

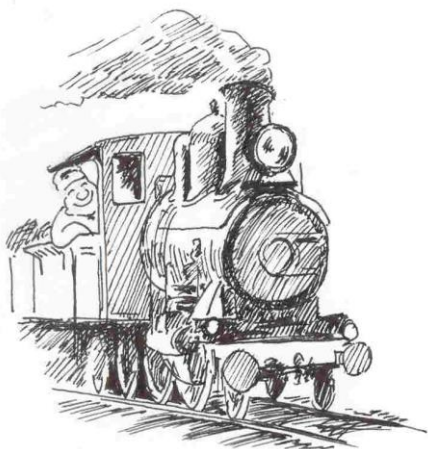
# KrøderbaneNytt

Nr. 3/2019 oktober 2019

Utgitt av Norsk Jernbaneklubb, driftsavdeling  
Krøderbanen. Postboks 37, 3537 Krøderen  
Org. nr. 996 366 243

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

Henrik B. Backer, ansvarlig redaktør  
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.

## Høstens store begivenhet på Krøderbanen. Tømmerrampen er ferdig restaurert

*Av Ola Ingvoldstad  
Leder av Krøderbanens venneforening*

### Tømmerrampa på Kløtgefoss

Da er prosjektet «Restaurering av tømmerampa på Kløtgefoss» avsluttet. Takket være gaver og bidrag fra Sparebankstiftelsen DNB, Stiftelsen UNI, Buskerud fylkeskommune og en betydelig egenkapital fra Krøderbanens Venner, klarte en å finansiere dette store prosjektet. En takk også til Buskerudmuseet for at de tok seg av prosjektrengskapets slutføring!

Roar Østli, som hadde jobben med å bygge opp igjen tømmerampa, har utført denne på en utmerket måte.

I forbindelse med årets kulturminnedag, lørdag 14. september, ble den nye rampa innviet.

Det var taler av både Krøderbanens bestyrer og venneforenings leder.

Hest var innleid, tømmervogn og damplok (Ulka) sto på plass ved siden av den nye tømmerampa. De fram møtte fikk så se hvordan tømmer ble lastet på Krøderbanens stakevogn slik det ble gjort i gamle dager. Så ble «tømmertoget» kjørt ned til Krøderen. På Krøderen Sag fikk publikum se hvordan tømmer ble skjært til plank og bord.

## Stiftelsen Buskerudmuseet takker Ola Ingvoldstad for innsatsen

På kulturminnedagen var det høytidelig overrekking av hedersbevis til Ola for alle de årene han har stått på for Krøderbanen både gjennom jobb og gjennom Krøderbanens Venner. Vi ser frem til mange år til med samarbeid.



Den nye tømmerampa



Tre fornøyde styremedlemmer i Krøderbanens venneforening  
Yngvar Arnesen, Øivin Moen og Ola Ingvoldstad

## Det nærmer seg høstens store dagnader Vegetasjonsrydding

*Av huggekoordinator Alexander Westerlund*

Huggehelgene på Krøderbanen har en lang og god tradisjon. Hvert år, to helger i slutten av oktober samles vi for å hugge trær og busker for å gjøre banen mer åpen og lys.

I år vil det være helgene i uke 41 og 43.

### 1. helg: 12. oktober til 13. oktober

- Planlagt hugging mellom riksvegbrua og tunnelen

### 2. helg: 26. oktober til 27. oktober

- Planlagt hugging mellom planovergangene på Morud holdeplass og Snarum Pukkverk

Veldig mange kommer opp etter jobb på fredag og blir helt til søndag ettermiddag, men det er lov å komme og dra når man vil.

På lørdag og søndag starter vi ca kl 09 etter en felles frokost før vi kjører til arbeidsstedet i arbeidstralle og bil. Her jobber vi i eget tempo og etter evne med det man ønsker, alt fra store trær til små busker. Vi brenner selvsagt bål, til kos, varme og ikke minst for å kvitte oss med grener og mindre trær.

De som ønsker kan ta med seg hjem så mye ved man ønsker, i form av tømmerstokker.

På kvelden er det felles middag på Krøderen, og det er alltid god mat på Krøderen.

