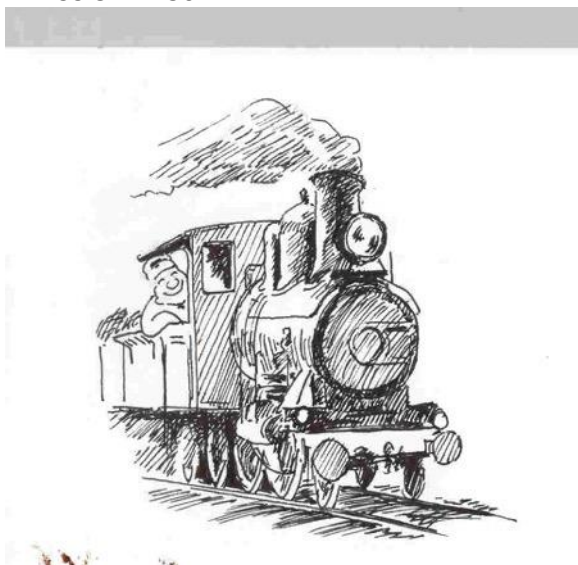


# KrøderbaneNytt

Nr. 2/2023 - juni 1923

Utgitt av Norsk Jernbaneklubb, driftsavdeling Krøderbanen. Vestsidveien 4, 3535 Krøderen  
Org. nr. 996 366 243  
[www.kroderbanen.no](http://www.kroderbanen.no)

Ansvarlig redaktør: Henrik B. Backer  
Dagfinn Lunner, redaktør  
e-post: [dagfinn.lunner@tertitten.com](mailto: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.

## Buskerudmuseet er forberedt til sesongen

*Stein Rudi Austheim*

Vi er snart i gang med årets sesong og vi satser på at i år blir minst like bra som i fjor om ikke bedre. Vi i Buskerudmuseet har jobbet mye med det som er rundt sporet i år, dette er også et viktig arbeid.

På **Snarum stasjon** så blir perrongen snart ferdig til sesongen og den er et flott syn. Vi har bygget den slik som den var i 1910 og forlenget den litt samt fått på flotte gjerder. Vi har også brukt mye tid på å restaurere **damplok nr. 207** til utstilling og vi satser på å få den ned til Krøderen stasjon, men nå står damplok nr. 225 i godshuset da vi har en feil på skinnene inne lokstallen. Dette skal bli utbedret for sommeren, så tar vi en større jobb med gulvet til høsten.

Vi har fått på plass 4 flotte **sommerhjelpere** og satser på at det blir mange som besøker oss i ukedagene. Vi har også fått flere lokale frivillige på Krøderen som kan bidra til å holde Saga i gang og den skal være åpen en parr ganger i sommer.

Vi har fått inn **44 tonn med kull fra Polen** nå slik at vi er sikret drift for to år, det er mye usikkerhet med kull levering etter krigen i Ukraina startet, så vi tok en stor bestilling nå når vi hadde muligheten for det. Vi har også gjort et større kjøp av sviller slik at vi hele tiden har dette på lager.

Vi har også fokus på å **destruere gamle sviller** og vi sendte en god del tonn i fjor, og håper å få samle inn og sende enda mer i år slik at det vil se pent ut langs sporet.

Tusen takk til alle frivillige som gjør en fantastisk jobb. Jeg ønsker alle en flott sommer og en fantastisk sesong.

## 17. mai tog på Krøderbanen

Etter noen års opphold kunne Krøderbanen igjen kjøre 17. mai tog for Sysle skole. Om lag 160 festkleddede store og små reiste med toget fra Sysle st. til Snarum st. og tilbake. Fra stasjonen gikk følget opp til gudstjeneste i Snarum kirke.



## Tjenestekontoret sender ut informasjon om å melde seg til tjeneste

Det sendes ut en egen informasjon om tjenestebehov i sesongen søndager 25.06. – 27.08. Merk at det skal være kryssing på Sysle alle søndager. I tillegg kommer charter- og ekstratog.

## Driftsgruppen meddeler

*Av Henrik B. Backer*

Sesongen står for døren og vi trenger mange frivillige for å kunne kjøre alle togene. Vi oppfordrer alle som vet hvilke helger de kan stille opp, om å melde fra til tjenestekontoret.

