

VELKOMMEN TIL

KRØDERBANEN



Nyttig informasjon om reisen med
Norges lengste museumsjernbane

Sikkerhet og veteranotog

Krøderbanen er et museum, men det er det ordentlige, store tog vi kjører med.

Av hensyn til egen og andres sikkerhet ber vi om at følgende forsiktighetsregler følges:

Om bord på toget:

- Barn må ikke oppholde seg på åpne endeplattformer uten følge av voksne.
- Det er ikke tillatt å oppholde seg på overgangselementene mellom vognene under fart.
- Dører og grunder må holdes lukket mens toget er i fart og under eventuelle opphold mellom stasjonene.
- Det advares mot å lene seg ut av vinduene under fart på grunn av busker og trær nær linjen.
- Ved på- og avstigning må det utvises forsiktighet. Stigtrinnene kan være glatte.
- Pass godt på barna!
- Følg anvisninger fra personalet.

På stasjonsområdene:

- Tog som er i bevegelse trenger lang tid for å stoppe.
- Opphold og ferdsel i skinnegangen kan være forbundet med risiko for å bli påkjørt eller snuble og falle. Se deg godt for før du krysser spor.
- Vikersund stasjon er en vanlig jernbanestasjon med alminnelig togtrafikk. **På Vikersund stasjon er det strengt forbudt å gå i sporene.** Kryssing av spor utenfor planovergangen er forbudt. Følg anvisninger fra personalet.
- Pass godt på barna!

Røyking på stasjoner og ombord i tog:

- I følge Lov om vern mot tobakkskader er røyking innendørs i alle bygninger og i alle vogner forbudt. **Dette gjelder selv om historiske skilt viser at røyking er tillatt.**
- På grunn av brannfare er det forbudt å røyke ute på stasjonsplattformer av tre, på personvognenes åpne endeplattformer og ombord i godsvogner.

Bak museet Krøderbanen står flere organisasjoner:

- **Buskerudmuseet** har ansvaret for driften av museet, samt for vedlikehold av bygninger, spor og rullende materiell.
- **Norsk Jernbaneklubbs driftsavdeling** bistår med togdriften og vedlikeholdet av det rullende materiell. Arbeidet skjer på medlemmenes fritid.
- **Krøderbanens Venner** er en støtteforening med formål å vekke interesse for Krøderbanen og skaffe midler til videre utvikling av museet.

Vi ønsker deg en riktig god tur med Krøderbanen!

Buskerudmuseet - avdeling Krøderbanen

Vestsidveien 4
3535 KRØDEREN
Tlf.: 32 14 76 03
kroderbanen@buskerudmuseet.no
www.kroderbanen.no

Norsk Jernbaneklubb - Krøderbanen

Vestsidveien 4
3535 KRØDEREN
Tlf.: 32 14 76 03
kroderbanen@njk.no
www.kroderbanen.no

Krøderbanens Venner

c/o Ola Ingvoldstad
Krøderveien 680
3370 VIKERSUND
ola@ingvoldstad.no
www.kroderbanens-venner.com

Kort historikk om Krøderbanen

Krøderbanen er en av de eldste jernbanene i landet. Den ble åpnet i 1872 som en sidelinje til Drammen – Randsfjordbanen, og hensikten var å skaffe forbindelse mellom Hallingsdalsvassdraget og Drammen. De første jernbanene i Norge ble nettopp bygget for å skape forbindelse mellom innenlands seilbare vassdrag og kysten. Det var først med byggingen av jernbanen mellom Kristiania og Drammen at man åpnet for å forbinde byene med jernbaner.

Krøderbanen ble bygget smalsporet (1067 mm sporvidde), men ombygget til normalspor (1435 mm) i 1909. Mange av de tidligste jernbanene i Norge ble bygget smalsporet fordi de var billigere å bygge - det var det landet hadde økonomi til.

