



Jarlsberg

LOKALAVISEN FOR HOLMESTRAND OG HOF

Nr 146 • Årgang 173

Løssalg kr 25.00

FORSIDEFOTO: ALEXANDER SVANBERG



Gratulerer, Holmestrand!

Jarlsberg Avis feirer den nye jernbanestasjonen i fjellet med 80 siders spesialutgave.

13. OKTOBER 1881:

Kong Oscar II

HOLMESTRAND: 13. oktober 1881 åpnet Kong Oscar II det som den gangen het Jarlsbergbanen, mellom Drammen og Larvik. Oscar II ble født 21. januar 1829 i Stockholm. Han var konge av både Sverige og Norge og han var hertug av Östergötland. Med ektefellen Sophie av Nassau fikk han barna Gustav V, prins Oscar, prins Carl og prins Eugen. Oscar II døde 8. desember 1907.



LANGS FJELLET I 1902:

20 år med tog

HOLMESTRAND: Da dette bildet ble tatt av fotograf Anders Beer Wilse hadde Jarlsbergbanen vært i drift i 21 år. I planleggingen hadde det vært flere alternativer på bordet. De tre viktigste forslagene var et indre, et ytre og et kombinert kystalternativ. Den ytre traseen, som fulgte kysten av Oslofjorden, ville være 111 kilometer, og skulle gå gjennom Holmestrand, Horten og Åsgårdstrand, før den nådde Tønsberg.



GRATULERER MED DAGEN! Etter seks år og seks måneder med boring, sprenging, steinkjøring, innredning og tekniske installasjoner, er det klart for ballonger, festfyrverkeri og champagne i høye glass. Statsministeren kommer, og det gjør vel du også?

ILLUSTRASJON: MARIANNE KARLSEN

LEDER

Gratulerer med en stor dag



PÅL NORDBY
Ansvarlig redaktør

DET ER med stor tilfredshet, men også med en solid dose ydmykhet at Jarlsberg leverer deg denne avisen i hånda. 80 sider, hvor det aller meste handler

om jernbanehistorikk, nybygging, effekter av en fantastisk kollektivsatsing og historier fra folk som har bodd, brukt og virket langs og på sporene. Dette er den største enkeltproduksjonen av Jarlsberg noensinne. Trykkeriet sa stopp på 80!

EN FØLELSE av vakuum? Ja, det er en slik følelse som oppstår når timer og uker har gått med til dypdykk i historien bakover til 1800-tallet, og innsamling av små og store hendelser, milepæler og pussigheter gjennom seks og et halvt år med jernbanebygging i og rundt byen.

SIDEN PLANLEGGINGEN og forberedelsene til byggingen skjøt fart for rundt ti

år siden, og særlig siden datoen da det første spadetaket ble tatt ved Skjervik i Sande, 28. juni 2010, har Jarlsberg vært tett på begivenhetene. Det har ikke vært ei uke etter at maskinene rykket inn ved Holm uten jernbanestoff i spaltene. Kanskje nesten ikke en eneste avis uten.

«Det skjedde noe da det siste toget tutet ut»

DET SOM startet 28. juni 2010 har resultert i 14,1 kilometer dobbeltspor, ny ge-

digen stasjon i verdens største fjellhall til togstasjon, to heiser som skal bringe folk 70 meter opp og ned mellom platåene og massevis av synergieffekter for lokalsamfunnet, den nye storkommunen og byen. Effekter som vi bare så vidt har sett starten på.

MED EN høybane som er i ferd med å forsvinne sammen med bruer og underganger, vil ikke Holmestrand sentrum være til å kjenne igjen om få år. Boliger, veier, gater, torg, nye næringer og muligheter ingen i dag aner hva det kan bli av, er allerede i bevegelse. Det skjedde noe da det siste toget tutet ut av byen natt til 29. oktober. Og det skjedde enda

STASJONEN I 1906:

Med dampdrift

HOLMESTRAND: En vinterdag i 1906 tok fotograf Anders Beer Wilse dette bildet ved Holmestrand stasjon. Det er mye snø, folk står tett sammen på perrongen og damplokomotivet har god steam før det tøffer videre sørover fra Holmestrand. Opprinnelig ble banen benevnt Grevskapsbanen eller Jarlsbergbanen, etter navnet på amtet den gikk gjennom. Jarlsbergbanen byttet offisielt navn til Vestfoldbanen 1. juli 1930.



VED SMØRSTEIN:

Var rasutsatt

HOLMESTRAND: Ved bygging av planovergang ved Smørstein ble det utløst en rekke jordskred 17. august 1918. Innen få dager hadde massene under sporet sklidd unna. NSB leide inn et dampskip for å frakte passasjerer og gods forbi det berørte området, og en del av trafikken ble fraktet over fjorden fra Horten til Moss. Smørstein jernbanetunnel var ferdig 25. mai 1921 og var den første tunnelen som ble bygget på Vestfoldbanen.



for Holmestrand

mer da det første toget kom inn på ny stasjon en tidlig morgen 28. november.

I DENNE avisen rykker vi helt tilbake til start. Debatten hadde gått høyt fra 1860-årene, og planleggingen hadde vært lang siden vedtaket i kongelig resolusjon i 1871. Men 13. oktober 1881, hele 135 år og 65 dager før nyåpningen 17. desember 2016, skjedde det. Kong Oscar II åpnet den første delen av Vestfoldbanen mellom Drammen og Larvik. Det er lenge siden. Og i dag kommer statsminister

Erna Solberg og samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen til Holmestrand for å klippe snor.

UTVIKLINGEN SKRED raskt framover da man først var i gang med bygging. Den neste strekningen mellom Larvik og Skien fulgte et drøyt år senere i 1882. Det hele først som en smalsporet bane. Normalsporet ble lagt i 1949, som sist i landet. Opprinnelig ble banen kalt Grevskapsbanen eller Jarlsbergbanen. Elektrifisering kom i 1957. Et godt stykke fra dagens InterCity-standard. Så visst er

det på tide med nye spor. Doble spor. Rettere spor. Raskere tog. Kortere tid, kortere distanse. Bedre komfort. Men ingen utsett. Det nye toget vil aldri se dagslys gjennom nåværende Holmestrand kommune. Men det er til å leve med.

BANEN VAR beregnet til å koste under 11 millioner kroner, helt ned til Skien, med en byggetid på fem år. 6,5 milliarder kroner har dagens eventyr kostet. Det er langt fra Oscar til Erna, men nå bare gleder vi oss. **Gratulerer til alle!**

NAVN I NYHETENE

Møter Erna på perrongen



STOLT SJEF: Prosjektsjef Knut Edmund Knutsen i Jernbaneverket er stolt over jobben som er gjort i Holmestrand. **ARKIVFOTO**

KNUT E. KNUTSEN

- Alder: 66
- Bosted: Notodden (Hstr)
- Stilling: Prosjektsjef JBV
- Aktuell fordi: 6,5 års arbeid skal krones med åpning

Hvor stolt er du nå på en skala fra en til ti?

- Det kan ikke bli mindre enn ti. Det er et spesielt og et fantastisk prosjekt med heisen og den flotte stasjonen i fjellet. Virkelig bra.

Hva har vært det mest fantastiske?

- Det har vært mange høydepunkter underveis, men monteringen av stålhimlingen i løpet av åtte måneder. Det var nesten som kunst.

Hva kunne du vært foruten?

- Jeg har lite å sette fingeren på, men at vi fikk et dødsfall i anlegget var en mørk dag. En skikkelig nedtur.

Også fikk du endelig sprengning?

- He, he. Ja, etter 40 år i gamet fikk jeg fyre av salven som åpnet mellom Fibo og Snekkestad. Moro det!

Hvordan har dere blitt tatt imot i Holmestrand?

- Det har vært en udelt positiv opplevelse. Vanligvis er det slik at det kommer klager fra lokalbefolkningen når vi kom-

mer med maskiner og folk, men her har alle vært positive. Det har vært en spent forventning til det som skal bygges, så det har bare vært bra. Og jeg har erfaring fra mange store anlegg som på Lysaker, Asker, Mongstad og flere. I Holmestrand har vi blitt godt kjente med mange.

Hvilken rolle spiller du på selve åpningsdagen?

-Jeg får anledning til å hilse på statsministeren. Hun skal jeg møte på perrongen, og jeg skal sørge for at Erna Solberg og hennes følge blir tatt vare på. Senere, på kvelden, er det juleselskap for dem som har jobbet administrativt i prosjektet. Vi blir ca. 100 av 130 til bords i Tønsberg.

Og hva gjør du etter nyttår?

- Jeg vil nok jobbe hele 2017 i Holmestrand. Uteområdet, opprydding, slutføring og utbetalinger i forhold til kontrakter. Å ja, det er mye jobb å gjøre fortsatt.

Og i 2018? Blir du pensjonist?

- Nei, det hadde jeg ikke tenkt. Jeg kan i utgangspunktet jobbe til jeg er 72 år. Jeg regner med at det enten blir på prosjektet nord for Holmestrand (Kobbervikdalen) eller sør (Skoppum), men det er jo fortsatt et stykke fram dit så vi får se.

SKOLENE BAKTE 600:

Botne skole

GULLHAUG: Emma Adalheidur Steinmansdottir pynter her sin vogn med melis og Nonstop. Bake- og konditorlandslaget var rundt i skolene og klassene i november for å hjelpe til med montering og pynting av vognene. Selve bakingen hadde elever fra 4. til 7. klasse hatt som hjemmelektse. Bidraget fra skolene på over 600 togvogner var helt nødvendig for å ha en mulighet til å sette en verdensrekord på minst



SOLID INNSATS I HOF:

Hof skole

HOF: Henriette Sætren Lie (tv) og Mathea Hvål Eriksen monterte pepperkaketog med hjelp fra bake- og konditorlandslaget. Femteklasse ved Hof skole var i sving med å montere og pynte sine bidrag til pepperkaketog som skal monteres på Holmestrand stasjon i forbindelse med den offisielle åpningen da avisen var innom. Begge femteklassene ved Hof skole deltok i verdensrekordforsøket. Bakingen foregikk hjemme, mens monteringen ble gjort på skolen.



MONTERTE: Elever ved Holmestrand videregående skole monterte vognene sammen med melis og marshmallows. **FOTO: PÅL NORDBY**



REPARERTE: Tonje Holtungen og Vibeke Løseth fra Bakerlandslaget hadde full jobb med restaurering. **FOTO: PÅL NORDBY**



JAAAAAAAAAAAA!!!: Akkurat så glad ble primus motor Inger Christensen da Jarlsberg røpte for henne at verdensrekorden var slått - og det grundig. **FOTO: MAGNUS FRANER-ERLINGSEN**

HOLMESTRAND KNUSTE DEN GAMLE REKORDEN:

Et pepperkaketog for reko

Med den entusiasmen og iveren som folk i Holmestrand, Hof og Sande gikk til bakefjøla med, så måtte det bli verdensrekord. Den nye rekorden er 370,75 meter pepperkaketog!

PÅL NORDBY /
MAGNUS FRANER-ERLINGSEN
paal@jarlsbergavis.no
93065552

HOLMESTRAND: Den ti år gamle rekorden på 206 meter fra NSB i Oslo var «a piece of cake». Den røk med dunder og brak - og med 370,75 meter i Holmestrand skal det blir lenge til noen prøver seg på den.

- Helt fantastisk

- Dette var jo bare helt fantastisk, var dugnadssjef Inger Christensens spontane reaksjon da hun fikk vite svaret torsdag formiddag. For alle andre skulle imidlertid tallet være en hemmelighet fram til åp-

ningsshowet på kvelden.

- Selv om jeg var trygg på rekord, kilte det skikkelig i magen da de begynte å måle, innrømmer hun.

Målingen ble utført etter Guinness Rekordboks bestemte anvisninger. Bakerlandslaget sørget med pinlig nøyaktighet for at toget hang sammen - hele veien fra det fantastiske lokomotivet i stasjonsinngangen, gjennom korridorene og til perrongen; først retning sørover, før toget tok en nåløyessving i enden og fant sin ende halvveis

tilbake til perrongutgangen.

Det hele ble målt av geodataingeniørene Espen Berg og Marianne Gjone fra Horten kommune (å bruke egne kommunale krefter var ikke tillatt, journ. anm.), med politistasjonssjef Ulf Malm som en ekstra sikring.

Hver vogn sin historie

Rekorden for antall vogner ble også grundig knust: 1.283 står den på nå. Den gamle rekorden var på 671 vogner.

- Bak hver eneste vogn er det en historie og et engasjement.

Selv om jeg har jobbet mye med dette, er det en overveldende opplevelse å se toget på denne måten, sier Christensen.

Næringssjefen, som også har jobbet «litt» med kommunesammenslåingen, setter ikke minst pris på at hof- og sandesokninger, såvel som holmestrandinger, har bidratt til verdensrekorden.

- «Alle» har vært med, og dette er det første virkelige fellesprosjektet for vår fremtidige kommune. Det må kalles en god start!, sier Christensen.

SANDE VAR OGSÅ MED:

Selvik skole

SANDE: Selv elever ved barneskolene i Sande har vært med på dugnaden for at verdens lengste pepperkaketog skal bli en realitet. På det nye, flotte skolekjøkkenet på Selvik skole stod lærere og elever med hendene fulle av knekk og pepperkakeplater. 39 togvogner skulle monteres, før de ble fraktet ned til klasserommet for pynting. I dag kan du se togvognene i pepperkakedrakt i stasjonshallen i Holmestrand.

FOTO: LENA MALNES



SÅ VAR DET LOKOMOTIVET:

Fra landslaget

HOLMESTRAND: Et fantastisk flott lokomotiv er det første som møter dem som kommer inn dørene på Holmestrand stasjon. Lokomotivet er en del av den hjelpen Bake- og konditorlandslaget har gitt til rekorddugnaden i Holmestrand. Bak det flotte dekorerte lokomotivet er det pepperkakevogner faktisk så langt man kan se. Toget svinger seg innover i gangen og videre opp til perrongen. På perrongen fortsetter det sørover før det snur og kommer tilbake igjen.



JØSS: Det var nok av morsomme vogner å se på. Her har Ida Toftner funnet en med folk oppi. **FOTO: MAGNUS FRANER-ERLINGSEN**



FLOTT: Bakerlandslagets trener André Løvaas viser fram lokomotivet – utført av Ivar Bakke. **FOTO: MAGNUS FRANER-ERLINGSEN**



MÅTTE BARE INN Å SE: Anne Veierland og hennes mor Torbjørg Barkved lot seg begeistre av dugnadsinnsatsen med pepperkakevogner, og den flotte hallen. **ALLE FOTO: PÅL NORDBY**

- Tenk så fantastisk at dette har blitt gjort i Holmestrand

- Det er klart at vi måtte inn i stasjonen for å se hvordan det går med verdensrekordforsøket, sa Anne Veierland og Torbjørg Barkved, da Jarlsberg var innom hallen torsdag.

PÅL NORDBY
paal@jarlsbergavis.no
93065552

HOLMESTRAND: De ble imponerte og begeistret over det de fikk se. Ungdommer og bakere om hverandre som plasserte og monterte pepperkakevogner.

- Dette er strålende

Anne Veierland fra Sandefjord og Torbjørg Barkved fra Holmestrand koste seg.

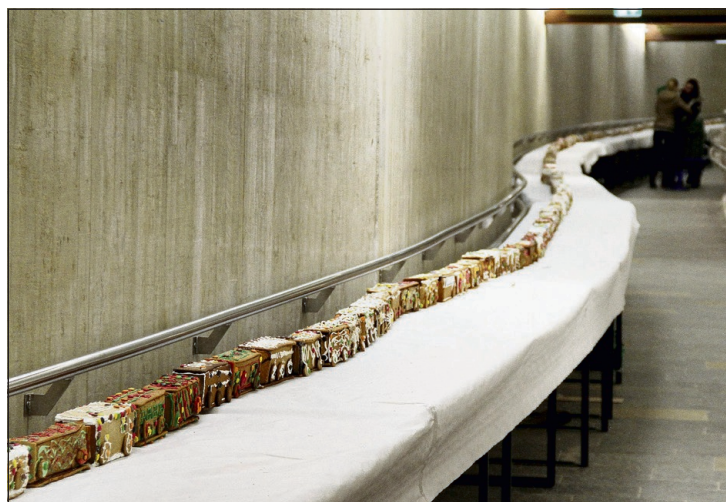
- Dette er bare helt strålende. En ting er alle de flotte pepperkakevognene, men mor hadde ikke vært inne i stasjonshallen ennå, så dette ble litt av en dag, sa Anne.

- Veldig morsomt, og det er bare så utrolig at dette er i Holmestrand. Det er nesten ikke til å tro, sa en overveldet Torbjørg.

- Det føles som en metropol med denne stasjonen. Fantastisk. Og så moro med rekorden. Den må bli skikkelig slått, mente damene.



FLOTTE OG SPESIELLE: Denne vognen fra Jernverket i Eidsfoss utmerket seg med «lakrisjern» som beslag og pynt.



LANG LANG REKKE: Ved lunsjtider torsdag var allerede rekken av pepperkakevogner så lang at det all tvil om rekorden forsvant.

ordbøkene

Mye å se på

Noen av vognene var ekstra imponerende. De mange skue-lystne innom stasjonen i går fikk nok å se på og prate om.

- Jøss, det er jo folk inni!, utbryter Ida Toftner fra Holmestrand. En av vognene oppfordret til å løfte opp taket.

- Det er kjempegøy at Holmestrand har gjort så mye utav det, sier Toftner.

Hun går på Holmestrand videregående skole. Også de har bidratt mot rekorden. Ikke minst ved elever fra matfag,

som sammen med ni medlemmer av Bake- og konditorlandslaget sjauet vogner, monterte vogner med marshmallows torsdag.

- Samarbeidet med skolene har vært veldig verdifullt for oss. Vi trenger å vise oss fram, samtidig som det er stort for meg å bidra til rekorden i hjembyen, sier holmestranding og landslagstrener André Løvaas.

SE OGSÅ BILDESERIE PÅ
JARLSBERGAVIS.NO

PENDLERE I MORGENGRY:

En av de første

HOLMESTRAND: Kaj Haagensen fra Holmestrand har pendlet til jobben hos Wilhelmsen-rederiet på Lysaker i 21 år. Mandag 29. november klokken 05.18 var han en av de første togpendlerne som bordet et tog i den nye stasjonshallen.

Men aller først måtte begivenheten foreviges med mobilkameraet.

– Dette har vi gledet oss til. Det ser kjempeflott ut, sa han på vei inn på toget.

FOTO: MAGNUS FRANER-ERLINGSEN



RIVALER KOM SAMMEN:

Fram med flagg

HOLMESTRAND: Blant dem som hadde møtt fram for å feire åpningen av stasjonshallen, var fylkestingspolitikere Arve Høiberg (Ap), Hans Hilding Hønsvall (KrF) og Kåre Pettersen (V).

– Dette prosjektet har vi fulgt fra starten av. Det er stort å være her og se anlegget komplett, sa Pettersen.

De politiske rivalene var også skjønt enige i at mer dobbeltspor må til på Vestfoldbanen for å dra full nytte av investeringen Holm-Nykirke.



PÅ STASJONEN: Fylkestingspolitikere Arve Høiberg, Hans Hilding Hønsvall og Kåre Pettersen.

FOTO: M. FRANER-ERLINGSEN

Svele: – Dette vil st

Holmestrand vil aldri bli helt den samme igjen etter 29. november 2016 klokken 05.18, mener ordfører Alf Johan Svele.

MAGNUS FRANER-ERLINGSEN
magnus@jarlsbergavis.no
90733457

HOLMESTRAND: Det var tidspunktet da det første toget rullet inn til perrongen i nye Holmestrand stasjon for å frakte pendlere nordover på det nye dobbeltsporet.

Mange ville hilse toget velkommen. Holmestrandinger i hopetall møtte opp med flagg og jubel. HUK var der med blåseinstrumenter og trommer. Medieoppbudet var stort.

Og ordfører Svele innrømte at han var både rørt, stolt og takknemlig for at Holmestrand stasjon ble som den ble – og ble vedtatt akkurat da.

Fire milepæl-årsaker

Nå, tre uker etter, sier han at begivenheten vil bli stående som en milepæl i byhistorien.

– Det er fire hovedårsaker til at dette blir en milepæl, ramser ordføreren opp:

– Det blir et bedre tilbud til de som allerede bruker toget fra Holmestrand.

– Det gjør at fremtidige innbyggere vil få et bedre tilbud, og dette i seg selv kan gjøre at flere velger å slå seg ned her.

– Vi får frigjort arealer i sentrum, som gjør at sentrum og

byutviklingen vår får et løft.

– Og vi har fått en stasjonshall i fjell som er unik i internasjonal sammenheng. Det i seg selv gjør jo at Holmestrand ytterligere blir satt på kartet og befester posisjonen sin som en kommune som det skjer mye i, sier Svele.

«Høl» var ikke feil

Det er bare fire år siden at rådmann Thor Smith Stickler kom

” På et tidspunkt begynte vi å bli stolte av byen. Vi fremsnakket byen vår. Det smittet over på investorer og potensielle innflyttere.

ALF JOHAN SVELE
Ordfører i Holmestrand

med den famøse uttalelsen «Fram til i dag har Holmestrand vært et «høl» – et sted man har kjørt gjennom, og knapt nok det», til Dagens Næringsliv.

– For noen år siden slet vi med driften. Vi hadde akkurat karret oss ut av Robek. Rådmannen hadde rett i at vi hadde et omdømmeproblem – vi lå litt med brukket rygg og et litt «så där» omdømme, sier Svele.

På god vei opp

Men nå er ting snudd, mener han. Og tror ikke at omdømmeløftet er fullendt ennå.

Svele begynte ordførergjeringen med tøffe økonomiske grep. Røde tall ble svarte.

– Så var vi opptatt av at vi må ha troen på byen for å få til ut-

vikling. Hvis vi er litt lunkne, vil ingen investere hos oss.

– Oppgraderingen av Havnegaten og båthavna var det første skrittet i den sammenheng. Det ga et større løft enn jeg hadde forestilt meg, sier Svele.

Byggestart på stasjonen og vedtaket om heisen i fjellet ga omdømmeballen god fremdrift, mener han.

– Vi fremsnakket byen

– På et tidspunkt begynte vi å bli stolte av byen. Vi fremsnakket byen vår. Det smittet over på investorer og folk fra Drammen, Asker og Oslo som var på leting etter et nytt sted å bo.

– Vi har også fremoverlente ansatte i kommunen. Det ene har tatt det andre med seg. Det er en morsom og spennende reise jeg har fått være med på som ordfører i litt over ni år. Jeg føler at det har vært en periode preget av endring og fremtidsoptimisme, sier Svele.

Mye snorklipping i vente

Nå gleder han seg til å åpne en rekke nye offentlige prosjekter i det kommende året. Først den offisielle åpningen av den nye stasjonshallen, selvfølgelig. Deretter følger (pust dypt inn): åpningen av fjellheisen, biblioteket, Dr. Graaruds plass, ny sentrumsbarnehage, gang- og sykkelvei mellom nordre og søndre stasjonsåpning. Og selve søndre stasjonsåpning.

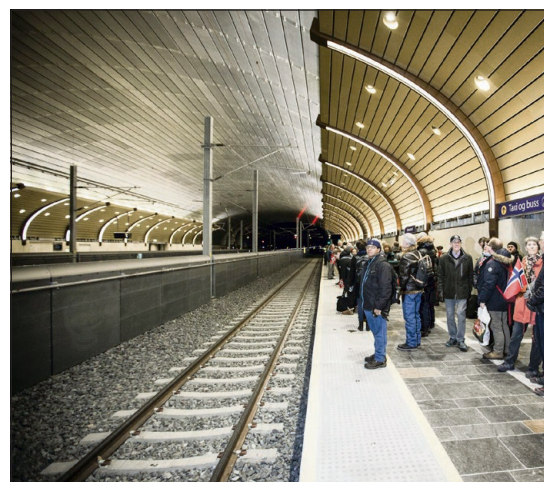
– Jeg er ikke mest glad i fest for egen del, men jeg elsker det når det er i regi av kommunen, avslutter Alf Johan Svele.



TRENGSEL: Lille Holmestrand tilbød kaffe og varme til dem som hadde vært tidlig på'n.



FLAGGET: Inge og Synnøve Eilertsen kunne ikke vente med å se den nye stasjonshallen.



PIONERER: Togpendlerne venter på det første toget. Klokken nærmer seg 05.18.

Intercity-avklaringen for sørfylket ventes tirsdag

Det er fortsatt uvisst om de nye planleggingsmidlene til Intercity kommer Vestfold til gode.

LARS DØVLE LARSEN
redaksjonen@jarlsbergavis.no
33099000

VESTFOLD: Situasjonen ser lysere ut for Vestfoldbanens del enn den gjorde da regjeringens forslag til statsbudsjett forelå tidlig i oktober. Her var det avsatt

totalt 371 millioner kroner til Intercity-planlegging, hvorav bare 18 millioner kroner til Tønsberg - Larvik. Budsjettforliket mellom regjeringspartiene, Venstre og Kristelig Folkeparti, sørger imidlertid for at det blir ytterligere 280 millioner kroner til Intercity-utbyggingen (som for Vestfolds del skal gi dobbeltspor til Skien innen 2030, med reisetid Skien-Oslo på 1t 48 min, red.anm.).

- Hvor mye som går til Tønsberg - Lar-

vik er ennå uvisst, understreker Hanne Sophie Solhaug, Jernbaneverkets planleggingssjef for denne strekningen.

- Dette er det ikke Jernbaneverket som bestemmer, det er en politisk beslutning, poengterer hun.

Det er imidlertid ikke lenge igjen til man vet mer: Stortinget behandler statsbudsjettet 2017 for siste gang tirsdag 20. desember.

- Da vil det trolig fremgå hvilke strek-

ninger som får hvor mye, sier Solhaug.

Hun påpeker samtidig at Jernbaneverket har meldt inn et enda større behov for planleggingsmidler til de tre Intercity-strekningene - Oslo -Halden, Oslo - Lillehammer og Oslo - Skien - enn hva man får for de ekstra 280 millionene fra budsjettforliket.

- Så alle strekningene vil ikke få deket sine behov fullt ut, sier Hanne Sophie Solhaug i Jernbaneverket.

tå som en milepæl



OMDØMME: Jernbaneprosjektet har brakt mye nasjonal oppmerksomhet til Holmestrand. Her intervjuer ordfører Svele av NRK-journalist Vegard Lilleås.

ALLE FOTO: ALEXANDER SVANBERG



GRUNN TIL Å SMILE: Næringssjef Inger Christensen var selvskreven i stasjonshallen da det første toget rullet inn.



HER KOMMER DET: HUK spiller inn det aller første toget på nye Holmestrand stasjon.



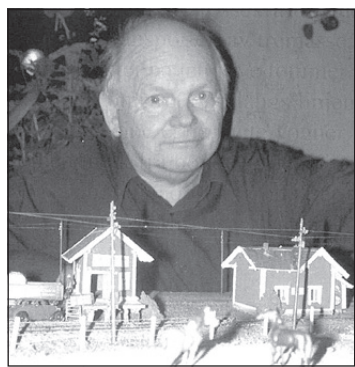
STOLTE: Hent AS, her ved Sebastian Figved, Sebastian Nordahl og Tomas Aspeim sto for interiøret.



VELKOMMEN: - Deg har vi ventet lenge på, hilste ordfører Svele den første lokføreren med.



FOLKEFEST: Tross tidspunktet: Holmestrandingene møtte opp i hopetall for å feire det første toget. FOTO: M. FRANER-ERLINGSEN



SKREV: Asbjørn N. Jakobsen.

FOTO: ARNE VIDAR STØLAN

Jakobsen skrev om jernbane-historien

Asbjørn N. Jakobsen var en ektefødt jernbane-entusiast. Takket være ham er mye lokalhistorisk stoff om jernbanen gjennom våre områder bevart.

LARS IVAR HORDNES
redaksjonen@jarlsbergavis.no
4803 5359

HOLMESTRAND: Asbjørn N.

Jakobsen het en mann som skrev ned mye av jernbanehistorien.

Jakobsen var fra Sande, men samlet inn lokalhistorisk jernbanestoff fra hele fylket. Han evnet å skrive om jernbanestoffet på en lettilgjengelig og likefram måte.

Blant bøkene han skrev og fikk utgitt var «Jernbameminner fra Vestfold». Dette var den

tredje boka fra Jakobsens hånd da den kom i 1996.

En hel del av det historiske stoffet i den avisa du leser nå er hentet fra sistnevnte bok. I boka viser Jakobsen fram jernbanehistorien fra Vestfold på bei basis. Vestfoldbanen er blant det mest sentrale stoffet i boka.

Asbjørn N. Jakobsen ble tildelt Holme-

strand kommunes kulturpris for 2000.



1,8 MILLIARDER BLE TIL SYV

Bommet med 260 prosent

1,8 milliarder kroner var Jernbaneverkets 2002-overslag for kostnaden for strekningen Holm-Nykirke.

LARS IVAR HORDNES
redaksjonen@jarlsbergavis.no
4803 5359

HOLMESTRAND: 5. desember 2002. Under et åpent møte i Holmestrand Fjordhotell legger Jernbaneverket fram sine anslag og planer for utbyggingen av Vestfoldbanen.

Daværende ordfører Johan Svele hilser på Erik Schüller og Morten Tanggaard fra Jernbaneverket. De frammøtte får høre at strekningen Holm-Nykirke vil koste cirka 1,8 milliarder kroner å bygge ut.

Ikke helt presis

Det var en aldri så liten feilberegning. Anslått kostnad for prosjektet er per oktober 2016 cirka 6,5 milliarder kroner. Overslaget bommet med mer enn 260 prosent.

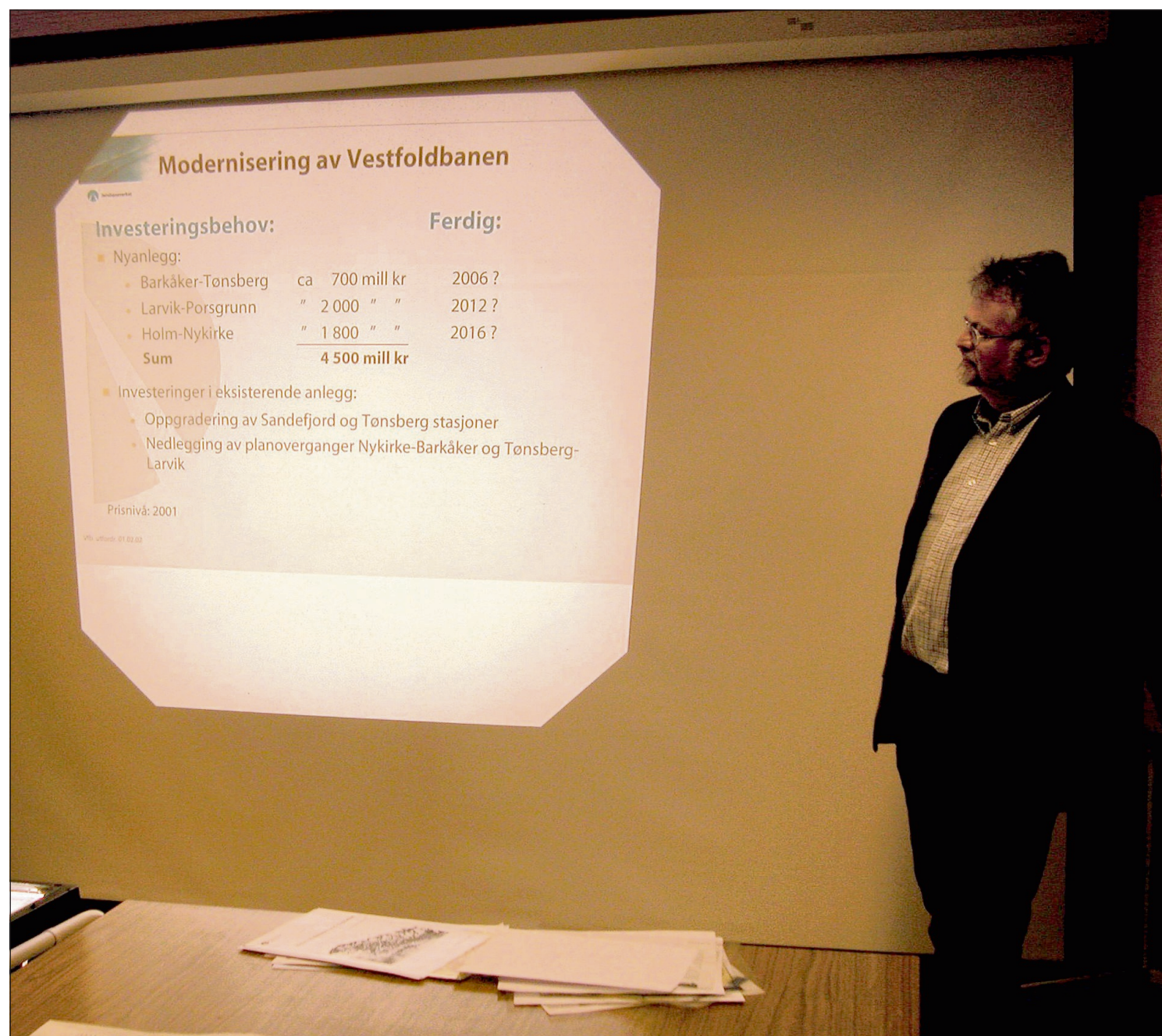
I rettferdighetens navn bør det nevnes at det svært så kostbare delprosjektet stasjon i fjell ikke var lagt inn i beregningene den gangen. Man visste i det hele tatt lite om hvilke rammebetingelser prosjektet ville få.

Verre for møtedeltakerne den gangen var det likevel at Jernbaneverket hadde regnet med at oppstart av Holm-Nykirke først kunne skje i gang i 2016. Jernbaneverket måtte da som nå forholde seg til de bevilgninger og signaler de fikk fra politikerne, og ga sine opplysninger ut fra disse.

Ville aksjonere

Uansett vakte det sterke reaksjoner blant deltakerne under møtet i 2002 at det muligens kunne gå svært lang tid til den nye jernbanen kunne bli ferdig. Enkelte av dem som var til stede, sa at de kanskje måtte bli nødt til å ty til aksjoner, som å gå i flokk og følge over jernbaneovergangene, for å sinke togene gjennom Holmestrand.

De viste til at en lignende aksjonsform hadde hatt hell med seg når det gjaldt E 18 noen tiår tidligere. Jernbaneverkets Morten Tanggaard måtte ile til og pekte bestemt på at noe slikt ville være helt ulovlig.



SKRIFTEN PÅ VEGGEN: Erik Schüller i Jernbaneverket legger fram Jernbaneverkets beregninger for utbyggingen av Vestfoldbanen.

FOTO: LARS IVAR HORDNES



MØTET: Daværende ordfører Johan Svele hilser på Morten Tanggaard fra Jernbaneverket.

FOTO: LARS IVAR HORDNES



SER ANNERLEDES UT I DAG: Også Jarlsberg har endret uttrykk i løpet av 14 år.

FAKSIMILE LØRDAG 7. DESEMBER 2002

GAVENE MAN EGENTLIG VIL HA!

NORRØNA

FØR
2999

-50%

1499

**NORRØNA
FALKETIND
WINDSTOPPER
HYBRID JAKKE
TIL DAME/HERRE**

En lett jakke med GORE Windstopper® Soft Shell og flex™1-materiale. Svært pustende og elastisk, godt egnet til aktiviteter med høy intensitet. Beskytter mot lett regn.



**NIKE
SHIELD FLASH
HD RACER LØPEJAKKE DAME/HERRE**
En løpejakke med et løpespesifikt design. Egen medialomme, ventilering på ryggen og Shield Flash teknologi.

