

KrøderbaneNytt

Nr. 1/2022 april 2022

Utgitt av Norsk Jernbaneklubb, driftsavdeling
Krøderbanen. Vestsidveien 4, 3535 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.

Buskerudmuseet Krøderbanen

Av *Stein Rudi Austheim*
Seksjonsleder

Banen

Da er vi snart klar med å ferdigstille banen for sesongen, vi vil i begynnelsen av juni justere og pakke den resterende strekningen. Når dette er gjort så vil vi endelig komme der at vi er inne den normale vedlikehold syklusen av banen. Det er viktig at vi aldri havner bakpå igjen, men at vi har en jamn driv på vårt vedlikehold av infrastrukturen fremover.

150-års jubileet lørdag 13. august 2022

Planleggingen av jubileet går bra og mye faller på plass i disse dager, jeg håper så mange som mulig kan stille opp den 13. august. Jeg vil gjennom Henrik gi beskjed om hvor og hvor mange vi trenger til den store dagen vår. Så dere vil sikkert få en e-post om ikke så lenge.

I sommer så vil Buskerudmuseet sette på flere ressurser i form av flere sommerhjelper da vi har mye vi skal få gjort for å sette Krøderen stasjon og andre stasjoner i stand til vårt jubileum.

Krøderbanen inn i framtiden

Dere har sikkert fått med dere alle våre store planer vi har i fremtiden for Krøderbanen, der ser vi på en større og mer fremtidsrettet utstilling i godshuset slik at vi kan trekke til oss flere besøkende utenom våre kjøredager. Det blir stilt mer krav til museer for å få en større egeninntjening og våre planer kan bidra til det. Vårt fokus med utstillingen vil være rundt lok 207

samt fortelle om hvordan hverdagslivet var før på en stasjon, samt fortellingen om selve Krøderbanen. Utstillingen vil også bli lagt opp slik at publikum kan være mer delaktig. Vi vil sette opp utstillingen med det nyeste som er på markedet av utstillingstekniker.

Alt i alt så jobber Buskerudmuseet med mange forskjellige spennende ting som skal bidra til å løfte museet Krøderbanen fremover, sånn at vi blir et mål for turister fra hele landet og utland.

Jubileumstoget lørdag 13. august 2022

Av *Dagfinn Lunner*

Dette blir årets prestisjetog.

På planleggingsmøte 11. februar d.å. ble det protokollert følgende:

Txp og stasjonsbetjent på stasjonene Vikersund, Sysle, Snarum, Kløftefoss og Krøderen. Til sammen 5 txp og 5 stasjonsbetjenter.

Jubileumstoget kommer til å ha en kort stopp på hver stasjon for arrangert av og påstigning av lokalbefolkning som skal på bærtur, komme fra byen eller skal ut å reise.

Banenor forespørres om å betjene passasjerplattformen på Vikersund.

Etter jubileumstoget følger beredskapslokomotiv på "blokka etter".

Foreløpig materiell: Lok nr. 225, Ao 950 (utlånt fra Norsk Muserumstog), personvogn CEo 86, personvogn Co 65 og Konduktørvogn Gfo 14092.

Årsmøte i driftsgruppen

31 medlemmer i driftsgruppen deltok fysisk og digitalt på årsmøtet som fant sted 26. februar 2022. Driftsbestyrer Henrik B. Backer ledet møtet.

Årsberetningen og regnskapet for 2021 ble godkjent.

Følgende valg ble foretatt:

Følgende suppleringsvalg ble foretatt til driftsutvalget:

PR-ansvarlig: Anders Linnerud (valgt for 2 år)

Medlem: Jim Hagen Warp (valgt for 2 år)

Ansvarlig damplok: Kristian Ruud Nøkleby for 1 år med Pål Stian Wahlquist som mentor med møterett i DU etter ønske fra driftsutvalget
Digitalisering og effektivisering: Mette Veland (1 år)

Internkontrollansvarlig: Utpekes av driftsutvalget
Vognansvarlig: Utpekes av driftsutvalget

Representant til NJKs representantskap:

Medlem Kristian Ruud Nøkleby

Medlem Henrik B. Backer

Varamedlem velges av driftsutvalget ved behov

Valg av valgkomitè:

Odd Arne Lyngstad, Kim Oliver Elfving og Jim Hagen Warp

Orienteringer ved Buskerudmuseet:

Stein Rudi Austheim orienterte om planene for 150-års jubileet lørdag 13. august og at trengs mange frivillige til ulike oppgaver.

