

KrøderbaneNytt

Nr. 1/2020 april 2020

Utgitt av Norsk Jernbaneklubb, driftsavdeling
Krøderbanen. Postboks 37, 3537 Krøderen
Org. nr. 996 366 243
www.kroderbanen.no

Ansvarlig redaktør: Henrik B. Backer
Dagfinn Lunner, redaktør
e-post: 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.

Krøderbanen i disse Covid-19 tider

Av seksjonsleder Stein Rudi Austheim

Vi er inne i en krevende tid alle sammen og jeg håper at vi kommer snart i normal tilstand igjen. Buskerudmuseet har stengt alle museum for publikum og vi følger regjeringen sine retningslinjer hele tiden. Det blir spennende å se hvordan sommeren blir her på Krøderbanen, jeg vil sende ut en melding med en gang vi vet noe mer om hvordan sommeren vil bli.

Lys i tunnelen

Men det er viktig med noen gode nyheter i en ellers vanskelig tid. Buskerudmuseet sendte søknader i fjor for bytte av tak på Kørpen og uthuset samt restaurering av rampen på godshuset, og vi har da fått til sammen 820 000 kr fra Viken Fylkeskommune.

Vi har allerede begynt å få julene til rulle på disse prosjektene. Vi har blant annet hatt en anbudsrunde og har landet på et firma. Selve jobben med godsrampa tar vi selv. Vi vil også legge nytt gulv på paviljongen i parken slik at den også blir ordnet.

Vikersund stasjon

Så har vi hatt møter med Bane NOR og med planavdelingen i Modum kommune der vi har presentert våre tegninger laget av Finn Holom. Der har vi lagt inn svingskive og haller, en på 90 meter og en på 40 meter samt flere spor selvsagt. Vi har bare møtt positivitet og vi håper at dette nå skal bli lagt inn i en større plan for Vikersund sentrum som nå er ute for innspill. Dette arbeidet er noe som står høyt på vår prioritering.

Utbedring av sporet

Dessverre gikk ikke våre to søknader til Bane nor inn med tanke på utbedring av sporene fra Vikersund st. til Snarum st. Men vi fikk nok til å komme til Sysle st. i år. Vi får ca. 1300 sviller i slutten av april og NRC begynner arbeidet i mai fra Snarum st. til Sysle st.

Vår flinke gjeng i verksted og baneavdelingen i Buskerudmuseet skal om ikke lenge gå i gang med pakking og justering fra Kløftefoss til Snarum st. Så det er mye bra som skjer. Vi har uansett en til søknad inne for å komme til Vikersund st. Den har fått godkjenning av styret i Stiftelsen Buskerudmuseet vi håper den skal gå inn, denne blir sendt til KUD.

Snarum stasjon

Ellers har undertegnede og Øystein Heslien hos oss ryddet ut av godshuset på Snarum st. og fått det fint og ryddig. Så har Øystein laget et nytt klokkeskap på stasjonen, den ble kjempefin og laget med stor nøyaktighet. Jeg takker Øystein for den flotte jobben han har lagt ned.

Kjelearbeider på damplokomotiv nr. 225

Vi har også nå kommet frem til en avtale med Bredalsholmen Dokk og Fartøysenter. De skal ha ansvaret for å gjøre ferdig kjelen på damplokomotiv nr. 225. Vi ser for oss at dette arbeidet kan starte i slutten av august eller september om alt går etter planen. De har vært her på befaring og vi håper dette samarbeidet kan bli vedvarende med tanke på andre prosjekt i fremtiden.

Så det er ting som skjer her på museet. Vi har mange planer men vi må ta et steg om gangen og jeg er sikker på at vi etterhvert kommer der vi skal bare vi har en god plan. Vi i Buskerudmuseet gjør det vi kan for å skaffe mer midler og vi gleder oss til alle frivillige kan være på plass igjen.

Ta vare på hverandre og jeg ønsker dere en god påske når den tid kommer.

Orienteringer fra Buskerudmuseet

Fra Buskerudmuseet stilte både museumsdirektør Alexander Ytteborg og seksjonsleder Stein Rudi Austheim opp.

