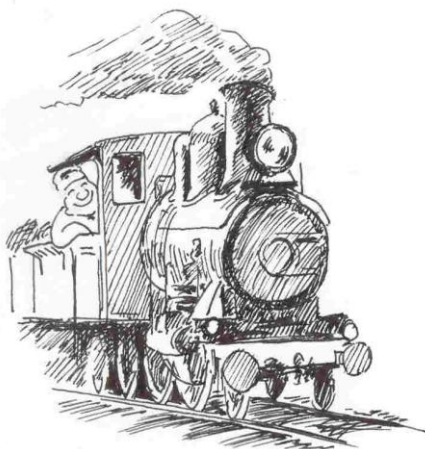


# KrøderbaneNytt

Nr. 3/2020 september 2020

Utgitt av Norsk Jernbaneklubb, driftsavdeling Krøderbanen. Vestsidveien 4, 3535 Krøderen  
Org. nr. 996 366 243  
[www.kroderbanen.no](http://www.kroderbanen.no)

Ansvarlig redaktør: Henrik B. Backer  
Dagfinn Lunner, redaktør  
e-post: [dagfinn.lunner@tertitten.com](mailto:dagfinn.lunner@tertitten.com)  
Tlf.: 99 52 74 50



Tegning: Geir Helgen

KrøderbaneNytt er først og fremst et elektronisk informasjonsskrift, og det sendes ut pr e-post. Medlemmer som ikke har e-post får det tilsendt i papirversjon. Meld fra om din e-post adresse.

## Sentrale fylkespolitikere fra Viken fylkeskommune på besøk



*Fra venstre: komitéleder for kultur i Viken fylkeskommune Cecilie Agnalt, konduktørspirant Jim Warp, fylkeskomitémedlem Hans Petter de Fine, trafikkisjef Krøderbanen Helge Lindholm og fylkeskomitémedlem Tobias Langås Handeland.*

*Foto: Dagfinn Lunner*

Søndag 23. august hadde Krøderbanen besøk av kulturpolitikere i Viken fylkeskommune.

Selve komitéleder for kultur Cecilie Agnalt sammen med komitémedlemmene Tobias Langås Handeland (kulturkomiteen) og Hans Petter de Fine (fra næringskomiteen) tok turen til Krøderbanen for å se hva vi holder på med.

Da KrøderbaneNytt påtraff delegasjonen fikk de spørsmål om førsteinntrykket av et besøk på Krøderbanen.

Både Tobias Langås Handeland og Hans Petter de Fine sa at førsteinntrykket er frivilligheten som

råder på Krøderbanen. De hadde registrert frivillige både her og der.

Komiteleder Cecilie Agnalt sa at forventningene til denne dagen var innfridd, det å reise med toget var som reise i tid, og jeg ser at det er mange frivillige som står på for å få det hele til å gå rundt.

Det hører med til historien at de sto over en avgang fra Kløftefoss for få en befaring i verkstedet av ledet av Odd Arne Lyngstad, og at Jim Warp hadde invitert delegasjonen.

### Fakta:

Viken fylkeskommune består av de tidligere fylkeskommunene: Østfold, Akershus og Buskerud. Fylkeskommunen er organisert som på nasjonalt plan med Fylkesting (Storting) og Fylkesrådet (regjering). Det bor 1,2 mill mennesker i Viken fylkeskommune-

Komiteene står for den forberedende behandling av saker til fylkestinget.

Komiteene skal avgi innstilling i saker som tildeles av forretningsutvalget og som skal fremmes til behandling i fylkestinget.

Av interesse for Krøderbanen nevnes at Viken fylkeskommune har:

- tilskuddsordninger til fredede bygninger og anlegg
- tilskuddsordning for verneverdige bygninger og anlegg
- Tilskuddsordninger til frivillige organisasjoner (frivilligheten skal ha gode vilkår i Viken står det på hjemmeside.

## Nytt fra Museet Krøderbanen

*Av Stein Rudi Austheim  
Seksjonsleder for Krøderbanen  
Stiftelsen Buskerudmuseet*

Vi har nå lagt bak oss en spesiell sesong og en litt kort sesong. Vi fikk godkjennelse fra kommunelegen på vårt smitteregime og det har fungert veldig bra. Vi var alle litt spente på hvordan det ville gå men publikum har vært veldig flinke og fulgt retningslinjene vi hadde satt.