På Krøderen stasjon vil det bli bygget et nytt toalettbygg og det skal bli tilkomstvei til stranden.

2 nye mekanikere er ansatt i jernbaneverkstedet på Kløftefoss.

Orientering ved driftsutvalget:

Henrik B. Backer orienterte om at restaurerings- og oppussingsarbeidene på personvogn Co 85 får drahjelp via en bevilgning på ca. kr. 250.000 fra Norsk Jernbanemuseum.

Det er tørket støv av de gamle planene om å bygge en vognhall på Kløftefoss i forlengelsen av den såkalte godsvognhallen. Årsmøtet ga sin tilslutning til at dette arbeidet kan videreføres.

Unge krefter trår til – Kristian Ruud Nøkleby overtar som damplokansvarlig

Kristian overtar rollen etter Pål Stian Wahlquist som damplokansvarlig på Krøderbanen.

Kristian forteller til KrøderbaneNytt at han begynte i lokstallen sesongen 2018 etter fullført kjelpasserkurs vinteren 2017-2018. På Krøderbanen har han kun fått vært med på Ulka, men han har vært så heldig og fått vært med litt på å fyre opp damplokene 271 og 411 på Hønefoss.

Jeg er spent på å ta fatt på oppgaven og det blir en lærerik oppgave. Men jeg er foreløpig ganske fersk på damplok så jeg kommer til å trenge litt hjelp med ting på starten. Derfor har jeg en avtale med Pål Stian at han skal være med å

hjelpe meg det første året når jeg trenger det, sier Kristian.

Første prioritet nå blir å få damplok 225 ferdig og klar til sesongen, men vi må heller ikke glemme Ulka som også skal kjøre i år i mye mindre omfang av hva den har gjort de siste årene.

Jeg tar også gladelig imot forslag hvis det er noe som kanskje burde endres på eller gjøres annerledes, sier Kristian.

KrøderbaneNytt ønsker til lykke i dette viktige frivillige vervet på Krøderbanen.



I påsken var Kristian Nøkleby i full gang med å slipe tenderen til lok nr. 225. Etterpå skal den males.

**Driftsbestyrer Henrik B. Backer
har ordet**

Sesongen 2022

Det er snart bare to måneder til driftssesongen 2022 står for døren. I år blir det spesielt siden Krøderbanen fyller 150 år, vi gjenåpner hele banen til Vikersund og vi setter lok 225 i drift igjen etter en omfattende hovedrevisjon.

150 års-jubileet markeres 13. august med kjøring av ekstratog med gjester og ulike arrangementer underveis. En egen jubileumskomiteé jobber med dette arrangementet.

I mai kommer pakkemaskinen med mannskaper som var her i fjor. I skal det pakkes og justeres mellom Vikersund og ca km 106. Når de er ferdige er hele strekningen blitt renoveret og alle gamle sviller er blitt skiftet, og sporet er blitt pakket og justert. Det er en flott jubileumsgave.

I verkstedet på Kløftefoss jobbes det med å gjøre lok 225 ferdig. Loket er for det meste ferdig montert. Men djevelen lurer blant detaljene, så det er stadig ting som krever oppmerksomhet. Tenderen skal nokså snart settes ned på hjulene. Det gjenstår å sette inn nye forringer i bremsestell, fjærbalanser og føringer for fjærene. Til sist skal førerhus og tendertank lakkeres. Det er nok mange år siden loket har blitt satt så grundig i stand.

