – en oversikt	Teknisk rapport	Kjell B. Færås
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



Internasjonalt samarbeid og handel

Periode	Samarbeidets art	Organisasjon	Land	Samarbeidets omfang
2006 - 2022	Innkjøp sviller	Rundvirke Poles	Sverige	18-20 mill NOK
1998 - 2004	Restaurere spisevogn SWB 48	Nordsjællands Jembaneklubb	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	Tsjekia	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 og oppgaver med direkte eller indirekte relevans for museumsjernbaner. Hittil er følgende arbeider registrert og innsamlet:

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 naturförsköningkonst till testamente	Göteborgs Universitet, Institutionen för kulturvård Naturvetenskapliga fakulteten	Dr. Anna Lindgren	Sverige



Vedlegg 1: NØKKELTALL**Bane**

Nøkkeltall fra banen:	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Totalt antall nye sviller	1840	2250	2250	2524	2782	2600	3718	2350	2031	1670
Brukte sviller	100	580		26		17	40	165	231	170 ¹
Skinne streng skiftet m.	12			36	32	100	300		218	144
Totalt antall tonn pukk			350		1000		60	200	400	
Timefordeling²:	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Bane linjen:	360	350	470	450	750	1300	750	460	753	1 419
Skogrydding			40					204	99	136
Grøft, skader, visitasjon	50	90	90					60	40	20
Sidespor og stasjoner	100	80	340	691				52		985
Vedl. maskiner, verktøy, inns. materiell	120	130	130	144	166		137	284		510
Tunnelarbeid								0		
Broarbeid								35		
Planoverganger	20	30	30					79	50	75
Annet bygn., transp, div			120				444	320	30	200
Plan, admin, regnskap ³	1450	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1000	1 000
Sum	2100	1880	2120	2485	2116	2500	2394	2694	1972	4 345

Arbeidstimer

Nøkkeltall for Museet GVB⁴	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Dugnadstimer adm / salg / markedsføring	1 950	1 950	1 950	1 950	1 950	1 950	1 950	1 950	1 950	1 950

¹ Brukte sviller er bare brukt på Seimsmark sidespor og i spor 2 på Garnes Stasjon.

² Timene omfatter ikke innkjøpt arbeidskraft fra eksterne leverandører.

³ Styrearbeid, planlegging, forhandlinger, eksterne møter, personaladministrasjon, regnskap, rapportering mm

⁴ Timene omfatter ikke innkjøpt arbeidskraft fra eksterne leverandører.



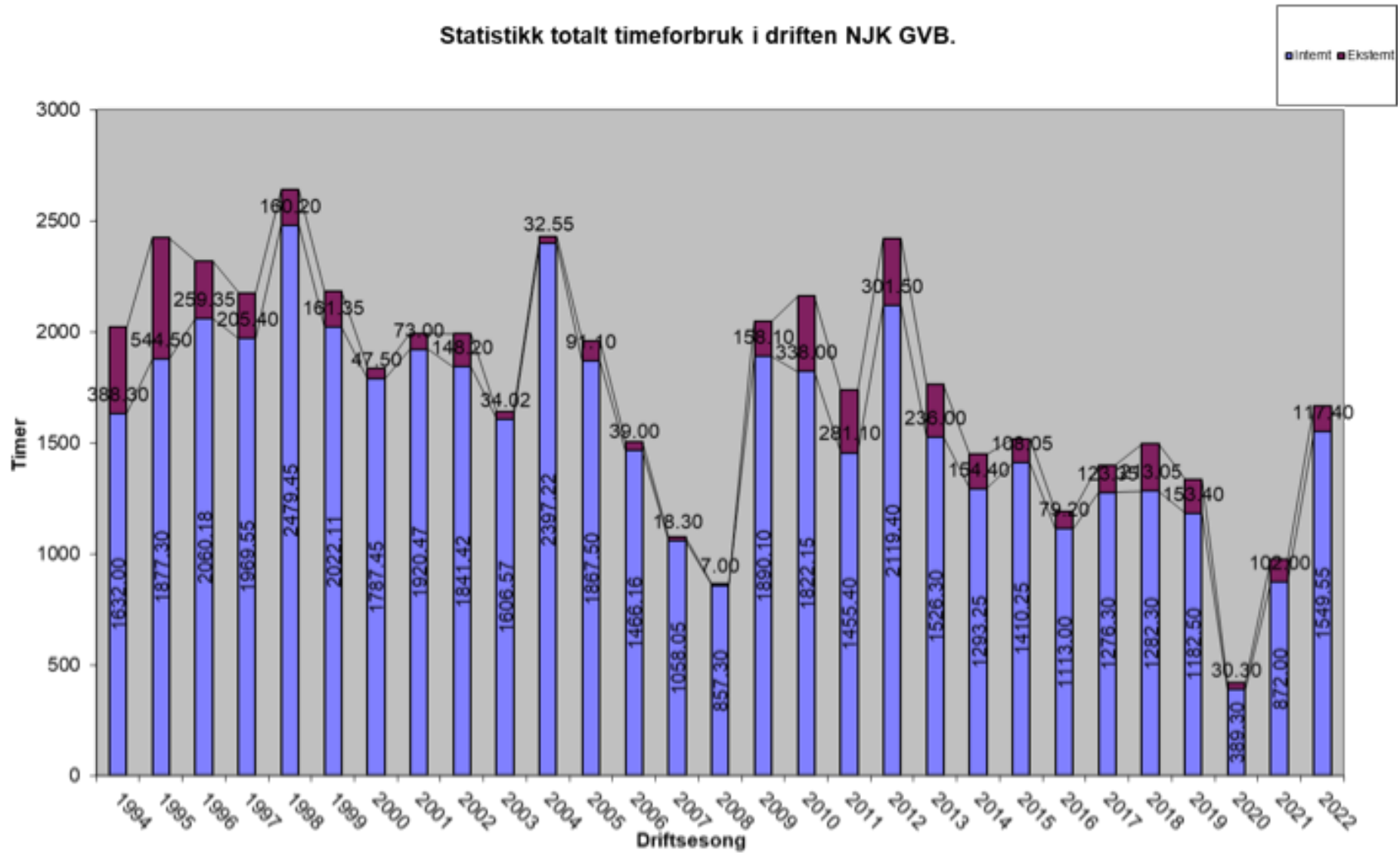
ÅRSBERETNING GVB 2022



<i>Dugnadstimer drift (se grafikk under)</i>	1 668	974	420	1 335	1 496	1 392	1 192	1 516	1 200	1 793
<i>Dugnadstimer opplæring og aspiranttimer</i>	455	258	190	1 272	275	555	219	600	485	793
<i>Dugnadstimer restaurering og vedlikehold</i>	10 459	11 818	10 950	5.591	5.174	5 896	5 747	5 287	5 032	6 407
<i>Arbeidstimer ansatte, engasjerte</i>	3 690	1 720	1648	2 803	2 276	2 829	2 773	2 643	2 529	2 206
Totalt antall arbeidstimer GVB	18 222	16 720	15 158	12 951	11 171	12 622	11 881	11 966	11 196	12 525



Statistikk totalt timeforbruk i driften NJK GVB.



**Passasjertall**

År	Barnehager	Vanlig charter	Cruisetraffikk	Passasjerer (opptalt)	Besøkende GVB - ikke betalende (beregnet)	Besøkende særlige arrangementer - ikke betalende (estimert)
2013	378	488	400	5173	5500	4000
2014	0	301	429	4721	5500	1000
2015	330	610	593	5694	5500	500
2016	80	100	247	5825	5500	800
2017	158	282	99	6664	5500	1000
2017	158	282	99	6664	5500	1000
2018	198	966	35	8564	5500	
2019	0	862	429	8181	5500	
2020	0	6	0	1580	1000	
2021	0	92	85	2973	1000	
2022	0	169	0	7927	5500	1000

**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	Skabo	9,8	6,0	driftsenhet	
Skd 206	48	skiftetraktor	1939	Skabo	9,8	6,0	Restaureres	
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

En oppgave som har vært planlagt lenge, var å overhale koblingen mellom lok og tender. Det innebærer å løsne drabåndet, med tilhørende bolter og festebrakett. Det har vært fastrustet, og har ikke vært tilgjengelig for inspeksjon. Høsten 2021 fikk vi løsnet bolten på tenderen som holdt drabåndet. Den løsnet ved 30 tonns trykk. (dvs. At rusten rundt bolten holdt bolten fast med 30 tonns kraft.).

Deretter gjensto det «bare» å få løsnet festebraketten som bolten gikk gjennom. Å løsne 8 30 mm bolter høres ikke ut som en stor oppgave, men gammel rust er en like solid sammenføyning som sveising. Med god hjelp av VeMek (Jostein Skjerve) fikk vi operert ut boltene en og en, med en teknikk som ligner på den som tannlegene bruker.

Fremre del av tender ser ut til å være et svakt punkt på damplok, mye utsatt for rust. Krøderbanens lok og NMTs sin 411 har hatt lignende problemer. Andre oppgaver med lok 255 denne vinteren:

- Diverse malerarbeid.
- Overhaling av lette armaturer (en stadig tilbakevendende jobb).
- Identifisere og utbedre en damplekkasje på lokets høyre side. Kan gjøres først etter prøvetur. Grimen-avsporingen gjorde at denne oppgaven gjenstår til neste vinter.
- Rense (bore ut sot) i alle hull i stagbolter.

I tillegg til klargjøring av lok 255, var lokgruppen opptatt med å reparere den ene porten til lokstallen. Under en storm 11.11.2021 hadde porten revet seg løs og blitt vrent rundt på hengslene. Hendelsen og reparasjonen porten er behandlet i en egen rapport.

Avsporingen i Grimen 12.06.2002 medførte store endringer i planene.

I løpet av 2 uker var det gjort midlertidige reparasjoner for å få loket i drift.

Etter driftssesongen har vi vært opptatt med nødvendig demontering for å få alle skadete deler til verksted. I tillegg til demontering måtte tenderen fraktes til Dåfjorden Slipp, og selve loket måtte slepes til vs. Seimsmark for heving.

De meste synlige skadene er på tenderen:

- Mulig skade på draband. Ble tatt til kontroll, og funnet i orden.
- Bakerste tenderboggi bremsstell bøyd
- 'Skinneryddere bøyd.
- Tendertank skadet i bakerste venstre hjørne
- Tendertank bunnplate bakerste venstre hjørne vrent opp.
- Bufferbjelke tender vrent.
- Bremsørør HL kappet av ved bufferbjelke. Kran og slange berget.
- Hovedlys tender skadet. Venstre markeringslys skadet, el-rør skadet.

Reparasjonene på tenderen er stort sett platearbeid av samme type som på klinkete stålskip. Derfor ble tenderen fraktet til Dåfjorden Slipp for reparasjon. De har gått i gang med arbeidet.

Under driftssesongen ble det stadig mer åpenbart at det også var skader på selve loket. I november fikk vi en ekstern gjennomgang av skadene av DB Meiningen. Rapporten fra Meiningen nevner blant annet:

- Kast i bakerste hjulpar.
- Skader i flens og hjulbane på bakerste hjulpar.
- Skader i akselkasser bakerste hjulpar.
- Skader på hjullager bakerste hjulpar, kanskje flere steder.
- Bolter til fjærer på midterste aksel er bøyd.

Rapporten fra DB Meiningen nevner nye hjulringer («Neubereifung») som nødvendig reparasjon av bakerste hjulpar. Det kan innebære at alle 6 drivhjul også må få nye hjulringer, hvis ikke bakerste hjulpar skal dreies til samme diameter som de andre. (de må ha nøyaktig samme diameter). På et damplok kan ikke hjulene tas av loket. Det motsatte må gjøres: Loket må heves, slik at hjul, akselkasser og fjærer står igjen på sporet. Dette må vi gjøre (gjør vi nå) på vst. Seimsmark, siden Garnes lokstall har for liten innvendig takhøyde til å tillate heving av loket. Etter heving av loket kan vi inspisere hjul, akselkasser og fjærer. Planen er å sende alle nødvendige deler til Meiningen for reparasjon. Under heving av loket har det oppstått



problemer med løftebukkene. Dette er 4 søyler som ble brukt på vst. Kronstad for å heve vogner. Vi har fått sakkyndig hjelp fra Munck Kraner, og vi regner med å klare å løse problemene med løftebukkene, slik at hevingen kan fullføres. Kostnad og ferdigtidspunkt for reparasjonene er høyst usikkert for øyeblikket. Vi håper å bli ferdig med lok 255 til sesongstart, men vi må planlegge for alternative løsninger i starten av sesongen – dersom slike finnes.

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 bremses 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 2023. Batterirevisjon vil bli gjennomført Q1 2023.

Driftstimer: 0 Vedlikeholdstimer: 0

206-33

Skd 206.33 har ikke vært brukt i 2022. 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 1.1.2022: 2155 (2155)

206.48

Taket ble gjort ferdig med takbord og to lag takbelegg (tjæreapp). Videre ble nye takrenner og nedløp montert. To av skinnerydderne måtte rettes opp, spesielt den ene var mye skeiv. Korsbuffere og dragkroker ble montert. Motoren ble vasket og malt. Ny startmotor og radiator ble montert. Membranpakning i matepumpe ble byttet ut. Plater for støyisolasjon ble limt på innsiden av motorkassen. Vinduene ble montert med tetningslister og vindusviskere. Nytt golvbelegg ble tilskåret og limt opp på golvbordene. Webasto er installert og startet. Skiftet glødeplugg og installerte riktige sikringer for Webasto (16/8A). Restaurering avsluttet og rapport skrevet om arbeidet 2020-2022.

Vedlikeholdstimer: 642 Driftstimer: 6 Timeteller 1.1.2022: 3840

214-90

Årskontroll utført etter at taket og takluken ble malt ferdig. Traktoren har vært mye brukt til skifting og i kipptog og har fungert fint hele sesongen. Tenningslåsen er byttet. Traktoren er flyttet til Garnes hvor planen er å få malt hele traktoren ferdig utvendig.

Driftstimer: 101 Timeteller 1.1.2022: 3453 (3352) Vedlikeholdstimer: 50 Km stand: 1092

220c.206

Det har blitt gjennomført HR på Skd 220c-206 på sluttet av året. samt det er foretatt service på motoren. Konverterkassen ble byttet, da den har den har vært noe ustabil, men fungert gjennom sesongen, med lekkasjer og ulyd fra ett lager. Aggregatet har vært benyttet til skifting, berging, kjøring av kipp og arbeidstog, samt erstatning for 255 de søndagene det ikke var driftsklart. Aggregatet ble også vist fram på stordriftsdagen med ett passasjerførende godstog på slep. Enheten har vært operativ gjennom hele sesongen.

Timetall motor: 19072 (18954) Antall driftstimer 2022: 118 t. Antall dugnadstimer: 86

221-146

Det har i 2022 vært utført noe rustbanking på ramme og understell. Alle overflater som er rustbanket er umiddelbart påført Owatrol rusthindrende olje og deretter Owatrol CIP grunning.

Dugnadstimer i 2020 er 14.

Motorvogner



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

Motorvogn 86.60

Justert dobbelmanometre for høytrykksluft/hovedledning. Justert pådragsylindre for å få jevnt pådrag. Overhalt utkoplingsventil for pådrag. Skiftet dieselfilter og luftet system ifm. startproblemer. Årskontroll og oppsmøring. Sjekket knekkeventil i forbindelse med problemer med fylling av hovedledning.

Antall dugnadstimer: 79 Kjørte kilometer: 247

Styre vogn 86.68

Skiftet til nyoverhalte NiFe-batterier. Årskontroll og oppsmøring. Skrevet sluttrapport om restaureringsarbeidet i perioden 2015-2020. Årskontroll, oppsmøring og rengjøring. Antall dugnadstimer: 48 Kjørte kilometer: 247



**Vogner i drift**

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	Leveret til BVB. Kløftefoss. Reservert GVB
Co3b	975	passasjervogn	1909	Skabo	28,5	20,1	hensatt	Leveret 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	"Englandsvoggen"
F type 10	14012	kond./reisegodsvogn	1919	Skabo	12,0	10,0	driftsenhet	Følger spisevogn

Vogn 347

Det er byttet en del vinduer som var punktert. Årskontroll utført og bremseventilen ble smurt opp
Vedlikeholdstimer: 59 *Kjørte kilometer: 1500*

Vogn 666

Voggen ble i 2022 hentet på Garnes og fraktet til Seimsmark, hvor vi tok årskontroll og smurte opp bremseventilen.
Vedlikeholdstimer: 35 *Kjørte kilometer: 370*

Vogn 742

Det ble demontert et vindu, og vinduslisten, som var revet av, ble reparert og remontert. Det er byttet en del vinduer som var punktert. Årskontroll gjennomført.
Vedlikeholdstimer: 74 *Kjørte kilometer: 1500*

Vogn 789

Er det gjort en god del arbeid inne i veggen. Det er byttet ut dårlig råttent treverk samt repesjon av vindusmekanismene. Lakken utvendig hadde krakelert og flasket av. På den verste vognsiden ble all gammel lakk fjernet ved hjelp av Infrarød (IR)-lampe og skraper, og det ble rukket å lakke 3 strøk før voggen skulle ut i trafikk i juni 2022. Det gjenstår å fjerne gammel lakk i endepartiene rundt inngangsdørene, og hele denne siden skal mattes litt ned før det blir lakket flere strøk. Målet er i alle fall totalt 6 strøk lakk i 2023. Ut over dette gjenstår det å fjerne all lakk på tilsvarende måte og deretter påføre ny lakk i endene og på den andre vognsiden. Deretter skal påskrifter monteres.
Årskontroll utført og bremseventilen er smurt.

Vedlikeholdstimer: 152 *Kjørte kilometer: 1500*

Vogn 14012

Det er utført reparasjonsarbeid på dører og innvendig panel. Det ble montert utvendig sikring i rekkverket, samt porter mot utvendig trapp. Arbeidet ble utført etter originale tegninger og utførende var en dyktig smed fra Dahle Mek.

Årskontroll utført. Bremseventil ble smurt opp. Årskontroll er gjennomført.

Vedlikeholdstimer: 213 *Kjørte kilometer: 810 Timeteller aggregat*
1.1.2023: 697 (1.1.2022: 569)





Vogn 18140

Årskontroll utført og bremseventil er smurt

Vedlikeholdstimer: 34 *Kjørte kilometer: 810*

Vogner under restaurering

Vogn 620

Innvendig: Plater er byttet og nye er montert. Alle tak er ferdig malt, grunning og tre strøk. Toalettet er ferdig med vegger og tak. To kupeer er demontert og klargjort for maling. Noen dører er demontert, reparert og klar for montering.

Konstruksjon og utvendig: Alt råtteskadet treverk er reparert, og berørte knirkejern for avstivning er fornyet, rustbeskyttet og montert. Alt teakpanel og teaklister er skrappt og pusset. Defekt panel er fornyet. Beslag under vinder er ferdigstilt. Alle demonterte utvendige deler er pusset, polert eller ferdig malt og er klar for montering. Alle stigtrinn i tre er fornyet. Vinduer er lakkert og montert. På taket er rørgjennomføringene montert.

Utvendig er den ene vognsiden og ene enden slipt ferdig og påført 6 strøk med lakk. På den andre vognsiden nærmer det seg ferdig slipt og klar for lakking, og vil bli fullført i første kvartal 2023. Deretter skal det monteres mange deler og detaljer som postkasser, diverse skilt og påskrifter m.m. Innvendig pågår restaureringen for fullt, og det er nå hovedsaklig pusse- og malearbeid som gjenstår. Målet er at vogn 620 skal være klar til kjøresesongen 2023 som starter i juni.