### Oppdaterte web-sider

Web-sidene våre har gjennomgått en oppgradering basert på innspill. Vi synes de har blitt fine og oversiktlige, og vil forhåpentligvis gjøre det enklere for våre besøkende å gjøre seg kjent med tilbudene våre. Ta gjerne en titt på sidene og årets aktiviteter!

### TicketMaster

Også i år blir det salg av billetter gjennom TicketMaster. Forhåndssalg gir oss god oversikt over belastningen i hvert enkelt tog på forhånd, og våre besøkende setter pris på å være garantert plass i toget.

### Togsammensetning

I år blir togsammensetningen lok 21b 225, Co 65, CEo 86, Co 220, B65 18836 og F 2019. Det er planlagt å gjøre nødvendig vedlikehold på CF 3552 slik at den kan tas i bruk igjen og erstatte F 2019. Det blir kjørt diesellok i alle hovedtogene siden disse er noe tyngre enn hva 225 greier å trekke alene.

I tillegg har vi "Ulka», C 102, CF 686 og Gfo 10241 som ekstra ressurser.

### Motorvognene

Boggiene til BM 87 er på eksternt verksted for å forsøke å få fjernet tendensen til at hjulene

sperrer og låser seg under bremsing. Vi håper å få løst problemene, som vi tror skyldes dårlige tekniske løsninger og for dårlig tilpassing av bremsebakkene til bremsetromlene.

Setene i BM 91.02 er blitt rensed og trerammene til vinduene er blitt skrappt og oljet.

### Dieseltrekraft

Av diesellok vil vi ha Skd 220.167 og 182 i drift i sommer. Skd 214.103 avventer nyoverholte dyser til motoren.

### Personvognvedlikehold

Vognene 220 og 18836 har fått pusset opp vognkassene utvendig. Begge vognene var begynt å flasse, og Buskerudmuseet har gjort en fin jobb med disse. 18836 ble løfte i forbindelse med årskontrollen og fikk samtidig boggiene malt.

### Dronning Mauds vogn

Bo 950 som ble lånt inn av Norsk Museumstog i forbindelse med markeringen av banens 150 års jubileum, blir på Krøderbanen inn til videre, ettersom NMT ikke kommer til å kjøre tog i år. Vi har avtalt at vi kan bruke vognen ved spesielle anledninger og den finnes derfor med i materielloversikten på websiden.

### Konduktør- og godsvogn Gf3 13014

Denne vognen som har militærinnredning ble i vinter malt opp, har fått byttet en hjulsats og har fått dreid hjulene og blir klar til drift igjen etter noen års fravær.

### Nytt kjøkken i Kørpen

Nytt av året er at kjøkkenet i Kørpen er totalrenovert. Dette skjedde i påsken i regi av de frivillige, og i slutten av mai ble den nye

kjøkkeninnredningen fra Sigdal kjøkken montert. Rommet mellom stuen og møterommet er blitt ominnredet til spiserom. Kjøkkenet er ment å være et «rent» rom for tilberedning av mat. I gangen blir det ny vask med muligheter til å vaske hender før man går inn på kjøkkenet eller spiserommet. Også kjøkkenet i Svendsgården har blitt forbedret, ved at en del innredning fra kjøkkenet i Kørpen er blitt gjenbrukt der. Blant annet blir det ny kjøkkenbenk med oppvaskmaskin, noe vi tror blir satt pris på.

### Snarum stasjon får ny plattform

Buskerudmuseet har gjort en stor innsats på Snarum stasjon. Her blir ny plattform med rekkverk slik det så ut omkring 1910. Plattformen er dessuten trukket helt opp mot tomtegrensen i nordenden. I tillegg er det blitt drenert rundt bygningen. Dette blir en stor forbedring for driften og ikke minst for utseendet til stasjonen.

### Grina holdeplass

Med tiden blir holdeplassen gjenoppbygget. En del av de gamle plattformmaterialene blir tatt vare på og gjenbrukt i planoverganger og til gjenoppbygging av motorvognholdeplassen på Grina. Denne vil ligge godt synlig fra riksveien og vil bidra til å formidle banens historie. For noen år siden ble grinden i gjerdet montert tilbake.

