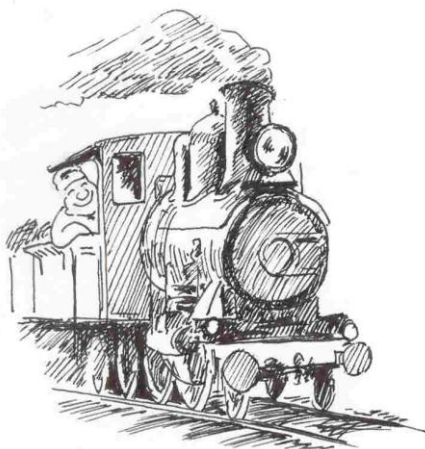


# KrøderbaneNytt

Nr. 2/2019 juni 2019

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

Henrik B. Backer, ansvarlig redaktør  
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.

## Velkommen til ny sesong 2019

Av Henrik B. Backer

Driftsutvalget ønsker velkommen til sesongen 2019, som blir den 43. sesongen med kjøring av veterantog på Krøderbanen. Gjennom alle disse årene har Krøderbanen bygd seg opp til å være et kulturminne som mange mennesker setter pris på å besøke.

Mange besøker oss hvert år og snakker pent om oss. I 2018 måtte kjøringen for publikum gjennomføres i september. Noen var nok skuffet over at vi ikke kunne kjøre i juli og august som vi pleier, men det var forståelse for at sikkerheten måtte være på plass. De som besøkte oss i september i fjor var veldig fornøyde og glade for at vi kjørte tog.

Gjennom å kjøre tog for publikum vi betaler tilbake det samfunnet yter for å bevare Krøderbanen. Tilskuddene fra Bane Nor betinger at vi gjennomfører 10 dager med åpne kjøring hver år. Gjennom å kjøre tog bidrar vi til å opprettholde kunnskapene om fremføring av tog og hvordan det rullende materiellet skal vedlikeholdes og betjenes.

Meld fra til tjenestekontoret om når du kan tenke deg å tjenestegjøre så tidlig som mulig.

Hvis du ikke kan komme og delta i driften, er det også nyttig for tjenestekontoret å vite om. Ved å melde fra gjør vi dessuten jobben enklere og mer morsom for de som tar seg av tjenestefordelingen.

Da sees vi på banen i sommer!

## Tjenestekontoret er operativt for sesongen 2019

Årets kjøresesong på Krøderbanen er i gang og med det så er det behov for folk til forskjellige tjenester, vi skal prøve så godt vi kan og fordele tjenester etter som hva folk ønsker, men det hender i blant at vi må stokke litt om på tjenester hvis det er dobbelt opp med folk som har meldt seg eller det er for lite folk som har meldt seg til nødvendige sikkerhetstjenester.

Vi gleder oss til en ny sesong med kjøring fra søndag 30. juni til 1. september. Det er bare å begynne å melde seg til tjenester ved å sende epost til ([tjeneste.kroderbanen@nj.no](mailto:tjeneste.kroderbanen@nj.no)). Oversikt over temadager ligger ute på hjemmesiden til Krøderbanen på [NJK.no](http://NJK.no).

Hver søndag er det behov for TXP, Lokfører, Fyrbøter, Sporskifter, Togfører, Billettører og Bremsere i tillegg til det som er behov for av salgspersonale, billettselgere m.m

Hilsen  
Krøderbanens Tjenestekontor v/ Jim & Jørgen

## Stasjonsparken på Krøderen ryddet

Krøderen velforening har gjort en utmerket jobb med å rydde stasjonsparken og området rundt saga. Gamle trær og buskas er fjernet og områdene fremstår nå som fine parkanlegg. Ryddingen har medført at det nå er innsyn til stasjonen fra fylkesvei 280.

En stor takk til lokalsamfunnet på Krøderen for at de har bidratt til forskjønnelsen.