- Bane Nor bidrar med 2,5 mill. kr. til infrastruktur i 2020
- Dr teer søkt om ekstraordinære midler både fra Riksantikvaren og Kulturdepartementet om istandsetting av banen til 150 års jubileet i 2022
- Det har vært møter med Bane nor om disponering av grunn ved Vikersund stasjon blant annet til svingskive
- Det er søkt om midler til vedlikehold av bygninger på Krøderen stasjon
- Ny flaggstang kommer opp på Krøderen stasjon

Referat fra årsmøte i driftsgruppen

Driftsgruppen avholdt årsmøte på Krøderen stasjon 29. februar 2020 med 22 frammøtte tilstede.

Etter valg er den nye driftsledelsen sammensatt slik:

- driftsbestyrer Stein Rudi Austheim
- leder frivillige Henrik B. Backer
- Internkontrollansvarlig Helge Lindholm
- Kasserer Alexander Westerlund
- Ansvarlig dieselmateriell Jørgen Nøkleby
- Ansvarlig damplok Pål Stian Wahlquist
- Ansvarlig vogner Anker Hansson
- PR ansvarlig Anders Linnerud
- Medie- og dok. ansvarlig Mette Veland
- Medlem Jim Hagen Warp

Følgende ble valgt til NJKs representantskap:

- Per Martin Kjeldaas
- Henrik B. Backer
- Varamedlem: Jørgen Nøkleby

Følgende ble valgt til valgkomiteen:

- Odd Arne Lyngstad
- Pål Stian Wahlquist
- Jim Hagen Warp

Sesongen 2020 på Krøderbanen

(Merk at dette er skrevet før koronautbruddet)
Anders Linnerud opplyste at det er lagt opp til at strekningen Krøderen – Snarum skal trafikkeres. Pågående opplæring av togekspeditører åpner mulighet for å kunne betjene alle stasjonene.

Følgende forslag ble fremsatt:

- Benytte Ticketmaster på "tograndagen" for å få bedre kontroll på plassreserveringene.
- Ha skumringstoget og stordriftsdagen på ulike helger
- Skumringstoget legges til lørdag 29. august
- Om å ha et nytt arrangement med "Modell og Dampforeningen"

Forslagene tas med i den videre planlegging

Bane NORS bevilgninger til museumsjernbanene i 2020

Jernbanemagasinet opplyser at årets tildelinger fra Bane NOR er:

- Gamle Vossebanen får det største tilskuddet på kr 4,5 mill NOK
- Setesdalsbanen får 3,2 mill NOK
- Thamshavnbanen får 2,8 mill NOK
- Krøderbanen får 2,5 mill NOK
- Urskog - Hølandsbanen får 1 mill NOK

Krøderbanens venneforening

Leder Ola Ingvaldstad sier til KrøderbaneNytt at årsmelding og revidert regnskap for 2019 er sendt alle medlemmer.

Nåværende styre (Arne Bjerke, Trygve Dekko, Øivin Moen, Yngvar Arnesen, Svein Kittilsbråten og Ola Ingvaldstad) fortsetter til årsmøte kan avholdes.

Det er søkt Modum Sparebank om prosjekttilskudd til mindre prosjekter på Krøderbanen.

Fra driftsutvalget

Av Henrik B. Backer, leder

En annerledes påske

Når dette skrives skulle det vært full fart med dugnadsarbeid på Krøderbanen. Påsken har gjennom mange år vært en periode der mange har tilbragt med dugnadsarbeider i verkstedet på Kløftefoss, ute på sporet, rydding i lagervogner eller vedlikehold av rullende materiell. En påske for noen år siden ble det faktisk lagt ned nesten et årsverk med dugnad. I år blir det annerledes, ikke bare på Krøderbanen, men i hele samfunnet. Noe lignende dette har vi aldri opplevd før og restriksjoner på hva vi kan gjøre og ikke gjøre føles fremmede og unaturlige.

