

# KrøderbaneNytt

Nr. 1/2025 – mars 2025

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

Org. nr. 996 366 243

Bankforbindelse: Sparebank 1 Sørøst Norge:

2480.51.02868

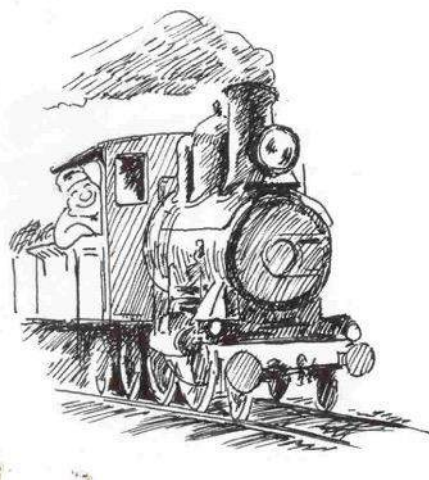
[www.kroderbanen.no](http://www.kroderbanen.no)

Ansvarlig redaktør: Henrik B. Backer

Dagfinn Lunner, redaktør

e-post: dagfinn.lunner@gmail.com

Tlf.: 99 52 74 50



## Linda Kjeldaas – Krøderbanens første kvinnelige driftsbestyrer som er rekruttert fra det frivillige miljøet



Foto: Linda Kjeldaas ved avgang fra Snarum stasjon. Linda Kjeldaas ble valgt som driftsbestyrer på driftsgruppens årsmøte 26.02.25. Foto: Jim Hagen Warp

*Det var hennes mann Per Kjeldaas som fikk Linda med på Krøderbanen. Per er vel kjent på Krøderbanen gjennom sitt medlemskap i NJK, og ikke minst for alle de gamle "antikke" godsvognene han har sikret til Krøderbanen og restaurert.*

*Linda kom med i virksomheten i 1989 og viste seg raskt som en dyktig medarbeider med gjennomføringsevner.*

*Fra å være utdannet lærer fant Linda jernbanen interessant, og søkte og fikk jobb som konduktør i NSB, nå VY, hvor hun fortsatt er. På Krøderbanen ble hun godkjent som togfører i 1995.*

*Redaktøren av KrøderbaneNytt har kjent Linda i alle år, mye moro med tull og tøys har det vært, men alvor når jernbanedriften skulle utøves. Linda var den som alltid tok togførertjenesten i de store togene vi har kjørt på Krøderbanen. Der har hun full kontroll. Her kan nevnes et chartertog for et IT-selskap med 800 reisende, og de årlige westerntogene med mange reisende.*

Joda, jeg har tatt på meg driftsbestyrer jobben. Det er et frivillig verv uten godtgjørelse, men jeg er interessert i å gjøre en innsats for Krøderbanen. Jeg har fått med meg dyktige folk i driftsutvalget og at flere yngre stiller opp er kjempebra. Jeg vil sørge for at vi har struktur og

god saksbehandling på møtene. Er sakene for komplekse og litt uklare får vi utsette saken til neste møte da de kanskje er blitt mer belyst.

Som driftsbestyrer er jeg den som har ansvaret for sikkerhetstjenesten og må svare overfor Statens jernbanetilsyn. Det er NJK Krøderbanen som har trafikkstyringen. Tilsynet kommer på tilsyn før sommeren og da må vi ha alt på stell. Ikke bare på tilsynsdagen, men vi må vise og dokumentere at vi bruker styringssystemene vi har til enhver tid. De må også holdes oppdatert påpeker Linda.

Vi må følge sikkerhetsbestemmelsene, fastsatte prosedyrer og rammer samt offentlige forskrifter. Avviksrapporter skal behandles og vi skal finne ut hvordan vi kan bli bedre. God opplæring er grunnleggende og ved et uhell av noe slag må alle tjenestegjørende vite hva de skal gjøre. Vi må hele tiden tenke sikkerhet for de reisende og for oss selv som frivillige.