## Oppgradering av sporet

Av Henrik B. Backer

De siste årene har vi fått ekstramidler fra Bane Nor for å investere i et bedre spor, som er en forutsetning for å kunne kjøre tog. I fjor ble alle de gamle svillene mellom Krøderen og Kløftefoss skiftet.

I tillegg ble det skiftet sviller i flere sporveksler på begge stasjonene. I fjor og år har det dessuten blitt skiftet en lang rekke laskebolter. Det har mye å si for standarden på sporet. Når det i tillegg blir tilført ny grus, pakket opp og justert, betyr det at vi er i ferd med å få en sporstandard vi ikke har vært i nærheten av å ha i museumsbanetiden. Her har de ansatte og noen av de frivillige gjort en stor og viktig jobb.

I løpet av sommeren skal det skiftes omlag 800 sviller mellom Kløftefoss og Snarum. Det er NRC som vi stå for dette, som tidligere år. Siden dette arbeidet delvis vil skje i sesongen, er det bare strekningen mellom Krøderen og Kløftefoss som blir trafikkert i år.

Imidlertid ønsker vi å kjøre tog helt til Snarum når det blir mulig, for å markere at enda mer av Krøderbanen er satt i stand.

## Status rullende materiell

### Damplok 7a 11:

I vinter har det blitt utført en del forskjellige vedlikeholdsarbeider på lok nummer 11. Etter snart 30 år er det en del forskjellig som må gjøres. Noe vi registrerer er at loket begynner å bli sliten i lakken og trenger ommaling.

Det første oppdraget i år var 15. juni i forbindelse med bryllupet til Mette Veland og Alexander Westerlund, som begge er aktive på Krøderbanen.

### Motorvogn BM 87.03.

Her er alle vinduene vært tatt ut, vindusrammene rengjort og malt, før vinduene har vært montert tilbake med nye gummilister. I tillegg har det vært gjort noen reparasjoner i gulvene på endeplattformene og enkelte rustskader på vognkassen er blitt utbedret.

På boggiene har bremsebevegelsene blitt plukket fra hverandre og enkelte deler har blitt produsert etter mål for å kompensere for slitasje. Med dette håper vi at problemene med sperring under bremsing skal være tilbakelagt.

### Lastetraktor Levahn 128-b 0365091A:

Krøderbanen overtok i vinter en lastetraktor LTR12, Levahn type 128-b fra Bane Nor. Den ble levert i 1989 som den første av 10 lastetraktorer utstyrt med jordingsstrømvatager og personkurv for å kunne arbeide i høyden.

I løpet av driftstiden ble personkurven byttet ut med kran og samtidig med strømvatageren fjernet.

I tillegg til denne er to lastetraktorer type 128-2 blitt overtatt primært som reservedeler. I den nasjonale verneplanen skal et individ av denne typen lastetraktor bevares som industriprodukt fra en norsk leverandør.

### Godsvogn His 210 2508:

Norsk Jernbaneklubbs lokalavdeling i Trøndelag og Norsk Modelljernbane fått fremstilt en 1-87-modell av godsvogn His 210 2508, som befinner seg på Krøderbanen, med en jubileumslogo for NJK 50 år.

På godsvognen er ødelagt panel blitt skiftet ut og i løpet av sommeren skal vognen males opp og utstyres med nye påskrifter.

Midtdørene blir utstyrt med jubileumsmerking tilsvarende som på modellen. Vognen skal stå utstilt på Krøderen i jubileumsåret.

## Pressekonferanse om tømmerrampen



Tømmer-  
rampen fikk  
omtale i  
Bygdeposten

Fra venstre:

Tømmer Roar Østli, styremedlem i Krøderbanens venner Trygve Dekko og Yngvar Arnesen, i midten ordfører Ståle Versland, Andersson og Per Erik andersson, videre Ola Ingvoldstad og ytterst til høyre repr. for Deadwood City Siv Tove.