Informasjon om årets sesong finnes allerede på Krøderbanens web-side. Etter hvert som detaljene blir klare, vil mer informasjon bli lagt ut. Vi håper alle er sultne på å tjenestegjøre til

sommeren etter flere år med redusert tilbud og etter to år med pandemi. Vi ønsker alle vel møtt i sommer!

Filmoppdrag «Gulltransporten»

Krøderbanen bidrar med personvogn og flere godsvogner til spillefilm om den spektakulære gulltransporten i 1940. Da landet ble invadert av tyske tropper 9. april, greide handlekraftige menn å redde unna 50 tonn gull fra Norges bank i Oslo samtidig med at tyske soldater marsjerte inn i byen. Gullet ble i første omgang fraktet til Lillehammer og etter 10 dager der ble fraktet videre. Transporten foregikk med tog i fem lukkede godsvogner, en G1-, to G2- og to G3-vogner.

Etter flere spektakulære hendelser endte transporten ved Romsdalshorn stasjon på Raumabanen. Etter hvert ble en godsvogn trukket til Åndalsnes og gullet lastet over på et britisk krigsskip, som deretter seilte avgårde til britisk havn. Gullet fra de resterende godsvognene ble lastet om til lastebiler og fraktet til Molde, hvor det etter noen dager ble lastet over i fiskebåter og seilt til Frøya hvor det ble lastet over i andre fiskebåter som seilte til Tromsø. Derfra gikk det britisk krigsskip til britisk havn. Senere under annen verdenskrig ble gullet seilt til Canada og USA.

Da forespørselen om bidrag kom i fjor fant vi ut at vi kunne tilby det ønskede antall godsvogner og tidsriktig utførelse. I tillegg ønsket de to godsvogner som kunne ødelegges i simulert flyangrep. Det siste var ikke så enkelt siden vi ikke har noen historiske godsvogner å avse. Resultatet ble at vi tømte to lagervogner (His)

som var i dårlig stand og som uansett var planlagt utrangert.

I tillegg var det ønske om en personvogn for soldatene, og der tilbød vi Co 220. I løpet av vinteren har følgende godsvogner gjennomgått årskontroller og utbedringer: G2 8121, Gfo2 10241, Gf3 14092, G3 17176 og G3 20196. Senere viste det seg at de ikke ønsket den røde 17176.

Videre ble to His-vogner gjennomgått og smurt opp, og skadet panel ble fjernet. I begynnelsen av april kom filmselskapet og sminket de to His-vognene grå og kompletterte panelet på sidene i nødvendig grad. Alle de historiske vognene måtte dessuten en tur innom verkstedet Sundland for å få dreid hjulene, før alt materiellet ble samlet på Hønefoss. Der ble det gjort flere filmopptak i uken før påske. I mai skal det filmes på Åndalsnes og mellom der og Marstein. Norsk Museumstog vil bidra med lok 30a 271.

Bevart materiell kommer til heder og verdighet

For oss på Krøderbanen har oppdraget gitt mange interessante erfaringer. Det er svært morsomt at de flotte godsvognene våre kan være med å dokumentere viktige hendelser i landets historie og bidra med ære til de personene som utviste mot og besluttsomhet i en vanskelig tid. Forhåpentligvis vil dette skape oppmerksomhet om det flotte historiske materiellet som er samlet på Krøderbanen, og kanskje bidra til at det blir enklere å skaffe midler for nødvendige magasinbygg for å sikre dette for ettertiden.

Banemesteren har nok av prosjekter å jobbe med

Banemester Jan Erland Asbjørnhus har sendt KrøderbaneNytt en reportasje fra noen av de prosjektene han jobber med.

Brurehabilitering Grina undergang

Undergangen har blitt sandblåst, sinkbehandlet og malt med BaneNORs standard malingsystem – bortsett fra at fargen er en annen enn BaneNORs standard mellomgrå. Vi har gått for en lysere gråfarge med et aldri så lite grønnskjær, tilsvarende en del av feltene som hadde ligget tørt og var uskadd.

Jeg valgte å prioritere Grina fordi den hadde de mest alvorlige rustangrepene av alle bruene våre; heldigvis var vi tidlig nok ute til å redde den før rusta kom for langt.