Vi må vedlikeholde de risiko- og sårbarhetsanalyser vi har. Hva kan gå galt og hva kan vi gjøre for å hindre ulykker sier Linda. Rutinene ved avgang er særlig viktige, men også ved avstigning må konduktørpersonalet passe på at alle kommer trygt av. Rømningsveier må være frie, og vi opplever at folk setter barnevogner foran utgangsdørene. Folk i sporområdet er en annen utfordring selv om vi nå har gode plattformer på alle

stasjonene våre. Problemene vi har ved Hæhre planovergang kan nå bli løst og vil spare oss for mye bekymringer, og ikke minst at vi slipper å finne personale til jobben som planovergangsvakt.

Rekruttering av nye medarbeidere er en utfordring sier Linda. Gjennomsnittsalderen blant oss er stigende. Det er trist at vi har liten kapasitet til å kjøre chartertog på ukedagene, og jeg ser at Buskerudmuseene må henge seg på og bli mer delaktige i jernbanedriften. Jeg tror at vi får større bevilgninger dersom vi viser til økt aktivitet ved Krøderbanen. Vi må også prøve å snu utfordringene til noe positivt, se på de mulighetene vi har og være løsningsorientert. Det kan ikke forventes at frivillige kan stille opp hele tiden, de har også et liv utenom Krøderbanen.

For å gjøre noe med rekrutteringen er det på trappene å sette i gang noen aktiviteter for yngre i verkstedet på en ukedag, og vi får se hvordan det utvikler seg. Opprettelse av en egen facebook gruppe for aktive er også under planlegging.

Som driftsbestyrer skal jeg ha løpende kontakt med Buskerudmuseene. Det er kjempeviktig og vi er gjensidig avhengig av hverandre. Vi må ha en åpen dialog og tillit til hverandre, og spille hverandre gode.

Jeg vil si at Buskerudmuseene er på og arbeider for utvikling av Krøderbanen. At sporet holdes i orden er en kjerneoppgave, men de er også pådriver på andre viktige prosjekter. Magasinhallen som snart er ferdig og nå lokomotivstall som er under planlegging er kjempestore prosjekter som vi ikke hadde fått til uten at Buskerudmuseene hadde vært med. At direktør Tom Oddby møter opp på våre årsmøter i driftsgruppen er et bevis på at Buskerudmuseet setter Krøderbanen høyt.

En ny kjøresesong står for døren og det blir både spennende og krevende.

Jeg vil si vel møtt til en ny innsats for Krøderbanen.

Intervju foretatt av Dagfinn Lunner

## Magasinet er overlevert

Av Dagfinn Lunner



I løpet av to år er magasinhallen reist. Det begynte med at Per Kjeldaas og undertegnede tok fram 10-års gamle planer for bygging av flere vognhaller. Vi hadde et møte med bygningsavdelingen i Modum kommune i juni 2022 for å høre hvordan vi skulle gå fram. En tidligere kollega Paul Yngve Dehnes i Aurskog-Høland kommune laget de første skissene, og undertegnede bror Jostein Lunner viste oss vei til Borga Bygg AS.

Buskerudmuseene ved Rudi Austheim var straks med på planene, og da ble det mer fart i sakene. Takket være bevilgning fra Norsk Jernbanemuseum ble det mer realisme i

byggeprosjektet. Et bidrag fra Olav Thon stiftelsen bidro også som startkapital.

## Museumsbestyrer Stein Rudi Austheim skriver om overleveringen

7. april 2025 tok vi over magasinet vårt på Kløtgefoss, vi er vedig stolte og takknemlige for bygget. Drt gjenstår bare å koble til sporet vårt så vi endelig kan bruke magasinet.

Vi vil takke Borga Bygg As (magasinet), Kjell finsrud As (grunnmur) og Habex (grunnarbeid) for en profesjonell og sømløs oppføring av bygget.

Men, det er ikke gratis, så vi vil gi en stor takk til Norsk Jernbanemuseum, Olav Thon Stiftelsen og NJK Krøderbanen for midler. Resterende kom gjennom statsbudsjettet øremerket Krøderbanen gitt til Stiftelsen Buskerudmuseene. Tusen takk til Kathy Lie og SV som jobbet for dette i budsjettforhandlingene.