Vi vet ennå ikke hvordan det blir med sesongen

I vinter ble det lagt planer for kjøring til Snarum. Buskerudmuseet har ryddet på Snarum og har fått opp skap omkring stasjonsuret. Sånt sett var forberedelsene for årets sesong allerede godt i gang. Vi må regne med at det vil bli helt annerledes på flere måter fremover og det er derfor alt for tidlig å vite om vi kommer til å kunne kjøre tog for allmenheten i år.

Om myndighetene åpner opp såpass at vi kan kjøre tog, er det viktig at vi er der og kan stille opp. Det er gjennom å kjøre tog og formidle jernbanehistorien vi betaler tilbake det samfunnet hvert år investerer i vår virksomhet. Driftsutvalget vil sammen med Buskerudmuseet følge godt med og vurdere hva vi kan og bør gjøre fremover.

Verkstedet

Gjennom hele vinter har det blitt jobbet med damplok nr. 225. Våre frivillige har jobbet med å slipe og rette opp akselføringene i rammen slik at de ansatte Buskerudmuseet skulle kunne maskinere akselkassene. Dette har vært et veldig tidkrevende arbeid. Ikke minst fordi vi måtte bygge verktøy selv for å kunne gjøre jobben.

Fotbrettene er blitt rettet opp og utbedret. Videre har det blitt laget flere nye fjærstroppe. En lyskaster vi fikk av et medlem i Trøndelag er blitt utbedret og komplettert. Vi må få produsert reflektor og brennerenhet før denne lyskasteren blir komplett.

Diesellok

På Skd 220.210 er understell og stigtrinn er blitt rengjort og malt opp. Dessuten er flere av trykkluftsbeholderne blitt overhaldt og trykkprøvet.

Verkstedmateriell

I løpet av vinteren ble det kjøpt inn en ny fres etter at vi erfarte at den vi kjøpte for noen år siden var litt spinkel i forhold til noen av de jobbene vi utfører på akselkassene til 225. Det ene sikringsskapet inne i verkstedet ble samtidig skiftet ut, og vi har fått en bedre fordeling av belastningen.

Pengene til fres og utskifting av sikringsskap er i hovedsak bidrag fra medlemmer i NJK, som velger å støtte oss med økonomiske bidrag når de ikke kan støtte oss praktisk. Dette er verdifulle bidrag som setter oss i stand til å utrette mer.

Utrolig hva som dukker opp

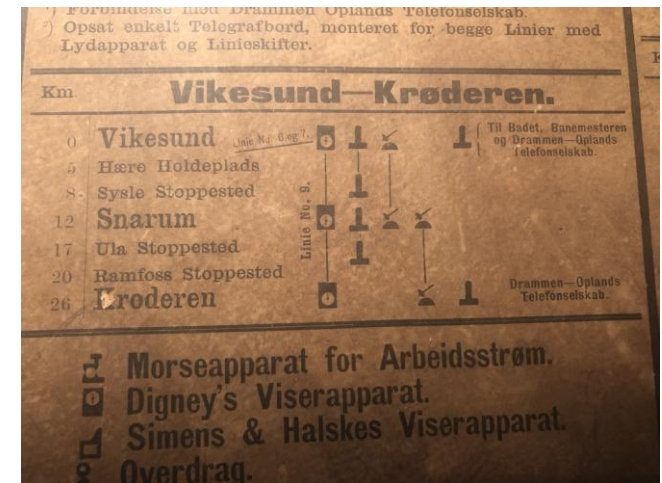


Foto: Oversikt over telegrafutstyr på Krøderbanen. Fra tiden før 1904.

En bekjent av meg, Rory William Flack, hvis frue kjøpte et gammelt maleri i en brukthandel på Lillestrøm, synes bakplaten på maleriet var noe spesiell. Bakplaten i bilderammen, som var i stiv papp, var nemlig påtrykt en oversikt over jernbanestrekningenes telegrafutstyr. Det var den gang man tok det en hadde av materialer tilgjengelig når et maleri skulle innrammes.

Som det går fram av bildet var det på Vikesund både jernbanetelefon, signalklokke og Digney's viserapparat. Dessuten hadde stasjonen telefon tilknytning til Drammens og Oplands Telefonselskap. Det kan synes som stasjonen også hadde en egen linje til Badet (kurbadet) og banemesteren.

