

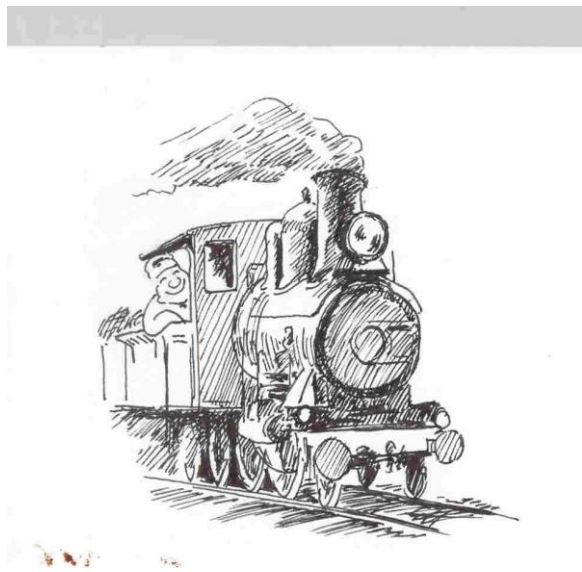
KrøderbaneNytt

Nr. 3/2018 – september 2018

Utgitt av Norsk Jernbaneklubb, driftsavdeling
Krøderbanen. Postboks 37, 3537 Krøderen
Org. nr. 996 366 243

www.kroderbanen.no

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.

Nytt fra Buskerudmuseet

Av Helge Lindholm

Direktør og avdelingsleder stillingene

Flere stillinger i Buskerudmuseet har dessverre stått ubesatt i en tid.

Direktørstillingen for museet ble utlyst i sommer, og det er kommet et godt antall søkere. Vurderingsprosessen pågår nå, det er ennå ikke kjent hva resultatet blir.

På grunn av usikkerhet rundt den forrige direktøren ble dessverre ikke stillingen som avdelingsleder ved Krøderbanen utlyst før i august. Søknadsfristen går ut i disse dager, det blir spennende å se om det er kommet inn kvalifiserte søkere.

I perioden frem til det ansettes ny direktør for Buskerudmuseet er det styreleder Runar Hannevold som ivaretar direktørens oppgaver. Krøderbanens ansatte har hatt flere møter med Hannevold og opplever kommunikasjonen som god.

Sporarbeidene

Arbeidet med svillebytingen kom dessverre i gang noe forsinket på grunn av de store snømengdene og den sene våren. Når sommeren først kom ble den uvanlig varm, noe som førte til at det enkelte dager ikke var mulig å skifte sviller. Ved en anledning spratt skinnene opp og dannet vertikal solslyng. Arbeidslaget fra NRC gjorde allikevel en formidabel innsats under de vanskelige forholdene, og tirsdag 28 august ble den siste svillen som etter planen skulle byttes mellom Kløftefoss og Krøderen lagt inn. Samme dag ble sporet målt med måletralle. Selv om bare

deler av strekningen foreløpig er justert og pakket med pakkmaskin var sporstandarden blitt veldig bra. Dermed kunne togtrafikken starte lørdag 1. september.

Det gjenstår fortsatt bytting av mange laskebolter og justering og pakking av mye av strekningen, men nå er vi endelig på vei mot en Krøderbane som blir slik vi vil ha den. På den nordre delen av Slettemoen hvor sporet er justert og pakket ordentlig er sporet blitt så bra at det internt omtales som "Nye Gardermobanen".

Nå om dagen bytter NRC sviller i sporvekslene i spor 2 på Kløftefoss, og i forrige turnus ble det byttet sviller i sporvekslene i spor 1 på Krøderen.

Trafikken

I år kunne vi ikke kjøre tog i juli og august, men Krøderbanen gir seg ikke!