### Kløftefoss

På Kløftefoss er det kommet ny grind ved planovergangen, som erstatter den gamle som var reparert flere ganger. Grinden er utstyrt med automatisk låseanordning i lukket stilling

Driftsutvalget ønsker alle en riktig god sommer og på gjensyn i løpet sesongen!

## Nå kan det fylles vann fra begge sider

Av Henrik B. Backer



På Krøderen har vanntårnet blitt komplettert med tut på østsiden av vanntårnet. Det betyr at det i fremtiden kan tas vann fra begge sider av vanntårnet, som opprinnelig. Det er ikke bare praktisk, men løfter det flott vanntårnet visuelt også.

All ære til Eirik Håland som har stått for arbeidene.

## Årets skole- og barnehagekjøring med aktiviteter

Av Juliane Glienke Berge

### 85 barnehagebarn fra Krødsherad, Modum og Sigdal deltok 31. mai

Det ble noe hektisk da det dukket opp to barnehager som ikke hadde meldt seg på. Dette ble løst på stående fot og alle ble fornøyde. Av aktiviteter så fortsatte vi tradisjonen med togsti, dresiner og spikring av dog på Kløftefoss, samt saging og barking ved Krøderen sag.

Nytt for denne gang var opplegget som ble avholdt på stasjonen. Her ble det lest eventyr om «det lille toget som kunne» og sunget ulike sanger om tog. Spesielt gøy var nok fremvisningen av de to nye dampmaskinene fra Wilesco i Tyskland som Buskerudmuseet har anskaffet. Her kunne barna se hvordan vanddampen ble til både, lys, bevegelser og lyd.

### 100 elever fra Prestfoss, Sokna og Vikersund skole var med 1. juni.

Vi hadde samme opplegget som på tirsdagen, men eventyr og sang ble byttet ut med tegning. Elevene fikk i oppgave å tegne den famøse «Stryken fra Norge» som hoppet 3 meter stavsprang på Snarum stasjon på starten av på slutten av 1800 tallet. Her fikk vi mange fine tegninger som vi tenker å vise frem på vår kommende utstilling på Snarum.

### 2. juni kom 1-7 klasse fra Krødsherad skole på besøk

Det ble godt over 200 elever siden Krøderen og Noresund skole nå er slått sammen. Oppleggene

på Kløftefoss og saga ble den samme som de forgående dagene, men på stasjonen valgte vi en ny vri. Dampmaskinene ble lagt bort, siden de rett og slett var for mange. I stedet ble det lagt opp til en «finne lek». Her fikk elevene i oppgave å finne ulike materialer i naturen for så å lage noe spennende av det etterpå. Dette syntes elevene var veldig gøy, spesielt med tanke på det fine og varme været. I tillegg til dette så fortsatte 1-4 klasse med tegningen av Stryken, mens 5-7 klasse fikk en ny oppgave. De fikk beskjed om å finne på nye å kreative måter som Krøderbanen kan nå ut til ungdommer på. Disse er som kjent den vanskeligste gruppa og nå ut til. Her fikk vi mange gode og kreative ideer.

## Konfirmasjons tog på Krøderbanen

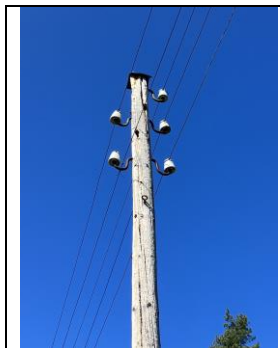
Av togfører Jim Hagen Warp



Far Thomas Bruun og mor Linda Hagen med Emilie i midten, og til høyre bror Jim Hagen Warp som for anledningen var togfører

Den 14. mai kjørt det konfirmasjonstog på Krøderbanen for Emilie Hagen. Hun fikk låne restauranten i Krøderen stasjon til og holde selskapet. Etter middagen kjørt det konfirmasjonstog til Snarum og tilbake til Krøderen. Dronning Mauds vogn nr. 950 ble benyttet til turen og det var veldig stas for Emilie. Familien vil takke NJK Krøderbanen og lokfører Erik Nøkleby for en flott dag.