899

MED
REFLEKS

EN MENGDE NYHETER I
TRENINGSAVDELINGEN

MED
REFLEKS

849

**NIKE POWER EPIC
FLASH TIGHTS DAME**

Løpetights med stretchy materialer og glatte sømmer for høy komfort utendistraksjoner. Meshpanelene sikrer god ventilering under treningen.

EN MENGDE NIKE
FRITIDSSKO TIL GUTTA



-50%

699

**NIKE POWER
FLASH TECH
TIGHTS HERRE**

En løpetights til herre med innsett av pustende mesh med elastisk midje og Nike Power materiale som sørger for kompresjonsfit og støtte.

MED
REFLEKS

SPORT HOLMESTRAND

Åpningstider: Man-fre: 9-18 Tors: 9-19 Lør: 9-16 . Tlf. 33 05 20 09

MEST SPORT FOR PENGENE!



SMALT VED SJØSKOGEN:

Svele trykket

HOLMESTRAND: Ordfører Alf Johan Svele fikk æren av å trykke på knappen for den første offisielle sprengningen ved Sjøskogen. Dette skjedde 18. november 2010. Entreprisen ved Sjøskogen var et tverrslag på 270 meter og en strekning med dobbeltspor på 4.000 meter. 250 kilo dynamitt gikk av i åpningssmellet. Leonard Nilsen & Sønner (LNS) fikk entreprisen til 609 millioner kroner.

SMALT VED SNEKKSTAD:

Thorvalds tur

RE: Den første salven ved Snekkestadentreprisen skjedde ved et tomme trykk fra Re-ordfører Thorvald Hillestad. 19. august 2011 smalt det historisk lengst sør på traseen. Historisk var det også at utenlandske entreprenører for første gang skulle bygge tunnel i Norge. Sveitsisk og islandsk forbrødring i Marti IAV fikk entreprisen for 414 millioner kroner. 320 meter tverrslag, 300 meter dagsone og 2.000 meter tunnel.



Ett spor som henger sammen

OSLO: Regjeringen gikk 11. mai 2010 inn for å bygge ett sammenhengende spor på strekningen Holm-Holmestrand-Nykirke. 14,1 kilometer dobbeltspor tilpasset framtidig toppfart på 250 kilometer i timen. 12,3 kilometer tunnel og ny Holmestrand stasjon inne i fjellet.

Skanska fikk Holmentreprise

SANDE: 25. juni kom klarsignalet for bygging av dobbeltspor med start ved Holm i Sande. Entreprisen på 1.600 meter dagsone og 1.800 meter tunnel ble tildelt Skanska for 392 millioner kroner.

Biltunnelen ble stengt 2. januar

HOLMESTRAND: 2. januar 2012 stengte Holmestrandtunnelen for all biltrafikk. Planen var da at tunnelen skulle åpne igjen for ordinær trafikk to år senere (...).

Sjøskogen med 1000m-kake

HOLMESTRAND: 15. februar 2012 kunne arbeiderne ved Sjøskogen markere 1.000 meter tunnel med kake og kaffe. 1000-meters kaka var LNS sin måte å si at en fjerdedel av deres jobb var gjort.

Varslet ny fv. 900 i mai

HOLMESTRAND: I mai 2012 ble det varslet oppstart av reguleringsarbeid for ny fv. 900 i Jernbanegaten. En høring ble vedtatt av bystyret 23. mai.

1,1 mill kubikk stein til havn

HOLMESTRAND: I august 2012 begynte kjøringen av 1,1 millioner kubikkmeter stein til Drammen havn. Senere ble det kjørt ca 850.000 kubikkmeter stein til et deponi ved Helland. Her er det planer om en ny godsterminal når dobbeltsporet er ferdig bygget.

16. AUGUST 2010 VAR SPRENGNINGEN FORMELT IGANG:

Statsråd Kleppa kle

Det ble ingen stor smell. Et puff langt der borte, og litt røyk i skogkanten. Men symbolikken var viktig. Magnhild Meltveit Kleppa hadde startet på tunnelen.

PÅL NORDBY
paal@jarlsbergavis.no
93065552

SANDE/HOLMESTRAND/RE: Men før samferdselsministeren hadde kommet så langt som å trykke på den symbolske knappen, hadde jubelen stått i taket hos prosjektleder Ole Kontorp i Jernbaneverket.

Da klarsignalet etter finregning i Finansdepartementet ble gitt 25. juni 2010, gikk det ikke mange minuttene før Kontorp kunne fortelle lokalavisen om oppstart bare tre dager senere.

28. juni 2010

Det er derfor 25. juni og 28. juni dette året bør stå som de viktigste merkedagene for byggingen av 14,1 kilometer nytt dobbeltspor og bystasjon.

- Vi starter med en anleggsvei ved Skjervik og riggområde ved Holm, sa Kontorp, og derfra skjedde mye på kort tid. I 30 dager ble jernbanen stengt, slik at vei og kulvert under sporet kunne bygges. Og med oppstarten ved Holm i Sande begynte også forberedende arbeid flere



DEN FØRSTE OFFISIELLE SALVA: Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa fikk æren av å fyre av den første salva for dobbeltspor mellom Holm og Nykirke.

ALLE FOTO: PÅL NORDBY

steder langs ny trasé.

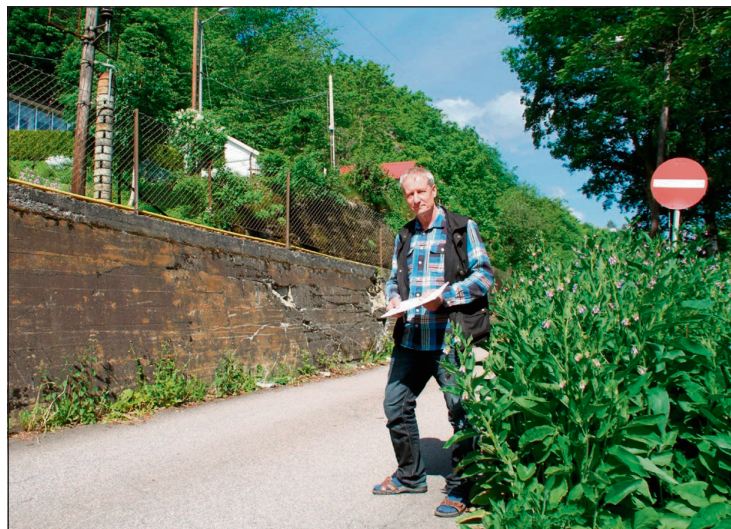
Fulgte gjorde anleggsstarten ved Sjøskogen 23. august 2010 for LNS. I to måneder skulle prosjektet forberedes med ny anleggsvei og riggområde.

Sprengning av et 270 meter langt tverrslag startet i oktober.

Bra budsjett

Med det første statsbudsjettet etter byggestart ble det også be-

kreftet at dette var noe Stoltenberg-regjeringen ville satse på å bygge ferdig raskest mulig. De tre ordførerne Alf Johan Svele, Thorvald Hillestad og Karl Einar Haslestad kunne smile



NY FYLKESVEI 900: Prosjektleder Bjarke Anderson med de første skissene for en ny vei gjennom sentrum 8. juni 2012.



SEMENT KOM OPP AV BAKKEN: Ved Bassengparken ble bakken hvit og hard. Byggeleder Nina Rongved 22. oktober 2012.

SMALT PÅ STASJONEN:

Sveles andre

HOLMESTRAND: Rett før jul, 21. desember 2011, gikk startsmellen av for prestisje-entreprisen Stasjonshallen. Ordfører Alf Johan Svele fikk nok en gang æren av å trykke på knappen. Skytebas Michael Scott passet på så alt gikk greit for seg utenfor nordre inngang. Skanska hadde i oktober året før fått den rekordstore entreprisen på 1,36 milliarder kroner, Fibo-entreprisen inkludert. Verdens største jernbanehall av dette slaget var dermed igangsatt før jul.



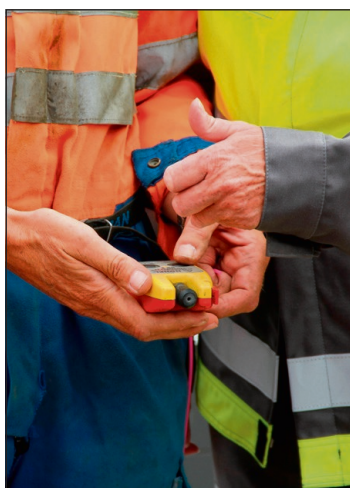
«FIBO» VAR IGANG:

Alle fem i drift

HOLMESTRAND: Med Fiboentreprisen i gang i januar i 2012 var alle fem entreprisene langs traseen i gang med sprengningsarbeider. Tverrslaget her skulle gå i en spiral 375 meter langt, med 42 høydemeter ned til hovedtunnelen. Skanska fikk jobben med den 2.000 meter lange delen av hovedtunnelen, mellom stasjonshallen og Snekkestadentreprisen. På dette tidspunktet måtte Skanska søke etter flere fagfolk for å få gjort all jobben.



emte knappen



SLIK GJØR DU: Magnhild M. Kleppa får sine instruksjoner.



INTERNASJONALT: Ble det ved Snekkestadentreprisen.



- DER! Skal du sprengre, peker Ole Kontorp til Magnhild Meltveit Kleppa. Utbyggingsdirektør Harald Nikolaisen til høyre.

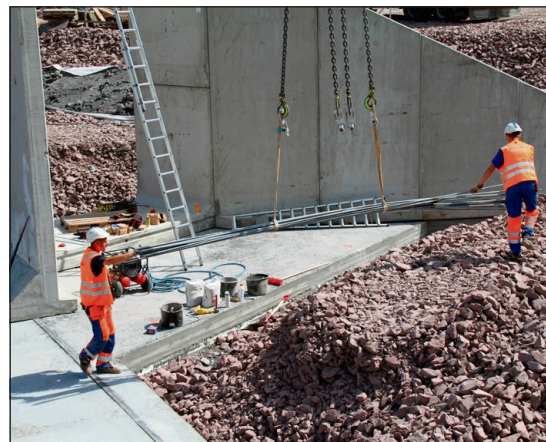
bredt når 660 millioner kroner ble foreslått for 2011.

1.000 i jobb samtidig

Etter ett års anleggsarbeid hadde 500 meter tunnel blitt

sprengt ut ved Holm. Også Snekkestadentreprisen kom nå i gang. 19. august 2011 ble sprengningene offisielt startet. Og 1. desember var også entreprisene kalt Fibo og Stasjons-

hallen i gang. Fra starten av 2012 var det fullt trykk over hele traseen. Dette året og 2013 ble de med størst aktivitet, med rundt 1.000 personer i jobb samtidig på det meste.



KULVERT: 30 dager uten tog hadde arbeiderne på seg sommeren 2010 ved Skjervik i Sande. En 70 meter lang kulvert skulle blant annet bygges, og 300 meter av skinnegangen var fjernet for å gi plass til maskiner og folk.



EL-SIKKERHET: Åsa Stenvall fra Gällevare i Sverige, da arbeidet begynte ved stasjonsområdet.



SJEKKER: Anleggsleder Helge Fristad fra AST og sjefsgelog Hanne Sagen Wiig fra Jernbaneverket sikrer fjellet ved Sjøskogen.

Fjellet var en stor utfordring å takle

I fire uker ble fjellet sjekket og sikret ved Sjøskogen. Fjellet har skapt mye hodebry.

PÅL NORDBY
paal@jarlsbergavis.no
93065552

HOLMESTRAND/RE: Mange steder har fjellet langs den 14,1 lange traseen skapt problemer. Størst var probleme-

ne ved Snekkestad.

Fire uker stopp

Her ble det en fire ukers drifts-stopp på grunn av et belte med løsmasser under Burma-veien. Her måtte det bygges en tunnel i tunnelen for å sikre fremdrift.

Også i stasjonshallen var det utfordrende fjell, som krevde ekstra sikringsarbeid.



250 KILO DYNAMITT: Den første ordinære salva ved Sjøskogen har gått av, og jobben var for alvor igang også her.

NY GODSTERMINAL?

850.000 kubikk

HOLMESTRAND/RE: H. Strøm AS meldte i mars 2011 sin interesse for store mengder stein til godsterminal ved Helland. Allerede samme høst ønsket de å begynne oppfyllingen i dalen. Planene vakte store protester blant hytteeiere og naboer. 157 skrev under på protestliste i 2012. I november samme år sa Jernbaneverket ja til å transportere over 800.000 kubikkmeter stein til området. En utredning slo fast at dette ville være negativt for naturen og Tangenbekken.



BILTUNNELEN STENGTE:

2. januar 2012

HOLMESTRAND: Og utgangspunktet var at tunnelen kun skulle være stengt i to år før den igjen kunne åpnes for biltrafikk. Slik gikk det ikke. I 2013 vedtok både bystyret og fylkestinget at tunnelen skulle stenges for biltrafikk. En stipulert pris på 150 millioner kroner for å oppgradere tunnelen til «riktig» standard innen 2020 ble en for drøy sum. Desember 2016 er det en fremtidig skitunnel, som er det mest aktuelle alternativet for etterbruk av tunnelen.



ANDREAS KALVARCZYK (36) LEVDE AV STEIN:

En moderne «rallar»



STEINKJØRING DAGEN LANG: Mellom stasjonshallen og Fræste pukkverk i Re var polske Andreas Kalvarczyk sin arbeidsplass i to år.

ALLE FOTO: PÅL NORDBY

En hel dag i juli i 2012 var Jarlsberg med polske Andreas Kalvarczyk (36) i lastebilen og kjørte tunnelstein.

PÅL NORDBY
paal@jarlsbergavis.no
93065552

HOLMESTRAND: Hver eneste dag satt han bak rattet i sin 12 tonn tunge doning, med 35-50 tonn på lasset.

540 HK under lokket

540 hestekrefter hadde Andreas under panseret, og han rakk ti lass tur-retur mellom stasjonshallen og Fræste pukkverk i Re. En baguettelunsj unnet han seg midt på dagen, før et varmt måltid på brakka ved Sjøskolen avsluttet den lange arbeidsdagen.

Nygifte Andreas kunne for-



KONTROLLERER LASSET: En sikkerhetsrutine var å kontrollere alle lass før kjøring for ikke å miste stein i trafikken.

telle at 12-timersdagene varte i to uker i strekk, før han kunne ta ei friuke hjemme i Polen.

I Olsztyn cirka 18 mil fra den russiske grensen ventet kona. Fra flyplassen i Gdansk var det 20 mil å kjøre hjem.

- Ja, jeg må være glad i å kjøre bil for å holde på med dette,

smilte han, og rygget opp på den enorme haugen av stein i pukkverket.

Andreas var sjåfør på en av 50 biler, som kontinuerlig transporterte stein disse sommerukene. Han trivdes, ikke minst med lønna, som ingen polske arbeidsgivere kunne matche.



NYTT LASS: Et lass er tippet, en ny tur for å hente mer venter.

Ingen jobb å få

Ikke fantes det jobb å få hjemme i Polen heller, så Andreas var en glad gutt, selv om det kunne bli slitsomt.

I to år hadde Andreas kontrakt i Holmestrand. Han håpet i 2012 på forlengelse, eller en ny kontrakt et annet sted i Norge

etter steinkjøringen. Andreas var med på noe historisk, og det visste han å sette pris på.

- Jeg er stolt av å ha vært med på dette, sa han. 500 lass stein hver dag, eller 600 som det var på det meste i 2013, slikt blir det svære mengder ut av. Over tre millioner kubikk stein skulle ut av hovedtunnelen, tverrslag, rømningsveier og ikke minst stasjonshallen.

Kamp for Hakan

Det var kamp om steinen, og i en periode var det også en dualabelig politisk kamp for å få nok stein til Hakan for å fylle ut og få cirka åtte dekar land til. «Mellom Hakan og stakan» ble et begrep i beskrivelsene på hvor det kunne bli mer land.

Tre til sju mål land kunne vinnes, uttalte geotekniker Geir Solheim fra Grunnteknikk, etter omfattende undersøkelser. Men han advarte mot dårlige grunnforhold.

FYLKESTINGET SA JA:

«Et momentum»

TØNSBERG: Olav Bjørnli (H) var med på det historiske vedtaket i Fylkestinget, der det ble et ja for å bygge heis i fjell i Holmestrand. – Høyre ønsker lykke til med heisprosjektet, sa den tidligere Hof-ordføreren. – Hvor var du da heisen ble bygget? Det spurte Ivar Ramberg (SV) om. Han mente at dette var et «historisk momentum» som Fylkestinget hadde vært med på. Vedtaket ble gjort 13. desember 2013, og det var enstemmig blant fylkespolitikere.



STIG ATLE VANGE (SV):

– Stort miljøsteg

HOLMESTRAND: I formannskapet i februar 2011 var Vange i heisspørsmålet opptatt av energi- og klimagevinstene. – En heis kan vekke oppsikt langt utover Holmestrand, samtidig som den kan stimulere til mer bruk av beina og sykkel. framfor bil til sentrum, sa han. Alf Johan Svele (H) mente politikere kanskje ikke klarte å tenke stort nok, og la til at en befolkningsvekst på en prosent årlig trolig ikke er nok, mens Ingar Aas-Haug (Ap) kalte det spektakulært.



VERTIKALFORBINDELSEN FRA FJELL OG NED TIL STASJONEN:

Heisdrøm ble et faktum

En skisse fra fire ildsjeler måtte til.

PÅL NORDBY
paal@jarlsbergavis.no
93065552

HOLMESTRAND: Allerede før tunnelarbeidet kom i gang ved Holm i juni i 2010, hadde fire privatpersoner på Rove i det stille jobbet med en ny idé for å få satt heisforbindelse mellom platene på kartet igjen.

Ingen ny idé

Ikke at dette var en ny tanke. Den hadde versert med mer eller mindre realistiske forslag for en heisforbindelse i flere tiår. Ofte utvendige løsninger på skisseplanet, men dette var annerledes.

Med muligheten som bød seg ved at stasjonen skulle legges inne i fjellet kom også ideen å anlegge en heis i fjellet.

Nils Dag Ralle, Tom Løwer, Morten Mobråthen og Marius Ramberg hadde stukket sine hoder sammen, og kom opp med et forslag der utgangspunktet var Roveveien 20, og en 60 meter lang heissjakt.

60 meter lang

– Dette er kun et forslag, og tomten er min, sa Ralle. Atkomst så de for seg å være en portalbygning og med tunnel under Roveveien til en «heislobby». Karene ville også ha en parkeringsplass for 170 biler og 150 sykler. De anslo også prisen til å bli 25 millioner kroner.

Kommunen var positiv, men ville ha en utredning da Jarlsberg skrev om initiativet i januar 2011. Og allerede i februar sa bystyret ja til å avsette 172.000 kroner til et forprosjekt. Fylkeskommunen og Jernbaneverket spyttet i like mye, så potten ble på 500.000 kroner.

I Roveveien 24

I 2012 ble det klart at heishuset ville bli plassert i Roveveien 24. Tomta var ideell i forhold til nordre inngang og perrongene 70 meter under, og her lå det et gammelt hus som kunne kjøpes og rives. Prisantydningen var nå 40 millioner kroner. Et spleiselag kunne det også se ut til å bli da Jernbaneverket sa at de kunne ta halve regningen.



70 METER LANG SJAKT: Her er arbeidet i full gang med å sprengre ut heissjakt fra toppen og nedover.

FOTO: PÅL NORDBY



SKISSEN: Slik så skissen for «heis i fjell» ut, og når sant skal sies så ligner utkastet på resultatet som har blitt med fjellheisen.



«KRUSEHUSET»: Roveveien 24 ble valgt som heistomt. Her kunne det gamle huset kjøpes, rives og gi plass for nytt. FOTO: PÅL NORDBY



ÅRLIGE VELSIGNELSE: Av Snekkestadtunnelen, i St. Barbaras feiring. **FOTO: PÅL NORDBY**

De feiret St. Barbara hvert år

Med de mange utenlandske arbeiderne på Snekkestad ble den katolske skytshelgen St. Barbara feiret hvert år.

PÅL NORDBY
paal@jarlsbergavis.no
93065552

RE: 800 meter inn i tunnelen sang Singlett for 100 tunnelarbeidere, lastebilsjåfører og andre under velsignelsen av tunnelen.

Skytsengelens dødsdag 4. desember er markeringen, og til å gjøre velsignelsen ble prest Ewald Maria Nebelung fra St. Olavs katolske kirke i Tønsberg invitert.

Prosjektleder Morten Klokkesvein i Jernbaneverket overrasket også med å synge «Hard rock minors».

En figur av St. Barbara fikk sin plass i en liten hylle i fjellet ved åpningen av tverrslaget ut mot Snekkestad.

Etter den formelle markeringen av St. Barbara var det middag og fest utenfor tunnelen.



KOMMUNEN OG JERNBANEVERKET:

Striden om parkering

Høsten 2014 hadde det tettet seg til i parkeringsstriden mellom kommunen og Jernbaneverket. Departementet måtte løse saken.

PÅL NORDBY
paal@jarlsbergavis.no
93065552

HOLMESTRAND: Jernbaneverket mente fortsatt det var nok med flateparkering. De hadde over tid oppjustert kapasiteten fra 216 til 227 biler, mens kommunen sto fast på sitt: Et parkeringshus i to etasjer med plass for 342 biler.

Avgjørelsen måtte til slutt overlates til Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

210 parkerte

Jarlsberg hadde samme dagen som departementene var på befaring talt til 210 parkerte biler på oppmerkede plasser og langs fylkesveien.

- Ja takk, begge deler

Ni måneder senere, i slutten av juli 2015, kunne Alf Johan Svele konstatere at statsråd Jan Tore Sanner hadde skrevet under på et vedtak som åpnet for utvidelse av den planlagte flateparkeringen ved behov. Vedtaket ga også åpning for at det i framtiden kunne bygges parkeringshus, dersom behovet tilsa dette. For inntil 400 biler.



BEFARING PÅ STASJONEN: Marit Tofte fra Kommunaldepartementet og Knut Wedde fra Samferdselsdepartementet i møte med ordfører Alf Johan Svele på stasjonen.

ALLE FOTO: PÅL NORDBY

Trinnvis løsning

- Vi har kommet til en løsning i flere trinn i samråd med Samferdselsdepartementet. For alle er det viktig med tilstrekkelig parkering inntil stasjonen, slik at flest mulig benytter tog og buss. Vi ønsker i likhet med kommunen at dette skal bli et viktig kollektivknutepunkt, sa

Sanner i vedtaket.

- At departementet også syntes at det ville være ille om det ble så få parkeringsplasser ved stasjonen, slik at folk heller hadde brukt bilen framfor tog, er nettopp et av argumentene vi også har brukt, kommenterte Alf Johan Svele.

Hvordan det vil stille seg med

hvem som skal ta regningen om det viser seg om åtte-ti år at det likevel er nødvendig å bygge et parkeringshus, sier vedtaket lite eller ingenting om.

Skal følge med

- Vi får uansett ikke parkering i to plan nå, men vi skal følge nøye med på utviklingen når



JULI 2015: Alf Johan Svele - passe fornøyd med vedtaket.



SÅ TRANGT: P-plasser der hvor det daglig var mulig.

dobbeltsporet og stasjonshallen åpner neste år. Framtidig behov er et viktig premiss i godkjenningsbrevet fra departementet og den formuleringen kan bli viktig for oss senere, sa Svele i juli 2015.

Nabotomta vil i første omgang være aktuell ved en parkeringsutvidelse.



TOK DET MED ET SMIL: Yasemin Ceylan var en av trafikkdirigentene under «Buss for tog» i oktober 2011. **FOTO: PÅL NORDBY**

Yasemin måtte tåle mye kjeft

Yasemin Ceylan (21) var trafikkdirigent for Nettbuss i en av de mange «Buss for tog»-periodene. Hun fikk mye kjeft.

PÅL NORDBY
paal@jarlsbergavis.no
93065552

HOLMESTRAND: - Jeg er visst litt av en idiot, sa hun lattermild til Jarlsberg i oktober i 2011. Mange bilister tålte ikke at det var litt kø og ventetid i de mest hektiske trafikktimene på

stasjonsområdet.

Sørget for flyt

Hennes oppgave var først og fremst og gi rett informasjon, og sørge for best mulig flyt i trafikken og ha oversikt over hvilke busser som kom og gikk og hvor de kom fra og skulle.

- Det er opptil 12 busser samtidig foran stasjonsbygningen. De klart det kan virke litt kaotisk, men de aller fleste er greie og blide, sa hun.

Men så var det altså dem som oppførte seg helt motsatt.

Yasemin kalte det grov kjeft, det som enkelte mente de hadde rett til å vrenge ut av seg.

- Noen synes jeg er en komplett dust som ikke lar dem få parkere der de vanligvis står. Da kan det bli både banning og utskjelling, men jeg tar det med et smil og er hyggelig tilbake, sa Yasemin.

Noen fikk også kaffe

Noen bilister fikk også kaffe fra kanna på trappa til Pakkhuset, selv om kaffen var ment for alle dem som jobbet der.



Nå skal vi feire nytt dobbeltspor og ny, fantastisk jernbanestasjon!

28. november kjørte det første rutetoget inn på det nye dobbeltsporet og inn på nye Holmestrand stasjon. En ny, viktig brikke i InterCity-utbyggingen kom på plass. Dette er ikke bare stort for Holmestrand, det betyr også fordeler for pendlere lengre sør, som får flere togavganger å velge mellom.

I dag, 17. desember, skal statsminister Erna Solberg stå for den offisielle åpningen av strekningen. Det blir underholdning av Swinglett, Emmy, Christer Torjussen og Plumbo. Det blir servering av boller og varm drikke under hele arrangementet – som er helt gratis.



Tre rigger på stuff 2012. Foto: Freddy Samson Fagerheim



Fullt gjennomslag mars 2014. Foto: Anne Mette Storvik



August 2014. Foto: Anne Mette Storvik



Montering av himling, mai 2015. Foto: Anne Mette Storvik



Sporet legges i hallen, august 2016. Foto: Anne Mette Storvik



Første rutetog i hallen, 28. november 2016. Foto: Freddy Samson Fagerheim



– Vi håper at vi får se mange av dere på åpningsarrangementet som foregår på Holmestrand stasjon mellom klokken 14.00 og 16.00, sier prosjektsjef Knut Edmund Knutsen.

– Noen av oss har vært med helt fra starten i 2010, og det er en glede å få arrangere en folkefest for Holmestrand. Dere som bor her har tatt sprengning, transport, støv og støy med stor tålmodighet, noe vi er svært takknemlige for, sier prosjektsjefen.

JERNBANEN FØR:

– Varm stemning

HOLMESTRAND: Asbjørn N. Jakobsen beskriver i sin bok «Jernbameminner fra Vestfold» som kom i 1996, atmosfæren i togene i Vestfold for noen tiår tilbake. Han beskriver stemningen som varm og hyggelig mellom de reisende og personalet. – Denne varme og hyggelige atmosfæren mangler dagens tog. På grunn av sin effektivitet er den gamle gode kontakten borte, uttaler Jakobsen.



JERNBANEN I DAG:

Slutt på P-trøbbel

HOLMESTRAND: Parkeringsforholdene ved Holmestrand stasjon har vært et tilbakevendende tema i Jarlsbergs spalter. Vårt bilde her er tatt i tilknytning til at privatpersoner til tider parkerte slik at bussene ikke greide å snu inne på stasjonsområdet. Den nye bussterminalen, som setter et skarpere skille mellom biltrafikk og kollektivtrafikk, vil etter alt å dømme sette en stopper for slike vanskeligheter.



Trasévalg med jubel

Da traséen for Vestfoldbanen ble fastsatt i 1875 skapte det adskillig bitterhet i lokalmiljøene. Amtstinget, som var datidas fylkesting, satset på at Stortinget ville følge jernbanekommisjonens innstilling. Men det kom de til å angre på.

LARS IVAR HORDNES
redaksjonen@jarlsbergavis.no
4803 5359

HOLMESTRAND: Det var allerede i 1869 at det begynte å bli snakk om en jernbane gjennom det som da het Jarlsberg amt og Larvik amt. I 1854 kom den første jernbanen mellom Eidsvoll og Kristiania. Etterhvert spredte vissheten om alle mulighetene som fulgte med en jernbane seg.

Innlandslinje

I starten var det snakk om to ulike traséer: En ut fra Kongsbergbanen ved Vestfossen, langs Eikeren og videre sørover fra Eidsfoss. Den andre muligheten var ut fra Drammen mot Sande. Fra Sande var to muligheter sett på som aktuelle: En innlandslinje opp Hanekleiva og en langs kysten til Holmestrand. Vestfossen-alternativet var hele 20 kilometer lengre og ble lagt bort. Den videre diskusjonen skulle dermed handle om kyst eller innlands-alternativet fra Sande. Begge alternativene ble lagt fram med ulike trasévalg. Innlandslinjene hadde det til felles at de var tenkt i tunnel gjennom Hanekleiva. Kyst-alternativet var i to alternativer, en ytre og en indre. Begge ville gå via Holmestrand, men bare den ytre var tenkt lagt gjennom Horten.

Bygget seg opp

I Holmestrand var det kystlinja som var det eneste akseptable. Men det bygget seg opp til en bitter strid mellom herredene, som var datidas kommuner, og byene. Også på sentralt hold var det uenighet. En jernbane-

kommisjon ønsket en indre løsning, med tilkoblingsmuligheter for jernbane mot vestlandet. En ingeniørkommisjon og Forsvaret ville ha ei indre linje. Amtstinget, som gikk inn for det indre alternativet, satset på at jernbanekommisjonens innstilling ville få flertall og overlot saken til Stortinget. Det skulle de komme til å angre på. Knapphet på ressurser førte til at det indre kystalternativet ble valgt i Stortinget i 1875. I tillegg bidro byene med betydelig økonomisk bidrag, nærmere bestemt 20 prosent av kostnadene. Beslutningen skapte bitterhet i Amtstinget og i herredene innover i amtet.

En enorm jubel!

Det ble en enorm jubel i Holmestrand da nyheten om trasévalget ble kjent. «Under Hurraraab og Jubel drog man gjennom gatene til langt paa nat» sto det i Holmestrandsposten. Neste dag var byen festsmykket og båtene hadde heist flaggene sine. Klokka 12.00 ble butikkerne stengt, og skolebarna fikk fri fra skolen.

Takketaler

Stedet var «Den grønne slette» ved Gausetangen «...hvor der var noksaa smukt tilstelt med Tribune med norske flag. Punschebord med hver sin vært, der skjenkede gratis, og Talerne begyndte. Byfoged Schjenck taledede for Kongen. Kongesangen. Toldkasserer Gjessing for Stortinget. Ja, vi elsker. Sagfører Koren i velvalgte ordelag for Anledningen. Apotheker Strøm med Byens tak til den fraværende Storthingsrepræsentant Hansen. Toldbetjent Kolderup for den private Jernbanekomité: Erlandsen i Tønsberg, Enge i sande, Gjessing og Røed i Holmestrand».

Ikke like høy stemning

Innover i Botne var stemningen trolig ikke like høy, her hadde man ønsket seg den indre løsningen.

Målet var da som nå å oppnå økonomisk vekst som følge av ny jernbane gjennom lokalmiljøet.

Kilde: Per Øyvind Klingan



Da traséen var nylagt

Bildet viser gammel og ny tid i møte. Året er 1884.

LARS IVAR HORDNES
redaksjonen@jarlsbergavis.no
4803 5359

HOLMESTRAND: Ta en titt på bildet til høyre. Bildet er fra området mellom Holmestrand og Sjøskogen. Det finnes få eldre fotografier fra Holmestrand. Bildet er utlånt fra Hol-

mestrand Museum og er merket med «våren 1884».

På bildet ser vi at Jarlsbergbanen er mer eller mindre nylagt, med lys pukk under de smalsporede skinnene. På denne tida var ikke jernbanen elektrifisert:

Vår tids høyspentstolper mangler. Parallelt med jernbanen går som idag, veien. Men transportmiddelet på veien er

fortsatt hest og kjerre. Det er lett å tenke seg at hestene må ha blitt skremt da de dampdrevne og bråkende togene kom forbi. Vi ser at vogna er full av folk, og at bildet kan være tatt om våren, med smeltende snø i hellingene.

Kanskje er det folk som har vært på kirkebesøk en søndag, eller retur etter en handletur i Holmestrand.



NYLAGT JERNBANE: Bildet er utlånt av Holmestrand Museum. Et av de virkelige gamle fotografiene fra Holmestrand.

el og stor bitterhet



SLIK BLE DET: Jernbanen skar seg tvers gjennom Holmestrand sentrum.

FOTO: ROLF SYVERTSEN



POPULÆRT: Rune Hauge, med Eskil og Even Hotvedt, var blant 1.250 på åpen dag i 2013.

Mange ble lokket av åpent fjell

Det ble folksomt da Jernbaneverket inviterte holmestrandinngene inn i den kommende stasjonshallen.

MAGNUS FRANER-ERLINGSEN
magnus@jarlsbergavis.no
90733457

HOLMESTRAND: På forsommeren i både 2013 og 2014 kunne folket komme inn i fjellet og få en forsmak på stasjonen de hadde i vente.

Flest folk var det i 2013, da 1.250 mennesker var innom. De fikk gå inn i en grovsprengt nordre stasjonsinn- gang og se starten på den enorme stasjonshallen i grotteaktig belysning.

- Dette bare må jeg få med meg, på samme måte som jeg fikk med meg åpningen av Holmestrandtunnelen i 1983, sa Rune Hauge da vi traff ham.

Han var der sammen med barna Eskil og Even Hotvedt (da 6 og 9).

Eskil kunne fortelle at han var

mest giret på å se «drage med strøm i munnen» - altså betongsprøytemaskinen.



FESTHELGEN ER I GANG

Endelig offisielt åpnet!

Med en brennende kjempekoffert og festfyrverkeri, kunne Holmestrand kommune endelig markere den nye stasjonen for åpnet.

ALEXANDER SVANBERG
alexander@jarlsbergavis.no
976 17 522

HOLMESTRAND: I åpningen, «Fjellet Forteller», der både stasjonstak og fjellvegg ble aktivt brukt, var kofferten en rød tråd.

- Togstasjonen er et sted man reiser til og fra, og i tillegg bærer vi alle bærer på vår egen historie, også om Holmestrand. På forhånd fikk vi en god del av dem, som har blitt bearbeidet til et konseptuelt teater, sa Jon Løvaas på forhånd.

Hjelp fra Nederland

Det er Holmestrand kulturkontor, sammen med Prins Te Paard fra Nederland, som har stått bak «Fjellet Forteller».

Sistnevnte har årelang, internasjonal erfaring med teater i uvante settinger.

- Forberedelsene i Holmestrand har vært en utfordring, men en god utfordring. På grunn av all byggeaktiviteten rundt stasjonen fikk vi bare en kort generalprøve og denne ene muligheten til å vise oss. Dette er nok i tillegg, i antall mennesker, det største prosjektet vi har vært med på å lage, sier Rutger Berg Boer, som sammen med samboeren Liset Moerdijk driver det verdenskjente, kreative produksjonsselskapet.



SANG PÅ TAKET: Over 100 lokale deltakere var med under «Fjellet Forteller» i går kveld, der både stasjonstak og fjellvegg var scene og kulisser. Her under generalprøven torsdag.

FOTO: ALEXANDER SVANBERG

Lokalt engasjement

Over hundre lokale deltakere fra HUK, Brødrene Bacchus, Split, HIF klatring, Nord-Jarlsberg Kulturskole, lokale rappere, Swinglett, Byteateret, historiebærere, flammefolk, WIKE gravemaskiner og Rosenborg Pyrotekniske var i sving under «Fjellet forteller».