Buskerudmuseet stiller med verktøy og dekker mat og overnatting, så det eneste du trenger å ta med deg er arbeidsklær og godt humør. Husk verneutstyr om du ønsker å kjøre motorsag! Påmelding gjøres til huggekoordinator Alexander Westerlund pr epost: [alexwestprivat@gmail.com](mailto:alexwestprivat@gmail.com) tlf.: 993 67 886

Når du melder deg på gi beskjed om når du kommer og om du ønsker middag og overnatting. Dette er viktig for at kokken kjøper nok mat og vi finner en seng til deg. Si også ifra om du trenger transport til Krøderen, vi er mange som kommer og vi skal alltid finne plass til deg i en bil med en hyggelig sjåfør.

Inviter gjerne venner og familie som du tror kunne vært interessert i å delta.

Alle er velkomne, man trenger ikke være jernbaneinteressert. Bare husk og melde dem på til arrangøren.

Vær rask med påmelding hvis du vil delta på den første huggehelgen.

## Telefon- og telegraflinjen brutt i Vikersund

Det er i løpet av sommeren foretatt graving på Vikersund stasjon og det har medført at Krøderbanen har mistet både telefon- og telegrafforbindelse med stasjonen.

Banens administrasjon er satt på saken, men foreløpig kjenner ikke telegrafmesteren nærmere til saken.

## Kulturminnedagene

*Av Stein Rudi Austheim*

Den 14. september hadde vi et flott arrangement på kulturminnedagene der du kunne oppleve hvordan tømmeret ble lastet med hest og transportert med damptog på jernbanen. På Saga viste vi hvordan tømmeret ble bearbeidet og formet og ble skjært til plank og bord.

Saga er tatt vare på og alle maskiner fungerer slik som det gjorde før i tiden, og her kunne du bli tatt med tilbake i tid og oppleve noe av hvordan det var å jobbe på en sag.

### Et kulturminne som bidrar til kunnskap om tømmerdrift

Det fortelles at i mellomkrigstida og også etter krigen, helt opp til 1950 tallet, var det stor tømmerdrift fra omliggende skoger til Kløttefoss. Både tømmer og ved ble lastet opp på tømmeramper her. Og utallige tømmeretog ble så kjørt herfra til treforedlingsbedrifter langs Drammensvassdraget. På 1950 tallet var det faktisk tre tømmeramper i bruk på Kløttefoss.

Kun én av disse rampene er blitt stående. Og denne har de siste årene «råtnet på rot». Sporadisk er den benyttet til demonstrasjon for å vise hvordan tømmerlass ble kjørt opp på tømmerrampa, lesset av og stokkene rullet ned på Krøderbanens stakevogner (tømmervogner). Men den gamle tømmerrampa ble etter hvert i så dårlig forfatning at dette måtte opphøre.

## Nytt fra museet Krøderbanen

*Av Stein Rudi Austheim  
Avdelingsleder  
Stiftelsen Buskerudmuseet*

Vi skal ha et møte i nær fremtid der vi skal gå igjennom fremdriften i banevedlikeholdet. I sommer har vi utført arbeid på banen, vi hadde leid inn NRC som i sommer skiftet sviller fra Kløftefoss til Snarum. Det som gjenstår nå er pakking og justering, dette arbeidet vil bli gjennomført så lenge været tillater det. Det er flere faktorer som spiller inn men vårt mål er å kjøre juletog til Snarum i år.

Sommeren på Krøderbanen har gått veldig bra fra Stiftelsen Buskerudmuseet sitt syn og besøksantallet har vært bra med tanke på den situasjon vi er i. Stiftelsen Buskerudmuseet avd. Krøderbanen går en spennende og utfordrende tid i møte med tanke på både finansiering og vedlikeholds utfordringer, men vi tror og håper at dette skal gå bra til slutt.

Jeg har vært så heldig å møte mange frivillige i sommer og jeg vil rette en stor takk til alle som har jobbet i sommer og som er med på å bidra til å holde museet levende for vårt publikum og nærmiljø.

## Fra driftsutvalget

*Av Henrik B. Backer, leder*

Sesongen 2019 er gjennomført på en god måte. Driftsutvalget takker alle som på forskjellige måter har bidratt. Det er i grunnen imponerende hva vi er i stand til å oppnå når vi trekker sammen.

Gjennom systematisk arbeid blir sporet opparbeidet og får en standard som vi aldri har sett i museumsbanetiden. Krøderen-Kløftefoss ble tatt i 2018 og i 2019 har det vært jobbet mellom Olavsby og Snarum. Det betyr at halvparten av banen har fått en god standard.

Mellom Snarum og Vikersund er det gjort en hel del ting tidligere, men det er en del utfordringer som må jobbes med.

### **Innspill til regjeringen er sendt**

Krøderbanen sendte innspill da regjeringen sendte ut kulturminnemeldingen ut på høring.

