

# **MØTE PÅ FOLKVANG 7.OKTOBER 2008 KL 1900.**

75 til stede.

1. Olav Werner-minnesmerke.

Kommunegartner Tone Hiorth presenterte planene for parken i Geithus sentrum. Den blir ferdig i oktober. Bjørn Bekkevold er entreprenør. Inn i planen er på historielagets initiativ tatt et minnesmerke over Olav Werner. Det blir et relieff Montert på stein. Gjennom Billedhoggerforeninga var man kommet fram til at oppgaven bør tilbys Ellen Jacobsen. Det vil koste fra 65.000 til 75.000 kr inkl. montering og transport. Det kan stå ferdig til Geithus-dagene i juni 2009 hvis beslutning blir tatt raskt.

Gunnar Hellerud orienterte om arbeidet i komiteen som arbeider for å finansiere dette minnesmerket.

Wermund Skyllingstad ga på historielagets vegne kommunegartneren grønt lys for å bestille minnesmerket.

Olav Werner CD-en vil kunne foreligge før neste møte.

## **JOHAN VALSTAD: OMKRING KRØDERBANEN.**

Johan Valstad holdt er glimende lysbildeforedrag om Krøderbanen.

Han var konduktør ved banen i 40 år og har ei stor bildesamling fra hele banens historie.

Krøderbanen omskapte Modum og hadde avgjørende betydning for utviklinga av papirforedlingsindustrien. Den brakte med seg mange nye og stabile arbeidsplasser. ”Som ansatt ved banen var en framfødt”. En begynte på bunnen og fikk ansiennitet og bedre betalte jobber. I mang tilfelle fulgte sønn far.

For jordbruket betydde Krøderbanen rask og rimelig levering av melk. Det vokste opp meierier på Krøderen, Snarum og Sysle, og melka gikk videre med morgentoget til Drammen og Kristiania.

Det blei også nye tider for levering av tømmer og ved. 7 sagbruk grodde opp omkring banen. Det blei også tettsteder med landhandlerier og post. Krøderbanen var postførende i hele driftstida, 1 ekspeditør fulgte banen fra Oslo til Krøderen og tilbake igjen.

Teknisk er banen bevart omtrent som den var i 1910 (etter at den blei breispora).

Norsk Jernbane Klubb har æren for at den rusler og går i dag. Den skulle egentlig ha blitt trase for ny bilveg Vikersund-Krøderen.

Det viktigste framstøtet for bevaring var fredningen av Krøderen stasjon og sporet fram til punktet 119,5.

Randsfjordbanen kom til Vikersund i 1866, og snart begynte kravet om sidelinjer å melde seg. Linjene Hokksund- Kongsberg og Modum-Krødsherad blei utreda,

For den siste forelå 3 alternativer: Åmot- Sigdal- Krøderen, Drolsum-Holleia-Krøderen og Vikersund- Krøderen. Den første var ei mil lenger enn den andre. Stigningsforholda var avgjørende for den traseen som blei valgt, sjøl om linja opp fra Vikersund var krevende nok.

Krøderbanen blei åpna 18/11-1872 med kongebesøk. 10 dager seinere stansa hesteskyssen . Banen var kransa av tyrifakler fra Hære ned til Vikersund, det gjorde et sterkt inntrykk på de kongelige.

Farten har stort sett vært ca 30 km/timen. Hele strekningen var innegjerda med 52 km plankegjerde, og det var mange planoverganger og 3 feunderganger. På Snarum var det ei spesiell grind som kunne brukes både på jernbanespetet og kryssende riksveg.

Stasjonsområdet på **Krøderen** er bevart omtrent som den var i storhetstida. Parken blei vurdert å være i første klasse. Restaurant 1909-26. Toppen av trafikk var i de åra Bergensbanen var kommet til Gulsvik, slik at hallinger og vestlendinger kunne reise med båt over Krøderen og gjerne etter overnatting vidare mot Oslo og Drammen. Det var på det meste 3 båter, og rekorden var 700 passasjerer på en dag. De hadde også lørjer på slep med gods og av og til overskytende passasjerer. Lokomotivdelar på inntil 6 tonn blei frakta på denne måten, avbrutt av en tur til vanns ved Gulsvik. Det oppsto 2 hoteller på Krøderen. Bagasjebærerne hadde gode dagar, og barna tjente også godt på å selge buketter med ville blomster.

**Slettemoen** fikk vasshjulsag og sidespor. I 1899 gikk 74 vognlass herfra.

**Ramfoss (Kløftefoss)** blei stasjon med grustak, sagbruk og 3 tømmeramper tilpassa ulike lengder på tømmeret (størst: lang furu og osp). Den ene er planlagt restaurert. Ramfos Træsliberi sendte 6-8 vogner tremasse daglig på sidespor som kryssa vegen. Dette blei vokta av Kristi Tangane i 36 år for 25 øre dagen.

**Lia** hadde torvmyr og sendte brenntorv til Oslo under krigen. Der var også sag og sandtak.

**Ula** lå i skogen og hadde enkle forhold. Anne Monsen solgte billetter fra kjøkkenvinduet og kunne ordne overnatting for de som skulle over elva til Vestre Snarum.

På **Morud** var magnesittverket en stor kunde. De sendte ildfast stein ut og fikk kol inn. Det lå også et stort sandtak i en morene på Morud som leverte sand til banen.

På **Snarum** var det nødvendig med vanntårn. Stasjonen brant 1992, men er gjenreist. Både stasjonen og kirka er tegna av arkitekt Bull.

**Sysle** stasjon er bygd av en lokal byggmester i en annen stil enn de øvrige. Pakkhus og privet er flytta fra andre steder. Her er det gjort opptak til flere spillefilmer.

**Hære holdeplass** blei fint utstyrt med steintrapp og belysning og plass til hesteskyssen til Badet.

Fra **Vikersund stasjon** var stigningen 22% med krappe kurver, og her måtte en ta lang fart for å komme opp. Skjæringene blei ikke utvida da banen blei breispora, det er derfor kort veg til fjellveggen.

Av det rikholdige bildematerialet nevnes spesielt:

4-hjulingen som blei brukt både til grusfrakt og linjeslått. Slåtten var nøye inndelt i roder.

Johan Monsens pumpedressin blei drevet med en arm.

Samlinga av historiske godsvogner på Krøderen og Kløftefoss er antakelig Europas største.

Telegrafkursen holdes fortsatt ved like på hele strekninga.

Snarum stasjon fikk en tvilsom gulgrønn farge på 30-tallet.

Det siste tømmeretoget gikk ca 1970 og leverte tømmer til Embretsfoss og Holmen/Hellefoss.

....

Det blei også orientert om Stiftelsen Krøderbanen der Johan Valstad er styreleder.

De har ett større og ett mindre lokomotiv i drift og noen motorvogner. Restaurering av nok et lokomotiv er påbegynt. I 2008 blei det satt ny rekord med 833 passasjerer på ett tog.