Vi er allerede godt i gang med å planlegge en ny lokomotivstall/magasin på Kløtgefoss med plass til 4 damplokomotiver. Mye å glede seg over.

## Mange nye ansikter i det nye driftsutvalget

*Følgende ble valgt på årsmøtet 22. februar 2025:*

Driftsbestyrer: Linda Kjeldaas

Leder frivillig del: Henrik Bauck Backer

Sekretær: Rune Vindholmen

Kasserer: Alexander Westerlund

Materiellansvarlig: Kristian Ruud Nøkleby PR-ansvarlig: Anders Linnerud

Digitalisering og effektivisering: Jim Hagen Warp

Styremedlemmer:

Solveig Andersen, Per Martin Kjeldaas og Jonas Brenli.

## Nytt styre i Krøderbanens venneforening

På årsmøte i venneforeningen 10. februar 2025 ble det valgt nytt styre med følgende sammensetning:

Leder (formann) Ulf Chr. Ørbeck

Trygve Dekko, kasserer

Arne Bjerke, sekretær

## Nytt fra Buskerudmuseene

*Av seksjonsleder Stein Rudi Austheim  
for Krøderbanen og Hallingdal Museum*

Det nærmer seg påske og mange skal tilbringe den på Krøderbanen, det setter jeg utrolig pris, håper dere får fine dager.

Da har vi overtatt vårt nye magasin på Kløftefoss og det er et praktbygg. Jeg er veldig stolt over det vi har fått til. Vi vil få til en offisiell åpning av hallen sammen med NJK Krøderbanen i midten av juni måned med inviterte gjester. Det vil bli installert varmesystem til høsten og lys håper jeg vi får til i 2026. Vi er godt i gang med nytt magasin/lokstall på Kløftefoss, her må vi ta arbeidet over en to til tre år da finansieringen her blir litt vanskeligere. Men Dagfinn og jeg er på når det kommer til søknader.

Finn Holom og jeg hadde et nytt møte med planavdelingen i Modum kommune angående svingskiva, vi måtte bare få en bekreftelse på nabogrensa. Det kom frem at grensen ikke vil skape noe hinder for prosjekteringen så vi går videre nå med å få tegnet den inn et kart slik at vi kan gå videre til Bane Nor, så vi er i god driv på den saken.

Vi har utfordringer med å finne en entreprenør som kan ta arbeidet med Hære overgang, vi jobber hele tiden med å få dette plass. Men tiden for å få det ferdig før sesongen begynner å renne ut for oss, så vi greier det ikke for denne sesongen i år heller dessverre.

Arbeidet med perrongen på Kløftefoss har startet og grunnarbeidet er i gang, så den vil stå klar før årets sesong.

Torsdag 10.04. var det det første møtet i nasjonalt nettverk for museumsbaner, dette var et veldig godt oppstartmøte, NJK sentralt var representert der også og vi hadde mange gode diskusjoner og temaer.

Ønsker alle en fin påske!

## Årsmøte i «Drewry & Brewery» på cafe Villars i Vestfossen



Alle som bidrar økonomisk til å sette i stand det engelske dieselloket var invitert til årsmøte med hyggelig samvær etterpå.

Andreas Nøkleby leste opp årsberetningen og Alexander Westerlund ga en oversikt over økonomien.

Det er kjøpt inn motordeler i England og andre deler for kr. 70.000. Pengegaver er mottatt med kr. 30.000, og ved utgangen av året 2024 står det kr. 211.000 på fondet. I 2025 er det budsjettert med kr. 50.000 i utgifter.

Lokomotivet har i vinter hatt plass i verkstedet. Pål Stian Wahlquist er arbeidsleder.

## Nasjonalt nettverk for museumsjernbaner etablert

Av direktør i Buskerudmuseene Tom Oddby

Museumsjernbanene er på offensiven. 10. april var det oppstartmøte for det nasjonale museumsnettverket for museumsjernbanene. Med erfaringsutveksling fra andre museer, og med et stort engasjement rundt hva som blir oppgavene for nettverket fremover, ble samlingen på Gardermoen med 25 kolleger fra hele landet en fin dag.