Antall arbeidstimer: 994

Vogn A0100

Utvendig ble den ene vognsiden skrappt og slipt ferdig og deretter ble det påført 6 strøk med lakk. Den ene enden er så godt som ferdig slipt og vil bli lakkert i 2023. Den andre vognsiden er hel og noenlunde ok etter tidligere renovering, men er blitt veldig matt og skiller seg i så måte markant fra den andre vognsiden som er nylakkert. Det vil bli gjort en vurdering om man skal bare matte ned gammel lakk og lakke på nytt, eller om man skal fjerne gammel lakk helt ved hjelp av IR-lampe, slipe og så lakke på nytt for å få den like fin som den andre nylakkede siden.

Vognsiden ble skrappt og pusset ferdig og var klar til lakking. Det gjensto en del arbeid på plattformen på A0 100. Det manglet 2 stk. gulvplank på plattformen gulv, disse ble tilpasset og montert. Plattformgulvet ble malt. På hver side av plattformen skal det være grunder som skal være lukket når vognen er i drift. Disse ble funnet i vognhallen etter en del leting. Disse ble tatt med hjem av undertegnede og renovert. Etter renovering ble grindene montert på plass på vognen. Når vognen er i drift er det 2 stk. lemmes som skal være nedslått. Dissedekker åpningen over øverste trinn mellom grind og plattform gulv. Lemmene blir i nedrestilling låst av en fjærbelastet lås. Lemmene ble montert på plass, men fjærene i låsen var i dårlig forfatning. Nye fjære ble anskaffet og montert i låsen. Når det gjelder tilstanden på takpappen på vogntaket, var spørsmålet om pappen måtte skiftes. Dette ville i så fall bli en dyr og omstendelig prosess. Heldigvis var pappen i utmerket stand, unntaket var lokket over vanntanken. Dessverre var drypplisten råtnet flere steder. Drypplisten er montert øverst på vognsiden og danner overgangen til taket. Løsningen ble her å skjære løs en remse takpapp i vognens lengde og fjerne denne sammen med drypplisten. Ny dryppliste ble montert på plass. Ny remse med takpapp ble skåret til og limt opp under den gamle pappen. Remsen ble så lagt ned over drypplisten og spikret fast.

I hovedkupéen er taket skrappt, pusset ned, grunnet og malt to strøk. Inne på toalettet var malingen i taket svært krakelert, så der er taket blitt skrappt og pusset grundig, samt sparklet før grunning og to strøk med maling. Alle lister og dører på toalett og bad ble demontert for pussing og maling, og er montert opp igjen. Kupé nummer to er påbegynt, hvor taket har fått både pussing, grunning og maling. Taket i korridoren er påbegynt skraping og maling, og vil bli ferdigstilt etter at taket i tredje kupé er unnagjort. Ett vindu ble delvis demontert for å reparere en skadet lukkemekanisme, som hindret det fra å bli lukket.

Antall dugnadstimer: 275

Boggirevisjon

To 1904-boggier, nr. 645 og 646, er inne til revisjon. 646 blir revidert først, men vi har demontert fjærene på begge. Bladfjærene er blitt sendt for revisjon hos Trainparts - et spesialfirma i Sverige. Spiralfjærene blir rengjort og malt av et lokalt firma. Det er anskaffet et 3x6m telt for å redusere støv i verkstedhallen. Deler blir rengjort med pussemaskin og malt. En skal også prøve vann-sand-blåsing. Hjulsetsene skal nå tas av rammen for kontroll av rullelagrene og visuell kontroll av aksel, hjul og ramme-/akselkasseføring. Hjulmålene viser verdier godt innenfor grensene. Foruten to ferdigreviderte boggier, så skal arbeidet skal kunne ut i en manual for revisjon av boggier.

Antall dugnadstimer: 170



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 sen vinteren 2022.

Antall dugnadstimer: 5 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: 0

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 Kløtgefoss.

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 Kløtgefoss.

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

T3 17002

Vognen har vært brukt til både godstog og i arbeidstog i 2022
Årskontroll utført og bremseventil er smurt.
Antall dugnadstimer: 11 Kjørte kilometer: 150

Ø4 17 405 og 17 476

Vognene ble ikke brukt i 2022. Under restaurering.
Antall dugnadstimer: 44

Gbs 150 0 074 - 2 (Arna-vognen)

Vognen har det blitt malt fått ny takpapp og er nesten ferdig det som nå mangler er å få på litra og annen info. Årskontroll ble utført og vognen ble brukt i godstoget på stordriftsdagen

Antall dugnadstimer: 452

Os 370 0 508-6

Denne vognen benyttes som lagervogn på Haukeland, men har hatt seg en kjøretur til Seimsmark og tilbake.
Dugnadstimer: 0 Kjørte kilometer: 15

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: 25 Kjørte km: 100

Lbbpls 825 028-9 (Støren-kjølevognen)

Vognen står på Garnes som lagervogn for lok gruppen. Vognen ble forsynt med lufttørker med vannslange ut av vognen.

Antall dugnadstimer: 5 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	lit-tilhenger	1976	Robel	2,0	10,0	driftsenhet	
X	4406	tippenger	1976	Robel	2,0	8,0	driftsenhet	
X	4405	tippenger	1976	Robel	2,0	8,0	hensatt	
SBM	30-34-002	svillebyttmaskin	1969	Lameco AB	3,0	2,4	driftsenhet	
PKL	GUBBEN	pakkemaskin	1979	Robel Minima II	5,0	2,4	driftsenhet	
PKL	30 32 5028	pakkemaskin	1987	Matisa B201	28,0	16,0	hensatt	
	-	motorinspeksjonstralle	19??	??	0,2	3,0	utstilling	Bør restaureres
	36-15-019	Traktorgraver	1977	Volvo 650	6,6	7,0		Avhendet 2021, fjernet 2022
O&K MHS	315203	Veg- og skinnemaskin	2000	Orenstein & Koppel	17,0	7,0	driftsenhet	
Schoma	30-37-4032	Tilhenger til OK	?	Schoma	2,0	8,0	driftsenhet	Lasteevne 15 tonn

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.

Det har ikke vært utført arbeid i 2022.

Antall driftstimer: 0 Timeteller: 7698 Antall arbeidstimer: 0

Svillebytter

Svillebytteren er driftsklar, men har ikke vært brukt i 2022. Den er klargjort for drift, og en ny gasswire er montert. Maskinen står i vognhallen på Garnes.

Antall driftstimer: 0 Timeteller 1.1.2023: 94 (94) Antall timer vedlikehold: 6

Pakkemaskin Minima 2

Maskinen har vært lite brukt i 2022. Det er byttet noen hydraulikkslanger, og den er driftsklar.

Antall driftstimer ca.3 (maskinen har ikke timeteller). Antall arbeidstimer: 6.

Robel 12

Maskinen ble tatt inn i verkstedet for tyngre vedlikehold. Alle bremsedeler er demontert, renovert, malt og tilbakemontert. Det er montert nye bremsebelegg, og nye bremsesylindere. Karosseri er malt. Oljer i akseldrev er byttet. Årskontroll gjenstår.

Timeteller: 16678 (16667) Antall driftstimer: 11 (94) Kilometerstand: 43203 Antall arbeidstimer: 156

Tilhenger 30-37-4004

Årskontroll og generelt vedlikehold er utført.

Antall arbeidstimer: 11

Tipptilhenger X4406:

Tilhengeren har ikke vært benyttet i 2022.

Hjullaster Hanomag 44C

Starteren ble demontert og smurt opp, og dette fungerte en stund slik at vi fikk losset sviller. Ny starter er anskaffet. Ikke montert. Det ble også byttet noen hydraulikkslanger ifm. Årskontroll.

Timeteller: 2511 (2500) Antall driftstimer: 11 (19). Antall arbeidstimer: 15

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 2022. Bremsventil er overhaldt. Luftslange fra kompressor er reparert. Årlig kontroll og generelt vedlikehold utført. Gravemaskinen er benyttet i banearbeid og tørnprosjekt i 2022.

Timeteller: Ukjent. (11391- 2016) Antall driftstimer ca. 70 Antall arbeidstimer: 16

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.



ÅRSBERETNING GVB 2022



Årskontroll utført. Tilhengeren ble i 2022 benyttet til skinneskjøring, grøfing og transport.
Antall arbeidstimer: 1

Enheter deponert utenfor GVB

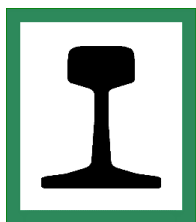
Deponert	nr	enhet	byggeår	Fabrikant	vekt	l.o.b.	status	anmerkninger
Type 2	4	damproterende sneplo	1914	Thune/Skabo	130,0	18,0	utstilling	Deponert Rallarmuseet
Rs	3	sneskrape	1904/16	Skabo	16,0	10,0	utstilling	Deponert Rallarmuseet
Di 2	841	Diesellok		Thune/BMV	47,4	10,0	hensatt	Disponeres av NMT, reserve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

Roterende snøplog, sporrensere og Di 2

Damproter nr 4 er sammen med 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 2022



Lokomotiv 21b 225 skifter frem kull for opplasting på tenderen. Foto: Jørgen R. Nøkleby

Krøderbanen er en 26 km lang museumsjernbane mellom Vikersund og Krøderen i gamle Buskerud. Virksomheten drives av Norsk Jernbaneklubb – Krøderbanen (NJK) og av Buskerudmuseet avd. Krøderbanen (BM). BM har hånd om de faste anleggene som bygninger og spor, mens NJK har ansvaret for kjøring av tog. I tillegg samarbeider BM og NJK om vedlikehold og restaurering av rullende materiell.

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: krøderbanen@njk.no
Internett: www.njk.no
Org. nr. 996 366 243
Konto nr: 2372 07 02703

1. Administrasjon

1.1. Driftsutvalget og andre verv

Driftsutvalget

Leder NJK Krøderbanen	Henrik B. Backer
Driftsbestyrer trafikkvirksomhet	Henrik B. Backer
Kasserer	Alexander Westerlund
Sekretær	<i>Vakant, ivaretas av Driftsbestyrer</i>
Digitalisering og effektivisering	Mette Veland
PR-ansvarlig	Anders Linnerud
Ansvarlig damplokomotiver	Kristian R. Nøkleby
Ansvarlig dieselmateriell	Jørgen R. Nøkleby
Ansvarlig vogner	<i>Vakant, ivaretas av Driftsbestyrer</i>
Styremedlem	Jim Hagen Warp

Spesialfunksjoner underlagt driftsutvalget

Salgsansvarlig	Elisabeth R. Nøkleby og Siri Waaland
Restaureringsveileder vognmateriell	Tore Strangstad
Skjenkebestyrer	Jim Hagen Warp
Ruteutsteder	Alf Martin Farbrot
Redaktør Krøderbanenyt	Dagfinn Lunner
Tjenestefordelere	Jim Hagen Warp (Alle tjenester) Jørgen R. Nøkleby (koordinator og distribuering)
Billettrykkeriet	Olaf Bjerknæs
Verkstedkoordinator	Odd Arne Lyngstad
Salg av chartertog	Helge Lindholm
Chartertogkontakt	Dagfinn Lunner
Rekrutteringskoordinator	Tom-André Aas
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 <i>Vara: Utnevnes av driftsutvalget ved behov</i>
Stiftelsen Krøderbanen	Henrik B. Backer <i>Vara: Odd Arne Lyngstad</i>

1.2. Møtevirksomhet

Årsmøtet ble avholdt 26.02.2022 som et «hybridmøte» med deltagelse digitalt på Zoom og med fysisk oppmøte i mannskapsboligen «Kørpen».

Driftsutvalget har i løpet av året hatt 9 møter og behandlet 130 saker. På grunn av pandemisituasjonen har alle møter blitt gjennomført elektronisk på Zoom. 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
- Oppfølging av uenighet om oppgjør etter filmproduksjonen "Gulltransporten"

I tillegg har saker vært behandlet fortløpende på e-post samt på Slack mellom møtene, på siste møte avholdt i desember ble det besluttet å ta i bruk Microsoft 365 og avholde fremtidige møter og ha fortløpende kommunikasjon med Microsoft Teams.

1.3. Økonomi

Regnskapet er vedlagt årsrapporten og er like viktig å lese gjennom som selve rapporten. Nytt av året er en ny resultat- og balanseoppstilling som viser totale inntekter og kostnader. Dette hjelper på beregning av refusjon for inngående mva. Den gamle oversikten vil nå hete "oppsummering resultatposter". Det legges i tillegg med en ny oversikt over salg fra KOAS, Mini-Koas og Trillevogna. Denne viser hvordan salget fordeler seg hver uke i kjøresesongen og fordelingen mellom Vipps og kontanter.

1.4. Opplæring

Kontrollprøver

Kontrollprøver er utført i nødvendig utstrekning.

Vaktmannkurs Vikersund

Vaktmannkurs er gjennomført

Typekurs

Typekurs for Robel 10, 11 og 12

Typekurs for Levahn LT128

Godkjenninger

Togfører: 2 personer. En av disse er tilbake i tjeneste etter noen års fravær

Togekspeditørtjeneste: 1 person

1.5. Rekruttering

Det er ikke kommet nye aktive i 2022, men flere har gjenopptatt sikkerhetstjenesten, eller ønsket å ta den opp igjen.

1.6. Digitalisering

I løpet av høsten fikk vi endelig godkjent gratis lisens på Office 365 Bedrift Premium hos Microsoft etter en lengre søknadsprosess hos deres ordning for frivillige organisasjoner. Tildelingen gjør at vi får et veldig moderne arbeidsverktøy med Officepakken, OneDrive, SharePoint, Teams og mye mer av det Microsoft er kjent for å tilby.

Det at vi ble godkjent som frivillig organisasjon gjør at vi sparer mye årlige lisenskostnader som vi isteden kan bruke på kjernevirksomheten vår.

Innen utgangen av året var en struktur i Teams på plass, sammen med et område og mappestruktur for fildeling internt i driftsutvalget og til de frivillige.

2. Drift

I år kunne vi gjenåpne hele strekningen mellom Krøderen og Vikersund for persontog. I tillegg kunne damplokomotiv 225 igjen settes i trafikk etter mange års restaurering. Dette ble godt mottatt både av de reisende og personalet og bidro til å gi en god vekst i trafikktallene. Banens 150-årsjubileum var også en stor begivenhet som ga oss mye oppmerksomhet - ikke minst selve jubileumsarrangementet 13. august.

I år hadde vi nær 7 900 enkeltreiser i de ordinære togene, noe som er høyere enn nivået før mesteparten av banen måtte stenge for vedlikehold i august 2017. I tillegg har vi hatt mange reisende både i chartertogene og i togene som ble kjørt for skoler og barnehager.

Det samlede besøket er i år anslått til **15 800**, hvorav **9 566** har reist med togene våre og **6 200** har besøkt stasjonsmuseet på Krøderen og øvrige stasjoner uten å kjøre tog, også dette en betydelig økning sammenlignet med i fjor.

Besøkende	2017	2018	2019	2020	2021	2022
I alt (avrundet)	14 700	7 500	12 200	5 700	9 400	15 800
Betalende i togene	7 702	2 223	6 696	1 725	5 220	9 566
Stasjonsmuseet (1)	7 000	5 300	5 500	4 000	4 200	6 200
Ordinære tog	6 391	1 350	4 940	1 600	4 391	7 892
Spesialtog (åpne)	439	558	690	--	531	532
Chartertog (bestilling)	678	20	182	125	298	574
Skoletilbud (2)	194	--	335	--	--	568
Veteranbuss	--	295	549	--	--	--
Sum antall reisende	7 702	2 223	6 696	1 725	5 220	9 566

(1) I tallene for 2022 ligger estimater for besøk på Krøderen stasjon søndager (1500), lørdager (900) og øvrige ukedager (2800). Det samlede besøket ved øvrige stasjoner er anslått til 1000.

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

2.1. Trafikkstatistikk 2022

Trafikkstatistikk 2022 for Krøderbanen alle søndager 26. juni - 28. august og lørdagene 6. og 13. august

Dag	Tog 126 Krøderen 11.00	Tog 532 Krøderen 11.50	Tog 127 Vikersund 12.20	Tog 533 Vikersund 13.22	Tog 128 Krøderen 14.50	Tog 129 Vikersund 16.10	Tog 536 Krøderen 17.50	Sum 2022
26.6	53	11	225	15	165	48	13	538
3.7	80	2	205	16	151	24	11	489
10.7	145	4v	290	32v	246	98	36v	851
17.7	130	14	234	11	230	112	52	783
24.7	91	12	231	35	231	87	27	714
31.7	90	9	221	30	215	106	52	733
6.8	149	--	380	--	283	39	--	851
7.8	94	--	434	--	366	52	9v	955
13.8	--	--	163j	--	109j	--	--	272
14.8	101	15	294	24	185	49	51v	719
21.8	78	7	207	33	107	55	21v	622s
28.8	117	17	216	34	160	71	20	637
Sum	1128	91	3100	230	2433	741	292	8164

Totalt antall reisende de 10 kjøresøndagene, togranlørdagen og jubileumsdagen er oppsummert til 8164. Til sammenligning hadde vi 4 391 reisende fordelt på 10 kjøredager i 2021. Dette gir en økning på 86 % totalt og 38 % i snittbelegget. Vi har i år hatt i gjennomsnitt 97 reisende pr. avgang i togene på hele strekningen Krøderen - Vikersund, mens tilsvarende tall for i fjor var 73 på strekningen Krøderen - Snarum.

Togene 126 - 129 er damptog. Disse ble normalt kjørt med lok 225 og vognene 65, 86, 220 og 686. Flere av søndagene ble det kjørt hjelpelok, og på tograndagene 6. og 7. august gikk også motorvognsettet i damptogene. Togene 532 - 536 er motorvogntog. s = stordriftsdag. v = veteranbuss. j = jubileum. Søndag 10. juli ble alle motorvogntog erstattet med veteranbuss.

I tillegg kommer motorvognavgangene mellom Kløftefoss og Krøderen. Antall reisende i disse togene er inkludert i totalsummen for de respektive kjøredagene.

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

I anledning jubileet, kjøpe både Krødsherad og Modum kommuner ut et betydelig antall billetter til sine innbyggere. Dette viste seg å være et populært tiltak, og var med å bidra til den gode trafikkveksten i år.

2.2. Årets program

Årets program, med høydepunktene fra sesongen.

2.2.1. Krøderbanen 150 år



Lokfører Gjermund Hansen konferer med togekspeditør Solveig Andersen
Gardeveteranene med den innlånte salongvognen bak på Vikersund
Ordfører Knut Martin Glesne og Gerd Marit Ingvaldstad. I bakgrunnen Ivar Gubberud og Ola Ingvaldstad

I år kunne vi markere 150-årsjubilet for Krøderbanens åpning i 1872. Jubileumsfeiringen var lagt til lørdag 13. august, med ekstratog fra Vikersund til Krøderen. Før avgang var det hilsningstaler der en gammel tømmervogn fungerte som scene. Jubileumstoget hadde med inviterte gjester, men det ble også lagt ut billetter til øvrige reisende. Toget stoppet underveis ved stasjonene, som alle var betjent for anledningen, og ved ankomst Krøderen fikk deltakerne presentert et rikholdig program med skuespill, taler og korsang.



Det ble holdt flere taler – fra venstre ordfører Knut Martin Glesne (Krødsherad kommune), Siv Tove Anderson, Dagfinn Lunner (NJK-Krøderbanen), Ola Ingvaldstad (Krøderbanens venner), Tom Oddby (Buskerudmuseet) og Christian Hinze Holm (Viken fylkeskommune). Foto Henrik B. Backer

Etter arrangementet var det underholdning i stasjonsparken, før det gikk motorvogntog og veteranbuss tilbake til Vikersund. På kvelden ble det arrangert bygdefest på Krøderheimen, hvor blant annet gruppa Drolsum stasjon sto for underholdningen.

