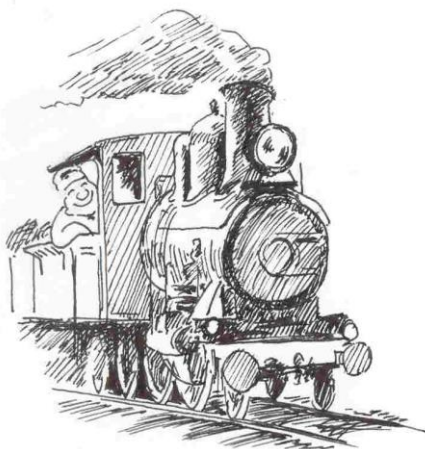


KrøderbaneNytt

Nr. 2/2020 juli 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.

Avkortet driftssesong i år på grunn av koronapandemien

Alle søndager fra 2. august til 30. august 2020

Damptog	Damptog	Damptog	Damptog
fra Krøderen	11.00	12.15	14.15
til Kløftefoss	11.14	12.29	14.29
til Snarum	-	-	14.50

Damptog	Damptog	Damptog	Damptog
fra Snarum	-	-	15.00
fra Kløftefoss	11.20	12.35	15.21
til Krøderen	11.33	12.48	15.34

Billetter bestilles på Ticketmaster

Alle reiser begynner på Krøderen stasjon, det er ikke anledning til å starte turen fra underveisstasjoner. Det selges derfor kun tur/returbilletter til alle avganger. Billetter må kjøpes på forhånd hos Ticketmaster, nærmere informasjon om dette vil bli lagt ut så snart det er klart.

Merk at det i år ikke går veterantog til og fra Vikersund på grunn av pågående sporarbeider, og det er heller ikke bussforbindelse fra Vikersund til Krøderbanen.

Smitteverntiltak

Krøderbanen har igangsatt en rekke smitteverntiltak. Vi har lagt opp et alternativt program der temadager og kombinasjonsturer som Togram, Barnas dag, Tog, båt og eventyr osv. dessverre må utgå. Antall reisende i togene er redusert, og vi kjører tre faste turer hver søndag.

Alle reiser begynner på Krøderen stasjon, det er ikke anledning til å starte turen fra underveisstasjoner. Det selges derfor kun tur/returbilletter til alle avganger. De reisende beholder samme plass i toget under hele reisen. Billetter må kjøpes på forhånd hos Ticketmaster.

Vi har et system for passasjerutveksling med separate inn- og utganger på stasjonen, og vi har utvidede renholdsrutiner.

Mer info

www.njk.no (Krøderbanen)

Det nærmer seg årets kjøresesong

Av Henrik B. Backer

Sesongen i år starter søndag 2. august på grunn av situasjonen med coronapandemien. Det blir en del utfordringer med å få gjennomført sesongen, men vi tror vi er ganske forberedt. For å få full kontroll over hvor mange som kommer blir det salg av billetter gjennom TicketMaster.

Videre vil det være utlevering av billetter utenfor stasjonsbygningen under plattformtaket. Plattformen blir avsperrert og ferdselen blir regulert. Dette er for å unngå trengsel med mange mennesker på et såpass lite område som stasjonsområdet.

På sporet er NRC i gang med å skifte sviller mellom Snarum og Sysle. Mellom Kløftefoss og Snarum gjenstår å pakke og justere sporet før vi kan kjøre tog der. Sykdom blant de ansatte medfører at det er usikkert om vi greier å få sporet ferdig slik at vi kan kjøre til Snarum i år. Det har hele tiden vært planen, men av og til er man ikke herre over alt som kan inntreffe.

På Kløftefoss jobbes det med å sette i stand damplok nr. 225. Rammen er ferdig malt og man har begynt å montere deler på denne. Det er faktisk ikke lenge igjen før vi kan hjulsette loket. Til høsten skal fagfolk fra Bredalsholmen dokk og verft komme og bistå oss med montering av kjelen til loket.

Prosjekt lagervogner:

Driftsutvalget har tidligere i år besluttet å sette i gang med et prosjekt med å rydde opp i lagervognene som befinner seg på Krøderbanen. Mange lagervogner inneholder ting vi ikke trenger eller ting som er ødelagt på grunn av mangelfull oppbevaring. Det er nærmere 60 vogner som brukes til lagring eller andre interne formål. Hvis vi kan halvere dette antallet vil situasjonen med sporplass på Krøderbanen bli håndterbar. For å kunne rydde og sortere innholdet i lagervognene trenger vi å sette i stand en del godsvogner og utstyre dem med reoler, en vogn for hver materielltype. Tanken er at når vi sorterer innholdet i lagervognene kan det som skal tas vare på legges inn i riktig vogn og det som ikke skal tas vare på kan kastes.