- Næringsliv, lag, foreninger og enkeltpersoner har umiddelbart sagt ja til å bli med, og her har ingen spart på noe, sa Inger Christensen på forhånd.

Baker- og konditorlandslaget, Veksthuset, Reidvintunet, pensjonistforeningen, Lions, Nordisk Aviaton Products,

Wike og Jernbaneverket takkes samtidig for samarbeidet.

Festen fortsetter lørdag

I dag overtar Jernbaneverket feiringen, der statsminister Erna Solberg (H), samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen (Frp), og Jernbanedirektør Elisabeth Enger er inviterte gjester. Det blir i tillegg musikalske innslag av koret Swinglett og artisten Emmy, samt bandet Plumbo. Standupkomiker Christer Torjussen er dagens konferansier.

- Å åpne en togstasjon ... må jeg innrømme at jeg aldri tidligere har gjort, sier han.



PRINS TE PAARD: Liset Moerdijk og Rutger Berg Boer (grunnleggere), samt Daan Hazendonk (video og animasjon).

FOTO: ALEXANDER SVANBERG



TJUUVSTARTET: Seniorskoret Regnbuen holdt stasjonskonsert allerede på åpningsdagen, 28. november.

FOTO: PRIVAT



KONFERANSIER LØRDAG: Christer Torjussen. PRESSEFOTO



KOMMER LØRDAG: Ketil Solvik-Olsen. FOTO: A. SVANBERG



KOMMER LØRDAG: Erna Solberg. FOTO: PÅL NORDBY

HENT

Hent AS har hatt den glede av å være Hovedentreprenør for arbeidene ved Holmestrand Stasjon.

Våre varmeste gratulasjoner til Holmestrands befolkning.



VILLE HA EN SIKRING:

Hvorfor ingen høydebom?

HOLMESTRAND: Pensjonert forsikringsmann Jack Frostad kom med et innspill når det gjaldt sikkerheten ved jernbanebommene i Holmestrand. – Hvorfor er det ingen sikring slik at de med for høye kjøretøy blir varslet hvis de har for høy last, spurte han. Frostad kunne tenkt seg en høydebom lik den som henger i Nyveien. Forslaget ble tatt godt imot av banesjef Bjørn Ståle Varnes i Jernbaneverket. Sikring kom aldri på plass.



IKKE ALLE VAR ENIGE:

Tja til fjellheis

HOLMESTRAND: På nyåret i 2013 var ikke alle politikerne i Holmestrand like begeistret for planene om en heis i fjellet. I forkant av bystyret 20. februar var Høyres Ulf Sundling (bildet) skeptisk, Arbeiderpartiet Ingar Aas-Haug hadde et håp, Senterpartiet og Per Harald Agerup var negative, SV's Stig Atle Vange var i tvil og sa tja, Ragnar Didriksen fra Frp var motstander, Venstres Thove Bringaker sa betinget ja og til slutt, KrF's Trine Hasselgård Bøe, visste ikke.



STADIGE PROBLEMER MED JERNBANEBOBBENE:

Preget av påkjørsler



MANGE UHELL: Bobbene i Holmestrand ble stadig kjørt ned av bilistene.

FOTO: MAGNUS FRANER-ERLINGSEN

Jernbanebommene i Holmestrand har vært utsatt for mange uhell. En periode ble de kjørt på nesten hver uke.

JARL REHN-ERICHSEN
jarl@jarlsbergavis.no
90895328

HOLMESTRAND: Jernbanebommene nord for stasjonen er det første bilister møter i Holmestrand når man kom til byen nordfra via gamle E-18.

De aller fleste av oss har vel opplevd å stå der mens vi venter på at toget mot Oslo skal passere.

Da Skjeggstadbrua kollapset økte trafikken gjennom Holmestrand sentrum dramatisk. Det førte også til en rekke uhell og

ulykker på jernbaneovergangen og ofte sto trafikken bom stille med lange køer på begge sider av overgangen. Her er noen av hendelsene:

Lastebil kjørte videre

En gang var det en større lastebil som ignorerte rødt lys og feide med seg deler av bommen. Føreren brydde seg lite om hendelsen og kjørte bare videre som om ingenting hadde skjedd.

Politiet fikk tak i føreren og han hevdet at han ikke hadde merket noe.

Tok sjanser

I mars i fjor hadde Jarlsberg en artikkel der banesjef Ståle Varnes advarte mot slalåmkjøring mellom bommene.

Han forteller at bommene i snitt ble kjørt på en gang i uken.

Denne overgangen var spesiell siden det var et halvbomanlegg. Det gjorde at det var mulig å kjøre slalåm mellom bommene for dem som ikke «gadd» å vente på grønt lys.

Dette er strengt ulovlig, men mange valgte likevel å risikere å bli truffet av toget fremfor å vente noen minutter.

– Det er jo livsfarlig hvis de blir stående der og de har ikke oversikt over når toget kommer. Etter Skjeggstadbruas kollaps ble det mye mer tungtransport gjennom der, og de store kjøretøyene er jo ekstra utsatt. Det er en grusom opplevelse for lokførere å se noen stå fast på skinnene, sa Varnes til Jarlsberg den gangen.

Dyrt for føreren

Hver gang noen sneiet borti bommene og ødela utstyret, så



FAKSIMILE: Jarlsberg avis har hatt flere artikler om problemer knyttet til jernbanebommene.

kostet det mellom 15.000 og 20.000 kroner å reparere. Regningen ble sendt til bileier i de tilfeller der bilen ble identifisert.

I tillegg til alle hendelsene



FULL STOPP: En bil kjørte på en bom i mai 2015. Da ble det raskt lange køer.

med bommene var det også flere tilfeller der kjøreledningen til toget ble revet ned av kjøretøy som var for høye.

COGNAC PÅ RØYSA 1:

– Skål for hullet

HOLMESTRAND: Det har blitt mange skåler for mange gjennomslag i løpet av byggeperioden. Her fra et av gjennomslagene i stasjonshallen i 2013. Prosjektleder Morten Klokkesveen og byggeleder Nina Rongved i Jernbaneverket hever sine glass med cognac, noe som skjer på steinrøysa, etter gammel tradisjon. Dette var et av mange høydepunkter i sprengningsarbeidet. For øvrig var det Harald Nikolaisen som trykte på knappen denne gangen.



COGNAC PÅ RØYSA 2:

– Skål for hullet

HOLMESTRAND: Og her har det akkurat blitt gjennomslag mellom entreprisene Sjøskogen og Holm. På dette tidspunktet, i september 2013, var det blitt 6.000 meter sammenhengende tunnel i nordenden av prosjektet. Selvfølgelig måtte det være cognac på røysa også her. En av tre baser på Sjøskogenentreprisen, Erling Hundhammer, og geolog Hanne Wiig Sagen, spretter cognacflaska etter et vellykket gjennomslag mot nord.



11 ÅR OG «SKYTEBASER» I TUNNELEN:

Et trykk for framtida

– Dette var kjempear-
tig sa Gabriel Gaudi
Gislason og Lukas
Ramstad da kruttrøy-
ken la seg ved Feg-
stad. 11-åringene
hadde akkurat fyret
av ei salve.

PÅL NORDBY
paal@jarlsbergavis.no
93065552

SNEKKESTAD: Smellen gjorde at det ble åpning mellom Snekestad- og Fiboentreprisen. Begivenheten skjedde i februar i

2014, og gutta var blide som lerker etter det historiske smellet.

– Så moro, ivret Gabriel Gaudi Gislason og kameraten Lukas Ramstad. Førstnevnte er sønnen til anleggsleder Gisle Gudjonson. Det forklarer ungguttas tidlige opptreden med «kuler og krutt».

Inn i en ny fase

Etter sprengningsarbeidet ved Fegstad gikk denne delen av anlegget inn i en ny fase både da det gjaldt mannskap og arbeidsoppgaver.

På det meste var det 90 arbeidere på Snekestad. Nå dro 15

av dem videre til et annet anlegg i sveitsiske Genève, ti til Stavanger, mens resten fortsatte med arbeid i den sørlige enden av tunnelen.

Mye betongarbeid

Det var mye betongarbeid som etter hvert skulle gjøres ved tunnelåpningen, vann- og frostsikringsarbeid, og så skulle det bygges et 200 kvadratmeter stort bygg til tekniske installasjoner på stedet.

UNGE «BASER»: Artig var det for 11-åringene å fyre av.

FOTO: PÅL NORDBY



GAVETIPS

TREN GRATIS

UT ÅRET HOS TRIMHUSET HOLMESTRAND

GRATIS INNMELDING 19. OG 20.DES

PLUSS 2x25MIN MED **PERSONLIG TRENER**

TILBUDET FORUTSETTER 12 MND. BINDING

“**HOLMESTRANDS STØRSTE
UTVALG PÅ GRUPPETIMER**

ZUMBA, BODY BALANCE, BODY STEP, SPINNING, SIRKELTRENING
SENIORTRIM, LØPETRENING PÅ MØLLE, STOR BALL, COREBAR
DANCE AEROBIC, BODY PUMP, TABATA, PILATES OG MYE MER!

WWW.TRIMHUSET.NO - Tlf 33 05 06 06

”



VEMODIG: Siste sørgående tog. Lokførerleder Svenn Kastet og konduktørleder Geir Vidar Kjellby. **FOTO: ANNE METTE STORVIK**

- Dette var veldig rart...

Lokførerleder Svenn Kastet og konduktørleder Geir Vidar Kjellby opplevde folkehavet fra «cockpit» på det siste toget gjennom byen 29. oktober.

PÅL NORDBY
paal@jarlsbergavis.no
93065552

HOLMESTRAND: - Det er klart

at dette ble en veldig spesiell opplevelse, sier Svenn Kastet. Han kan fortelle at han har kjørt gjennom Holmestrand hundrevis av ganger. Den siste ble både vemodig og litt rar.

- Og så mye folk på torget. Dette var det også moro, og ikke minst historisk å være med på sa han, noen dager etterpå.

- Men vi merket ikke

noe til det som ellers skjedde på toget, legger han til.



TOGETS SISTE REISE GJENNOM BYEN:

Med ul og tut til farvel

Etter 135 år og 16 dager var det stopp. Det ble stille på skinnegangen etter at hylende horn og tuter hadde sendt toget ut av torget og sørover for siste gang.

PÅL NORDBY
paal@jarlsbergavis.no
93065552

HOLMESTRAND: Natt til 29. oktober var over 1.000 mennesker samlet på torget for å ta farvel med toget og den gamle traseen. En gledens dag, en nostalgisk dag og en dag for byutvikling.

Fra midnatt

Fra midnatt samlet folk seg på torget. I bunader, med lys i håret og noe å tute med i hendene. Jernbaneverket serverte kakao, andre hadde varme pølser, kommunen og NSB hadde hele dagen gitt reisende på Vestfoldtalenter en oppmerksomhet. Stemningen var til å ta og føle på. Den var spesiell.

Regien var klar

Og regien for kvelden var klar. Det siste sørgående rutegående toget i friluft gjennom byen skulle i seks minutter stoppe på torget. Der ventet folket.

Og her skulle det hilses med orkestermusikk fra HUK, Holmestrandsgangen fra Brødrene Bacchus og folket, samt tale fra ordfører Alf Johan Svele.



HISTORISK: Vel 1.000 mennesker samlet seg på torvet for å se siste tog gjennom Holmestrand, natt til lørdag 29. oktober 2016. Ordfører Alf Johan Svele ble heist opp i lift. **FOTO: ALEXANDER SVANBERG**

På sin vei videre ut av byen skulle toget tute, og folk skulle tute tilbake med instrumenter, 17. maiblåser, horn, trompeter og messingblåsere, mens ordføreren viftet med grønt konduktørflagg.

Folkelig leven

Et folkelig lurveleven ble det til

de grader. Godkjent av kommunelegen, og med nærings-sjef Inger Christensen med søknad i hånd om fritak fra loven om nattero. Visst skulle livet markere det endelige punktet når baklysene på toget ble borte i sør. Og slik ble det.

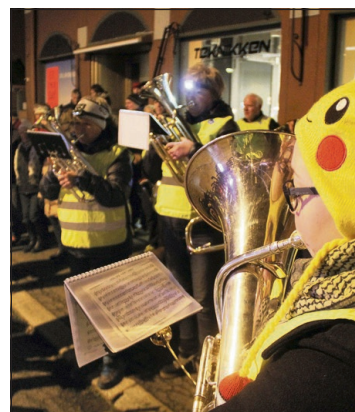
De som ikke hadde fått med seg forhåndsreklamen måtte

bli skremt av lydene i mils omkrets, men så ble det stille. Helt dørgende stille.

Et tog etter rutetabell hadde for siste gang gått i friluft gjennom Holmestrand. Fra da av ventet tunnel og stasjonshall på det neste. Først en fire ukers pause fra skinnegående transport med buss i stedet for tog.



FLAGG OG BLOKKFLØYTE: Alt ble tatt i bruk denne natten.



HUK: Med orkestermusikk sørget HUK for takten.

Latter og gråt

Dette ble en verdig finale som frambrakte tårer, latter, jubel og ikke minst applaus.

Et historisk og følelsesladet øyeblikk «hele Holmestrand» deltok i. En natt for historiebøkene, tilsvarende spørsmålet: «hvor var du da det siste toget gikk gjennom byen?».



I FINSTASEN: Fra venstre: Anne Grete Grønseth, Brit Wenche Brennhovd, Sverre Brennhovd og Aina Berger Fegstad. Med bunader og bilhorn markerte de slutten på tog i byen. **FOTO: PÅL NORDBY**



FLOTTE KARER: Med fine hatter og horn i tidsriktig stil. **FOTO: ALEXANDER SVANBERG**



SISTE REIS: Og så gikk toget. Ut av byen. Fra torget klokken 00.48, 29. oktober 2016, sa vi farvel. **FOTO: PÅL NORDBY**

Smarte leiligheter på toppen av Holmestrand med utsikt og gode solforhold



Holmestrand
Duunshagen

46 MODERNE SELVEIERLEILIGHETER



Olav Duuns Vei 17

Pris fra	kr 2 980 000,-
Pris til	kr 7 050 000,-
Areal	79 - 121 m ²
Soverom	2-3
Ant etasjer	4
Boligtype	Leilighet
Eieform	Eier (Selveier)

duunshagen@gmail.com

www.duunshagen.no

VANT «GULLHJELMEN» FOR LASTSIKRING:

Så raste stein ut på Våleveien

HOLMESTRAND: I juli 2013 fikk de fire SHA (sikkerhet, helse og arbeidsmiljø)-rådgiverne på prosjektet Jernbaneverkets utmerkelse «Gullhjelm». Deres prosedyrer for å sikre at tunnelstein ikke falt av trailerlass, ble trukket fram spesielt.

En måned etter raste så drøssevis av tunnelstein av et trailerlass fra Fibo utover Våleveien.

– Dette skal ikke forekomme, så SHA-rådgiver Torstein Dahle etterpå, og skjerpet rutinene. En lastebil veltet også på E18 ved Bentsrud i kjøringen.

LØPSK BRANNBIL:

En ble skadd

HOLMESTRAND: 1. oktober 2014, kun to dager før dødsulykken samme sted, brakk en mann i 40-årene begge ankene i Fibo-tunnelen da han måtte hoppe av en gammel brannbil i fart.

Årsaken skal ha vært at bremsene sluttet å virke. Bilen var på vei mot flere av mannens kolleger da han lyktes å svinge den inn mot noen stålkår i siste liten. Saken ble gransket både internt av Skanska og eksternt av Arbeidstilsynet.

FOTO: ANNE METTE STORVIK / JBV



ÉN AV FIRE: Torstein Dahle er en av Jernbaneverkets fire rådgivere innenfor Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø-feltet på prosjektet Holm-Nykirke. Han melder om 14 arbeidsulykker i løpet av over 3 millioner arbeidstimer, men vil ikke skryte av den statistikken. **FOTO: ALEXANDER SVANBERG**

14 SKADD I ARBEIDSULYKKER:

Skader «på det jevne»

3,3 millioner arbeidstimer ga 14 skader under prosjektet.

MAGNUS FRANER-ERLINGSEN
magnus@jarlsbergavis.no
90733457

HOLMESTRAND: I løpet av de seks og et halvt årene Jernbaneverket har vært byggherre for jernbaneprosjektet Holm-Nykirke, har det skjedd 14 skader i arbeidstiden som har vært såpass alvorlige at den skadde ikke har kunnet kommet på jobb dagen etter.

Det opplyser Torstein Dahle, en av Jernbaneverkets fire SHA (sikkerhet-, helse- og arbeidsmiljø)-rådgivere på prosjektet. Jernbaneverket har som byggherre stilt krav til entreprenørene om at alle uønskede hendelser under arbeidet rapporteres til dem.

Til sammen har det vært arbeidet over 3,3 millioner arbeidstimer – tilsvarende 1.850



MØRK DAG: 3. oktober 2014 ble prosjektet rammet av en dødsulykke.

FOTO: MAGNUS FRANER-ERLINGSEN

årsverk.

– Enhver skade, er én for mye, sier Dahle.

– Samtidig har skadehyppigheten vært omtrent på det jevne i forhold til sammenlignbare prosjekter, mener han.

Hyppigere i starten

Skadene skjedde mer hyppig i starten av prosjektet, da tunne-

len skulle sikres og sprenges.

– Da var det større materiell i drift, som gir mer energi i bevegelsene, og større risiko for skade for den som er på feil sted til feil tid, forklarer Dahle.

Han og de andre SHA-rådgiverne har jobbet systematisk overfor entreprenørene. Verne-runder, risikovurderinger og inspeksjoner av utstyr og ru-

ARBEIDSULYKKER

- Klemskader: 6
- Truffet av gjenstand: 4
- Vriking av fot: 1
- Bilkollisjon: 1
- Sårskade med infeksjon: 1
- Fall: 1

tinere på arbeidsplassene har vært blant oppgavene.

Dahle og de øvrige SHA-rådgiverne fikk i juli 2013 Jernbaneverkets SHA-pris, «Gullhjelm», for gode rutiner på rapportering, oppfølging og forebygging av ulykker.

Bedre logistikk

Forbedringer i logistikken, særlig i løpet av de siste par årene, har virket positivt inn på ulykkesstatistikken.

– God logistikk betyr at hvert arbeidslag får sin tid og sin plass for å jobbe på sitt sted og at ikke andre arbeidslag bidrar til forstyrrelser. Det gir god HMS, sier Dahle.

Enhver skade er én for mye.
TORSTEIN DAHLE
Sikkerhetsrådgiver i Jernbaneverket

Den mest kritiske hendelsen har vært dødsulykken 3. oktober 2014. En mann jobbet i en lift i tunnelen og ble klemt i hjel mellom rekkverket i liften og tunneltaket. En av årsakene til ulykken var at «hjernen» til liftten var endret på slik at viktige sikkerhetstiltak på liftten var koblet ut.

– Dette er en mørk dag i prosjektets historie, sier Dahle.

– Både byggherrer, entreprenører og utleiefirmaer av lifter har lært mye av denne ulykken, både når det gjelder lift og generelt det med arbeid i høyden og utstyr som brukes i den forbindelse, legger han til.

ENTUSIASME I SENTRUM:**– Positivt ladet**

HOLMESTRAND: Øistein Hjelmtvedt i Holmestrand Utvikling hyller jernbanestasjonens betydning for sentrum. -

- Vi merker totalt sett at det er mye positivitet. Og det har selvfølgelig med at ting drar seg til og nærmer seg realisering. Da øker entusiasme og positivitet deretter. Alt som dreier seg om Holmestrand sentrum er positivt ladet om dagen. Og jernbanen er selvfølgelig en veldig viktig brikke i det, sier han.

ARKIVFOTO**MED PÅ HISTORIEN:****Delte ut hilsener**

HOLMESTRAND: 28. oktober, den nest siste datoen for tog gjennom byen, ble reisende hilst velkommen tilbake med spesiallagde Holmestrand-postkort med aktuelle arrangementer.

Håkon Fæste var en av de frivillige.

- En veldig trivelig arbeidsoppgave. Selv om det er litt vemodig at toget forsvinner fra bybildet, er det veldig gledelig og bra for byen at vi får en så flott stasjon, sa Fæste.

FOTO: MAGNUS FRANER-ERLINGSEN

”Da den fortvilte kollegaen oppdaget det, var det for sent

**Kommentar**

MAGNUS FRANER-ERLINGSEN
Redaksjonsleder

DET ER fredag 3. oktober 2014. 35 år gamle Grzegorz Koziol fra Polen tar en titt på klokken. Den er litt over 18.00.

24.000 betongblokker skal fuges i den nye tunnelen mellom Holm og Nykirke, og han er en av dem som er satt på jobben. Det er lange dager - ti timer - i tunnelmørket, i luft preget av diesel og kjemikalier. Grzegorz gleder seg til å sette seg ned med gutta på brakkene. Kanskje ringe kona først.

DET ER på tide å flytte liften. Grzegorz ser ned og bøyer seg over rekkverket i kurven han står i, ti meter over bakken. Plutselig begynner liften å stige mot taket. Den stopper ikke før alt blir svart.

Klokken 18.15 ser en fortvilt kollega hva som har skjedd og ringer nødetatene. Men da er det for sent. Jernbaneprojektet har krevd et dødsoffer.

I DAGENE som følger, snur Skanska seg raskt. De setter alle kluter til for å finne årsaken til tragedien.

Samtidig samarbeider politiet og Arbeidstilsynet om sin rapport.

Seks uker senere går Skanska offentlig ut med ni læringspunkter, som skal spres til alle de 200.000 ansatte som jobber på deres prosjekter globalt.

For et stort konsern som arbeider med prosjekter der mye tungt maskineri er involvert - med dertil fare for alvorlige skader - er ett av de nye punktene noe oppsiktsvekkende: «Sikre at oppstartsmøter gjennomføres for alle kontraktspartnere».



UTVEKSLET ERFARINGER: Kenneth Kennedy Berg (t.v.) fra Skanska og Jernbaneverkets sikkerhetsrådgiver Torstein Dahle under orienteringen rundt omstendighetene ved dødsulykken.

FOTO: MAGNUS FRANER-ERLINGSEN

«Det er grunn til å spørre om forarbeidet var godt nok»

MANNEN SOM mistet livet jobbet for en polsk kontraktspartner. I et oppstartsmøte ville ulikheter mellom firmaenes sikkerhetsprosedyrer blitt avdekket. Det polske firmaets sikkerhetsopplæring ved bruk av lift besto ifølge Skanskas HMS-sjef Kenneth Kennedy Berg i «å vise forsiktighet og bruke verneutstyr». Hva det ville si å vise forsiktighet, var

imidlertid ikke spesifisert. Noe oppstartsmøte mellom Skanska og samarbeidspartneren fant aldri sted.

NOEN UKER senere konkluderer Arbeidstilsynet med at årsaken til ulykken var at den ansatte hadde betjent liften på feil måte.

Jernbaneverkets prosjektleder Stine Ilebrikke Undrum uttalte at fuggingen ikke var en arbeidsoppgave hvor man fryktet alvorlige ulykker. All den tid det skjedde en dødsulykke, og oppdragsgiver ikke gjennomgikk sikkerhetstiltak med underleverandøren, er det grunn til å spørre om forarbeidet var godt nok.

MEN SKANSKA gjorde iallfall endringer på eget initiativ. Det trengte de ikke, iføl-

ge Arbeidstilsynet og politiet.

Sistnevnte la saken i en skuff, og der ble den liggende. Det til tross for et funn som bør være nok til å gi frysninger på ryggen: Skanska oppdaget nemlig at liften var omprogrammert til å være uten overlastvern. Det var derfor den ikke stanset da Koziol traff tunneltaket.

Arbeidstilsynet noterte i sin rapport at bruk av kjemikalier i fuggingen, samt arbeidsdager på ti timer i en mørk tunnel med dieselutslipp fra liftene, kan ha redusert arbeiderens årvåkenhet. Men de fant ingen grunn til å gi entreprenøren noe pålegg om rutineendringer.

UTEN SKANSKAS eget initiativ, ville altså dødsulykken vært forgjeves.



RAPPORT: Mye å lese her for historieresserte.

Kartla konflikter og kulturminner

I en fyldig rapport er kulturminner og konflikter knyttet til de ulike jernbanetraséene kartlagt.

LARS IVAR HORDNES
redaksjonen@jarlsbergavis.no
4803 5359

HOLMESTRAND: Fylkeskultursjefen i Vestfold var ansvarlig for rapporten «Konsekvenser for kulturminnene», som

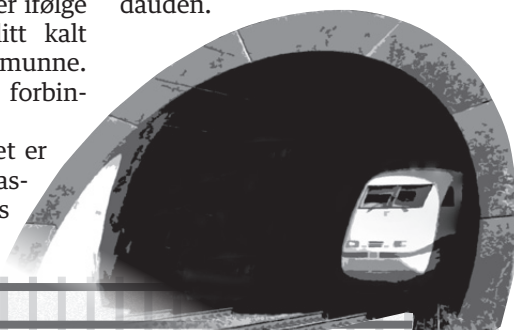
ble utarbeidet i forbindelse med moderniseringen av jernbanen gjennom Vestfold. Muli-ge konflikter blir drøftet i rapporten, som var klar allerede i 1994.

En rekke kulturminner langs de ulike traséene blir gjennomgått. Her finner vi for eksempel en beskrivelse av det eneste fiskevær i Botne; «Klevebugts Laxe Fiskeri». Dette skal ha

vært i Kleivbogen, vår tids Bogen nær grensa mot Sande. Et sted der det ligger mange store steiner ved Sjøskogen er ifølge rapporten tidligere blitt kalt «Røverhula» på folkemunne. Et sagn setter stedet i forbindelse med sjørøveri.

Vi får også vite at det er påvist steinalderboplasser en rekke steder langs kysten, blant annet i

Mulvika. En gård i Mulvika skal ha blitt kalt «Mulvik ødegård», fordi den lå øde etter Svartedauden.



«DEN ANDRE» HANS HEIN NYSOM:

I fronten for jernbanen

Hans Hein Nysom var født i Botne. Han ble en sentral person i det politiske spillet rundt jernbaneutbyggingen i Norge.

LARS IVAR HORDNES
redaksjonen@jarlsbergavis.no
4803 5359

HOLMESTRAND: Det er to personer fra Holmestrand som under navnet Hans Hein Nysom har markert seg i Norgeshistorien. Nummer én er kjent som Eidsvolls-mann. Mindre kjent er nok barnebarnet Hans Hein Nysom (1845-1903). Han var født i Botne.

Kanalvesenet

I partiet Venstre ble det under landsmøtet i 1891 tatt inn en ny programpost om jernbaneutbygging. Her het det at et partiets hovedoppgaver skulle være å utarbeide en landsplan for jernbanen. Venstre var et viktig parti den gangen.

Mannen bak programposten skal ha vært Hans Hein Nysom. Han er blitt beskrevet som en meget jernbaneinteressert ingeniør og arbeidsbestyrer i kanalvesenet.

Like etter landsmøtet dannet Venstre regjering, og Hein Nysom ble arbeidsminister og ansvarlig for jernbanen. Dermed fikk han en ypperlig anledning til å gjøre programerklæringen til noe mer enn bare en papirtiger.

Han skal ha grepet muligheten og handlet raskt. I samme år, altså 1891, ble det lagt fram to proposisjoner om jernbaneutbygginger. Samlet kostnad var beregnet til 100 millioner kroner, fordelt over 30 år. En voldsom sum den gangen. For det første var det Bergensbanen. Prioritet nummer to var en bane mellom Kristiania og Gjøvik.

Tilbakeslag

Det viste seg imidlertid at en slik markant prioritering skaffet planene motstandere. Stortingsbehandlingen i 1891 førte til et klart tilbakeslag for regjeringen og dens planambisjoner. Det eneste prosjektet man kunne få flertall for, var Brevikbanen. Som arbeidsminister opplevde Hein Nysom å stå for den offisielle åpningen av Bandak-Norsjøkanalen i 1892. I mai 1893 gikk regjeringen av. Reint personlig hadde Nysom likevel greid å markere seg så tydelig at han i 1900 ble generaldirektør for Norges Statsbaner NSB.

Nysom ble i 1892 utnevnt til ridder av St. Olavs Orden. Han ble forfremmet til kommandør av 1. klasse i 1899. Han mottok også den svenske Nordstjerneordenen.





Vi i dormakaba ønsker å gratulere
Holmestrand by med en ny og unik
jernbanestasjon!

Leverandør av lås og beslag
Tlf. 06866 www.dormakaba.no

dormakaba 

Hele huset ristet på muren

– Jeg har opplevd at lokket på kaffetrakteren spratt bortover gulvet.

PÅL NORDBY
paal@jarlsbergavis.no
93065552

HOLMESTRAND: Huseier John Runo Christensen i Fløyveien 5 bodde ugunstig til da den hyppigste sprengningen pågikk vinteren 2012.

Etter det Christensen kunne se av rapportene han ba om

fra Jernbaneverket var sju sprengninger langt over det som var satt i forhold til grense for rystelser. To var 50 prosent over grensen.

– Jeg vet at dette blir bra til slutt. Jeg får bare holde meg fast i sengegjerdet så lenge sprengningene pågår, sa Christensen med glimt i øyet.

FOTO: PÅL NORDBY



SOMMEREN 1949:

Thove (1) på fanget

Sommeren 1949 var Thove Bringaker bare halvannet år. Hun følte det så trygt og godt å sitte på besteforeldrenes fang. – Til lyden av tog som kom og gikk på stasjonen, forteller hun.

HOLMESTRAND: – Jeg vil si farvel og takk for gode minner. Når vi nå har vinket adjø, med brask og bram, til siste toget gjennom Holmestrand, og samtidig sagt farvel til en æra i byens historie, kan det også være godt å minnes de gode gamle dager.

Jeg har hatt jernbanen og toget som nærmeste nabo så godt som hele livet. Først i Nordre Klev 1, og siden i Kirkegaten. Toget, som tøffet forbi mitt barndomshjem i en sky av røyk, er for meg et kjært minne. Jeg kunne sitte i kjøkkenvinduet i Kleiva i timevis og se på alt som foregikk nede på jernbanen. Lokomotiver som ble koblet fra, kjørt bort til vanntårnet og fylt med vann, og kull som ble skuffet inn. Reisende som kom og gikk med koffert, vesker og pakker. Lydene fra snekkerverkstedet og smia fortalte om arbeidsfolk i farta, deres liv og røre. Jeg ble i sjuårsalderen venn med barnebarnet til sta-

sjonsmester Gulli, som hver sommer komme fra Stockholm og hadde snø lange ferier i Holmestrand. Britt fra Sverige, som vi kalte henne, var storbyjente og ikke vant til eller glad i bading og fisking, så mange somre ble derfor for meg, tilbrakt på jernbanestasjonen med hoppe-tau, ball og dukkehus, som snekkeren på jernbanen lagde til oss. Vi fikk leke, og vi fikk følge med på tog som kom og gikk, billetter som ble kjøpt, og folk som inntok middagen i jernbanerestauranten.

Narvesenkiosk var det også på stasjonen, den gangen folk hadde bedre tid, og det vanket godteri og is på meg fra damen i kiosken, fordi jeg var beste-venn med stasjonsmesterens barnebarn. Det var en fordel å ha fintfolk som bekjente i gamle dager. Et morsomt minne fra tøffetogets dager var farmor Dorettes redsel for at mamma, pappa, mine søsken og jeg skulle komme for sent og ikke rekke toget når vi en sjelden gang skulle ut å reise. «Toget venter ikke, toget venter ikke, kom dere av sted», var hennes mantra.

– Jeg vil i dag ønske NSB ved lokførere og konduktører, samt Jernbaneverket, lykke til med sine reisende på framtidens skinnegang i moderne stilige tog gjennom Holmestrandfjellet.

Thove Bringaker



PÅ BESTEFARS FANG: – Jeg vil med bildet av min bestefar Edward Alexander Bringaker og meg, med stasjonen i bakgrunnen, si takk for en innholdsrik og lykkelig barndom med toget som venn og god nabo. På bildet til venstre koser jeg meg på fanget til farmor Dorette Bringaker. Jeg er bare halvannet år denne sommeren i 1949. Tøffe-toget var en del av den trygge hverdagen, forteller Thove Bringaker.



VI SPANDERER

MARKEDSPAKKE TIL EN VERDI AV 20 000,-

*Markedets beste markedsføring gir normalt alltid det beste resultatet.
Nå feirer vi med å gi bort markedsføringspakken til de 40 første
kundene som signerer oppdrag med oss.**



Ring oss i dag
tlf.: 47 68 44 00

Markedspakken inkluderer:

- Halvsides annonse i Aftenposten/lokalavis
- Halvsides annonse i DN
- Protreff
- Finn.no
- Proaktiv.no
- Interiørrådgivning

*Oppdraget må inngås i 2016, og boligen må legges ut for salg innen mai 2017.

PROAKTIV

Eiendomsmegling

proaktiv.no

Megler MNEF: Stein Erik Lie /M: 91 87 32 87 / lie@proaktiveiendom.no
Avdeling Holmestrand. Tlf: 91 87 32 87. / proaktiv.no/56160282

RØYKSUGEN PRESIDENT

Røyken var viktig

HOLMESTRAND: En som satt fast inne på røykevogna var Jørgen Kosmo (bildet). Han reiste daglig inn til storting og sitt presidentskap. Pendler Stein Kvarme husker Kosmo engang sa at dersom det skulle bli et røykeforbud på toget, så kom han til å takke ja til den regjeringsbilen med sjåfør som han kunne benytte seg av.



MANGE JOBBER UTENBYS

Skikkelig pendlerstasjon

HOLMESTRAND: Det er klart flere personer som pendler ut av Holmestrand enn det er folk som pendler til byen under fjellet. I 2014 var det ifølge SSB, 2.867 personer som pendlet ut ifra Holmestrand stasjon. Dette er klart fler enn de 1.577 personene som hver dag pendlet inn til Holmestrand for å jobbe. Samme år var det 2.272 som ikke reiste noe sted. De både jobbet og bodde i Holmestrand.

STEIN KVARME HAR TILBRAKT 12.000 TIMER PÅ TOGET

Pendlerbekjennelser

I utgangspunktet er ikke 20 år lenge i banens drøye 135 års lange historie. Vi som pendler der er litt nøye på å snakke om at vi reiser på den gamle grevskapsbanen. Jeg har jo reist innover for.

JEG HUSKER første gangen. Det må ha vært i 1965-66. Da gikk jeg gjennom toget og samlet kobbermynter. En annen gang var i begynnelsen av mars 1975, da vi skulle på leirskole, og måtte passere Tretten. Mange husker nok den alvorlige ulykken som var der.

JO, TILBAKE til daglige reiser innover til tigerstaden. Jeg har brukt både Holmestrand og Sande som avreisestasjoner. Valget og vurderingene på bruk av disse er varierende. Det er 21 minutter kortere tog tur ved bruk av Sande. Men i gamle dager var det mye innbrudd i bilene når stasjonen var inne i «byen». Så kom nye E-18 og bompenger. I disse tidene ble Sande valgt bort til fordel for Holmestrand.

HOLMESTRAND er en fin by å reise fra dersom man er et A-menneske, for da er det godt med parkeringsplass. Holmestrand er også å foretrekke ved tog-avvik og buss for tog. Sande blir gjerne glemt i slike situasjoner. Miljøet på stasjonen i Holmestrand er hyggeligere og mer inkluderende enn i Sande. Det er også fysisk mye kaldere på perrongen på Sande stasjon, det må være Sandes nest kaldeste plass.