2.2.2. Temadager

Westernshowene i "Deadwood City" på Kløftefoss ble arrangert 6 søndager til og med 31. juli. Til sammen 541 reisende benyttet seg av dette tilbudet. *Tograndagen* ble fordelt på to kjøredager, lørdag 6. og søndag 7. august, med til sammen 814 reisende.

Barnas dag ble arrangert søndag 14. august, 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 21. 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.

Søndag 28. august ble det arrangert frivillighetens dag, hvor lokale lag og foreninger var invitert til å vise fram sin virksomhet på Krøderen stasjon. Vi presenterte også noen av våre egne restaureringsprosjekter denne dagen. Arrangementet inngikk som en del av det landsdekkende Frivillighetens år.

2.2.3. Kombinasjonsturer

Fire av søndagene ble det arrangert kombinasjonsturer med damptog, båten Kryllingen II og veteranbuss, både den tradisjonelle «Tog, båt og eventyr» til Villa Fridheim og motstrømsturen «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 194 deltakere på «Tog, båt og eventyr» og 81 på «Båt og tog».

2.2.4. Skoletilbud

Etter to års koronapause, kunne vi igjen tilby egne opplevelsedager for skoler og barnehager, og arrangementet ble i år fordelt over tre dager i begynnelsen av juni. Til sammen 568 deltakerne fikk et interessant og variert pedagogisk opplegg.

2.2.5. Skumringstog

Skumringstoget mellom Krøderen og Snarum ble kjørt lørdag 20. august. Toget ble kjørt med damplokomotivet «Ulka» og både person- og godsvogner, og det hadde også i år godt belegg med 84 reisende.

2.2.6. Juletog

Søndag 27. november ble det kjørt juletog mellom Krøderen og Kløtgefoss i forbindelse med den tradisjonsrike julegrantenningen på Krøderen stasjon. Det ble kjørt tre turer, og nytt av året var at den siste avgangen gikk like etter at arrangementet på Krøderen var avsluttet. Til sammen 176 reisende tok årets juletog.

2.3. Chartertog

I perioden 16. juni - 11. november ble det gjennomført i alt 16 chartertogoppdrag med til sammen 574 reisende.

I tillegg kommer filmopptak på Kløtgefoss stasjon i februar og mai. En oversikt over årets gjennomførte charteroppdrag er gjengitt i tabellen under.

Dag/dato	Togtype	Strekning	Kunde	Antall
Torsdag 24/2	Vogner	Kløtgefoss stasjon	Nordisk Film - filmopptak	--
Fredag 25/2	Vogner	Kløtgefoss stasjon	Nordisk Film - filmopptak	--
Mandag 9/5	Skd + vogner	Kløtgefoss stasjon	Heroic Gaming - filmopptak	--
Torsdag 16/6	Skd + vogner	Vikersund - Krøderen	Øri attføringsbedrift	120
Torsdag 16/6	Skd + vogner	Vikersund - Krøderen	Helge Lund / Kryllingen	35
Lørdag 18/6	BM 87	Krøderen - Snarum T/R	Kongsberg blandede kor	33
Lørdag 25/6	BM 87	Krøderen - Snarum T/R	Skare & Nes AS	30
Lørdag 9/7	Damp (225)	Krøderen - Vikersund T/R x 2	Dietmar Kramer (tysk fotogruppe)	25
Torsdag 14/7	Skd + vogner	Vikersund - Krøderen	Røde Kors Viken	70
Lørdag 23/7	BM 87	Krøderen - Grina T/R x 2	Øivind Solberg (familieselskap)	25
Lørdag 30/7	Damp (Ulka)	Krøderen - Sysle T/R	David Bartos (familieselskap)	17
Fredag 19/8	Damp (225)	Vikersund - Krøderen	Aker Solution (pensjonister)	35
Tirsdag 23/8	BM 87	Snarum - Krøderen	Fylkesrådet Viken	12
Torsdag 25/8	Skd + vogner	Krøderen - Sysle T/R	Dagsenteret Gleden, Ringerike	33
Fredag 26/8	Damp (225)	Krøderen - Hære T/R	Dahlsbakken film - filmopptak	--
Lørdag 27/8	Damp (225)	Krøderen - Vikersund	Vy buss Sarpsborg	75
Torsdag 15/9	BM 87	Krøderen - Snarum T/R	Kjetil Tømmerås, Bane NOR	19
Tirsdag 18/10	BM 87	Krøderen - Sysle T/R	Buss- og Reiseservice AS (pensj.)	25
Fredag 11/11	Skd + vogner	Krøderen - Sysle T/R	Follobaneprosj. v/ Per M. Kjeldaas	20

Dette innebærer en god økning fra fjoråret, både i antall oppdrag og reisende.

2.4. PR-virksomhet

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

Pressemeldinger ble sendt ut i forkant av sesongåpningen, sesongavslutningen / Frivillighetens dag og juletogene. Disse sendes både til aviser, radiostasjoner, turistinformasjoner, overnattingssteder og aktive - til sammen rundt 270 adressater. Det ble produsert egne plakater for søndagstogene, jubileumsarrangementet og stordriftsdagen.

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. I forkant av kjøresesongen ble det arrangert en pressekonferanse, og vi fikk også mye omtale i pressen i forbindelse med gjenåpningen av banen til Vikersund, ferdigstillingen av lok 225 og 150-årsjubileet.

Det ble i år trykket opp en ny utgave av «Velkommen til Krøderbanen». Dette er et hefte på 8 sider med nyttig informasjon som deles ut til alle som besøker oss.

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. I år har også Dagfinn Lunner bidratt med salg og kundekontakt for chartertog.

2.5. KrøderbaneNytt

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

2.6. Salgsavdeling

KOAS på Krøderen var betjent av frivillige alle ordinære kjøredager i tillegg til enkelte chartertog. Før skumringstoget var det også salg av vafler og kaffe/te i stasjonsparken. I tillegg var KOAS betjent av Buskerudmuseets ansatte i åtte uker, fra 18. juni til 15. august. Alle ukene mandag til lørdag. Kioskvognen kjørte i alle damptogene gjennom sommeren, bortsett fra stordriftsdagen. Mini-Koas var også betjent alle ordinære lørdager og søndager.

2.7. Tjenestekontoret

Kjøresesongen 2022 kan legges bak oss som et år vi har sett frem til. Endelig kjøring til Vikersund igjen. Vi merket at det er flere aktive som har «kommet tilbake» igjen etter at vi kunne kjøre til Vikersund, og med bruk av lok 225 som trekraft.

Totalt antall timer i forbindelse med kjøresesongen i 2022 er 2926,5, og det er en økning på 1347 timer fra 2021, og 2407,5 timer fra 2020.

2.8. Driftshendelser

Det er innlevert 41 rapporter om hendelser i driften. 27 av disse er rapportert videre til Statens Jernbanetilsyn. 14 hendelser hadde uklare bakgrunnsforhold. Ingen av hendelsene førte til personskade eller skader på rullende materiell. Ved 1 hendelse ble infrastruktur påført mindre skader.

- 1 hendelse gjelder trefall over spor med skade på infrastruktur.
- 1 hendelse gjelder kjøring av arbeidstog med liten avstand.
- 1 hendelse gjelder opprettet linjebrydd.
- 1 hendelse gjelder signalanlegg ute av drift som ikke var meldt til trafikkpersonalet.
- 2 hendelser gjelder uvedkommende dyr i spor.
- 2 hendelser gjelder bruk av rullende materiell.

- 3 hendelser gjelder spor og sporveksler som ikke var sikret.
- 14 hendelser gjelder veifarende som ikke overholdt vikeplikt ved planovergang. 8 av hendelsene skjedde ved planovergang med veisikringsanlegg.
- 16 hendelser gjelder uvedkommende ferdsel i spor.

Ved slutten av året startet sikkerhets- og internkontrollutvalget en gjennomgang av alle hendelsene, som vil bli oppsummert i en rapport med råd om tiltak.

2.9. Verkstedet og vognhaller

Det er i løpet av året kjøpt inn en del verktøy som vil benyttes på flere prosjekter videre i verkstedet.

Det er innkommet kr 59.675, - som skattefrie midler til vognhaller.



Ny hydraulisk presse på plass i verkstedet. Foto: Jørgen R. Nøkleby

2.10. Billettrykkeriet

Det er trykket 20.000 billetter til Setesdalsbanen i tillegg til et mindre antall til Rjukanbanen, Asker museum og Kråkstadmessa.

Billettrykkeriet endte på et overskudd på 13.760, -

2.11. Sagstua

Sagstua har i år fått et etterlengtet vedlikeholdsløft. Ytterveggene er malt så langt med 10 liter Låverød og holdt til nesten alle ytterveggerne I tillegg fikk også de hvite detaljer et lag maling. Inne fikk hovedrommet to strøk med maling på gulv og lister i tillegg til at veggene fikk flekkmalt skader og dekt over hull etter skifte av det elektriske anlegget.

Ovnen med oljebrenner ble tatt ut og kastet, senga ble flyttet til Kløftefoss stasjon og erstattet en gammel seng der. Det ble i stedet satt inn en pent brukt køyeseng. I tillegg ble det satt inn en brukt sofa, en elektrisk lenestol og sofabord. Alt var donert fra diverse medlemmer. I forbindelse med ommøbleringen ble det også ryddet i hyller og skap, og det som det ikke var behov for lenger ble kastet.

Det ble trukket ny strømledning og satt inn ny komfyr på kjøkkenet. Den gamle vil bli lagt ut for salg til inntekt for Krøderbanen.

Totalt er det lagt ned over 115 timer og brukt 5.580,90 (maling og strømkabel).

3. Trekkraft

Kapitlene om trekkraft 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.

3.1. Motor- og styrevogner

BM 87.03: Motorvognen har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Den har blitt benyttet gjennom sesongen til kjøring av flere chartertog, rutetog og juletog. Etter siste chartertog ble den tatt ut av drift på grunn av problemer med bremsebåndene som skal utbedres på eksternt verksted i løpet av vinteren 2021/2022. Boggiene ble tatt ut i desember. Det er sendt søknad om tilskudd til for utbedring av bremsebåndene hos Norsk jernbanemuseum.



BM 87.03 på Sysle. Foto: Henrik B. Backer

BM 91H.02: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Motorvognen har blitt benyttet gjennom hele sesongen. Den var i november på Sundland og fikk dreid hjulene sine. I løpet av året har flere vindusrammer blitt skrappt og oljet.



BM 91H.02 i dreiebenken på Sundland 26.11.2022. Foto: Jørgen R. Nøkleby

BFox4b 18775: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Styrevognen har blitt benyttet hele gjennom sesongen. Styrevognen fikk nye batterier før sesongen.

BM 86.18:

Det var et ønske å få avklart en del rundt vognens tekniske, det være seg motorer, fremdrift og trykkluft. Her var det mye som ennå ikke var montert. Begge girkassene var bare satt løse ned i boggiene, og her ble festene overhaldt, montert, og girkassene justert. Deretter ble olje fylt på, og luftslanger montert. Mellomaksler lå lagret i lagervogn, og disse ble hentet frem og montert.

Etter at eksaustøret var montert og olje sjekket på både motorer og dieselpumper, ble de gjort noe startforsøk. Motorene har ikke vært startet på svært mange år, kun tørnet med jevne mellomrom. Motor 1 ville ikke starte, men den gikk rundt, og det var tydelig en form for forbrenning, da det kom ut ekshaust. Motor 2 startet lett, men den var veldig urolig på turtallet. Etter noen timers tomgangskjøring roet turtallet seg og den gikk fint.

Nå fulgte naturlig montering og testing av stoppmagneter. Her ble det en del problemer. Det viste seg at begge var defekte. Det som fantes av delemotorer ble sjekket for stoppmagneter, men av de jeg fant, var alle defekte. Løsningen ble å vikle å nytt. Ny tråd ble kjøpt inn, og så startet jeg på min første viklerjobb. Spenningen var stor, da jeg skulle teste den første på vognen. Magneten virket fint den, og nå finnes det nyoverholte stoppmagneter på lager.

Det neste var montering av kileremmer til kompressor, generator og kjølevifte. Disse remmene, går via en såkalt «konisk veksler» og denne måtte løsnes for å få montert alle kileremmene. På trykkluftanlegget, manglet det en del. Slinger til vendedrevskasser og sandslanger ble montert. Rørøpplegg ut fra kompressorer ble montert og tilbakeslagsventiler overhaldt. Nye flexslanger ut fra kompressorer montert.

Det var nå klart for pumping av trykk på anlegget. Siden bare en motor startet, var det naturlig nok begrenset med kapasitet. Det tok sin tid, og etter hvert ble det avslørt den ene luftlekkasjen etter den andre. De ble tettet etter hvert som de ble oppdaget, og det hele kom seg ganske bra, men med kun en kompressor får vi ikke opp så mye trykk. Muligens må det en kompressoroverhaling til!

Til den innvendige oppussingen, ble det kjøpt inn kryssfinerplater, og montering av plater i konduktørrom i ende 1 startet opp. Det hele ble malt brunt og nytt gulvbelegg lagt. Alt av eikelister ble pusset og lakket, for så å bli montert. Konduktørsete og posthulle ble malt og montert.



Før og etter i konduktørrommet i ende 1. Foto: Morten Håland

Det neste er kupe 1. Takplatene var svært bulete, og ble besluttet byttet med kryssfinerplater. Disse måtte skjøtes, og her ble det brukt en tykkere plate på baksiden som forsterkning og hver skjøt ble sparklet med to-komponent sparkel. Takplatene ble grunnet med heftgrunn og deretter malt med hvit oljemaling.



Arbeidene i kupe 1 skrider fremover. Tak, vegger og skap blir gått over. Foto: Morten Håland

Veggene ble kledd med kryssfiner mellom vinduene og malt med kremgul oljemaling. Den ene bagasjehyllen ble renskrapet for gammel maling og malt kremgul.

Totalt antall dugnadstimer: 345

3.2. Diesellokomotiver

Skd 214.103: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Skinnetraktoren har blitt benyttet gjennom sesongen til skifting, kipptog og arbeidskjøring frem til det ble funnet en feil på motoren, som førte til at den ble hensatt. Feilen planlegges utbedret før sesongen 2023.

Skd 215.104: Skinnetraktoren er hensatt. Det er ikke utført arbeider på den i 2022. 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 14.496,50. Med tidligere tilskudd er 215-fondet nå på kr 231.412,-. Ønsker du å støtte prosjektet kan det VIPPSes til nummer 2197 eller overføre til kontonummer 2372.07.02703. Husk å merke gaven med "Skd 215" eller lignende.

Skd 220c.167: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Skinnetraktoren har blitt benyttet gjennom sesongen til skifting, kipptog og arbeidskjøring. Starteren ble byttet på høsten da den gamle var defekt.

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

Skd 220c. 210: Har fått utbedret lekkasje på dieselkjøleren og fått nye batterier. Videre er alle olje- og dieselfiltre blitt byttet. Skinnetraktoren er prøvestartet og blitt prøvekjørt utenfor verkstedet på Kløtgefoss.

3.3. Damplokomotiver



Igjen kunne man oppleve to oppfyrte damplok på Krøderbanen samtidig. Foto: Kristian Ruud Nøkleby

7a 11 «Ulka»: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Lokomotivet har blitt benyttet til kjøring chartertog, skumringstog og stordriftsdagen.

21e 207: Buskerudmuseets ansatte jobber med å pusse opp loket kosmetisk med tanke på utstilling i godshuset på Krøderen. Det er blitt utarbeidet en oversikt over en lang rekke manglende komponenter som skal forsøkes erstattet. Vi har bistått med å utarbeide prosjektplan og oppfølgingsmøte med Norsk Jernbanemuseum.

21b 225: Lokomotivet ble ferdigstilt til sesongstart. Som alltid ble den siste perioden av prosjektet hektisk, men vi greide det. Dessverre ble det for kort tid til prøvekjøring i forhold til hva vi hadde ønsket oss.

Tenderen ble ferdigstilt med nye foringer i bremsestell og fjærstell. Hele tenderrammen har blitt rengjort og malt innvendig og utvendig. Akselkassene har blitt foret ut for å kompensere for slitasje.

Kjelen har blitt trykkprøvd og godkjent av DNV for fem år. Ny gnistfanger i rustfritt stål har blitt laget og ble montert midt i sesongen til erstatning for "hatten" som satt på toppen av pipa.



Gutta i verkstedet hadde bestilt nye foringer til tenderens bremsehengere.

Nye lagre til veiv- og koplestenger ble maskinert og tilpasset

Den første prøvekjøringen avslørte en del problemer som delvis ble løst umiddelbart og en del andre mindre problemer som vi har jobbet med etter sesongens slutt.

Alle detaljer vedrørende den åtte år lange restaureringen vil komme som egen rapport i løpet av året.



Kristian stikker fyr for første gang og Paul Christian justerer sikkerhetsventiler. Foto: Odd A. Lyngstad

3.4. Internmaterieill

Robel 10. 30-36-0002: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Robeltrallen har blitt benyttet gjennom sesongen til arbeidskjøring for telegrafavdelingen. Den har fått ny hydraulikkttank, nye batterier og nytt dieselfilter i løpet av året. Det er blitt utbedret skader og lekkasjer på det ene støttebenet.

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.

Levahn 128B 30-36-5091: Har gjennomgått årskontroll og "utvidet" driftsvedlikehold for å ta den i bruk på Krøderbanen. Motortrallen ble tatt i bruk på høsten, etter opplæring fra en pensjonert fører hos Spordrift med sertifisering på Levahn 128. Det vil gjennom vinteren bli jobbet mer på trallen for å rette på forhold som oppsto under bruk i huggelgene.

Robel 54.22-3. 30-36-5105: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Robeltrallen har blitt benyttet gjennom sesongen til arbeidskjøring.

Robel 54.22-3. 30-36-5106: Overtatt fra BaneNOR som deletralle. Har nydreide hjul.

Robel 54.22-4. 30-36-5119: Overtatt fra BaneNOR som deletralle. Hugges når brukbare deler er fjernet.

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

Robeltilhenger 30-37-4022: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Hengeren har blitt benyttet gjennom sesongen til arbeidskjøring. Enheten har fått skiftet hovedledningskraner.

Robeltilhenger X 1477: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Hengeren har blitt benyttet gjennom sesongen til arbeidskjøring.

Kosteaggregat 30-56-009: Aggregatet er hensatt, og løftet av sporet på grunn av feil på motor og drivverk til kosteaggregatet.

Pakkeaktor 30-32-208: Prosjektet med hovedrevisjonen ble slutført til banearbeidsuka i 2022. Traktoren har fått et lite "skur" å stå innendørs i når den ikke er i bruk.

4. Vognmateriell

Kapitlene om vognmateriell omtaler enheter som har vært i bruk, vært gjennom årskontroll eller der noe er endret i løpet av året. Enheter som er hensatte, er opplistet på våre nettsider.

4.1. Personvogner

Co4c 65: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet gjennom sesongen. Den fikk i november dreid hjulene sine på Sundland.

Co3b 85: Boggirevisjon ble påbegynt på høsten. Fjærene til boggiene har vært på revisjon i Sverige.

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

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

BCo 108: Det har blitt arbeidet med metallbeslag til setene i andreklasserommet gjennom året.

Co4a 195: I løpet av året er flesteparten av setene blitt montert, og en nyprodusert dør til veggen mellom de to avdelingene er blitt montert.



Co3a 220: Vognen har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Den har blitt benyttet gjennom hele sesongen. I april var den på Sundland og fikk dreid hjulene sine. Den deltok i filmproduksjonen "Gulltransporten" på Hønefoss i april og Raumabanen i mai. To av vinduene har blitt byttet.

