

# KrøderbaneNytt

Nr. 1/2019 april 2019

Utgitt av Norsk Jernbaneklubb, driftsavdeling Krøderbanen. Postboks 37, 3537 Krøderen  
Org. nr. 996 366 243  
[www.kroderbanen.no](http://www.kroderbanen.no)

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.

## Buskerud fylkeskommunes bevaringsdiplom for 2019 er tildelt NJK Krøderbanen

Norsk Jernbaneklubb, driftsavdeling Krøderbanen, har fått Buskerud fylkeskommunes bevaringsdiplom. Dette diplommet tildeles for godt utført bevaringsarbeid med istandsetting av de tre grusvognene Ø2 16859, 16902 og 16927.

Disse grusvognene ble til på 1950-tallet ved at gamle godsvogner litra N1 og N2 ble bygd om med nye prefabrikkerte bunntømmingsovedeler.

Vognene ble opprinnelig satt i drift i 1876 og 1878 og var mellom 107 og 114 år gamle da de ble utrangert. Ved å sette i stand disse vognene bidrar man ikke bare til å bevare vognene som objekter, men også opprettholde viktige kunnskaper om vedlikehold og drift av materiellet. Dette er historisk materiell som også brukes ved vedlikehold av banen.

Fylkesordfører Roger Ryberg overrakte diplommet på Union Scene i Drammen 5. mars i forbindelse med konferansen KulturarvBuskerud2019. På Krøderbanen er vi svært stolte av den anerkjennelsen et slik diplom innebærer. Støtten fra fylkeskommunen og Bane NOR, som nominerte oss som kandidat, gir inspirasjon til å fortsette det viktige bevaringsarbeidet med historiske jernbanevogner.

Oskar Hansson og Jørgen Nøkleby tok i mot på vegne av NJK-Krøderbanen. Oskar Hansson var prosjektleder og Jørgen Nøkleby representerte de aktive.

## Nytt fra driftsgruppen

Av Henrik B. Backer

Påsken nærmer seg. Det er en høytid som i mange år har samlet mange aktive til dugnader på ulike prosjekter. Også i år er det ventet storinnrykk av medlemmer med kløende fingre. Driftsutvalget vil ønske alle en riktig god påske, enten den blir feiret hjemme, på fjellet, ved sjøen eller på Krøderbanen.

## Sesongen 2019

Av Henrik B. Backer

Kjøresesongen vil foregå i juli og august, og med egne arrangementer for barnehager og skoler i begynnelsen av juni. På grunn av at banearbeidene i år først vil starte på ettersommeren vil kun strekningen mellom Krøderen og Kløftefoss bli trafikkert i sesongen.

Det blir i hovedsak lok 11 "Ulka" og toakslingene som vil bli benyttet. Det planlegges også å bruke BM 87.03, som ikke har kjørt i trafikk på flere år. Ruteopplegget er ikke helt ferdig ennå, men blir tilpasset slik at det skal være enkelt å kjøre totogsdrift dersom det er nok personale for det. Det legges også opp til ulike temadager.

**Det vises til mer info om kjøresesongen lenger bak i KrøderbaneNytt.**

## Sporarbeider - status

*Av Henrik B. Backer*

Bane Nor prioriterer i 2019 å sette i stand den gamle pendelpilarbrua over Hølen. Når den er ferdig istandsatt blir den overrakt Vestby kommune og den skal inngå i en gang-/sykkelvei. På grunn av denne prioriteringen vil Krøderbanen motta mindre ekstraordinære tilskudd I år. Imidlertid vil tilskuddene bidra til at de resterende gamle svillene i sporet mellom Kløftefoss og Snarum kan byttes.

I forbindelse med utskifting av sviller blir det benyttet nye skinnespiker fremstilt I Romania. De omkring 110 år gamle skinnespikerne er I all hovedsak så rustne og reduserte at de ikke kan gjenbrukes. Det vil også bli byttet laskebolter og sporet skal pakkes og justeres.