## Vinteren har vært grei mot telefon- og telegraflinjen



*Stolpe ved km 115 hvor linjetråden har hoppet ut av isolatoren på grunn av rusten bendsletråd.*

*Selve stolpen står på listen over de som bør skiftes ut.*

Som vanlig blir telegrafkursen visitert hver vår, og det kan konstateres at vinteren ikke har gjort noen vesentlige skader.

Men ved km 115 fant vi likevel en linjetråd som hadde hoppet ut av isolatoren. Dette ble raskt rettet.

Ellers er det i forbindelse med at eksterne har ryddet langs grensegjerdet mellom km. 99,3 og 100 blitt 2 slyng som er rettet ut, men det er best om signaltråden kan bli strammet opp litt.

Under visitasjonen ble det ryddet unna vegetasjon langs sporet og under telegrafkursen. Klippesaks, grensag og motorsag ble benyttet.

Det er registrert behov for å skifte 5 – 6 stolper i år.

## Det tok 23 år før Sysle stasjon fikk telefonlinje 190 innkoblet på stasjonen



*Linje 190 innkoblet på Sysle. Et jernbanetelefonapparat fra 1932 gjør fortsatt jobben. For å få best talekvalitet er telefonrøret byttet ut med et «rør» fra 1960-tallet.*

Telegrafavdelingen har nå lagt inn telefonlinje 190 på stasjonen, og den har fått et eget telefonapparat på veggene like ved txp-bordet.

Med økende trafikk ved Sysle kan det være praktisk å ha to telefonlinjer intakt ved stasjonen. Om den ene linjen skulle ha en feil kan den andre linjen benyttes, dersom det ikke er blitt et totalt linjebrydd.

## Personvogn Co 18836 har vært innom jernbaneverkstedet på Kløftfoss og fått litt stell



*Co 18836 er satt i drift igjen etter noen års fravær. Den er pusset og oljet utvendig og boggiene er blitt malt.*



*Co 18836 har fått nye bremseklosser. De gamle som er avbildet har gjort jobben sin.*

Foto av Co 18836: Henrik B. Backer

## Nytt handicap-toalett kan tas i bruk ved Krøderen stasjon



Det gamle pumpehuset er bygget inn det nye offentlige toalettet på Krøderen stasjon. Bygget er arkitekttegnet og utformingen er godkjent av kulturvernmyndighetene i Viken fylkeskommune.

## Plattformen på Snarum er gjenoppbygget i fordums prakt



Snarum stasjon får ny og forlenget plattform. Den får tilbake rekkverk slik det var i gamle dager.

Den skal oljes med en blanding av linolje og tretjære.

## Banearbeidsuke i år også – uke 30

Av Odd Arne Lyngstad

Det blir banearbeidsuke i år også og da som alltid i uke 30.

Årets banearbeidsuke kommer til å starte med vedlikehold av portene på store vognhall ettersom det er noen helt prekre behov her.

Heldigvis har vi nå en Levahntralle med arbeidskurv slik at vi endelig kommer til toppen av portene på en sikker måte. Når den jobben er gjort blir det mer tradisjonelt banearbeid.

## Fra driftsutvalgets møter 20.04. og 22.05.23

- 21b 225 nærmer seg ferdig med arbeidene som er gjort gjennom vinteren. Unionen har blitt «revidert». Hullene i gnistfangeren har blitt borret opp.
- CF 548, alt er demontert under rammen, deler har vært til sandblåsing. Det undersøkes isblåsing av rammen for å redusere støv
- Co 85, boggiene er under montering. Aksler er transportert til Sundland for dreining og ultralydkontroll
- CEo 86, det ønskes at toalettet monteres før sesongen
- Innkoblingspunkt ved Kørpen for plo-signal Krøra er midlertidig ute av drift på grunn av tordenvær
- Personvogn 220 skal skrapes ned og oljer før sesongstart