## Vellykket bryllupskjøring for Mette Veland og Alexander Westerlund

Lørdag 15. juni ble det satt opp ekstratog for brudepar og bryllupsgjester på Krøderbanen. Damploket Ulka og 3 2-akslede personvogner ble benyttet, og stivpyntet togpersonale bisto til at dette skulle bli en minnerik dag for både brudepar og bryllupsgjester.

Krøderen stasjon ble også benyttet som arena for selve vielsen som ble foretatt av ordfører Anved Johan Tveit i Eidfjord kommune som var en bekjent av familien.

Riktig så stilig var det med pyntet plattform med slør og blomster, og lokomotivpersonalet hadde laget en fin krans med bjørkeløv og norske flagg i fronten på lokomotivet.

Krøderbanen kan sine ting når det gjelder. Krøderbanen sto også for lunsj serveringen.

KrøderbaneNytt mener at Krøderbanen godt kan markedsføre kjøring av bryllupstog.



Brudepar og togpersonale 15.06.19

## Krøderbanen 2019

Ordinær kjøresesong er 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.

Avgang Krøderen m/retur fra Kløftefoss:  
Kl. 11.30, 13.15 og 15.20.

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. august 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)
- Krøderen sag åpen: 4.8., 18.8. og 25.08.

<https://njk.no/kroderbanen>

## Tømmerrampe prosjektet til venneforeningen går framover

*Av Ola Ingvoldstad og Henrik B. Backer*

Restaureringen av tømmerampen på Kløftefoss er nå snart fullført. Firmaet til Roar Østli fra Snarum har gjort en god jobb.

Anker Hansson hos Krøderbanen, med robel og kran, har vært til god hjelp med nedtaking av gamle sviller og bortkjøring av disse.

Krøderbanens Venner har skaffet til veie midler fra Sparebankstiftelsen DNB (kr. 300 000), Buskerud fylkeskommune (kr. 50 000) og venneforeningens egenkapital (kr. 56 875).

Tømmerrampen er viktig for formidlingen av den verdikjeden Krøderbanen representerte i driftstiden. Det er derfor svært gledelig at dette godt synlige landemerket er blitt satt i forsvarlig stand.

Krøderbanens venner fortjener adskillig ros og annerkjennelse for det viktige arbeidet som er utført, sier leder av den frivillige virksomheten på Krøderbanen Henrik B. Backer.

## **Buskerudmuseet og NJK Krøderbanen har samarbeidet om uttalelse til kulturminneplanen for Modum kommune**

*Forslag til kulturminneplan har vært lagt ut på høring, og ved fristens utløp 27. mai 2019 er følgende uttalelse oversendt:*

Kommunedelplanen for kulturminner 2019-2017 ønskes velkommen.

Etter vårt skjønn er det viktig å ha en kulturminneplan fordi planen vil sette rammer og gi føringer for eventuelle tiltak i området rundt kulturminnet. Dette kan dermed bidra til å gi bedre vern og sikring av kulturminnet.

Kulturminneplanen, selv om den ikke er juridisk bindende, vil ha betydning for:

- arealdisponeringer i kommuneplanen
- reguleringsplaner
- utbyggere
- saksbehandling i kommunens kulturminneforvaltning, bygningsforvaltning m.v.

Krøderbanen er omtalt flere steder i kulturminneplanen i forbindelse med

- Skyssvesenet
- Snarum kulturmiljø
- Vikersundgata kulturmiljø (trehusbebyggelsen) m/Vikersund stasjon

Buskerudmuseet mener at Krøderbanen bør få et eget kapittel i kulturminneplanen, men likevel bli omtalt under de ulike kapitlene. Krøderbanens kapittel kan ta utgangspunkt i Krøderbanens

uttalelse. Eventuelt kan Buskerudmuseet bistå med å lage kapitelet om Krøderbanen.