Mest interessant er det å konstatere og få dokumentert at både Snarum og Krøderen hadde Digney's viserapparat, og at denne er benevnt som linje nr. 9. Telefonlinjen synes å stoppe ved Ramfoss stoppested. Når det gjelder signalklokken var det bruddsted på Snarum.

Allerede i 1893 var viserapparatet installert på Snarum stasjon. (jfr. KrøderbaneNytt nr. 3/17 – inventarlistene på stasjonene). Den ble avløst av morsetelegraf i 1904.

Plakaten må etter dette være fra perioden 1893 – 1904, kanskje eldre.

Plakaten viser telegrafutsyr på følgende strekninger:

- Drammen – Randsfjord
- Drammen – Hougsund – Kongsberg
- Skoppum – Horten
- Fra Stokke til Skien
- Fra Aasta – Røros – Heimdal
- Trondhjem – Levanger
- Reinsvold – Skreia
- Jaren – Røikenvik
- Grefsen – Alnabru
- Grefsen – Gjøvik
- Narvik – Riksgrensen
- Kongsvinger – Flisen
- Christiansand – Byglandsfjord
- Magnor – Charlottenberg

Hele strekningene vises dessverre ikke fordi platen er beskåret i forhold til malerirammen.

Vi takker Rory for at han tenkte på Krøderbanen. Gaven bør kunne genere en fribillett. (red. anmerk.)

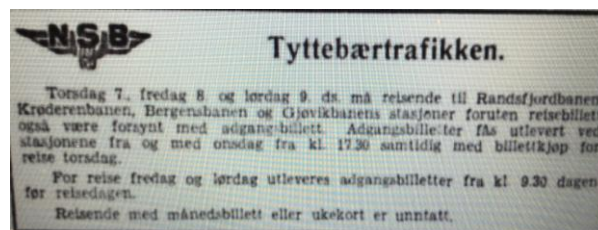
Annonsen i Aftenposten 6. september 1944 Tyttebærtrafikken

Under krigen var tyttebærene en stor ressurs.

Lokalhistoriker Nils Johan Rønniksen i Drammen har skrevet dette om tyttebærplukkingen: *"Aldri er det blitt plukket så mye skogsbær i Norge som under okkupasjonen. Tyttebærtrafikken ble legendarisk. Den var strengt datoregulert og det resulterte i de rene folkevandringene når bærslippet fant sted.*

Egne kontrollører, populært kalt tyttebærpoliti, passet på at ingen tjuvstartet. Og ble du tatt for det, ble bæra nådeløst konfiskert og du ble ilagt bot. Det var bare tyttebæret som var gjenstand for datoregulering. All annen bær kunne du plukke når det passet deg.

I drammensdistriktet hadde folk nok av skogsterreng å ta av når bæra skulle plukkes. Hele Finnemarka lå der, Vestskogen lå der, skogene i Modum og for all del Holleia oppover mot Ringerike. Folk tok gjerne toget oppover. Noen skiftet tog i Vikersund og gikk av på en av stasjonene på Krøderbanen."



Det ser ikke ut som det settes opp ekstratog, men det antas at ordinære tog ble forsterket. I tillegg til ordinær billett må tyttebærplukkerne ha adgangsbillett til toget som det går fram av annonsen fra NSB. I 1944 var nok tyttebærplukkingen tillatt fra og med torsdag 7. september.

Krøderbanen nevnt i annonse i Aftenposten i 1874

Aftenposten har digitalisert alle sine avisutgivelser fra 1860 og fram til i dag. Dessverre omtaler Aftenposten ikke åpningen av Krøderbanen i 1872.

Men 4. september 1874 er det en ruteannonse over to spalter for "Vestbanerne".

Her står:

**Ruten for Efttermiddagspassagertogene paa Krøderenbanen forandres fra og med den 7de d. M. derhen,
At Tog Nr. 23 afgaar fra Krøderen Kl. 3.30 Em, ankommer til Vikersund kl. 4.50 Em,
At Tog Nr. 24 afgaar fra Vikersund Kl. 7.40 Em, ankommer til Krøderen kl. 9,0 Em.
Fra samme Dag indstilles Extrapassagertogene paa Krøderenbanen.**

Vestbanernes Kontor, den 2den September 1874.