- Konduktørvogn CF 3552 er planlagt satt i drift. Inntil videre benyttes F 2018
- Motorvogn 91 H.02 har fått byttet dieselpumpe på motor 2, og den har vært prøvekjørt med tilfredsstillende resultat
- Billettsalget er åpnet på TicketMaster. Det rettes en takk til Anders Linnerud og Frode Reiersøl for arbeidet med internettløsningen for billettsalg.
- Rune Vindholmen, Gjermund Hansen og Kristian Nøkleby Har laget forslag til ruteopplegg for stordriftsdagen, og dette har driftsutvalget sluttet seg til
- Det er inngått avtale med Falck om helsekontroller av personale i sikkerhetstjeneste
- Eirik Håland er kvalifisert til å utføre vogntekniske årskontroller.
- Overnattingsrommet «Kvisten» tas i bruk som kontor for baneansvarlig fra 10.09.23.
- Redskaps- og overnattingsvogn Rco 891 overføres til NJKs aktivitetsavdeling på Notodden
- Flekkefjordbanens venner ønsker seg en lagervogn de kan bruke.

## Hva den egentlige feilen med signaltelegrafene på Sysle stasjon var?

Av telegrafmester Dagfinn Lunner

Allerede i telegrafavdelingens årsmelding for 2011 ble det rapportert om feil med signaltelegrafene på Sysle. Det var samme år som stasjonen ble gjort betjent for togkryssing mellom damptoget fra Vikersund og motorvogntoget til Vikersund. Da skulle signaltelegrafene tas i bruk, og den «virket ikke».

I telegrafavdelingen kunne en ikke forstå hvorfor den ikke fungerte i og med at signal kunne sendes gjennom stasjonen, for eksempel mellom Snarum og Vikersund. Det kunne etter dette ikke være noe feil med linjene. Lenge ble feilen forklart med en mulig dårlig jordforbindelse, og derfor ble denne forsterket. Men det hjalp ingen ting.

Etter mange prøvinger begynte en å lure på om det kunne være en feil inne i samlelåsen. Det var ikke bare å åpne denne fordi den er forseglet og dessuten av sikkerhetsmessige grunner låst med en spesialnøkkel under dekselet.

Ved åpning fant en ut at signaltelegraf-apparatene ikke ble innkoblet når stasjonen skulle gjøres betjent, og samlelåsen ble åpnet med stasjonens nøkkel som etter forskriftene oppbevares i stasjonens safe.

Etter at signaltelegrafanlegget ble bygget opp igjen i 1997 har den vært lite i bruk som følge av at stasjonen ikke har vært betjent. Dette har

medført at fjærkontaktene i samlelåsen har «gått trege» og strømkretsen ble ikke sluttet.

### Fra telefolk til jernbanefolk:

Jeg har funnet en artikkel i Teledirektoratets «Telelektronikk» nr. 4 1972 som er skrevet av overing. T. Madssveen om NSBs teleteknikk.

Han beskriver blant annet funksjonaliteten til S-grafen, enkelt og illustrerende.

Jeg synes figuren veldig godt beskriver hva som ikke slo inn da samlelåsen ble åpnet med Y-låsnøkkelen.

I stasjon C (Sysle) ville ikke fjærkontaktene legge seg over slik at S-grafen på stasjonen ble innkoblet.

### Artikkelen gjengis her:

Statsbanene legger naturlig nok uhyre stor vekt på trafiksikkerheten, og de samband som inngår i sikkerhetstjenesten er derfor av største betydning.

Et slikt samband er signallinjen som skjematisk er vist i figuren nedenfor. Linjen er normalt oppdelt i hver stasjon hvor den ender i en signalnøkkel og en signalklokke. Signaleringen foregår med likestrøm. Før tog sendes fra en stasjon, og når toget ankommer til nabostasjonen skal det utveksles bestemte signaler mellom de to stasjoner. Alle meldinger protokolleres med tognummer og klokkeslett og signeres av stasjonens ansvarshavende.

Når imidlertid en stasjon gjøres ubetjent, må signallinjen kobles forbi slik at meldingen kan gå til nærmeste betjente stasjon. Dette kan man ikke

gjøre uten at det er visshet for at stasjonen er gjort klar for gjennomkjør, dvs. at stasjonens sporveksler og eventuelle veksler i sidespor som er underlagt stasjonen, ligger riktig.

Dette er i og for seg enkelt, men genialt løst ved hjelp av et såkalt samlelås-system.