CF3b 548: Det har blitt arbeidet med 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. Vognen var stilt ut på Krøderen i forbindelse med frivillighetens dag 28. august. I romjulen ble demontering av batterikassene, schweizerapparatet og bremsestell påbegynt.

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

Bo2c 950: Vognen ble lånt av Norsk Museumstog til Krøderbanen i forbindelse med jubileumsfeiringen i 13. august. Det ble gjort en hel del vedlikehold på vognen i forkant av og etter jubileet. Vognen ble også brukt i et internt arrangement senere på høsten. Vognen blir oppbevart på Krøderbanen inntil videre.



Dagfinn Lunner pusser vannbrett på Bo 950. Til høyre sees vognsiden etter at den var oljet to ganger. Foto Henrik B. Backer



Parafinlamper:

Det er laget en rigg for testing av kupélamper til personvognene våre. Dermed kan man henge opp opptil fire lamper i arbeidshøyde og lampene kan henge trygt mens man jobber samt testkjøre dem over lenger tid.

Foto: Mette Veland

4.2. Godsvogner



Det har blitt kjørt noen godstog i sommer. Her fra et chartertog med en tysk gruppe Foto: Kristian Ruud Nøkleby

T13 4893: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet gjennom hele sesongen.

To3 6845: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet gjennom hele sesongen.

G2 8121: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Vognen har blitt benyttet gjennom hele sesongen. Den var på Sundland i april og fikk og dreid hjulene sine. Den har også deltatt i filmproduksjonen "Gulltransporten" på Hønefoss i april og Raumabanen i mai.

Gfo2 10241: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Skadene på sidestøttene i boggjene ble utbedret vinteren 2021/2022. Godsvogneren har blitt benyttet gjennom hele sesongen. Den var på Sundland i april og fikk dreid hjulene sine. Den deltok i filmproduksjonen "Gulltransporten" på Hønefoss i april og Raumabanen i mai.

T3 10962: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Godsvogneren har blitt benyttet gjennom hele sesongen. Gulvet har blitt oljet.

Gf3 13014: Har gjennomgått utbedring av endevegg på bremserhus. Vognkasse, støpte skilt og understell med aksler er blitt malt opp. Vognen har også gjennomgått årskontroll og delvis understellsrevisjon. Det gjenstår å revidere bremsestell og bremsekyndere. En aksel ble byttet for å få to akslinger med eiker. Vognen var i november på Sundland og fikk dreid hjulene sine.



Gavlveggen ble utbedret for råteskader og fikk delvis nytt panel. Til høyre foregår montering av skilt. Foto Henrik B. Backer

Gf3 14092: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Godsvognen har blitt benyttet gjennom hele sesongen. Den var på Sundland i april og fikk og dreid hjulene sine. Den har også deltatt i filmproduksjonen "Gulltransporten" på Hønefoss i april og Raumabanen i mai.

Ø2 16859: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold.

Ø2 16902: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold.

Ø2 16927: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold.

G3 17176: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Den var på Sundland i april og fikk og dreid hjulene sine. Den var påtenkt å delta i filmproduksjonen "Gulltransporten" på Hønefoss i april og Raumabanen i mai, men det ble ikke behov for den likevel.

G3 20196: Har gjennomgått årskontroll og normalt driftsvedlikehold. Den var på Sundland i april og fikk og dreid hjulene sine. Den har også deltatt i filmproduksjonen "Gulltransporten" på Hønefoss i april og Raumabanen i mai.

G3 31035: I løpet av høsten ble taket på vognen skadet i forbindelse med stormkast. Vognen må få skiftet noen takbord og få ny takpapp. Inntil det skjer, vil vognen være tildekket med presenninger

G4 40020: Vognen har blitt tømt for innhold og tilstanden kartlagt. Det er sendt søknad om tilskudd til Norsk jernbanemuseum for dekning av kostnader til trematerialer til gulv, panelkledning og maling

G4 41257: Innholdet i vognen har blitt gjennomgått og saker uten interesse har blitt kassert

Gbs 150 0201: Enheten ble overført fra Gamle Vossebanen til Krøderbanen i november 2021. Vognen er i dårligere forfatning enn forventet. Da vi kunne få overført en Gbs, som Norsk Jernbanemuseum hadde brukt som lagervogn på Hamar, ble det besluttet å utrangere vognen. Før den blir hugget opp skal brukbare reservedeler demonteres

Gbs 150 0143: Overført fra Norsk Jernbanemuseum til bruk som lagervogn på Krøderbanen.

H4 70006: Vognen ble tømt for innhold på våren, og skrapet og malt utvendig. Det har vært kontakt med Norsk jernbanemuseum om denne vognen, ettersom de har en iskjeller i en av sine gamle bygninger.



Vognsiden på H4 70006 ble skrapet ned i mars og til høyre sees Per Kjeldaas som maler 11.4. Foto Henrik B. Backer

Hbikks 237 6061: Overført fra Norsk Jernbanemuseum til bruk som lagervogn på Krøderbanen.

Hbbis-tt 226 8239: Overført fra Norsk Jernbanemuseum til bruk som lagervogn på Krøderbanen.

XABG 0017508A: Tidligere Rps-vogn overtatt fra Bane NOR som delevogn.

Ibbghnps 42 76 8275002-6 "Tinevogna": Det har vært arbeidet med å lage nytt lager for bremsedeler. Flere deler og hyller er flyttet over fra S3 4520.

4.3. Avhendet materiell

His 210 2496: Vognen ble solgt til filmproduksjonen "Gulltransporten" der vognen ble sprengt. Vognen ble hugget opp i Åndalsnes når filmproduksjonen var avsluttet. Vognen har i mange år fungert som lagervogn og ble tømt for innhold i mars.



De to His-vognene etter at filmselskapet hadde komplettert trepanel og malt vognene grå. Foto Henrik B. Backer

His 210 2843: Vognen ble solgt til filmproduksjonen "Gulltransporten" og ble benyttet der. Vognen ble hugget opp i Åndalsnes når filmproduksjonen var avsluttet. Vognen har i mange år fungert som lagervogn og ble tømt for innhold i mars.

5. Infrastruktur

Det ble i 2022 utført i alt 1852,5 dugnadstimer på infrastrukturen. Dette tilsvarer ca. 1,1 årsverk. Det gjelder alt arbeid utført på telegraf- og telefonkurs, vegetasjonsrydding, utkjøring av ballastgrus, vedlikehold av spor, og innsamling av gamle sviller.

5.1. Telegraf og telefon

Det er skiftet 4 stolper i 2022 som er det samme som i 2021. Med dette er 305 stolper skiftet ut etter at NJK Krøderbanen i 1986 overtok ansvaret for vedlikeholdet. Vedlikeholdet skjer nå i et nært samarbeid med Buskerudmuseet. 305 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 2022 ble det igjen etablert telegrafforbindelse med Vikersund stasjon etter at kablet inn til stasjonen ble utilsiktet gravd over i 2018. I denne forbindelse ble det satt opp en ny halvstolpe med koblingsskap ved innkjør Vikersund.

Endelig kan det rapporteres om at problemene med signaltelegrafkursen på Sysle stasjon er løst. Det viste seg at fjærkontaktene i C-låsen som kobler inn togmeldingsapparatene ikke ga tilstrekkelig kontakt.

Til vedlikehold av telefon- og telegrafkursen er det er lagt ned 199 frivillige timer mot 338 timer i 2021.

5.2. Huggehelger og vegetasjonskontroll

Huggehelgene ble arrangert 15. – 16. oktober og 29. – 30. oktober. Første helgen var det 15 deltakere på det meste og det ble hugget ved Morud planovergang. Det ble åpnet opp slik at det er god sikt inn mot planovergangen når man kommer fra Kløtgefoss. Dette i tillegg til vanlig rydding fra gjerde til gjerde.

Den andre helga ble tatt ved overgangen ved Splitkon, hvor vi på det meste var 10 stk. Alt kratt som har vokst opp siden sist vi var i området ble tatt grundig, i tillegg til at vi hadde fått tillatelse til å ta mellom vår eiendom og riksvegen. Høye trær mot tomte til Splikon ble trimmet i bunn. Oversikten mot planovergangen for både tog og biler er blitt mye bedre. I løpet av begge helgene ble en del jernskrap og skinnerester samlet opp og kjørt til Kløtgefoss, blant annet restene etter en veksler ved Splikon.

Totalt ble det lagt ned 452 arbeidstimer i frivillig innsats.



Morud plo og Splitkon plo. Foto Alexander Westerlund

5.3. Banedugnad

I uke 30 ble det arrangert banearbeidsuke som hvert år. Årets oppgave var spor 13 (havnesporet) hvor svillebytte og masseutbytte i butten mot veien opp mot planovergangen ble gjort. Det var mye dårlig masse i området og mye ble kjørt bort. Ny stoppbukk ble satt opp.

Som alltid var matstellet på topp med egne “kokker” som stiller opp bare for å lage mat.

Vår rikholdige flåte med gult materiell fikk også trimmet seg.

5.4. Nye parkbenker

Det er i år bygget to nye benker til Krøderbanen. En ble satt utenfor Sagstua og en utenfor personalboligen Kørpen. Dermed har vi totalt 4 solide benker som kan holde i mange år. I tillegg er det laget en jigg for å enklere kunne produsere flere benker. Materialer til to benker til er kjøpt inn, sagt til og tørker på Kløtgefoss.

6. Oversikt over rapportert dagnadsarbeid

Kategorier	Timer 2021	Timer 2022
Administrasjon og opplæring	680	1 375
Driftssesong og chartertog	1 579	2 926
Skifting og annen kjøring	469	611
<i>Banearbeidsuke</i>	574	488
<i>Banevedlikehold</i>	462	157
<i>Bygningsvedlikehold</i>	67	459
<i>Huggehelg</i>	593	452
<i>Kørpeparken/parkbenk</i>	20	23
<i>Svilleinnsamling</i>	44	23
<i>Telegraflinjen</i>	338	199
<i>Annet</i>	117	51
SUM infrastruktur	2 216	1 852
<i>Vedlikehold lokomotiver</i>	126	58
<i>21b 225</i>	2 923	2 077
<i>21e 207</i>	7	15
<i>Skd 206.35</i>	4	0
<i>Skd 215.104</i>	0	0
<i>Skd 220c.210</i>	0	56
<i>Vedlikehold motorvogner</i>	4	63
<i>BM 86.18</i>	38	345
<i>Vedlikehold personvogner</i>	212	179
<i>Co 85</i>	58	70
<i>Co 195</i>	221	60
<i>CF 548</i>	130	27
<i>BCo 108</i>	190	0
<i>Vedlikehold godsvogner</i>	49	520
<i>Gf3 13014</i>	0	235
<i>G4 41257</i>	173	0
<i>Vedlikehold internmateriell</i>	65	74
<i>Pakkeaktor</i>	36	7
<i>Levahn 128</i>	0	36
<i>Hugging & deleplukking</i>	273	16
<i>Lagervognprosjektet</i>	16	200
<i>Annet</i>	495	128
SUM rullende materiell	5 020	3 821
Andre aktiviteter	1 725	2 446
TOTALT	11 691	13 032



7. Driftsutvalget vil uttale

Året 2022 ble året da det skjedde så mye å glede seg over. Først ble damploket 225 ferdig etter åtte år med restaurering. Vi kan være stolte av resultatet, og det meste har vi gjort i egen regi. Og fordi at vi har gjort det meste i egen regi har vi lært enormt mye og sitter igjen med masse kompetanse. Denne kompetansen vil være til stor nytte i forhold til kommende restaureringsprosjekter

Det neste vi kunne glede oss over var at sporet helt frem til Vikersund ble ferdig istandsatt, og vi kunne for første gang på flere år trafikkere hele strekningen. Hele banen har fått skiftet sviller og sporet er blitt pakket og justert. Så bra stand har neppe sporet vært på 50-60 år!

13. august kunne vi markere at det var 150 år siden Krøderbanen ble åpnet. Det var noe som skapte mye positiv oppmerksomhet.

I forbindelse med regjeringsskiftet i 2021 ble sikring av kulturminner fra jernbanen spesielt nevnt i regjeringserklæringen. Det har ført til at Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet har startet kartlegging av behovene for ressurser til museumsbanene og til sikring av rullende materiell. Representanter fra NJK har i samarbeid med Kulturvernforbundet gjennomført flere møter med politikere og andre beslutningstagere. Det minner oss om at sammen er vi sterke. Direktørnettverket for de konsoliderte museene med museumsbaner har også gjort en viktig innsats. Driftsutvalget vil få takke alle som har ytet en viktig innsats for bedre rammevilkårene for museumsbanene.

Medlemmenes innsats har også i 2022 betydd alt for å få gjennomført restaureringen av damplok 225, og alle årskontroller og vedlikehold av rullende materiell. I 2022 er det blitt registrert 13 032 dugnadstimer, som tilsvarer 7,55 årsverk. Av alle dugnadstimer er 2 926 dugnadstimer (ca 1,7 årsverk) er gjennomføring av driftssesong og kjøring av chartertog, og 1 875 timer dugnadstimer (ca 1,1 årsverk) er diverse arbeid på infrastrukturen. Det er 1 341 flere timer enn i 2021!

Driftsutvalget vil få takke alle medlemmene for storartet innsats, og de ansatte i Buskerudmuseets ansatte for godt samarbeid. Vi vil også takke klubbens hovedstyre som gjør en viktig innsats med å drive klubbens fellestjenester og representere NJK overfor myndighetspersoner og andre som er viktige for oss. Vi takker også Jernbanemuseet og andre museumsbaner for hyggelige kontakter og godt samarbeid. Til sist vil vi få takke alle de som på forskjellige måter bidrar med støtte til vår virksomhet.

Henrik B. Backer
Driftsbestyrer
(sign)

Anders Linnerud
PR-ansvarlig
(sign)

Jørgen R. Nøkleby
Ansvarlig dieselmateriell
(sign)

Henrik B. Backer
Leder NJK Krøderbanen
(sign)

Mette Veland
Digitalisering og effektivisering
(sign)

Henrik B. Backer
Ansvarlig vogner
(sign)

Alexander Westerlund
Kasserer
(sign)

Kristian R. Nøkleby
Ansvarlig damplokomotiver
(sign)

Jim Hagen Warp
Styremedlem
(sign)



Norsk Jernbaneklubb

NJK Revisjon

Til Årsmøtet i Norsk Jernbaneklubb – Krøderbanen 2023

Revisjonsberetning for Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen Regnskapsåret 2022

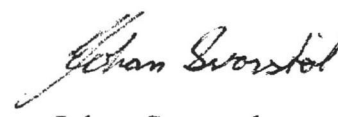
Regnskapet for 2022 viser for Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen inntekter av salg og drift på kr. 162.337 og et årsoverskudd etter fondsjusteringer og finansposter på kr. 337.

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. 31.12.2022 og for resultatet av virksomheten i regnskapsåret.

Oslo/Tønsberg 12. februar 2023


Kjell Erik Seielstadsveen
NJK-revisor


Johan Svorstøl
NJK-revisor

Årsmelding 2022

Norsk Museumstog



Om Norsk Museumstog

Norsk Museumstog (NMT) forestår kjøring av museumstog på det nasjonale jernbanenettet, i samarbeid med Norsk Jernbanemuseum trafikkutøverenheten, som er operatør for kjøringene våre.

Virksomheten disponerer fire elektrisk lokomotiver, to damplokomotiver og et antall personvogner, herunder to salongvogner og to spisevogner.

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

Ledelse

Driftsutvalgets sammensetning i 2022:

Bjørn Halling	Driftsleder, materiellansvarlig og vognansvarlig
Ragnar Andenæs	Damplokansvarlig
Christian Berg	Kasserer
Ole Christian Valdersstøen	Ellokansvarlig
Amund Rasten	DU-medlem
Atle Samuelsen	DU-medlem
Sven Marius Utklev	
Gjeruldsen Halle	DU-medlem, driftsleders stedfortreder.

Driftsutvalget har avholdt 4 møter i 2022.

NMTs årsmøte ble avholdt som nettmøte.

NMT har vært representert i NJKs representantskap ved driftsleder.

Driftsåret 2022

Leverandøravtalen med Jernbanemuseet utløp ved årsskiftet 2021 – 2022, og ble foreløpig ikke fornyet. Det ble derfor ikke mulig å gjennomføre en normal driftssesong i 2022.

Eneste driftsaktivitet i 2022 var deltagelse i opptakene til filmen «Gulltransporten». Se eget avsnitt.

Gulltransporten

NMT og Krøderbanen fikk forespørsel fra regissør 74Entertainment om å delta i innspillingen til «Gulltransporten». NMT med 30a 271, Krøderbanen med vogner.

Jernbanemuseet ønsket ikke å påta seg fremføringsansvar for togene i forbindelse med opptakene. Det ble derfor funnet en løsning hvor OnRail sto som fremføringsansvarlig.

Opptakene, på Hønefoss og på Raumabanen, gikk greit inntil siste opptaksdag, hvor det skjedde et uhell som medførte skade på lokomotivet. Den aller siste turen på Raumabanen måtte derfor avlyses.

I ettertid oppsto det uenighet om det økonomiske oppgjøret. Til slutt fikk vi oppgjør, men rundt 100.000 kr. ble trukket fra, selv om vi i kontrakten hadde tatt forbehold

om tekniske feil. Svært skuffende, etter at vi hadde nedlagt mye arbeide til beste for regissøren. Vi har tidligere deltatt i mange filmopptak, men har aldri opplevd noe slikt som dette. Krøderbanen har fremdeles ikke fått oppgjør.

Samarbeidspartnere

NMTs viktigste samarbeidspartnere i 2022 har vært følgende:

- Bane Nor Eiendom, vi har leiekontrakter på Grorud verksted, Nordstrand, Hønefoss og Eina.
- Historiske Togreiser AS, selskapet som NMT er medeier i med 33,3 % andel, og som driver markedsføring og salg av togene våre.
- Krøderbanen
- Norsk Jernbanemuseum

Lokaler og sporplass

NMT disponerer to spor på verkstedet Groruds område, spor 17 og 18 i syd. Her står nå kun en driftsvogn, pluss en del internt materiell. Kontrakten er nå (2023) oppsagt med virkning fra 1. mai.

I lokstallen på Filipstad disponerer vi fire spor. Her står ellokene, samt to passasjervogner og en godsvogn.

I lokstallen på Hønefoss disponerer vi to innvendige spor. På det ene sporet står damplokene 26c 411 og 30a 271. På det andre sporet står Di 2.841, BCo 348 og El 11.2078. På utsiden står Fde 19003, og en His som benyttes som vedvogn.

4 personvogner står nå tørt og godt i stallen på Eina.

Vogn 950 er inntil videre utlånt til Krøderbanen og står under tak på Kløtgefoss.

Damplokomotiver

30a 271 og 26c 411.

Lokene er stallet innendørs i Hønefoss lokomotivstall.

På 411 oppsto det en mekanisk skade under overføring i forbindelse med Dovrebanejubileet. Utbedring er påbegynt, og vi har søkt om midler til dette fra Jernbanemuseet. Loket planlegges istandsatt og brukt i samarbeide med Krøderbanen.

På 271 oppsto det en mekanisk skade under skifting på Åndalsnes. Utbedring er påbegynt.

Elektriske lokomotiver

El 11.2078

Lokomotivet står innendørs på Hønefoss. Det er utført en del arbeider på loket i 2022.

El 11.2098 og El 11.2107

Lokene ble ikke benyttet i 2022.

El 13.2142

Boggirevisjon har pågått i 2022. Gjennomføres på verkstedet Grorud, oppdragsgiver er Jernbanemuseet.

Diesellok og skiftetraktorer

Di 2.841

Loket blir oppbevart innendørs, i stallen på Hønefoss. Det er ikke utført arbeider på loket i 2022.