Brua er fra 1909, og levert av Vulkan Kristiania etter jernbanens tegning.

Etter påske skal Haugerud undergang – den øverste undergangen i Hæhrebakken – rehabiliteres på samme måte. Denne er fra 1915, altså 6 år nyere enn Grina, og har derfor lavere og bredere I-bjelker. Det følger også litt mer logistikk, da denne ikke er tilgjengelig med bil.



Før sandblåsing. Foto: J. E. Asbjørnhus



Etter sandblåsing og maling. Foto: J. E. Asbjørnhus

Rehabilitering av stikkrennen til Gråbekken



Stikkrenne for Gråbekken, Sysle

Foto: J. E. Asbjørnhus

Stikkrenna for Gråbekken på Sysle var betydelig kortere enn den ble bygget opprinnelig, noe som gjorde at fyllinga over stikkrenna var betydelig smalere enn resten av fyllinga. Som følge av dette hadde det oppstått en betydelig setningsskade i fyllinga der, noe som er spesielt urovekkende med tanke på at akkurat denne fyllinga har rast ut både i 1910 og på slutten av 30-tallet.

Den opprinnelige planen var å fikse fyllinga midlertidig nå, også grave opp hele fyllinga og bygge den med ordentlige masser seinere. Til min store lettelse viste det seg at fyllinga ikke var bygget opp igjen av leire, men i stedet kulestein som mest sannsynlig er skilt ut fra ballastgrusen på Kløftefoss. Kulesteinen har lite intern friksjon, og kombinert med smal fylling utsatt for flomvann fra tid til annen var nok dette grunnen til setningsskaden.

Fordelen med kulestein er at den er så å si telefri, og bærer utmerket så lenge den holdes på plass av noe annet. I stedet for å masseskifte slapp vi derfor unna med å forlenge stikkrenna tilbake til opprinnelig lengde og plastre med grovkult på hver side av fyllinga, slik at den ble ca. en meter bredere på hver side. Da vil kulesteinen ligge trygt i mange år til. Det ble også gjennomført kiling av stein, som er en gammel og enkel, men allikevel effektiv måte å dele store steinblokker på.

Ellers

Vinteren og våren har i stor grad blitt brukt til å planlegge og bestille pakkmaskin, brurehabilitering og sist men ikke minst til å utarbeide nytt teknisk regelverk for Krøderbanen. Jeg har også prøvd å få tid til en del småprosjekter innimellom, som bla. å stramme opp gjerder og å drive linjerydding.

Kr. 250 000 mottatt fra Jernbanemuseet til oppussing av personvogn Co 85

Driftsutvalget har sendt søknad om tilskuddsmidler til oppussing av personvogn Co 85, og den er blitt innvilget med kr. 250 000.

I søknaden er følgende vektlagt:

Hovedbanens personvogner skilte seg utseendemessig fra NSBs vogner ved sine store, åpne endeplattformer med avrundet tak, og det karakteristisk fremhevede vinduspartiet med langsgående lister. I 1927 ble Hovedbanen overtatt av NSB, og vognen fortsatte i samme bruk som før. Noen få år senere ble det ene av toalettene fjernet for å lage plass for

barnevogner og bagasje. I dette rommet ble det satt inn tre klappseter.

Utover blanding av overlysvinduer, ommaling innvendig og utskifting av setetrekk, har vognen blitt lite endret gjennom driftstiden. Vogn 85 ble utrangert i 1968 og ble overtatt av Norsk Jernbanemuseum. Norsk Jernbaneklubb fikk disponere vognen fra 1971. Vognen stod hensatt i noen år, men ble på midten av 1970-tallet benyttet til en del filminnspillinger og utfluktsarrangementer.

Den ble pusset opp og utvendig tilbakeført til NHJ-utseende i 1977. Fra samme år ble den tatt i bruk på Krøderbanen, hvor den har vært siden. Vogn 85 har vært benyttet til kjøring av museumstog i 43 år og oppgradering av vognen ble startet opp i 2021 med støtte fra Norsk jernbanemuseum.