For å betjene en sporveksel må den først låses opp med en spesiell nøkkel. Veksellåsen er konstruert slik at nøkkelen bare kantas ut når vekselen ligger i normalstilling.

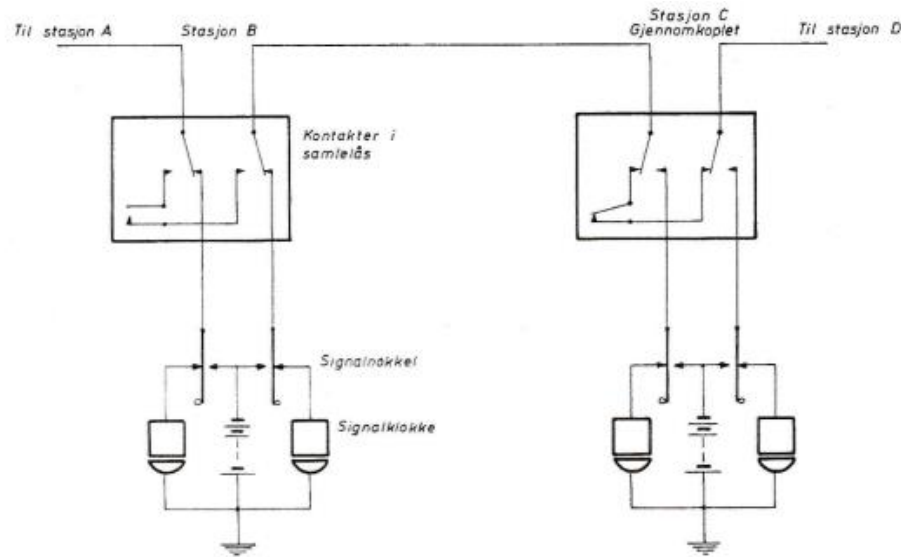
Nøklene som alle er forskjellige fra et stasjonsområde, oppbevares i et nøkkelskap, samlelåsen, inne på ekspedisjonskontoret. Signallinjen fra begge nabostasjoner er ført inn på kontakter i samlelåsen.

Når alle stasjonens sporvekselnøkler er på plass i samlelåsen – og bare da – kan de forrigles ved hjelp av en hendel og låses i forriglet tilstand ved hjelp av en hovednøkkel som bare kantas ut av låsen når sporvekselnøklene er låst i forriglet tilstand.

Når vakthavende står med hovednøkkelen i hånden, kan han med god samvittighet legge den i stasjonens jernskap og ta fri.

Signaltelegrafene kan også brukes av nabostasjonene til å forvise seg om at sporvekslene ligger riktig.

### Skisse for S-graf



Telelektronikk nr. 4 – 1972

### Sikkerhetstjeneste – hva betyr det for oss?

Av Rune Vindholmen

(medlem av opplæringsutvalget)

Krøderbanen har ikke hatt en egen samling for alt tjenestegjørende personale i forkant av

sesongen, der viktige tema omkring regelverk og praktisering av sikkerhetstjeneste blir tatt opp. Det er vanskelig å samle alle på den måten, men Krøderbanenytt kan jo brukes som organ til å formidle viktig informasjon. Kanskje dette kan bli en fast spalte?

Innenfor begrepet sikkerhetstjeneste er det mye å ta for seg, og det kan fylle mange utgaver av Krøderbanenytt. Her kommer i første omgang litt generelt om hva vi etter min mening må være bevisste på når vi utfører sikkerhetstjeneste.

Mange bestemmelser i sikkerhetsreglementet er vi sjelden eller aldri borti i tjeneste på

Krøderbanen, men den dagen det faktisk skjer er det livsviktig at vi vet hvordan vi skal forholde oss. Men også for mer dagligdagse episoder i driften er det viktig å legge seg til gode vaner og holdninger slik at vi håndterer dem best mulig.

Ikke minst må vi være klar over hvilket ansvar vi tar på oss når vi har en sikkerhetsmessig funksjon i driften, det være seg i toget, på stasjonen eller ved planovergangen. Dette er ikke bare en artig hobby for oss – vi driver faktisk et jernbaneselskap! Derfor er det viktig å ta sikkerhetstjenesten på alvor.