Vi i Buskerudmuseet har fått gjort veldig mye i sommer, kiosken, priveten og godshuset på den ene siden mot vei ble malt av vår flinke sommerhjelpere. Vi vil male videre på godshuset til neste sommer.

Så har Øystein Heslien og Morten Kristiansen restaurert godsrampa på Krøderen st. den ble veldig flott og museet ser enda bedre ut fra vei nå. De er i gang med å skifte gulvet på paviljongen på Krøderen st. Skifte tak på uthuset og Kørpen er det neste nå, firmaet som har fått jobben begynner i løpet av høst/vinter i år. Vi er også i gang med søknader for neste år, det vil jeg komme tilbake til. Saga har vi investert en god del penger på så den begynner å blir veldig bra, her håper vi på enda mer liv fremover.

Vi har hatt NRC på besøk i sommer og de har skiftet rundt 1200 sviller, og det som gjenstår nå er justering og pakking. Vi satser på å få midler til neste år også slik at vi kan nærme oss Vikersund.

Ønsker alle en fin høst og takk til alle frivillige for den fantastiske innsatsen i sommer.

## Vi kjørte helt fra Oslo for å besøke Krøderbanen



*Deborah og Alex Arnfinsen likte togturen og miljøet på Krøderen stasjon. De tok seg god tid.*

*Foto: Dagfinn Lunner*

Det var litt vått og kjølig den første kjøresøndagen 2. august, og derfor hadde stasjonsmesteren fyrte opp i ovnen i venterommet. Det var mange som var innom og varmet seg litt, og stasjonsmesteren kom i kontakt med Alex Arnfinsen og hans frue Deborah.

Jeg har alltid vært interessert i tog, sier Alex. Da jeg var guttunge på begynnelsen av 1950-tallet bygget min far og jeg opp en modelljernbane. Min far likte ikke Märklin på grunn av den hele midtlederen, så derfor ble det Fleischmann og Rivarossi. Vi bygde landskap, byer og vi hadde til og med Trolleybusser. Nå er dessverre alt demontert, nedpakket og delvis solgt unna.

Vi driver litt med Boarder Collie som familien til Krøderbanens Morten Kristiansen holder på med, og ved besøk der har vi lagt merke til Krøderbanen. Derfor tok vi turen fra Oslo i dag, for å dra med Krøderbanen.

Det var en fantastisk opplevelse og verdt turen fra Oslo. Jeg er arkitekt og ser på kvalitetene til stasjonsbygningen, og ikke minst trevognene. Da jeg var ung på 1960-tallet reiste jeg ofte med tog på Bergensbanen og Sørlandsbanen. Da likte jeg ikke trevognene, og ønsket meg nye stålvogner for det hadde svenskene. Nå synes jeg at trevogner er helt topp.

KrøderbaneNytt takker for dette korte intervjuet, og de forteller før vi avslutter at nettbestillingen av billetter gikk veldig greit.

Takk for turen og besøket sier de til KrøderbaneNyts redaktør som for dagen var stasjonsmester på Krøderen.

## Vareopptelling på Sysle

Under en regnværsdag i sommer gikk telegrafavdelingen løs på en opprydding i godshuset på Sysle. Ting og tang som lå litt her og der ble ryddet opp i, og mye spon og flis etter snekkerarbeid ble sopt opp og fjernet.

Inventarliste:

Gjenstand	Tilstand	Bevaringsverdig
Plattformtralle fra Vikersund stasjon	Bakaksel mangler ellers i orden. Slange i dekk må angivelig skiftes ut.	Ja
Stasjonsvekt i stål (innsamlet av Arne Magnus Waaler i 1973) For utvendig bruk.	Komplett, grønnmalt	Ja
Vekt av mindre type. Beregnet for kanskje innvendig bruk på godshus	Komplett	ja
Stor rundovn – tilsvarende som i vente- rommene på Krøderen st.	Tilsynelatende komplett	Ja
Sporanvisere (metallbokser)		
2 stk treskap for reisegodslapper (35 rom).	Komplett	Ja
2 stk sporryddere for damplokomotiv (bjørkekvister)	Komplett	Ja