Fra 1. juli var det aktivitet på Krøderen stasjon hver søndag. Lokomotivet "Ulka" gikk i skiftetjeneste, og på utvalgte dager ble det arrangert 50-60-tallstreff, Barnas Dag og Markedsdag. Noen søndager ble også Krøderen sag satt i drift og vist frem. Dette var et populært innslag som trakk mange interesserte.

I juli ble det som vanlig arrangert westernshow på Kløftefoss, og i august gikk kombinasjonsturene "Tog, båt og eventyr" - riktignok uten tog. Det ble kjørt veteranbuss fra Vikersund i korrespondanse med westernshowene og turene med "Kryllingen".

Tatt i betraktning at det ikke ble kjørt tog på banen var det godt, men noe varierende besøk på søndagene.

Lørdag 1. september var det endelig klart for togkjøring, og det ble gjennomført 3 turer Krøderen-Kløftefoss-Krøderen med lokomotivet "Ulka" som trekraft. Det er planlagt å kjøre tog hver lørdag og søndag ut september.

Krøderbanen på TV-Modum

<http://www.tvmodum.no/disse-gutta-sorger-for-fortsatt-togdrift-pa-kroderbanen/>

Opplæring av mannskaper er et must (1)



Foto: Gjermund L. Hansen

Teoretisk kjelprøve bestått.

Kandidatene i midten Kristian Ruud Nøkleby, Leon Skogstad og Jørgen Ruud Nøkleby med bevis på bestått kjelprøve august 2018.

Helge Lindholm (th) har vært lærer og Gjermund Hansen (tv) har vært sensor.

KrøderbaneNytt gratulerer.

Leder

Av Henrik Backer

Sommerens sesong ble annerledes - bokstavelig talt. På grunn av årets banearbeid var det ikke mulig å kjøre tog. Alle søndager i juli og august har det vært oppfyrt damplok og åpen stasjon på Krøderen.

Den opprinnelige planen var å begynne å kjøre tog fra 12. august, men det var ikke mulig å gjennomføre på grunn av sporarbeidene som var forsinket på grunn av varmen. Første rutetog kunne derfor kjøre først lørdag 1. september. På grunn av at vi har forpliktet oss til å gjennomføre 10 åpne kjøredager årlig, vil det bli kjørt lørdager og søndager i september.

Svenskeloket

Driftsutvalget har besluttet å ikke videreføre bruk av det svenske damploket E2 1122. Det er Buskerudmuseet som formelt leide loket for fire sesonger. Det er satt i gang forberedelser for å tilbakeføre loket til eierne i Åmål i Sverige.

Årets sesong

Driftsutvalget vil takke alle som har stilt opp i sommer og i høst for å gjennomføre sesongen. Det er enormt tilfredsstillende å se hvor bra sesongen har blitt gjennomført. Nytt i år er at saga har vært åpen og blitt demonstrert. Her skal Anker Hansson ha takk for initiativet og alt arbeidet han har lagt ned der på egen tid sammen med familien sin. Lokalene er blitt ryddet og maskinene er ettersatt og fått

vedlikehold. Nå er det mulig å vise hele prosessen fra tømmer til plank.

Så fort sesongen er over går organisasjonen i vedlikeholdsmodus igjen. Det er fortsatt mye arbeid igjen på sporet med pakking, justering og supplering av ballastgrus. Videre skal det skiftes et stort antall laskebolter.

Lojale medarbeidere

Et kjennetegn for Krøderbanen er en stor stab lojale medarbeidere som stiller opp. Det gjelder både frivillige og ansatte. En stor takk til alle gode medarbeidere, enten det er frivillige eller ansatte. Uten dere hadde ikke Krøderbanen vært det museet er blitt og er!

Opplæring av mannskaper er et must (2)



Foto: Gjermund L. Hansen

Robelførerkurs gjennomført.

Kandidatene Frederik Svendsen, Pål Chr Bartos, Helge Lindholm OG Henning Hagen. Lærer Pål Stian Wahlquist nr. 2 fra venstre.