## Andre nyheter fra driftsutvalget

### Norsk Jernbaneklubb er 50 år

Onsdag 22. mai er det 50 år siden Norsk Jernbaneklubb ble stiftet. Klubben sentralt har tatt initiativ til ulike arrangementer omkring I landet. Det vises til informasjon fra klubbens hovedstyre om disse. Det har kommet forespørsel om kjøring av jubileumstog Oslo-Krøderen-Oslo, som vi dessverre har måttet avslå på grunn av tilstanden til sporet. Heldigvis er det mange interessante reisemål omkring i landet. Det er synd at vi ikke kan trafikkere hele banen I NJKs jubileumsår, men vi får glede oss over at tilstanden for sporet er I bedring og om noen år vil være i bedre forfatning enn på mange tiår.

## Sporarbeider – avtaler inngått

*Av Stein Rudi Ausheim*

Buskerudmuseet avd. Krøderbanen har nå gjort avtale med NRC for videre arbeid med å skifte sviller, dette arbeidet vil starte i slutten av august slik det ser ut nå.

Vi håper å sette flagget ved Snarum i år og er vi heldige kan vi kjøre juletoget dit. Vi vil i sommer sammen med BaneNor ta en siste vurdering av strekningen Snarum - Vikersund slik at vi får en endelig total sum. Fokuset vårt er å få sporet opp å gå så fort som mulig.

### Krøderbanen er 150 år i 2022

Driftsutvalget har tatt initiativ til å opprette en jubileumskomiteé for å arbeide med å forberede arrangementer og annet knyttet til jubileet. Komiteen består for øyeblikket av avdelingsleder Stein Rudi Austheim og redaktør Dagfinn Lunner. Innspill om markeringer og arrangementer mottas med takk!

## Ny benk til Krøderbanen

*Av Dagfinn Lunner*

Morten Tranøy ga i sin tid bort to benkevanger i støpejern til Krøderbanen. De er blitt pusset opp og i løpet av januar måned har Kjelle videregående skole på Bjørkelangen tilskåret planker til sete og rygg i sibirsk eik. KrøderbaneNytt mener at dette var en flott gave og at resultatet har blitt meget bra.



*Foto: Ulrike Niederberger, Kjelle vgs.*

Olaf Bjerknes foreslår at det hadde vært fint å male Krøderen st på ryggplanken og "Norsk Jernbaneklubb" under på en av setep plankene. Godt forslag. Da vet alle hvor den hører hjemme.

Henrik B. Backer har stått for puss og maling av benkevangene, mens undertegnede har engasjert Kjelle vg. skole.

Det er bryllup på Krøderbanen i juni i år. Kanskje brudeparet er de første som skal få prøve krakken.

## Kr. 100.000 mottatt fra Jernbanemuseet til damplokomotiv nr. 225.

Odd Arne Lyngstad opplyser til KrøderbaneNytt at driftsgruppen har fått kr. 100 000 fra Norsk Jernbanemuseum til geidesliping av lok nr. 225.

Dette kommer godt med til å kjøpe inn nødvendig materiell for å lage utstyret som vi skal bruke til å slipe geidene.

Som kjent fant vi ingen eksterne som var villige til å ta på seg dette spesielle oppdraget og vi har endt opp med å gjøre alt selv. Det er Anker Hansson som står for byggingen av maskinen med hjelp fra Andreas Nøkleby.

Selvgjort er vel gjort, men i dette tilfellet forsinker det ferdigstillingen av lok nr. 225 da vi må bruke tid på jobben vi ikke hadde planlagt for.

## Krøderbanens klage på reguleringsplanen for industriområdet på Kløftefoss har ført fram

Krøderbanen har fått medhold i at undergang under Krøderbanen skal bygges før anleggsarbeidene tar til inne på industriområdet.

Slik Krøderbanen oppfattet det var dette litt uklart formulert i reguleringsbestemmelsene, men nå har Modum kommune bekreftet at det må bygges undergang før Loe AS kan begynne å bygge betongfabrikken.

## Schweizerapparater til oppvarming av vogner

*Av Thor Bjerke (tidligere ansatt ved Jernbanemuseet)*

*Thor Bjerke har vært en stor ressurs ved Jernbanemuseet. Han har bidratt mange ganger med historisk stoff om Krøderbanen og som KrøderbaneNytt har hatt glede av.*

*Nå har Thor Bjerke sendt oss denne informasjonen om schweizerapparatene*

I begynnelsen av 1878 ble det tatt i bruk ovner i noen 2. klasse-vogner i fjerntogene på Rørosbanen.<sup>[1]</sup> Dette var koksovner omgitt av en isolert kappe, og opphengt under vognkassen.