### **Verneverdige bygnings- eller kulturmiljøer**

Det er i planen avsatt flere viktige områder med hensynssoner for kulturmiljø bevaring av bygningskulturmiljø: (tabell side 63 1B til 15B). Vi er glad for at Snarum stasjon inngår i det som er benevnt Snarum kulturmiljø.

Buskerudmuseet mener at Sysle stasjonsmiljø bør inngå blant disse miljøene. Stasjonen er karakteristisk for en landsens stasjon ute på bygda. Den var ikke stor og hadde neppe stor trafikk, men melketransporter fra Bøenstøen meieri startet opp allerede da stasjonen ble etablert.

I 1912 ble det bygget et nytt meieri like ved stasjonen, Hole meieri, som sendte melk med toget helt til 1949. Melketransporter gikk til Geithus, Drammen og til Kristiania.

I en jernbanehåndbok fra 1926 beskrives at stasjonen har alminnelig bondetrafikk. Stasjonen var bemannet fram til 1969.

Stasjonsmiljøet er bevart uten større endringer fra da stasjonen ble satt opp i 1894. I tillegg til stasjonsbygningen finnes godshus og privet i original utførelse. Dette er eldre, tilflyttede bygninger som er gode eksempler på jernbanens bruk av egne ressurser – selv bygninger ble flyttet og gjenbrukt. Stasjonen endret navn i 1895 fra Hole til Sysle. Det finnes også en tømmerrampe ved Sysle stasjon.

Telefon- og telegrafkursen går bak stasjonsbygningen og det er lufttråder inn til inntaksskap på stasjonsbygningens vegg. Det var

vanlig og i henhold til lærebok for telegrafi å legge telegraf- og telefonkursen bak stasjonsbygningen.

Sysle stasjon har kryssningsspor som i dag blir benyttet ved 2-togsdrift på banen. I sin tid ble spor 1 forkortet på inntil veien som krysser jernbanen, men sporet er gjenoppbygget i sin helhet i nyere tid, til slik det var tidligere.

### **Jernbanelinjen som et kulturminne**

Jernbanelinjen som er anlagt i terrenget flyter fint tilpasset inn med fyllinger, skjæringer, steinsettinger, kurver, fall og stigninger representerer i seg selv et kulturminne. Alt dette vitner om god ingeniørkunst og faglig dyktighet av de som i sin tid bygde jernbanen.

I tillegg til selve jernbanelinjen representerer jernbanegjerdet som går på begge sider av sporet samt stolperrekken med telefon- og telegraflinjene et viktig kulturminne. Krøderbanen har hatt både jernbanegjerde og telefon- og telegraflinje fra åpningen i 1872. Telefon- og telegrafkursen ble utvidet med flere linjer i 1919 etter vedtak i Stortinget. I de siste 30 årene har det vært nødvendig å skifte ut stolper på grunn av råte. Telefon- og telegrafkursen benyttes i den operative driften av museumsbanen og er et av få steder i landet der denne teknologien fremdeles holdes i hevd.

Jernbanegjerdet er stadig under press, hvert år forsvinner eller ødelegges flere meter gjerde på grunn av ulovlige tiltak på tilstøtende eiendommer som utfyllinger og/eller nedkjøringer, eller som følge av trefall. Jernbanen, herunder Krøderbanen, har ingen

alminnelig gjerdeplikt med mindre denne følger særskilt rettsgrunnlag. NSB valgte i sin tid å etablere linjegjerder langs Krøderbanen. Buskerudmuseet ønsker å opprettholde også denne delen av kulturminnet. Én viktig årsak til dette er at gjerdet i det vesentlige følger jernbanens eiendomsgrense. Dermed markerer det klart overfor omgivelsene hvor jernbanens eiendom stanser og hvor jernbanelovgivningens bestemmelser om blant annet ferdselsforbud gjelder.