TILBAKE TIL reisen. Da jeg startet pendlingen, var jeg en ihuga røyker. Men røykevogna på Vestfoldbanen ble altfor tøff for meg. Jeg klarte å gå inn for å ta en røyk, men så måtte jeg ut. Dere husker sikkert karaffelen med vann som tidligere sto i enden av vognene, de som var dekket av et pappkrus. En gang tok jeg karaffelen med fra røykevogna for å kjenne om det var mulig å drikke det, og det var det ikke. Grøss, det var som å lukte på en stolpe med kreosot.

HUSKER EN pendler som fortalte om gamle 802 (tidligste morgentog) at en dag så var han unormalt trøtt og sov

innover. Toget hadde da siste stopp på Oslo S, før det kjørte som tomt tog til Lillehammer og ble lunsjtoget nedover. Vognen hans ble ikke visitert på Oslo S som det skulle, så han våknet på vei ut fra Oslo med en visshet om at dette ble en av de dagene. Historien endte med at han fikk tak i konduktøren og fikk gå av på Lillestrøm. Vi hadde også mulighet for å kjøpe oss middag på 1. klasse før, og NSB hadde skjenkerettigheter.

EN GANG på sommeren 1999 så fikk vi en stopp i Sande på grunn av strømproblemer, dette var enda på en fredag. Jo dette kan ta tid ble vi enige om, hvorfor ikke gjøre det beste ut av det. Så vi bestilte oss middag, tok med oss noen pils og litt vin og satt oss ute på perrongen. Så gikk det vel en snau time så fikk vi beskjed om at strømmen var tilbake og vi kunne fortsette reisen. Da utbryter an av pendlerne «Må vi reise nå?»

Samme vinter så ble det arrangert et pendler-julebord. Mange sier at de tilbringer mer tid og har dypere samtaler med med-pendlere enn ektefeller. Og pendlersamholdet er en sterk kraft, der alle tar vare på hverandre og følger med på endringer både i negativ og positiv forstand.

Det er mange som har vært noen kronestykker fattigere etter en pokertur fra Oslo.

VI ER vel «nabokjerringa» på toget. Jeg har selv fått telefon om at jeg ikke har vært på toget på fire dager, «går alt bra med deg?» Når du så har reist noen år så blir man en person som har fått noen erfaringer med tog-avvik, og det vet medreisende. Så man blir fort en gåse-mor med alle barna (pendlere) på fin rekke bak. Jo nå ringer vi Drops, eller vi får tak i noen drosjer. Eller tar en telefon og får bekreftet at det er en buss like oppi Nyveien.

MANGE TENKER på pendlere og tenker «stakkars, de har mye trøbbel og buss for tog», men nei. Det er ikke så ille. Tenk at et tog blir innstilt, det er ett tog, alle de andre går jo, men det er det ene som alle hører om. Som med E-18, vi hører om ulykkene, ikke alle som kommer fram. På den tiden vi hadde B3 vogner (kjennes best igjen på att alle hadde sin personlige stressless i grønt eller burgunder) Så gikk det vanligvis en godsvogn midt i toget, der var det



SISTE TUR FRA STASJONEN: Stein Kvarme fra Sundbyfoss skriver om livet som togpender. **FOTO: PRIVAT**

også gammeldagse kupeer med dør ut til gangen. Her samlet gjerne de ansatte seg for en liten intern skravletur.

OGNÅR toget var helt overfylt, så trakk de ansatte inn i godsrommet, der var det godt med tripp-trapp stoler og førstehjelps bærer. Det er mange verdensproblemer som er løst der, og mange som har vært noen kronestykker fattigere etter en pokertur fra Oslo. Pendlere er jo vanedyr de-lux. Alt skal foregå på samme måte hver eneste dag, gå inn finne sin egen plass, så hente avis og kaffe.

PC startes etter avgang Sande, så er det en blund fra Asker til Lysaker. Hjem så er det en blund i Lieråstunnelen som er 10.880 meter lang (sto oppe som rulletekst på 70 sett). En gang kom det på en reisende i Tønsberg, han skulle tydeligvis til Syden. Han spurte pent «Er det ledig her?» Hvorpå pendleren svarer «ja, det er ledig der, men han kommer på i Holmestrand». Ellers så har pendler tilværelsen vært et must for meg, det er den tiden jeg har for meg

selv til å lese alle dokumenter til politikken. Uten tog pendling så hadde jeg ikke kunnet fungere som politiker i 24 år. Det er også en plass der man kan ha «helt for seg selv» du får tid til å sove, uten at noen tar dyna, du kan legge kabal, lese aviser eller en god bok. Eller det aller beste, bare å sitte å se ut av vinduet på varierende landskap med en kopp kaffe i hånden, og la tankene flyte. Toget med sine pendlere er et lite samfunn inne i samfunnet, alle blir tydeligere der inne, og det merkes når det kommer et avvik i normal rutine.

Pendlersamholdet er en sterk kraft, der alle tar vare på hverandre.

TUSEN TAKK til alle pendlere som jeg har tilbrakt tid med, sånn cirka 12.000 timer!

Stein Kvarme, Sundbyfoss 2016



Marti IAV DA og Marti AS ønsker å

GRATULERE JERNBANEVERKET

og alle brukerne med det nye dobbeltsporet mellom Holm og Nykirke og den fantastiske togstasjonen i Holmestrand.

Samtidig vil vi benytte anledningen til å takke for et meget godt samarbeid med Jernbaneverket, våre underentreprenører, våre leverandører og naboene til Snekkestad entreprisen.

Railway station

My life is a railway station
In so many different ways
For there are many many trains
That I could take

I do not know all the time
Which train will bring me
To the place I want to be

There are people all around me
Also looking at the trains
Comparing time schedules, destinations
Constantly.

(Taylor Stein)



SNØPAKK GA TRØBBEL

Bomstopp

HOLMESTRAND: Påkjørsler var et stadig problem på planovergangen nord for stasjonen. Men det var også andre hendelser som førte til stengte bommer. Kraftig snøfall gjorde at jernbanesporene pakket seg med snø og satte førerne som skulle registrere at det kom et tog ut av spill. Det førte til at bommene sto, og mannskaper fra Jernbaneverket måtte ut å koste ren sporene.



NOK EN «NY» TUNNEL I 2018?

En snøfylt tunnel

HOLMESTRAND: Nå er den nye jernbanetunnelen ferdig og åpnet, men det er planer om en annen spennende tunnel i Holmestrand. Sterke krefter jobber for at den gamle Holmestrandtunnelen skal bli til skitunnel i 2018-19. Planene er et samarbeid mellom seks lokale idrettslag som sammen har dannet aksjeselskapet «Holmestrand skitunnel AS». Prosjekt kan bli en realitet hvis man kommer til enighet om en pris på tunnelen med eieren, Vestfold fylkeskommune.



MEN DET VAR IKKE FØRSTE GANGEN:

Avsporing også i 1943

Under krigen fant det sted en avsporing i Smørstein-området.

LARS IVAR HORDNES
redaksjonen@jarlsbergavis.no
4803 5359

HOLMESTRAND: Det var sør for Smørstein-tunnelen at ulykken var ute 16. mars 1943.

Uskadede

Kveldstoget fra Drammen kjørte rett inn i et steinras, som hadde falt over sporet. Det førte til at toget sporet av.

Både de reisende, lokfører

Johannes Thalberg og fyrbøteren i damplokomotivet skal ha sluppet uskadet fra ulykken. Farta skal ikke ha vært stor da ulykken skjedde. Det må ha vært en viktig årsak til at alle slapp uskadet fra hendelsen.

- De reisende slapp unna med en mindre rystelse og skrekken, forteller Asbjørn N. Jakobsen i boka «Jernbaneminner fra Vestfold».

Skrekken for de reisende kan etter alt å dømme ha vært ille nok, for personvognene ble nemlig stående inne i den bekymrerte tunnelen.

Lokomotivet ble stående del-

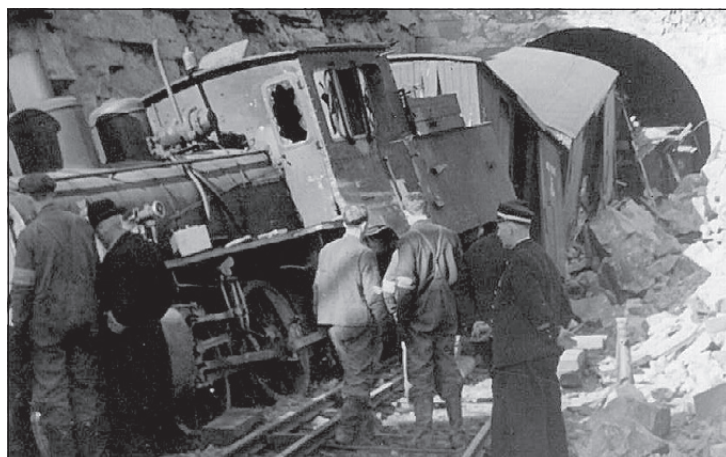
vis oppå steinhaugen som lå i jernbanesporet.

Krigsåret 1943

Jernbanen skal snart ha blitt farbar igjen etter hendelsen.

Et bilde tatt på dagen for hendelsen viser mannskaper i ferd med å vurdere ulykken. Bildet viser at det også er folk oppe på fjellkanten, øyensynlig for å finne ut om det er fare for flere ras.

Det er ingenting som tyder på at ulykken var resultatet av sabotasje mot jernbanen i krigsåret 1943.



AVSPORING: Det dramatiske bildet er tatt 16. mars 1943. Fotografen er ukjent.



Totale sikkerhetsløsninger

innenfor dør-, vindu- og veggssystemer på EPCIC basis



**RAPP
BOMEK**

Rapp Bomek AS
Kvitberget 5, 8012 Bodø
rappbomek.com
sales@rappbomek.com

UTSIKT 1:

Raumabanen

DOMBÅS: Naturen mellom Dombås til Åndalsnes er vill og vakker, og kan oppleves i ro og mak gjennom togets panoramavinduer. Banen passerer blant annet Europas høyeste, loddrette stup, Trollveggen, og krysser over den imponerende Kylling bru, landets kanskje vakreste steinbru. Banen har for øvrig en spennende krigshistorie, og var blant annet med på å transporterte 49 tonn norsk gull i sikkerhet i april 1940.



UTSIKT 2:

Bergensbanen

FINSE: Bergensbanen er Nord-Europas høyestliggende jernbanelinje, og 100 kilometer går gjennom vilt fjellandskap. Banen ble ferdig i 1909 og bedret kommunikasjonen betraktelig mellom hovedstaden og Vestlandet. Det var en stor utfordring å bygge banen - mye på grunn av tøffe værforhold. Ingeniørkunst, snørydding vinterstid og effektivt og moderne utstyr er nødvendig for at banen skal fungere. Høyeste punkt: 1.222 moh.



FOR EN UTSIKT: Til venstre: Kjersti Mathisen, Thea Mathisen og Sondre Mathisen på vei til Oslo. Til høyre: Kristine Asphaug Hansen, Lavrans Asphaug-Valand og Leander Asphaug-Valand på vei til Harstad. I oktober kunne de nyte utsikten utover fjorden.

BEGGE FOTO: PÅL NORDBY

FRA HAV OG STRÅLENDE SOL TIL MØRKE TUNNELVEGGER:

Verdens fineste toguts

I sakte fart langs fjorden har togpassasjerer i alle år kunnet nyte en fantastisk utsikt fra togvinduet. Nå går det fort, og det har blitt mørkt.

HOLMESTRAND: Men vi skruer tiden litt tilbake. Til oktober og høstferien 2016. Mens toget fortsatt gikk på den gamle skinnegangen langs fjorden.

Kjersti Mathisen, Thea Mathisen og Sondre Mathisen var på vei til Oslo. Kristine Asphaug Hansen, Lavrans Asphaug-Valand og Leander Asphaug-Valand var på vei til Harstad.

rans Asphaug-Valand og Leander Asphaug-Valand var på vei til Harstad.

Begge familiene tok toget fra Porsgrunn denne høstferien. At den flotte utsikten langs fjellet forbi Holmestrand snart skulle bli borte var de ikke klar over.

Hele i tunnel

- Skal hele denne flotte strekningen langs fjorden gå i tunnel. Da blir jo alt mørkt. Ja, men så dumt da. Da må vi må passe på å se godt etter når mens vi fortsatt kan nyte utsikten, sa Kristine til ungene.

En fantastisk høstferiedag i oktober hadde de to voksne og de fire barna valgt å dra på ferietur. Toget krenget og knaket i svingene og dunket mot skinnene.

Sjøen lå blank og stille, noen få båter var utpå og sola strålte fra et sted over Langøya. En finere senhøstdag er det vanskelig å tenke seg.

- Ja sånn blir det i framtiden, kunne undertegnede poengtere da toget gikk inn i den mørke tunnelen ved Smørstein. Tunnelen som i sin tid ble bygget rett etter første verdenskrig. Det gikk i 1918 flere jordras på stedet, og folk måtte fraktes i båt forbi rasstedet.

Utsikt som konkurrerer

Togturen mellom fjorden og den høye fjellryggen har siden åpningen av banen i 1881 vært en strekning passasjerene har latt seg fascinere av. Denne og mange andre togstrekninger har gjennom historien blitt kalt

UTSIKT 3:

Høyt over havet

SVEITS: Jungfrauoch er Europas høyst beliggende jernbanestasjon. Reisen fra Interlaken har vakker utsikt og imponerende stigning med jernbane med tannhjul i midten fordi jernbanen er for bratt til tradisjonell Adhesjons jernbane. Det lønner seg å beregne en hel dag på en rundtur fra Interlaken til Jungfrauoch. Fra Kleine Scheidegg kjører Jongfraubahn til Jongfrauoch 3.454 meter over havet.



UTSIKT 4:

7.622 kilometer

SIBIR: Transsibirske - verdens lengste jernbane. Det er nesten som om folk ser og hører det første toget som pustet seg gjennom Sibir for hundre år siden når navnet nevnes. Det er grå damp, det store, svarte lokomotivet, kelnere, russisk kaviar med champagne - nasdaravje! - røkesalongen, dannet tale, en flørt ... Og så disse mystiske stedsnavnene: Omsk, Irkutsk, Novosibirsk, Ulan Ude, Ulaan Baatar ... Men det var før ...



OG SÅ BLE DET MØRKT: Til venstre: Kjersti Mathisen, Thea Mathisen og Sondre Mathisen på vei til Oslo. Til høyre: Kristine Asphaug Hansen, Lavrans Asphaug-Valand og Leander Asphaug-Valand på vei til Harstad. Nå er det denne «utsikten» togpassasjerene forbi Holmestrand må venne seg til å se. Eller ikke se, retttere sagt.

sikt som bare forsvant

Norges fineste, Europas beste eller verdens tøffeste.

Hvor på skalaen Holmestrand-utsikten har ligget skal vi ikke slå fast, men at den på fine dager kunne måle seg med mange utsikter. Det er sikkert.

Med 12,3 kilometer tunnel vil hele Holmestrandstogstrekning nå ligge inne i fjellet. I hvert fall fram til Holmestrand og Sande er under samme kommuneparaply fra 2020.

Søk på nettet ser at veldig mange jernbaner og turister skryter av at de har den fineste togutsikten. Fire togstrekninger er presentert i kortform øverst på disse sidene. Mange skryter også å ha de farligste togturene, og de tøffeste. Døm selv!

Pål Nordby

DE TI TØFFESTE TOGTURENE?

- **The Royal Scotsman, Skottland:** Verdens mest eksklusive togtur. Start og stopp i Edinburgh.
- **Orientekspressen, Europa:** Agatha Christie udødeliggjorde Venezia Simplon Orient Express. Tog i 1930-talls stil.
- **Den Transsibirske jernbanen, Russland/Kina:**
- **Blue Train og Rovos Rail, Afrika:** Det sørlige Afrika på en

luksuriøs rundtur.

- **Palace on Wheel, India:** Indias mest berømte tog, der du kan føle deg som en liten maharaja.
- **Great Brasil Express, Brasil:** Et helt nytt luksustog som går gjennom jungel og frodig kystlandskap.
- **El Transcantabrico, Spania:** Et smalsporet, klassisk tog som går langs den spanske nordkysten.
- **Al Andalus, Spania.**

- **Danube Express, Ungarn/Sentral-Europa:** Tre-fire dagersturer i forskjellige områder med mange spennende stopp i Sentral-Europa.
- **Grand Luxe Rails, USA:** Togturer fra fire til ti dager. Fra storbyen San Francisco via Napa Valley til majestetiske fjelltopper i Rocky Mountains.

SKULLE GÅTT GJENNOM BYEN:

EU-regler avgjorde

HOLMESTRAND: Med flertall på Stortinget, der kun Frp stemte mot, ble innstillingen til ny Nasjonal transportplan vedtatt i tolvte time for Holmestrand. Egentlig skulle det nye sporet gått tvers gjennom sentrum, tett på Holmestrand kirke og inn i biltunnelen. På grunn av Stortingets vedtak om tog i hastigheter i inntil 250 km/t, avgjorde i praksis EU-/EØS-regelverket hvor skarpe svingene kunne være (kurvatur). Da ble tog i fjell eneste mulighet, og dagens stasjon et faktum.



RAMBØLL HAR VÆRT HOVEDRÅDGIVER ...

... for mange gode samarbeid

HOLMESTRAND: – Rambøll Norge AS har vært hovedrådgiver til utbyggingen av Holmestrand stasjon i fjell og ny tilhørende kollektivterminal. Arbeidene har pågått siden kontrakten ble inngått med Jernbaneverket i mars 2010 og det er, siden den tid, gjennomført en lang rekke vurderinger og beregninger som underlag for tegningene til anlegget. Rambøll har benyttet alle sine kontorer i regionen ved prosjekteringen av Holmestrand stasjon, kollektivterminalen samt tunnelen fra Holmestrand til Fegstad. Dette omfatter fagavdelinger ved kontorene i Skien, Sandefjord, Tønsberg, Drammen og Oslo. I tillegg er det trukket veksler på nødvendig kunnskap ved behov i innland og utland. Rambøll er stolt over å ha vært hovedrådgiver og bidratt som en helhetlig samfunnsrådgiver i dette prosjektet. Vi har samarbeidet med en modig og dyktig byggherre, Jernbaneverket, i snart 7 år. De har gjort det mulig å realisere helheten i prosjektet.

HOLMESTRAND STASJON:

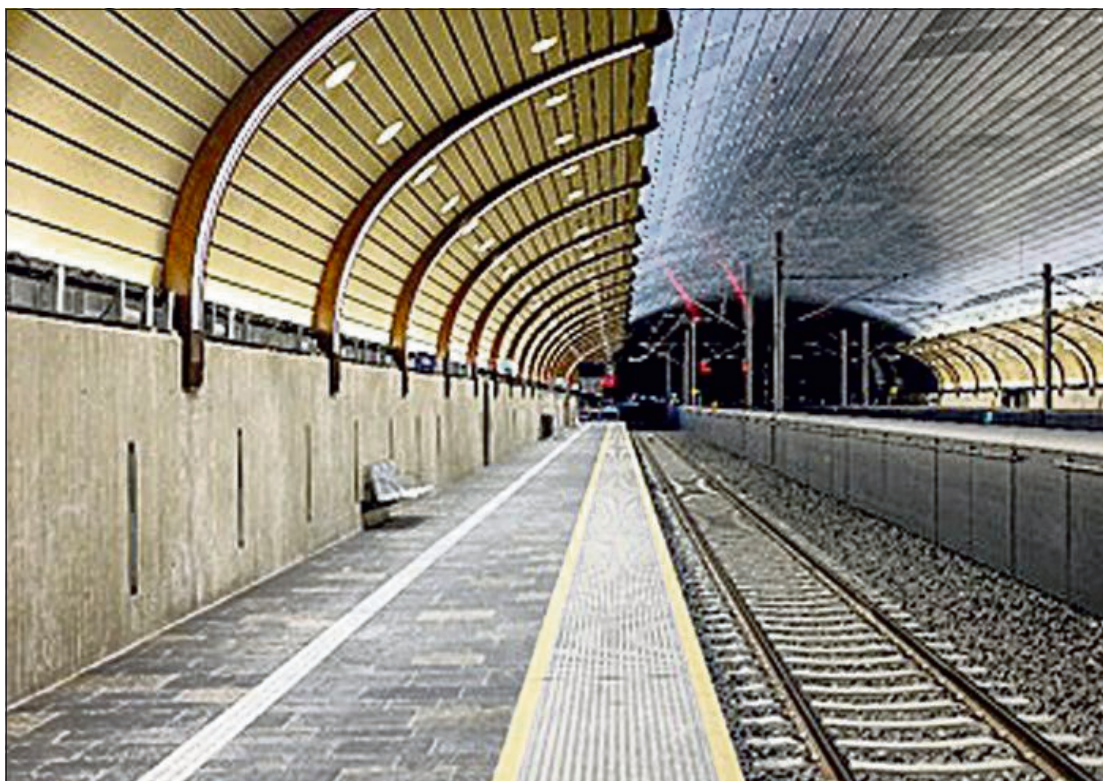
– Et pionerarbeid

Holmestrand stasjon er laget for å ivareta komforten til ventende passasjerer på plattform til tross for gjennomgående tog i opptil 250 km/t. Det er dette som gjør prosjektet unikt, skriver Rambøll.

HOLMESTRAND: Det finnes ingen tilsvarende stasjoner i fjell i verden som er utformet og forberedt for dette. Derfor kalles også Holmestrand stasjon et pionerprosjekt.

Akustikk

En av utfordringene som det ble arbeidet mye med i starten av prosjektet var å løse de akustiske forholdene. Forventet støy fra gjennomgående tog på stasjonen, både passasjertog og godstog, ble analysert i egne akustiske beregningsprogrammer. Resultatet av de akustiske vurderingene og påfølgende konstruksjonsmessige tilpasningene, prosjektert av Rambøll, er svært synlige i stasjonshallen i dag. Hele himlingen over spor, samt himlingen over plattform er dekket av akustiske plater, som demper støyen. I tillegg er det akustisk demping i støyskjermene mellom gjennomgående spor og spor til plattform.



AKUSTIKK: Akustiske elementer i himling over plattform, himling over spor samt støyskjermer mellom sporene.

ALLE SKISSER: PRESENTERT AV RAMBØLL NORGE AS

Trykk- og sugekrefter

Prosjektets forutsetning var at gjennomgående hastighet på 250 km/t skulle kombineres med ventende passasjerer på plattform. Derfor er det viet mye oppmerksomhet til opp tredende trykk- og sugekrefter. Det er mange som har spørsmål til hva trykkrefter er, hvordan de merkes og om de er farlige.

Når tog kjører saktere enn 70 km/t i tunnelen, vil det ikke oppstå trykkbølger som merkes. Først når et tog passerer

100 km/t, vil det merkes trykkbølger. Kraften i bølgene blir kraftigere jo høyere hastigheten er. Trykkbølgene følger ikke toget, men går med lydens hastighet, dvs. fem-seks ganger raskere enn toget når det kjører i 200 km/t. Trykkbølgene oppstår i det tog kjører inn i portalen og når tog møtes inne i tunnelen. Når en på stasjonen ca. 6 km fra portalen, tar det kun 18 sekunder før første bølge passer etter at toget kjørte inn i portalen.

Bølger tilbake

Toget når stasjonen først etter 108 sekunder når det kjører i 200 km/t. Når den første trykkbølgen har gått helt til neste portal, reflekteres den som en ball mot en vegg og kommer tilbake som en ny bølge. Den kommer da tilbake til stasjonen ca. 30-40 sekunder etter at trykkbølgen passerte.

Sture Solum Andersen
Rambøll Norge AS

Trykk og buer

Trykket er i seg selv ikke farlig for mennesker.

HOLMESTRAND: Mennesker tåler mye trykk. Utfordringen med trykkbølger er at de lager betydelige trykkforskjeller som kan sette luft i stor bevegelse, eller det får løse gjenstander til å bevege seg. For eksempel dører som er delvis åpne, kan settes i rask bevegelse. For å unngå dette har Rambøll lagt stor vekt på planlegging og prosjektering av trykkbarrierer i anlegget slik at man tillater trykket å bygge seg opp og deretter slippes ut igjen via togtunnelen.

Trykksluser

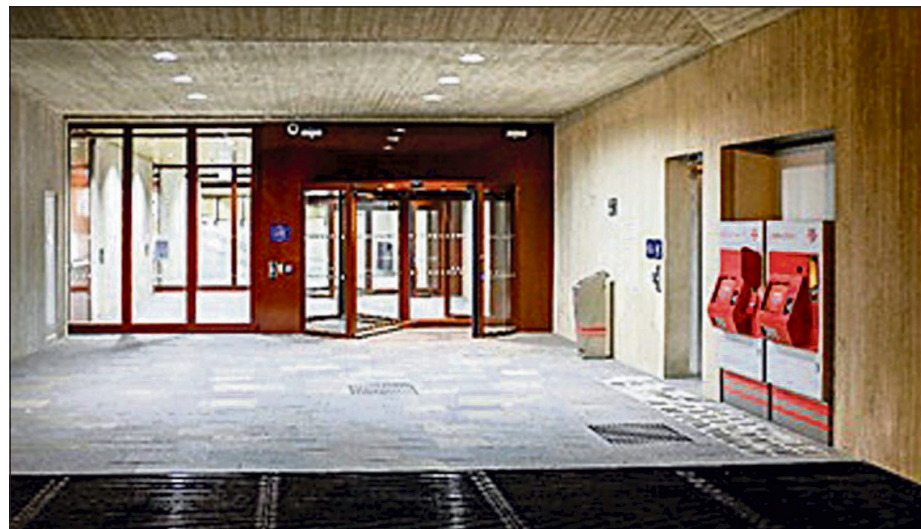
Trykkforskjellene i stasjonsområdet fanges opp i trykksluser, som alltid har minst en dør lukket. Slik unngås at publikum blir berørt av vesentlige trykkforskjeller, sterke vinder og dører som har ukontrollerte bevegelser. I prosjektets tidlige fase, da konseptet først ble utarbeidet var atkomsttunnelene inn til stasjonshallen planlagt som rette, lineære tunneler.

Buede ganger

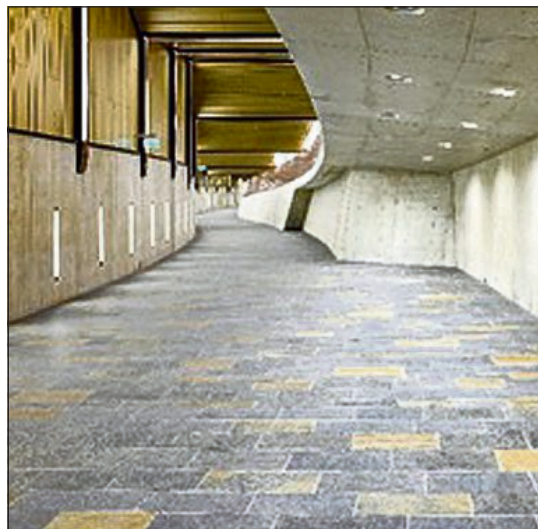
Rambøll med sin arkitekt, Gottlieb Paludan Architects, foreslo å endre atkomsttunnelene til buede tunneler. Hovedtanken rundt dette var å visuelt begrense tunnelenes lengde. En buet tunnel, hvor horisonten skifter, oppfattes langt kortere enn en rett tunnel som virker ensformig og «uendelig». Arkitektens forslag om buede atkomsttunneler var åpenbart riktig for sluttresultatet. Avgjørelsen medførte for øvrig at både Rambølls prosjekterende ingeniører og de utførende entreprenører ble satt på prøve på grunn av den utfordrende geometrien dette ga.

Atmosfære

Det er i atkomsttunnelene lagt vekt på bruk av varme farger for å skape en behagelig og trygghetsskapende atmosfære. Materialer i atkomsttunnelene og stasjonshallen er valgt for å skape en arkitektonisk og konstruksjonsmessig



TRYKKSLUSE: I nordre atkomst. Hovedinngangen til stasjonshallen. Trykkforskjellene i stasjonsområdet fanges opp av trykksluser, skriver Rambøll.



BUER: Arkitektens forslag om buede atkomsttunneler var riktig, mener innsenderen.

HENT AS FIKK KONTRAKTEN:**396 millioner**

HOLMESTRAND: I august 2014 fikk Hent AS den siste store kontrakten innendørs. 396 millioner kroner var kontrakten på, og på bildet undertegner prosjektdirektør i Jernbaneverket Stine Ilebrekke Undrum og avdelingsleder i Hent AS, Hans M. Haug, den prestisjetunge jobben. Et over tusen siders tilbudsgrunnlag pluss to permer med tegninger var dokumentasjonen på det omfattende arbeidet, som også omfattet atkomsttunnelene på 300 meter.

**TIDLIG FASE:****I hallen**

HOLMESTRAND: Av saker Jarlsberg har skrevet om jernbaneutbyggingen siden oppstarten 28. juni 2010, er stasjonshallen, og utbyggingen av denne, det delprosjektet vi har skrevet aller mest om. Bildet er fra en tidligere fase i 2013.

**STÅLHIMLINGEN I STASJONSHALLEN:****Den er bare helt unik****Himlingen i stasjonshallene er unik, det finnes ingen tilsvarende konstruksjon.**

HOLMESTRAND: Rambølls ingeniører har hatt en utfordrende oppgave i disse arbeidene, men funnet løsninger som har gjort det mulig å realisere konstruksjonen.

Forankret i taket

Hele himlingen er forankret i tak og vegger via 685 fjellstag som igjen holder rammeverket i stål oppe. I dette rammever-

ket er det igjen festet akustiske elementer som er synlige fra stasjonshallen. På oversiden av himlingen er det laget en tett platekonstruksjon som hindrer vanndrypp ned på stasjonen.

Himlingen utgjør over 7.000 akustiske planer, dekker totalt over 11.400 kvadratmeter og veier over 1.000 tonn. Dette er et imponerende byggverk som har stilt store krav til Rambøll som rådgiver, Jernbaneverket som byggherre og Hent som utførende entreprenør.

Kollektivterminalen

Ved utforming og planlegging

av kollektivterminalen har Rambøll funnet inspirasjon fra Bad Ragaz, en liten by i Sveits med ca. 5.000 innbyggere. Der kommer bussene noen få minutter før togankomst og går igjen noen minutter etter. Størstedelen av tiden er terminalen uten busser og det er derfor lagt stor vekt på hvordan forplassen ved denne stasjonen fremstår uten busser. Dette prinsippet er videreført i Holmestrand, i tillegg til at det selvfølgelig er gjort tilpassinger til lokale behov.

**Sture Solum Andresen
Rambøll Norge AS**



KOLLEKTIVTERMINALEN: Dette er en av de første skissene av stasjonsbygget, slik det har blitt i dag.

KANALROCK

THE KOMINAS (US) THE PHANTOMS

ATTAN BIVIRKNINGENE FORRÆDERI DØMT

TERRORSTAT + + + + +

+ + + + + FLERE ARTISTER KOMMER

MILLENCOLIN

HORTEN NORWAY 04.08-05.08 2017

BILLETTER: BRUK QR-KODE (TICKETCO.NO)

PØNKEPAKKE 1000,-

FESTIVALPASS + 5X DRIKKEBONGER + 2X MATBONGER + T-SKJORTE + KLEM

**NB! KUN 20 STYKK IGJEN -
SELGES KUN FRAM TIL JULAFTEN**

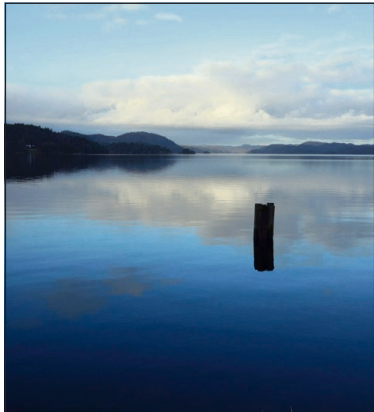


1938:

Lok`et gikk tapt

HOLMESTRAND: Det har skjedd flere ulykker i Jarlsbergbanens 135-årige historie. En hendelse fra 1937 er nevnt i boka til Asbjørn N. Jakobsen kalt «Jernbaneminne». Toget kom kjørende forbi Kjose ved Farris da grunnen begynte å svikte under villene. Lokføreren forsøkte å bremse opp, men det var for seint. Hele ekvipasjen havnet i Farrisvannet. Ingen ble skadet. Lok`et skal fortsatt ligge i innsjøen.

FOTO: ØSTLANDSPOSTEN



VED REIDVIN-TUNET:

Jernbane-gjeng

HOLMESTRAND: Ved Reidvin-tunet i Hillestad er det en hard kjerne med jernbane-entusiaster som arbeider for å ivareta minner fra de mindre privatbanene i Vestfold. «Museumsforeningen Vestfold privatbaner» er navnet på foreningen, som blant annet har greid å få opp en lokomotiv-stall og gamle Ramnes stasjon. En Narvesen-kiosk er i ferd med å bli totalrestaurert av dugnadsgjengen, som drømmer om å få et damplokomotiv inn i lokomotivstallen.



Det store Smørst

400 mann var i arbeid dag og natt for å utbedre skadene etter det store Smørstein-raset i 1918.

LARS IVAR HORDNES
redaksjonen@jarlsbergavis.no
4803 5359

HOLMESTRAND: I 1918 fant en av de største ulykkene innenfor jernbanedrift i Norge noensinne sted ved Holmestrand.

Domino-effekt

Det hele skjedde i forbindelse med arbeider i august i 1918, året da 1. verdenskrig hadde tatt slutt. Jernbanens folk var i sving med å anlegge en planovergang. Store jordmasser ble lagt på en «fylling» like ved. Men lørdag 17. august ble tyngden av massene for stor. En del av fyllingen raste ut i fjorden.

Hadde det stoppet med det, ville trolig ingen ha husket denne hendelsen. Rasene fortsatte imidlertid. Utpå dagen var veien på stedet ikke lenger farbar. Å utbedre skadene ble betraktet som umulig, og nå nærmet rasene seg jernbanen. De reisende ble etter hvert satt av før toget passerte stedet, for å komme ombord igjen på den andre siden av rasstedet. Søndag ettermiddag hadde ifølge en beregning 4.000 kubikkmeter jord rast ut. Og rasene bare fortsatte å gå, med om lag et kvarters mellomrom.

«Et mektig drønn»

Samtidig oppsto sprekker i jorda, sprekker som utvidet seg. Jorda løsnet og ras gikk på fjorden. Ved middagstid søndag hadde rasene nådd fjellveggen. Utpå dagen gikk det et stort ras som forverret situasjonen betraktelig. «Massene seg med et mektig drønn ut i fjorden» heter det i en beretning.

Det som så fulgte må være et ytterst sjeldent fenomen. Cirka 200 meter ute i fjorden ble vann kastet til værs, fulgt av jord og leire. Det blir antatt at skredet må ha fulgt bunnen i ei bue og så blitt trengt sammen opp mot vannoverflaten.

Måtte bruke fjorden

Mandag kveld begynte den første delen av jernbanen å rase ut. En banevokterbolig på stedet ble revet, på grunn av fare for at bygningen kunne bli tatt av ras. Denne skal seinere ha blitt gjenoppbygd sør for Galleberg stasjon.

Beretningen forteller ingenting om at noen kom til skade i hendelsene. Det akutte problemet nå ble å få folk til og fra over rasstedet. En liten sti over fjellet som het «Lammers Kleiv» var til hjelp for gående. For de øvrige reisende måtte fjorden tas i bruk. Dampskipet «Færder» fra Kristiania ble satt inn i skytteltrafikk mellom brygga på Framnes og Holmestrand. Ei brygge inne i Bogen ble også benyttet.