Nettverket har valgt å fokusere på tre temaer de neste årene, immateriell kulturarv og restaurering, formidling av samferdselshistorie generelt og jernbanehistorie spesielt, samt teknisk drift og forvaltning ifht togkjøring. Takk til alle innleiderne for gode og innsiktsfulle innlegg rundt de tre temaene.



Direktør Marie Beate Rise, Jernbanemuseet  
Foto: Tom Oddby, direktør i Buskerudmuseene

På nettverkssamlingen snakket direktør Marie Beate Rise om Jernbanemuseets rolle, og ikke minst den nye og spennende strategiske plattformen 2025-2028.

## Chartertog 2025

*Tog for skoler og barnehager:*

Tirsdag 3. juni: Krd - Kl foss - Krd, SKD + vg  
Onsdag 4. juni: Krd - Kl foss - Krd, SKD + 3 vg  
Torsdag 5. juni: Krd - Kl foss - Krd, SKD + 3 vg

Andre chartertog/oppdrag:

17. mai : Sysle – Sn. – Sysle, SKD + 2 vg  
Lørd 24. mai: V sund - Krd, SKD + 2 vg. Foresp.  
Torsd 28. mai: Servering i vg. 86 Krd st  
Torsd 29. mai Krd – Sysle – Krd, SKD  
Mand 26. mai: Vsund – Krd. SKD + 2 vg  
Lørd 31. mai: Damp Krd – V sund. Foresp.  
Lørd 14. juni: V sund – Krd, SKD + 2 vg. Foresp.  
Onsd 18. juni: Krd – V sund – Krd, SKD + 2 vg  
Fred 22. aug: Damp Vikers – Krd, Foresp.

## Tjenestekontoret melder

*Av Jim Hagen Warp*

Vi nærmer oss årets sesong, og folk har begynt og ta kontakt angående tjenester i sommer og til charter. Vi oppfordrer aktive til og komme med ønsker om tjenester tidlig.

Vi setter opp som i fjor også kjøkken ansvarlig, det betales foresatt med kontanter til kassen inntil vi har funnet en løsning digitalt. Alternativt kan det vippses til den som har lagt ut for innkjøpene.

Vi annonserer også på den nye facebook siden om hvilke tjenester som ikke er dekket.

### Tjenestekontoret består av:

Leder: Jim Hagen Warp

Kordinator: Kristan Ruud Nøkleby

Listekordinator: Jonas Brenli

## En ny aktivitet: Tirsdagsklubben



*Dugnadsgjengen foran CF 3552 8. april -25  
Foto mottatt fra Per Martin Kjeldaas*

Stor ære til den yngre garde på Krøderbanen med Per Martin Kjeldaas og Kristian Ruud Nøkleby som har tatt initiativ til tirsdagsdugnadene. Da redaktøren i KrøderbaneNytt ringer er det 5 dugnadsfolk i sving.

Det som det jobbes med er den kombinerte person- og konduktørvognen CF 3552 som har stått hensatt i mange år på grunn av fjærbrudd. Dette er blitt rettet på i løpet av vinteren, og før vognen settes i drift skal den få en utvendig ansiktsløftning.

Teakpanelen er skrapet med og vognen skal få noen strøk med owatrololje.

Gjengen sier de holder til i verkstedet på Kløftefoss hver tirsdag fra kl. 16.30 og utover, og ønsker flere velkommen.

## Samarbeid

*Av Olaf Bjercknes*

Jeg har forstått det slik at det blant noen aktive på Krøderbanen har hatt konflikter mot Buskerudmuseet. Ved gjennomgangen av historikken til de forskjellige museumsbanene i Norge, så har det vært konflikter mellom de konsoliderte museene og det frivillige miljøet. Dette har de vært igjennom både på Thamshavnbanen, Setesdalsbanen og Urskog – Hølandsbanen. Flere av disse konfliktene er heldigvis gått over. Krøderbanen er vel den eneste museumsbanen der vi frem til nå stort sett har vært forskånet fra slike konflikter.