Merk: alle substantiv skrives med store bokstaver. Em betyr ettermiddag. Kjøretiden var på 1 time og 20 minutter.

Ny fres ankommet til verkstedet

*Av Odd Arne Lyngstad
Verkstedmedarbeider*

Når man skal maskinere store ting trenger man som regel maskiner som er hakket større en det maskinene teoretisk klarer. Det har med stabilitet og nøyaktighet å gjøre. Mindre fresemaskiner er populære hobbymaskiner ettersom de passer i en kjeller eller i garasjen. Når man går opp i størrelse er det får som har plass eller strømforsyning i garasjen. Det betyr at man faktisk kan få en større og bedre maskin for lavere pris enn en liten maskin.

Vi var heldige og kom over en TOS fres på 3 tonn til en hyggelig pris fra en bedrift i Trøndelag. Maskinen ble sendt med Bring og da var det greit å kunne ringe Kjell Arne Jacobsen for å få dirigert alt til Kløftefoss.

En annen utfordring var at dette var en moderne 400 V maskin og vi har som kjent bare 230 V inn i verkstedet. Jørgen Nøkleby tok utfordringen og skaffet oss en brukt 400 V trafo, bygget om et sikringsskap og med hjelp av andre unge aktive ble alt montert og plassert på kort tid. For de som måtte lure på det så skal vi ikke selge den lille fresen.....

Damplok nr. 225

*Av Odd Arne Lyngstad
Verkstedmedarbeider*

I januar og februar var det fullt trykk på 225 og vi rakk å gjøre mye før koronakrisen slo til. Fra den frivillige siden har det blitt slipt, målt, slipt og målt igjen. I praksis var vi så å si ferdig med fem av seks geider. Kilene ble slipt i vår Russiskbygde plansliper.

Nøklebyene Andreas og Jørgen jobbet med fotbrettene. Vi fant nemlig ut at det var høydeforskjell på høyre og venstre side ved hyttas fremre vegg. Det er sveist inn nye platebiter der hvor forbrettet har vært utslitt og hele platen foran røykskapet er fornyet. Fotbrettene har et spesielt mønster som ikke produseres mer, men vi fant noen dørkplater fra utrangerte vogner som var like nok.

Etter en ny gjennomgang av fjærstropper og fjærskåler ble vi enige om å fornye alt. De aller dårligste delene var allerede fornyet, men vi bestemte oss for å ta alt. Bolter som vi ikke hadde på lager og fjærskåler har blitt levert fra Vestfossen mekaniske og har vært på Raufoss for settherding. Anker Hansson og Morten Kristiansen har produsert andre nye deler i verkstedet. Det er disse to som har fortsatt med å jobbe på 225 etter at det ble midlertidig stopp for frivillig innsats. Det er Morten Kristiansen som står for sluttmaskineringen av akselkassene og han erfarte at vår lille Sajofres nok var litt for liten til oppgaven. Det gikk, men det tok lang tid. Vi ble derfor enige om å se litt på brukmarkedet for en større fres.

Stasjonsklokken på Snarum har fått skap



Stasjonsklokken på Snarum stasjon med nytt klokkeskap. Arbeidet er utført av Krøderbanens håndverker/snekker Øystein Heslien. Krøderbanens venneforening har for noen år siden påkostet revisjonen av urverket.

NJK driftsgruppens uttalelse i årsberetningen for 2019

Redaktøren av KrøderbaneNytt finner det riktig å gjengi driftsutvalgets uttalelse i årsberetningen for 2019.

I uttalelsen oppsummeres viktige begivenheter, og det settes fokus på museumsjernbanens utfordringer og trusler. Dette gjelder ikke minst faste tilskuddsordninger, og at rullende materiell ikke omfattes av det som defineres som kulturminner. Det understrekes også at det er mange som setter pris på Krøderbanens tilbud og er opptatt av hvordan det går med både kjørevei og rullende materiell.