Der tok vi opp det urimelige at rullende materiell ikke regnes som kulturminner. I ettertid opplever vi at politisk ledelse virker opplest på hva saken dreier seg om. Saken er ikke landet enda, men det er viktig at det viktige bevaringsarbeidet videre.

Offentlig tilskudd må kanaliseres så de gir best mulig effekt. For vår del medfører det behov for tilskudd til bygging av lagerhaller der materiellet i dag står ute og fritt for ødeleggelse.

## Hva skal vi gjøre da Krøderbanen fyller 150 år i 2022?

Henrik Backer sier til KrøderbaneNytt at det er allerede nedsatt en jubileumskomiteé for å forberede dette.

Men, hvis du har tanker om aktiviteter og annet vi kan gjøre, er vi takknemlig for innspill. Vi hører gjerne fra de aktive om forslag til aktiviteter.

## Banearbeidsuka 2019

*Av Odd Arne Lyngstad*

I uke 30 ble det igjen arrangert "banearbeidsuke" der frivillige medlemmer fra hele landet kommer for å delta. I år lå, som i fjor, antallet deltagere på 13-14 litt fordelt over uken.

Spor 1 på Krøderen stasjon ble fornyet med nye sviller og ny ballast fra stoppbukken i enden mot lokomotivstallen frem til vekselen inn til godshuset. Det ble pyntet på området mellom sporet og veien.

Sporet fra svingskiven forbi vedskjulet frem til stoppbukken ble også utsatt for radikal forbedring i form av nye sviller og et skikkelig løft for å få sporet i vater. Som i fjor var det innlagt badetjeneste i Krøderfjorden.



## Vognvedlikehold

### Godsvogner

Per Kjeldaas, som i mange år har tatt et ansvar for godsvogene, forteller til KrøderbaneNytt at godsvognsavdelingen har en strategi om hvert år å drive litt vedlikehold på godsvognparken til Krøderbanen. Det går i skraping, oljing og maling. På åpne vogner er det prioritert å holde plankedekkene i stand.

I løpet av sommeren har en G4 (lukket godsvogn) fått utvendig puss og maling.

To T3 (stakevogner) har fått oljet plankedekket.

Et nytt prosjekt er å få fraktet en vognramme til en kassevogn (type L1) fra Fåberg til Kløftefoss. En tilsvarende vogn ble i sin tid benyttet til transporter fra tresliperiet på Ramfos.

Ytterligere en vogn, MK 1 (grusvogn type Martin) med bolster (K) skal fraktes fra Mesna kraftstasjon ved Lillehammer til Kløftefoss. Her er restaurering på begynt og vognen er nesten ferdig.

Vognene fra Fåberg og Mesna er ventet til Kløftefoss i løpet av oktober.

På den tyske godsvognen, G 33602 (lukket godsvogn) fra 1921, som har stått på Kløftefoss i mange år er det også gjort en del arbeider. Denne vognen kom til Norge under krigen og har aldri blitt sendt tilbake. Vognen har fått nye dører og den er blitt skrapet, oljet og malt. Vinduer er reparert. Arbeidene kan ventes ferdig til neste år.

I forrige utgave av KrøderbaneNytt ble restaureringen godsvogn type His 210 2508 omtalt. Denne vognen har fått påmalt dekaler om at Norsk Jernbaneklubb er 50 år i år.

### Personvogner

Personvognene Cf 686, C 102 og BC 4 samt Co 65 har fått utvendig vask og de har fått et oljestrøk med owatrololje.

## Gamle sviller samles inn langs sporet

Robelfører Henning Hagen har hatt flere turer langs banen i sommer for å hente inn brukte sviller. Svillene samles sammen for deretter å bli sendt til destruksjon.

Henning forteller til KrøderbaneNytt at han og hjelpemannskapet har hentet inn om lag 500 sviller.

Samtidig har hjelpemannskapet bidratt til luking av småkratt i sporet og dets umiddelbare nærhet. Robel 30-36-3013 med klo på kranen er et utmerket hjelpemiddel i svillinnhenting.