Skd 220c

- Skd 220.138 og Skd 220.200 står hensatt utendørs på verkstedet Grorud. Det har ikke vært utført arbeider på traktorene i 2022.
- Skd 220c.168 står hensatt utendørs på Hønefoss. Det har ikke vært utført arbeider på traktoren i 2022.

Personvogner i tre - driftsvogner

Ingen vogner har vært i drift i 2022, og det er ikke utført vedlikehold på vognene i 2022. Vognene 119, 213, 950 og 18143 står innendørs på Eina.

950 står innendørs på Kløtgefoss. Den har fått en omgang med Owatrololje, vi takker Krøderbanen for det.

118 og 18143 står innendørs på Filipstad.

Personvogner – prosjekter – hensatte vogner.

ABo 348 Vognen er hensatt innendørs på Hønefoss. Det er ikke utført noen arbeider på vognen i 2022.

DFo 432, Bo 502, Co 770: Vognene er hensatt utendørs på Grovane, dekket av solide presenninger. Formellt er disse vognene tilbakeført til stiftelsen Norsk Jernbanearv.

CB 21216

Vogna står hensatt på verkstedet Grorud. Fremtidig bruk er ikke bestemt.

Internt materiell – materiell til hugging

- Ingen vogner ble hugget i 2022.

Økonomi

Flere års bortfall av driftsinntekter har tæret hardt på NMTs økonomi. Inntektene fra filmopptakene på Raumabanen skulle til en viss grad kompensere for dette, men så ble inntektene mindre enn forventet.

På slutten av året ble det oppnådd enighet om at NJK skulle motta kompensasjon for leieutgifter vi betaler til Bane Nor eiendom. Det representerte en svært

velkommen inntekt i en anstrengt økonomisk situasjon, og gjør oss forhåpentligvis i stand til å tåle ytterligere en sesong uten driftsinntekter. Men dersom det ikke blir drift i 2024, spøker det stygt for NMTs fremtid.

Driftsutvalget vil uttale

3 års stans i driften er selvfølgelig svært demotiverende for oss som har denne virksomheten som hobby. En av årsakene, Covid 19, var det ingenting å gjøre med. Andre hendelser underveis kunne antagelig ha vært håndtert på en annen måte.

Men – vi har fremdeles ikke gitt opp håpet om å komme i gang igjen med drift. Forhåpningen er nå at vi skal kunne kjøre i 2024. Det ligger en del utfordringer foran oss for at vi skal oppnå dette, men det jobbes aktivt med å finne løsninger, både fra NMTs, Historiske Togreisere og NJK Hovedstyrets side. Vi vil informere nærmere om dette etter hvert.

I forbindelse med innkallingen til høstmøtet 2022, sendte vi ut forespørsel til medlemmene og spurte om de fortsatt ønsket å bidra til å videreføre NMTs virksomhet. Det var gledelig å bemerke at det kom en god del positive tilbakemeldinger på dette.

Vi håper at denne positive innstillingen vil vare en stund til. I mellomtiden skal vi gjøre vårt for å reaktivere NMTs virksomhet.

Oslo, 26.02.2023

Bjørn Halling

Ragnar Andenæs

Ole Christian Valdersstøen

Christian Berg

Atle Samuelsen

Amund Rasten

Sven Marius Utklev Gjeruldsen Halle



Norsk Jernbaneklubb, Lokalavdeling Bergen

Årsmelding for NJK lokalavdeling Bergen 2022

Styret i lokalavdelingen har bestått av:

Yngve Kristiansen	Leder (Ikke på valg)
Tore Bergundhaugen	Styremedlem (På valg)
Jan Erik Petersen	Kasserer (Ikke på valg)
Bernd Beese	Styremedlem (På valg)
Birger Huun	Styremedlem (Ikke på valg)

Andre verv valgt av årsmøte:

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

Andre verv utpekt av styret:

Ole Palerud	Messeansvarlig
Bjørn Totland	Webansvarlig
Tore Hunhammer	Brannvernkontakt

Valgkomité:

Jarle H Hansen	Leder
Torbjørn Lemme	
Andreas Ekroll	

Det har vært avholdt seks styremøter i perioden. E-post er brukt som hoved kommunikasjonslinje med en felles lagringsplass på Dropbox.

Medlemssituasjonen

Lokalavdelingen har totalt 246 medlemmer pr 31.12.2022, inklusiv familiemedlemmer. Dette er en økning på 2 stk fra 2021.

Medlemslokaler

MJ gruppens lokaler i Arna Industrihus AS, har av medlemmene blitt utformet på en god måte. Oppvarming av lokalene blir vurdert pgs strømpriser. Styret har utarbeidet en arealplan som er godkjent av medlemmene og som er iverksatt.

Det er utnevnt en brannvernkontakt: 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. Vår møtet ble arrangert i Oslo 23 april med tilstøtende årsmøte i Halden 24 april. Et eget charter tog, BM70, var satt opp mellom Oslo og Halden. RS høstmøtet ble arrangert i Oslo 29 oktober.

Avdelingens leder og messeansvarlig var til stede på Modelljernbaneforeningen i Norge (MJF) sin generalforsamling i Trondheim 12. mars 2022.

Medlemsmøter og aktiviteter

I samarbeid med Arna Industrihus AS, ble det i september gjennomført en brannsikkerhets dag. Her ble det først gjennomgått brannteori etterfulgt av en enkelt praktisk brannslukkeøvelse ute ved bruk av CO2 slukkere.

Et høstmøte i november ble gjennomført hos NJK Gamle Vossebanen (GVB). Her fikk vi gode orienteringer om tekniske utfordringer ved GVB. Dette ble fulgt opp med en solid omvisning på rullende materiell i lokalene på Seimsmark. Det var imponerende å se det grundige restaureringsarbeidet som gjennomføres her. Stor takk til leder av GVB.

Hobbymessen

Hobbymessen ble i år arrangert i Åsane kulturhus, 2. og 3. april. Som en prøveordning ble Åsane kulturhus valgt spesielt siden dette eies av Bergen Kommune og vi derfor ikke må betale leie for lokalene. Det var 20 utstillere på messen med alt fra modelljernbane, modellbiler, produksjon av tollekniver, amatørradio og til utstilling og salg av strikkede og broderte håndarbeid. Det var 421 betalende besøkende på messen. Flere av utstillere at de satt noe perifert siden så mange forskjellige rom ble benyttet. Messen gav et overskudd på vel 13.000.-kroner.

Modelljernbanemessen

Messen ble avholdt 24. – 25. september i Turnhallen på Slettebakken. Rammene rundt messen var som tidligere, men hovedfokus på annonsering var lagt til Facebook. Via Facebook nådde vi 34 tusen personer og det var 1462 stykker som klikket på vår annonse. Lørdag morgen var vi også med i et innslag om modelljernbane på NRK P1, i programmet «Opptur». Vi hadde ikke annonsering i lokale eller regionale aviser. Det var totalt 914 betalende gjester på messen. Messen gav et økonomisk overskudd på vel 46.000,- kroner. Billetinntektene gikk ned med 22% i forhold til 2021.

Sosiale medier

Klubben har 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 312 medlemmer pr 31 des 2022. Desember var den måneden med flest besøkende her, totalt 460.

Modelljernbanegruppen

Hovedprioritet på arbeidet i gruppen har vært oppdatering og utbedringer av skader på eksisterende moduler på N-skala-, G-skala-, digital- og modulanlegget. Eksisterende fastanlegg er demontert og flyttet fra lokalene på Dokken og er under oppføring i de nye lokalene. Fastanlegget vil bli tilpasset lokalene og skal være et tilbud til de som ønsker å kjøre eller teste rullende materiell. Det skal også være et anlegg som kan vises frem for besøkende og hvor besøkende kan prøve å kjøre et MJ-anlegg.

En liten gruppe har i flere år påtatt seg å drifte og vedlikeholde Wallendahls jernbaneanlegg som vises i hjørnevinduet mot Strandkaien før jul. Imidlertid så har Wallendahl flyttet ut fra disse lokalene og nye leietagere har ikke ønsket å benytte MJ anlegget. Anlegget ble ikke satt opp julen 2022. Anlegget er lagret i våre lokaler og pt vites ikke hva Wallendahl ønsker å gjøre med det i fremtiden.

Pepperkakebyens materiell er fortsatt lagret i klubbens lokaler ihht avtale.

Økonomi

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

Avdelingens resultatregnskap viser noen hundrelapper i overskudd for 2022.

Det er laget en ny kontoplan i 2022 som medfører en endring i at noen konti med større beløp, er splittet i underkonti.

Leieavtalen med Arna Industrihus AS ble fornyet 1.4.2022 med 2 nye år. Dette har medført en økt husleie fra 1. april. I vår så utvidet vi og doblet lagerlokalet i 3. etasje. Dette koster oss i størrelsen kr 600 i ekstra husleie pr mnd.

Avslutning

Styret vil takke alle medlemmer som har bidratt til at vi har kommet godt inn i lokalene i Arna Industrihus.

Stor takk til alle frivillige medlemmer som har bidratt til gjennomføring av messene i 2022. Dette er et meget viktig arbeid som bærer vår økonomi og derved gir oss mulighet til å leie lokaler og opprettholde aktivitetene.

Bergen 29. januar 2023.

Styret NJK lokalavdeling Bergen

Til årsmøtet i NJK avd. Bergen

REVISJONSBERETNING FOR 2022

Jeg har revidert regnskapet for Norsk Jernbaneklubb lokalavdeling Bergen for regnskapsåret 2022. Årsregnskapet består av resultatregnskap, balanse og note opplysninger og viser et overskudd på kr. 469,50.

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. 31.12.2022. 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 2022.

Knarrevik, 11.01.2023



Ole Palerud

Valgt revisor for NJK avd. Bergen



ÅRSBERETNING 2022 – 2023

Generelt

Der hvor intet annet er angitt gjelder denne årsberetning fra 19. februar 2022 til 25. februar 2023, dvs. fra årsmøte til årsmøte.

Virksomhet nr. 1 – Ekstern virksomhet

MJ-aktiviteten i lokalavdelingen har vært god i løpet av perioden. Utenom arbeidene på Flisa har det vært lite aktivitet. Vi ønsker forslag fra medlemmene.

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

Lokalavdelingen deltok på mj-messe på Jernbanemuseet høsten 2022.

Lokalavdelingen deltok på representantskapsmøte 23. april i Oslo.

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

Virksomhet nr. 2 – Interne møter og medlemsturer

Vi lider under stor geografisk spredning på medlemsmassen og mangel på et fast, mest mulig sentralt medlemslokale. Styret er på utkikk etter mulig lokale, men har ikke lyktes så langt.

Årsmøte

Årsmøtet ble avholdt den 19. februar 2022 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 Døplads	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

Dugnader / medlemsmøter

Arbeidsgruppe Flisa har utført arbeid i arkivet, rensket vegetasjon i/ved svingskivegrava, samt utført andre mindre arbeider på Flisa. Se egen rapport fra Flisa.

Saksbehandling har for øvrig foregått pr telefon og E-post.

Julemøte ble avholdt på Myklegard i Løten.

Medlemsturer

Det ble arrangert medlemstur til stordriftshelg på Anten Gräfsnes jernveg fra 26. til 28.8 2022. Lørdag ble det kjøpt dagsbilletter og kjørt flere turer med forskjellig materiell. Vi tok en bytur til Alingsås på kvelden for å spise. Søndag var det tid for veteran tog fra Skara til Lundsbrunn. Turen var absolutt vellykket.

To av medlemmene gjennomførte i løpet av 2022 flere private turer til spor 1 modelljernbaneanlegget på Næs jernverk i Tvedestrand. Turene ble betalt av deltakerne. Vi traff flere medlemmer der. Vi har også besøkt Devoldbanen i Ålesund. 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

På grunn av koronasituasjonen ble det ikke avholdt noen arrangement og med det ikke noe salg.

Virksomhet nr. 4 – Servering.

Da det ikke har vært avholdt noen møter eller arrangement, har det ikke vært servering.

Virksomhet nr. 5 – Medlemsmasse

Antall medlemmer inklusive husstandsmedlemmer ved periodens slutt var ca. 150. Andel av medlemskontingent for 2022 overført fra NJK sentralt er 16.443 kr. Momskompensasjon er mottatt 2134 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.

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

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

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

Virksomhet nr. 10 – Arkiv / bibliotek

Arbeidsgruppe Flisa har ordnet arkivet. Bygningsmessig må taket males, dette et stygt etter en vannlekkasje i etasjen over. Vi har fått klarsignal fra Riksantikvaren om maling med fritt valg av malingstype, men med farge som eksisterende. Taket er nå skrappt og klargjort for maling, gjennomføres i 2023 dersom det ikke blir innvendig renovering av bygningen.

Virksomhet nr. 11 – Frivillighetsregisteret

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

I 2022 mottok vi 2802 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 2022 har lokalavdelingens mj-gruppe vært aktiv, spesielt i Elverum sammen med SØMJK.

Elverum 25. februar 2023

Sign.
Jon Mømb
Formann

Årsberetning 2022 for NJK avdeling Oslo og omegn

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 er i en oppbyggingsfase. Ordinært årsmøte for 2021 ble holdt 16.06.21. Aktivitet inntil denne dato går fram av protokoll fra møtet. Godkjenning av regnskap skjedde i ekstraordinært årsmøte 08.09.22, jfr. protokoll fra møtet.

Valgte representanter

Styret har i 2022 hatt følgende sammensetning:

Leder: Nils Håkon Sandersen

Kasserer: John Lillegård

Sekretær: Alf Martin Hanssen

Styremedlem: Christoffer Bjøren Aspaas-Nilsen

Vararepresentanter: Stein Olav Hohle og Lilleba Barbro Lian

Også vararepresentantene har vært innkalt til styremøtene og deltatt aktivt.

Medlem til Norsk Jernbaneklubbs representantskap (RS): Nils Håkon Sandersen

Varamedlem RS: Stein Olav Hohle

Revisor: Arne Olsen – utpekt av styret etter fullmakt fra årsmøtet.

Valgkomite: Simen P Aasheim, Åge Lybekbråten og Stig Fjeldstad

Aktivitet 2022

Følgende arrangementer har funnet sted i 2022:

- Åpens hus torsdag 01.09.22
- Medlemsmøte med ekstraordinært årsmøte torsdag 08.09.22
 - o Foredrag på medlemsmøtet: Kongsvingerbanen sett fra sykkelsetet, en personlig beretning, ved Alf Martin Hanssen
- Åpens hus torsdag 22.09.22 kl. 18:00 – 21:00
- Åpens hus torsdag 06.10.22 kl. 18:00 – 21:00
- Medlemsmøte torsdag 20.10.22
 - o Foredrag: Sulitjelmabanen ved Stein Olav Hohle
- Medlemsmøte torsdag 03.11.22
 - o Foredrag: Da man berget trikken i Oslo, med Haakon-Magnus Preus
- Åpens hus torsdag 17.11.22
- Medlemsmøte torsdag 01.12.22
 - o Foredrag: Thunder in the valley – GM-gruppens vekst og fall, ved Jarl Hole
- Uformell juleavslutning 15.12.23 med kjørbar gløgg og noen overraskelser

Styret har hatt 6 styremøter i 2022 etter ordinært årsmøte og ytterligere 2 styremøter i 2023 fram til ordinært årsmøte:

29.06.22

11.08.22

08.09.22

20.10.22

03.11.22

22.11.22

10.01.23

21.02.23

Diverse: Utstyr, renhold og informasjon

Utstyr som er fornyet:

- Kaffemaskin
- Vannkoker
- Mikrobølgeovn
- Prosjektor
- Sofa og stol til stua med tog-trekk, formidlet av Hovedstyret

Låssystemet er skiftet ut. Det er foretatt diverse mindre reparasjoner.

Verandadør fra foredragssalen er dårlig, noe som er tatt opp med BaneNor via Hovedstyret. Nødreparasjon er foretatt.

Hovedstyret har bedt om at ildstedet ikke brukes inntil feier har sagt ok. Feier er bestilt, men kom ikke på lovet tidspunkt.

Styret

- legger vekt på renhold, både generelt og i forbindelse med hvert arrangement
- har laget enkle regler for andres bruk av lokalene, som er hengt opp på kjøkkenet
- har gjennomarbeidet bank og fullmakter, tatt i bruk profesjonelt regnskapssystem (Fiken) og etablert Vipps
- laget prisliste for kjøp av mat og drikke som er hengt opp på kjøkkenet

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. 100 brukere.

Den nye oppstarten og det nye styret ble presentert i På sporet nr. 102 i 2022.

Styret er i ferd med å ta i bruk de mulighetene NJKs medlemsportal, NJK Forum, gir.

Oslo 24. februar 2023

Nils Håkon Sandersen

Alf Martin Hanssen

John Lillegård

Christoffer Bjørgen Aspaas-Nilsen

Lilleba Lian

Stein Olav Hohle

Til årsmøte 2023 i Norsk Jernbaneklubb – lokalavdeling Oslo


Gjennomgang av lokalavdelingens regnskap for 2022

Jeg har gjennomgått bokføring/bilag og årsregnskap for lokalavdelingen for 2022.

Regnskapet viser et overskudd for året på kr. 15 240,86 og en egenkapital pr. 31.12.22 på kr. 40 623,61.

Regnskapet er ryddig ført og årsregnskapet og balanser er korrekt satt opp og viser etter min oppfatning korrekt resultat for året og balanse pr 31.12.2022.

Oslo 9.3.2023



Arne Olsen

Årsmøtevalgt revisor/medlem av Norsk Jernbaneklubb

2022 Årsrapport NJK Rogaland

I 2022 kunne vi endelig gjennomføre medlemsmøtene uten at helsemyndighetene satte retningslinjer og begrensninger. Det var kjekt å kunne møte medlemmene igjen på Mariero.

Årsmøte ble gjennomført 23. februar og etter at det formelle var utført, viste Rune Vindholm bilder fra noen av sine mange tuer.

På medlemsmøte i april hadde vi besøk av GoAhead ved Tryve Synnevåg som holdt foredrag med temaet «Vi er til for deg».

Vi avsluttet første halvdel av året i juni med grilling og utloding i hagen på Mariero. Det var ca 20 medlemmer som koste seg i det fine været.

Første møte etter ferien i august hadde «Sommerens bilder» som tema. Medlemmene kunne her ta med seg sine bilder fra sommerens Togturer.



I september arrangerte vi, i samarbeid med Rutebilhistorisk forening, kulturminnedag med åpen stasjon, utstilling av gamle kjøretøy. I tillegg til dresinsykling stilte Terje Høyland med sitt mini tog. Her fikk barna seg en liten togtur på stasjonsområde. Arrangementet ble godt besøkt og klubben fikk gode inntekter på salg av lapper. 12 liter røre gikk med de 3 timene arrangementet pågikk.

Julemøte ble årets siste møte. Her serverte vi gløgg og risengrøt. Rune Vindholmen viste bilder fra sine turer og møtet ble avsluttet med lotteri og trekning av gevinster.

Medlemmene har fått informasjon via klubbens Facebook side og via «På sporet». Alle medlemsaktiviteter er annonsert til medlemmene direkte via epost og brev i tillegg.

Medlemsmassen er stabil.

Vedlikeholds gruppen har også i 2022 fått utført en rekke vedlikehold. I tillegg har vi også hatt enn felles dugnad. Totalt er det blitt loggført ca 257 dugnadstimer.