Krøderbanen var en utpreget godsbane, men hadde også persontrafikk. De største godsmengdene var tømmer som ble fløtet i Hallingsdalsvassdraget, tømmer fra skogene langs banen og jordbruksprodukter som ble fraktet ut av distriktet. Tømmeret ble eksportert, særlig til England, eller det ble til papirmasse på en av de mange papirfabrikkene langs Drammenselven. Noe forlot også distriktet i form av trelast, det var mange sagbruk i området. Jernbanen førte til en stor økonomisk oppsving for distriktene omkring. De mange store drifts- og hovedbygningene på gårdene langs Krøderbanen vitner om dette.

Da Bergensbanen skulle bygges var ett av alternativene å la den følge Krøderbanen, videre langs Krøderen og opp gjennom Hallingdalen, men i stedet ble det besluttet at den skulle gå fra Hønefoss over Sokna og Ørgenvika til Gulsvik. Bergensbanen ble åpnet mellom Gulsvik og Bergen i 1908, og da ble trafikken på Krøderbanen den største noensinne. Alle passasjerer og alt gods måtte fraktes med dampbåt mellom Krøderen og Gulsvik, men da Bergensbanen året etter ble åpnet i hele sin lengde ble trafikken på Krøderbanen sterkt redusert.

Etter 1909 rullet togene på Krøderbanen i årevis uten at det skjedde så store endringer. Etter annen verdenskrig ble det satt inn små, lette motorvogner i persontogene. Disse var raskere og mer komfortable enn det gamle materiell. Etter at motorvognene kom kjørte persontogene oftere enn før. Det ble også opprettet flere holdeplasser hvor disse stoppet.

I 1956 ble det besluttet å innstille persontrafikken på Krøderbanen og erstatte den med busser. For å gjennomføre dette måtte veiene oppgraderes, og det siste ordinære persontog på banen kjørte i 1958.

Godstogene fortsatte omtrent som før. Etter 1960 ble godstogene om vinteren, når det ikke var fløting av tømmer, kjørt med skinnetraktoren som var stasjonert på Vikersund. Fløtingen i Hallingsdalsvassdraget opphørte i 1967, og dette året gikk også det siste godstog trukket av damplokomotiv.

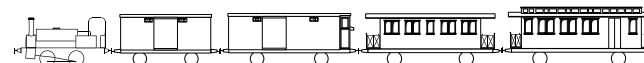
Etter dette ble det bare kjørt godstog på Krøderbanen ved behov. Etter at skinnetraktoren på Vikersund ble inndratt, måtte skinnetraktoren på Hokksund benyttes når det var behov for transport på Krøderbanen.

Utover 1970-tallet ble Krøderbanens fremtid diskutert. Banens lave akseltrykk, at det var behov for opprusting og at trafikken var svært liten gjorde det ikke så enkelt å argumentere for å opprettholde driften.

Norsk Jernbaneklubb hadde tidlig vist interesse for Krøderbanen. Klubben ble opprettet i 1969 for å ta vare på verdifullt historisk jernbanemateriell som ellers så ut til å forsvinne. Man innså tidlig at man trengte en egen jernbane for å kunne kjøre med dette materiell. På Krøderbanen fant man hva man trengte. Hele banen var intakt og på Krøderen stasjon var miljøet lite endret gjennom årene. Noe bedre utgangspunkt for en museumsjernbane fantes neppe.

Regelmessig kjøring med veteranotog på Krøderbanen begynte i 1977, men i 1979 vedtok Stortinget å legge ned den nordligste delen av banen og Krøderen stasjon.

Det spøkte bokstavelig talt for bevaring. Krefter arbeidet for å bruke traséen til vei, og det var forslag om å bruke stasjonsområdet på Krøderen til bensinstasjon og stasjonsbygningen til blomsterbutikk.



Heldigvis seiret fornuften. Krøderen stasjon ble fredet, og Stortinget vedtok i 1987 at hele Krøderbanen skulle bevares for ettertiden som museumsjernbane.

I 1986 ble Stiftelsen Krøderbanen opprettet og det er i dag den som eier sporet og alle bygningene som tilhører banen. Krøderbanen ble i 2014 innlemmet som en avdeling i det konsoliderte *Buskerudmuseet (BM)*. BM har ansvaret for museumsdriften og vedlikeholdet av spor, bygninger og det rullende materialet.