Fra ovnen ble den varme luften ført i kanaler gjennom kupeene. Kanalene var utstyrt med reguleringsspjeld som de reisende selv kunne betjene. De første slike ovnene ble av jernbanens materialkontor bestilt fra Schweizerische Industrie Gesellschaft (SIG) i 1877. Kanskje var det derfor de ble betegnet schweizerapparater i Norge? Deretter ble det anskaffet noen tilsvarende fra Schulze i Berlin før produksjonen startet innenlands, først ved Aadals Brug.

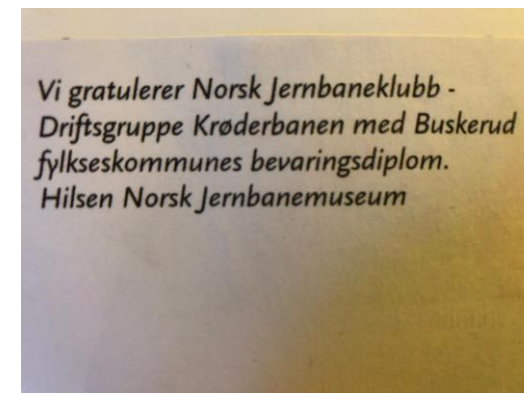
På Østfoldbanen ble vogner forsynt med schweizerapparat tatt i bruk fra januar 1880. Selv om det ble tatt i bruk dampoppvarming på normalsporet, var denne lite egnet i de blandede togene hvor godsvognene var koblet mellom lokomotivet og personvognene. Mange sitte- og konduktørvogner fikk derfor schweizerapparater.

Ulempen med schweizerapparatene var at det var vanskelig å få en jevn fordeling av varmluften og at vedlikeholdsutgiftene var store. – Det var ikke så mange rene sittevogner på normalspor som hadde schweizerapparater. NSB brukte begrepet underfyrte vogner når de omtalte vogner med slik oppvarming. Mens slike var vanlige i Norge, ser det ut til at de var lite utbredt i resten av Europa.

Overkonduktør Chr. O. Wang skriver i sine erindringer at apparatene måtte passes godt, etterfylles og ristes minst hver annen time. Under snøføyke eller hvis det var mye snø i skinnegangen gikk luftelukene tette og varmen gikk ut. Det var seks koksbokser under boggivognene og tre under toakslingene, skriver ham, og også i disse var det problemer med snøføyke.

Den siste faste bruken av schweizerapparater i Norge må ha vært ved Sulitjelmabanen, som ble nedlagt sommeren 1972.

Det vises for øvrig til KrøderbaneNytt nr. 4/2018 for mer omtale av schweizerapparatene.



## Telegrafistene – hva gjorde de egentlig på jernbanen?

Av Dagfinn Lunner

Via Facebook kom KrøderbaneNytt i kontakt med Odd Jan Ulekleiv som i januar markerte at det er 50 år siden han begynte som telegrafistaspirant på Fagernes stasjon.



Fullm Audun Midtsveen og o. kond. Arnestrand foran tog på Fagernes st.

På skiltet står "Tog til Oslo Ø". Skiltet er for øvrig i dag på Valdres folkemuseum.

Foto: Odd Jan Ulekleiv

Vi som driver med gamle tog vet at det tidligere var mange telegrafister på jernbanen. Vi har sett bilder der hele skoleklasser sitter foran et morsetelegrafapparat. Var det bare morsesignaler de skulle sende?

KrøderbaneNytt har spurt Odd Jan Ulekleiv om hva denne telegrafistopplæringen gikk ut på.

Han forteller at nesten alle som hadde innvendig stasjonstjeneste var utdannet som telegrafister, og at dette var et springbrett for videre avansement på jernbanen.