Bedre muligheter for tilskudd til rullende materiell:

Henrik B. Backer sier at museumsjernbanene har vært en pådriver overfor myndighetene, og etter flere års arbeid har vi omsider fått gjennomslag for at rullende materiell skal kunne få tilskudd på lik linje med infrastruktur. Det er med stor glede og forventning vi tar i mot denne nyheten –

<https://kulturvern.no/kulturminnefondet-lanserer-stotte-til-rullende-kulturminner/>

Henrik B. Backer har selv vært en pådriver for at det også må etableres en ordning med vernemidler til rullende materiell. Han ser nå med glede fram til at ordningen skal begynne å virke, og at det vil bli spennende å se hvilke prioriteringer kulturminnefondet vil gjøre.

Framdrift i arbeidene på damplok nr. 225

Av Odd Arne Lyngstad

Siden siste Krøderbanenytt har vi tatt et nytt steg i prosjektet. Akselkasseføringene er ferdig slipt og rammen har blitt «hjulsatt» Det vil si at vi har prøvd at hjul, akselkasser og ramme passer. Det gjorde det selv om vi nesten måtte bruke skohorn for å få det i sammen.

Etter den vellykkede hjulsettingen har hjulene blitt tatt ut igjen slik at sparkling og maling av ramma kunne gjøres. Heldigvis har vi profesjonelle i verkstedet som kan dette med sparkling så resultatet ble meget bra. Tilsammen fem strøk maling har blitt påført etter sparkling. Mange deler har blitt montert i rammen og neste hjulsetting blir forhåpentligvis permanent.

Vi er nå på vei inn i en fase hvor deler skal monteres. En del deler må fremdeles repareres før montering, men fremskrittene vil nok komme forttere nå og om ikke lenge vil lok 225 ligne på et lokomotiv igjen.

Dampvarerør monteres i personvogn Co 195

Per Kjeldaas forteller til KrøderbaneNytt at det i løpet av vinteren har vært jobbet med damvarmerørene i Co 195 (Gjøvikbanens billigboggie). Tom Erik Hagen og Morten Lien har utført mesteparten av arbeidet.

Godsvogner får et løft

Få museumsjernbaner, ja kan vi si Europa, kan slå Krøderbanen i antall restaurerte og oppussede godsvogner.

Per Kjeldaas har hatt et stort pågangsmot og vært drivkraft i innsamling og vedlikehold.

Nå i løpet av ettervinteren og våren kan KrøderbaneNytt registrere at det har skjedd saker og ting.

4 G vogner (lukkede vogner) fra tidsepoken 1930-1950 har blitt skrapet og påført ny maling.

6 åpne godsvogner av typen T-vogn, N-vogn (Nilsevogn) og M (Martinovogn) med plankedekke og karmen er blitt oljet.

Framover skal 2 lukkede G3 vogner få et tilsvarende puss.

Per Kjeldaas forteller at Krøderbanen har påtatt seg å rydde opp i gamle godsvogndeler som Norsk Jernbaneklubb Mjøsbyene har hatt i sin forvaring. Et stort bolster i furu, størrelse 3m x 30x30 cm, er kjørt til Kløftefoss for lagring. Bolsterne ble lagt mellom 2 godsvogner i forbindelse med last som var lenger enn vognlengden. Bolsteret skal festes med kjettinger og "bjørner" for å ikke falle av under bevegelse i vognene.



Godsvogn G 33602

Dette er en tidligere tysk godsvogn som befant seg i landet ved fredsslutningen og ble overtatt av NSB etter noe tid. Det er blitt satt i stand ved at ødelagt panel er skiftet ut med nytt og vognen er omhyggelig malt over alt. Den vil i sommer stå utstilt på Krøderen.

Foto: Henrik B. Backer



Godsvogn L1 5118

Denne er for øyeblikket bare et understell, men skal få rekonstruert vognkassen sin. Det er kjøpt inn stål og mesteparten treverket til vognkassen er blitt skåret og høvlet på vår egen sag på Krøderen. Kassevogner var i sin tid vanlige i godstogene på Krøderbanen

Foto: Henrik B. Backer

Nye koster på Krøderbanen

De vil gjerne stelle litt med motorvogn Bm 91.02, denne vognen som i sin tid var Trondhjem distrikt sin representasjonsvogn. Med B3 seter, kjøleskap og visst nok uttak for strøm til prosjektor er det en flott vogn, og passer utmerket til chartertogkjøring.



BM 91.02 har et innbydende interiør. Fra venstre Espen Skar og Jan Erland Asbjørnhus som har fattet interesse for denne motorvognen.