2 stk vann-tanker for toalett i personvogn	Komplett	Ja
Fryste glass for overlys i person- eller godsvogner	”ny produserte”	Ja
Posthylle merket ”Retning Hønefoss” og ”Retning Drammen”	Komplett og hel i treverket	Ja
2 stk brann-sloknings sprøyter (vannfylte)	Med slange. En er merket Hval st	Ja
Hattehyller for personvogn	Trenger å males opp. Lengde: ca 1,5 m	Ja
Underskap for pengeskap	Helt	Ja
Trådvinne for utrulling av telegraftråd	Komplett	Ja
2 stk sekke-traller med jernhjul	Komplett	Ja
2 stk Venteromsbenker	Hele	Ja
Venteromsbord	Bordplaten avkuttet noe på ene langsiden	Ja

## Den gamle plattformtrallen fra Vikersund trenger en bakaksling

Plattformtrallen fra Vikersund stasjon er lagret i godshuset på Sysle st. Slike traller var helt vanlig på jernbanestasjonene tidligere da stasjonene var betjent og reisegods og pakkepost ble sendt med jernbanen. Et mekanisk verksted kan med hjelp av trillebårhjul konstruere en ny bakaksel.



Den gamle plattformtrallen på Vikersund er satt inn i godshuset på Vikersund, men den mangler bakaksel.

## Nytt fra Venneforeningen

Av Ola Ingvoldstad

### **Tømmerrampa på Kløftefoss – enda en gang**

Som sikkert alle KrøderbaneNytts lesere vet, så ble den siste tømmerrampa på Kløftefoss restaurert vår/sommer 2019.

Venneforeningen skaffet gavemidler til jobben og åpningen av den «nye» tømmerrampa ble foretatt på kulturminnedagen høsten 2019.

Nå er det blitt satt opp et messingskilt som forteller hvem som står bak restaureringen.



*Og her ser vi venneforeningens stolte leder ved siden av tømmerrampa, med påsatt messingskilt*

### **Årsmøte – utsatt fra 26. mars!**

Endelig klarte vi å avholde årsmøte - den 10. september - på Frivilligsentralen i Vikersund.

Ordinære årsmøtesaker ble behandlet – og vedtatt.

Årsmelding, revidert regnskap 2019 og protokoll fra årsmøtet ligger på vår hjemmeside: [kroderbanens-venner.com](http://kroderbanens-venner.com).

Styret i venneforeningen,

fram til årsmøte i 2021:

Ola Ingvoldstad, Svein Kittilsbråten,

Yngvar Arnesen, Trygve Dekko og Arne Bjerke.

### **Priveten på Sysle stasjon**



Etter søknad fra venneforeningen, bevilget Modum Sparebank 50 000 kr til restaurering av den gamle priveten (utedoen) på Sysle stasjon.

Venneforeningen har ikke kapasitet til å administrere restaureringen, slik at en håper Buskerudmuseet avd. Krøderbanen kan ta den oppgaven. Dette er i forståelse med Krøderbanen.

Foreløpig står pengene på egen konto hos Krøderbanens Venner. Beløpet frigjøres når arbeidet settes i gang.

Det er OK for banken at prosjektet utsettes.

### **Høringsuttalelse om Kulturminneplanen for Modum**

Også Krøderbanens Venner har sendt kommunen en uttalelse om svakheter en mener planen har!

Venneforeningens kommentarer kan leses på foreningens hjemmeside:

[kroderbanens-venner.com](http://kroderbanens-venner.com).

### **Godsvognvedlikehold. Trepanelen er produsert på Museet Krøderbanens egen sag på Krøderen**

Per Kjeldaas forteller til KrøderbaneNytt at det i løpet av sommeren har skjedd litt på denne fronten også:

Lukket godsvogn, type G 4 (1946) som i mange år har stått som stasjonsvogn på Vikersund, har fått ny trepanel på langsiden, likeså er understellet grunnet og malt opp. Ny takpapp er lagt. Vognen skal få status som lagervogn.

Fra Fåberg stasjon har Krøderbanen fått overta to museale godsvogner. Den ene er en tysk G-vogn (1922) som Tore Strangstad har påbegynt restaurering av. Neste sommer skal restaureringen fullføres og ny papp skal legges på taket.

Den andre vognen er en godsvogn type Gs (1950) som er i meget god stand. Det trengs bare maling av vognkassen og legge ny papp på taket.

Krøderbanens snekkervogn type F1 er utvendig grunnet og malt. Snekkervognen benyttes både av Museet Krøderbanen og NJK driftsgruppen.

**Fyrbøter Knut Moen (f. 1926) ville se tilbake på gamle tomter – der han var fra 1953-1956**

Av Dagfinn Lunner



Pensjonert lokfører Knut Moen, fra Geithus, (fyrbøter på Krøderbanen 1953-1956) på Krøderen 13. september 2020.