400 mann dag og natt

21. august var omfanget av rasene blitt så stort at skinnengangen hang i lufta i cirka 70 meter. Det ble nå anslått at 30.000 kubikkmeter masse hadde forsvunnet til fjords. Noe lignende hadde aldri skjedd NSB.

En hel liten anleggsby vokste fram da skadene skulle utbedres. En sommervilla ble omdannet til hovedkvarter for arbeidsledelsen på stedet. Raskt ble det bygd en midlertidig stasjon, spisebrakke, materialbrakke, plattformer og veier. Så mange som 400 mann skal ha vært i arbeid på stedet natt og dag.

Fikk tunnel

Grunnundersøkelser ble foretatt, av en viss professor Brøgger.

Disse viste at rasene skyldtes «forkastninger i fjordbunnen». En midlertidig løsning ga toget en ny trasé langs fjellveggen, men på sikt måtte det gjøres mye mer.

Og det kom, i form av en jernbanetunnel, som siden den gangen har ledet togtrafikken trygt forbi rasstedet.

(Kilde: «Jernbaneminne fra Vestfold» av Asbjørn N. Jakobsen)



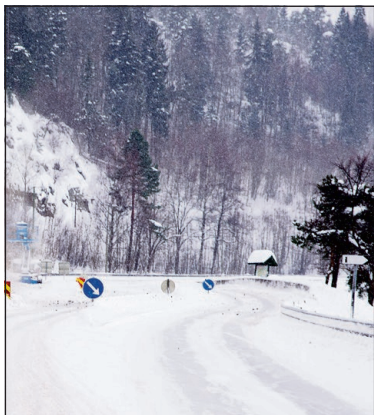
MYE JOBB: Det aller meste måtte gjøres for hånd da utbedringsarbeidet tok til.

ALLE BILDENE ER LÅNT UT FRA HOLMESTRAND MUSEUM

NOK ET RAS:

Bogen var stedet

HOLMESTRAND: I 1937 var det nok et stort ras i Smørstein-området. Denne gangen var det i Bogen det skjedde, nord for det gamle rasstedet fra 20 år tidligere. Skadene var så store at de først etter 30 dager var utbedret. Etter utbedringen var det noe krappere kurve på banen, men samtidig fikk man fast fjell som underlag. Dermed var banen på dette stedet sikret mot enda flere masseutglidninger.



1981 I HOLMESTRAND:

Feiret 100 baneår

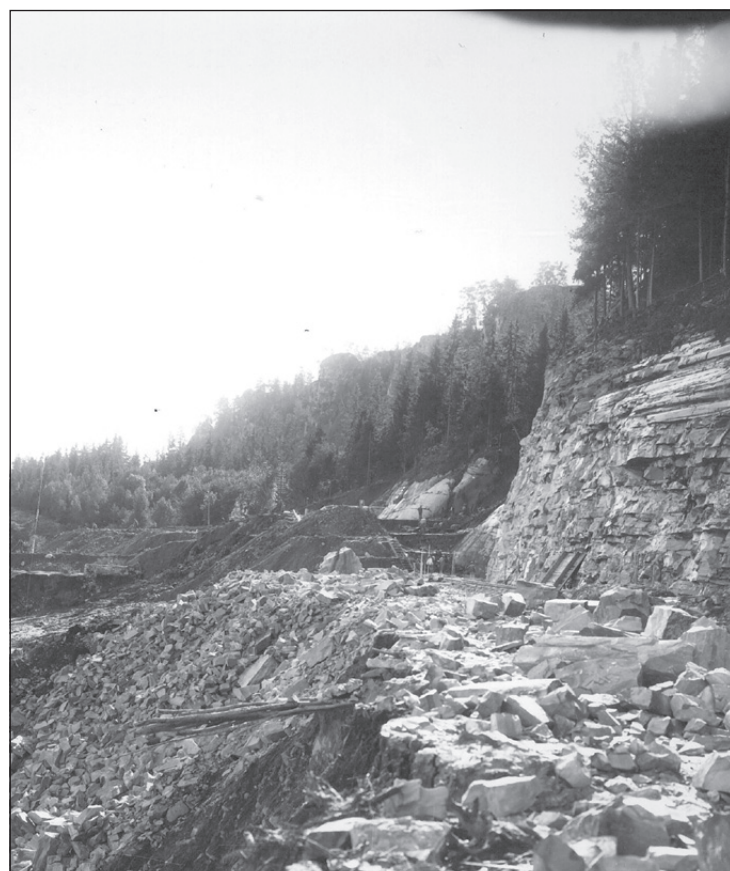
HOLMESTRAND: I 1981 var det klart for stort jernbane-jubileum i Holmestrand. Da var det nøyaktig 100 år siden Jarlsberg-banen ble åpnet. I anledning jubileet ble det satt opp et jubileumstog. Norsk Jernbaneklubb i samarbeid med Posten sto bak arrangementet, som samlet mye folk på jernbanestasjonen i Holmestrand. Blant de frammøtte var fylkesmann Odd Vattekar, bosatt i Holmestrand. Bildet viser Jarlsbergs oppslag 30. september 1981.

Stor interesse for jubileumstoget i Holmestrand


Smørstein-raset i 1918



OMFATTENDE: Det raste i dagevis i 1918.



UTBEDRING: Det ble lagt stein i bunnen da ny trasé ble bygd opp.

”Jeg er ingen togperson, og har reist med jernbanen bare et par ganger de siste 20 årene. Det er bare så vidt jeg klarer å kjøpe billett på automat, jeg setter meg i feil vogn og ender med å bli jaget av konduktøren. Nei, personlig kjører jeg heller bil, men her om dagen tok jeg likevel toget fra Drammen til Holmestrand. Ut av den nye tunnelen åpenbarte det seg et fantastisk byggverk! Det var litt av en opplevelse! Alle involverte bak den nye stasjonen fortjener all ære de kan få! Gratulerer!

ARNSTEIN ROCH ØVERLAND
Holmestrandspatriot og komponist



”Mens andre hoiet og heiet kjente jeg plutselig hvor tomt alt ble



Mitt togminne

MARIE OLUSSEN
Holmestranding og journalist

DA JEG var liten smakte toget saft-og-vann. Saft-og-vann laget av rips fra farmors hage i Kirkegaten. Plukket av rause hender, sukret grundig og saftet etter alle kunstens regler. Saften ble blandet med iskaldt vann fra springen og servert i tynne glass med håndmalte prestekrager på.

DEN SMAKTE best hvis jeg fikk drikke den ute i hagen. Ripsrød saft og kanel-snurrer. Perfekt niste for den som bare skulle sitte litt i hagen, dingle med beina og se på toget.

ELSE VAR ikke så opptatt av toget. Jeg kan i hvert fall ikke huske at hun gjorde noe stort nummer av at det tøffet forbi mange ganger om av dagen. Men sammen med de andre naboene i gata hadde hun tog-rutinene inne. Var man ute i gata, sluttet alle å snakke i det toget gikk forbi.

DET VAR lett å se om du var ny i gata eller hadde tog-rutinen inne. Var du ny, eller på besøk, eller kanskje egentlig bodde på fjellet – hevet du stemmen så folk skulle høre hva du sa mens toget gikk forbi. De innfødte sluttet bare å prate. Midt i setningen. Samtalen stoppet til toget hadde kjørt forbi. Toget trengte ingen konkurranse.

FARMOR ELSE var gift med Einar Emanuel Olausen. Einar Emanuel ble født ved jernbanelinja i 1900. Da jernbanen sto klar på begynnelsen av 1880-tallet, hadde mange i Holmestrand mistet en del av hagen sin til toget og framskrittet.



MINNER: Første togtur (til venstre): Jeg var snart fire år da jeg fikk gå inn på et tog for aller første gang. Lek mellom tog og vei (oppe til høyre): Inger Lise Andersen (fra venstre), Grethe Andreassen, Unn Jacobsen, Astrid Stephansen og Lillian Edvardsen i Skolegaten på 1950-tallet. «Stille»: Alle som bodde langs toglinja kunne kunsten å være stille mens toget passerte. Fra venstre: Fru Syvertsen, min farmor og farfar Else og Einar Olausen og deres barnebarn Bjørn Syvertsen.

Einar bodde langs jernbanelinja fra han ble født til han døde altfor tidlig bare noen og femti år senere.

DA HAN gikk til fabrikkene om morgenen hørte han toget dundre over hodet mens han gikk under jernbanebrua nederst i gata. Da han kom hjem kunne han høre bremsene hvine i det toget senket farten på vei inn på stasjonen.

PÅ 50-TALLET fikk også morfaren min jobb på fabrikkene. Han hadde vokst opp i stasjonsbyen Kongsberg. Ove Andreassen tok med seg sin vakre kone Ingrid og to små barn og flyttet til Holmestrand. Etter noen år i Holtengården (med utsikt til toget), flyttet de inn i fabrikkens funksjonærboliger i Skolegaten.

MED JERNBANEN nederst i hagen og Europaveien på framsiden av huset. Og også i Skolegaten hadde folk tog-rutinene inne. Når de hørte den syngende ly-



den i metall, visste de at toget snart kom. Også der var folk stille mens toget gikk forbi. Ungene vinket til alle som satt på toget. Hvor skulle de hen? Hva tenkte de på? Hvem var alle disse menneskene som fór forbi.

DA JEG ble født, bodde foreldrene mine i Sykehusveien. Med jernbanen som utsikt. Bare noen meter fra Holmestrand sykehus, der faren min var født. Jeg ble en jernbaneunge født av to jernbaneforeldre. Uten at noen egentlig tenkte på det.

JEG VAR snart fire år da jeg fikk gå inn på et tog for aller første gang. 24. mars 1981. Jeg husker det ganske godt. Sammen med mamma skulle vi toge helt til Kongsberg for å feire bursdagen til min oldemor. For en storveis tur! Niste i sekken. Togbytte i Drammen.

ET BILDE i fotoalbumet hjemme hos

mamma viser at jeg er stolt. At jeg gleder meg. Da bodde jeg ikke lengre ved jernbanelinja. Det skulle gå 25 år før jeg igjen flyttet inn i et hus som lå langs linja. Først noen år i museet. Og så inn i det samme huset som farfaren min ble født i 1900. Siden har jeg bodde langs jernbanen.

NATT TIL lørdag 29. oktober kjørte det aller siste toget gjennom Holmestrand. Det har vært togstille her før. Vi har hatt ukevis med buss for tog og arbeider på linja. Men denne gangen var det alvor. Toget skulle aldri igjen gå gjennom byen. Jeg var der. Sammen med tusen andre mennesker sto jeg på torvet og ventet på toget.

MENS ANDRE hoiet, heiet, tutet og peip, kjente jeg hvor tomt alt plutselig ble. Tårene trillet. Toget kom. Og toget gikk. Jeg gråt og smilte og gråt mer. Og lo litt av meg selv.

ALLE FOTO: PRIVAT

FOR PLUTSELIG var toget blitt så mye mer enn en smart måte å frakte folk fra by til by. Toget var blitt min rause og runde farmor som serverte iskald saft og nystekte kanel-snurrer. Toget var blitt min hjemmeverende mormor som hang ut klesvask i forkle, drakk kaffe med naboene i hagen og ropte inn ungene til middag. Toget var blitt foreldrene mine som lekte ved linja som barn, min egen entusiasme i oppveksten, og gleden i øynene på barna mine mens de klemte nesa mot stuevinduet for å se det røde persontoget kjøre forbi.

HOLMESTRAND HAR fått en ny flott stasjon, og vi kan fortsatt ta toget hvor vi vil. Men kunsten å være stille mens toget kjører forbi har vi ikke lengre bruk for. Dessverre. Og heldigvis.

FLERE BILDER FRA LIVET VED SKINNENE PÅ JARLSBERGAVIS.NO

SISTE NYTT INNEN ØYEHELSE HOS HOLMESTRAND OPTIKK!

Frem til i dag har netthinnebilder vært vårt beste hjelpemiddel for å avdekke øyesykdommer, og ivareta din øyehelse. Netthinnebilder gir oss verdifull informasjon om overflaten på øyebunnen, men sier lite om hva som skjuler seg under overflaten.

En netthinne som har en tilsynelatende frisk overflate, kan allikevel ha en begynnende øyesykdom i de dypere lagene. Det vil da være en risiko for at man ikke avdekker tilstanden før den er synlig på overflaten, og synsevnen allerede har blitt svekket.

Den nyeste teknologien heter OCT, og omtales som en liten revolusjon i øyehelsesammenheng.

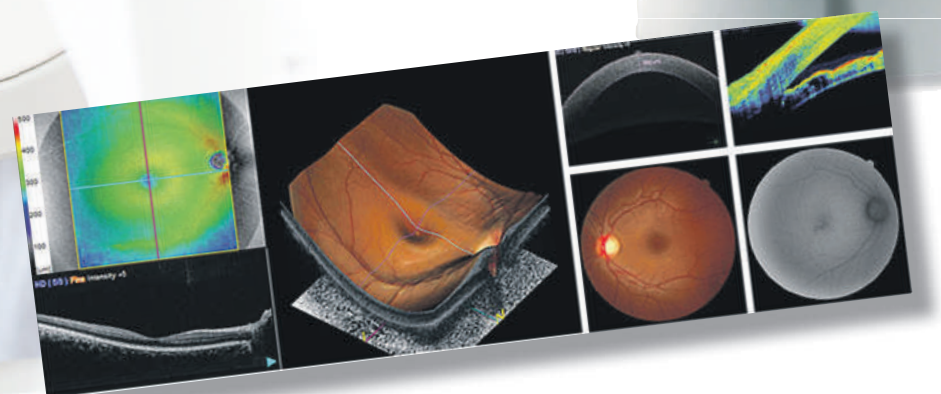
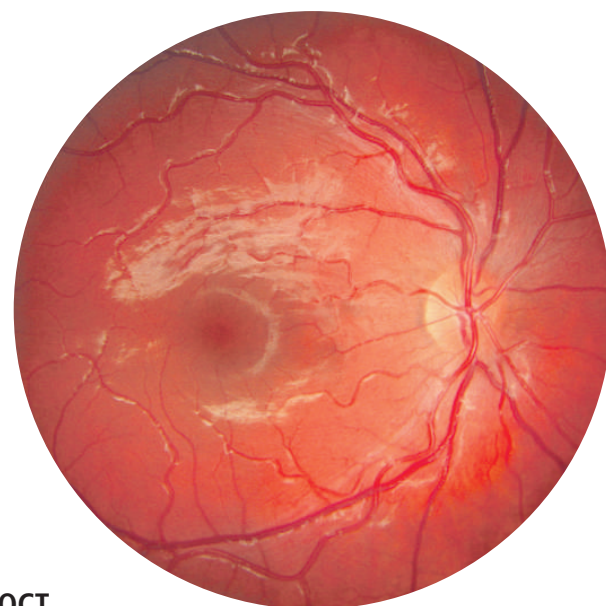
OCT gir oss muligheten til å studere de ulike lagene under netthinneoverflaten, og vi kan oppdage øyesykdommer (bl.a aldersrelatert makula degenerasjon /»forkalkninger«, grønn stær, diabetes retinopati) i en mye tidligere fase. Undersøkelsen er helt smertefri.

Eventuelle øyesykdommer kan da typisk behandles før synsevnen har blitt svekket.

OCT-maskinen har vært tilgjengelig på øyeavdelingene på sykehus en stund, nå har vi den også hos Holmestrand Optikk!

Velkommen til en grundig synsundersøkelse!

Vi sees!



Holmestrand Optikk AS

SYNSUNDERSØKELSER – KONTAKTLINSER – BEHANDLING TØRRE ØYNE

Langgata 19 (Klyvegården)
3080 Holmestrand
Tlf. 33 05 10 53

www.holmestrandoptikk.no

 TearLab – SYNSKIRURGI

 memira

UNDER ARBEID MED TRASEEN I 1879:

Fant 12 delfinskjeletter

HOLMESTRAND/RE: Det var under arbeidet med jernbanetraséen sør for Mulvika i 1879 at det dukket opp skjeletter- 12 i tallet. Det skal ha vært delfinskjeletter, ifølge en rapport fylkeskultursjefen i Vestfold

fikk utarbeidet i 1994. Det blir antatt at skjelettene skriver seg fra steinalderen, da havet sto langt høyere enn det gjør i vår tid. På stedet ved Snekkestad var det etter alt å dømme et sund mellom Mulåsen og landet mot vest, der delfiner kunne passere. Etterhvert som landet hevet seg, ble passasjen trangere og trangere. På et tidspunkt kan delfinene ha gått på grunn her og ikke kommet seg vekk. Dette er iallfall teorien bak skjelettfunnene. Det er forøvrig funnet flere rester av menneskelig aktivitet i dette området, blant annet steinøkser.

UHELL I 1969:

Toget sporet av

HOLMESTRAND: Jernbanens virksomhet i Holmestrand har ikke vært uten uhell og ulykker. I november 1969 sporet et lokomotiv av ved innkjøringen til Holmestrand stasjon, like ved planovergangen. Årsaken var ukjent, men det ble opplyst at skinnegangen ikke ble skadet. Om det oppsto personskader er ikke opplyst i avisnotisen

HOLMESTRANDING FORUT FOR SIN TID:

Foreslo tunnel i 1969



UTFORDRENDE TERRENG: Transport langs fjorden har gjennom historien budt på utfordringer.

FOTO UTLÅNT AV HOLMESTRAND MUSEUM

Allerede i 1969 foreslo lærer Oscar Lagerløv at jernbanen forbi Holmestrand ble lagt i tunnel i fjellet.

LARS IVAR HORDNES
redaksjonen@jarlsbergavis.no
4803 5359

HOLMESTRAND: Oscar Lagerløv var lærer i Holmestrand i en årrekke. Han er også kjent som en av få venner forfatteren Olav Duun hadde i Holmestrand.

Så fordelene

Lagerløv var et begavet menneske på flere områder enn det pedagogiske. I en artikkel i Jarlsberg i november 1969 som

Svend-Erik Larsen har funnet, går det fram at Lagerløv foreslår at jernbanen forbi byen blir lagt i tunnel i fjellet. I sin artikkel peker Lagerløv på flere åpenbare fordeler ved et slikt tiltak. Men han peker også på flere fordeler ved et slikt tiltak som fortsatt er aktuelle, nær 50 år etter.

«Man unngår avståelser av verdifulle eiendommer og deres konsekvenser.

Ved at nåværende banelegeme fjernes kan Jernbanegaten omdannes til en bred trasé for biltrafikk og med fortau på østsiden.

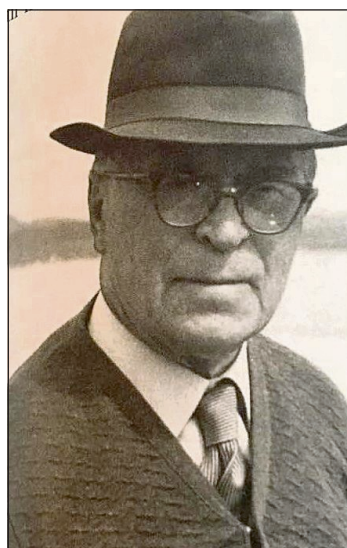
- Opp- og nedkjørsel fra Nyveien kan gjøres langt mer oversiktlig og bedre i ethvert

henseende», skriver Lagerløv. Han så for seg at steinmassene ble plassert i sjøen, for å skape nytt land der vei og jernbane kunne plasseres midlertidig.

Var gammel

Lagerløvs forslag ble trykket da læreren var 91 år gammel. Den framskredne alderen hadde ikke svekket pensjonisten. Allerede i 1961 hadde Lagerløv foreslått at biltrafikken ble lagt i tunnel i fjellet ved Holmestrand. Artikkelen i 1969 lanserte tanken om at jernbanen istedet ble lagt inn i fjellet.

I artikkelen blir Lagerløvs kjennskap til geologiske forhold trukket fram. Læreren var klar over at fjellet ved Holme-



FRAMSYNT: Adjunkt Oscar Lagerløv.

strand består av knallhard porfyr som byr på trygge forhold for tunneldriving. Det Lagerløv ikke var klar over, var at det selv i slike bergarter finnes forkastningsområder der geologien langt fra er trygg.

Lagerløv så for seg at en ny jernbanestasjon kunne legges «like nordenfor Lallahompen». Det er ikke så langt unna lokaliseringen av fjellhallen, der stasjonen nå er lagt.

Imponert

- Det er ganske imponerende at en helt alminnelig adjunkt fra Holmestrand forutså at dette var den beste løsningen, fastslår Svend-Erik Larsen.

*Gi et gavekort
til jul!*

Ansiktsbehandling
m/massasje på rygg/nakke 90 min.

1000,-

Lekre Henley
klokker til henne
2 års garanti

KUN 499,-

KAMPANJE

Travel  Gear

KAMPANJE
Chicago 70 cm

999,-
Før 1299,-

KAMPANJE
Chicago 60 cm

899,-
Før 1199,-

KAMPANJE
Chicago 50 cm

699,-
Før 899,-



CARISMA PRESENTERER



**VÅR/SOMMER-MOTER
MINIKONSERT MED
JØRN HOEL**

**GAVEDRYSS & GOODIEBAGS
BIORAMA, TORSDAG 16.03.17 KL. 19.00
BILLETTER KR. 300 PÅ TIKKIO.NO OG I BUTIKKEN**

Carisma PARFYMERI AS

Tlf 33 05 26 00 |
Følg oss på Facebook





Etter å ha tatt ny jernbanestasjon i fjellet i nærmere øyesyn, er min første tanke at det er fantastisk å se hvordan Jernbaneverket, kommune og fylkeskommune her har bygd for framtida. Dette signaliserer tro på en by og kommune som vil vokse og utvikle seg og derved utnytte det potensialet som et slikt kollektivknutepunkt gir. Så vel som bosettingskommune som næringslivskommune bør dette signalisere starten på en utvikling og vekst, som setter oss skikkelig på kartet, og skaper stolthet hos alle som har tilknytning til Holmestrand.



THOR SMITH STICKLER
Rådmann i Holmestrand kommune

Vi skal bygge en region

Kommentar

KRISTIN SAGA
NHO-regiondirektør i Vestfold

FOR NÆRINGSLIVET handler det ikke om å bygge jernbane, men om å bygge en region!

GRATULERER MED dagen! Med åpningen av nye Holmestrand stasjon er vi kommet mange skritt videre i å skape større attraksjonskraft i Vestfold. Frekvens og hastighet på togreisene øker, Holmestrand som by blir enda mer attraktiv - ikke minst som bosted - og verdifulle arealer frigjøres der hvor jernbaneskinne før krevde plass. Vi vet at vi blir mange flere i landet, og flesteparten av de nye innbyggerne vil bosette seg i områdene rundt Oslofjorden. Alle trender tyder på økende urbanisering og sentralisering. Det gir muligheter for Holmestrand og Vestfold.

UTFORDRINGEN ER dersom dette ikke følges av tilsvarende vekst i antall arbeidsplasser, og denne kurven fortsetter å gå i feil retning for Vestfold. Vi ønsker jo ikke at Vestfoldbyene kun skal bli «sovebyer» der folk bor, mens svært mange jobber i Oslo. På sikt er vi bekymret for at det kan føre til at vi heller ikke blir attraktive som bosted.

VÅRE 15-ÅRINGER vil ifølge forskerne ønske å bo enda mer urbant enn dagens beslutnings-takere, og byer som er tomme på dagtid uten levende torg, uten butikker og servicefunksjoner, uten arbeidsplasser - vil heller ikke være førstevalget som bosted. Håpet er derfor at Holmestrand vil bli enda mer attraktivt som sted å etablere flere bedrifter og arbeidsplasser, og at jernbanesatsingen også kan bidra til det. Med en engasjert ordfører og en energisk og dyktig næringssjef i spissen, er jeg i alle fall trygg på at kommunen vil gjøre sitt for å legge til rette.

VESTFOLDS REGIONALE plan for verdiskaping og innovasjon tar blant annet utgangspunkt i at verdiskapingen pr. sysselsatt er lavere i Vestfold enn i resten

av landet. Den trenden mener jeg at vi må bruke alle virkemidler for å snu! Hvordan kan vi påvirke utviklingen slik at vi blir mer attraktive også for bedrifter og arbeidsplasser, og slik at verdiskapingen øker?

VÅRE BEDRIFTER er tydelige på hvilke suksessfaktorer som skal til for å lykkes i et krevende marked og med et høyt kostnadsnivå. De vet at de aldri kan bli billigst, dermed må de bli best. Suksessfaktor nr. 1 er kompetanse. Dersom bedriftene har rett kompetanse, kan de utnytte investeringer, ta i bruk ny teknologi, sørge for tett dialog med kundene sine og være i forkant med innovative løsninger og produkter. Da er det en fordel at Holmestrand og Vestfold nettopp er attraktive som bosted for den kompetente arbeidskraften, og det kan gi mulighet for at bedriftene etablerer seg her! Nærheten til

HØGSKOLEN (UNIVERSITET) i Sørøst-Norge er viktig for arbeidslivets tilgang på kompetanse, ikke minst fordi institusjonen er opptatt av å levere både utdanning og tjenester som etterspørres. Det kan også bety at det blir mer attraktivt for nye bedrifter å etablere seg der kompetansen er god og lett tilgjengelig, eller for eksisterende bedrifter å vokse. Forskning viser jo at fremtidens suksessbedrifter er kunnskapsbedrifter som klynger seg med hverandre og opp mot akademien.

EN ANNEN suksessfaktor bedriftene trekker frem er selvsagt infrastruktur og rammebetingelser for øvrig. Samferdsel er svært viktig for næringslivet, og når vi nå bygger jernbanen riktig med ekte knutepunkter som stasjonssteder, dvs. steder der folk både reiser til og fra, vil det bidra til ytterligere å stimulere denne regionen til å bli ett bo- og arbeidsmarked, og det vil gi nye muligheter for vekst, verdiskaping og sysselsetting.

ALLE PARTIER på Stortinget sto i 2013 samlet bak Intercityprosjektet Østlandet. Det innebærer dobbeltsporet jernbane og tog som går opptil 250 km/t til Tønsberg i 2024 og til Skien i 2030. Etter høstens budsjettforhandlinger tyder alt på at



GRATULERER MED DAGEN! Regiondirektør i NHO, Kristin Saga, blir med i heiagjengen for større attraksjonskraft i Vestfold. 14,1 kilometer dobbeltspor, ny stasjon og heis bidrar til det. **FOTO: NHO**

planleggingsfremdriften holdes oppe i 2017, men så er det viktig å få Intercityprosjektet inkludert i den nye Nasjonal Transportplan som skal vedtas til sommeren.

DA GJELDER det for Vestfold-

samfunnet nok en gang å stå sammen og løfte blikket slik at vi lykkes i å få på plass de gode løsningene for vår region og dobbeltsporet Intercity helt frem! Vestfold blir et kjede av stoppesteder der byene er perlene - og for folk i Holmestrand

oppleves kanskje deres by akkurat nå som en uslepen diamant - som ved riktig behandling vil fremstå skinnende blank om noen år?

LYKKE TIL!

24.000 ELEMENTER:**Kler veggene**

HOLMESTRAND: Da det var gått fire år av byggingen hadde tre millioner kubikk stein blitt kjørt ut av tunnelen og hallen. Inn hadde blant annet 24.000 elementer av betong kommet til for å kle veggene innvendig. Hvert av elementene, som ble skipet til Holmestrand med lasteskip, veide sju tonn. 30-40 elementer per dag ble montert på vegger og i taket.

**TUNNELEN FIKK SITT NAVN:****«Holmestrandporten»**

HOLMESTRAND: Kjært barn har mange navn. Forslagene var også mange da den nye tunnelen skulle få sitt navn. Av 98 innkomne forslag endte juryen på «Holmestrandporten». Dåpen foregikk i februar 2014. De som sto bak dette navnet var fire personer: Rita Pettus, Janne Farstad Kirkhus, Thorild Aabø Sørensen og Stig Storhaug. Alle ble hos ordfører Alf Johan Svele påskjønnnet med kake, diplom og en bordklokke med tunnelmotiv. Vinnerne ble også av prosjektleder Morten Klokkesveen i Jernbaneverket invitert med på «sluttsalven» og feiringen etterpå 6. mars. Av fantasifulle navn som ble foreslått kan nevnes: «Ormen Lange», «Paven», «Olav Duun-hallen», «Maudtunnelen», «Paradistunnelen», «Trollpassasjen», «Unikus Holmestrand», «Tøffe togtunnelen», «Grevlingen», «Slusa» og «Hølet».

FORKASTNINGEN I KLEIVA:**Fikk sement i hagen**

Mange tonn med tunnel-sement strømmet ut i hagen til Paul Thode i Roveveien.

LARS IVAR HORDNES
redaksjonen@jarlsbergavis.no
4803 5359

HOLMESTRAND: Det var våren 2013 at Paul Thode og hans familie fikk merke hva som pågikk nede i fjellet like under deres eiendom i Roveveien. Da snøen smeltet ble flere tonn med størket sement oppdaget i hagen i den idylliske eiendommen. Sementen kom fra

injiseringen som pågikk i taket på jernbanestasjonen.

Ustabil fjell

Bakgrunnen for injiseringen av sement var at det var oppdaget en fjellsone omkring Kleiva som var geologisk ustabil. Men ingen av dem som arbeidet i jernbanehallen merket at den flytende sementen tok andre veier enn planlagt gjennom ukjente ganger i fjellet.

Etter at Thode oppdaget forurensingen, tok han kontakt med Jernbaneverket. De sørget for at det ble igangsatt arbeider med å fjerne sementen.

Arbeidet måtte gjøres manuelt. Det ga timevis med blytungt arbeid for de ansatte i anleggsgartnerfirmaet Grøteig på Nykirke.

Hakke og spade

De ansatte måtte først hakke løs sementen. Deretter måtte den lastes på trillebår og kjøres ut til en konteiner.

Deretter var det full hageforryngelse i eiendommen som sto på planen. Sement strømmet også ut i hagen til en annen beboer i Kleiva, men denne lekkasjen var mye mindre enn i Roveveien 14.



HAUGEVIS MED STØRKNET SEMENT: Slik så det ut i Roveveien 14 våren 2013.

FOTO: LARS IVAR HORDNES



Sted: Hvitstein stadion

VI KJENNER BYEN VÅR

Vi er stolte av å jobbe som eiendomsmeglere i Holmestrand. Våre meglere har en samlet erfaring på 20 år med salg av bolig i Holmestrand og omegn. Vi kjenner ditt nærmiljø og dette gir deg unike fordeler når du skal selge din bolig. Velg en megler som kjenner ditt boligområde. Velg Garanti.

GARANTI®

DIN SIDE

KJENNER DU NOEN som snart har en merkedag i livet sitt? Send en hilsen gjennom jarlsbergavis.no/bursdagsbilder eller redaksjonen@jarlsbergavis.no, og hilsenen kommer på trykk på denne siden. Nyfødt-, bryllup- og



1 år
Gulla (Guro Linnea Dahl Brynildsen). Vår kjære solstråle fyller ett år! Hipp hurra for deg Gulla, vi er så glade for at du finnes! Suss og klemmer fra mamma, pappa, Rose og Valentin



10 år
Odin Lindseth
Supergutten vår er endelig 10 år! Gratulerer så mye med dagen din Odin, masse glad i deg. Klemmer fra hele familien din.



21 år
Christoffer og Joacim H. Sundstrøm
Gratulerer så mye med 21 års dagen til våre to kjekke og stramme militærgutter, tenk at nå er det bare ca. 4 måneder igjen av tjenesten. Vi er så utrolig stolte av dere og glad i dere. Håper dere får en fin feiring i dag. Hilsen mamma og pappa. Resten av familien hilser også.



Jarlsberg

DET SKJER

Lørdag 17. desember:
Botne Aktivitetssenter:
Grøtservering

Søndag 18. desember:
Filadelfiakirken:
Møte m/ Jermund Gjertsen, Sang: Menighetsmusikken, Barnegudstjeneste

Mandag 19. desember:
Botne Aktivitetssenter:
Petanque / Peter Pan

Kjærsenteret:
Middagsservering

JUBILANTER

Lørdag 17. desember:
75 år
Tore Jan Berntsen, Holmestrand

50 år
Per Abrahamsen, Holmestrand

Søndag 18. desember:
75 år
Alf-Fredrik Olsen, Holmestrand

NAVNE DAG

17. desember:
Inga og Inge har navnedag i dag. Navnene er norrøne, og begge er kortformer av navn på Ing-, dannet til gudenavnet Yngve. Yngve var et annet navn på gudinnen Frøy. Navnet kommer fra germansk Ingwaz, stamfar til folkestammen ingvæonerne.

18. desember:
I dag har Kristoffer og Kate navnedag. Kristoffer kommer fra det greske Kristophoros, som betyr den som bærer Kristus. Navnet er brukt i Norge fra 1500-tallet. Pikenavnet Kate er en engelsk kjæleform av Katarina, rein, kysk.

19. desember:
I dag har Iselin og Isak navnedag. Iselin er et moderne norsk navn betydningen er usikker. Isak er hebraisk, og dannet til et ord for smile, le.

SOLENS GANG

17. desember:
Sol opp: 09:13 Sol ned: 15:17
Dagens lengde: 6:03:17 Differanse: -0:47

18. desember:
Sol opp: 09:14 Sol ned: 15:17
Dagens lengde: 6:02:40 Differanse: -0:36

19. desember:
Sol opp: 09:15 Sol ned: 15:17
Dagens lengde: 6:02:14 Differanse: -0:26

Kryssord utgår

Da denne utgaven av Jarlsberg avis i sin helhet er dedikert til jernbanen, måtte dessverre vårt ukentlige kryssord utgå i dette nummer. Denne ukens kryssord, samt vinneren av forrige ukes kryss kommer først i tirsdagsavisen. Til dem som er skuffet må vi bare beklage, men som plaster på såret loves et kjempkryssord til julaften.



EN VARM TAKK

for all vennlig deltakelse ved vår kjære Marie Pedersens bortgang. Takk for minnegaver til Kreftsaken.

Familien



Vår kjære gode mamma, svigermor, bestemor, oldemor "Bessa", min gode venninne og vår tante

Hanna Ellen Laure

født 9. juni 1927
sovnet stille inn i dag.
Holmestrand 2. desember 2016.

«Stille suser trærne rundt
hjemmet du elsket.
Farvel nikker blomstene
du vernet så tro.
Takk kvitrer fuglene
som dagen deg hilste.
Stille hvisker vinden: Sov i ro.»

Grete Lisbet Erling

Christian, Fredrik, Silje,
Anders, Mari, Martine

Othilie, Ebba, Olai,
Erle, Jonathan

Johan

Øvrig familie
Bisetelsen har funnet
sted i stillhet.



-et gunstig alternativ

Profesjonell og personlig
veiledning i forbindelse
med gravferden.
Vi kommer gjerne hjem
for samtale.

Tlf 911 94 099
www.færder.as

24 timers vakttelefon
Dekker hele Vestfold



Vi hjelper deg
med blomster som
setter et personlig preg
på en vakker
avskjedsseremoni.

Tlf 33 36 54 32
www.blomsterverkstedetstokke.no



SemSenteret, 3170 Sem

GUDSTJENESTE i Botne prestegjeld

Søndag 18. desember
4. søndag i advent



Botne kirke kl. 11.00
Fellesgudstjeneste v/sokneprest
Sorle Hovdenak og organist
Aare-Paul Lattik. Nattverd.
Oftring til Kirkens SOS.
Avduking av teser i regi av
prosjektet Luther Øre.
Søndagsskole. Kirkekafe.

GUDSTJENESTE KIRKENE I HOF

Søndag 18. desember
4. søndag i adventstiden



**Veset Bo- og
Aktivitetssenter kl 11.00:**
Gudstjeneste. Nattverd.

Spleiselag for ei lysende jul

Tusen takk for bidrag til spleiselaget for ei lysende førjulstid i Hof og Holmestrand.