Driftsutvalget uttaler:

I begynnelsen av året fikk Buskerudmuseet ny direktør (Alexander Ytteborg) og ny avdelingsleder på Krøderbanen (Stein Rudi Austheim). Det har gjennom hele året vært god kontakt og godt samarbeid, noe driftsutvalget mener er avgjørende for at vi skal fungere godt som organisasjon. På Krøderbanen er vi helt avhengige av hverandre for å oppnå det som er formålet vårt, å sikre Krøderbanen som kulturminne med kjørende tog i fremtiden. Gjennom å anerkjenne og spille på hverandre oppnår vi gode resultater. Og vi oppnår mer ved å snakke med hverandre i stedet for om hverandre. Det er svært oppmuntrende å registrere at de frivillige og ansatte på Krøderbanen samarbeider godt!

Årets sesong ble gjennomført på en god måte med kjøring mellom Krøderen og Kløftefoss. Vi kan glede oss over at sporet på denne

strekningen har fått en standard det ikke har hatt på svært mange år. I tillegg til kjøring av tog har saga på Krøderen vært i drift flere søndager. Dette er en attraksjon mange setter pris på. En stor takk til Hansson-familien som har stått for dette.

I løpet av året skjedde det fremskritt på damplok 21b 225. Takket være satsingen på verkstedet gjennom flere år er vi blitt i stand til å gjøre arbeider som vi ikke kunne gjøre før. Ved å gjøre mer i egen regi bygger vi også opp kompetansen i organisasjonen vår.

Vi registrere ellers at alle aktivitetene i verkstedet medfører nye utfordringer. Verkstedet er faktisk blitt for lite i forhold til aktivitetsnivået vårt. Skal vi utvikle oss videre, trenger vi et nytt og større verksted. Kartlegging av behov og ønsker for nytt verksted bør settes i gang så fort som mulig, ettersom finansiering er en tidkrevende prosess.

I lengre tid har museumsbanene arbeidet for at rullende materiell skal kunne få status som kulturminner, senest med innspill regjeringens kulturminnemelding. Vi opplever at det er stor forståelse for vår frustrasjon og håper på medvind i tiden som kommer.

På ettersommeren sprang bomben om at Bane NOR fra 2020 ikke lenger ønsker å støtte museumsbaner som er offentlig eid økonomisk eller praktisk. Dette skapte forferdelse og bekymring i hele museumsbanemiljøet, og skapte reaksjoner fra forskjellige hold som Bane NOR neppe hadde ventet seg. Det var åpenbart at initiativet ikke var forankret høyere opp og det tok ikke lang tid før Bane NOR meldte at ordningen skulle videreføres i 2020.

Det er med stor glede at vi registrerer at så mange er opptatte av Krøderbanen og hvordan

det går. Uten den positive interessen og omtanken fra lokalmiljøene, fra kommuner, fylke og stat vil det ikke gå. Det er gjennom å skape gode opplevelser vi best kan skape trygge forhold for Krøderbanen.

Driftsutvalget takker for godt samarbeid med ansatte i Buskerudmuseet, med Jernbanemuseet, Norsk Jernbanearv og Norsk Jernbaneklubbs avdelinger og hovedstyre. Det er gjennom samarbeid og samhandling med andre vi oppnår mest.

Periodiske helsekontroller kan utsettes

Statens jernbanetilsyn har 23.03.20 kunngjort at kravet om gjennomført periodisk helseundersøkelse kan utsettes til 20. september 2020. Ordningen gjelder blant annet for personell som omfattes av Museumsbaneforskriften.

Utsettelsen har sammenheng med pågående koronapandemi.

Skattefrie gaver 2019

Det er kommet inn:

- kr. 48 516 (22 000) til vognhall Kløftefoss
- kr. 45 452 (77 850) til damplok 236

Tall i parentes er 2018.

Kilde: På Sporet

Grasrotandel til Krøderbanen

2019: kr. 44 898

2018: kr. 29 902

Tanker om situasjonen vi er i akkurat nå. Korona situasjonen

Av Kristian Svendsen
HMS rådgiver / kilinisk sosionom

Kristian Svendsen har vært en venn av Krøderbanen i vel 30 år. Han tar i et tak når det trengs, og han liker gjerne å komme til Kørpen å lage middagsdag til sultne Krøderbanefolk etter en lang arbeidsdag.