Når det gjelder telefon- og telegrafkursen forekommer nedkjøringer på grunn av utilsiktet høy last selv om Krøderbanen søker å skifte til høyere stolper ved utsatte planoverganger, dette som et forebyggende tiltak. Behov for omlegging av gjerder samt telefon- og telegrafkursen kan forekomme i forbindelse med veianlegg, flytting av planoverganger m.v. Det er dessverre et faktum at skadevolder sjelden tar ansvar for at gjerdet blir reparert eller satt opp igjen i forbindelse med skader og ombygninger. Dette bidrar til at Kulturminnet Krøderbanen mister noe av sin verdi.

Buskerudmuseet mener at det i kulturminneplanen bør tas inn bestemmelser om at jernbanelinjen med både jernbanegjerdet og telefon- og telegrafkursen skal ha vernestatus. En avgrensning av verneområdet til og med gjerdet er enkel å vise på kart.

#### ***Krøderbanen som en del av kulturlandskapet***

De som reiser med Krøderbanen i dag opplever å kjøre gjennom et flott landskap karakterisk for Modum bygdene. Jernbanelinjen er ført fram gjennom store jordbruksområder og

skogområder. Krøderbanen passerer mindre tettsteder og lokalsamfunn som Sysle og Snarum før den kommer til det karakteristiske landskapet på Kløftefoss med store furumoer og grusmorene.

For de reisende som vil oppleve en reise i gammel tid med damplokomotiv og passasjervogner i tre er disse landskapselementene av betydning for å få en fullendt og opplevelsesrik reise.

Krøderbanen er derfor opptatt av at mest mulig av kulturlandskapet langs Krøderbanen blir bevart og opprettholdt slik det er i dag, men har likevel forståelse for at samfunnsutvikling kan gjøre endringer i kulturlandskapet. Buskerudmuseet mener at Modum kommune i sin arealplanlegging må søke å ivareta og opprettholde dagens kulturlandskap langs jernbanelinjen i størst mulig grad.

Det bør fremkomme at det på sikt er formålstjenlig med en fredning av hele jernbaneanlegget etter Kulturminneloven.

Buskerudmuseet finner grunn til å gjøre oppmerksom på jernbanelovens §10 som fastsetter [...] 30 meter fra sporet midtlinje. Det finnes eksempler på at folk tar seg til rette på banen uten å etterleve denne bestemmelsen. Buskerudmuseet forslår at 30-metergrensen vises i kommunale kart som hjelp for potensielle utfordringer på dette punktet i fremtiden.

#### ***Næringsvirksomhet langs Krøderbanen***

Krøderbanen har hatt en viktig rolle som godstransportbane.

#### ***Sysle stasjon***

Stasjonen hadde melkeforsendelser fra Bønstøen og Hole meieri, og hadde ellers alminnelig bondetrafikk.

#### ***Ula/Morud sidespor***

Norsk Magnesitt Aktiebolag som ble stiftet i 1903 brukte Krøderbanen for uttransportering av magnesittstein. Selskapet tok ut stein langs Snarumselven som de bearbeidet og solgte som stein til smelteovner opp mot 2000 grader. Steinen ble eksportert til utlandet, og virksomheten holdt på i mer enn 50 år.

Magnesittverket var en god kunde for Krøderbanen.

Til å begynne med gikk trafikken fra Ula holdeplass siden Morud stasjon først ble opprettet i 1921.

I et sirkulære fra NSBs 2. Trafikkdistrikt 19.01.1919 blir det satt opp alle hverdager godstog mellom Vikersund og Ula og retur. Dette toget betjente med stor sannsynlighet magnesittverket.

Morud Bruk overtok magnesittverkets produksjonslokaler til produksjon av fasadeelementer pusset med Morudmørtel. Morud bruk brukte også Krøderbanen for transport. Så sent som i 1963 rettet Morud Bruk en henvendelse til Modum kommune om at Krøderbanen måtte opprettholdes som en godsbane.