Norsk Jernbaneklubb har en egen driftsavdeling knyttet til Krøderbanen. På frivillig basis bistår medlemmene med kjøring av togene og vedlikeholdet av det rullende materialet. Det meste av det rullende materialet eies av stiftelsen Norsk Jernbanearv, mens noe eies av Norsk Jernbanemuseum.

Krøderbanen har også sin egen støtteforening, *Krøderbanens Venner*.

Støtteforeningen er opprettet som en base for de som gjerne vil være med å støtte Krøderbanens virksomhet, men som ikke nødvendigvis er så opptatt av å delta i drift og vedlikehold av rullende materiell.

Vil du støtte Krøderbanen?



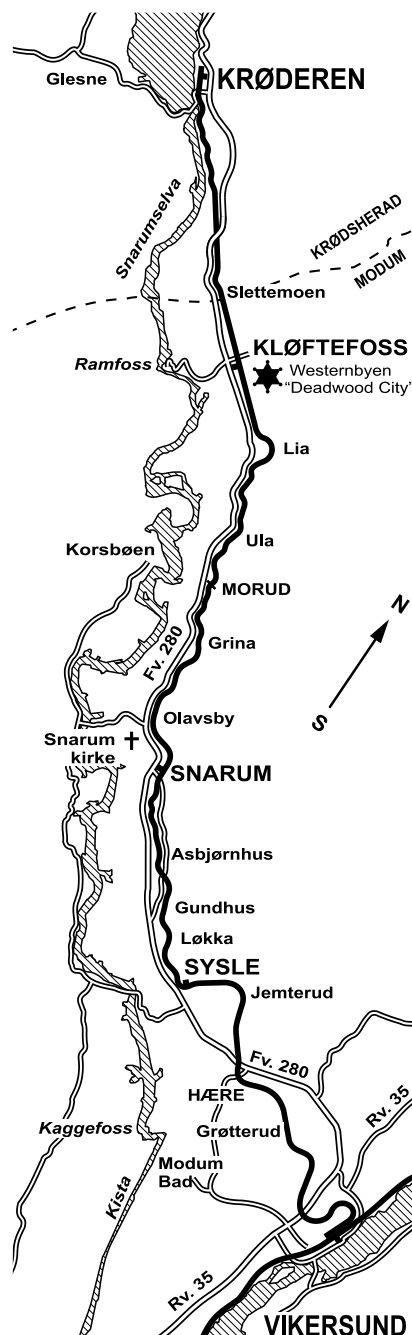
Krøderbanen er med i ordningen "Grasrotandelen" hos Norsk Tipping. Krøderbanens org.nr: **996 366 243**



Lokomotiv 236 trenger ny dampkje! Vil du hjelpe oss? Send ditt bidrag merket "236" til **v:pps** - nummer **21978**.

Visste du at:

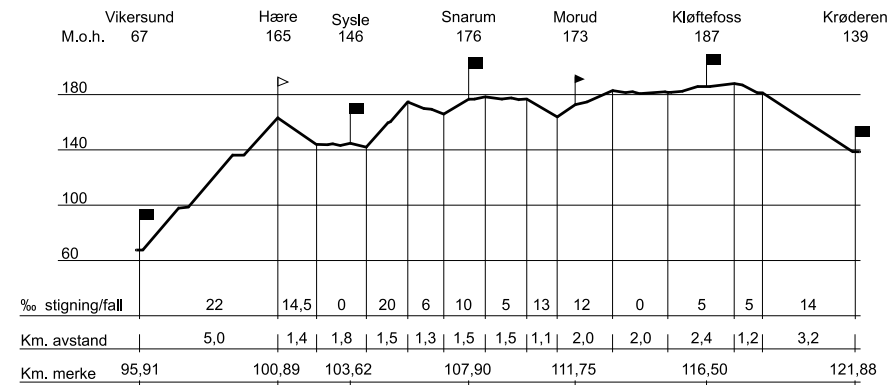
- Krøderbanen er Norges lengste museum og en av Norges eldste jernbaner
- Krøderbanen ble åpnet i 1872 og er 150 år i 2022
- lokomotiv 225 veier nesten 60 tonn i driftsklar stand
- et helt persontog med lokomotiv og 4 vogner på Krøderbanen veier nesten 200 tonn
- flammene i fyren på damplokomotivet kan bli mer enn 1000 grader varme
- på en tur fra Krøderen til Vikersund og tilbake bruker lokomotiv 225 nesten 1 tonn kull og 4000 liter vann
- bakken fra Vikersund til Hære er like bratt som de bratteste bakkene på Bergensbanen
- Krøderen stasjon er fredet som teknisk kulturminne