Generelt kan en si at alle museumsbaner er dannet av frivillige som har hatt genuin interesse for historiske jernbaner og har da kjempet for at dette er blitt bevart for

eftertiden. Rund 1990 ble banene integrert i de offentlige museene i de respektive fylker og det kom in såkalte profesjonelle museumsfolk, som i de fleste tilfeller ikke hadde noe kunnskap om hverken jernbanedrift eller jernbanehistorie. Mye av disse konfliktene bunner i at disse "profesjonelle" folkene "viste bedre" enn de frivillige, selv om en del av de også var profesjonelle jernbanefolk og skulle reformere de de frivillige hadde klart å skape gjennom mange år med drift av banene.

Heldigvis har vi stort sett vært forskånet for dette på Krøderbanen da vi har hatt et godt samarbeid med de ansatte i modernemuseene opp gjennom tiden. Det er en ting vi må fortsette med. Forskjellen fa Krøderbanen og de andre museene er at Norsk Jernbaneklubb er eier av mesteparten av det rullende materiellet samt en del av bygningene. Det at eiendelene tilhører forskjellige organisasjoner kan være en fordel fordi da må de forskjellige organisasjonene samarbeide for å opprettholde driften. Krøderbanen var faktisk tidligere ute enn den nasjonale jernbanen ved å organisere driftsbiten og infrastrukturbiten i to

organisasjoner (Norges Statsbaner og Jernbaneverket).

Stiftelsen Krøderbanen som er eier av infrastrukturen tar seg av infrastrukturen, og Norsk Jernbaneklubb er den trafikkutøvende organisasjonen. Buskerudmuseet forvalter dog infrastrukturenheten fra Stiftelsen Krøderbanen.

Her er det viktig at alle parter samarbeider uten at det blir for mye konflikter. Det er viktig å kunne snakke skikkelig sammen dersom det er noe en er uenig om slik at det ikke oppstår langvarige og drepende konflikter. Som regel er det ting som lett lar seg løse av alle parter.

## Historien om Hæhre planovergang Fra statsarkivet i Kongsberg

*Av Dagfinn Lunner*

På Kongsberg var det en egen arkivmappe som var merket Hæhre planovergang.

Jeg fant dette:

Fra NSB Drm distrikt 18.09.62:

**Automatisk veisignalanlegg ved Hæhre planovergang nr. 613 A km 101,188.**

Torsdag 20. september kl. 09.00 tas i bruk automatisk veisignalanlegg ved ovennevnte planovergang.

Anlegget er utstyrt med signaler mot vei og mot tog. Disse signalene er gjort teknisk avhengig av hverandre.

Signal er mot vei

Ved planovergangen er satt opp 4 veisignaler. Normalt viser veisignalene HVITT blinklys (langsomme blink) mot veien. Ett veisignal på hver side av linjen har ringeklokke.

Veien sperres ved at veisignalene viser RØDT blinklys (hurtige blink). Samtidig ringer klokkene.

## Signaler mot tog

Ved overgangen er det satt opp to planovergangssignaler, betegnes W1 og W2.

Signalene W1 og W2 viser HVITT blinklys (hurtige blink) mot kommende tog som kjøresignal. Veisignalene viser da rødt lys (veien sperret).

Når veisignalene viser hvitt lys, viser signalene W1 og W2 RØDT blinklys (langsomme blink).

Ca. 150 m til hver side av planovergangen er det på en egen stolpe satt opp et trekantet planovergangsmerke – en sort V på hvit bunn.

### MERK:

Vises rødt lys i planovergangssignalene eller ikke noe signal når toget kommer til planovergangesmerket, skal lokomotivføreren hurtigst mulig bremse toget for å kunne stoppe for an planovergangen. For videre kjøring forholdes etter S-sirkulære nr. 217, jfr. for øvrig Trykk nr. 405,5. art 29-34.

Uregelmessigheter ved veisignalet meldes til nærmeste betjente stasjon som underretter vakthavende togleder og vakthavende stillverksmontør.

Linjepersonalet fører tilsyn med anlegget i samsvar med bestemmelsene i Trykk nr. 373.3, avsnitt C.