Arbeid som er utført:

- Pussing og maling av vannstender
- Montering av vannstender med god hjelp Viking Redning til heising
- Vedlikehold av hage og plener gjennom sommeren
- Rydding av kratt bak stasjonen
- Tjærebredt tak på godsvogn
- Vedlikehold av bygning

For NJK Rogaland

Rolf Magne Bøe



NJK Lokalavdeling Trøndelag: Årsberetning 2022

Etter årsmøtet 09.02.2022 besto styret av:

- Styrets sammensetning:
 - Leder Jon Eigil Kvernørød (gjenvalg)
 - Kasserer: Stein Erik Paulsen (gjenvalg)
 - Styremedlem: Håkon Henriksen (gjenvalg)
 - Styremedlem: Vegard Aunan (gjenvalg)
 - Styremedlem: Halvard Hovtun (ny)
- Representant til rep.skapet: Utpekes ved behov
- Revisor
 - Eirik Lien (gjenvalg)
- Fra Aktivitetsavdelingen:
 - Aktivitetsavdelingens representant i styret: Lars Helge Vikan (gjenvalg)
- Valgkomite
 - Tor-Even Olsen (gjenvalg)

2022 ble året da vi flyttet til nytt medlemslokale

I februar 2022 flyttet vi etter 15 ½ år i Forrådsbygget, Cecilienborgveien 2, til Sand og vanntårnet, også kalt To Tårn, Osloveien 45. Her har vi etter lang tids jobbing, fått en gunstig leieavtale med BaneNor. Vi fikk god hjelp fra NJK Hovedstyret, og kan si at avtalen viser at NJK anerkjennes som en viktig og seriøs bidragsyter innen kulturvernet. Noe skyldes nok også det gode samarbeidet og den flotte gjennomføringen av Dovrebanejubileet i 2021. Flyttingen ble gjennomført i hovedsak lørdag 12. februar, med litt etterarbeid på søndag. 28 medlemmer møtte opp og bidro til en effektiv flytting. Med bra planlegging og en god logistikk gikk dette på en rask og effektiv måte. Utpå lørdagen fikk vi servert en utmerket varm lunsj fra Paulsens kafe. Vil takke alle som bidro med flyttingen.

Oppbyggingen av vårt nye lokale gjennom året har foregått gjennom at vi har gitt delansvar til alle definerte oppgaver der mange har deltatt. Vi har fått på plass et minimuseum med billettkontor, bibliotek, Paulsens kafe, medlemsservicekontor og et rimelig stort kjørbart modelljernbaneanlegg.

Det er et rimelig bra engasjement blant medlemmene og med stort og jevnt oppmøte hver onsdag.

Fra programmet for 2022:

Onsdag 9. februar	Årsmøte
Onsdag 30. mars	Odd Asbjørn Korsnes viste bilder
Onsdag 6. april	Medlemstur med Type 76 til Stjørdal
Onsdag 29. juni	Sommeravslutning med grillfest
Onsdag 31. august	Kjørekveld MJ - Norsk materiell
Onsdag 7. september	Vegard Aunan viste jernbanebilder fra Skandinavia sommeren 2022
Onsdag 28. september	Fellesmøte på Munkvoll med foredrag om Elgeseter bro.
Onsdag 26. oktober	Medlemstur til Støren med omvisning på verkstedet
Onsdag 9. november	Arne Heggseth viste svenske togbilder
Onsdag 7. desember	Felles julemøte med TMJK på Ringve
Onsdag 21. desember	Juleavslutning med foredrag av Lars Helge Vikan



Vi har hatt fellesmøter med Sporveishistorisk Forening og Trondhjem Modelljernbaneklubb.

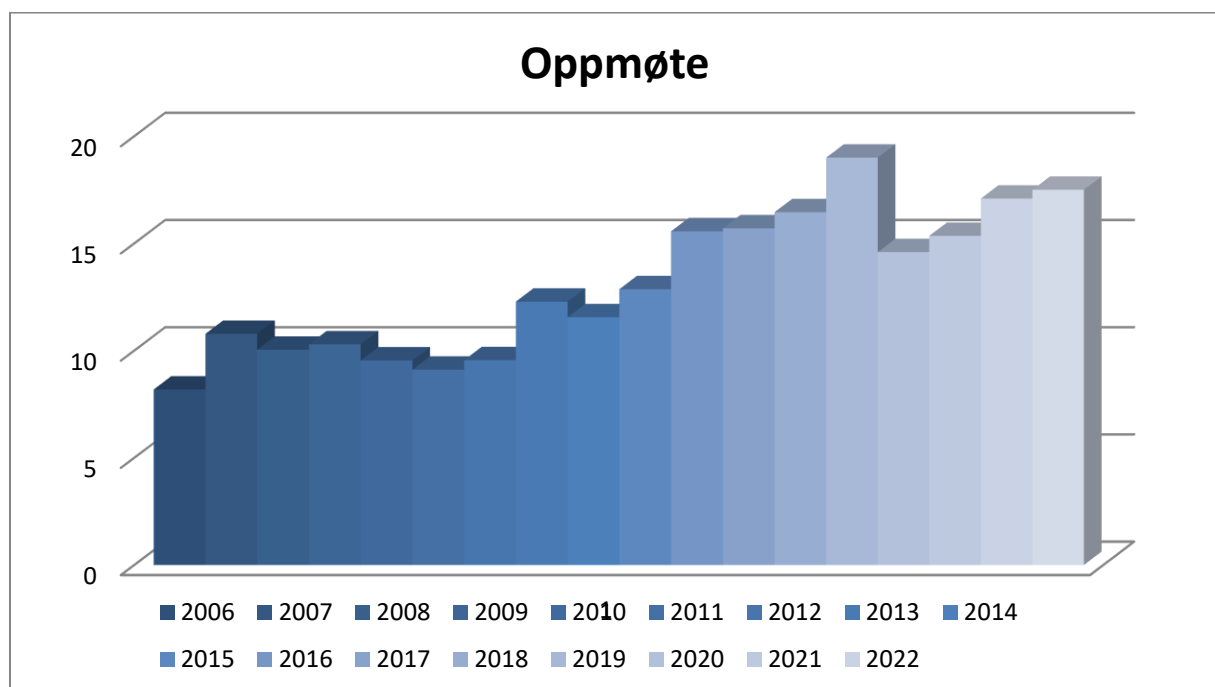
Vi har i 2022 avholdt 3 formelle styremøter. I tillegg har styret kommunisert på e-post og i våre Facebook-grupper. Vi har sendt ukentlig e-post til medlemmene om aktivitetene på lokalet.

For lokalavdelingens økonomi vises til NJK-T 2022 – Resultat og balanse. I 2022 fikk vi et årsresultat på 41.420 kroner. Det gode resultatet skyldes den nye støtteordningen for leie hos BaneNor. Ser vi bort fra støtten gikk vi i balanse. Noe som heller ikke er et dårlig resultat med tanke på at vi har hatt utgifter til oppussing og innredning.

Stein Erik Paulsen og Vegard Aunan har drevet NJK Medlemsservice fra Trøndelag i 2022.

Håkon Henriksen sitter som styremedlem i Stiftelsen Norsk Jernbanearv - SNJA.

Jon Eigil Kvernørød 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 Kvernørød/Stein Erik Paulsen

Til: Årsmøtet Norsk Jernbaneklubb, avd. Trøndelag

Revisjonsmelding for 2022

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. Vedlagt oversikt over varebeholdning er oversiktlig.

Avvik:

1. Oppført i regnskapet som 310,- kr. Kvitteringen viser 398,-
2. Oppført i regnskapet som 1287,05,- kr. Oppgjørsrapporten viser 756,47,-
3. To bilag oppført som bilag 105. Det ene omhandlende utgift på 1500,- er ikke vedlagt i regnskapet.

Resultatregnskapet viser et overskudd på 45.315,49 kr. Det noteres at kioskooverskuddet i år har vært det høyeste noensinne. Vi håper at den generelle situasjonen hva angår pandemi nå kan anses å være tilbake til det normale, etter flere unntaksår.

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 2022.

Trondheim, 28.01.2023

Marcus Bull

NJK – Østfoldbanen - Styrets beretning – 2022

Årsmøte i lokalavdeling Østfoldbanen ble avholdt torsdag den 24.februar 2022 på Bøndenes hus (lille-salen) i Råde, med start kl. 18.30 og kunne også følges digitalt. Ni deltagere møtte, hvorav en på link.

Styre 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

Planlagte aktiviteter i perioden.

De to første måneder var aktivitetene preget av myndighetenes koronarestriksjoner. Dette berørte også gjennomføringen av Kråkstadmessa i mars, der antall besøkende (112) var som forventet på lørdagen, mens besøket søndag var mindre (38) enn antatt. Evalueringen taler for at messa neste år arrangeres kun på lørdagen. Totalt sett ga dette et positivt bidrag til driften av lokalavdelingen.

Sommerfesten ble avholdt på Kråkstad på tradisjonell vis med grillmat og tilbehør i juni.

Lokalavdelingens medlemmer har besøkt to anlegg hos Bane NOR. Prosjektet i Moss ble besøkt i juni og Follobanen på Ski i september.

Juleavslutningen ble avholdt den 6. desember på Waldemar-høy i Ski med tradisjonelt innhold. Femten medlemmer deltok aktivt i quiz og bidro til god stemning. Kaffe og flere sorter kake ble servert.

Styre har i tillegg arbeidet med følgende saker.

Styret

har i noen tid søkt etter et egnet klubblokale og mottok i juni tilbud om leie av bygnings-massen (stasjonsbygning og gods-hus) på Dilling stasjon fra Bane NOR. Leiekontrakt ble undertegnet den 12. juli og dugnadsarbeidet med å gjøre lokalene egnet til klubbens bruk startet umiddelbart. Styrets intensjon var å åpne lokalene for medlemmene innen et halvt år etter overtagelsen, men denne begivenhet måtte av ulike årsaker utsettes til 2023.

Lokalavdelingen har mottatt statlig strøm-støtte samt bidrag fra HS og enkeltmedlemmer til dekning av etableringskostnader på Dilling.

Baronen holdt åpent på mandager som annonsert i perioden mars til endelig lukking og fraflytting i november. Flere medlemmer samt andre frivillige bidro til at flyttingen til Dilling gikk greit.

Godsvognen som ble utlånt til Asker-museet i mars har fått forlenget oppholdstid der inntil videre. Denne er imidlertid tenkt innlemmet i miljøet på Dilling, senere.

Kjølevognen, «melkevogna» som var ønsket av Bymisjonen i Halden, ble fraktet dit 24. november.

Samarbeid med Verkstedsavdeling Mysen ønsker styre å videreføre og på sikt utvide for å bedre medlems-tilbudet og gjøre dette mer attraktivt for nye.

Tidsskriftet Sydbane-racer'n har, utkommet med tre utgaver i 2022. 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 blandet utvikling. Myndighetenes restriksjoner har som nevnt også i 2022, påvirket avdelingens aktiviteter, herunder inntektsgivende virksomhet som Kråkstadmessa, da mange besøkende kanskje uteble grunnet smittefrykt.

Driftsresultatet viste et underskudd på kr.1.936,00 og balansen en beholdning på kr.46.568,78 pr.31.12.2022.

Underskuddet er dekket av oppsparte midler.

Jan-Erik Bruun	Per Roald Sand	Gylmer Bach	Lasse Nor Johansen	Kjell Sand
sign.	sign.	sign.	sign.	sign.

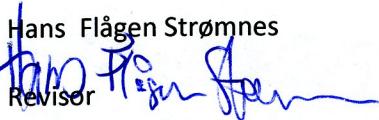
Regnskapet er gjennomgått og kontrollert med regnskapsfører/kasserer den 2/2-2023. Regnskapet er ført på en ryddig og oversiktelig måte, slik at det kan sies at både gode rutiner og god regnskapskikk er fulgt.

Finner ingen feil.

Råde 13/2-2023

Hans Flågen Strømnes

Revisor



Sign.



Årsberetning 2022

Lokalavdelingen har i 2022 avholdt 2 medlemsmøter. Disse ble holdt i forbindelse med årsmøtet og 1 møte i forkant av medlemsturen. Det er avholdt 1 digitalt møte for å diskutere årsmøtesaker etc.

Pandemien satte begrensninger/stopper i de første månedene for flere medlemsmøter og aktiviteter.

På årsmøtet kom det, som det alltid gjør, frem et sterkt ønske om en medlemsutflukt når corona-situasjonen/restriksjonene blir under kontroll.

Fjordårets planlagte chartertur fra Notodden via Skien, Larvik til Drammen videre til Kongsberg og så tilbake til Notodden var nærmest i boks da august kom med beskjeden at Vestfoldbanen var stengt på ubestemt tid etter brann i det elektriske systemet ved Sandefjord stasjon.

Men i år fikk vi det til. Lørdag 18. juni 2022 var det endelig klart for medlemstur for NJK Telemark/Numedal med entusiastisk deltagelse også fra venneforeningene fra Rjukanbanen, Tinnosbanen og Numedalsbanen. For 39 deltagere ble det en uforglemmelig tur med VY's 74502 sammen med et særdeles hyggelig togpersonale. Det er ikke ofte man ser på Drammen stasjon et display som viser direktetog til Notodden via Vestfoldbanen.

Det har vært en rekke uformelle kontakter i styret vedrørende aktiviteter i lokalavdelingen, Venneforeninger og med Notodden Utvikling (NUAS).

Foreningen har registrert etableringen av en verkstedavdeling på Notodden som en forlengelse av aktiviteten av NT, men er forundret over at informasjonen om denne ikke ble tildelt oss sentralt under etableringsfasen.

Leder av lokalavdelingen har, gjennom NUAS, fortsatt vært sterkt engasjert i å jobbe for å få Tinnosbanen tilbake til kjørbare stand. Det har resultert i en rekke møter med kommunen, fylkeskommunen og sentrale stortingspolitikere. Et flertall på Stortinget har tidligere ved behandlingen av NTP15.06.21 bedt regjeringen legge til grunn at staten har ansvar for vedlikehold og opprusting av Tinnosbanen slik at banen kan settes i stand igjen og Norge kan ivareta sine forpliktelser for verdensarven.

Notodden kommune ber i brev form til Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget innstille overfor Samferdselsdepartementet at Bane Nor må utføre pålagt vedlikehold; i første omgang på strekningen Notodden- Lisleherad.

Likeledes har Riksantikvaren i brev 07.12.2022 til Bane Nor SF og Jernbanedirektoratet bedt om status for vedlikehold og planer for fremtidig bruk av Tinnosbanen.

Årsmøtet i foreningen ble avholdt på Notodden onsdag 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 2022 har lagt ned et stort arbeid.

Det ble gitt en orientering om status på Tinnosbanen.

Til NJK's representantskap i 2022 har Bård Ekeberg Nilsen vært fast representant og Jan Ragnar Setsaas vararepresentant.

Det er 82 medlemmer registrert i lokalavdelingen.

Økonomien i lokalavdelingen er god.

Avdelingens styre har i 2022 bestått av følgende:

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

Notodden 10.02.23

For styret i NJK lokalavdeling Telemark/Numedal

Andreas Faye

Leder



Medlemstur fra Notodden, tur/retur Drammen 18.06.2022

Øivind Eidsmoen
Marcello Haugensvei 15
3610 Kongsberg

Kongsberg 22.02.2023

Til
Styret i Norsk Jernbaneklubb Lokalavdeling Telemark / Numedal

REVISJON AV REGNSKAP FOR 2022

Undertegnede har revidert regnskapet for NJK Lokalavdeling for Telemark / Numedal for året 2022.

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



Øivind Eidsmoen

Revisor

Årsmelding for NJK/Raumabana 2022

2022 har vært et positivt år. Vi har fått oss et interessant klubblokale på Verma, der vi kan ta vare på våre gjenstander. Med fri sikt til Kylling Bru, gangavstand til Kongesteinen på Verma st. og Stavemstunellen er vi midt i smørøyet. Dit har vi også flyttet den berømte modellen av Raumabana som eies av Lesja kommune. Den vil bli et trekkplaster for aktivitet og hygge.

NJK/Raumabana har fått kr. 25.000 fra Fjellbanken for å flytte og ta vare på modellen. Takk!

Styre har bestått av følgende:

Leder: Arne Bakken
Nestleder: Jan Ivar Tangen
Kasserer: Jomund Angard
Styremedlem: Simen Svisdal
Styremedlem: Håkon Myrum

Revisor: Hans Martin Lie
Revisor: Johannes T. Brualøkken

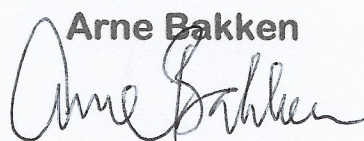
Vi har hatt 2 styremøter med vekslende hell på Teams, men aktiviteter på Verma har ført oss sammen.

Aktiviteter:

24.02. Digitalt styremøte
20.03. Årsmøte
27.08. Flytting av effekter fra godshuset på Lesja til Verma
21.09. Flytting av to moduler fra Bjorli til Verma
01.10. Flytting av resterende moduler
16.10. Montering av moduler
25.10. Digitalt møte
13.11. Videre montering og indretjeneste. Støvsuging og vasking. Strøm på modellen.
17.11. Vindusvask og sammenlasking av overganger
04.12. Planleggingsmøte og arbeid på modellen. Besøk av Åndalsnes Avis og Vigga
29.12. Åpent hus. Ca 100 personer var innom. Stor interesse.

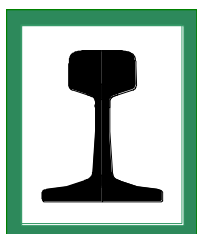
Vi har fått to nye medlemmer i Lesja. Velkommen i klubben

Lora, 15.03.2023

Arne Bakken


ÅRSBERETNING

2022



Norsk Jernbaneklubb

Lokalavdeling Vestfold

Internett: <https://njk.no/vestfold>
<https://facebook.com/NJKVestfold>

NORSK JERNBANEKLUBB

Norsk Jernbaneklubb ble stiftet 22. mai 1969. Formålsparagrafen sier at Norsk Jernbaneklubb skal

- 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

Foreningen arbeider aktivt for bevaring og drift av museumsjernbanene Krøderbanen og Gamle Vossebanen, og kjører veteran tog for publikum på begge baner. NJK søker å bevare de fredede og øvrige verneverdige hus og anlegg som hører til disse banene. På det nasjonale jernbanenettet står Norsk Museumstog for foreningens kjøring av museumstog.

Norsk Jernbaneklubb er en frivillig forening som i stor grad baseres på dugnadsinnsats. Klubbens øverste ledelse er representantskapet. Det består av representanter fra alle lokalavdelinger, driftsavdelingene, aktivitetsavdelingene, samt åtte valgt av årsmøtet. Klubbens daglige ledelse er hovedstyret med seks medlemmer, valgt av representantskapet.

Foreningen har ni lokalavdelinger spredt over hele landet. Lokalavdeling Vestfold ble første gang stiftet i Sandefjord 26. mars 1976. På grunn av manglende aktivitet rundt årtusenskiftet, ble avdelingen nedlagt av Norsk Jernbaneklubbs Representantskap i 2002. 26. mars 2008 ble lokalavdeling Vestfold gjenopprettet i et møte på Råstad stasjon. For å følge med på hva som skjer i vår lokalavdeling, sjekk vår hjemmeside njk.no/vestfold eller lik vår Facebook-side [facebook.com/NJKVestfold](https://www.facebook.com/NJKVestfold).