Godsvogner og lagervognydding

Per Kjeldaas opplyser at godsvogn H3 70006 er blitt malt opp i løpet av våren. Vognen er skrapet og malt opp med 2 strøk. H3 vognen er en kombinert kjøle- og varmevogn fra 1930 og den er fullt inntakt.

Lagervogner

I løpet av vinteren er det blitt ryddet i ulike lagervogner på Kløftefoss. Banedeler, godsvogndeler og personvogndeler er sortert og ryddet inn i hver sin vogn.

Per Kjeldaas sier til KrøderbaneNytt at det da er lettere å holde oversikt over delelagrene.

Driftsgruppens fondsmidler

Krøderbanens driftsgruppe har pr. 21.12.2021 følgende fondsmidler:

- Kurs og opplæring	kr.	23 789
- Museumssaker	kr.	15 043
- Billettrykkeriet	kr.	121 989
- Velferdsfond	kr.	48 561
- Uniformer	kr.	4 420
- Vedlikehold vognhaller	kr.	150 172
- Verkstedkostnader	kr.	121 705
- Lok nr. 236	kr.	557 765
- Lok nr. 225	kr.	217 766
- Lok nr. 11	kr.	111 424
- Skiftetraktorer	kr.	14 325
- skiftelok 215.104	kr.	216 739
- Motorvogn 2 (Padda)	kr.	11 195
- Motorvogn 87 og Gx	kr.	224 488
- Motorvogn 86/91 og BFS	kr.	92 872
- Lokrevisjoner	kr.	133 347
- Revisjon av personvogner	kr.	149 658
- Vogn Cf 548	kr.	44 972
- Personvogn 195	kr.	44 119
- Godsvogner	kr.	16 061
- Vogn CF 3552	kr.	8.520
- Ufordelte tilskudd	kr.	14 444

Sum fondsmidler **kr. 2.343.476**

Det er i 2021 brukt kr. 243 997 av fondene, mens de er tilført kr. 509 114 i ulike tilskudd blant annet til personvogner og til verkstedet.

Skole- og barnehagekjøring i juni

Det er lagt opp til barnehage- og skolekjøring:

- mandag 30. mai
- tirsdag 31. mai
- onsdag 1. juni
- torsdag 2. juni
- fredag 3. juni

Togene skal framføres med skinnetraktor (Skd) og det planlegges 2 turer Krøderen-Kløftefoss og tilbake.

Bemanning:

Tjenestekontoret går ut i fra at dette toget kjøres trykkluftbremset med f. eks to boggivogner, eller noe tilsvarende slik at vi ikke trenger å kjøre håndbremset.

Da trengs 1 lokfører, 1 togfører og 1 – 2 billettører som kan bistå togfører.

Det er praktisk med betjening av Krøderen st. med TXP. Grindvakt til å betjene Krøra hlp er ønskelig som følge av at signalanlegget per tid ikke er i virksomhet.

Modum kommune innstilt på å imøtekomme driftsgruppens søknad om støtte til opplæringstiltak

Rådmannen i Modum innstiller overfor hovedutvalget for kultur, idrett og livsglede at driftsgruppen får søknaden om kr. 10.000 til opplæringsformål innvilget. Politikerne behandler søknaden i møte 19.04.22.

Filminnspilling på Krøderbanen

Av Helge Lindholm
Foto og tekst



I slutten av februar hadde Krøderbanen besøk av Nordisk Film Productions, som gjorde opptak til "Den første julen i Skomakergata".

Julekalenderserien "Jul i Skomakergata" ble laget i 1979 og ble sendt på NRK flere ganger frem til 2006. Da mente NRK at den ikke lenger var aktuell, men nå lages det en kinofilm som skal ha premiere før til jul i 2023. Den nye filmen har et helt nyskrevet manus, den er lagt til 1945 og skal handle om den aller første julen i Skomakergata. I tid vil filmen derfor foregå lenge før TV-serien.