### Fra den interne saksbehandlingen i NSB Drm distrikt (Ført på notat ark):

07.10.81:

Fra Stk. har jeg fått melding om at vegsignalet «ofte henger seg opp» og viser rødt etter at skift har passert. Dette betyr at de veifarende mister respekten for signalet og at vi må sende folk fra Vikersund for å få anlegget i normalstilling igjen. Tjenesten ved Vikersund blir lagt om i helgen. Dette vil bety større kostnader ved utrykning for å få anlegget i normalstilling igjen.

Med den minimale trafikk det er på Krøderenbanen kunne jeg tenke med en manuell betjening av anlegget. Er det mulig og hvor meget vil det koste å endre anlegget til manuell påsetting og manuell tilbaketaging av signalene?

- Trodde dette var nedlagt for lengst. 9.10. sign.
- Anlegget er bygget for manuell betjening. Vi kan bare sette automatikken ut av funksjon, dette er ikke noe kostnad. 12.10. Sign.
- Foreslår at vi går over til manuell betjening og at jeg utarbeider et sirkulære. Først innhenter vi tillatelse fra Had. 12.10. Sign.

- Enig. 13.10. Sign.
- OK. 13.10. Sign

Fra NSB Drm distrikt 25.08.82:

### Planovergang nr. 613A Hæhre veisignalanlegg.

Mandag 30.8.82 omgjøres veisignalanlegget på Hæhre planovergang nr. 613A fra La til Lh.

Den automatiske funksjonen blir koplet ut slik at veisignalanlegget må håndbetjenes. Bryter for omstilling av signalene er plassert i innebygd skap i planovergangskiosken. Skapet er låst med CTC-nøkkel. Før tog/skift kan passere planovergangen, må bryteren betjenes slik at signalene mot vei viser rødt blinklys og signalene mot tog/skift viser hvitt blinklys. Når tog/skift har passert planovergangen, betjenes bryteren på nytt slik at signalene igjen omstilles til hvitt blinklys mot vei og rødt blinklys mot tog/skift.

2.8.1985:

### Fra banemesteren i Hokksund til distriktssjefen i Drammen

Riksvei 280. Kryssing med Krøderbanen ved Hæhre, km. 101.180.

På riksvei 280, Vikersund – Krøderen, har Vegvesenet i sommer påført veien et lag asfalt slik at veibanen i overgangen ved Hæhre, km. 101,180, er blitt noe lavere enn veien for øvrig.



Det er gjort henvendelse fra Krøderrutene til banemesteren om å få gjort noe med dette, da dem mener det sliter sterkt på bilmateriellet ved passering av overgangen.

For å få utbedret dette må sporet eventuelt løftes gjennom overgangen.

Det er Norsk Jernbaneklubb som for tiden vedlikeholder og trafikkerer Krøderbanen.

#### **Før 1962:**

Det må antas at det ikke var noe sikringsanlegg før det automatiske veisignalanlegget ble satt opp i 1962.

Det er også ukjent på hvilket tidspunkt overgangsbruen ble tatt ut og det ble etablert planovergang.

### **Kan vi bistå banemesteren litt?**

Henrik B. Backer har fått dette notatet fra banemester Jan Erland Asbjørnhus:

Jeg har sett igjennom de viktigste prosjektene før sesongen for å se hvor jeg kan ha bruk for hjelp fra de frivillige, i mer eller mindre synkende viktighetsgrad:

- Bygging av spor inn i den nye vognhallen
- Muligens noe kjøring av ballast med pukkvoanene ifm. Hæhre PLO, dette må jeg planlegge i prosjektet først.

- Kjøring av pakketraktor sammen med meg (Odd Arne Lyngstad)
- Smøring av veksler – disse kan få enkel opplæring av meg
- Bytte sviller i spor 1 og 3 Kløftefoss

### **Fra gammel tid Lokale nyheter for 100 år siden**

Hentet fra  
Nasjonalbiblioteket for  
perioden 1.1. - 30.03.1925.

#### Smaalenenes Amtstidenede 02.01.1925

#### **Flom i Krøderen**

Har forarsaket at meget tømmer kom i drift saa føterne fik en svær sjau i julehelgen med å samle det ind igjen.