Til daglig jobber han i Synergi Helse og akkurat nå er han fullt opptatt av å veilede offentlig og private virksomheter om hvordan de skal takle koronasituasjonen.

Kristian har tilbudt seg å dele noen tanker med leserne av KrøderbaneNytt:

Påsken vi nå er inne i blir annerledes enn det vi er vant med fra tidligere påsker på Krøderbanen. For Krøderbanen, Buskerudmuseet og aktive medlemmer brytes mangeårige tradisjoner med praktisk arbeid og sosialt samvær. I praksis betyr det at det er mye man "skulle ha gjort", men som man ikke får gjort - og tilsvarende mange en gjerne skulle ha møtt som man ikke får møtt. Og kanskje ikke bare denne påsken, men nok også i noe tid fremover.

Norsk myndigheter har gitt råd om hvordan man skal forholde seg - og de skal følges. Av hensyn til seg selv - og andre. Blant annet er www.fhi.no (Folkehelseinstituttet) alltid oppdatert. Folkehelseinstituttet gir saklig og nøktern informasjon basert på fakta - verdt en titt.

Risikoen for at enkelte vil kunne utvikle alvorlig sykdom ved smitte av Covid - 19 er overhengende. Fokuset til myndighetene har vært knyttet til dette. Altså til somatisk sykdom. Oppmerksomheten rundt psykisk helse synes å være mer fraværende - men hvordan vi har det med oss selv blir selvsagt utfordret slik verden er nå.

For Krøderbanens "folk" kan håndteringen av Koronasituasjonen bety fravær av kameratskap, å se - og bli sett, eller få det anerkjennende blikket fra gode kollegaer. Fleipen og det praktiske arbeidet blir mer eller mindre ufrivillig erstattet av hjemmetilværelse eller små rusleturer i nabolaget. Flere har også en tilleggspåkjenning av redsel for å bli syk eller noen man er glade i skal bli det. Andre har blitt permitert eller ser at arbeidsplassen er truet av konkurs.

Jeg vil derfor både råde og be kollegaer på Krøderbanen til å ta en ekstra telefon til de man ellers er sammen med enten det er i verkstedet eller rundt middagsbordet i Kørpen, og kanskje også en telefon til de man kanskje ikke er mest sammen med - men som allikevel er en del av miljøet. Praten må heller ikke dreie seg om jernbane. Det går an å spørre hvordan det står til, om man er frisk, om det er noe man tenker spesielt på eller er engasjert i. Dette kan bety mye for den enkelte!

Man kan si mye om faktorer som preger vår psykiske helse, men kanskje mest er tilstedeværelse eller fravær av sosial kontakt den viktigste enkeltfaktoren. Glem heller ikke at enkelte som bor nær kanskje kan ha behov for en

hjelpende hånd i form av handling. Kanskje ikke akkurat nå, men vi vet ikke helt hvordan situasjonen utvikler seg for en selv eller andre. Det er derfor flere gode grunner til å holde kontakten selv om det blir på en annen måte akkurat nå.

Myndighetene fraråder fritidsreiser, eller ønsker det i hvertfall ikke (for å si det litt enkelt). Imidlertid er det lov å risikovurdere for seg selv hva man gjøre uten at man utsetter seg selv eller andre for smitteeksponering. Jeg tenker at det medfører liten risiko i å sette seg alene i egen bil og kjøre en tur hvis man ellers forholder seg til råd gitt av myndighetene. Å gå en tur sammen kan også være hyggelig. Ta med egen matpakke og drikke. God håndhygiene, å holde 2 meters avstand til andre mennesker og ellers være omtensom ved inntak av mat etc. er gode forholdsregler som forebygger smitteoverføring.