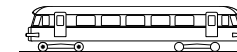


Data for Krøderbanen



- Lengde:** 26 kilometer.
- Åpnet:** 28. november 1872.
- Nedlagt:** Persontrafikken innstilt fra og med 19. januar 1958. Strekningen Krøderen - km 119,5 nedlagt 1. januar 1979. Strekningen km 119,5 - Vikersund nedlagt 1. mars 1985.
- Sporet:** Sporet består av skinnene som er festet til svillene som ligger i ballasten. Skinnene veier 25 kg/m og er 10 meter lange. Enkelte steder på banen er det skiftet inn 30 kg/m-skiner som også er 10 meter lange. Skinnene er forbundet med to lasker som holdes sammen med fire bolter. På en tur fra Vikersund til Krøderen passerer toget i alt 5200 skinner og like mange skjøter. Svillene er av impregnerert furu. Det ligger gjennomsnittlig 1,2 sville for hver meter spor. For hele banen utgjør dette omtrent 34000 sviller. I tillegg kommer alle sidesporene på stasjonene. Sporet ligger hovedsakelig i grusballast. Grus hentes fra Krøderbanens eget grustak på Kløftefoss. Ovenfor Vikersund går banen gjennom en fjellskjæring hvor sporet ligger i pukkballast. Dette var det første stedet i landet hvor pukk ble benyttet som ballast.
- Største aksellast:** 11 tonn.
- Minste kurveradius:** 188 meter.
- Største stigning:** Fra Vikersund: 22 promille (stigning i meter pr. kilometer bane).
Fra Krøderen: 14 promille. Togene gikk tyngre lastet denne veien og stigningene måtte derfor være mer moderate.
- Største hastighet:** I dag: 30 km/t
Opprinnelig: 45 km/t for lokomotivtrukne tog
55 km/t for motorvogntog.
- Kilometering:** Alle jernbaner har kilometermerking som koordinater langs banen. Oslo er utgangspunkt for alle jernbanene i Sør-Norge. På grunn av flere linjeomlegginger gjennom årene er flere kilometre "blitt borte", såkalte kjedebrudd. Krøderbanen starter ved km 95,91 på Vikersund og ender ved km 121,88 på Krøderen. Dette er regnet fra Oslo Vestbanestasjon langs den opprinnelige Drammenbanen over Spikkestad og Lier. Kilometer- og hundremetermerkene kan sees på venstre side av toget når dette kjører fra Vikersund mot Krøderen.





Damplokomotiver

- **11** type 7a: Lite skiftelokomotiv bygget i 1892 av Manning, Wardle (England) til Norsk Hovedjernbane (NHJ). Benyttet i Kristiania/Oslo. I ordinær drift til 1964. Restaurert til leveranseutseende. Lokomotivet kalles "Ulka" på grunn av sitt spesielle utseende. Brukes til mindre chartertog og spesialarrangementer.
- **207** type 21e: Universallokomotiv bygget i 1909 av Hamar Jernstøberi til Randsfjordbanen og Krøderbanen. I ordinær drift til 1971. Lokomotivet er ikke driftsklart, men vil bli pusset opp og utstilt.
- **225** type 21b: Universallokomotiv bygget i 1911 av Thunes Mekaniske Værksted til Smaalensbanen (Østfoldbanen). I ordinær drift til 1970. Restaurert til tilnærmet leveranseutseende. Etter en fullstendig overhaling i Krøderbanens verksted ble lokomotiv 225 tatt i bruk på Krøderbanen igjen i 2022. Arbeidet har tatt 7 år og det er nedlagt ca 9000 arbeidstimer i frivillig og betalt innsats.
- **236** type 24b: Godstoglokomotiv bygget i 1912 av Thunes Mekaniske Værksted til Gjøvikbanen. I ordinær drift til 1970. Lokomotiv 236 er for tiden under reparasjon og trenger ny dampkje! Vil du hjelpe oss? Send ditt bidrag merket "236" til [v.ppps](mailto:v.ppps@njk.no) - nummer **21978**.