#### ***Kløftefoss stasjon***

Den store tømmerampen på Kløftefoss stasjon vitner om stor aktivitet. Likeså de store arealene som jernbanen har på Kløftefoss, og som ble

benyttet til opplag av tømmer som skulle sendes med toget.

Fra 1891 samme år som Ramfoss Træsliperi startet opp ble det bygget 2 gjennomgående spor ved km. 116,6 på Krøderbanen for å avvikle trafikken til og fra træsliperiet. Et eget sidespor ble bygget til Ramfoss træsliperi, og det var i tillegg et buttspor. På den tiden var det bare et pensehus på stedet som sporskifteren holdt til i. Fra 1904 ble det ansatt ekspeditør på Ramfoss fordi tømmertrafikken økte. Ramfoss var et meget sentralt sted å drive ut tømmer og ved til, fra de enorme skogviddene i vestre Holleia. På sin tid kunne det gå opp til 9 jernbanevogner med tremasse fra Ramfoss hver dag, træsliperiet var i en årrekke Krøderbanens beste kunde. Træsliperiet la ned driften i 1928 etter 37 års drift.

På Kløftefoss i dag står, inntil stasjonsområdet, fortsatt Sagstua som rommer losji for tømmerkjørerne og stall for hestene deres. Den store tømmerrampen står fortsatt inntil spor 3 på Kløftefoss. Krøderbanens venneforening har i 2019 påtatt seg ansvaret for å restaurere tømmerrampen på vegne av Buskerudmuseet. Kostnadsoverslaget er på kr. 600.000.

Ranfoss skiftet i 1921 navn til Kløftefoss fordi postforsendelser ble forvekslet med Raufoss.

Buskerudmuseet mener at fysiske minner og spor som er igjen av næringslivsaktiviteter langs Krøderbanen bør søkes bevart så langt det er mulig.

### **Oppsummering av Krøderbanens uttalelse:**

1. Buskerudmuseet mener at Krøderbanen bør få et eget kapittel i kulturminneplanen, men likevel bli omtalt under de ulike kapitlene. Krøderbanens kapittel kan ta utgangspunkt i Krøderbanens uttalelse. Eventuelt kan Buskerudmuseet bistå med å lage kapitelet om Krøderbanen.
2. Stasjonsmiljøet ved Sysle stasjon bør inngå i kapitelet om verneverdige bygningskulturmiljøer.
3. I kulturminneplanen bør tas inn bestemmelser om at jernbanelinjen med både jernbanegjerdet og telefon- og telegrafkursen har vernestatus. Det bør fremkomme at det på sikt er formålstjenlig med en fredning av hele jernbaneanlegget etter Kulturminneloven.
4. Modum kommune må sin arealplanlegging søke å ivareta og opprettholde dagens kulturlandskap langs jernbanelinjen i størst mulig grad.
5. Fysiske minner og spor som er igjen av næringslivsaktiviteter langs Krøderbanen søkes bevart så langt det er mulig.

### **Kulturminnedagen 2019**

*Av Henrik B. backer*

Kulturminnedagen har tradisjonelt falt utenfor vår sesong. Bortsett fra i fjor for da hadde vi annet å tenke på.

I og med at arbeidene med tømmerrampa på Kløftefoss skrider frem raskere enn jeg hadde våget å tro, kunne vi kanskje lage et arrangement der denne innvies og overtas. Lasting av tømmer i N- og T-vogn kan demonstreres. Og når vognene er fylt opp kan tømmeret kjøres til Krøderen hvor vi kan demonstrere verdikjeden fra tømmer til plank.

Jeg synes dette kav være en fin måte å markere kulturminnedagen på og vil gjerne høre synspunkter.

### **Kørpen**

*Av Henrik B. backer*

Buskerudmuseet har tatt initiativ for å få lagt om taket på Kørpen og uthuset. På begge bygningene er taksteinene i dårlig forfatning og på Kørpen er det oppstått lekkasjer i blikkrennene i vinklene på taket.