Foto: Dagfinn Lunner

Knut Moen kom innom sammen med sin datter Eli 13. september. Jeg skjønnte at de gjerne ville slå av en prat og jeg tok meg tid til å prate.

Joda, Knut Moen var fyrbøter ved Krøderbanen i 3 år fra 1953, og han mintes vell lokstallen og hvilerommet ved siden av. Han husket godt også daværende stasjonsmester Johannes Haugland. De tok seg gjerne en dram sammen borti lokstallen og de var på tiurleik om våren.

Knut forteller at han var med å kjørte tømmer- og grustog på Krøderbanen. Han jobbet på godstogslokene 194, 222 og 236. Godstogene gikk fra Krøderen til Hokksund og det var skifting undervegs på stasjonene Skotselv og Geithus. Han minnes lokfører Haakonsrud som, når det var noe prekært, alltid skøv uniformslua fram på hodet.

Datteren Eli har oppsummert farens liv så langt: Knut Moen ble ansatt som fyrbøter aspirant ved NSB i januar 1945.

Han tok jernbaneskolen i 1950, deretter to pliktår ved Oslo Ø, så en periode ved Hokksund før han kom til Krøderen som fyrbøter, antakelig i 1953 og var der til 1956. I løpet av denne perioden ble han autorisert som lokfører.

#### *Lokførere på Krøderen*

Lokførerne som var ved Krøderen i denne perioden var Martin Foslien, Elling Haakonsrud og Arnt Bye. Alle disse tre hadde bolig i nærheten av stasjonen.

Fra 1956 til 1958 var Knut stasjonert ved Oslo, og fra 1958 ved Drammen stasjon der han ble til han gikk av i 1988.

I oppsummeringen fortelles at arbeidsrutinene og rutemønsteret synes å ha vært de samme på 1950-tallet som ved oppstart av banen i 1872. Første tog om morgenen gikk kl. 7.15 og tilbake

fra Vikersund kl. 11.20. Siste tog tilbake til Krøderen ved 21-tiden. Så var det på'n igjen tidlig neste morra. Fram til passasjertrafikken ble lagt ned i januar 1958 var loket og vognene stasjonert på Krøderen.

#### *Klargjøring av lok*

Ved siden av å vedlikeholde loket, fyrte pusseren opp loket før start om morgenen. Dette var nattarbeid. Når lokfører og fyrbøter kom, ble hele loket smurt opp, veivstenger, akselkasser også videre, før start. Som regel var det fyrbøterens oppgave å fylle på vann på kjelen om kvelden før loket ble satt inn, men dette kunne gå på rundgang avhengig av den enkeltes timeantall. Det var fyrbøterens oppgave å fylle kull på tenderen.

For å klare bakken opp til Hæretoppen minnes Knut at det måtte atskillig skuffer til.

De to på loket måtte holde utkikk på hver sin side etter signaler.

Til stasjonspersonalets oppgaver hørte med å vise enten grønt eller rødt flagg inn til stasjonen, samt sette opp flagg på hvilket spor toget skulle inn på.

#### *Hadde med seg kua på jobb*

Blant personlighetene langs banen var Anton Saugerud, ekspeditør ved Kløftefoss. Han var en gammel ungar og hadde med seg kua si på stasjonen fordi det var gress der.

#### *Grindene på Snarum stasjon*

Der det ikke var særskilte grindvoktere, hørte det også med til stasjonspersonalets oppgaver å åpne og lukke grindene for passering ved kryssingene.

Unntaket var ved Snarum stasjon om kvelden og på søndagene, da var det lokpersonalet, fyrbøteren, som måtte stå for dette for at stasjonsmesteren skulle få fri. Det hendte at Snarumsgrinda ble glemt og kjørt på. Da var det å ringe til snekkerverkstedet på Vikersund for å få den reparert.

#### *Lokperonalet endret på lokturnusen*

Arbeidsturnusene skiftet med å være ukesvis faste enten formiddag eller ettermiddag. For de som bodde på eller i nærheten av stasjonen var dette uproblematisk, men for de som bodde utenbygds som Knut var det en utfordring. Det var begrenset med transportmuligheter tidlig morgen og sent kveld. Løsningen fant lokmannskapet seg imellom, noe samtlige var samstemte i. I stedet for å jobbe enten formiddag eller ettermiddag, vekslet de kl. 15 på Vikersund. Da kjørte de som gikk på damploket til Hokksund før de vendte om og tøffet opp igjen til Krøderen for kveldsturen.