Personvogner

Alle personvognene som brukes ved Krøderbanen har vognkasse av tre, de fleste med utvendig teakpanel. De vognene som brukes mest i trafikken er:

- **C 4** Tredjeklassevogn bygget i 1908 av Skabo Jernbanevognfabrik til Rjukanbanen. Opprinnelig kombinert annen- og tredjeklassevogn. Tredjeklasseavdelingen restaurert til opprinnelig utseende. 40 sitteplasser.
- **BCZo 31** Annen- og tredjeklassevogn bygget i 1895 av Skabo Jernbanevognfabrik til Norsk Hovedjernbane (NHJ). Ombygget av NHJ i 1919. Utstyrt med rullestolheis i 1981. Vognen har 22 faste sitteplasser og 8 rullestolplasser.
- **Co 65** Tredjeklassevogn for lokaltog, bygget i 1926 av Skabo Jernbanevognfabrik til Norsk Hovedjernbane (NHJ). Ombygget 1940 til styrevogn for motorvogntog. Restaurert til opprinnelig utseende. 77 sitteplasser. Vendbare seter.
- **Co 85** Tredjeklassevogn bygget i 1916 av Strømmens Værksted til Norsk Hovedjernbane (NHJ). Har tilnærmet opprinnelig utseende. 76 sitteplasser.
- **CEo 86** Tredjeklassevogn bygget i 1916 av Strømmens Værksted til Norsk Hovedjernbane (NHJ). Innredet med kioskvdeling. 54 sitteplasser.
- **C 102** Tredjeklassevogn bygget i 1902 av Skabo Jernbanevognfabrik til Valdresbanen. Restaurert til opprinnelig utseende. 36 sitteplasser.
- **Co 220** Tredjeklassevogn bygget i 1935 av Strømmens Værksted til NSB. 84 sitteplasser.
- **CF 686** Tredjeklassevogn med konduktør- og reisegodsavdeling, bygget i 1905 av Skabo Jernbanevognfabrik til Ofofbanen. 24 sitteplasser.
- **F 2019** Konduktørvogn med godsavdeling, bygget i 1910 av Aadals Brug til Kongsvingerbanen. Restaurert til 1947-utseende. Ingen sitteplasser.
- **Co 18836** Tredjeklassevogn for lokaltog, bygget i 1920 av Scandia (Danmark) til NSB. 78 sitteplasser. Vendbare seter.

Se alle Krøderbanens lokomotiver og vogner på www.njk.no/kroderbanen-rullende-materiell

Motorvogner

Krøderbanen bruker motorvogner for å kjøre enkelte tog. De første motorvognene i Norge ble anskaffet fra slutten av 1920-tallet for å bedre økonomien til en del baner med spinkelt trafikkgrunnlag. Flere steder opplevde jernbanen også konkurranse fra en gryende bussnæring. Av Krøderbanens motorvogner brukes de følgende i trafikken:

- **BM 87.03** Motorvogn bygget i 1952 av Strømmens Værksted. Motorvogner av denne typen ble benyttet i Krøderbanens persontog i årene 1948 - 1958.
- **BM 86F.18** Motorvogn bygget i 1953 av Strømmens Værksted. Lokaltoginnredning med vendbare seter. Vognen er under restaurering.
- **BM 91H.02** Motorvogn bygget i 1955 av Strømmens Værksted. Levert med mellom-distanseinnredning, ombygget 1971 til representasjonsvogn med liggestoler.
- **BFox 18775** Styrevogn for motorvogner av type 86 og 91, bygget i 1953 av Strømmens Værksted. Lokaltoginnredning med vendbare seter.