I midten av juni påtraff KrøderbaneNytt Jan Erland Asbjørnhus og Espen Skar i fullt arbeid med å høytrykksspyle taket og fjerne løs maling med skrape. Men før det har karene, som også omfatter Kim Oliver Elfving, vasket vognen innvendig. Første mål nå er å få malt taket med aluminiumsmaling, og vi gleder oss til å høre hva som blir neste trekk.

Leder av driftsgruppen Henrik B. Backer sier til KrøderbaneNytt at det er veldig positivt med nye krefter på banen, og at de vier interesse for

motorvognene, og at det kanskje kan bidra til å lage et miljø rundt disse.

KrøderbaneNytt mener at motorvognene er et reelt alternativ til damplokkjøringene, og de egner seg utmerket til chartertog. Antall sitteplasser er 50 og det passer jo til reiseselskaper som kommer med buss. Kanskje vi neste sommer kan se flere chartertog med utgangspunkt fra Snarum stasjon? KrøderbaneNytt mener at dette er noe som kan markedsføres.

KrøderbaneNytt kan til slutt meddele at Krøderbanen har kontroll på de hvite stofftrekkene som skal sitte på hvert setehode. På jernbanen har de gått under navnet antimakassar, men om uttrykket brukes i dag er ukjent.

Fra Wikipedia.no:

Før «Brylcreem» ble et populært hårfett, var makassarolje et vanlig middel for herrer for å holde håret på plass. Antimakassaren var en brodert eller heklet duk eller overkast som lett lot seg ta av og vaske, og skulle da beskytte det originale stoltrekket mot fettflekker. Ordet kom fra engelsk på 1870-tallet

Jernbanemuseet bevilger restaureringsstøtte til personvogn BCo 108

Personvogn BCo 108 er Olaf Bjerknes sitt prosjekt. Krøderbanen erfarer at han har holdt på med restaureringsarbeidet i godt og vel 20 år. Men det går framover. Vognen må innvendig bygges helt opp igjen med kupeer, og det er uendelig mye detaljert snekkerarbeid som må gjøres.

Nå har Norsk Jernbanemuseum bevilget et prosjekttilskudd på kr. 112.000 til det videre arbeidet.

Olaf Bjerknes forteller til KrøderbaneNytt at det har vært mye arbeid med setene til 2. klasse avdelingen, som vi forstår skal monteres med fjærer og stofftrekk. Det er egentlig første klasse sier Olaf, men fra tidsepoken vognen skal restaureres tilbake til var 1.klasse litreringen forbeholdt sovevognene.

Da KrøderbaneNytt var innom holdt Olaf på med skraping av gamle eikedører og prøvelakkering. Fint blir det.

KrøderbaneNytt ønsker alle sine lesere en god sommer

Svillerbyttning pågår

Av Helge Lindholm

På vårparten i år fikk Krøderbanen flere lass nyimpregnerte, velduftende tresviller fra vår svenske leverandør.

Den 11. juni kom så arbeidslaget fra NRC og satte i gang med årets svillerbyttning. De startet ved Snarum, og gjennom 3 turnuser i sommer skal de arbeide seg videre mot Sysle.

Med NRCs praktiske maskin tar selve utskiftingen av en sville mindre enn ett minutt, men det er mye for- og etterarbeid. Det skal merkes av hvilke sviller som skal skiftes, og nye sviller skal kjøres ut og fordeles på rett plass. Så må alle gamle svillespiker trekkes opp før selve byttingen kan skje. Deretter må svillen grovjusteres, underlagsplater legges inn, og til slutt blir det slått ned svillespiker for hånd. Med nyproduserte svillespiker er den delen av jobben blitt mye lettere for NRCs øvede folk.

Sakte, men sikkert blir Krøderbanens tilstand bedre og bedre. Sist sommer ble det byttet sviller på strekningen Kløftefoss-Snarum, så når justeringen av sporet på denne strekningen er gjennomført har over halve Krøderbanen fått tilfredsstillende sporstandard.



Sviller på lager og klare for utkjøring



Svillerbyttmaskinen til NRC tar en pause på Snarum stasjon.

Sommerquiz



Hvilken stasjon og hvilken film?

Det er et bilde av et tablå, eller en liten modell som er laget for et bilde til MJ-magasinet. Tablået forestiller Kløna stasjon fra Olsenbanden i 1:97. Dette har Styrkar Braathen donert til Krøderbanen og skal komme og levere i løpet av sommeren.

Øyvin Moen er død

Øyvin kom til Krøderbanen for noen år siden, og han begynte som BLX på Vikersund. Han fikk etter hvert fast tur; BLX til 12-avgangen, deretter billettør i tog 127 og tog 128. Hans tjeneste startet og sluttet dermed i Vikersund.

Øyvin var senere fast guide til Villa Fridheim, og kunnskapsrik og språkmektig som han var trivdes han i denne jobben.