Utfordringen med denne omforente ordningen var at de som bodde utenfor Krøderen måtte overnatte. Siden de var stasjonert ved Krøderen stasjon inngikk ikke hvilerom som en del av arbeidsforholdet, unntaket var konduktørene som hadde hvilerom i annen etasje på stasjonsbygningen. Men med pussernes velvilje fikk lok-personalet overnatte sammen med disse i hvilerommet i lokstallen. Her hadde lokstallbetjenten fyrt opp rommet før siste ankomst for at det skulle være varmt for de som skulle overnatte.

KrøderbaneNytt takker for denne historien som Knut Moen har fortalt, og takker for at han og hans datter Eli viste interesse for å besøke Krøderbanen.

Det hører med til historien at lokkontrollør Bjørn Moen som en tid var sensor for kjørende personell på Krøderbanen i museumsbanetiden er hans bror. Knut kunne fortelle at Bjørn i dag hadde plass på sykehjem.

#### **Damplok Knut Moen husker:**

Damplok 194:

- Levert 1909 som 24a, dvs våtdamp compundlok
- Ombygd til 24 b i 1949
- Utrangert etter avsporing ved Nesmoen ved Hen 14.4.1961. Kjelen ble tatt ut og plassert i lok 147, som dermed fikk forlenget liv

Damplok 222:

- Levert 1920
- Hensatt 22.12.2969
- Utrangert 8.4.1970

Damplok 236:

- Levert 1912
- Utrangert 22.10.1970. Loket ble dog brukt i skifting i Drammen 17.11.1970
- Loket er bevart ved Krøderbanen, men eies av Norsk Jernbanemuseum

Henrik Backer har satt sammen denne oversikten.

#### **Krøderbanen har kommet med innspill til Kulturminneplanen for Modum kommune**

Både Buskerudmuseet, driftsgruppen og venneforeningen har uttalt seg til kulturminneplanen for Modum kommune som har vært ute på høring.

Alle instansene har påpekt at Krøderbanen med spor, jernbanegjerde og telegrafkurs bør inngå i planen og dermed få en vernestatus. Snarum stasjon er innlemmet i planen, men Sysle stasjon er helt utelatt.

Det er påpekt at Sysle stasjon bør komme med fordi den er intakt og uendret. Det er også påpekt at telefon- og telegrafkursen er uendret fra ombyggingen i 1932, og at den er unik og enestående i sitt slag i nasjonal sammenheng.

#### **Huggehelger 2020**

Huggegeneralene Alexander Westerlund og Mette Veland inviterer til vegetasjonsrydding helgen:

**17. – 18. oktober**  
**31. okt. – 1. nov**

Av hensyn til koronapandemien og smittevern er det påmelding til Alexander Westerlund, sms tlf.: 993 67 886 eller alexwestprivat@gmail.com.

**Nybakt motorvognfører  
Frederik Svendsen har funnet sin plass på  
Krøderbanen**



*Frederik Svendsen på førerplassen i motorvogn Bm. 87.03.*

*Samtalen med Frederik er ført i pennen av  
Dagfinn Lunner*

*22. august 2020 ble Fredrik Svendsen autorisert av "lok"kontrollør Odd Arne Lyngstad som motorvognfører på type Bm 87 på Krøderbanen. KrøderbaneNytt gratulerer.*

*Frederik håper han snart kan få noen turer, men nå blir det kanskje ikke før til neste år sier han.*

Frederik kom inn i jernbaneklubben via sin interesse for modelljernbane i 1996. Det var en modelljernbanemesse på Grorud verksted og da kom han i kontakt med jernbaneklubben. Han ble straks aktiv i det som den gang het Toggruppen, og som kjørte museumstog på det nasjonale jernbanenettet. Han jobbet i flere år sammen med Ola Flaatrud på jernbaneverkstedet på Grorud der Toggruppen hadde tilhold. Post- og konduktørvogn Dfo 432 var han med på å sette istand.

Jernbaneinteresse har jeg hatt hele livet sier Frederik. Jeg bodde jo på Skøyen å kunne følge med på toggangen. Han innrømmer at han har sett Olsenbanden filmene som hadde noe med jernbane å gjøre flere ganger.