Slik var direktørstillingen i Stiftelsen Buskerudmuseet lyst ut

Stiftelsen Buskerudmuseet ble etablert 1. desember 2014 etter konsolidering av museer i Buskerud. Museet består i dag av 13 avdelinger og 18 besøkssteder fra Kongsberg til Øvre Hallingdal. Museets forvaltnings- og formidlingsansvar omfatter store kulturhistoriske samlinger, arkeologi, museumsjernbane, kunstnerhjem og fotoarkiv. Museet har 54 engasjerte medarbeidere. Administrasjonens forretningsadresse er for tiden Hønefoss, men iverksatte prosesser gjør at det kan endres.

Arbeidsoppgaver

Lede og utvikle Buskerudmuseets samlede virksomhet i samråd med museets styre. Fremme forskning, formidling, fornying og forvaltning i tråd med offentlige og etiske retningslinjer for god museumsdrift.

Formulere, forankre og lede mot gode og tydelige mål for museet i samråd med museets styre og øvrige ansatte.

Representere Buskerudmuseet utad gjennom allianse- og nettverksbygging, herunder sikre et godt økonomisk og faglig fundament for gjennomføring av museets kjernevirksomhet

Krav til søker

Høyere utdanning innen ledelse. Dokumentert ledererfaring med kjennskap til omorganiseringsprosesser. Erfaring fra museumsledelse og utdanning i kulturhistoriske fag er en fordel.

Strategisk, samlende og dynamisk. Beslutningsdyktig og handlekraftig. Kunnskap om økonomi og personalarbeid. Synlig og tilgjengelig med gode kommunikasjonsevner.

Søknadsfristen var: 15.08.2018

Slik var avdelingslederstillingen ved Krøderbanen lyst ut

Buskerudmuseet søker etter en tydelig og samlende avdelingsleder for Krøderbanen som skal bidra til å gjøre Krøderbanen til en velfungerende organisasjon, et faglig tyngdepunkt og et ettertraktet besøksmål.

Arbeidsoppgaver

-Lede et sterkt fagteam av ansatte og frivillige for å utvikle Krøderbanens samlede virksomhet iht vedtatte strategier, museumsplaner/tiltaksplaner og budsjett.

-Skape resultater og godt arbeidsmiljø gjennom utvikling av medarbeidere og organisasjon
-Sørge for at økonomien er positiv og et godt fundament for gjennomføring av Krøderbanens kjernevirksomhet.

-Formulere, forankre og lede mot mål for museet i samarbeid med ansatte ved Krøderbanen og Buskerudmuseets styre og administrasjon.

-Representere Krøderbanen utad på en god måte blant annet i forhold til media, herunder bidra til allianse- og nettverksbygging.

Krav til søker

-God utdanning innen ledelse, økonomi og administrasjon
-Strategisk og strukturert
-Samlende, kreativ og dynamisk
-Dokumentert ledererfaring
-Beslutningsdyktig og handlekraftig
-Synlig og tilgjengelig med gode kommunikasjonsegenskaper

Det er ønskelig at avdelingsleder gjennomgår opplæring i trafikkteneste ved Krøderbanen.

Stillingen rapporterer til Buskerudmuseets direktør.

Vi kan tilby: Spennende stilling med gode utviklingsmuligheter faglig og personlig
-Krevende og interessante lederoppgaver i et aktivt fagmiljø, -Lønn og arbeidsvilkår etter avtale
-Offentlig pensjonsordning.

Søknadsfristen var 5. September 2018.

Kommentar til utlysningen fra redaktøren i KrøderbaneNytt

KrøderbaneNytt mener det er et godt valg å tone ned de museumsfaglige kvalifikasjonene. Det Krøderbanen trenger er en leder som kan skape resultater og som forstår seg på administrasjon, ledelse og ikke minst økonomi. Det er et jernbaneselskap med rullende materiell og ikke et museum med stillestående gjenstander som står i en monter.