Da han begynte på Fagernes stasjon i januar 1969 fikk han innføring i alle oppgaver på en stasjon, både innvendige og utvendige gjøremål. Det var mye stykkgoods som skulle lastes om fra tog til lastebil og rutebuss. Blant annet hadde bussrutene til Sogn utgangspunkt i Fagernes, og her var det mye trafikk.

Påskan kom like etter at han hadde begynt, og Ulekleiv hadde på forhånd ingen anelse om hvor mye ski som skulle komme med toget som reisegods. Det var enorme mengder med ski som ble sendt opp på forhånd. Stasjonen hadde en hel hall full med ski, og dette var noe å holde styr på når de skulle hentes og når de skulle sendes tilbake.

Ulekleiv kan ikke huske at det var noe rot i disse skiekspederingene, men en gang fikk han klage. Han hadde sagt "du" til en fin Oslofrue, og det skulle hun ha seg frabedt. Hun hadde klaget til stasjonsmesteren, hvorpå Ulekleiv ble innkalt til en samtale.

De fikk seg begge en god latter og det ble ikke gjort noe mer med den saken.

Telegrafistene måtte lære alt om hva som skjedde på stasjonen. En skulle læres opp til å bli sporskifter og en måtte lære å regne ut bremseprosent, koble sammen tog og jeg måtte også være med å skuffe fram kull på damploket når det trengtes, sier Ulekleiv. Da Nohaben var

på service gikk det damplokomotiv på Valdresbanen minnes han.

Jeg måtte også lære å betjene stasjonens sentralbord som hadde snorer og både bytelefon- og jernbanetelefonlinjer var koblet inn på bordet. Jeg husker at stasjonsmesteren hadde egen linje til leiligheten sin i 2. etg på stasjonen.

Salg av billetter og ekspedere reisegods hørte også med til tjenesten, men det sentrale var likevel å kunne alt om togekspedisjon. Sendte og motta togmeldinger var sentralt i opplæringen på Fagernes. Vi hadde ikke signaltelegraf på Valdresbanen, men vi hadde en egen togmeldingstelefon som vi kunne sende signalene på. Ankomst meldingen var to ganger tre ringesignaler som ble besvart og gjentatt på samme måte som om en hadde signaltelegraf.

Når du fungerte som stasjonsmester eller togekspeditør med det røde båndet i uniformsluen skulle du ha kontroll på alt som skjedde på stasjonen, sier Ulekleiv.

Ordre om toggangen kom enten på papir eller på telefon fra togleder i Oslo. Dette kunne være blant annet ordre om kjøring av ekstratog. Jeg husker at vi hadde en fin jernbanetelefonlinje mellom Fagernes og togleder i Oslo, og jeg kan ikke huske at det var noe feil med linjene. Jeg tror baneavdelingen fulgte godt med på telefonlinjen så den var alltid i drift.

I aspiranttiden måtte jeg lese underveis på ulike fagfelt. En viktig del av opplæringen var jernbanegeografi. Vi måtte kunne alle anløpsstedene for hurtigruta fra Kirkenes til

Bergen, og selvsagt finne fort fram i Rutebok for Norge, men også i ruteboken for Sverige.

Jeg likte meg bra de to årene jeg var aspirant på Fagernes. Vi var rundt 12 ansatte på stasjonen når jeg regner med de som var i skiftingen, på godsene og inne på stasjonen.

Jeg husker så godt at vi hadde en flink sesongarbeider fra Valdres som også skulle inn til Oslo for å ta en prøve. Han kunne tingene sine, men dessverre da han skulle avlegge eksamen overfor «fremmede», sto det helt stille for ham dessverre. Han fikk ingen godkjenning minnes Ulekleiv. En usedvanlig grei og flink gutt som NSB gikk glipp av på grunn av systemet.

Etterpå bar det til jernbaneskolen på Blindern i Oslo i fem måneder. Her var det mer sikkerhetsopplæring og jernbanegeografi. Jeg husker at da jeg var oppe til eksamen skulle jeg fortelle om en reise fra Oslo til Fagernes, og videre med buss til Sogn. Den oppgaven var jo midt i blinken for meg som hadde tjenestegjort på Fagernes. Vi trakk lapper i en bolle så det var helt tilfeldig at jeg fikk denne oppgaven.