Vi har fått et julepyntet sentrum i Holmestrand som begeistrer og skaper god stemning. Dessverre måtte vi kalle tilbake snøkrystallene som skulle lyse opp i alle de andre sentrene i den nye kommunen vår. Vi jobber nå med en forbedret krystall som skal komme opp til neste år. Pengene som har kommet inn blir tatt godt vare på – og lysprosjektet fortsetter i 2017!

Helga 16. – 18 desember feirer vi den nye jernbanestasjonen i Holmestrand med en tre-dagers fest.

Verdens lengste pepperkaketog har en sentral plass i feiringen.

Det har blitt til etter en formidabel dugnadsinnsats. Tusenvis av mennesker i Hof, Sande og Holmestrand har vært med. Skolene våre har trukket det tyngste lasset, men også lag, foreninger, familier og bedrifter har gjort dette mulig.

En stor takk til alle!

Bilbjørn - Carisma - CC Betong - Cubus - Fargerike H. Bygg - G-Sport
Holmestrand Optikk - Motepinnen - Grønne Frisører - Helgestad
Jarlsberg Avis - WHN Eiendom AS v/ Hans Narverud - Hydro
Holmestrand Utvikling - Haslestad Maskin - Gjerts Marked - Kreativ Fryd
LilleHolmestrand - Linnerud Konsult - Mantin Eiendom - Men Shop
Noah - Øyvind Haugen - Villa Furu - Muremester T. Pettersen - Sjuve Gård
Nordisk Aviation Products - Spar Kullboden - T. Berg anleggsteknikk
Økonomitjenester - Re-Agri - Hof Dyrebutikk - Weidemanns Gate 4
Brekke Trafikkskole - Nils Kjærs Borettslag - Klyvegården
Maja - Tekstilnytt - Hetronic Norge - Aker Eiendomsdrift AS - Tolkehjelpen



Foto: Ole Thomas Halvorsen

Hilsen Holmestrand kommune og prosjektet «Jul og jernbane»



REDNINGSØVELSE I HEISEN:

Opp på ti minutter

HOLMESTRAND: I 2014 var sjakten sprengt ut til fjellheisen. 70 meter fra bunn til toppen av platået. Sikkerhet er viktig i alt anleggsarbeid, og det ble derfor gjennomført en redningsøvelse hvor en «skadd» person ble hentet opp fra sjakten. Fra alarmen om «skadd» person gikk, tok det bare ti minutter før mannen på bære ble heist opp over sjaktkanten. – Vi øker bevisstheten og sikkerhetsfokus til den enkelte, sa Jan Arild Langeid.

KRANA SOM BLE BRUKT TIL HEISEN:

Den eneste i Europa

HOLMESTRAND: Om ikke Holmestrand kunne skryte på seg at det var den eneste i verden, så i hvert fall Europa. – Krana vi benytter til arbeidet med heissjakt er helt spesielt konstruert akkurat til denne jobben, kunne produsjonssjef Tor Gildestad forteller Jarlsberg i mars 2014. Veidekke var eier av krana, mens Skanska hadde leid den inn for å gjøre den spektakulære jobben fra toppen og nedover. Krana ble konstruert til jobben av Munck Cranes AS i Bergen.

JOBBER PÅ SPRENG MED FJELLHEISEN:

Blir raskest i landet



SNART FERDIG: Fjellheisen er ikke helt klar for åpning. Heisen blir, med en fart på 2,1 meter per sekund, en av de raskeste i landet.

FOTO: PÅL NORDBY

Heisen blir ikke klar til dagens offisielle åpning av stasjonshallen. Men når den åpner blir den en av landets raskeste heiser.

JARL REHN-ERICHSEN
jarl@jarlsbergavis.no
90895328

HOLMESTRAND: Det kommer til å gå skikkelig unna når heisen kommer i normal drift.

Det er ikke mange heiser i landet som kan matche fjellheisen i Holmestrand.

– Dette blir noe av det kjøpest du kan kjøre i landet, for-

Vi har ennå ikke forsøkt å kjøre den for full fart

SEBASTIAN NORDAHL
Avdelingsleder i Hent AS

teller avdelingsleder i Hent AS, Sebastian Nordahl.

– Hva innebærer det?

– Heisen vil bevege seg med en hastighet på 2,1 meter i sekundet. Det er meget raskt. En vanlig etasjeheis her i landet beveger seg som regel med en hastighet på mellom 1,2 og 1,5 meter per sekund, utdyper han.

Det betyr at fjellheisen er nesten dobbelt så rask som en vanlig heis.

Denne farten klarer den med

inntil 22 personer og to sykler ombord.

Forsinket

Fjellheisen skulle vært klar til dagens offisielle åpning med statsministeren, men det har de ikke klart og få til. Heisen er på mange måter neste helt ferdig, men den skal testkjøres i en lengre periode før den åpnes for passasjerer.

– Vi har drevet med prøvekjøring en stund, og nå pågår montering av brytere og beslag i heisen. I tillegg blir den flislågt. Alt skal bli ferdig i løpet av natt til lørdag, forklarer Nordahl.

Han forsikrer om at alt skal være ferdig og pent til den offisielle åpningen av stasjonen,



HENT: Sebastian Nordahl lover høy fart på heisen. FOTO: TB

selv om heisen ikke settes i drift.

Vil ta tid

– Hvorfor tar det så lang tid før heisen blir offisielt åpnet når den nær sagt står ferdig?

– Vi må prøvekjøre en god stund. Ennå har vi ikke forsøkt å kjøre den for full fart, forteller avdelingslederen.

Han er opptatt av at de må være 100 prosent sikre på at alt fungerer som det skal før de slipper til togpassasjerene.

– Et eventuelt driftsavbrudd må vi unngå da det vil få for store konsekvenser for togpassasjerene. Det er nok snakk om uker og ikke dager, før vi offisielt kan åpne fjellheisen.



Ventetiden er over!

Prøvekjør IONIQ hos oss

IONIQ

OVER
1000
FORHÅNDS-
SOLGTE



VG.no:



"Denne elbilen
er blant de beste!"

KÅRET TIL
**ÅRETS
BIL**



Dagbladet AUTOFIL Dinside **2017**

IONIQ electric

Toppuststyr elbil, rekkevidde 260 km+

Kun kr. 279.950,-

Startpris 239.950,-

IONIQ hybrid

Endelig...
en pen El-bil



GJERMUNDSEN
Vi feirer 80 år med bil

Holmestrand
Ringveien 5
Telefon 33 05 31 84
www.gjermundsen.no

Veiledende pris levert Sandefjord inkl. leveringsomkostninger og mva. Årsavgift kommer i tillegg. Forbruk blandet kjøring IONIQ electric: 1,15 kWh/mil. Forbruk blandet kjøring IONIQ hybrid: fra 0,34 l pr mil. CO₂-utslipp: fra 79 g/km. NOx=1,6 mg/km. Avbildede modeller kan avvike fra tilbudt modell og tilbudt utstyr avhenger av valgt utstyrsnivå. Fem års fabrikkgaranti med ubegrenset kjørelengde. IONIQ electric og IONIQ hybrid driftsbatteri: åtte år eller 200 000 km. For vilkår og betingelser, se www.hyundai.no. Det tas forbehold om eventuelle trykkfeil eller endringer.



MUSIKALSKE TOG

Opptakten

Før Kåre Vestrheim ble hele Norges superprodusent for band som Motorpsycho, Åge Aleksandersen, Highasakite, Marit Larsen, Shining, Morten Harket, deLillos og en rekke andre, var han selv rockegitarist i bandet Locomotives, årets nykommer under Spellemannprisen i 1997.

MUSIKALSKE TOG 2

Rockomotiv

«Du kan ikke snakke om 70-talls rock uten å snakke om Grand Funk Railroad» skrev den kjente rockejournalisten David Fricke. Trioen fra Flint Michigan var et rockelokomotiv som turnerte ustanselig, ga ut plater på løpende bånd og en gang solgte ut Shea Stadium i Chicago på 72 timer - en bragd selv ikke The Beatles klarte.



En sang om toget

ALEXANDER SVANBERG
alexander@jarlsbergavis.no
976 17 522

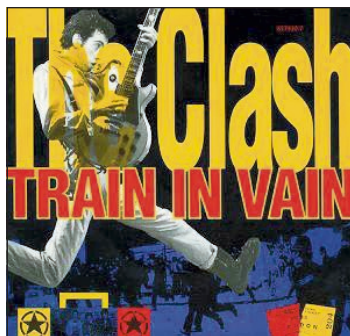
- Det å reise med tog er en sang i seg sjøl. Det er noe med pulsen, noe med rytmen, som gjør at en hver eneste togreise er en låt som venter på å bli skrevet, har forfatter Levi Henriksen sagt. Wikipedia lister langt over tusen sangtitler direkte knyttet til tog, togstasjoner, og togkupeer. Det blir umulig å nevne alle, men her er et lite knippe av dem, egnet til kortere og lengre turer:



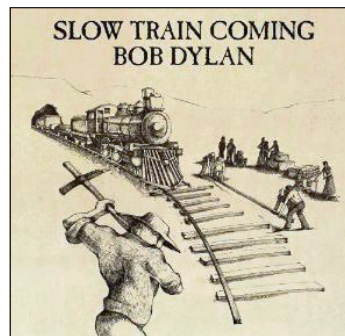
KENNY ROGERS - «THE GAMBLER» (1978): Et møte mellom fortelleren og en gammel luring sent på kvelden ombord på et tog. Livsvisdom fra pokerbordet. Sangen er skrevet av Don Schlitz og framført av både Bobby Bare og Johnny Cash. Det er likevel Kenny Rogers' versjon de fleste husker best.



BOB MARLEY & THE WAILERS - «ZION TRAIN» (1980): Marleys svanesang, albumet «Uprising» ble spilt inn og utgitt da artisten var svært syk av kreft, men inneholder flere udødelige klassikere.



THE CLASH - «TRAIN IN VAIN» (1980): Skrevet og innspilt på under 24 timer, men da coveret til «London Calling» allerede var ferdig ble den utgitt uten sportittel. Likevel ble den gruppens første hit i USA.



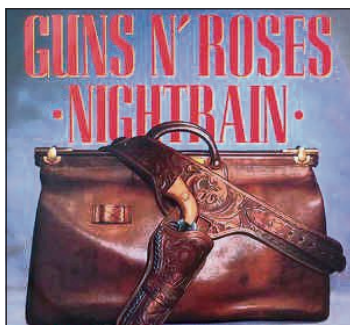
BOB DYLAN - «SLOW TRAIN COMING» (1979): Både albumet, og låten, ble utgitt etter at Dylan ble født på ny som kristen. Solgte selvsagt i bøtter og spann og ga Nobel-Dylan en Grammy-pris.



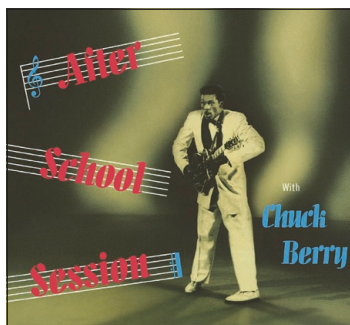
KRAFTWERK - «TRANS EUROPE EXPRESS» (1977): Signaturlåten fra gudfedrene av elektronisk musikk har inspirert en rekke andre i årene etter.



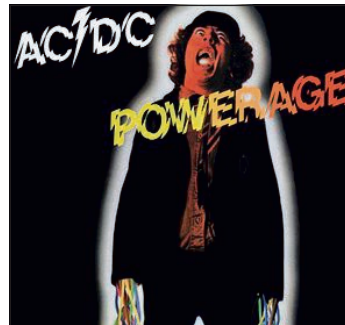
BJÖRK - «CRYING» (1993): Togtematikk kan også bety ensomhet i en by der mennesker bare fortsetter å stramme på, slik islandske Björk beskriver det på sin debutplate.



GUNS 'N' ROSES - «NIGHTRAIN» (1989): Nightrain er strengt tatt ikke en hyllest til tog, men til en billig amerikansk vin, kalt Night Train Express, som bandet drakk mengder av før de slo gjennom.



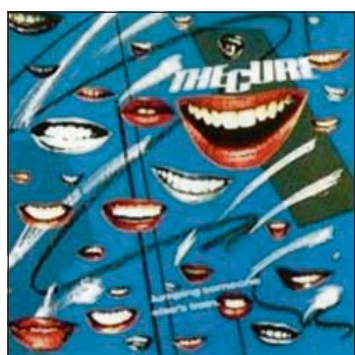
CHUCK BERRY - «DOWNBOUND TRAIN» (1957): Fra artistens debutalbum kommer historien om et delirium der et tog kjørt av djevelen selv spiller en rolle.



AC/DC - «WHAT'S NEXT TO THE MOON» (1978): En helsort Bon Scott skriver om å binde den store kjærligheten fast til jernbanesporet - bokstavelig talt..



DOOBIE BROTHERS - «LONG TRAIN RUNNIN'» (1973): Denne funky jam-rock-låten ble en stor hit for gruppen - to ganger! Først i 1973, så 20 år etter.



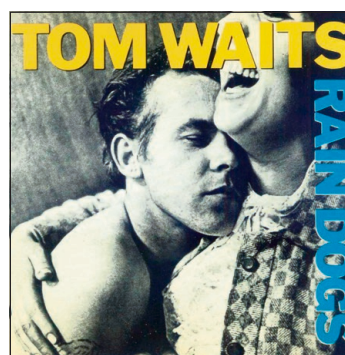
THE CURE - «JUMPING SOMEONE ELSE'S TRAIN» (1980): Musikkvideoen viser en fortellingsvideo av togturen fra London Victoria til Brighton sett fra førervognen.



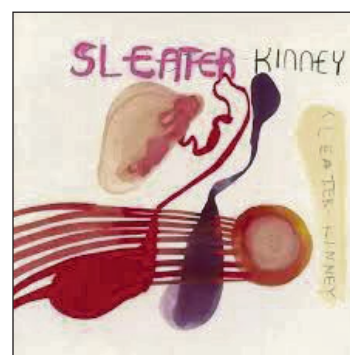
THE BEATLES - «TICKET TO RIDE» (1965): Ordet tog nevnes strengt tatt ikke i teksten, men i Lennon og McCartney sang tar jenta toget ut av et dårlig forhold.



DAVID BOWIE - «STATION TO STATION» (1976): En svært kokainpreget David Bowie introduserer verden for «The Thin White Duke» i sin lengste innspilte låt noensinne.



TOM WAITS - «DOWNTOWN TRAIN» (1985): En rolig kjærlighetssang fra det ellers kaotiske albumet Rain Dogs.



SLEATER KINNEY - «LIGHT RAIL COYOTE» (2014): Sang inspirert av den sanne historien om en coyote som i 2002 tok toget i Portland. Gruppen Modest Mouse skrev også «Coyotes» til ære for den.

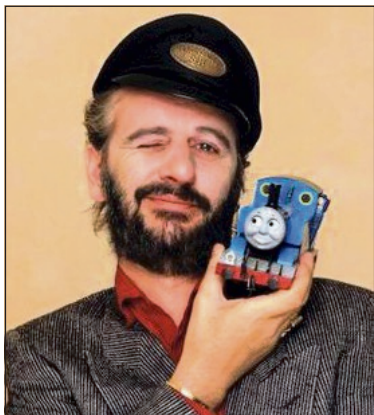


DELILLOS - «KLASSE 1 COMFORT» (2008): Som Thorbjørn Egner før dem laget deLillos sin egen vri på en dag i en svært uheldig manns liv.

MUSIKALSKE TOG 3

Starr og Thomas

Han er av de fleste kjent som trommeslager i The Beatles, men av engelsktalende barn er Ringo Starr fortellerstemmen i «Thomas the tank engine and freinds». Starr forlot serien i 1989 for å fokusere på musikk (igjen), men sier selv han bare har gode minner med serien. Selv i Norge er Starr kreditert som forteller, dette til tross for at serien ble dubbet til norsk.



MUSIKALSKE TOG 4

NSBs spellemann

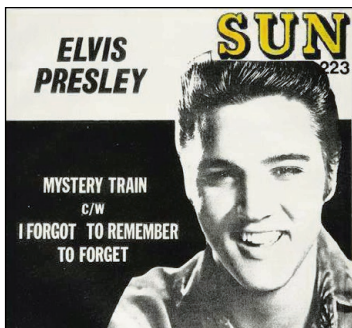
Per Morten Haukeland, med sitt daglige arbeid i togene på Dovrebanen og Bergensbanen, kalles også «Den syngende konduktør». I 2015 var han med da NSB holdt gitarkurs på strekningen, og Haukeland har også holdt togkonsert på vei til Bergen - med eget operakor.

– Å få lov til å drive med musikk i arbeidstiden også er jo helt perfekt, har Haukeland selv sagt i et pressekort fra NSB.

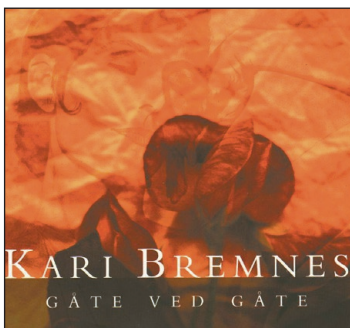
FOTO: NSB



CCR - «GRAVEYARD TRAIN» (1969): En tragedie som tok livet til en han elsket, og sorgen som er så sterk at det meningsløst å leve videre.



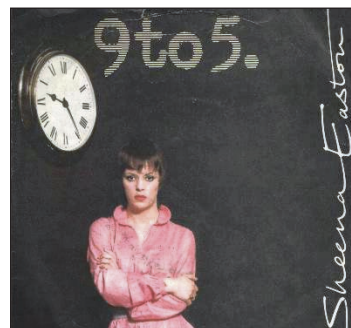
ELVIS PRESLEY - «MYSTERY TRAIN» (1955): Bluesartisten Junior Parker skrev den, og Elvis gjorde den verdenskjent.



KARI BREMNES - «TOGSANG» (1994): Fra det hyllede «Gåte ved gåte», om han og hun som «reiste enda lenger enn du kan med NSB».



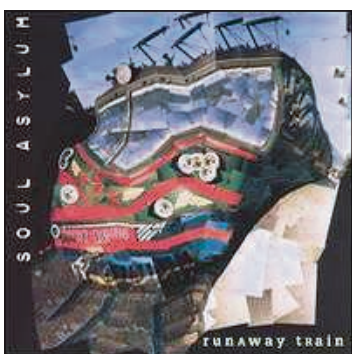
METALLICA - «HATE TRAIN» (2011): Utgitt digitalt i forbindelse med bandets 30 års-jubiläum, der bandet spilte en ny låt hver dag i fire dager live.



SHEENA EASTON - «9 TO 5 (MORNING TRAIN)» (1980): Popsangerens andre singel gjorde rent bord på hitlister, radiostasjoner og TV.



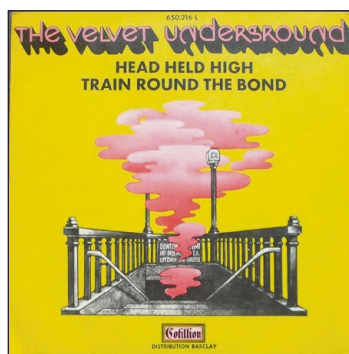
OZZY OSBOURNE - «CRAZY TRAIN» (1980): Ozzy Osbourns første singel etter Black Sabbath-årene handler om den kalde krigen.



SOUL ASYLUM - «RUNAWAY TRAIN» (1993): En ballade som handler om depresjon, sterkt understreket av en gripende musikkvideo med navn og bilder av bortførte barn.



BOXCAR WILLIE - «OMTRENT ALT MELLOM 1976-1996: Lecil Travis Martin dedikerte en hel karriere til sitt alter ego «Boxcar Willie» en landstryker på toget gjennom livet og hjertet av USA.



THE VELVET UNDERGROUND - «TRAIN ROUND THE BEND» (1970): Lou Reeds siste bidrag før han gikk til en svært suksessfull solokarriere.



TRINE REIN - «JUST MISSED THE TRAIN» (1993): Debutsingelen gjorde kometkarriere av Trine Rein. Kanskje ikke så galt å misse toget, likevel?



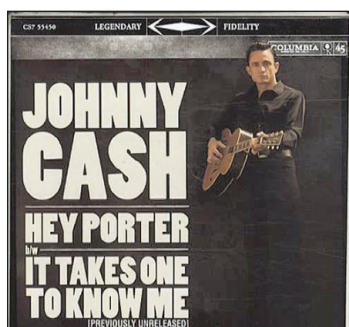
ØYSTEIN SUNDE - «NATTOGET» (1986): Øystein Sunde har visstnok en forkjærlighet for tog, men overraskende få låter om det. Her bidrar Jonas Fjeld.



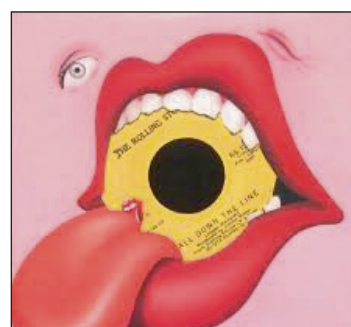
BRUCE SPRINGSTEEN - «DOWNBOUND TRAIN» (1984): Lament til en tapt kjærlighet. Sosialrealisme i melankolsk Bruce-rus.



JONI MITCHELL «JUST LIKE THIS TRAIN» (1974): B-side fra «Help me», Mitchells første og eneste Billboard topp 10-låt. Fra albumet «Court and Spark», som sementerte hennes suksess som artist.



JOHNNY CASH - «HEY, PORTER» (1955): Den første av mange jernbane-låter fra mannen i sort, om en man som kommer tilbake etter lang tid utenlands.



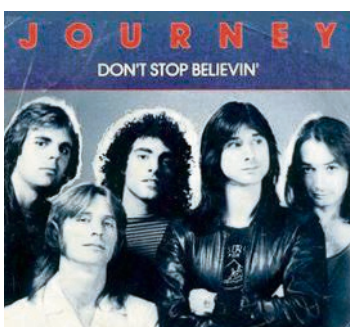
THE ROLLING STONES - «ALL DOWN THE LINE» (1972): Gruppens første ferdigstilte låt på legendariske «Exile on Main St.», som skulle vært - men ikke ble - den første singelen fra albumet.



A-HA - «TRAIN OF THOUGHT» (1986): Utrykket betyr riktignok tankerekke, men a-has fjerde singel fra suksessalbumet «Hunting high and low» tøffer avgårde i både rytme og melodi.



HANK WILLIAMS - «PAN AMERICAN» (1947): Om toget fra Cincinnati til New Orleans via Montgomery, gjennom Greenville og andre små steder Hank kjente veldig godt til.



JOURNEY - «DON'T STOP BELIEVIN'» (1981): «... She took the midnight train goin' anywhere...» synges det i hitlåten som har solgt i nesten 9 millioner fysiske og digitale eksemplarer i USA alene.



THE MONKEES - «LAST TRAIN TO CLARKSVILLE» (1966): Debutsingelen til The Monkees, skrevet av Tommy Boyce og Bobby Hart, og utgitt lenge før bandet selv lærte å spille egne instrumenter.

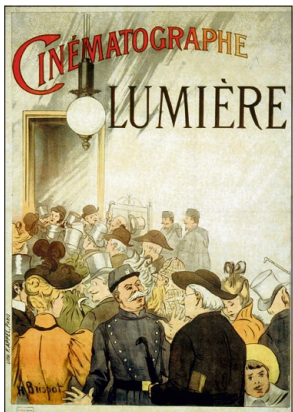


KNUTSEN & LUDVIGSEN - «KANSKJE KOMMER KONGEN» (1983): Knutsen og Ludvigsen baserte en hel karriere på tog-relaterte sanger, men hva er vel bedre, i anledning jernbaneåpningen, enn å invitere selveste kongen til festen?

TOG PÅ SKJERM 1:

Den første togfilmen

Brødrene Auguste og Louis Lumière er kjent for å stå bak verdens første filmframviser, den såkalte kinematografen, et alt-i-ett kamera med filmprosjektor og fremkaller, som ble demonstrert i 1895. Brødrene Lumière lagde også en rekke korten stumfilmer for å vise hva oppfinnelsen var god for. En av dem, «Toget ankommer stasjonen», viser på 50 sekunder og i ett sammenhengende klipp at et tog ankommer den franske byen La Ciotat. I filmens spede barndom var dette «state of the art».



TOG PÅ SKJERM 2:

Minutt for minutt

I Tyskland hadde man fra 2001 til 2010 en egen kanal – Bahn TV – dedikert til jernbanereiser verden rundt – sett fra føreriset på toget. De fleste norske seere fikk imidlertid sitt første møte med sakte-TV gjennom «Bergensbanen – minutt for minutt» i 2009. Det markerte starten på en svært populær «Minutt for Minutt»-serie, og NRK ble hyllet for nyskapningen. Konseptet tilhører sannsynligvis britiske Video125, som har produsert minutt for minutt-filmer siden 1984 under tittelen «Driver's eye view».



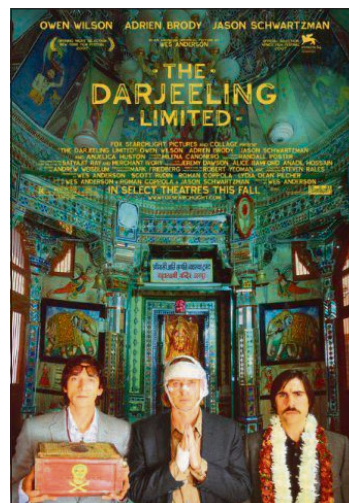
...Når toget får sin egen rolle

ALEXANDER SVANBERG
alexander@jarlsbergavis.no
976 17 522

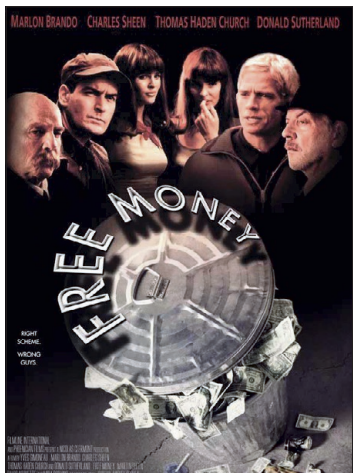
13. oktober 1881 kom toget til Holmestrand. Bare 14 år senere kunne brødrene Auguste og Louis Lumière presentere verden for den aller første filmframviseren - den såkalte kinematografen. Det var kanskje ikke tilfeldig at toget fra filmens barndom har spilt en rolle, og selv i dag kommer nye, overraskende vinklinger på fremkomstmiddelet som bare kan gå fram - og tilbake. Her følger et lite utvalg:



«O'HORTEN» - BENT HAMER, 2007: Når Odd Horten forsover seg til sin aller siste togtur før han blir pensjonist, er det bare starten på en rekke uforutsigbare hendelser.



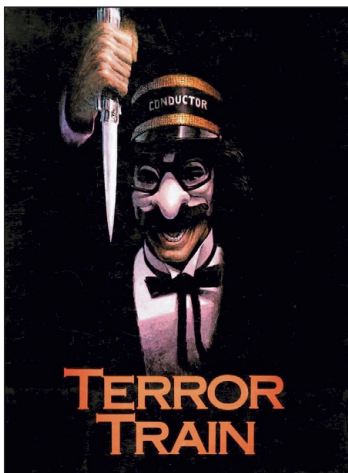
«THE DARJEELING LIMITED» - WES ANDERSON, 2007: Ett år etter sin fars død reiser tre brødre gjennom India med tog i håp om å komme hverandre nærmere.



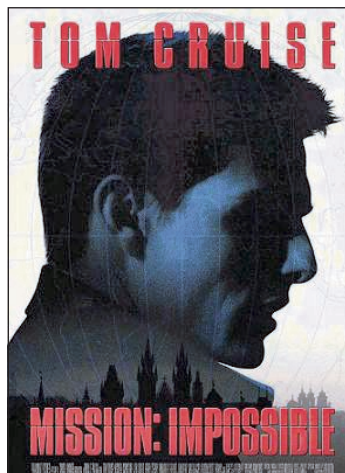
«FREE MONEY» - YVES SIMONEAU, 1998: To brødre planlegger å røve et tog med penger på vei til destruering. Marlon Brandon i en sjelden rolle.



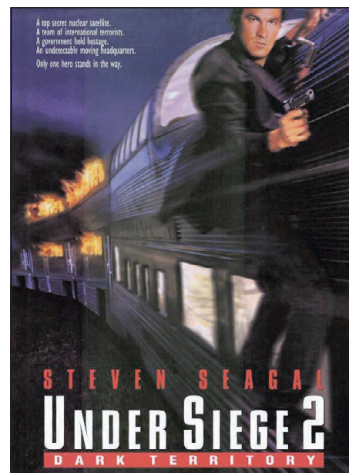
«GENERALEN» - CLYDE BRUCKMAN OG BUSTER KEATON, 1926: At Buster Keaton var kongen av stumfilmen, bærer denne filmen vitne om.



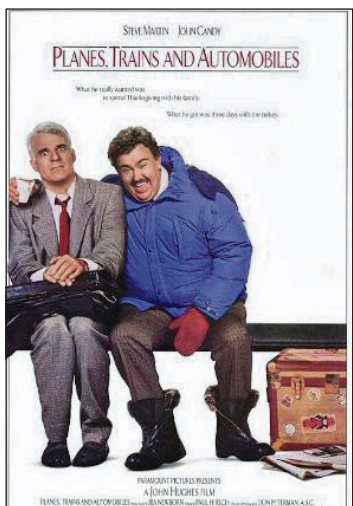
«TERROR TRAIN» - ROGER SPOTTISWOODE, 1980: Slasherdronningen Jamie Lee Curtis spiller hovedrollen i denne skrekkefilmen der magikeren David Copperfield også spiller en rolle.



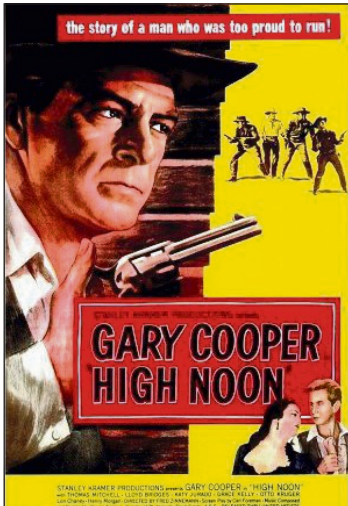
«MISSION IMPOSSIBLE» - BRIAN DE PALMA, 1996: I den første filmen om Ethan Hunt involverer filmens store høydepunkt et høyhastighetstog, et helikopter, en tunnel og en stor mengde sprengstoff.



«KAPRING I HØY HASTIGHET» - GEOFF MURPHY, 1995: Filmen gjorde ikke akkurat rent bord under det årets Oscar-utdeling, og Steven Seagal tok vel heller toget mot rett-på-video-gropa.



«NESTE STOPP, CHICAGO» - JOHN HUGHES, 1987: Delvis roadmovie, delvis buddykomedie om to vidt forskjellige mennesker (Steve Martin og John Candy) som prøver å komme seg hjem til høsttakkefest - med alle mulige transportmidler.



«SHERIFFEN» - FRED ZINNEMANN, 1952: Frank Miller kommer med 12-toget for å hevne seg på sheriffen som fikk ham fengslet. Gary Cooper vant Oscar for rollen som Sheriff Will Kane - en mann som bærer tydelige likhetstrekk med Ibsens Tomas Stockmann.



«TILBAKE TIL FREMTIDEN 3» - ROBERT ZEMECKIS, 1990: I dette avsluttende kappittel av tidsreisetrilogien spiller jernbanen en viktig rolle når en tidsreisende DeLorean går tom for bensin - i 1885!



«VENNER FOR LIVET» - ROB REINER, 1986: Basert på en kortroman av Stephen King, om en vennegjen som følger jernbanesporet for å se restene av en gutt som har blitt truffet av toget. Det makabre premiss til tross - historien er en hjertevarm oppvekstfilm.



«TRAIN TO BUSAN» - YEON SANG-HO, 2016: Filmen følger passasjerene på toget mellom Seoul og Busan idet et zombieutbrudd starter. Dette blir selvsagt en kamp på liv og død. Den koreanske filmen har høstet stålende kritikker og omtales som en sensasjon.

TOG PÅ SKJERM 3

Tidenes Barne-TV

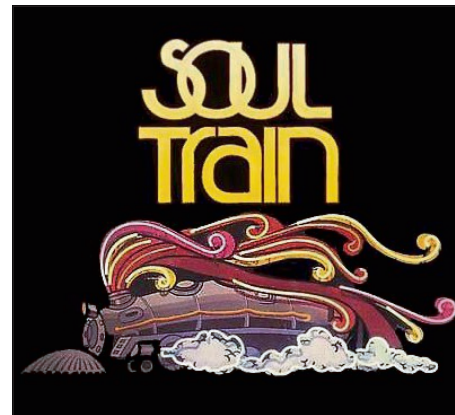
Etter mange års forhandlinger ble det i 1991 enighet av Sesame Street om et norsk barne-TV-konsept. Fram til 2000 ble det laget over 250 episoder av «Sesam Stasjon», som var NRKs den gang største satsning på pedagogisk underholdning for barn. Lørenskog stasjon i Akershus ble bygget om til kulisser i alle uteopptak, og et eget, fargerikt tog ble laget til TV-serien. Dukkene måtte godkjennes av teamet i New York, og når Max Mekker skulle på rens, måtte han, på grunn av rettigheter, også skje i USA.



TOG PÅ SKJERM 4

Banebrytende

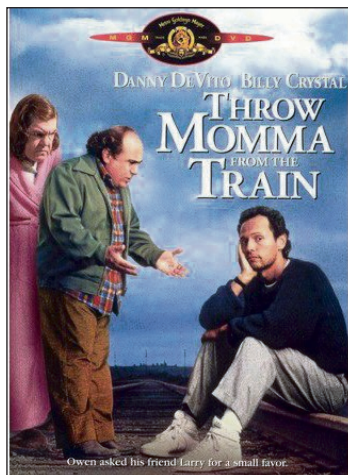
Det som opprinnelig begynte som en omreisende konsertserie med fremadstormende talenter, fortrinnsvis afroamerikanske, ble til amerikansk TV-historie for produsent og programleder Don Cornelius. Fra 1971 til 2006 ble det produsert 1.117 programmer, komplett med musikk, danserekket og spørreleker. Cornelius selv ga seg i 1993 grunnet sviktende helse, men hans «love, peace..and SOUL!» lever videre.



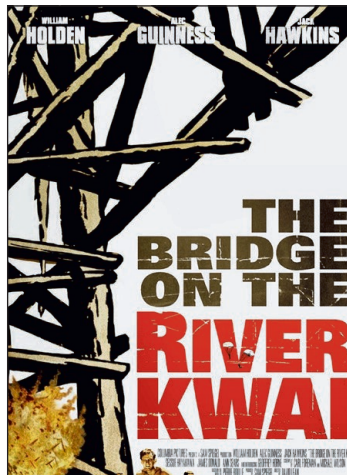
«FARLIG REISEFØLGE» - ALFRED HITCHCOCK, 1951: En av flere Hitchcock-filmer med toget som bakteppe - her om to fremmede som blir enige om å ta livet av hverandres hodebry i livet.



«SUPER 8» - J.J. ABRAMS, 2011: Under en filminnspilling blir seks venner vitne til en togulykke. Senere viser det seg at kameraet deres har plukket opp et eller annet mystisk som har sluppet løs fra vraket.



«KAST MAMMA AV TOGET» - DANNY DEVITO, 1987: En komisk hyllest til Hitchcocks «Farlig reisefølge», her med bitre eksmenn og mammagutter i hovedrollene.