Foto: Sviller hentes inn i tunellen. Foto: H. Hagen

## Folk liker togran og cowboy show



Banditter stopper toget på fri linje



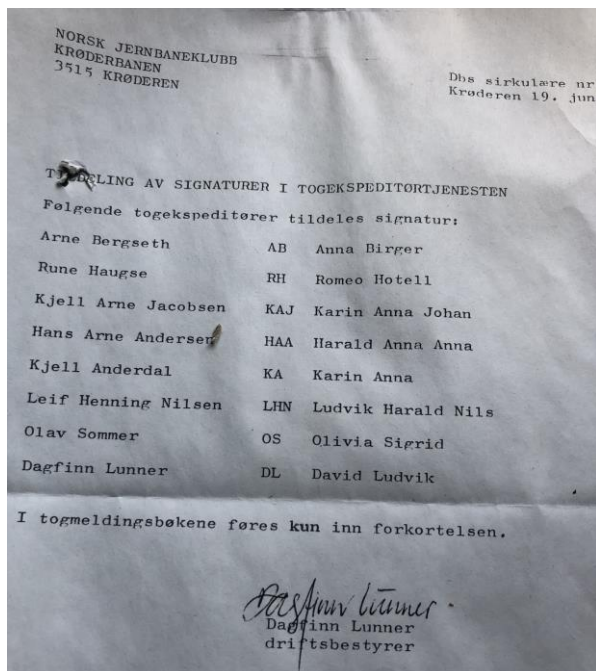
Maryam og Roar Kihle, fra Tjøme, likte cowboyshowet i Deadwood city. Foto: Dagfinn Lunner

## Tildeling av signaturer til togekspeditørene (telegrafistene)

Av txp og togleder Dagfinn Lunner  
(David Ludvik)

Krøderbanen har i mange år hatt togekspeditører (txp) som kan sende og motta togmeldinger mellom stasjonene.

I et sirkulære fra driftsbestyreren i 1988 er togekspeditørene tildelt signatur etter telegrafverkets stavemåte. Bare Rune Haugse fikk signatur etter det fonetiske alfabet fordi han brukte dette i forbindelse med radiotelegrafi.



Redaktøren vil henvise til KrøderbaneNytt nr. 1/2019 (april 2019) der det er et intervju ved telegrafist **Odd Jan Ulekleiv** om hva telegrafistene egentlig gjorde på jernbanen.

Her sier Ulekleiv at alle telegrafistene fikk høytidelig tildelt signatur, og min signatur var JUL. (jul hele året, sa han humoristisk i intervjuet).

**Tidligere togleder og txp Johnny Vaaler** forteller at da han gikk ut av telegrafistkurset på jernbaneskolen i 1975 så kunne vi ønske oss den signaturen vi ville ha. Dette ble imidlertid sjekket opp mot et sentralt register slik at ikke flere hadde samme signatur. Det kunne være opp til 3 bokstaver, og jeg valgte VLR. Og jeg stavet det alltid som Viktor, Lars, Reidar.

Johnny Vaaler sier til KrøderbaneNytt at han aldri greide å få inn det fonetiske alfabetet når signaturen skulle bokstaveres. I tilfelle hadde det blitt, etter signaturen VLR, Viktor, Lima, Romeo.

Viktor, Lars, Reidar var godt innarbeidet og det kom automatisk, sier Vaaler. Som togleder brukte jeg brukte signaturen når vi sendte ut ordre om kryssing og forbikjøring. Etter at den gamle telegrafen mer eller mindre ble avvirket, sendte vi ut disse ordrene telefonisk til berørte stasjoners txp, som erkjente for mottagelsen.

Johnny Vaaler sier til KrøderbaneNytt med glimt i øyet, at han nå ikke lenger har bruk for signaturen nå, da jeg gikk av med pensjon 1. juni 2019 etter nesten 46 års tjeneste. Nå kan signaturen overtas av andre.

### Wikipedia:

**Bokstaveringsalfabet**, av og til misvisende omtalt som **fonetisk alfabet**, finnes i mange språkutgaver. Det har historisk eksistert mange ulike nasjonale bokstaveringsalfabeter, gjerne med utspring i å forhindre misforståelser over telefon og radiosamband. Støy og dårlig lyd kvalitet kan gjøre det vanskelig å stave én og én bokstav på en tydelig måte.

Før standardiseringen av det internasjonale alfabetet, ble det brukt egne nasjonale alfabeter unike for hvert land. Disse ble gjerne bygget opp rundt mye brukte personnavn.

Telegrafverket publiserte det norske alfabetet i telefonkatalogen for bruk for bokstavering av vanskelige ord i telefonen.