Godt samarbeid med de frivillige er avgjørende, og dette er vektlagt i utlysningen.

**En av søndagene i juli var viet
arbeidsmaskiner, robler og pakkemaskiner
m.v.**

Helt naturlig var det å få byttet noen sviller i spor 3 samtidig.



*Gutta i sporet (grusen).
Fra venstre Alexander Westerlund, Jørgen
Ruud Nøkleby, Eirik Håland, Odd Arne
Lyngstad og Pål Stian Wahlquist.
Varmt var det.*

Bemerk rutetider på

<http://www.njk.no/rutetider-krb>

Tjenestekontorets e-post adresse:

Tjeneste.kroderbanen@njk.no

Banearbeidsuka 2018

I uke 30 ble det igjen arrangert "banearbeidsuke" der frivillige medlemmer fra hele landet kommer for å delta. I år lå antallet deltagere på 13-14, der yngste var 16 år og eldste 60+.

Som annonsert var det sporet mellom vanntårnet og lokstallen som skulle prioriteres. Det var også meningen å ta noen runder med pakkemaskinen, men etter en runde i 30 grader pluss ble det prioritert å jobbe nærmere svalende vann.....

Uka startet friskt med demontering av 60 m spor og fjerning av masse med den lille gravemaskinen. Slagg og gammel masse ble kjørt bort. Imidlertid sviktet gravemaskinen når alt skulle legges på plass igjen. Den etterfølgende feilsøking og reparasjon medførte brantilløp som heldigvis ble slukket raskt. Vi lærte vel at en reparatør er bedre enn tre reparatører.....Pompel og Pilt generasjonen slo til igjen.

Heldigvis fikk vi start på maskinen igjen og nye sviller og spor ble lagt på plass igjen. Slaggraven fikk også nye langsgående sviller og ny støp. Til slutt ble sporet gruset, justert og pakket.

Det er all grunn til å være fornøyd med jobben som ble gjort. Selv i årets varmeste uke med temperaturer på over 30 grader stiller så mange opp. Det hjelper nok en del at Krøderen har så fine bademuligheter.

Tjenestefordeling 2018

Tjenestekontoret er i full sving for å dekke opp tjenestene som trengs til kjøringene i september. Det er planlagt å kjøre tog hver lørdag og søndag ut september.

Normalt personalbehov er:

- Lok-/stallpersonell (2)
 - Lokfører
 - Fyrbøter
 - Evt. Pusser(e)
- Togpersonell (3)
 - Togfører
 - Billettør
 - Bremsler
- Stasjonspersonell (3)
 - TXP
 - BLX
 - Sporskifter (Krøderen/Kløftefoss)
- Salgspersonell (1)
 - Koas

Siden det er kjøring med Ulka er det behov for bremsere i toget i motsetning til i fjor da vi kjørte med E2 og vogner med luftbremsler.

Legger ved den oppdaterte tjenestelisten som vil bli sendt ut i løpet av kvelden. Foreløpig mangler det togfører og fyrbøter til helgen.

**Passasjertrafikken på Krøderbanen
gjennom tidene.
60 år siden passasjertrafikken ble innstilt**

Av Øivin Moen

Det første passasjertoget på Krøderbanen gikk 19. november 1872. Det ble satt opp for kong Oscar II og hans følge. Han var da på sin første reise i Norge som konge. Den offisielle åpningen av banen fant sted litt seinere, 28. november, uten noen større festivitas.

Det gikk to daglige avganger i hver retning med blanda tog, gods- og passasjervogner. Disse rutene holdt seg i mange år, med kun små endringer. Banen var 26 km, den gang som nå, og hadde de tre stasjonene Sysle (opprinnelig kalt Hole), Snarum og Kløftefoss (opprinnelig kalt Ramfoss), pluss noen stoppesteder. Trafikken pr. år var ca 8000 - 9000 reisende, med en topp i året 1908 -1909, med 19500 reisende. Dette skyldes at Bergensbanen gikk fra Bergen til Gulsvik, derfra med båt til Krøderen, og så videre til Oslo med tog. Denne trafikken tok slutt høsten 1909, da Bergensbanen var ferdig hele strekningen Bergen – Oslo.