Ettersom bygningene er fredet har det vært kontakt mellom Buskerudmuseet og kulturvernnavdelingen i fylkeskommunen. Det ligger an til at det bli lagt ny dobbeltkrummet takstein på begge bygninger.

På uthuset ligger det gammel takstein som kan ha en viss verdi å ta vare på til andre bygninger eller tilby andre som skal utbedre tak.

## Veien videre for Krøderbanen 2019 -2029

Av redaktør Dagfinn Lunner

Redaktøren av KrøderbaneNytt ble utfordret til å skrive et innspill til Buskerudmuseet og driftsgruppens strategimøte i mars 2019. En forkortet versjon er redigert for KrøderbaneNytt.

### Infrastruktur

Tidligere styreformann og ordfører i Krødsherad Gudbrand Halmrast lanserte begrepet svilleprogrammet. Skulle vi kjøre tog måtte vi ha noe å kjøre på. Dette gjelder i høyeste grad fortsatt.

Krøderbanen må ha som et uttalt mål at banen igjen skal trafikkeres over hele strekningen Krøderen – Vikersund.

Dette må uttales offentlig slik at det ikke oppstår usikkerhet blant lokalbefolkning og andre.

### Årene 2019, 2020 og 2021

Strekningen Krøderen – Snarum er godkjent for persontrafikk, det kjøres tog her med lok nr. 11.

Så lenge Vikersund stasjon ikke er utgangspunkt for Krøderbanen kan Snarum lanseres som et utgangspunkt for en reise med Krøderbanen. Da slipper publikum å kjøre helt til Krøderen, ettersom de fleste reisende kommer syd fra.

Snarum betjenes med BLX (billettekspeditør) og hvis mulig TXP (togekspeditør).

Kjøkken og gode parkeringsmuligheter er det på Snarum.

### Fra år 2022 – Krøderbanen fyller 150 år

Strekningen Krøderen – Vikersund er godkjent for persontrafikk og det kjøres tog her med lok 225.

### Rullende materiell

#### På kort sikt

Lok nr. 11 må holdes i kjørbare stand inntil lok 225 kommer i drift.

År 2022 – Lok nr. 225 settes i drift.

#### På lengre sikt

Lok 236 settes i drift.

Dersom vi har et mål om å komme tilbake til gamle "trafikkhøyder" er banen helt avhengig av lok 236.

### Personvognmateriellet

Lette vogner tilpasset lokene nr. 11 og nr. 225 synes å være under kontroll.

### Motorvogn Bm 87

Motorvognen er en ressurs for Krøderbanen. Den kan kjøres enmannsbetjent, og egner seg ypperlig til mindre chartergrupper som kommer med buss.

Kjøring Snarum – Krøderen er en ideell tur inntil videre.

### Telefon – og telegraflinjen

Over halvparten av stolpene i kursen er skiftet ut med nye, og det store massive stolpebyttet er over så langt.

Om ca 10 år må en regne med at stolpene fra 1933 som nå er de eldste (fra km 110 til Krøderen) må skiftes ut selv om enkelte stolper på denne strekningen allerede er skiftet.

### Markedsføring, destinasjonsutvikling

Krøderbanen har i alle år hatt en kjøresesong med mange ulike aktiviteter.

Målgruppen er, uten at det er uttalt barnefamilier, pensjonistgrupper, og lag og foreninger samt enkeltreisende.

Med ferdigstillelse av motorvogn BM 87 bør Krøderbanen igjen komme seg på chatertogmarkedet.

### Krøderbanens samfunnsansvar, samfunnsoppgave

- Krøderbanen har som mål å formidle kjøring av veteranog på Krøderbanen som museumsjernbane
- Publikum/de reisende skal oppleve hvordan en reise kunne arte seg for 50 år siden
- Krøderen stasjon samt strekningen 119,5 – Krøderen er fredet som teknisk kulturminne
- Krøderbanen skal vise at tekniske installasjoner er i drift og kunnskap holdes i hevd.