På jernbaneskolen lærte vi ikke noe om morsetelegrafene, det var før min tid, men vi lærte å bruke signaltelegraf, og alle signalene husker jeg den dag i dag. Skulle vi snakke med nabostasjonen var det bare å slå et slag på signaltelegrafene og da fikk vi svar med en gang. Enkelt og greit. Det signalet betyr "til telefonen" sier Ulekleiv, hvorpå redaktøren av KrøderbaneNytt sier at det signalet også gjelder på Krøderbanen.

På jernbaneskolen fikk jeg opplæring i å betjene stillverk og min første jobb som togekspeditør fikk jeg på Ingedal stasjon på Østfoldbanen. Fjernstyringen kom og jeg søkte meg til Oslo Ø, og begynte der i 1972. Fra her ble jeg igjen på sommeren lånt ut til Oslo Distrikt som avløser på forskjellige stasjoner som trengte en togekspeditør. Husker en gang at jeg ble beordret til Kløfta. De hadde fjernstyring som ble deaktivert for å betjene et sidespor. Jeg hadde aldri vært der før, hentet nøkler på Oslo Ø og dro opp om kvelden låste meg inn på en helt ukjent stasjon. Morgenen etter åpnet jeg stasjonen, solgte billetter og fulgte med toggangen.

Våren 1975 ble jeg ansatt i Hovedadministrasjonen, ved Kontorog. som drev med utredning og planlegging. Her hadde vi blant annet med Oslo S utbyggingen og gjøre. Senere var jeg med på omorganiseringen av NSBs reisebyråer. Disse ble først overført fra distriktene til salgsavdelingen og endte senere opp som et heleiet NSB aksjeselskap. Deretter ble det solgt til Via Travel. Jeg ble med på denne reisen og selskapet endret etter hvert navn til det som i dag er reisebyråkjeden Egencia, et selskap eid av Expedia.

Sånn var karrieren for midt vedkommende sier Ulekleiv, som alltid har likt å forholde seg til reisetrafikk.

Odd Jan Ulekleiv er født i 1949, er i dag pensjonist og bor i Rælingen. Helt til slutt sier han at alle telegrafistene fikk høytidelig tildelt signatur, og min signatur var JUL – jul hele året – sier han humoristisk.

KrøderbaneNytt takker for intervjuet, og ønsker pensjonisten mange gode år framover.

## Nytt fra Venneforeningen

Av Ola Ingvoldstad

### Restaurering av tømmeramme på Kløftefoss

Entreprenør Roar Østli er i gang med å bestille materialer, og vil starte arbeidet på forsommeren. Vi har per. dato kr. 450 000 til rådighet og mangler ca kr. 160 000.

Krøderbanens venner bevilger 50 000! Men vi starter med det vi har...

Stiftelsen Krøderbanen fikk orientering om prosjektet på årsmøte sist fredag.

### Årsmøte

Krøderbanens venner har hatt årsmøte.

Nytt styre er valgt;

Nye i styret: Trygve Dekko (ny), Arne Bjerke (ny), Øivin Moen, Yngvar Arnesen, Svein Kittilsbråten og Ola Ingvoldstad.

**Årsmøte i NJK driftsgruppen  
23. februar 2019**

KrøderbaneNytt har hentet følgende fra årsmøtereferatet:

23 medlemmer tilstede

#### Årsberetningen

Denne ble godkjent med tilføyelse om at en er takknemlig for ytelsene fra Bane Nor til vedlikehold av sporet. Det skal tilføyes i beretningen om utført arbeid med Krøderen Sag og Høvleri i 2018.

#### Regnskapet

Godkjent. Overskudd i driftsgruppen etter avsetninger kr. 1.050.

#### Disse ble enstemmig valgt til driftsutvalget:

Driftsbestyrer: Anker Hansson

Leder av frivillig virksomhet: Henrik B. Backer

Internkontrollansvarlig: Helge Lindholm

Kasserer: Alexander Westerlund

Ansvarlig dieselmateriell: Anker Hansson

Ansvarlig damplokomotiver: Pål Stian Wahlquist

Ansvarlig vogner: Anker Hansson

PR ansvarlig: Anders Linnerud

Sekretær: Mette Veland

Medlem: Jørgen Nøkleby

#### Disse ble valgt til NJKs representantskap:

Henrik B. Backer og Per Martin Kjeldaas.