I venneforeningen gjorde han også en innsats. Vi lyser fred over Øyvin Moens minne.

Alexander Ytteborg har sagt opp stillingen sin i Buskerudmuseet

Direktør Alexander Ytteborg har sagt opp stillingen for å gå over i en stilling knyttet til fartøyvern i Viken fylkeskommune.

Ytteborg sier til KrøderbaneNytt at dette har vært en vanskelig avgjørelse å ta, men han gleder seg til å jobbe med fartøyvern.

Han fortsetter som direktør til ut i oktober, og styret planlegger utlysning av stillingen.

Han forteller videre at Svein Oppegaard fra Hole er valgt til ny styreleder i Buskerudmuseet. Han har ledererfaring fra blant annet NHO.

Viktigheten av tilskuddsmidlene fra Bane nor

Alexander Ytteborg har vært opptatt av rammevilkårene for Krøderbanen, og hvor avhengig banen har vært av vedlikeholdsmidlene fra Bane nor. De er jo helt avgjørende for å kunne kjøre tog.

I departementale kretser er det tanker om å ta midlene ut av Bane nor sitt budsjett og sette de inn under Jernbanedirektoratets og Jernbanemuseets forvaltning. Han er livredd for at tilskuddsmidlene i denne prosessen kan falle mellom to stoler. Han mener det beste er at tilskuddsmidlene blir stående på en egen fast post på statsbudsjettet. Forvaltningen av midlene kan gjerne Jernbanemuseet ta seg av.

Jernbanedirektoratet har selv tatt initiativ til å utrede hvordan forvaltningen av midlene skal skje, og slik Ytteborg oppfatter det er det stemning for

å gå for løsningen som skisseres. I statsbudsjettet for 2021 får vi se hvilken løsning som blir valgt.

Alexander Ytteborg viser ellers til en søknad han på vegne av Buskerudmuseet, avd. Krøderbanen, har sendt til Kulturdepartementet om 5 mill. kr. til opprustning av banens infrastruktur. Det har ikke kommet noe svar på denne søknaden, men Ytteborg mener at svaret vil komme i statsbudsjettet når bevilgningene til museene blir fastsatt.

Ytteborg er ellers glad for at Viken fylkeskommune har bevilget kr. 800 000 til utbedring av takene på bygningene i Kørpen.

Frivilligheten er bærebjelken

Avslutningsvis vil han hylle frivilligheten som råder ved Krøderbanen og at dette er bærebjelken i virksomheten.

KrøderbaneNytt ønsker Ytteborg lykke til med nye utfordringer.

Arbeider på telefon- og telegrafkursen i sommer

Hele Krøderbanen er i vår befart med sykkeldresin og feil, mangler og vedlikeholdsbehov er blitt registrert. Det er registrert 5 stolper som bør skiftes, det er ikke sånn at de faller over ende i morgen, men det er ikke noe å vente med.

Med tanke på at Snarum i noen år kan bli utgangspunkt for Krøderbanen er det planlagt å flytte telegraf, jernbanetelefon og C-lås fra

godsekspedisjonsrommet og inn på stasjonskontoret.

En gravehendelse i Vikersund i fjor sommer medførte at Krøderbanen mistet telegraf- og telefonforbindelsen med Vikersund stasjon, men dette er en sak som vil bli utbedret.

Å lytte på linjene er en god ting

Telegrafmesteren var for ca. 20 år siden på befarings langs Nordlandsbanen mens det ennå var manuelle telefonlinjer og signaltelegraf i bruk.

En tur innom svakstrømsavdelingen i Mo i Rana var nyttig og lærerikt. De kunne fortelle at de hver morgen når de kom på jobb lyttet på telefonlinjene for å høre etter ulyder og mulige feil. En dreven telefonmann oppfatter raskt om det er noen feil. Samme rutine har dagens svakstrømsavdeling på Krøderbanen.

Da undertegnede ankom Krøderens stasjon torsdag 11. juni var det umiddelbar lytting på linje nr. 215 og nr. 190. På sistnevnte linje var det et en skikkelig ulyd, som et jettfly hadde tatt av.

Da er det kjekt å ha bruddstedsvendene på stasjonene som raskt kunne lokalisere feilen til et sted mellom Kløftefoss og Snarum. Da er det som Tommy Thowsen sier: "en får gå fra stolpe til stolpe."

Etter et tilfeldig valgt inspeksjonssted ble feilen funnet ved km. 112.350. Et stort løvtre som står utenfor Krøderbanens gjerde hadde lagt seg innpå trådene, men bare slik at linje nr. 190 var berørt. Linje nr. 215 er i orden etter at samtale mellom banevokteren på Gubberud og Krøderens kunne finne sted.

Dagfinn Lunner, telegrafmester