Mesteparten av filmen er spilt inn på Maihaugen i Lillehammer, men jernbanescenene måtte naturlig nok gjøres andre steder. Opptakene på Krøderbanen foregikk på Kløftefoss 24. og 25 februar. Det er både enklere og mer behagelig å

filme om sommeren men i en julefilm passer det jo best med snølandskap.

Det ble gjort opptak både utendørs og inne i vognene RjB 4 og 686. Det er trangt inne i kupéene i 686, men takket være moderne digitalteknikk er kameraene små og kamerakontrollen kan være andre steder.

Krøderbanen er attraktiv for filmopptak. I de senere år har vi hatt gjennomsnittlig ett filmoppdrag i året.

Nytt alarmanlegg i verkstedhallen på Kløftefoss

Det er nå tatt i bruk nytt alarmanlegg i verkstedhallen på Kløftefoss.

For å slå alarmen av og på og åpne dørene må brukes personlig elektronisk adgangskort med kode.

Hvis ingen er tilstede i verkstedet må dørene ikke åpnes med de vanlige nøkkellåsene - da utløses alarmen!

Bremsekurs pågår



Bremselærer Gjermund Hansen viser hvordan trykkluftbremsen er oppbygd. Foto: Jim Hagen Warp



Kursdeltakerne er ute for å se nærmere på vognenes bremsestell. Fra venstre: Jim Hagen Warp, Cheanette Andreas Nøkleby, Leon Skogstad, Kristian Nøkleby, Jørgen Nøkleby og kursleder Gjermund Hansen

Krøderbanen er helt avhengig av å drive løpende opplæring av personell til de ulike tjenestegrenene. I hovedsak er det de frivillige

som tar opplæring i jernbanerelaterte oppgaver. Bremses er viktig og i vinter kjøres bremsekurs.

Gjermund Hansen forteller til KrøderbaneNytt at bremsekurs 1 (bremseprøvekurset) er gjennomført, og at en i løpet av våren skal gjøre dette ferdig. Det hele avsluttes med en teoretisk prøve før praksis i bremseprøving kan gjennomføres.

For KK-bremsens sin del oppsummerer Gjermund kort:

- gradvis tilsettbare. Bremsen kan tilsettes trinnløst fra løs brems til fullbrems
- gradvis løsbare. Bremsen kan løses trinnløst fra fullbrems til løs brems
- ikke utmattbar. Selv om bremsen tilsettes og løses mange ganger vil bremsekraften være lik.
- Ettermater ikke til bremsekynder ved lekkasjer. Her er den noe ulik HiK, KE, Oerlikon SW osv. som derimot fyller luft i bremsekynder om det er lekkasje der.
- Lastavbremsing kun i fullbrems. KK (de vi har her i landet) har enten KK-G med manuell lastveksel eller KK-G med omstilling til P. Det er altså ikke mulig å både ha lastavbremsing og bremsegruppestillere. Og i motsetning til alle andre lastavbremsede styreventiler får man kun økt bremsekraft i fullbrems, noe som gjør det litt mer utfordrende for lokpersonalet under kjøring.

En annen svakhet med KK er at bremsekynderen er innebygget i styreventilen og at en av stempelstengene går igjennom A-kammeret (referansekammeret mot HL). Dette kan medføre at om det er lekkasje her vil ventilen kunne selvløse. Dette var nok et problem om man kjører lange tog med KK-G i lange fall og med slitne ventiler. Jeg har selv kjørt en del vogner med KK, og har knapt hatt problemer med dette.

Kort oppsummert, KK-styreventil er aldeles utmerket og fortreffelig å bruke. Den virker akkurat som alle andre ventiler, betjenes på akkurat samme måte og gjør akkurat den samme jobben. Og nøyaktig som med alle andre ventiler, har den feil vil denne også feile.

Feilen er funnet

En lykkelig dag for telegrafavdelingen – det var bare en dårlig jordingskontakt som forårsaket at signaltelegrafen på Vikersund ikke virket. Så enkelt, men likevel så vanskelig å finne ut av.

Nå sendes det 130 volt ut på signallinjen og ved test mellom Vikersund og Krøderen funket signalklokkene som bare det.