### **For 30 år siden**

*Av Dagfinn Lunner*



**NOSTALGITOG**  
Oslo S - Krøderen - Oslo S  
Lørdag 2. september 1995

Dette er vårt mest eksklusive reisetilbud. Nostalgitog á la Orientekspressen med spisevogn og salongvogner fra 1920-årene kjøres fra Oslo S og Drammen til Krøderen og tilbake. Avgang fra Oslo S ca. kl 13.20. Retur Oslo ca. kl 21.40.

Konduktør, guide og service i hver vogn. Toget blir trukket av både elektrisk lokomotiv og damplokomotiv. Den musikalske underholdning besørjes av Kvarten Glad Jazz.

Billett som inkluderer både reise og tre retters middag i spisevognen reserveres ved å betale kr. 650,- pr. person til: Krøderbanen, Postboks 37, 3535 Krøderen, postgirokonto 0802 4723748, innen 20. august.

**OBS: obligatorisk plassbestilling.**

Nostalgitoget var i ni år fra 1989 til 1997 Krøderbanens prestisjetog. Det ble kjørt den første lørdagen hvert år etter at sesongen på Krøderbanen var over.

Det var et stort apparat å sette dette i sving. Ikke minst brukte vi mye tid i forveien på å vaske og

sette i stand vognene. Det var et staselig togsett Krøderbanen fikk låne av Norsk Museumstog. Faste vogner var Ao 118, Ao 990 og Ao 950.

Trekkraften var det heller ikke noe å klage på. Både El 1, El 5 og El 8 ble benyttet som trekkraft Oslo S–Vikersund -Oslo S. Damplok nr. 236 gikk som løslok fra Krøderen for å hente ekstratoget fra Oslo, og dro det ned igjen til Vikersund etter et opphold på Krøderen. Lok nr. 236 gikk deretter som løslok tilbake til Krøderen.

Hele toget ble betjent at frivillige, de fleste fra Krøderbanemiljøet. Det trengtes både lokpersonale på el-loket, damploket, togførere og konduktører, togekspeditør på Krøderen samt betjening i spisevognen til tre bordsettinger under veis.

Undertegnede var koordinator for nostalgitoget og husker at rutekontoret i Drammen sa at dette toget neppe kunne kjøres lenger fordi Flytoget skulle ha prioritet. Det var også økonomien som etter hvert stoppet dette togtilbudet. Framføringsavgift på det nasjonale jernbanenettet og leiepris for togsettet fra Norsk Museumstog gjorde det ikke lenger mulig å videreføre nostalgitoget tilbudet

Alle som var med på dette, både reisende og frivillige som deltok synes dette var et flott tilbud.

## UHB var med i 1995 med egen vogn

Uten ekstra avgift fikk UHB henge seg på Nostalgitoget med sin egen vogn, salongvogn Ao 100.

Erik Borgersen skriver blant annet i medlemsbladet «Tertitten»:

2. september satt vi totalt 17 stykker i salongvognen. Nostalgitogets personale ønsket velkommen med champagne, anført av nostalgitogsjef Dagfinn Lunner. Togsettet som besto av 1. klassevogner og spisevogn ble trukket av EL 8 2060. Åtteren tilhører Jernbanemuseet, og er satt nydelig i stand av Bjørn Næss. Spisevogn 119 som vanligvis er å finne i dette toget for tiden under restaurering, og NSBs restaurantvogn «Alf» var innleid for anledningen.

I Vikersund ble lok 24c 236 forspent toget, og i et vell av røyk og damp på glatt skinnegang inntok vi Hærebakken.

Oppholdet på Krøderen ble benyttet til nyskjerrig titting, og 236`s runde på svingskiven var det perfekte fotomotiv. Gammeljazz utenfor stasjonsbygningen holdt oss varme til det var klart for avgang.

UHB-selskapet var booket til bordsetning ved avgang Krøderen. Suppe, spekemat og karamellpudding ble fortært av sultne kropper. I behagelig hastighet gikk ferden tilbake mot hovedstaden.

## Fra driftsutvalgets møter

### *Kursvirksomhet*

Rune Vindholmen opplæringsutvalget sier det er noen pågående og planlagte kurs, og at flere må avlegge kontrollprøve utover våren.