Så fikk jeg høre at Krøderbanen hadde huggehelger eller vegetasjonsrydding som det heter på fagspråket, og da fikk jeg en fin anledning til å komme til Krøderbanen. Det var i 1997. Du verden for en opplevelse å komme hit. Så mye jernbanemateriell og ikke minst treffe andre som hadde jernbaneinteresse. Det var stort for meg som var helt fersk, sier Frederik.

Det var den gang vi kom med "Vøgni" fra Oslo S til Vikersund, og BM 87 sto klar på Vikersund for å ta med seg overgangsreisende til huggehelgen. Jeg mener å huske at det var Alf Kolbjørn Elvebråten som kjørte motorvogna oppover, noe Elvebråten bekrefter i rikstelefon fra Åndalsnes mens han er på oppdrag for jernbanemuseet.

Jeg begynte i gradene på Krøderbanen med å kjøre trillevogn og servere kaffe og forfriskninger til de reisende. Jeg husker jeg jobbet sammen med Gjermund Hansen.

Så var jeg borte noen år, men kom tilbake i 2010. Da var jeg med telegrafmesteren ut på telefon- og telegraflinjen. Senere fikk jeg opplæring til å bli sporskifter, og tok senere sikkerhetskurs så jeg kunne gjøre selvstendig togtjeneste på arbeidsmaskinene, robel 10, 11 og 12.

Frederik forteller at motorvogn BM 87 har blitt som en kjæledegge. Da KrøderbaneNytt treffer den nybakte motorvognføreren har han nettopp hatt innvendig vask. Han forteller at vogna har vært inne i verkstedet og blitt overhaldt. Bremsebånd er skiftet og alle vinduene i sittekupeene er blitt skiftet ut fordi de var punkterte. Motorvogna er fantastisk til chartertogbruk, den er billig i drift og enkel å betjene. Den passer helt til Krøderbanen, og motorvogntypen har jo også gått her i ordinær drift, sier Frederik.

Til daglig bor Frederik i Sande, og i sitt yrkesliv holder han seg også til rullende materiell. Han er yrkessjåfør og kjører Volvo trailer som er 19,5 m lang.

Frederik sier han liker seg på Krøderbanen. Det er sosialt, og det er mange hyggelige folk og personligheter her blant de frivillige.

KrøderbaneNytt takker for samtalen.

## Opplæring og godkjenning i 2020

*Av Helge Lindholm*

Selv om trafikkesesongen har vært både forkortet og utfordrende på andre måter har det foregått opplæring i flere tjenestegrener i 2020.

Det pågår et togekspeditørkurs med deltagere fra både Krøderbanen og Gamle Vossebanen. For at aspirantene skal få best mulig praktisk opplæring i slik tjeneste er vi avhengige av å ha minst to stasjoner betjent av godkjente togekspeditører, og takket være at noen av disse har stilt opp har også flere av aspirantene har fått verdifull praksis i sommer.

I vinter ble det holdt Sikkerhetskurs I (sporskifterkurs), og aspirantene fra dette kurset er i gang med praktisk opplæring. Det er også blitt holdt typekurs for lastetraktorer Robel 10, 11 og 12, og for motorvogn BM 87.

Siden aktiviteten varierer er det også svært forskjellig hvor lang tid det tar fra teoretisk kurs er avsluttet og til de enkelte aspirantene har oppnådd tilstrekkelig praksis i de aktuelle tjenestene.

I sommer er følgende godkjenninger til selvstendig tjeneste blitt utstedt:

- *Erik Nøkleby* - fører av lastetraktor Robel type 10,11, 12 og 22.
- *Kristian Nøkleby* - Kjelpassertjeneste for lokomotivtype 11.
- *Frederik Svendsen* - fører av motorvogn type BM 87

## Beredskapsøvelse avholdt

*Av Helge Lindholm*

Søndag den 30. august ble det holdt en liten beredskapsøvelse på Krøderbanen. Øvelsens formål var å prøve varslingsrutinene mellom ekstern varsler, togekspeditør/togledelse og tog på linjen.

Det eneste det involverte personalet var informert om på forhånd var at det i løpet av dagen ville foregå en øvelse, og at eksterne nødetater ikke skulle varsles.

Opplegget for øvelsen var at øvelsesleder ringte til Krøderens stasjon og utga seg for å være fra "110-sentralen", som skulle ha fått melding fra forbigående om at en bil hadde kjørt av veien og ut i sporet, og at "nødetatene" var på vei. Samtidig var tog var på vei mot det angitte hendelsesstedet, og toget ble etterfulgt av brannvisitasjonstog.