#### Disse ble valgt til valgkomitè:

Pål Stian Wahlquist, Odd Arne Lyngstad og Jim Hagen.

#### Orientering fra Buskerudmuseet:

Stein Rudi Austheim opplyste at det arbeides med å søke om bevilgninger til banevedlikeholdet.

Det ble oppfordret til å bidra med innsamling av gamle sviller langs sporet.

#### Kjøresesongen 2019 – forslag som framkom på møtet:

- Oppholdet på Krøderen må være lang nok til å ta vare på lok og personale (kull, vann, mat og hvile)
- Publisering på nettet bør være "kjøring av museumstog", normalt er det dampdrift, men på grunn av skogbrannfare, mangel på personale m.v. kan det bli kjørt dieseltog
- Ønske om å dra sesongen ut bi september, både av hensyn til kunder som ønsker å besøke oss etter ferien, eller personale som er bortreist i ferien
- Viktig å ikke starte damptogkjøring for tidlig på dagen med tanke på personalet og få lokomotiver klart
- Det er mulig å kunne kjøre damp på lørdager, men da på ettermiddagen.
- Viktig å ikke vente for lenge på vendestasjoner. Dette kan oppfattes som tregt, kjedelig og uprofesjonelt.

**At fondene ble styrket i fjor gjør at driftsgruppen har bedre armslag når de store utgiftene kommer.**

Krøderbanens driftsgruppe har pr. 01.01.2019 følgende fondsmidler:

- Kurs og opplæring	kr.	14.371
- Museumssaker	kr.	30.000
- Billettrykkeriet	kr.	119.768
- Uniformer	kr.	2.313
- Vedlikehold vognhaller	kr.	150.023
- Hjullaster	kr.	20.984
- Lok nr. 236	kr.	321.804
- Lok nr. 225	kr.	265.956
- Lok nr. 11	kr.	11.139
- Skiftetraktorer	kr.	25.092
- skiftelok 215.104	kr.	49.044
- Motorvogn 2	kr.	11.105
- Motorvogn 87 og Gx	kr.	224.365
- Motorvogn 86/91 og BFS	kr.	75.215
- Lokrevisjoner	kr.	213.570
- Revisjon av personvogner	kr.	169.465
- Vogn Cf 548	kr.	83.782
- Personvogn 195	kr.	51.952
- Godsvogner	kr.	41.298
- Vogn CF 3552	kr.	8.520
<b>Sum fondsmidler</b>	<b>kr.</b>	<b>2.078.867</b>

**Skattefrie gaver 2018**

Det er kommet inn:

- kr. 22 000 til vognhall Kløftefoss
- kr. 77 850 til lok 236

Kilde: informasjon i nyhetsbrev fra NJK

<https://njk.no/takk-for-stotten>

## Krøderbanen 2019

Ordinær kjøresesong blir fra søndag 30. juni til søndag 1. september. Det kjøres damptog med «Ulka» mellom Krøderen og Kløftefoss alle søndager i denne perioden, med tre daglige avganger fra Krøderen.

I tillegg kjøres veteranbuss fra/til Vikersund og motorvogn fra Kløftefoss til Krøderen etter westernshowet. Det blir også kjøring lørdag 10. august (togranhelgen) og lørdag 24. august (skumringstog).

Arrangementer i kjøresesongen

- Westernshow i Deadwood City: Alle søndager 30. juni - 4. august
- Tur til Villa Fridheim: Alle søndager 4. august - 1. september
- Togran i westernstil: Lørdag 10. og søndag 11. august
- Barnas dag: Søndag 18. august
- Skumringstog: Lørdag 24. august
- Stordriftsdag: Søndag 25. august
- Markedsdag: Søndag 25. august (med forbehold om dato)
- Åpent på Krødersaga noen søndager

Andre arrangementer

- Tilbud for skoler og barnehager: Uke 23
- Juletog: Søndag 1. desember

**Se rutetabell på siste side**

## NJK Krøderbanen har uttalt seg til Stortingsmelding om kulturminnevern

Leder i driftsgruppen Henrik B. Backer har sendt uttalelse på vegne av Krøderbanen.