Opplæringsutvalget følger opp behovet for vaktmannkurs Vikersund st.

### *Valg til spesialfunksjoner:*

- Ekstra medlem til tjenestekontoret: Kristian Ruud Nøkleby
- Arbeidsleder vogner: Per Martin Kjeldaas
- Arbeidsleder dieselmateriell: Andreas Ruud Nøkleby
- Salgsansvarlig: Elisabeth Ruud Nøkleby
- Verkstedkoordinator: Odd Arne Lyngstad forespørres.

### *Midlertidig plasthall som «ekstra lokstall»:*

For å kunne stalle to damplokomotiver på Krøderen skal det utredes om det kan settes opp en midlertidig plasthall ved svingskiva på Krøderen.

Kristian Ruud Nøkleby og Per Martin Kjeldaas ser nærmere på saken sammen med Buskerudmusene.

Saken drøftes på nytt i senere driftsutvalgsmøte.

### *Skumringstog og stordriftshelg*

Kristian Nøkleby, Gjermund Hansen og Rune Vindholmen lager et forslag til ruteopplegg.

### Oppdatering av styringssystem

Styrende dokumenter skal oppdateres etter endret sammensetning av driftsutvalget.

### Rolleavklaring

Forholdet mellom driftsbestyrer og leder av for frivillig virksomhet skal avklares ettersom dette ikke lenger er samme person.

### Behandling av innmeldte saker/rapporter

Gode rutiner skal etableres.

## Hyggelig hilsen fra Bjark, 8 år, Rødskog skole i Drammen



Bjark skriver:

*Hei Krøderbanen. Jeg er deres største fan.*

*Kan dere sende oss noen bilder?*

*Hva gjør dere når toget ikke kjører?*

*Hva er den beste opplevelsen dere har hatt på jobb?*

## Påkehilsen fra driftsbestyrer Linda Kjeldaas

Av Linda Kjeldaas

Igjen må jeg få tusen takk for tilliten for at dere vil ha meg som driftsbestyrer. Et verv jeg tar meget alvorlig og jeg skal gjøre mitt beste slik at Krøderbanen blir enda bedre i tiden framover. Med meget gode folk i driftsutvalget blant de aktive som står på og tar tak, er det en glede så langt å sitte som leder.

Et av mine mål er at det skal være et godt, tett og åpent samarbeid med de aktive og mot Buskerudmusene. Samt at vi fremover jobber mot et felles mål, nemlig å gjøre Krøderbanen enda mer attraktiv for reisende.

Et annet mål er rekruttering. Her har noen av den yngre garden i driftsutvalget allerede tatt tak og fått med seg flere unge i «tirsdagsjengen».

Det sosiale er også viktig. Det planlegges diverse sosiale sammenkomster fremover. Det jobbes med å ha et eget «dametog» der respektive koner/samboere/kjærester skal på togtur med bevertning og hygge.

Hvem som skal varte oss opp – ja, det får vi se.

God påske.

## Påkehilsen fra Frivillighetskoordinator Henrik B. Backer

På årsmøtet 22. februar ble det noen utskiftninger i driftsutvalget. De som gikk ut har gjort en solid jobb og satt synlige spor etter seg. Funksjonen som driftsbestyrer er det nå Linda Kjeldaas som bekler. Hun har lang fartstid på Krøderbanen og er veldig flink til å organisere.

I tillegg ble det valgt inn noen nye og yngre i driftsutvalget. Det synes jeg er flott, fordi det viser at våre medlemmer tror på det vi driver med.

Gjennom å fornye oss sikrer vi fremtiden for det vi driver med. Og det vi driver med, er så spesielt at det nærmest er et livsprosjekt. For å kunne formidle en reise med våre gamle tog trengs det kompetente personer for å sikre og vedlikeholde sporet, bygningene og det rullende materiellet. For å kunne fremføre togene, trengs det også kompetanse på mange felt. At folk velger å engasjere seg i alt dette, vitner om interesse og i særlig grad ansvarsfølelse for kulturvern og kulturminner Krøderbanen.

**KrøderbaneNytt**

**ønsker alle sine lesere god påske**