NJK Vestfold - medlemsarrangementene 2022

Dato	Tema	Ant.	Dato	Tema	Ant.
5.1.	På sykkel og skinner fra Eidsvoll til Lillehammer/ Førerromsbilder før og etter dobbeltsporet langs Mjøsa	29 **	24.8.	Koronanorgesferie i 2021 med litt atttå	25
19.1.	Bilder av kjørende personale i tjeneste	16 **	7.9.	Status og fremtidsutsikter for norsk jernbane	22
2.2.	Aktiv i NJKs tidlige år – 1973–1975	13	14.9.	Sulitjelmabanen, 50 år siden nedleggelsen	16
16.2.	Livet i togenes verden	19	21.9.	Utbygging Nykirke–Barkåker: Presentasjon og status for prosjektet	24
2.3.	Årsmøte. NJKs virksomhet og bevilgende myndigheter	16	5.10.	Numedalsbanen, historien presentert med bilder og beretninger	23
16.3.	Jernbanens rolle i fortid, nåtid og fremtid	22	19.10.	Livet som nykommer på jernbanen	19
30.3.	Skinnelangs i Trøndelag slik en fremragende jernbane- fotograf ser det	12	2.11.	Drammenbanen etter 1930	17
20.4.	På skinner til og fra Oslo Lufthavn	9	16.11.	Aktiv i NJKs tidlige år – 1976–1979	8
27.4.	Gods på bane – i en sterk men skjør vekst	17	23.11.	Arbeid med jernbanehistoriske bilder	16
4.5.	Drammen–Kobbervikdalen: Presentasjon og bevaring av prosjektet	29	8.12.	Julemøte. Go-Ahead på norske skinner – første operatør ut i jernbanereformen	26
18.5.	Toganskaftelser i Norge	27			
1.6.	NJKs historie på Krøderbanen	15			
15.6.	Sommeravslutning. Jernbanebilder fra Øst-Europa	22	**	Nettmedlemsmøte	

NJK Vestfold – statistikk medlemsarrangement 2008–2022

År	Medlems- møte	Medlems- tur	Total	År	Medlems- møte	Medlems- tur	Total	År	Medlems- møte	Medlems- tur	Åpen stasjon	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					
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

4) Nettmedlemsmøter

2) Gjelder åpent hus

5) Langåpen stasjon og vårdugnad

3) Råstad-dagen og jubileumstoget

Forsiden:

På Råstad stasjon flagges det 8. mai. I luften ser man grunnen til at Torp Sandefjord Lufthavn holdeplass ble åpnet 21. januar 2008, og det ble mulig å ta toget til og fra medlemsmøter og annen aktivitet på stasjonen.

Baksiden:

Øverst: Sommeravslutningen 15. juni kunne gjennomføres i stasjonshagen i et flott sommervær, med mye god mat fra grillen og god stemning rundt bordet. Da alle var vel forsynt, trakk vi inn og opp i salen hvor Halvard Hovtun tok oss med til Øst-Europa.

Nederst: Julemøtet 14.12. samlet 26 personer til middag med langtidsstekt rensdyrlår og Rørosis. Cathrine Elgin var invitert som foredragsholder, men hun fratruddte som direktør i Go-Ahead 1. desember. Styreleder og konstituert direktør Magnus Hedin tok utfordringen på strak arm med et godt foredrag.

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

Årsberetning 2022

Styret og andre verv 2022

Leder:	Hans Morten Tamnes	Stasjonsmester:	Øystein Wiik*
Kasserer:	Wenche Tamnes	Stasjonsbetjener:	Arild Brauterhagen
Sekretær:	Torstein Sunde		Johan Myhre
Styremedlemmer:	Øystein Wiik		Hans Morten Tamnes*
	Stefan Bårli Hansen		Vakant
Varamedlemmer:	Vidar Lund Iversen	Valgkomité:	Arild Brauterhagen
	Kjartan Kvernsveen		Kåre Pettersen
	Hans Kristian Nordkvelle	Revisorer:	Karl Hagelund
Representantskapet:	Øystein Wiik		Hans Hilding Hønsvall
Vara representantskapet:	Utnevnes av styret	* Utpekt blant styrets medlemmer.	

Medlemstall

Ved årsskiftet hadde avdelingen 131 medlemmer og fem familiemedlemmer. Antallet medlemmer er redusert med én fra 2021, familiemedlemmer økt med én.

Møtevirksomhet og andre aktiviteter

Tre styremøter er avholdt. 23 medlemsmøter ble gjennomført. Av disse var to nettmedlemsmøter. To møter var besøk hos Bane NOR i henholdsvis Drammen og Tønsberg. De resterende 19 ble avholdt på Råstad stasjon i Sandefjord kommune.

Den tradisjonelle sommeravslutningen med grill og beispising i stasjonshagen kunne gjennomføres. Praksisen med bord oppsatt i hestekoform ble videreført. Deltagelsen var god med 22 til stede.

Fra 30. november til 11. desember var det brudd sør for Tønsberg og buss for tog. Årsaken til bruddet var innkobling av sikringsanlegget på Sandefjord stasjon. Derfor ble julemøtet utsatt en uke. Med 26 til bords var dette blant julemøtene med størst oppslutning.

442 personer har deltatt på medlemsarrangementene i 2022. Medlemsmøtene på Råstad samlet 397 deltagere. 45 har deltatt på nettmedlemsmøtene. I 2021 var det totale antallet 372.

Økonomi

Årsregnskapet er satt opp etter forutsetning om fortsatt drift, og det er ingen forhold som skulle tilsi noe annet i fremtiden. Regnskapet for 2022 er gjort opp med overskudd, stort kr. 35 583,53. For 2021 ble regnskapet oppgjort med overskudd, stort kr. 9 177,39.

Hjemmeside

Lokalavdelingens egne sider på Norsk Jernbaneklubbs hjemmesider – <https://njk.no/vestfold> – lider fremdeles av manglende vedlikehold og oppfølging. Som på så mange felt handler det om tid – og tilgang på ressurser. Lokalavdelingens Facebook-side er driftet av Øystein Wiik.

Modelljernbaneanlegg til Bane NOR Gods

27. april var det direktør Oskar Stenström i Bane NOR Gods (BNG) som var foredragsholder. Et resultat av hans besøk var forespørsel om vi kunne bygge et modelljernbaneanlegg for bruk på utstillinger og messer. Etter intern diskusjon og samling av et knippe medlemmer som sa seg villige til å delta, presenterte vi våre planer i et møte hos BNG i begynnelsen av juli. Øystein Wiik og Hans Morten Tamnes hadde utarbeidet et kompendium som illustrerte våre planer. Før sommerferien ble rammen til anlegget, PVC-skummet plate og pallevogn med karmen bestilt.

Anlegget var klart til bruk i tide til messen *Transport & Logistikk 2022* på Gardermoen 24. og 25. oktober. Det var en entydig positiv mottagelse; anlegget var gjenstand for stor oppmerksomhet. Etter messen ble det tatt til Råstad for utbedring av feil. Når det ikke er i bruk på messer, skal det være operativt i Bane NORs bygg i Schweigaards gate i Oslo.

Rolf Burud og Torstein Sunde deltok i arbeidet med anlegget. Bodvar Haugland og Stefan Bårli Hansen var også noe med.

Modelljernbane - Råstadbanen

Aktiviteten i 2022 har vært begrenset, mye på grunn av arbeidet med anlegget til Bane NOR Gods. Arbeidet med heliksen til det neste nivået er det mest iøynefallende som er gjort.

Styret uttaler

Som for 2021, startet 2022 med koronarestriksjoner som gjorde det umulig å møtes i salen på Råstad stasjon. Men allerede i slutten av januar opphørte begrensningene, og vi kunne igjen samles.

Totalt 442 har deltatt på våre arrangementer. 397 fant veien til medlemsmøtene på Råstad og våre besøk i Drammen og Tønsberg, mens 45 deltok på nettmedlemsmøtene. Deltagere kommer stadig fra fjern og nær, enkelte såpass langt unna at overnatting er nødvendig.

Det gode miljøet og den gode tonen er lokalavdelingens varemerke, og en viktig grunn til at mange kommer igjen og igjen. Men menyen er nok også medvirkende. Mye godt er servert, fra kalvekjøtt og løk surret i Rørosrømme via restemiddager til nakkekoteletter. Sommeravslutningen bød på spennende og variert mat på grillen. På julemøtet var langtidstekt rensdyrlår tilbake på menyen, med is fra Galåvolden Gård på Røros til dessert. Øystein Wiik og Hans Morten Tamnes har stått for det meste av kjøkken-tjenesten gjennom året, med bistand fra flere andre i styret.

Med så mye spennende som skjer på Råstad, skulle vi gjerne sett at flere hadde funnet veien. Medlemsmøtene med sitt varierte program burde friste mange. Langåpen stasjon uten program har vist seg å ikke friste, derfor videreføres ikke tilbudet.

Som i altfor mange lag og foreninger er det altfor få som gjør altfor mye for veldig mange. De fortjener stor takk, alle som én. Igjen rettes en spesielt stor takk til Arild Brauterhagen, som med tre timers togreise hver vei fra hjemmet i Askim kommer igjen og igjen. Det gjør det litt tankevekkende å høre andre si at det er for langt til Råstad.

Lokalavdelingen og Stiftelsen Råstad Stasjon (SRS) har et gjensidig godt forhold. NJK Vestfolds virksomhet er avhengig av lokalitetene på Råstad stasjon. Styret stiller seg fullt og helt bak uttalelsen «alle som ferdes på Råstad stasjon bør være medlem av RSV».

Sandefjord/Råstad, 6. februar 2023
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.)
Hans Kristian Nordkvelle (sign.)

Modelljernbaneåret på Råstad



Rolf Burud har funnet seg til rette på (!) anlegget. Øystein Wiik trives godt med pensel og rikt fargeutvalg.



Heliksen har skrudd seg opp i løpet av året, men fremdeles er det noen runder igjen før toppen er nådd.



Øystein trives i senter, som når han bygger heliksen som skal bringe sidebanen opp og frem.



Modelljernbaneanlegget vi bygget for Bane NOR Gods på plass på Transport & Logistikk 2022 på Gardermoen. Vibeke Skontorp flankert av Øystein Wiik og Hans Morten Tammes.

Et resymé fra året med noen bilder og litt tekst



5./19.1. Koronaen førte til at vi ikke kunne samles på Råstad stasjon, og de to første møtene ble nettmedlemsmøter.



16.2. Norsk Modelljernes Finn Moe ga til beste et engasjerende og artig innblikk i produksjonen av modelljernbanemateriell.



2.2. Harald Sandernes (i midten) tok oss tilbake til det å være aktiv i NJKs barndom tidlig i 1970-årene. Hans Morten Tammes ønsker tilhørerne velkommen tilbake til Råstad, og Harald introduseres som kveldens foredragsholder.



2.3. Årsmøtet fulgte dagsorden, alt ble godkjent og valgkomiteens innstilling ble fulgt til punkt og prikke. Her presenterer Rolf Burud revisjonsberetningen. NJKs nestleder Anders Baalsrud foredro om virksomheten og forholdet til politikere og bevillende myndigheter.



16.3. *Konsernsjef Gorm Frimannslund i Bane NOR samlet et stort publikum til et engasjerende foredrag om jernbanens rolle før, nå og i årene som kommer.*



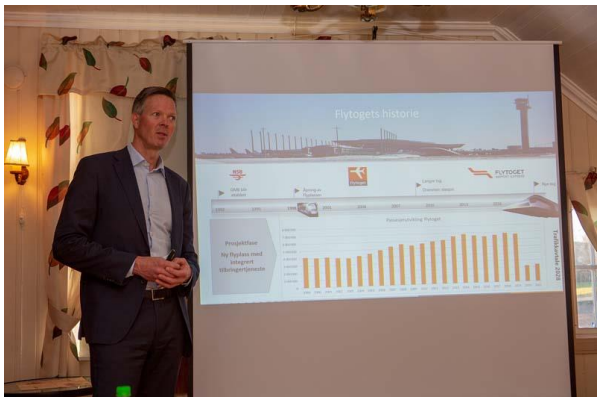
4.5. *Prosjektsjef Hanne Anette Stormo i Bane NOR tok oss vel imot i Drammen og ga en fyldig orientering om utbyggingsprosjektet Drammen–Kobbervikdalen.*



30.3. *Jon Rokseth (t.v.) presenterte en sammenhengende rekke blinkskudd fra jernbanen i Trøndelag. Øystein Wiik, Øyvind Bolne Fredriksen og Erik W. Johansson har sikret seg gode plasser.*



18.5. *Det var meget godt oppmøte da materielldirektør Kjell-Arthur Abrahamsen i Norske Tog fortalte om planene og tankene rundt anskaffelse av nytt persontogmateriell, både lokaltog og fjerntog.*



20.4. *Flytogets direktør Philipp Engedal ga oss et interessant innblikk i selskapets historie. Vi fikk også høre hvor stor vekt det legges på bedriftskultur og personalets opptreden overfor passasjerene.*



1.6. *Olaf Bjerknes, en av NJKs absolutte nestorer, ga oss et godt innblikk i det stadig pågående arbeidet med å sikre verdifulle materiellenheter for ettertiden, som uten de frivillige ville vært tapt for alltid.*



27.4. *Oskar Stenström, godsdirektør i Bane NOR, kunne presentere oppløftende tall for godstrafikk på norske skinner. Et resultat av hans besøk på Råstad var avtalen om å bygge modelljernbaneanlegg for bruk på messer.*



24.8. *Med to streker under svaret på en koronatest måtte Henning Aandal i OnRail melde avbud. Ståle Ualand hadde kommet som tilhører fra Stavanger; løsningen ble at han tok utfordringen på sparket og gledet en fullsatt sal med koronaferie i Norge.*



7.9. Som den tredje jernbanedirektøren i salen på Råstad, var turen kommet til Knut Sletta. Vi fikk høre status for norsk jernbane og de fremtidsutsiktene Jernbanedirektoratet har.



19.10. En koronafri og entusiastisk Henning Aandal, direktør i OnRail, kunne endelig komme til Råstad og fortelle hvordan det er å komme inn i det norske jernbanemarkedet som en liten og nyoppstartet operatør.



14.9. Stein Olav Hohle ga oss et godt innblikk i hva som er igjen og bevart av historiske minner 50 år etter nedleggelsen av Sulitjelmabanen.



2.11. Igjen var det tid for flippover og Kjell Navestad i fri utfoldelse med tusjer i fire farger om Drammenbanen etter 1930. Og denne gangen kom han helt frem ...



21.9. Interessen for de nye utbyggingsprosjektene i Vestfold er stor, og kantinen i Bane NORs lokaler i Tønsberg var godt belagte da prosjektsjef Anders Dahl Johansen orienterte om Nykirke–Barkåker.



16.11. Årene var fra 1976 til 1979 da Harald Sandernes nok en gang tok oss tilbake i tid fra hans – og mange andres – innsats for å sikre norsk jernbanehistorie for ettertiden.



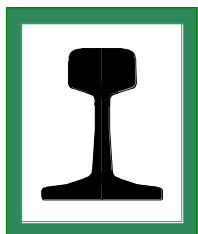
5.10. Numedalsbanens historie ble levendegjort av Erik W. Johansson ved utstrakt bruk av originaltegninger, dokumenter og interessante eldre og nyere bilder.



23.11. Med sitt foredrag om arbeid med jernbanehistoriske bilder tok Finn Halling oss med på en interessant ferd som ga god innsikt i hvor viktig det er å sikre bilder for ettertiden.



2022 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@njkk.no
Internett: <https://njkk.no/vestfold>
<https://facebook.com/NJKVestfold>

DRIFTSÅRET 2022

DRIFTSÅRET 2022

Avdeling	Drifts- inntekter	Drifts- kostnader	Finans- kost./innt.	Overskudd- underskudd	Eiendeler	Gjeld	Egenkapital	Grunnlag momskomp
Hovedkassen drift	2 569 356,86	2 644 753,36	-124 059,92	-199 456,42	5 081 028,12	1 286 147,00	3 794 881,12	2 644 753,36
Hovedkassen fonds		7 136,00	-9 551,00	-16 687,00	455 206,11	150 000,00	305 206,11	
NJK HKs ITFond		1 696,00	-21 025,00	-22 721,00	1 932 955,00		1 932 955,00	
Salg	291 590,38	353 346,03	-12,09	-61 767,74	470 037,81	159 068,97	310 968,84	
Hovedkassen totalt	2 860 947,24	3 006 931,39	-154 648,01	-300 632,16	7 939 227,04	1 595 215,97	6 344 011,07	
Forsikringspool	90 140,00	3 677,00	-107 542,88	-21 079,88	1 809 700,84	0,00	1 809 700,84	
Stiftelsen Norsk Jernbanearv	422 302,00	118 261,00	-6 179,00	297 862,00	706 077,00	0,00	706 077,00	
Historiske Togreiser	337 925,00	373 676,00	140,00	-35 611,00	280 728,00	173 864,00	106 864,00	
Totalforvaltning NJK	2 951 087,24	3 010 608,39	-262 190,89	-321 712,04	9 748 927,88	1 595 215,97	8 859 788,91	2 644 753,36
NMT	1 398 156,89	950 328,56	-27 869,20	419 959,13	1 088 971,55	196 563,67	892 407,88	
Krøderbanen	569 281,09	567 137,46	-1 806,19	337,44	2 598 820,11		2 598 820,11	567 137,46
GVB	8 803 316,00	9 490 691,00	57 896,00	-629 479,00	15 598 645,00	354 321,00	15 244 324,00	
Driftsavdeling Rogaland	0,00	0,00	0,00	0,00	27 230,02		27 230,02	
Verkstedavdeling Ski	153 684,00	155 775,36	560,09	-1 531,27	189 127,62		189 127,62	155 775,36
Verkstedavdeling Trøndelag	6 268,41	26 313,81	187,53	-19 857,87	33 722,78	0,00	33 722,78	26 313,81
Lokstall Mysen	75 972,00	40 149,74	89,43	35 911,69	147 460,61		147 460,61	40 149,74
Lokalavdeling Oslo	104 114,75	88 873,89	0,00	15 240,86	23 382,75		23 382,75	88 873,89
Lokalavdeling Bergen	191 698,96	192 463,22	1 233,76	469,50	375 518,16		375 518,16	192 463,22
Lokalavdeling Innlandet (Mjøsbyene)	22 651,42	5 809,43	627,88	17 469,87	220 092,95		220 092,95	5 809,43
Lokalavdeling Trøndelag	166 661,79	125 363,37	122,07	41 420,49	137 674,94		137 674,94	125 363,37
Lokalavdeling Rogaland	46 098,46	38 963,08	751,00	7 886,38	116 814,17		116 814,17	38 963,08
Lokalavdeling Østfold	94 146,15	93 354,43	0,00	791,72	101 504,00		101 504,00	93 354,43
Lokalavdeling Telemark/Numedal	12 190,50	54 851,50	11,63	-42 649,37	98 709,18		98 709,18	54 851,50
Lokalavdeling Raumabanen	31 773,83	9 569,20	89,00	22 293,63	89 375,94		89 375,94	9 569,20
Lokalavdeling Vestfold	184 320,33	148 736,80	0,00	35 583,53	93 141,17	-3 915,00	97 056,17	148 736,80
Sum	9 892 896,60	10 470 914,83	61 568,39	-516 449,84	17 252 399,29	350 406,00	16 901 993,29	980 223,83
Total	14 811 421,82	14 998 989,24	-230 297,89	-96 153,27	17 252 399,29	2 142 185,64	25 761 782,20	3 624 977,19