Backer henleder oppmerksomheten på paradokset at jernbanens infrastruktur kan vernes etter bestemmelsene i kulturvernloven, men at rullende materiell fra jernbanen ikke inkluderes i samme lov. Rullende materiell er helt nødvendig for å kunne formidle jernbanens funksjon gjennom å kjøre tog.

Det er derfor helt nødvendig at kulturminneloven blir oppdatert så rullende materiell fra jernbanen kan gis samme type vern som fartøy.

I uttalelsen tas også med at det må etableres langsiktige og forutsigbare støtteordninger etter samme modell som fartøyvernet.

Dette er het nødvendig for å kunne opprettholde og videreføre handlingsbåren kompetanse når det gjelder betjening og bruk av gammelt rullende materiell og vedlikehold og restaurering av dette.

**KrøderbaneNytt ønsker alle sine  
lesere  
God påske**

## Driftsgruppen har sendt brev til Modum kommune om frivillighetsmeldingen som regjeringen har gitt ut

Bakgrunnen for dette er at frivillige foreninger må vies større oppmerksomhet, og at Krøderbanen ikke har fått støtte på grunn av at vi ikke har så mange barn og unge som medlemmer.

Krøderbanen påpekte at tilbudet vi produserer er i stor grad – nettopp – for barn og unge som er en viktig målgruppe.

Modum kommune svarer at de har lest Stortingsmelding nr 10 (2018 – 2019) – Frivillighetsmeldingen. Denne meldingen, sammen med andre offentlige utredninger, vil bli viktige dokumenter i arbeidet med en ny kulturplan for Modum.

Innspill fra Norsk jernbaneklubb – Krøderbanen om frivillighet, deltagelse og tilskudd vil bli tatt med videre i planarbeidet for ny kulturplan i Modum kommune.

### Lagervogner og opprydding av utstyr

Gjennom årene er det samlet reservedeler til rullende materiell på Kløftefoss. Det har vist seg at det finnes deler til materiell som ikke finnes lenger eller utstyr som i årenes løp er blitt ubrukbart.

Det er ønskelig å rydde i lagervognene og kassering som med sikkerhet ikke kan brukes. Driftsutvalget har tatt initiativet til å få satt i stand lagervogner som kan ta i mot deler og utstyr fra lagervogner som ikke skal bevares. Hvis noe kan tenke seg å delta med å sette i stand og innrede lagervogner eller være med å rydde, er det bare å ta kontakt med driftsutvalget.

## Rutetider søndager 30. juni - 1. September 2019

	D	B	D	B	M	B	D
fra Krøderen	11.30		13.15			14.45	15.20
til Kløftefoss	11.47		13.32 <sub>w</sub>				15.37
til Vikersund	--		--			15.15	--
fra Vikersund	--	12.00	--	--	--		--
fra Kløftefoss	12.05		13.50	14.22 <sub>w</sub>	14.25 <sub>w</sub>		15.55
til Krøderen	12.22	12.30	14.07	14.30	14.42		16.12

D = damptog. Det blir avvikende rutetider togranhelgen og stordriftsdagen.

w = korrespondanse til/fra westernshow på Kløftefoss 30. juni - 4. august.

B = veteranbuss. Kjøres i tillegg fra Villa Fridheim 17.20, fra Krøderen 17.45, til Vikersund 18.15 alle søndager 4. august - 1. september.

Buss fra Kløftefoss 14.22 kjøres som supplement til motorvogn ved behov 30. juni - 4. august og via Krøderen brygge med reisende til Villa Fridheim 4. august.

M = motorvogn. Kjøres 30. juni - 4. august (dager med westernshow).

Det blir en liten økning i billettprisene i år med følgende priser Krøderen - Kløftefoss:

	Én vei	Tur/retur
Voksen	75,-	110,-
Barn	40,-	55,-
Honnør	60,-	85,-
Minigruppe	--	250,-

Oppdatert program legges fortløpende ut på nettsidene våre **kroderbanen.no**