### Krøderbanen som bidragsyter i samfunnsutviklingen

Krøderbanen bør markere seg bedre på lokalt og regionalt nivå.

Vi kan vise til at vi er en relativt stor reiselivsaktør gjennom mange år, og har med dette legitimitet

til å uttale oss. Dessuten forvalter Krøderbanen fredede bygg og områder, og ivaretar en viktig del av kulturhistorien både i Modum og Krødsherad.

Krøderbanen må åpne øyne for det som skjer utenfor jernbanegjerdet. Vi må i det minste støtte verbalt opp om det som skjer i lokalmiljøet, men samtidig sørge for at Krøderbanens interesser blir ivaretatt.

At Krøderbanen er med på julegrantenningen på Krøderen stasjon er et godt eksempel på at vi deltar og bidrar i samfunnet.

## **Økonomi**

### **Sporet**

Bane Nor med sine avsatte midler til museumsformål er av avgjørende betydning. God dialog gir grunnlag for at budsjetter og tilskudd til banevedlikehold kan bli mer forutsigbare.

### **Rullende materiell**

#### *Lok nr. 225*

Krøderbanens fond for lokomotivvedlikehold unntatt det som er øremerket lok nr. 236 bør brukes for å få gjort arbeidet ferdig til 2022.

#### *Lok nr. 236*

Strategien kan være:

- Buskerudmuseet med sine kontakter må engasjere seg mer i Istandsettingen av lok nr. 236.
- Det bør gjøres til Buskerudmuseets viktige oppgave over noen år, og at dette synliggjøres i budsjetter og langtidsplaner

## **Oppsummering:**

- Strekningen Krøderen – Snarum blir i løpet av 2019 godkjent for persontrafikk
- Snarum lanseres som utgangspunkt for en reise med Krøderbanen. Stasjonen settes opp med bemanning
- Krøderbanen uttaler offentlig at den arbeider langsiktig med å sette hele strekningen i drift igjen
- I 2022 strekningen Krøderen – Vikersund er godkjent for persontrafikk
- 2022 Lok nr. 225 settes i drift
- Krøderbanen uttaler offentlig at det er et mål å få lok 236 i drift.
- Motorvogn BM 87 settes i trafikk fra sesongen 2020
- Med BM 87 markedsfører Krøderbanen seg på chartertog markedet igjen fra og med 2020. Kombinasjonsturer settes opp i samarbeid med andre aktører.
- Krøderbanen må markedsføre at den tar samfunnsansvar
- Krøderbanen må være bidragsyter i samfunnsutviklingen
- Krøderbanen bruker Facebook mer aktivt
- Tjenestelisten legges ut på nett

Referat fra driftsutvalgets og Buskerudmuseets strategimøte presenteres senere.

## **Opprydding av materiell på Kløftefoss**

Det er plassert mye rullende materiell på Kløftefoss. Mesteparten av det er historisk materiell som skal bevares for ettertiden. Men

det finnes også flere enheter som ikke anskaffet ut fra museale behov, men praktiske behov som lager for reservedeler eller som deler på rot. I 2017 og 2018 ble det hugget opp en hel del overflødig materiell og frigiort noe sporplass. Men det er fremdeles mangel på sporplass på Kløftefoss. Det er derfor nødvendig å lagre materiell på mellomstasjonene, noe som er til ulempe for driften.

For å få ryddet opp i de mange lagervognene planlegges det å sette i stand og innrede noen godsvogner og hvor deler som skal tas vare på kan anbringes. Man ser for seg å fylle opp de nye lagervognene i forhold til materielltype. Det vil gi bedre oversikt.

Det er kommet forespørsel fra Norsk Museumstog om å plassere tre personvogner på Kløftefoss, noe vi dessverre har måttet avslå på grunn av for lite sporplass.

***KrøderbaneNytt ønsker alle sine lesere en god sommer.***

***Vi sees på banen i sommer***