Dato fra-til: -

Resultatregnskap

Regnskapsår 2022

for

Periode 01 - 12

Norsk Jernbaneklubb

Side: 1

Nr.	Kontonavn	Denne periode			Hittil		
		Regnskap i år	Regnskap i fjor	Budsjett	Regnskap i år	Regnskap i fjor	Budsjett
Salgs- og driftsinntekt							
3000	Kontingentinntekter	1 133 804,23 cr	1 125 858,99 cr	1 150 000 cr	1 133 804,23 cr	1 125 858,99 cr	1 150 000 cr
3001	Kontigent lokallag	176 390,75	126 541,89	140 000	176 390,75	126 541,89	140 000
3002	Stift. Norsk Jernbanearv	112 585,90	110 782,00	120 000	112 585,90	110 782,00	120 000
3005	Overført fra salgsavd.	16 441,88 cr	50 000,00 cr		16 441,88 cr	50 000,00 cr	
3007	NJK Reiser		85 715,68 cr	50 000 cr		85 715,68 cr	50 000 cr
3010	Salgsinntekter			300 000 cr			300 000 cr
3050	Salgsinntekt tjenester, lav sats		779,57 cr			779,57 cr	
3100	Forsikringer viderefakturert	297 695,93 cr	49 283,41 cr		297 695,93 cr	49 283,41 cr	
3110	Salgsinntekter, avgiftsfrie		291 171,72 cr			291 171,72 cr	
3111	Formidlingsprovisjon	6 500,00 cr	5 000,00 cr	7 000 cr	6 500,00 cr	5 000,00 cr	7 000 cr
3112	Fakturagebyr	770,00 cr	490,00 cr		770,00 cr	490,00 cr	
3430	Momskomp. Lotteritilsynet		190 008,00 cr	200 000 cr		190 008,00 cr	200 000 cr
3440	Spesiell offentlig tilskudd			500 000 cr			500 000 cr
3450	Gaver etc.		40,00 cr	1 000 cr		40,00 cr	1 000 cr
3650	Strøm viderefakturert	3 121,47 cr			3 121,47 cr		
3710	Annonseinntekter			5 000 cr			5 000 cr
3715	Andre inntekter			50 000 cr			50 000 cr
3900	Annen driftsrelatert inntekt	1 400 000,00 cr			1 400 000,00 cr		
	Salgs- og driftsinntekt	2 569 356,86 cr	1 561 023,48 cr	2 003 000 cr	2 569 356,86 cr	1 561 023,48 cr	2 003 000 cr
Lønnskostnad							
5330	Godtgj. til HS-styret	90 000,00	100 000,00	90 000	90 000,00	100 000,00	90 000
	Lønnskostnad	90 000,00	100 000,00	90 000	90 000,00	100 000,00	90 000
Driftskostn. og av- og nedskrivninger							
6300	Husleie Bryn	94 822,17	168 720,00	180 000	94 822,17	168 720,00	180 000
6301	Husleie Øvre Slottsgate	45 247,29	45 126,00	50 000	45 247,29	45 126,00	50 000
6305	Husleie, andre	7 743,00			7 743,00		
6325	Leie Banenor Eiendom	39 850,00			39 850,00		
6326	Leie Eina	125 000,00			125 000,00		
6327	Leie NMT	662 700,00			662 700,00		
6328	Leie NJA	252 700,00			252 700,00		
6329	Leie Lokalavdeling Oslo	40 000,00			40 000,00		
6340	Lys, varme	28 341,26	30 335,07	40 000	28 341,26	30 335,07	40 000
6550	Driftsmateriale	598,90			598,90		
6600	Reparasjon og vedlikehold lokaler	29 705,00	6 935,00		29 705,00	6 935,00	
6700	Revisjons- og regnskapshonorar	5 000,00	5 760,00	37 500	5 000,00	5 760,00	37 500
6710	Honorar regnskapsføring	33 873,00			33 873,00		
6800	Kontorrekvisita	1 571,00	12 414,09	10 000	1 571,00	12 414,09	10 000
6805	Datautstyr		37 587,84	30 000		37 587,84	30 000
6810	Datakostnader	48 574,92			48 574,92		
6820	Trykksaker	11 719,00	10 094,00	10 000	11 719,00	10 094,00	10 000
6840	Aviser, tidsskrifter, bøker o l		9 504,00	10 000		9 504,00	10 000
6860	Møte, kurs, oppdatering o l	8 211,00	5 963,00	40 000	8 211,00	5 963,00	40 000
6900	Telefon	9 879,00	18 719,62	20 000	9 879,00	18 719,62	20 000
6905	IT Kostnader	3 796,44			3 796,44		

70753p

Norsk Jernbaneklubb (NHS)

16.04.23 20:19

Dato fra-til: -

Resultatregnskap

Regnskapsår 2022

for

Periode 01 - 12

Norsk Jernbaneklubb

Side: 2

Nr.	Kontonavn	Denne periode			Hittil		
		Regnskap i år	Regnskap i fjor	Budsjett	Regnskap i år	Regnskap i fjor	Budsjett
6910	Scanning/bildesikring	285,00			285,00		
6915	Pling fra Front	5 482,64			5 482,64		
6940	Porto	9 802,00	21 616,85	25 000	9 802,00	21 616,85	25 000
6960	Medlemsservice Trondheim	20 688,00	13 894,00	20 000	20 688,00	13 894,00	20 000
6980	Div. utgifter		3 648,88	5 000		3 648,88	5 000
	Driftskostn. og av- og nedskrivninger	1 485 589,62	390 318,35	477 500	1 485 589,62	390 318,35	477 500
	Annen driftskostnad						
7105	Øreavrunding		8,34 cr			8,34 cr	
7123	HS møteutgifter	26 865,00		6 000	26 865,00		6 000
7125	Reiseutgifter HS	135 801,85	96 392,00	140 000	135 801,85	96 392,00	140 000
7126	RS møteutgifter	27 665,05	28 304,00	35 000	27 665,05	28 304,00	35 000
7127	Reiseutgifter RS Møter	15 520,16		100 000	15 520,16		100 000
7129	Reisekostnader andre medlemmer			25 000			25 000
7130	NJK Reiser omkostninger		86 090,00			86 090,00	
7132	Årsmøteutgifter	88 285,10			88 285,10		
7134	Arendalsuken		11 427,00	20 000		11 427,00	20 000
7140	Reisekostnad, ikke oppgavepliktig	31 599,68	909,60		31 599,68	909,60	
7320	Reklamekostnad	2 918,00		7 500	2 918,00		7 500
7340	På Sporet, Produksjon	200 947,75	172 859,00	200 000	200 947,75	172 859,00	200 000
7341	På Sporet, redaksjonsmøter	1 195,00		1 000	1 195,00		1 000
7342	På Sporet, vedlegg etc.	15 255,00	13 880,00	12 500	15 255,00	13 880,00	12 500
7345	På Sporet distribusjon	109 422,75	111 519,98	125 000	109 422,75	111 519,98	125 000
7360	Representasjon, ikke fradragsberettiget			2 000			2 000
7400	Kontingenter	10 120,49	8 950,39	10 000	10 120,49	8 950,39	10 000
7410	Museumsbanerådet		5 612,17	7 500		5 612,17	7 500
7500	Forsikringspremier	366 253,00	292 195,00	300 000	366 253,00	292 195,00	300 000
7550	Momskompensasjon andel		39 382,00			39 382,00	
7600	Lisensavgift og royalties		66 858,61	80 000		66 858,61	80 000
7740	Øredifferanser	0,18			0,18		
7770	Bank- og kortgebyrer	9 561,82	10 324,33	15 000	9 561,82	10 324,33	15 000
7790	Annen kostnad	7 752,91	2,20		7 752,91	2,20	
7793	Tilskudd lokalavdelinger	20 000,00			20 000,00		
	Annen driftskostnad	1 069 163,74	944 697,94	1 086 500	1 069 163,74	944 697,94	1 086 500
	Driftskostnader	2 644 753,36	1 435 016,29	1 654 000	2 644 753,36	1 435 016,29	1 654 000
8040	Renteinntekt, skattefri		4 410,67 cr	2 000 cr		4 410,67 cr	2 000 cr
8050	Renter bankinnskudd	27 928,00 cr			27 928,00 cr		
8101	Underskudd NJK HS fondet	101 845,28			101 845,28		
8102	Underskudd i IT fondet	50 142,64			50 142,64		
8150	Annen rentekostnad-renteutgifter			1 000			1 000
8160	Purregebyr leverandører			500			500
	Årsresultat	199 456,42	130 417,86 cr	349 500 cr	199 456,42	130 417,86 cr	349 500 cr
8980	Avsatt til fri egenkapital		130 417,86			130 417,86	
8990	Udekket tap	15 899,50			15 899,50		

70753p
efn

Norsk Jernbaneklubb (NHS)

16.04.23 20:19

Dato fra-til: -

Resultatregnskap

Regnskapsår 2022

for

Periode 01 - 12

Norsk Jernbaneklubb

Side: 3

Nr.	Kontonavn	Denne periode			Hittil		
		Regnskap i år	Regnskap i fjor	Budsjett	Regnskap i år	Regnskap i fjor	Budsjett
8990	Udekket tap						
8991	Dekket tap i HS fondet	101 845,28 cr			101 845,28 cr		
8992	Dekket tap i IT fondet	50 142,64 cr			50 142,64 cr		

Age Lybekk
Jon Eigit Aune
Hakon Gunnarsson
Stein Erik Paulsen

Jon Eigit Aune
Hakon Gunnarsson
Stein Erik Paulsen

Hakon Gunnarsson
Stein Erik Paulsen

Dato fra-til: -

Balanse

Regnskapsår: 2022

for

Periode: 01 - 12

Norsk Jernbaneklubb

Side: 1

Nr.	Kontonavn	Denne periode			Hittil		
		Regnskap i år	Regnskap i fjor	Budsjett	Regnskap i år	Regnskap i fjor	Budsjett
EIENDELER							
1350	Investeringer i aksjer og andeler	30 000,00	30 000,00		30 000,00	30 000,00	
1500	Kundefordringer	0,00			0,00		
1510	Kundefordringer/Fakturaer		0,00			0,00	
1516	NJK Salg Mellomregnskap		0,00			0,00	
1517	NJK Fondene mellomregnskap		0,00			0,00	
1518	NJK Fond Lok 411		0,00			0,00	
1519	NJK IT-fond Mellomregning		1 931 000,00			1 931 000,00	
1521	Innskudd Lok 411 Fondet (3411 45 93259)	110 000,00			110 000,00		
1700	Forskuddsbetalt leie	52 871,25			52 871,25		
1701	Husleiedeposium Kulturvernforbundet	13 363,14	13 363,14		13 363,14	13 363,14	
1740	Forskuddsbetalte driftskostnader	10 640,00			10 640,00		
1930	Fana Sparebank 3411.29.16042	1 256 812,13	385 154,34		1 256 812,13	385 154,34	
1933	Fana sparebank KID 3411.35.55175	167 190,76	5 211,00		167 190,76	5 211,00	
1936	Nordea 6241.06.10774	1 143,91	891,91		1 143,91	891,91	
1938	PayPal kto	24 119,07	7 075,85		24 119,07	7 075,85	
1940	Fana 3411 29 62451 (rentekonto)	3 414 887,86			3 414 887,86		
	Eiendeler	5 081 028,12	2 372 696,24	0	5 081 028,12	2 372 696,24	0
EGENKAPITAL OG GJELD							
2000	Egenkapital	146 181,98	851 612,53 cr		146 181,98	851 612,53 cr	
2005	Fri Egenkapital		580 890,33 cr			580 890,33 cr	
2009	IT-fond		200 000,00 cr			200 000,00 cr	
2030	Egenkapital NJK HS fondet	304 647,59 cr			304 647,59 cr		
2040	Egenkapital NJK IT fondet	1 932 954,63 cr			1 932 954,63 cr		
2050	Annen Egenkapital		130 415,66 cr			130 415,66 cr	
2060	Avsetning for lokalavdelig støtte	0,00	17 000,00 cr		0,00	17 000,00 cr	
2081	Avsetning lok 411		0,00			0,00	
	<i>Udisponert resultat (Ikke bokført)</i>	63 368,00	0,00		63 368,00	0,00	
2241	NJK Salg Mellomregning	0,00	2 264,69 cr		0,00	2 264,69 cr	
2242	Mellomregning NJK Forsikringspool	1 719 460,64 cr	10 000,00 cr		1 719 460,64 cr	10 000,00 cr	
2243	Mellomregning Fond Hovedkassen	0,00	6 000,00 cr		0,00	6 000,00 cr	
2244	Mellomregning NMT	0,00			0,00		
2245	Mellomregning IT fondet	0,00			0,00		
2260	Gjeld til selskap i samme konsern		0,00			0,00	
2400	Leverandørgjeld	0,00	310,80 cr		0,00	310,80 cr	
2410	Leverandørgjeld	830 201,24 cr			830 201,24 cr		
2721	Inng. mva vareimport, høy sats		0,00			0,00	
2750	Oppgjørskonto merverdiavgift		0,00			0,00	
2900	Forskudd kontigentinnbet. 2022	181 150,00 cr	214 735,00 cr		181 150,00 cr	214 735,00 cr	
2940	Stiftelsen Norsk Jernbanearv-skattefrie	62 196,00 cr	57 016,00 cr		62 196,00 cr	57 016,00 cr	
2941	Gamle Vossebanen-skattefrie gaver	116 000,00 cr	162 500,00 cr		116 000,00 cr	162 500,00 cr	
2942	Kløftefoss skattefrie gaver	28 000,00 cr	59 675,00 cr		28 000,00 cr	59 675,00 cr	
2944	NMT	12 900,00 cr	17 601,23 cr		12 900,00 cr	17 601,23 cr	

70753p

Norsk Jernbaneklubb (NHS)

16.04.23 20:22

Dato fra-til: -
Regnskapsår: 2022
Periode: 01 - 12

Balanse

for
Norsk Jernbaneklubb

Side: 2

Nr.	Kontonavn	Denne periode			Hittil		
		Regnskap i år	Regnskap i fjor	Budsjett	Regnskap i år	Regnskap i fjor	Budsjett
2944	NMT	12 900,00 cr	17 601,23 cr		12 900,00 cr	17 601,23 cr	
2946	Lok 24b - 236	39 700,00 cr	62 675,00 cr		39 700,00 cr	62 675,00 cr	
2960	Påløpt kostnader	63 368,00 cr			63 368,00 cr		
2991	MVA refusjon	0,00			0,00		
	Egenkapital og gjeld	5 081 028,12 cr	2 372 696,24 cr	0	5 081 028,12 cr	2 372 696,24 cr	0

Age Lybekkvikten Anders Eide
Stein Fure Paulsen

Jon Eigit Kvernstad for Hagen WARP. Kåre Petter

Hakon Gunnarsson

Stein Fure Paulsen



Norsk Jernbaneklubb

NJK Revisjon

**Til Representantskapsmøte og
Årsmøte i Norsk Jernbaneklubb våren 2023**

Revisjonsberetning for Norsk Jernbaneklubb Hovedkassen Regnskapsåret 2022

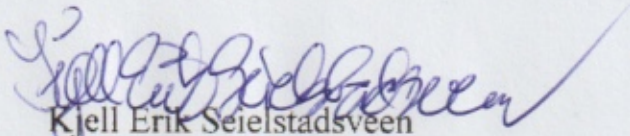
Regnskapet for 2022 viser for Norsk Jernbaneklubb Hovedkassen et driftsresultat på kr. -75.397. Årsresultat etter finansinntekter er kr. -199.456.

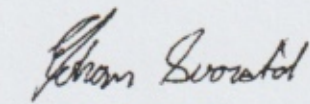
Vi har gjennomført de undersøkelser vi har ansett nødvendig for å bekrefte at regnskapet ikke inneholder vesentlig feil eller mangler. Utvalgte deler av grunnlagsmaterialet som underbygger regnskapspostene er kontrollert.

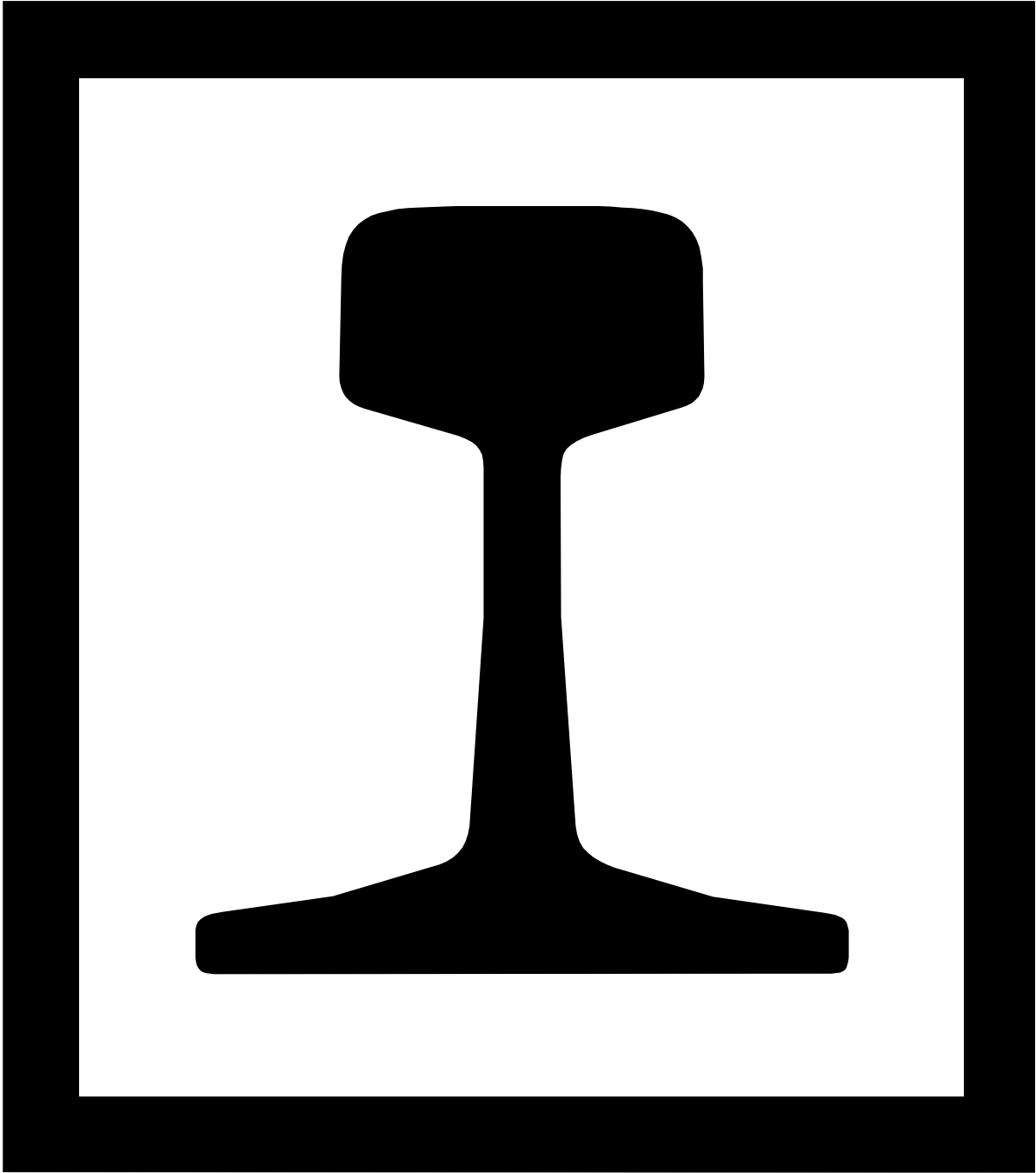
Etter vår mening gir regnskapet et forsvarlig uttrykk for Norsk Jernbaneklubb Hovedkassen sin stilling pr. 31.12.2022 og for resultatet av virksomheten i regnskapsåret.

Norsk Jernbaneklubb Hovedkassen mottok i 2022 et tilskudd på kr. 1.400.000 i samsvar med "Forskrift om tilskudd til kulturminner i jernbanesektoren". Det bekreftes at midlene er benyttet i samsvar med forskriftens intensjon.

Lillehammer/Tønsberg 15. april 2023


Kjell Erik Seielstadsveen
NJK-revisor


Johan Svorstøl
NJK-revisor



Norsk Jernbaneklubb
Postboks 1492 Vika
0116 Oslo

Telefon: 22 27 00 10

post@njc.no

www.njc.no