I en av Telegrafverkets siste oppdateringer (1962) ble følgende bokstaveringer brukt:

A	Anna	P	Petter
B	Berhard	Q	Quintus
C	Caesar	R	Richard
D	David	S	Sigrid
E	Edith	U	Ulrik
F	Fredrik	V	Enkelt V
G	Gustav	X	Xerxes
H	Harald	Ø	Østen
I	Ivar	Z	Zakarias
J	Johan	Æ	Ærlig
K	Karin		
L	Ludvig		
M	Martin		
N	Nils		
O	Olivia		

Det er denne bokstaveringen Krøderbanens driftsbestyrer i 1988 la til grunn.

### Fonetisk alfabet (den varianten Rune Haugse benyttet)

A	Alfa	T	Tango
B	Bravo	U	UniformV
C	Charlie	V	Victor
D	Delta	W	Whiskey
E	Echo	X	X-ray
F	Foxtrot	Y	Yankee
G	Golf	Z	Zulu
H	Hotel		
I	India		
J	Juliett		
K	Kilo		
L	Lima		
M	Mike		
N	November		
O	Oscar		
P	Papa		
Q	Romeo		
S	Sierra		

**Tidligere txp Kjell Harry Navestad** sier til KrøderbanenNytt at han etter at han gikk ut av jernbaneskolen i 1970 kunne velge signatur. Han valgte de 3 siste bokstavene i etternavnet NAV, og bokstaverte dette med Nils, Arne Viktor.

### Rutiner for tildeling av signaturer ved Krøderbanen

KrøderbaneNytt mener at driftsbestyreren må ta stilling til hvilket alfabet de nyutdannede togekspeditørene skal få tildelt signatur etter.

### Fra Ramfoss (Kløftefoss) i riktig gamle dager

*Tidligere museumsformidler og forfatter Thor Bjerke på Jernbanemuseet har sendt følgende avisutklipp til KrøderbaneNytt.*

Avisartikkelen har stått i Fremtiden, en avis som i sin tid ble gitt ut i Drammen, og den omtaler Ole H. Nilsen som har fylt 70 år i 1931.

**Ole N. Hilsen** er født på Snarum den 27. april 1861, og feiret forleden sin 70-årige fødselsdag. Ole H. Hilsen er også en av de gamle garders menn, som med arbeide og slit har kjempet seg frem gjennomårene. Da var det arbeide nok, så man slapp å gå ledig, men arbeidsfortjenesten var jo liten, så det var ikke så svært oppmuntrende allikevel.

Ole N. Hilsen kom til Mohytten i 1890 og 1893 bygget han seg ny bygning. Om våren 1889 begynte han å arbeide ved anlegget av Ramfoss tresliperi, og om høsten samme år ble han ansatt som sporskifter ved Ramfoss stoppested. I den tiden var det sliperiet som måtte betale ham, og når togene var ekspedert måtte han utføre alt forefallende arbeide ved sliperiet.

All post gikk til Snarum i denne tid, både brever og aviser, så det var en lang og besværlig postvei. Men i 1904 satte jernbanen opp et lite ekspedisjonshus, og da ble det innført frimerkeekspedisjon, så trafikken ble nu større for hver tid, og i året 1908 ble det opprettet poståpneri her, og Hilsen ble da ansatt som poståpner. Lønnen som sådan var da 60 kroner pr. år.

Ole H. Hilsen sluttet ved jernbanen i 1918 på grunn av et hjerteonde. Han hadde da vært ansatt ved Ramfoss stoppested i 20 år.

Før jernbanen ble omlagt til bredt spor hendte det både titt og ofte om vinteren at toget var så forsinket på grunn av snestorm at det ankom til Ramfoss ved 2 tiden om natten, så det ble nok ikke lange hvilen å få, da han som oftest måtte være i virksomhet kl. 5 om morgenen, for da var det fullt op av sne som måtte vekk før morgentoget fra Krøderen ankom. Jernbanelinjen ble i denne tid ryddet for sne med hestehjelp.

Hilsen har gjennom alle disse år fulgt utviklingens gang med stor interesse. Nu er forholdene forandret meget her ved Kløftefoss (som stasjonen og poståpneriet nu heter etter om døpninen), skjønt det ennå ikke tilfredsstillende kravet på langt nær. Men nu ser det ut til at det skal bli opsatt en annen bygning til ekspedisjon, kontor og lignende, så da blir vel forholdene bedre.

KrøderbaneNytt avrunder innlegget her, men vi forstår at Hilsen har vært en mann mange jern i ilden.

Innlegget er skrevet under av O. A.

KrøderbaneNytt takker Thor Bjerke for den tilsendte avisartikkelen som forteller noe om tidligere tider på Kløftefoss.