Samme år ble både Randsfjordbanen og Krøderbanen lagt om fra smalspor til normalspor. Trafikken fikk et oppsving under krigen 1940 – 1945, da det var mangel på bensin og diesel til biler og busser.

I 1948 satte NSB inn motorvogner til å ta seg av persontrafikken, for å få en raskere forbindelse på både Randsfjordbanen og Krøderbanen. En tur med motorvogn på Krøderbanen tok nå bare

40 minutter, mens blanda gods- og passasjertog med damp tok ca en time.

Men i 1953 satte NSB opp busser til å kjøre parallelt med Krøderbanen til en litt lavere billettpris. Dermed utkonkurrerte NSB selv passasjertrafikken på Krøderbanen, og trafikken gikk ned for hvert år. I 1955 var den mer enn halvert, til ca 3300. NSB ville etter dette legge ned passasjertrafikken med tog i 1956, med henvisning til at de kunne spare ca en halv million kr. pr. år på det. Dette førte til protester fra lokalt hold i Krødsherad og Modum, noe som førte til at NSB gikk med på en utsettelse av nedleggelsen. Men snart var det likevel endelig slutt for persontrafikken på Krøderbanen. NSBs hovedstyre bestemte at siste ordinære persontog skulle gå i januar 1958. Mange hadde samlet seg på Krøderen stasjon lørdag 18. januar da siste persontog gikk fra Krøderen kl. 17.40.

Etter dette fortsatte Krøderbanen som en godsbane, men også godstrafikken gikk nedover, og i 1985 var det slutt også med godstrafikken. Fra 1.3. 1985 var NSB ferdig med Krøderbanen. Men andre var interessert i å overta. Norsk Jernbaneklubb satte i gang veterantogkjøring en helg i 1977, mens det ennå var godskjøring på hverdager. Fra 1985 har veterantogkjøringen vært enerådende på banen, med 10 kjøresøndager pr sommer pluss charterkjøring. Passasjertallet pr sommer har ligget på ca 7000 – 8000, altså nesten like mange som kjørte med

Krøderbanen mens det var helårs passasjertog der. Denne passasjertrafikken skal fortsette så lenge folk er interessert i historiske togreiser i

god gammel stil, med personlig betjening og service.

Som en 60års markering for nedleggelsen av den regulære passasjertrafikken på Krøder-banen arrangerte vi 26.8. et 50- 60talls treff, med veteranbusser mellom Kløftefoss og Krøderen, veteranbiler, tidsriktig musikk, klær osv.

Kilder:

Lokalhistoriewiki + boka «På sporet med Krøderkippen» utgitt til 125 års jubileet i 1997 av NJK og stiftelsen Krøderbanen.

**Telefon- og telegraflinjen er igjen operativ
mellom Vikersund og Krøderen**

Vinteren 2017/2018 var hard med telefon- og telegrafkursen langs banen. Store snømengder forårsaket at trær falt over linjekursen og linjetråder ble avrevet.

Vi hadde også et tilfelle av stolpefall i Liakurven. Denne stolpen var riktig nok maurspist og bardunen greide ikke lenger å holde stolpen oppe. Bra er det å få luket ut slike stolper.

I Syslebakken hadde et tre falt over linjekursen og medført at tråder ble revet av over et langt strekk. På grunn av den tørre sommeren kunne vi ikke foreta oppstrekking av nedfallede linjetråd og lodding med åpen flamme. Derfor måtte arbeidet utsettes.

Men lørdag 25. august kunne Knut Brænden prøveringe fra Vikersund og vi kunne konstatere at telefonlinje 215 igjen var virksom.