«BROEN OVER KWAI» - DAVID LEAN, 1957: En real Oscar-grossist knyttet til krigsfanger fra Samveldet, Nederland og USAs faktiske konstruksjon av jernbanebruen mellom Thailand og Burma under Andre Verdenskrig.



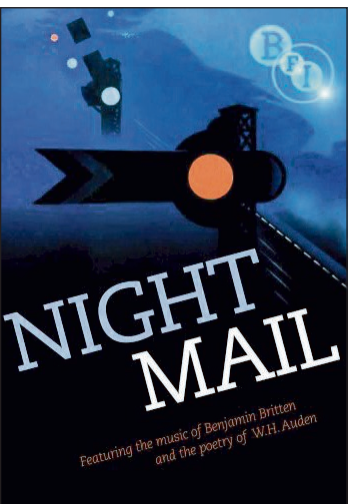
«SILVER STREAK» - ARTHUR HILLER, 1976: Den første av komikerlegendene Gene Wilder og Richard Pryors mange filmer sammen, om mord og forviklinger ombord på et tog.



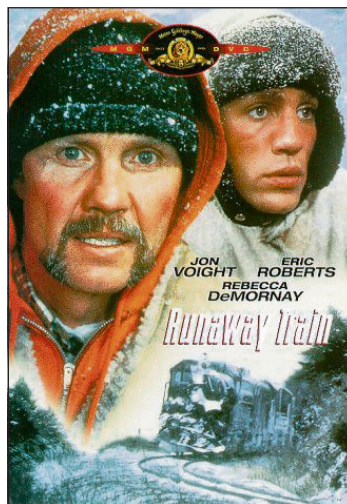
«POLAREKSPRESSEN» - ROBERT ZEMECKIS, 2004: Tom Hanks spiller seks ulike roller i denne dataanimerte filmen om toget til julenissens verksted på Nordpolen.



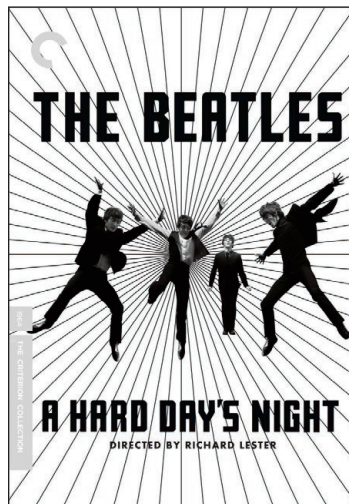
«SKYFALL» - SAM MENDES, 2012: James Bond har hatt en rekke flotte togtscener i sin karriere, men ingen topper vel åpningen av denne filmen.



«NIGHT MAIL» - A. GILKISON, B. FRANKLIN, J.B. HOLMES, 1936: Britisk dokumentarklassiker om posttoget fra Euston til Glasgow.



«RUNAWAY TRAIN» - ANDREI KONCHALOVSKY, 1985: To fanger på rømmen i et tog ingen klarer å stanse. En høyddramatisk jakt i 200 km/t.



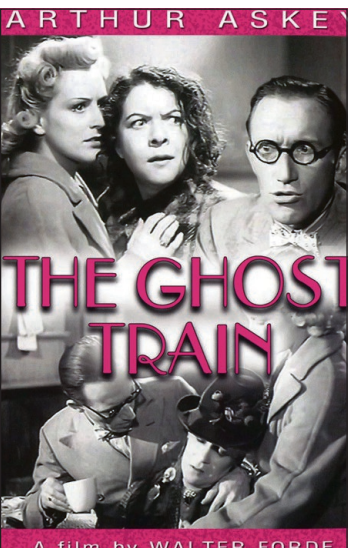
«A HARD DAY'S NIGHT» - RICHARD LESTER, 1964: The Beatles rømmer fra sine fans og inn på toget til London - ikke uten komiske episoder.



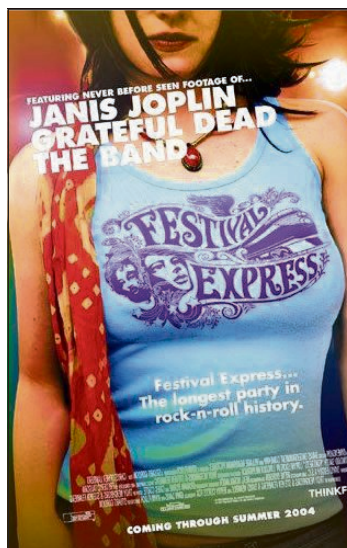
«SNOWPIERCER» - JOON-HO BONG, 2013: 17 års klassekamp for passasjerene på toget «Snowpiercer» i en verden dekket av snø, der alle andre er døde. Basert på en fransk tegneserie ved navn «Le Transperceneige».



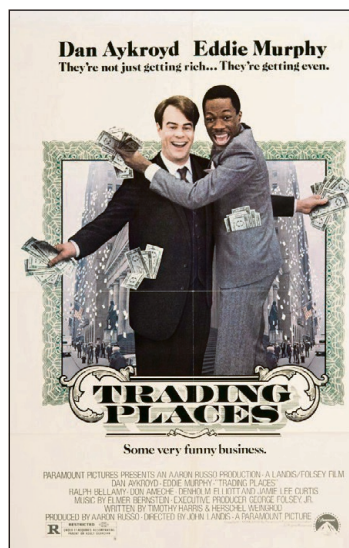
«THE TRAIN» - JOHN FRANKENHEIMER, 1964: Basert på en sann historie om en fransk motstandsmann som forerker å stoppe et tysk tog med stjålen kunst under andre verdenskrig.



«THE GHOST TRAIN» - WALTER FORDE, 1941: Den britiske komikerpioneren Arthur Askey er en av de reisende som må tilbringe natten på en stasjon hjemmøst av spøkelsestog. Arnold Ridley skrev opprinnelig skuespillet.



«FESTIVAL EXPRESS» - BOB SMEATON, 2003: Denne dokumentarfilmen følger noen av Woodstock-generasjonens største band på et omreisende festivaltog gjennom Canada. En kreativ suksess - og økonomisk katastrofe.



«ROLLEBYTTET» - JOHN LANDIS, 1983: Filmen, med unge Dan Akroyd og Eddie Murphy, har bare en liten sekvens på toget. Den står riktig nok ut som filmens fjollete høydepunkt, komplett med kostymer, slapstick og rare aksenter.



TOG PÅ TRYKK

I litteratogturens verden

Siden 2014 har NSB stått bak arrangementet «Litteraturtoget», med events, forfattermøter og egen biblioteksvogn. Det første Litteraturtoget gikk fra Bodø til Stjørdal i 2014, og året etter stod Dovrebanen for tur. I 2016 var Bergensbanen sete for Litteraturtoget. Arrangementet startet på litteraturhuset i Ber-

gen, 1. juni, og ble avsluttet to dager senere på Litteraturhuset i Oslo.

Underveis stoppet toget på en rekke plasser, der forfatterne Lars Saabye Christensen, Agnes Ravatn, Jonas Hassen Khemiri og Geir Gulliksen leste høyt på ulike biblioteker.

Biblioteksvogna er utstyrt i

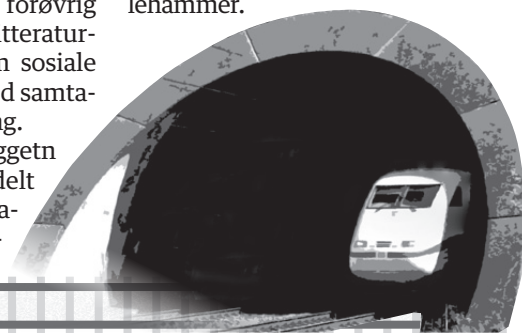
samarbeid med Deichmanske bibliotek, og Kronprinsesse Mette Marit har stilte ut sine savorittbøker om bord i Kongevogna.

Kronprinsessen har forøvrig vært fast deltaker på Litteraturtoget, og har gjennom sosiale medium invitert til bred samtale om litteratur og lesing.

Under emneknaggetn #minbok har mange delt sine favorittbøker på Facebook, Twitter og In-

stagram.

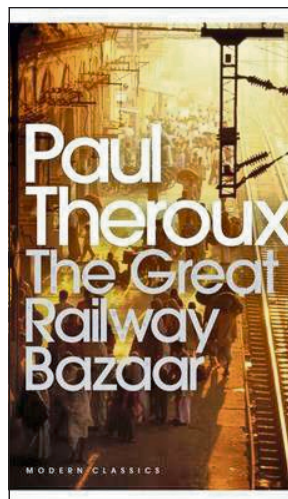
I samarbeid med Dagbladets Tom Stalsberg har NSB også arrangert Litteraturtoget under Norsk Litteraturfestival på Lillehammer.



Ta plass og bla om til neste side

ALEXANDER SVANBERG
alexander@jarlsbergavis.no
976 17 522

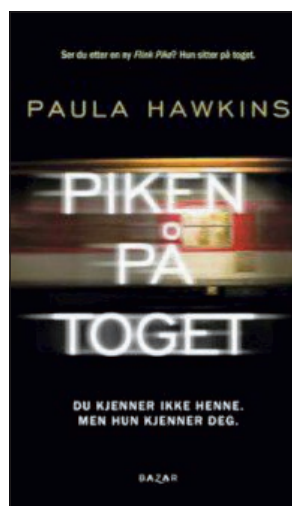
Det er mange fordeler med å reise med tog. Å bare nyte utsikten gjennom togvinduet for eksempel. Eller å nyte den boka du har hatt liggende i månedssvis, den du så gjerne skulle lest. Her er noen bøker, for både voksne og barn, som på en eller annen handler om toget:



PÅ LOFFEN:

«THE GREAT RAILWAY BAZAAR» - PAUL THEROUX,

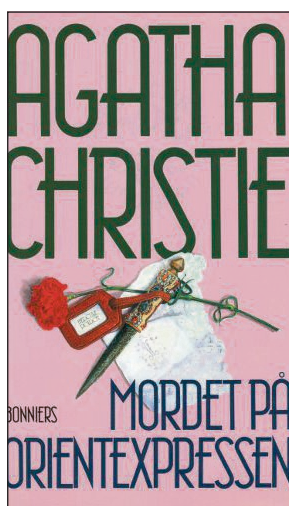
1975: Forfatterens eneste mål med sin fire måneder lange reise er å hive seg på et tog og returnere til utgangspunktet. Et møte med Orientekspresen, Hikari Super Express til Kyoto og den Transsibirske jernbane, for å nevne noe. Av mange ansett som en klassiker innen moderne reiselitteratur.



MODERNE KRIM:

«PIKEN PÅ TOGET» - PAULA HAWKINS,

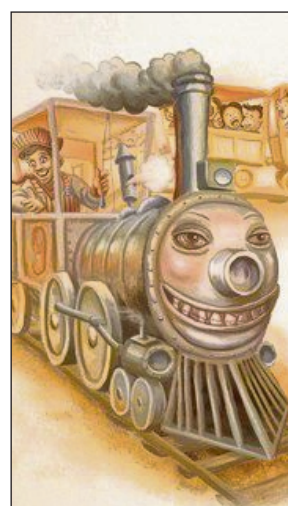
2015: Nylig skilte Rachel Watson tar det samme toget hver dag. Fra vinduet følger hun et tilsynelatende lykkelig par (Rachel kaller dem Jason og Jess) som spiser frokost på verandaen sin. En dag ser hun en annen person i hagen. Kort tid etter er Jess på nyhetene. Hun har forsvunnet. Romanen ble filmatisert og sendt på kino i år.



KRIMKLASSIKER:

«MORDET PÅ ORIENTEKSPRESSEN» - AGATHA CHRISTIE,

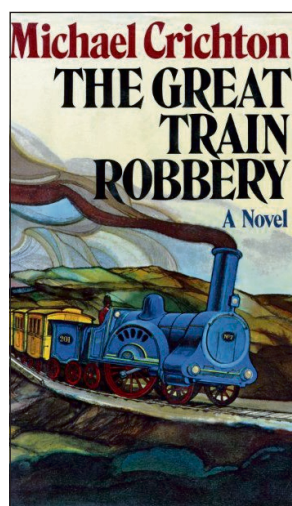
1934: Den kjente, belgiske mesterdetektiven Hercule Poirot må løse mordgaten med den rike amerikaneren Ratchett blir myrdet med tolv knivstikk i en kupé som var låst. Filmatisert i 1975 med Albert Finney, Lauren Bacall og Sean Connery i noen av rollene - med enorm suksess.



METABOK:

«CHARLIE THE CHOO-CHOO» - BERYL EVANS,

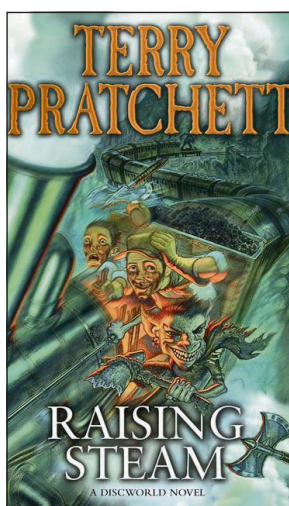
????: En barnebok om konduktøren Bob og hans levende tog, Charlie. Sprøtt nok, men boken er i tillegg skrevet av en forfatter som kun eksisterer i Stephen Kings «Det Mørke Tårn»-serie. Tidligere i år ble den sågar på «ordentlig», men det spørs vel om royalty-sjekkene til Beryl Evans noensinne kommer fram.



HISTORISK ROMAN:

«DET STORE TOGRØVERIET» - MICHAEL CRICHTON,

1975: Boken er basert på den sanne historien om kuppet på hurtigtoget med 12000 pund fra London Bridge Station, 23. mai 1855 - en av de største forbrytelsene i engelsk kriminalhistorie. En utypisk roman signert sci-fi-legenden bak «Jurassic Park», «Congo» og «Westworld».



FANTASY-TOG:

«RAISING STEAM» - TERRY PRATCHETT,

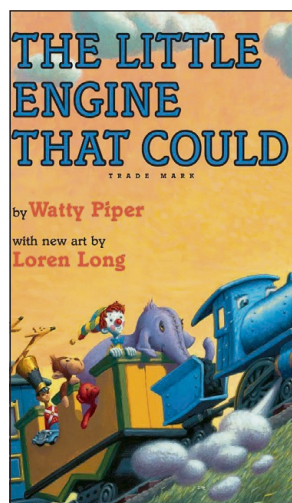
2013: Pratchetts 40. og siste bok i «Discworld»-universet før han døde i 2015 tar for seg jernbanen og damplokomotivets fødsel og framvekst. Selvsagt satt i det Tolkien-møter-Monty Python-aktige universet som forfatteren er kjent og elsket for verden over.



ENSOMHET OG TOG:

«COLORLESS TSUKURU TAZAKI AND HIS YEARS OF PILGRIMAGE» - HARUKI MURAKAMI,

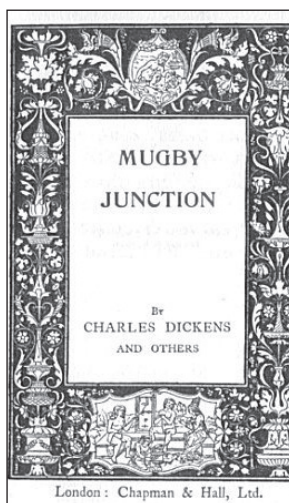
2013: Som barn elsket Tsukuru togstasjoner, og som voksen jobber han med å bygge dem. Han har alt, men bærer på en tristhet som følge av at barndomsvennene forlot ham uten forklaring. For å få ro bestemmer han seg for å oppsøke dem.



TIDLØS MORAL:

«THE LILLE ENGINE THAT COULD» - WATTY PIPER, 1930:

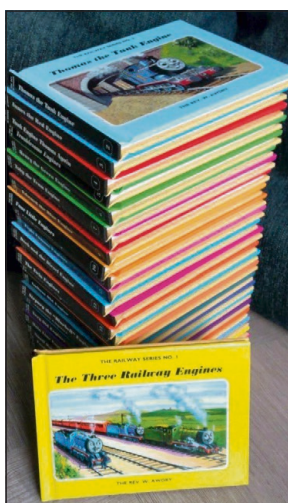
Fortellingen er enda eldre enn boka, og mange barn over hele verden kjenner den fortsatt. «Jeg tror jeg kan, jeg visste jeg kunne» er et slags mantra fra boken, Som forhåpentlig lærer barna verdien av å være optimistisk og ha troen på noe, samt arbeide hardt mot et gitt mål. Slik det lille lokomotivet gjorde i boken.



NOVELLEKLASSIKER:

«MUGBY JUNCTION» - CHARLES DICKENS

1866: Opprinnelig publisert i en juleutgave av magasinet «All the Year Round» der Charles Collins, Amelia B. Edwards, Andrew Halliday, and Hesba Stretton også bidro. Dickens likte ikke tog, men skrev blant annet «The Signal-Man», en spøkelseshistorie som av mange går for å være en av de skumleste som noensinne er skrevet.



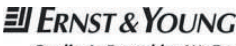
BARNESERIESUKSESS:

«THE RAILWAY SERIES» - REV. WILBERT AWDRY OG CHRISTOPHER AWDRY, 1942-2011:

TV-serien om Thomas-toget er bare en liten bit av familien Awdrys 42 barnebøker om tog. Togentusiasten Awdrys historier om tog og jernbaner er så realistiske du får det - selvsagt med det unntaket at togene har både navn, ansikt og snakketøy i orden.



- SIRIKIRKE AS • ULF GRYTEMARK • VILLA FURU ØKONOMISK RÅDGIVNING AS • HAGEMANN BRYGGE AS • JON PETTER HELGESTAD • KRISTENSE HELLING
- JB LIE BYGG AS • AKTIESELSKAPET EIDSFOS VERK • ARTUR SMET AS • AVEN AS • AWK FINANS AS • BREKKE BYGG AS • CAPTIVA EIENDOM AS
- CLIVE CHR SJUE/SJUE GÅRD • DAHLSTRØM'S VEDLIKEHOLDS SERVICE • DATAREGNSKAP AS • DETEGO K-9 OPERATIVE SØKSHUNDER • FLYTKODEN AS
- H-GLASS AS • HOF DYREBUTIKK AS • HOLMESTRAND SARDINE CO A/S • JAN-ARNE RØNNINGEN • JANCON AS • JENNIFER'S MATHUS AS
- MAJA AS • MARTIN KALAGER DRIFT AS • NAM'S BÅTKALESJER • OLAV BJØRNLI • RE AGRI AS • RKLOGISTICS • RØYNEBERG BILOPPRETTING
- SOLBAKKEN VASK & HYTTESERVICE AS • TESI EIENDOM AS • TOPPRENT AS



ELDGAMMEL TEKNIKK:

Ble brukt fram til 1900

HOLMESTRAND: Ved tørrmuring måtte steinen hugges nøyaktig til. En del med tørrmur er at alt vannet dreneres vekk effektivt. Det er dermed minimal fare for frostsprenging. I Norge var tørrmur av ubearbeidet naturstein i bruk fra de eldste tider til omkring 1880, mens tørrmur med tilhogget stein ble brukt til omkring 1900. Fra da av ble det vanligere å bruke mørtel.



HÅNDVERKERE SOM KUNNE SITT FAG:

De murte høybanen



OMKRING 1900: Bildet skal være fra Bleikvollen, der anleggsarbeidere- muligens rallarer- bygger Hvitvingfossbanens bru over Vestfoldbanen. Et på alle måter imponerende steinarbeide.

FOTO: PRIVAT

Det er vanskelig å tenke seg at oppmuringen av høybanen gjennom Holmestrand kunne ha vært utført med de samme redskapene i vår tid.

LARS IVAR HORDNES
redaksjonen@jarlsbergavis.no
4803 5359

HOLMESTRAND: Den har blitt en del av inventaret i Holmestrand, muren som har holdt høybanen gjennom Holmestrand sentrum oppe i 135 år.

Enkelte har tatt til orde for at iallfall en del av den bør tas vare på, som et minne om håndverk og om Holmestrands historie.

Tilhogd

Sikkert er det at muren forteller en historie om avansert håndverk. De store steinene er nøye tilhogd og tilpasset av håndverkere som kunne sitt fag. Arbeiderne var henvist til relativt enkle redskaper. Sammenlignet med vår tid var de fattigslig utstyrt.

Høybanen er såkalt tørrmur. Det vil si at det ikke er brukt se-

ment eller mørtel for å forankre steinene i hverandre. En slik teknikk stiller enda større krav til at steinene er nøye tilpasset. Hvis en skjevhet oppstår nederst i muren, vil det lett få konsekvenser lenger opp.

Vi vet lite om mennene som utførte dette imponerende steinmonumentet gjennom Holmestrand. Kunne et slikt arbeid ha vært utført med de samme redskapene i vår tid? Vi tviler.

I en folketelling fra 1910 oppgir mange av mennene som er bosatt i Holmestrand, steinarbeider eller fjellarbeider som

yrke. Et glimt av en av steinarbeiderne kan vi ane i det følgende.

En viss Arne Øverby, født 1852 i Solør, oppgir steinarbeider som yrke og Holmestrand som bosted. Øverby er på dette tidspunktet 58 år gammel. Det er oppgitt at han på dette tidspunktet mottar «offentlig understøttelse». Man kan spekulere i om yrket som steinarbeider var så hardt at man tidlig ble ufør av det. Det kan umulig ha vært en tilværelse preget av overflod og slaraffenliv for familien, som betaler sju kroner i månedlig leie i huset de bor i.

Øverby var i 20-årene da jernbanen gjennom Holmestrand ble anlagt. Kanskje han var en av dem som utførte arbeidet med høybanen gjennom Holmestrand?

Eldste sønn i huset heter Ludvig Øverby og er 17 år gammel i 1910. Han oppgir å være slakterlærling. At han tidlig fikk i oppgave å hjelpe til med å brødfø familien er en rein gjetning, men ikke usannsynlig.

En som heter Thorleif Borgersen har i et leserbrev i Jarlsberg fra 1995 uttalt at det helst var svenske rallarer som kjente gråsteinmuringens kunst best.

EFFEKTIVE KNUTEPUNKT SKAPER LEVENDE BYER (OG SMARTE FORBINDELSER)

www.ramboll.no



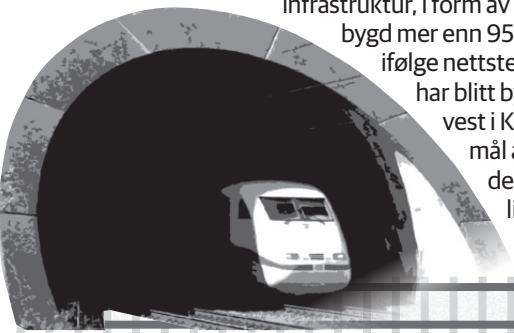
RAMBOLL

Vi er en global samfunnsrådgiver innen bygg & arkitektur, samferdsel & byutvikling, energi, vann, miljø & helse, olje & gass og management consulting.

JERNBANEUTBYGGING I EKSPRESSFART:

Kina investerer i jernbane

HOLMESTRAND: Kina er et av landene i verden som investerer mest i ny infrastruktur, i form av ny jernbane. Bare i 2015 ble det bygd mer enn 950 mil ny jernbane i «Midtens rike», ifølge nettstedet english.net.gov. Ny jernbane har blitt bygd inn i de fattigere områdene i vest i Kina. Regjeringen i Kina har hatt som mål at utbyggingen skal bidra til å løfte de regionene som så langt har opplevd lite av den formidable økonomiske veksten i de østlige landsdelene.



INTERRAIL:

Se Europa fra togvinduet

HOLMESTRAND: Mange norske ungdommer har foretatt sine første utenlandsreiser med tog, ved hjelp av såkalt Interrail. Billetten gir mulighet til et ubegrenset antall togreiser innenfor et visst tidsrom. På 1970- og 80-tallet gjaldt billetten i en måned.

Dette er fortsatt et tilbud i NSB. Nå gjelder ordningen også for voksne og eldre. Interrail for ungdom gjelder fra 12 til 26 år. Interrail for voksne gjelder for alle over 26 år. Sju ulike varianter av billetter er å få kjøpt. Billetten gjelder ikke i eget bostedsland.

En del tog har obligatorisk eller frivillig plassreservering. Passasjerer bør ta høyde for ekstra kostnader til sitte- og eventuelt soveplasser på turen.

ET REISEBREV FRA KINA:

Enkelt å møtes på togtur



KVELDSMAT: Maten var enkel, men smilene var varme denne kvelden i et kinesisk tog.

FOTO: LARS IVAR HORDNES

Å reise med tog legger til rette for sosiale møter – ikke minst når man tar turen til fjerntliggende land.

DET VAR rett før kinesisk nyttår i en togkupé et sted i Sør-Kina i 2010. Reisen hadde ført meg fra store byer til blendende naturperler. Stort sett gikk reisene med tog, men også med buss der det passet.

OMBORD I dette nattoget var det blant annet sovekupeer, der folk ble stuert sammen helt tilfeldig. Fire sengeplasser var det. Før leggetid ble man sittende oppe noen timer. Å bli sittende i et såpass trangt rom med helt fremmede mennesker innbyr til en form for sosial omgang. Man tvinges nærmest til å ta kontakt.

I 2010 hadde dessuten ikke kinesere flest smarttelefoner de kunne «forsvinne» inn i. Denne turen ble spesielt trivelig. En mannlig lærer snakket ganske bra engelsk. Han var vitebegjærlig og stilte mange spørsmål om hvordan livet var i vesten. Vår kvinnelige følgesvenn snakket ikke så mange engelske ord, men den kinesiske læreren oversatte litt mellom oss. Det ble etter hvert svært så hyggelig stemning i togkupeen.

KINESERE FLEST er vennlige, de vet ikke hva godt de

kan gjøre for en vestlig turist. Har de med seg mat, byr de gjerne på dette. Så også med disse.

DA DE fikk vite at deres reisefølge var journalist, ble det litt ekstra spennende. Dette var rett etter at den norske Nobelkomiteen hadde gitt Fredsprisen til den kinesiske dissidenten Liu Xiaobo. Mine reisevenner var tilbakeholdne med å kommentere dette. Politiske saker er følsomme emner i Kina, der ytringsfriheten er



VISTE INTERESSE: Min venn læreren var vitebegjærlig og vennlig.

underlagt begrensninger, for å si det pent. Men hvilke arbeidsbetingelser en norsk journalist hadde var de interessert i å høre om.

DET VAR tydelig at disse to knapt hadde hatt kontakt med en ikke-kinesisk person tidligere.

SAMTALEN KOM inn på forskjeller i kultur og samfunnsliv i Norge og Kina. Å ha økonomisk mulighet til å reise i andre land var ukjent territorium for mine reisevenner. Mye har imidlertid skjedd på dette området i Kina i de seinere år. Kinesiske turister i Norge og Europa for øvrig har blitt langt vanligere.

UTAFOR KUPEEN samlet det seg flere nysgjerrige togreisende, som hadde oppfattet at en vestlig turist befant seg i denne kupeen. Men mange av dem var for beskjedne til å ta kontakt. Etter hvert ble det natt i nattoget, og folk la seg til å sove. Så også i vår kupé.

Lars Ivar Hordnes



Den eldste og fineste vogna var ifølge VA laget så tidlig som i 1909. Rød plysj på setene og en egen salong med bord og stoler for reisende på 1. klasse inngikk i utstyret. En egen postvog, der man kunne jubileumsstemple brev og postkort, inngikk også i jubileumstoget.

RALLERNE:

Tøft miljø

HOLMESTRAND: At rallarene var tøffe karer, viser en historie. Noen rallarer var med på tømmerfløting. En av karene hadde kommet for nær fossen og ble tatt av suget. Stående på stokken ble han trukket mot fossen og den visse død. Da skal mannen ha ropt: «Gapa nu, fan! Här får du en jäkla bit». Ifølge Einar Østvedt hadde rallarer flest et platonisk forhold til Gud. «Ganske annerledes intimt var hans forhold til fanden, som så å si hadde tatt opphold i hans munn».



SLIK VAR DET:

Stasjons-kiosken

HOLMESTRAND: Ved flere av stasjonene langs Vestfold-banen var det kiosker, der folk kunne få kjøpt aviser, blader og andre kioskvarer. Vårt bilde her er tatt i Sande, men Svend-Erik Larsen husker godt at en slik kiosk også sto ved jernbanestasjonen Holmestrand.

– Joda, vi hadde en slik kiosk i Holmestrand også, minnes Larsen. Bildet er tatt i 1949.

FOTO: INGENIØR RUMMELHOFF



TOK EN JAFS AV KIRKEGÅRDEN: Det var i dette området at myndighetene på uærbødig måte tok en jafs av kirkegården. Det fikk konsekvenser for dem som gravde ut traséen.

FOTO: LARS IVAR HORDNES

UTRIVELIG DA BANEN BLE ANLAGT GJENNOM BYEN:

De måtte grave i lik

«För tusan, jag vil hellre knoga dagen lång med hårda bärr, enn att gräva i lik», uttalte en rallar som arbeidet med jernbanen gjennom Holmestrand sentrum.

LARS IVAR HORDNES
redaksjonen@jarlsbergavis.no
4803 5359

HOLMESTRAND: Den heller utrivelige beretningen står å lese i Asbjørn N. Jakobsens bok «Jernbaneminne fra Vestfold».

Like sør for dagens stasjon i Holmestrand ble jernbanen i 1870-årene lagt tvers gjennom gammel bebyggelse. Mange hus måtte rives. Også den gamle kirkegården ved Holmestrand kirke måtte delvis vike.

Leire i bakken

De som planla banen så tydeligvis ikke en kirkegård som et hinder for jernbanen. Den måtte fram for nær sagt enhver pris. Kirkegården besto i stor grad av leire. Dermed hadde de døde som var gravlagt her, i stor grad blitt hermetisk bevart i den lufttette jorda.

Gravearbeidet ga en sterk psykisk belastning for de ansatte.

Lå i tre høyder

En hel del svenske rallarer arbeidet på banen. En av dem uttalte: «För tusan, jag vil hellre knoga dagen lång i bärr, enn att gräva i lik».

Noen steder skal kistene ha ligget i tre høyder oppå hverandre. I slike tilfeller var den underste kista knust av de over.

Alle likrestene ble samlet sammen og pent begravet på den nye kirkegården. At dette var den mest utrivelige delen

av hele den nye Vestfoldbanen, er Jakobsen ikke i tvil om.

Etterkommer fortalte

Jakobsen fikk beretningen fra en etterkommer av en rallar.

Jakobsen vet å fortelle at så mange som 2.100 rallarer arbeidet på Vestfoldbane-anlegget på det meste.

Høsten 1881 var svenskekongen på norgesbesøk. På denne tida var den svenske kongen også regent i Norge. Derfor måtte banen midlertidig innvies 13. oktober. Vestfoldbanen er dermed offisielt sett 135 år gammel i år.

Det har trolig vært stas for de svenske rallarene å få besøk av sin konge i Norge, der de formentlig slet tungt for å få banen ferdig til tiden.

Åpningen fant sted til stor pomp og prakt. Neste tog på banen måtte imidlertid vente til oppunder jul.

Økonomiske overskridelser var ikke ukjent på de tider heller. Den samlede pris for hele Jarlsbergbanen kom på cirka 12 millioner kroner. En svimlende sum den gangen.

Neste trinn på banen gikk fra Larvik til Skien. Den strekningen ble åpnet høsten 1882.

EN GJENGANGER:

Buss for tog

HOLMESTRAND: Forstyrrelsene i togtrafikken i anleggsfasen for den nye jernbanestasjonen i Holmestrand, har vært hyppige. Holmestrand har i faser for mange vært et sted de har gått av toget for å ta buss videre. Andre har ankommet Holmestrand med buss for tog for så å ta toget videre.

At slike forstyrrelser til tider har vært en kilde til irritasjon for mange, er hevet over tvil.



TOGNABOER:

Fram med flagg

HOLMESTRAND: Da det siste dagtoget gjennom Holmestrand forsvant 29. oktober, var det mange som var fornøyde. En ting var sikkerheten for lekende barn og dyr. En annen ting var støyen fra de passerende togene. Blant de som jublet over togforsvinningen, var Gabriele Hager i Skolegaten. Hun tok fram verandaflagget for å markere en ny hverdag. Til sommeren kan Hager virkelig ta i bruk sin veranda mer avslappende – uten toglyd.



HISTORISK BYGNING BLE OFRET:

Stasjonen ble revet

I juni måtte den gamle jernbanestasjonen bite i gresset.

LARS IVAR HORDNES
redaksjonen@jarlsbergavis.no
4803 5359

HOLMESTRAND: For mange holmestrandinger var det et vemodig øyeblikk da den gamle jernbanestasjonen i Holmestrand ble revet.

Grytidlig

Enkelte av Botne historielags representanter var blant dem som hadde ivret for at bygnin-

gen måtte tas vare på.

Slik gikk det ikke. Grytidlig om morgenen 4. juni i år startet firmaet AF Decom arbeidet med å knuse stasjonen til pinneved. I løpet av bare noen timer var bygningen ødelagt.

Revet ble også de gjenværende delene av pakkhuset, som lå nord for stasjonsbygningen. Den eldste delen av denne bygningen er tatt vare på og kan bli gjenoppbygd på Reidvin-tunet. Det beroliget ikke alle.

- Bygningen burde vært tatt vare på, kommenterte Amund Nordheim på Facebook.

- Man burde funnet en egnet

plass for den, å la Ødegårdbua. Alt kan la seg gjøre, bare viljen er der, kommenterte Nordheim videre.

- Synd, men man må fornye seg og gå videre. Dette blir bare mer positivt for byen, uttalte Lars Christian Braavold.

- Jeg er enig med Nordheim. Dette er vemodig, sa Vita Elise Thorup Eliassen.

Buss for tog igjen

På grunn av rivearbeidet ble togtrafikken på Vestfoldbanen hindret. Fra lørdag natt til utpå dagen søndag var det buss for tog forbi Holmestrand.



VEKK ME`N: Stasjonen ble borte.

FOTO: HANS MORTEN TAMNES/JERNBANEVERKET

God Jul!

Gjelder kun 12. - 31. desember



PAKKEPRIS!

599,-

Pris e. kampanje:
1248,-

-40%

Silver Paisley
Service
Utvalgte deler



KUNDEKLUBB-
TILBUD

399,-

Pris ikke-medlem
1.155,-

Tilbords Holmestrand
91 82 87 73
tilbords.no

TILBORDS

Null erstatning for husskader

Leif-Rune og Roald Heggedal fikk skader på sine hus etter tunnel-sprengningene ved Fegstad. Men erstatning kan de se langt etter.

LARS IVAR HORDNES

VÅLE: Det var i 2015 at gårdbru-

kerne Leif Rune og Roald Heggedal gikk ut i Jarlsberg og fortalte om setningsskader de hadde fått på sine hus etter sprengning av tunnel forbi Fegstad i Re kommune.

De mente at de minst hadde krav på drøyt 30.000 kroner i erstatning som følge av blant annet sprekkdannelse i sine hus.

Jernbaneverket avviste kravet blankt. Leif-Rune og Roald følte seg overkjørt av Jernbaneverket.

Omkring 70 henvendelser til Jernbaneverket har resultert i at 14 huseiere har fått erstatning etter tunnelarbeidene. I alt 250.000 kroner var utbetalt i erstatninger, opplyste Jernbaneverket til Jarlsberg høsten 2015.



Fikk ja til plan for nordre sikksakk



VIL HA NY STI: Ingar Aas-Haug (Ap).

FOTO: LARS I. HORDNES

Går det som Ingar Aas-Haug (Ap) vil, kan holmestrandinger igjen gå opp til Bellevue fra byen.