Hvor lenge situasjonen og i hvilken form / omfang og med hvilke påbud den vil vedvare er vanskelig å forutsi. Imidlertid tror jeg det å "holde kontakten" pr telefon eller andre elektroniske plattformer er god medisin akkurat nå. Driftsutvalget og Buskerudmuseet vil jeg anta vurderer situasjonen nøye og formidler til "sine" hvordan man skal forholde seg på Krøderbanens eiendom. Det er selvfølgelig at alle "profesjonelle" og frivillige forholder seg til bestemmelser gitt derifra - akkurat som man ellers for seg selv forholder seg til myndighetenes råd og bestemmelser ellers. Hvis noen skulle trenge råd knyttet til situasjonen er undertegnede tilgjengelig.

Mye moro med hagejernbane fra Livingsteam Gardenrailways!

Vognbyggesett fra Brandbright har ved siden av lokomotiver fra Roundhouse Engineering vært en av suksessfaktorene for utbredelse av hagejernbane i Norge – og selvsagt også i resten av verden. Vognbyggesettene er av ypperste klasse, helt i tre og metall. Livingsteam Gardenrailways har solgt over 800 byggesett til både båt-, fly- og modelljernbaneentusiaster siden



høsten 2000. Nå lager Brandbright verken fly eller båtbyggesett – men tilbakemeldingene fra fornøyde kunder er gjerne «det var gøy å bygge noe annet». Det er nok hagejernbaneentusiaster som er hovedmarkedet vårt – men vi har vel egentlig ikke tall på hvor mange kunder som bare vil kose seg med ett hyggelig byggesett uavhengig av hva man ellers



driver med på hobbyrommet, på hytta, på kjøkkenbordet eller i stua. Så hvis du kunne tenke deg å prøve så sender du bare en mail til kristian@livingsteam.no eller ringer 91653742. Med over 200 byggesett og 30 – 40 ulike komponenter til superdetaljer på lager er vi verdens største forhandler av Brandbright.



Roundhouse Engineering har presentert årets nyhet – «Davenport». Amerikansk industri lok er alltid stas, og vi venter de første eksemplarene inn til høsten.

Vi ser for oss en helsort Davenport tung pustende med en lang slerke Brandbright GS19 hopper wagon. 32/45 mm sporvidde.



Vi fortsetter å gjøre stas på amerikansk materiell og lanserer Galloping Goose nr. 6 fra Rio Grande Southern Railroad – nå fra Maxittrak! Galloping Goose er ett navn gitt til syv skinnebusser bygget ut fra biler eller lastebiler på 1930-tallet. De ble først bygget til posttransport i Rocky Mountains i Colorado, mens nr. 6 ble benyttet i arbeidstog. Livingsteam Gardenrailways har «Goose number six» på lager med batteridrift og 7 1/4 inch sporvidde. Denne kan du enkelt sitte på – og med 78 kg vekt + batterier + deg selv er du garantert skikkelig trekraft. Lengde 172 cm.

Vi tar med ett eksemplar til messen på Jevnaker 21. og 22. mars og til Kråkstad 28. og 29. mars. Bestillinger mottas!

Vi tar all annen modelljernbane i innbytte. Eget serviceverksted!

Livingsteam Gardenrailways

kjøper alt av brukt modelljernbaneutstyr til en hyggelig pris.

Du slipper annonsering, salg, pakking, eventuelle reklamasjoner og annet bryderi

- og vi kjøper alt - ikke bare godbitene. Vi henter. Ta kontakt for en hyggelig prat på telefon 91653742 eller mail kristian@livingsteam.no

Buskerudmuseet mener at hele Krøderbanen bør inngå i kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse

I en høringsuttalelse til Riksantikvaren har Buskerudmuseet uttalt at hele Krøderbanen bør inngå i en samlet plan for kulturhistoriske landskap. Museet viser til at det er mange kvaliteter langs banen som tilsier at hele banen bør omfattes, og ikke bare det som er definert som nedre del av Krødsherad der Krøderen stasjon er medregnet.

God påske

Driftsutvalget ønsker alle en riktig god påske. Vi beklager at forholdene er slik at vi ikke kan samles rundt formålet å sikre og bevare Krøderbanen.

Imidlertid kommer det bedre tider senere. I mellomtiden oppfordrer vi alle til å ta vare på seg selv og andre, og følge myndighetenes råd om hvordan vi skal opptre.

Beste hilsen Henrik