Diesellokomotiver

Små diesellokomotiver kalles *skinnetraktorer*. De brukes vanligvis for flytting av vogner inne på stasjoner (skifting), kjøring av mindre tog og assistansekjøring (skyvelokomotiv ved glatt føre). Alle Krøderbanens diesellokomotiver er av denne kategorien.

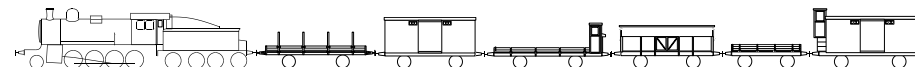
- **Skd 214.85** Bygget i 1952 av Kockum i Malmö. Denne skinnetraktoren var stasjonert på Vikersund på 1970-tallet og ble brukt til kjøring av godstog på Krøderbanen.
- **Skd 214.103** Bygget i 1952 av Kockum i Malmö.
- **Skd 220.167** Bygget i 1967 av Levahn Mek. Verksted i Oslo.
- **Skd 220.182** Bygget i 1970 av NSBs verksted Kronstad i Bergen.
- **Skd 220.210** Bygget i 1972 av NSBs verksted Kronstad i Bergen. Under reparasjon.

Godsvogner

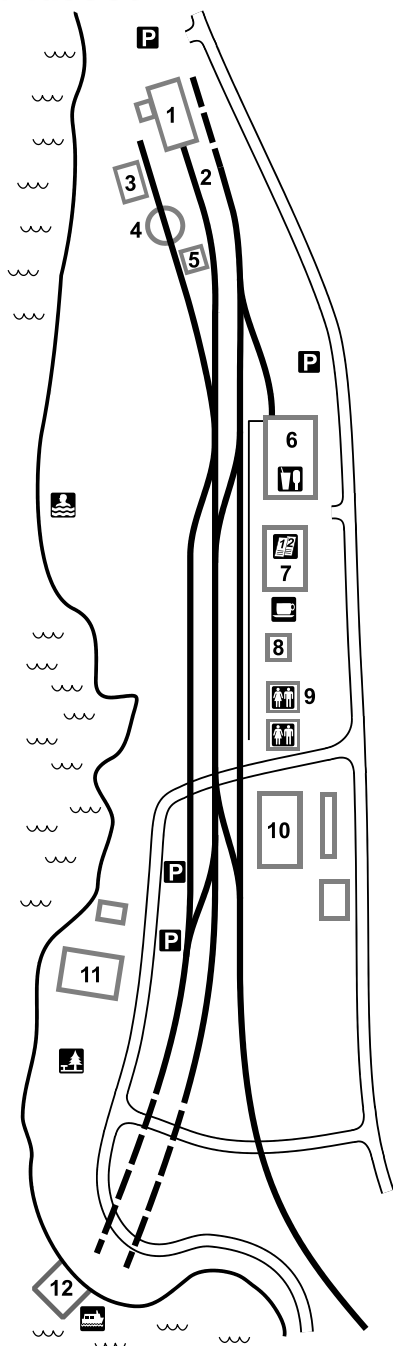
Krøderbanen har en av Europas største samlinger av oppussede historiske godsvogner. Noen av disse benyttes i driften, mens noen er utstilt. Vi har også mange vogner som venter på oppussing. Her kan bare nevnes noen få av godsvognene som kan sees på Krøderbanen.