Oppgavene var da å raskest mulig opprette kontakt med betjeningen i de aktuelle togene, holde kontakt med "110-sentralen" (øvelsesleder), og senere gjenopprette trafikken når situasjonen var avklart.

Øvelsen viste at gjeldende rutiner fungerte greit. Det oppstod ingen feilinformasjon, og selv om det også var aspiranter under opplæring ble det ikke vesentlige forsinkelser i informasjonsutvekslingen.

## Trondheimstur for å hente deler

*Av Jørgen R. Nøkleby*

Helgen 11-13. september var Andreas Nøkleby, Jim Werp, Jørgen Nøkleby og Pål Stian Wahlquist i Trondheim for å gå igjennom det som er igjen av deler etter NJK Verksted Trøndelag sin virksomhet.

Vi var totalt 7 stykker som drev med det i ca. 7 timer på lørdagen i et lagerlokale på Marienborg Verksted. Disse delene ble stablet på paller som per 15. september venter på transport i container som vi har kjøpt.

Det ble samlet sammen deler til skiftetraktorer, og motorvogntype BM 86/91, men også telefonstenger og annet materiell til telefon- og telegraflinjen. I tillegg bremsklosser som brukes på flere materielltyper.

## Svilleinnsamling pågår

I det KrøderbaneNytt går i trykken rapporterer Helge Norbakken og Henning Hagen at de driver med svilleinnsamling mellom km 105 og 106. Siden i vår er det kjørt inn nærmere 1000 gamle sviller langs sporet.

Nøklebys ved Erik Nøkleby har også tatt en sjau med svilleinnsamling langs sporet.



## Krøderbanens sommersesong 2020

Av Anders Linnerud

### Tog ble kjørt mellom Krøderen og Kløftfoss

Årets sesong ble preget av koronaepidemien. Den førte til at det annonserte programmet måtte endres i flere etapper, både når det gjaldt temadager, strekning og antall kjøredager. Vi endte til slutt med å kjøre damptog alle søndager i august mellom Krøderen og Kløftfoss, med tre avganger hver dag.

Alle søndager hadde samme program uten temadager og spesialarrangementer. Tilbudet i suvenirbutikken ble utvidet med salg av pølser og vafler utenfor godshuset, og Krødersaga var åpen en av kjøredagene.

### Smitteverntiltak

Det ble i tillegg iverksatt flere smitteverntiltak. Alle berøringspunkter i toget ble vasket mellom hver avgang og passasjer som ankom stasjonen med et tog ble ledet ut en annen vei enn der de som skulle med neste avgang ventet. I tillegg ble antall plasser i toget begrenset til rundt halvparten av tilgjengelige sitteplasser - i praksis ca. 70 reisende pr. avgang.

### Nettbestilling av billetter gitt greit

For å ha bedre kontroll på antall reisende, måtte billettene til alle avganger kjøpes på forhånd gjennom Ticketmaster. Vi hadde erfaring fra slikt salg på enkelte temadager tidligere, så dette gikk i praksis veldig greit. Noen få møtte ikke opp til bestilt avgang og enkelte kom til Krøderen uten forhåndskjøpt billett, men dette balanserte stort sett ut, slik at vi ikke måtte avvise noen - selv om

noen av togene ble utsolgt hos Ticketmaster like før avgang.

### Chartertogoppdrag

Vi har i tillegg hatt 4 chartertogoppdrag i sommer, med til sammen 120 reisene. Ett av disse var for Fabelaktiv AS med filmopptak for «Munchs vugge».

### Sesongen gjennomført med stil

Ut i fra disse forutsetningene, ble også årets sesong gjennomført med stil. Vi hadde i gjennomsnitt 53 reisende på hver av de 15 ordinære avgangene fra Krøderen, varierende fra 23 til 76. Det betyr at vi fikk utnyttet rundt 75% av den totale kapasiteten i togene. De reisende ga mange positive tilbakemeldinger, også på smittevernstiltakene. Så får vi bare håpe at forholdene ligger til rette for en mer normal sesong neste sommer.

## Vogner sendes til skroting

Stiftelsen Norsk Jernbanearv har godkjent at sovevogn WLA 21013, vannvogn Vb 23703 og svillepakketraktor 30-32-209 som befinner seg på Krøderbanen kan sendes til skroting. Det er NJK Krøderbanen som har anmodet om dette.

Relevante deler fra sovevognen blir tatt ut og sendt til jernbanemuseet.