Tømmerrampen på Kløftefoss foreslås tildelt Vikens bevaringspris for 2021

Driftsgruppen har fremmet Krøderbanen forslag om at Krøderbanens venneforening tildeles Vikens bevaringspris 2021.

Venneforeningen har i alle år arbeidet for kulturminnet Krøderbanen, og tatt initiativ til restaurering og istandsetting av viktige kulturminner langs Krøderbanen.

Det største prosjektet hittil har vært restaurering og istandsettelse av tømmerrampen på Kløftefoss stasjon og den ble presentert på kulturminnedagen i 2019.

Venneforeningen har også tatt initiativ til å få restaurert stasjonsklokken på Snarum stasjon, og foreningens neste prosjekt er istandsettelse av priveten ved Sysle stasjon på Krøderbanen.

Med små ressurser er venneforeningen dyktig til å ta tak i enkeltprosjekter, skaffe finansiering og lede arbeidet.

Alt arbeid foregår på frivillig basis, og drives fram av medlemmenes engasjement for sikring og bevaring av kulturminnet Krøderbanen.

Da håper vi prisen blir tildelt venneforeningen.

Det må understrekes at venneforeningens arbeid skjer i et nært samarbeid med Buskerudmuseet (avdeling

Krøderbanen), Stiftelsen Krøderbanen og Norsk Jernbaneklubbs driftsgruppe.

Nytt fra Venneforeningen



Av Ola Ingvoldstad

Litt nytt fra årsmøte 2022

Venneforeningen avholdt årsmøte onsdag 16.mars på Vikersund.

Ordinære årsmøtesaker ble gjennomgått først.

- Årsberetningen ble lest opp og godkjent
- Revidert regnskap for 2021 ble gjennomgått. Årsresultatet viser et overskudd på 62 020,40 kr.
- Valg: Styret består nå av Yngvar Arnesen, Arne Bjerke, Trygve Dekko, Svein Kittilsbråten, Ulf Ørbeck (ny) og Ola Ingvoldstad

Etter årsmøtet orienterte seksjonsleder for Krøderbanen, Stein Rudi Austheim, om alle prosjektene Krøderbanen holder på med. Årsmøtet fikk også en fyldig gjennomgang av 150 årsjubileet som Krøderbanen skal feire i 2022.

Venneforeningens jubileumsgave til Krøderbanen

Styret har besluttet at det skal gis en pengegave på 30 000 kr til Krøderbanen. Gaven ønsker venneforeningen skal benyttes til utstillinger i pakkhuset på Krøderens stasjon. I tillegg vil en gave på 1 000 kr fra ett av våre medlemmer, bli tillagt jubileumsgaven.

Vi ber venneforeningens medlemmer følge med i KrøderbaneNytt og hjemmesiden til NJK. (Njk.no). Her vil dere få siste nytt om årets jubileumssesong!

Frivillighetens dag søndag 28. august 2022 Da skal vi vise hva vi står for

Krøderbanen markerer frivillighetens dag den siste kjøresøndagen.

Lag og foreninger i Krødsherad og de som sogner til Krøderbanen i Modum er invitert til å delta med stands eller annet den dagen. Frivilligsentralen i Krødsherad har allerede meldt seg.

Undertegnede har foreslått for driftsutvalget at Krøderbanen denne dagen vier de frivilliges innsats på damplokomotiv nr. 225 oppmerksomhet. Videre bør vi vise fram restaureringsprosjektene personvognene Co 195, BCo 108 og CF 548 som øvrige frivillige har jobbet med i mange år. Med de rette guider til stede vil dette virkelig være noe vi kan være stolte av.

Ser for meg at de 3 personvognene den dagen blir stilt ut i spor 3 på Krøderen.

Dagfinn Lunner

Tjenestekontoret er operativt

Med tilnærmet full drift og kjøring til Vikersund med damplokomotiv på søndager blir personalbehovet langt større enn de siste årene på Krøderbanen.

Meld din interesse for tjeneste til:
tjenestekontoret.

tjeneste.kroderbanen@njk.no