- **G3 101** Lukket godsvogn fra Rjukanbanen. Vognkassen ble bygget av Skabo Jernbanevognfabrik i 1912 på et gammelt tysk godsvognunderstell fra 1890-tallet.
- **G1 1106** Lukket godsvogn, bygget i 1892 av Skabo Jernbanevognfabrik til Norsk Hovedjernbane (NHJ). Utstilt i godshuset på Krøderens stasjon.
- **G3 3150** Lukket godsvogn, bygget i 1909 av Eidsfos Verk. Ombygget for vedtransport.
- **TI3 4893** Plattformvogn med staker og lemmer, bygget 1918 av Skabo Jernbanevognfabrik.
- **Mf2 5491** Grusvogn med bremsarhus, bygget i 1915 av Skabo Jernbanevognfabrik.
- **Nfo2 6849** Boggistakevogn med bremsarhus, bygget i 1916 av Skabo Jernbanevognfabrik.
- **Gfo 10241** Lukket boggigodsvogn med konduktørrrom, bygget i 1925 av Strømmens Værksted. Innredning for militærtransport og dører for overgang til neste vogn.
- **N1 10826** Stakevogn for tømmer og trelast, bygget i 1901 av Strømmens Værksted.
- **Gf3 14092** Lukket godsvogn, bygget i 1916 av Eidsfos Verk. Innredning for militærtransport.
- **Øf3 24030** Bunnlømmingsvogn med stort bremsarhus for Meraker Brugs kistransporter til smeltverket i Kopperå. Bygget i 1916 av Hamar Jernstøberi.
- **G3 31035** Lukket godsvogn, bygget i Tyskland ca 1890-95. Innkjøpt brukt av NSB i 1916 for å avhjelpe vognmangel under 1. verdenskrig.
- **L4 50351** Kassevogn, bygget i 1952 av Skabo Jernbanevognfabrik.
- **Q4 500125** Tankvogn bygget i 1936 av Skabo Jernbanevognfabrik for Norsk Brændselolje.

Se alle Krøderbanens godsvogner på www.njk.no/kroderbanen-rullende-materiell



Krøderen stasjon



1. *Lokomotivstallen* er fra 1907 og er bygget i utmurt bindingsverk med trepanel på utsiden.
2. *Slaggraven* foran lokomotivstallen er den gamle smøregraven fra den opprinnelige lokomotivstallen som stod her da Krøderbanen var smalsporet.
3. *Vedboden* inneholder ved som brukes til oppfyring av damplokomotivene.
4. *Svingskiven* brukes for å snu lokomotivene. Hvis lokomotivet står akkurat i balanse kan to personer lett snu de største lokomotivene som veier over 90 tonn. Svingskiven er fra 1908.
5. *Vanntårnet* er fra 1909 og inneholder vann til damplokomotivene. Kapasiteten er 11 000 liter.
6. *Godshuset* er fra 1872 og ble utvidet i 1907. Her er utstilling om Krøderbanen og kiosk/suvenirbutikk.
7. *Stasjonsbygningen* er en paneltømmerbygning fra 1872, tegnet av Statsbanenes arkitekt Georg A. Bull. Her er billettsalg, venterom og museumsrom.
8. *Narvesenkiosken* har tidligere stått på Nesbyen stasjon.
9. *Privetbygningen* (= toalett) har tidligere stått på Krekling stasjon. Den opprinnelige privetbygningen på Krøderen var svært lik denne. Det er også toalett i nabobygningen.
10. *Betjeningsboligen "Kørpen"* ble flyttet fra Drammen til Krøderen i 1872. Opprinnelig var det fire leiligheter for ansatte i bygningen. Nå brukes den til kontorer og overnattingsrom for Krøderbanens personale.
11. *Krøderen sag*. Sagbruket eies i dag av Krøderbanen. Det brukes for å fremstille materialer for vedlikehold av banens bygninger og for demonstrasjon.
12. *Krøderen brygge*. Opprinnelig utgangspunkt for dampskipene som trafikkerte Krøderen frem til 1925. Brygga benyttes i dag av M/S Kryllingen.

Her finner du:

-  **Toaletter:** i privetbygningene (9)
-  **Billettsalg:** i stasjonsbygningen (7)
-  **Kiosk og suvenirbutikk:** i godshuset (6)
-  **Friluftskafé:** ved stasjonsbygningen (7)
-  **M/S Kryllingen:** ved Krøderen brygge (12)
-  **Badeplass:** nedenfor stasjonsbygningen (7)
-  **Picnicområde:** sør for sagbruket (11)
-  **Parkering:**
 - nord for lokomotivstallen, (1)
 - nord for godshuset, (6)
 - langs veien ved sagbruket (11)

Krøderbanen ønsker deg et hyggelig opphold på Krøderen stasjon!