Sikkerhetstjeneste er definert i Sikkerhetsreglementets (Sir) § 1. Men en av mine kjepphester er det som står i Sir § 60 pkt. 3 og 4. Kloke ord som fortjener å siteres i sin helhet:

«3. Alle som utfører sikkerhetstjeneste skal være klar over at de reisendes og eget liv og helse avhenger av nøyaktighet i tjenesten, og at sikkerheten kan bli forstyrret ved de minste avvik fra sikkerhetsbestemmelsene.

Alle som utfører sikkerhetstjeneste er pliktig til å følge sikkerhetsbestemmelsene og utføre arbeidet med sindighet og den raskhet som er nødvendig.

4. Når tjenesten består av flere arbeidsoppgaver, skal sikkerhetstjenesten prioriteres.»

For å ta det siste punktet først: Det kan være mye vi skal forholde oss til i løpet av tjenesten, og tilsvarende mye som kan distrahere oss. Ikke minst i det moderne samfunn med Den Smarte Telefonen. Da er det fort gjort å for eksempel glemme togmeldingene eller kontrollere at sporvekselen faktisk ligger riktig for neste tog eller skift.

Krøderbanen har få tekniske barrierer, og desto mer hviler sikkerheten på menneskelige faktorer blant tjenestegjørende personale. Da blir det ekstra viktig at man konsentrerer seg om det sikkerhetsmessige når det skjer flere ting på en gang.

Nøyaktighet og sindighet er også relevant for tjeneste på Krøderbanen. Forklaringene når noe har gått ordentlig åt skogen begynner ofte med

«Jeg trodde at...» eller «Jeg skulle bare...». Kommunikasjon er et godt eksempel på at det kreves nøyaktighet. Mange uhell og ulykker skyldes misforståelser eller uklare formuleringer, både muntlig og skriftlig. Faste ordlyder brukes mange steder i regelverket vårt – det er det en grunn til!

Hastverk og stress går også dårlig sammen med sikkerhetstjeneste. «Den raskhet som er nødvendig» betyr ikke at vi skal gjøre ting uten å ha tenkt oss om bare for å holde togene i rute. En god jernbanemann løper aldri!

Hommelvik-ulykken i november 1940 er et skrekkens eksempel på hva som kan skje når togekspeditører skal være litt for effektive og samtidig uttrykker seg på en måte som kan misforstås.

En annen viktig faktor man bør være bevisst på innenfor temaet sikkerhetstjeneste, er helse og dagsform. Er feberen høyere enn skonummeret og huet parkert under armen skal man kanskje vurdere en gang til om dette er dagen for å gå med rødt eller blått bånd i uniformslua, eller håndtere regulator, kølskuffe og bremserrat for den saks skyld.

Dette får være nok moralpreken for denne gang. Senere kan det være jeg kommer til å ta opp mer konkrete problemstillinger knyttet til regelverket og driften, og praktisering av dette på en grei måte. Men nå foran kjøresesongstart er mitt visdomsord dette i korte trekk: husk Sir § 60 pkt. 3 og 4!

## Fra gammel tid Lokale nyheter for 100 år siden

### Framtiden 12. mars 1923

Kløftefoss, ikke Ramfoss  
Arbeidsdepartementet har gitt samtykke til at stationsnavnet Ramfoss paa Snarum forandres til Kløftefoss fra 15. mars 1923.

### Framtiden 16. april 1923

*Vedtrafikk  
Vedtrafikken i vinter har gaat haardt. Det er bare fra Krøderen station sendt 2-3000 favner ved. På Kløftefoss station staar dessuten oplagret et større parti og langs veiene staar der vedfavner iflæng.*

*(1 favn ved = 2,4 m<sup>3</sup> stablet ved - eller 2m x 2 m x 60 cm). Red. anm.*

*Drift ved Ramfos træsliperi til uken  
Der skal lægges en ny rørgate for at invinde driftsvand*

*Ramfor træsliperi har været en god forretning for Krødsherad kommune, idet sliperiet har tjent op baade sig selv og skaffet pengene til utbyggingen av Ramfossen, som bygden faar lys og kraft fra.*