## Siste nytt om restaureringen av damplokomotiv nr. 225

Odd Arne Lyngstad forteller fra jernbaneverkstedet på Kløftfoss at det er god framdrift i standsettingen av damplokomotiv nr. 225.

Plass i verkstedet er prioritert for arbeider på loket, og i verkstedet står lokrammen, en ny dampkjele produsert ved jernbaneverkstedet Mainingen i Tyskland, tenderen og førerhuset samt alle andre vitale deler.

I uke 41 kommer det mannskaper fra Bredalsholmen dokk og verft for å montere deler på dampkjelen. Dette er et nasjonalt fartøyverksted med kompetanse på stålskip herunder dampdeler.

Helge Norbakken har bidratt med polering av gangtøyet på loket, slik at dette fremstår blankt og fint.

## Utklipp fra Bygdeposten 1957/1958

*Funnet fram av Dagfinn Lunner*

Utgaver av Bygdeposten er tilgjengelig gjort via Nationalbiblioteket. Avskrift er lovlig uten endringer.

Det er flere innlegg som omhandler nedleggelsen av persontrafikken fra og med søndag 19. januar 1958. NSB kunngjorde at Persontrafikken på Krøderbanen legges ned og at trafikken overføres til rutebiler.

Bygdeposten 20.12.1957:

### Minner fra Krøderbanen

Nå, da Krøderbanen ser ut til å synge på siste verset, kan det være morsomt å se litt tilbake i alle år den tjente oss.

Min far, Anders Olsen, var med og bygde den og siden rullet den i 50 år.

Banevoktertjenesten var en påpasselig jobb. Første tog fra Krøderen kl. 06.00 var visitert. Hver avdeling var på vel en mil. Banevokteren måtte opp i 3-tiden, og med den sterke stigningen var det tungt å dra dresinen. "Kola-svarten" som hadde navn som "Mjølner", "Tor" og "Odin" pustet og freste røyk og ild om seg og tente på om sommeren i skog og mark. Da gjalt det å være snar etter og slukke. Noen ganger ble ilden for sterk, og da ble det tilkalt hjelp fra Ramfos Træsliperi.

Krøderbanen har vært et godt transportmiddel for all tremasse fra Ramfoss og tømmer fra Krøderen. Banen var jo smalsporet i lang tid og farten var nok ikke stor, særlig opp fra Vikersund og opp fra Krøderen. Konduktøren gikk på stigtrinnene utenpå vognene og tok billettene, og måtte hoppe fra vogn til vogn under fart. Det var kaldt om vinteren og en livsfarlig jobb, men den gang tok en det ikke så nøye med sikring.

Om sommeren ble det brukt åpne vogner, og vi barn syntes det var veldig moro å reise på disse vognene. I de vognene som bruktes om vinteren var det installert kol-ovner i hver vogn.

Hvorom allting er, så blir det stusselig etter Krøderbanen som for mange var både klokka og værvarsling. Det var idylliske forhold den første tiden.

Det kunne hende ved juletider at en skulle ha seg en juledram og oppholdet kunne bli ganske langt somme tider.

En del uhell har det inntruffet på Krøderbanen gjennom årene. Det verste var da banelegemeet gled ut ved Morud stasjon, og et grustog kjørte utfor. Føreren, fyrbøteren og konduktøren omkom. Og så har det vært noen påkjørsler med døden til følge.

Krøderbanen har vært en god tjener, og mange ser med vemod på at den nå skal nedlegges.

Andreas Løvli

Bygdeposten 17. januar 1958:

### "Gravskrift" over Krøderbanen

I følge annonse fra NSB i dag innstilles persontogene på Krøderbanen fra og med søndag 19. januar. En mann fra Snarum har vi fått tilsendt følgende "gravskrift" over Krøderbanen.

Ved krangel var du født,  
Krøket var du støtt,  
Penger er ødt,  
Mange gav du brød,  
Men ingen lider nød –  
Ved din død.

Bygdeposten 17. januar 1958:

Stasjonsmester Haugland på Krøderen st.  
Er, etter det vi hører, ansatt ved Asker stasjon.

Bygdeposten 21. januar 1958.

### Over 90 personer med Krøderbanens siste vogn lørdag

Det var over 90 personer med motorvognen til Krøderen fra Vikersund kl. 17 lørdag.

Krøderbanen har vært populær og det er med sorg befolkningen nå må si den farvel. Den kommer til å bli savnet av mange.

A.S.