LARS IVAR HORDNES
redaksjonen@jarlsbergavis.no
4803 5359

HOLMESTRAND: Arbeidet med jernbanen er over. Det åpner muligheter for at Nordre Sikk-sakk - også kalt Sommerro-klova - kan bli rehabilitert. Lokalpolitiker Ingar Aas-Haug har fått ja fra bystyret til et forprosjekt om en rehabilitering av stien. - Dette var en turistattraksjon da bybadet var i bruk. Turister som kom hit på kurbad, tok gjerne turen opp til Bellevue for å nyte utsikten over fjorden, sier Aas-Haug. Da Holmestrand-tunnelen ble bygd på 1980-tallet fjernet veivesenet rett og slett den nederste delen av gangveien.

- Det burde være mulig å mure opp en ny start på stien opp fra veien inn mot tunnelen. En slik vei kan koble seg til stien lenger opp, som ble

kuttet på 1980-tallet, sier Aas-Haug.

Han har tanker om hvilke steiner som kan brukes til jobben.

- Høybanen gjennom byen skal bort. Steinene i denne muren er nøye tilhagd. Kanskje disse steinene kan benyttes, sier han. Aas-Haug er ikke fremmed for tanken på at nepalske steinarbeidere kan gjøre murejobben.

Det er ikke lett å få øye på stien oppe i skråningen.

- Det skyldes nok at det har grodd kraftig igjen her siden 1980-tallet. Skog og buskas må fjernes før stien eventuelt kan tas i bruk, påpeker Aas-Haug.

- Dette er et kulturminne, og det er bra for folkehelsen å gå tur i bratte bakker. Slik sett er dette på alle måter et positivt tiltak som byen under fjellet trenger, sier Aas-Haug. Han har spurt rådmannen hva et forprosjekt kan koste. Han antyder 100.000 kroner. - Jeg kommer til å foreslå at disse pengene blir satt av i budsjettet, sa Aas-Haug, tidlig i desember 2016.

Veloursett
299.-
dame

Cubus
HOLMESTRAND



NOAH er et av Nordens ledende miljøelskap som tar ansvar for forbrukerens og industriens avfall. På Langøya utenfor Holmestrand har vi i 25 år utviklet behandlingsmetoder for et renere miljø. NOAH er eid av Gjelsten Holding.

VI GRATULERER
Jernbaneverket
med dobbeltspor
Holm-Nykirke og for
ny, flott togstasjon i
fjellet i Holmestrand

NOAH TAR ANSVAR

Vi er opptatt av gode resultater og tar ansvar.
Derfor investerer vi over 300 millioner kroner i gjenoppbyggingen
av Langøya, til det beste for allmennheten.



NOAH®

KOMPETANSE TIL Å OVERTA ANSVAR

«For meg er det viktig å gi noe tilbake til nærmiljøet. Jeg er opptatt av et rent miljø, at man bygger verdier og tar vare på de. God drift og lønnsomhet gjør at NOAH kan ta et stort ansvar.»

Bjørn Rune Gjelsten, eier av NOAH AS



Les mer om NOAHs miljøarbeid på noah.no

DAGENS STASJON:

Dansk arkitektfirma tegnet stasjonen

HOLMESTRAND: Rambøll Norge var totalrådgiver, men danske Gottlieb Paludan Architects har vært arkitekten bak Holmestrand's nye stasjon, 150 meter inn i fjellet. Fjellhallen består av 5.000 kvadratmeter utsprenget tunnelprofil. Stasjonen er 35 meter i bredden, 12 meter til taket fra toppen av skinnene. Perrongene er 250 meter lange, med kilometerlange tunnelganger i hver retning. (12,3 km) – Portalene og stasjonsarealene er dominert av konstruksjoner og utførelser i tre og i plasstøpt betong. Dermed markeres den arkitektoniske overgangen mellom byens ytre og fjellets indre, skriver arkitekten om prosjektet.

FOTO: ALEXANDER SVANBERG



UKJENT ÅRSTALL: Bildet viser Holmestrand jernbanestasjon slik den opprinnelig så ut - før de mange ombygningene som ribbet den for sveitserstil-utsmykning. Personalet står oppstilt på forsiden. Ni personer arbeidet på stasjonen i riktig gamle dager.

FOTO: N.BØE/NORSK JERNBANEMUSEUM

ESTETIKK-IDEALER I STERK FORANDRING:

Togstasjonen - før og nå

Hvilken stasjon er finest - den gamle eller den nyeste?

LARS IVAR HORDNES
redaksjonen@jarlsbergavis.no
4803 5359

HOLMESTRAND: Svaret på spørsmålet over vil avhenge av smak og behag. De fleste vil nok uansett være enige i at den gamle jernbanestasjonen i Holmestrand var en vakker bygning.

Sikkert er det at de to bildene uttrykker to helt ulike tidsepoker, med ulike stilidealer og arkitektonisk tilnærming.

Arkitekten

Jernbane-arkitekturen fra 1870- og 80-årene var imidlertid ikke et nasjonalromantisk isolasjonistisk stilideal. Arkitekten bak gamle Holmestrand stasjon het Balthazar Lange (1854-1937).

Han hadde sin høyskoleutdannelse fra Tyskland. Han og andre norske jernbanearkitekter sørget for at jernbanestasjonene framsto som moderne da de sto ferdige for cirka 135 år siden. Som nyut-

dannet ble Lange i 1878 ansatt ved statsbanenes anleggskontor som ansvarlig arkitekt. Slik fikk han tidlig i karrieren det som i dag er regnet som en stor, selvstendig produksjon. Han tegnet en rekke jernbanestasjoner, noen som individuelle bygninger, andre som typetegninger, delvis basert på tilsvarende av arkitekt Peter Blix.

Tre kontorer

Stasjonene på Vestfold-banen var fra starten i laftet tømmer, bortsett fra i Larvik og i Tønsberg, der det ble benyttet mur. Stasjoner bygget etter Blix og Langes normaler har klare trekk fra sveitserstilen, som på denne tida etter hvert fikk innpass i Norge. Bygningene har mange fine detaljer, men er ifølge forståelse på færre mindre forseggjort enn de aller tidligste jernbanestasjoner fra pionertida.

I første etasje i den gamle stasjonen i Holmestrand var det mye virksomhet i starten. Her var det tre kontorer: billett-kontor, ekspress ekspedisjon, og eget

kontor for stasjonsmesteren. Vente-rommet lå sentralt i bygningen. I den delen av bygningen som vendte mot byen, var det til og med en egen restaurant.

I 2. etasje var det en romslig leilighet for stasjonsmesteren. Denne besto av fire rom og kjøkken samt et eget rom for tjenestejenta. Ni personer hadde sin arbeidsplass her: stasjonsmester, tre telegrafister, tre stasjonsbetjenter, en godsfullmektig og en formann. Ved Grevskabsbanen eller



2016: Eks-NSB-ansatt Roar Killingdalen foran dagens jernbanestasjon, eller Nordre inngang.

FOTO: LARS IVAR HORDNES

Vestfoldbanens åpning i 1881-82 var trafikken ganske beskjeden, tre-fire tog hver dag. Togene stoppet da kun ved stasjonene, ikke ved de mindre holdeplassene.



NLI Elektrosystemer har på vegne av entreprenøren HENT installert all elektro, styresystemer, lys og signalanlegg i Jernbaneverkets nye togstasjon i Holmestrand. De tekniske løsningene er spesielle.

Den nye stasjonshallen i Holmestrand ligger inne i Holmestrandfjellet, og her skal tog kunne passere i 250 kilometer i timen mens folk venter på plattformene - uten å føle ubehag av trykket.

Dette er verdens første hall i sitt slag. I tillegg har NLI hatt ansvaret for elektroarbeidene på Fjellheisen, en 70 meter lang heis inne i fjellet

Etter omlags 2 års arbeid ble stasjonen åpnet for trafikk 28.11.16, som planlagt.



DA ALT BEGYNTE Å GÅ PÅ SKINNER

Merkedagen 16. august 2016

HOLMESTRAND: Sporet på begge sider av hallen ble lagt i november og desember i 2015, men kunne ikke skinnelegges før den 1000 tonn tunge stålhimlingen var på plass.

15. august 2016 begynte sporbyggetoget, det eneste av sitt slag i Europa, jobben med å legge fire spor gjennom stasjonshallen.

Skinner, i 120 meter lange deler, ble lagt ut på forhånd. For full maskin brukte det over 1500 sviller i døgnet. Sju til ni personer opererte maskinen.

HIMLINGEN I HALLEN

Livstidsgaranti

HOLMESTRAND: Stålhimlingen i den nye stasjonshallen er konstruert for å vare i 100 år, og skal tåle trykk- og sug-kreftene som oppstår når tog passerer med 250 kilometer i timen. Himlingen består av et «stål-skjelett», festet i tak og vegger med seks og 12 meter lange bolter. Over tusen tonn stål og elleve tusen kvadratmeter akustiske plater, fordelt ut over 11.400 kvadratmeter, er på plass oppunder taket.

FOTO: ANNE METTE STORVIK



Glimt fra en



OKTOBER 2012: Fra en tidlig befaring i fjellet. FOTO: MARIT SYNNES LINDSETH



APRIL 2016: Rune «Reodor» Johansen tar seg fram på elektrisk sparkesykkel gjennom hallen, som foreløpig er langt fra å ligne på en jernbanestasjon.

FOTO: ANNE METTE STORVIK

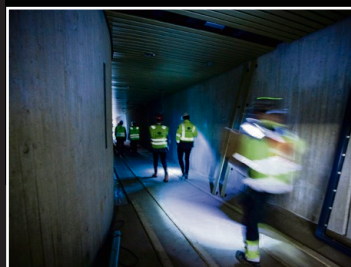


HALLEN I MIKROSTØRRELSE: Modell hos Jernbaneverket.



PLATEARBEID: Stål i tunnelen.

FOTO: ANNE METTE STORVIK



MØRKT: Gjennom evige ganger.



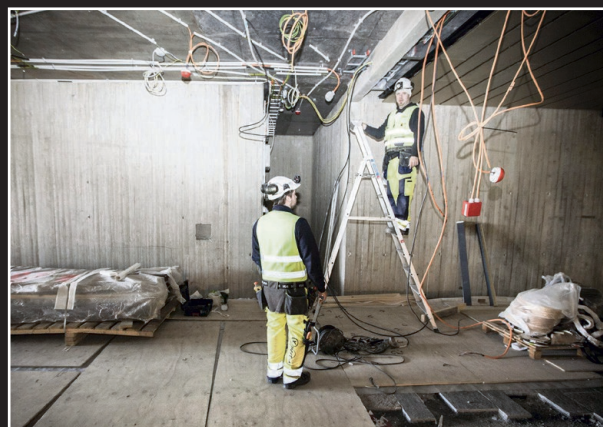
TRYKK: Dørene kommer på plass.



JUNI 2014: Gjennomslag i stasjonshallen. Prosjektleder Morten Klokkeveen og byggeleder Nina Rongved skålte i konjakk på røysa. FOTO: PÅL NORDBY



BEFARING: Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen besøkte byggeplassen i september.



ELEKTRISK: Fra siste fase av byggingen, september 2016.

Runes geniale sparkesykkel

HOLMESTRAND: Prosjekt Holm-Nykirke består av en 14,3 km lang dobbeltsporet jernbanetunnel med stasjon inne i fjellet. Bare stasjonshallen er 870 meter lang, så det er greit å kunne være mobil.

I april skrev Anne Mette Storvik om Rune Johansen, assisterende byggeleder for elektro og lavspent på Holm-Nykirke pro-

sjektet, som har en nervesykdom som gjør at han har problemer med å gå.

Det skal egentlig gjøre befaringer på anlegg som jernbanehallen i Holmestrand svært trøblete for ham. Men den oppfinnsomme byggelederassistenten fikk spesialbygd et monster av en sparkesykkel med elektrisk motor, og det fikk ham gjennom pukk og opp skrånin-

ger uten problemer. Sparkesykkelen kan brukes både manuelt og med den elektriske motoren på 1000 watt. Totalt kostet den i underkant av 20 tusen kroner.

–Jeg har hatt den noen uker, og den funker helt fint, til og med i ballastpukken, sa Rune tilbake i april.

FOTO: ANNE METTE STORVIK



stasjonshall



ot juni 2017 vil Holmestrand stasjon fortsatt framstå som en byggeplass.

ALLE FOTO: ALEXANDER SVANBERG



AV ALEXANDER SVANBERG

OOPS! Noen få arbeidsuhell må en kanskje bare regne med. Heldigvis var ikke dette av den verste sort.

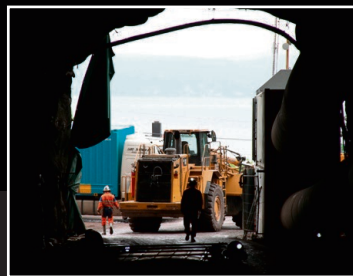


AUGUST 2016: Den siste av de 7.000 himlingsplatene over sporet i stasjonshallen i Holmestrand monteres.

FOTO: ANNE METTE STORVIK



OVERGANG: En lengre periode var ikke Holmestrand stasjon særlig publikumsvennlig.



STORE MASKINER: Juni 2014.

FOTO: PÅL NORDBY



SEPTEMBER 2016: Byggeplater beskytter skifergulvet.



JUNI 2015: Stasjonsinngangen får støpt tak.

FOTO: PÅL NORDBY



SKINNELEGGER: I august la det 200 meter lange Sporbyggetoget over 1500 sviller om dagen.

FOTO: ANNE METTE STORVIK



MARS 2014: Fjellhallen vokser seg sakte, men sikkert.

FOTO: ANNE METTE STORVIK



TRAPPESJAKT: Men ingen steder å gå. Fra befaring i begynnelsen av september.

VERDENS VAKRESTE:

Er nå i tunnel

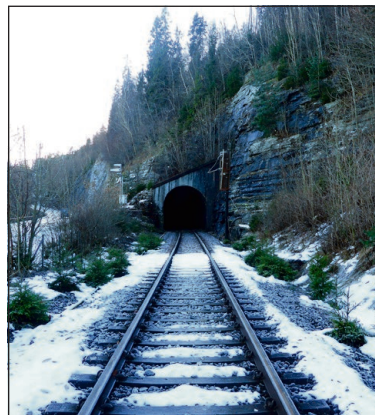
HOLMESTRAND: Toget skranglet seg fram langs fjordkanten. I akkurat passe fart så utsikten kunne nytes. På 60-tallet tok skoleklasser toget fra Holmestrand til Smørstein, og fra Drammen til Smørstein for å benytte seg av badeplassen. På søndagene om sommeren var det så mange folk at gikk det ekstratog mellom Drammen og Holmestrand. Nå er Smørstein for det meste privatiserte eiendommer, men med turstien kan det dukke opp nye plasser å bade.



SMØRSTEIN TUNNEL:

Kulturminne

SMØRSTEIN: Hva som skal skje med tunnelen ved Smørstein er ikke helt klart i skrivende stund. De har vært forslag om å la den inngå som en del av den planlagte turveien, og det har vært forslag om å mure den igjen. Hva som blir skjebnen til tunnelen som trygt har fått så mange tog forbi en rasutsatt strekning får tiden vise. Fra tunnelåpningen er det ikke langt til det som en gang var Smørstein stoppested. Dette ble flyttet som følge av raset i 1918.



RUSLETUR SKINNELANGS:

Fra blanke togskinner t

I over 135 år har toget sust bortover skinnegangene med sjøen på den ene siden og det ruvende fjellet på den andre. Nå er det stille. Helt stille.

HOLMESTRAND: Natt til lørdag 29. oktober 2016 kjørte det siste toget langs det gamle jernbanesporet mellom Holmestrand og Sande. Med unntak av noen mindre omlegginger har toget rullet og gått på den samme strekningen siden åpningen i 1881.

Tidlig på mandags morgen den 28. november 2016 kjørte toget for første gang på det nye dobbeltsporet som går i tunnel fra Nykirke i Horten til Holm i Sande.

Blir ikke glemt

Den gamle jernbanetraseen blir imidlertid ikke glemt. De gamle skinnegangene skal fjernes og traseen skal gjøres om til en turvei som følger i sporet til det gamle toget. Turveien skal bli et friluftsområdet for allmennheten og er et samarbeid mellom Jernbaneverket, Holmestrand kommune, Sande kommune og Vestfold fylkeskommune, med økonomisk støtte fra Miljødirektoratet.

Siste tur langs skinnene

Før skinnegangene ble fjernet for godt fikk Hof og Holmestrands kulturarvkonulent, Hege Granøe Johansen, og togskinne entusiast Erlend Garåsen, mulighet til å gå langs skinnegangene for det nedlagte sporet med tillatelse fra Jernbaneverket.

Turen startet i Holmestrand ved jernbaneovergangen som nå er ute av drift. På lyssignalene henger store røde skilt med teksten «Ute av drift». Med nydelig kaldt vær og strålende solskinn spaserer vi bortover jernbaneskinne mot Sande. Når traseen åpnet i 1881 var det ingen stasjoner eller holdeplasser mellom Sande og Holmestrand, men det ble etter hvert opprettet ikke mindre enn seks stykker. Disse var Tvillingbru, Husdalen, Smørstein, Øgarden, Holm og Ve.

Noen av har vært betjente, mens andre ikke var mer enn en enkel plattform av tre. På de minste holdeplassene stoppet togene kun på signal fra de reisende.

Tvillingbru holdeplass

Tvillingbru holdeplass, 84,92 km fra Oslo. Det er den første holdeplassen vi kommer til er den gamle holdeplassen ved Tvillingbru som ligger ca. 1 km nord for Holmstrand stasjon. Betegnelsen holdeplass viser til at den kun besto av en enkel av- og påstigningsplattform uten betjening. Slike holdeplasser kunne ha et lite skur eller overbygg man kunne søke ly i, men dette var det ikke på Tvillingbru. Holdeplassen ble opprettet i 1935, men kan imidlertid ikke ha blitt mye brukt for den ble lagt ned knappe ti år senere i 1945. Av holdeplassen er det ikke andre spor igjen enn en grind i gjerdet og en sti som fører ned til sjøen på andre siden av jernbanesporet.

Langs sporet kan vi se noen store overgrodd grusvoller. Man kan tenke seg at vollene er ment å beskytte jernbanen mot springflo, men det er rester etter massene skinnegangene hvilte på den gangen det ble brukt tresviller i grus.

Ved Tvillingbru ligger en liten strand hvor det langs den fremtidige turstien er foreslått å lage en bade- eller fiskeplass ved å tilrettelegge og rydde plassen for vege-

tasjon. Kanskje også med mulighet for grilling? Med noen bord, benker og en tilrettelagt grillplass kan dette bli en et fint sted å oppholde seg. Stedet ligger ikke langt fra stien Rambergklova som kommer ned fra fjellet og Olav Duuns hus. Olav Duun brukte denne stien nesten hver dag i mange år når han skulle til Ramberg skole hvor han jobbet som lærer.

Husdalen holdeplass

Husdalen holdeplass, 82,94 km fra Oslo. Det er den andre holdeplassen på strekningen. Husdalen holdeplass ble opprettet i 1929 og lagt ned i 1970. Heller ikke denne holdeplassen er det mulig å se noe spor av. I likhet med Tvillingbru besto holdeplassen kun besto av en enkelt plattform av tre.

For dem som bodde mellom Husdalen og Holmestrand var det mulig å spasere til byen for så å ta toget tilbake igjen. Strekningen med tog ble ikke så lang, men for barna var det en spennende opplevelse.

Smørstein stoppested

Smørstein stoppested, 81,21 km fra Oslo. Når vi nærmer oss Smørstein legger vi merke til en oppbygd steinutfylling ved siden av sporet rett før det svinger av for å gå inn i Smørsteintunnelen. Tunnelen ble bygget som en følge av omlegging av sporet etter at det gikk et ras her i 1918. Det virker som steinkonstruksjonen peker rett fram mot det som nå er bratt skrånende terreng ned mot sjøen. Kan dette være de siste rester av den opprinnelige traseen fra før raset? Like ved er en større flate med flott utsikt mot vannet. Her er det planlagt å legge en møteplass hvor man kan slå seg ned på en benk for å hvile beina og nyte utsikten.

Vi tar fram lommelykter og følger sporet videre inn i den mørke Smørsteintunnelen. Turstien kommer av sikkerhetshensyn ikke til å gå gjennom tunnelen, men vil bli lagt rundt den. Smørsteintunnelen er ikke lang, men den er veldig mørk så det er deilig når vi igjen ser dagens lys. Fra tunnelåpningen er det ikke langt til det som en gang var Smørstein stoppested. Stoppestedet lå opprinnelig ikke her, men ble flyttet hit etter raset i 1918.

I motsetning til Tvillingbru og Husdalen var Smørstein definert som et stoppested. Et stoppested var betjent og ekspederte både reisende og gods. Stoppestedet på Smørstein besto av en plattform av stein og en ekspedisjonsbygning med ekspedisjonskontor, ventrom og godsrom. Det var ikke den største trafikken til Smørstein om vinteren, men om sommeren tok den seg opp kraftig på grunn av alle badegjestene. På 60-tallet tok skoleklasser toget til Smørstein for å benytte seg av badeplassen der. På søndagene om sommeren var det så mange folk at gikk det ekstratog mellom Drammen og Holmestrand.

En åpen plass

I dag kan sporene etter Smørstein stoppested sees i form av en åpen plass mellom jernbanesporet og riksvei 313 like vest for jernbaneovergangen ved Smørstein. Området hvor ekspedisjonsbygningen lå er delvis gjengrodd med vegetasjon. Også her er bommene kledd med store, røde skilt med teksten «Ute av drift». I likhet med mange andre mindre holdeplasser langs Vestfoldbanen ble Smørstein lagt ned på 70-tallet. Følger man veien videre innover fra Smørstein kommer man til hulveiene og den gamle Kongeveien i Angers



Kleiv.

Når vi passerer Bogen får vi plutselig selskap langs skinnegangene. En rødbrannet katt hopper lett og lekent opp på en av skinnene og slår følge med oss et stykke. I motsetning til oss som til tider snubler litt på det ujevne underlaget, har katten ingen problemer med å spankulere bortover på den smale skinnen. Dette er tydeligvis en ekte jernbanekatt. Etter en stund forlater vi katten i visshet om at det nå som det ikke lengre går tog her, vil være tryggere for den å ferdes langs skinnegangene.

Vanlig med fiskere

I Bogen er fiskere et vanlig syn både sommer som vinter. I forbindelse med turveien er det derfor foreslått at man tilrettelegger en rasteplass i området med bord og benker, samt plass til parkering.

UTE AV BRUK:

Nedlagt for godt

HOLMESTRAND: Ved jernbaneovergangen rett nord for tidligere Holmestrand stasjon, som nå er ute av drift, er det hengt opp skilt. På lyssignalene henger store røde skilt med teksten «Ute av drift». Dette er en av 26 overganger, bruer, underganger og krysningspunkter som kan legges ned som følge av 14,1 kilometer med nytt dobbeltspor. Bommen har vært utsatt for påkjørsler av biler og lastebiler en rekke ganger de siste årene.

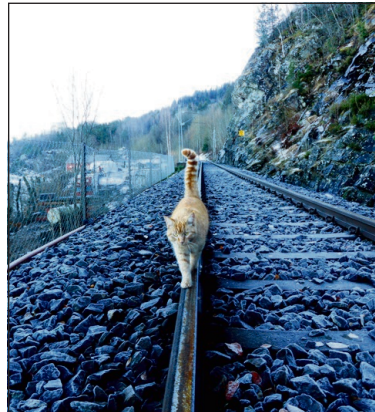


KATTEN PÅ SKINNENE:

Balansekunst

BOGEN: – Når vi passerer Bogen får vi plutselig selskap langs skinnegangene. En rødbrannet katt hopper lett og lekent opp på en av skinnene og slår følge med oss et stykke, forteller Hege Granøe Johansen og Susanne Poulsen.

Her ligger skinnegangen et godt stykke over havet, så her blir det flott å sykle, gå eller jogge når turveien mellom Holmestrand og Sande blir ferdig. Kanskje er den planlagte turveien en realitet i løpet av 2018.



il myke tursko



15 METER OVER HAVET: Smørstein stoppested, 81,21 kilometer fra Oslo. Ekspeditør Mathilde Skogly.

Øgarden holdeplass

Øgarden holdeplass, 78,64 km fra Oslo. Etter å ha beveget oss gjennom Smørstein hyttefelt kommer vi til Øgarden holdeplass. Her er det kun et enslig gårdshus og ellers bare jorder. Av holdeplass er det ikke stort igjen. Som med Smørstein stoppested ble Øgarden formelt nedlagt i 1978 etter å ha vært uten persontrafikk siden 1973. Plattformen skal ha ligget på høyre side sør for dagens jernbaneovergang. Den besto trolig av en enkel plattform av tre.

Holm stasjon

Holm stasjon, 76,75 km fra Oslo. Det neste stoppestedet er Holm stasjon, men vi har nå kommet til enden av det nedlagte sporet. Her er jernbanespolet fra Sande koblet sammen med det nye sporet. I 2001 ble jernbanestrekningen mellom Bergsenga og Holm lagt om

som del av dobbeltsporprosjektet på Vestfoldbanen. Det gamle jernbanespolet er fjernet og traseen har blitt svelget av jordene. For å komme til Holm må vi derfor forlate jernbaneskinneene. Noen hundre meters gange over frose jorder og anleggsvei fører oss inn til en liten samling hus hvor Holm stasjon lå en gang i tiden, ca. 100 m vest for dagens jernbanetrasé. Stasjonen er den eneste av de seks holdeplassene og stoppestedene som har hatt status som stasjon. Holm ble opprettet i 1884 og fungerte som stasjon fra 1941 til 1962. Veien som fører inn til Holm fra riksvei 313 heter fortsatt Stasjonsgata.

Venterom og kontor

Ekspedisjonsstedet besto av et lite venterom, kontor, et varmerom, samt et lite godshus. Ekspedisjonen var underlagt Sande stasjon og besto av en stasjonsbet-

jent. Arbeidstiden fulgte togene og arbeidsdagen varte fra kl. åtte om morgenen til kl. halv ti om kvelden med fri mellom togene. Det meste av trafikken til Holm besto av postekspedisjon, men om sommeren økte trafikken i takt med at innbyggertallet nesten ble doblet. På stedet skal det også ha vært et lite landhandleri. Stasjonen ble lagt formelt ned i 1978, men hadde ikke hatt persontrafikk siden 1973.

Ve holdeplass

Ve holdeplass, 75,58 km fra Oslo. Den siste holdeplassen på strekningen er Ve. Holdeplassen ble opprettet i 1928 og nedlagt på 70-tallet. Ve lå langs jernbanespolet som ble lagt om i 2001 og i dag er det derfor ikke noe annet å se av den gamle holdeplassen enn åpne jorder.

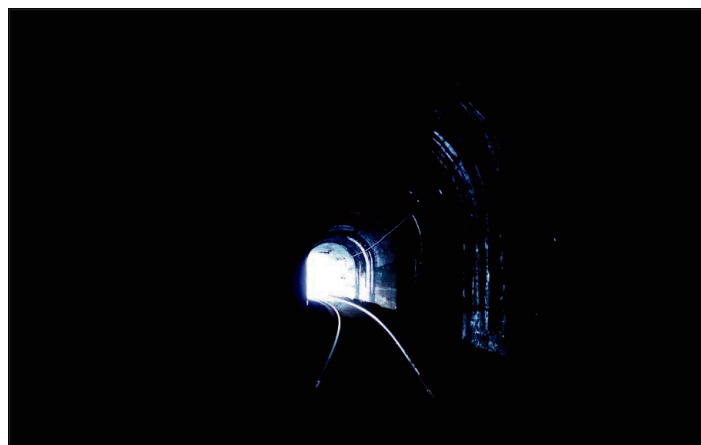
Av Hege Granøe Johansen og Susanne Poulsen



GAMMEL MERKING: Stolper, nøyaktig merket med nummer og skilting til telefon gir et streif av noe gammeldags.



SKJÆRING VED BOGEN: Jernbanestrekningen har også flere slike trange passasjer i fjellet.



SMØRSTEIN TUNNEL: Tunnelen ble bygget som en følge av omlegging av sporet etter at det gikk et ras her i 1918.



FOTO: ALEXANDER SVANBERG

Heldig

Vi har togstasjonen i berget
Snart skal heisen gå i fjell
Nå det lyser i hele byen
hver enda bidige kveld

Tenk at julegrana vår er pyntet
av kvinner, barn og mann
med vakre edle lenker fra
aluminiumens Holmestrand

Vi baker ikke som alle andre
vi baker tog av pepperkakedeig
Snart kommer jo statsminister Erna
da blir det enda mer ståhei

Om ikke lenge skal Hof og Sande
bli med i kommunen vår
Håper vi vil trives sammen
og at vi gode dager får

Vi er heldig, svært heldig
Vi som bor der det er lys
Ikke alle kan kjenne gleden
noen må leve i krigens kuldegys

Snart er julen her
Ønsker alle fred og ro
Her i landet og i denne byen
Kjenner jeg det er godt å bo

Marit Maurstad



Holmestrandstrollets mage

Av Ingar Johnsrud, forfatter

Hun sa det til ham, Paven,
før de sprengte ham løs fra hennes grep
«Jeg tror jeg er gravid»
I tettertid ganske morbid
all den tid de la han i grus
På Europavei 18.
Bare feide ham vekk fra midtrabatten
Og tilbake satt hun. Alenetrollmor

Nå rister det i en hage. I Botne.
Det sparker i Holmestrandstrollets mage

Det begynte som en kløe der bak og kiling i halsen.
En nisse og en dverg. Sprengte i berg
Gastroendoskopisk kirurgi
For å få vognene på gli
Eksploder boret med datapresisjon,
i trollets hjerte, forbrukererosjon

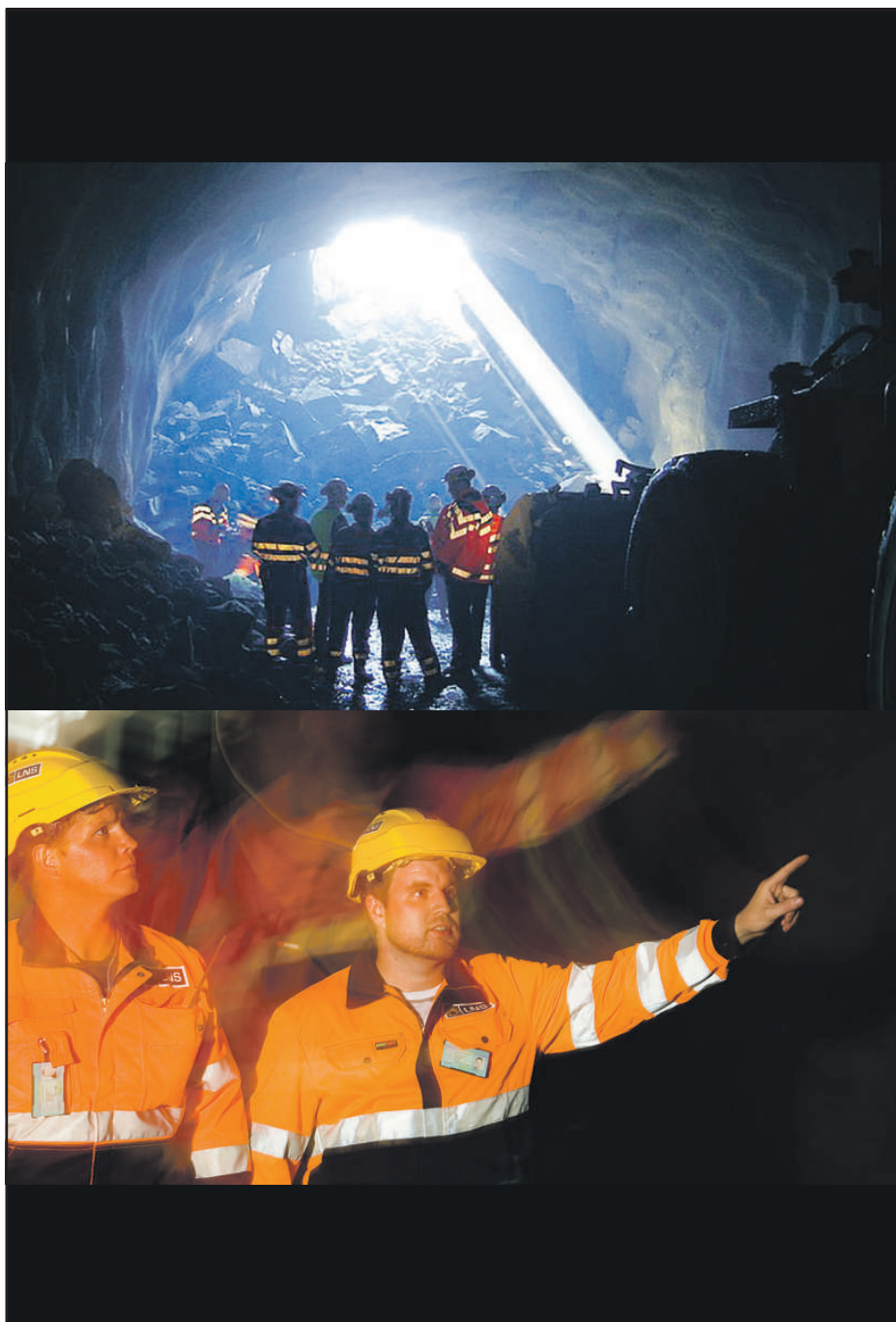
Jernbanehjerte, bypass og pass by
Ikke tråkk på de gule
En strek på jernbanebyggerkartet
ikke tråkk på de gule linjene
Stripene. Sporene. Fire spor
Trollmor. Inn der nede, ut der oppe.
To hundre og seksti kilometer i timen,
hoppe på i fart
Jernbanebyggerfart

Menneskelus og heis. Hei sveis, Rove.
Metter behovet for et bilfritt sykkelritt til sentrum
Småtrollene ruller, triller,
de ble født som lokomotiv i fart
over den innebygde pensen
kjøpt og betalt av finansminister Jensen

Nei, det er ikke noe tull
Når man har bestemt seg for å lage hull
I Holmestrandstrollets mage



FOTO: ALEXANDER SVANBERG



Vi vil gratulere med åpningen av Holmestrand stasjon

LNS er stolt over å ha utført Jarlsberg- og Sjøskogenentreprisen
i moderniseringen av Vestfoldbanen.

www.lns.no



Fjellstøtt - fra pol til pol



Vi gratulerer Jernbaneverket

med nytt dobbeltspor Holm-Nykirke
og takker for oppdragene!

Det har vært en fornøyelse å
samarbeide med Jernbaneverket
og berørte grunneiere!

WIKE

www.otwike.no



FOR 20 ÅR SIDEN:

Veien i søkelyset

HOLMESTRAND: At en ny jernbane i Holmestrand måtte få omfattende konsekvenser for veisystemet i byen, var oppe på bordet for 20 år siden. En rekke ulike alternativer lå klare allerede da, inkludert kostnadsberegninger. På det tidspunktet var det tatt høyde for at det ville komme en ny E 18 utenom Holmestrand, og at det nye veisystemet ville handle om resttrafikk og beredskap hvis E 18 ble stengt.

SKEPSIS TIL FJELLSTASJON I 1996:

– Dårlig sosial kontroll

HOLMESTRAND: I en oppsummering av alternativene til jernbane forbi Holmestrand som forelå i 1996, blir det uttrykt sterk skepsis til alternativet med stasjon inne fjellet.

– Stasjon i dagen anses som svært viktig for jernbanens konkurransekraft. Indre linje får lengre gangavstand inn til stasjon i fjell, blir det uttalt i en kortversjon av konsekvensutredningen. Sosiale forhold ble også trukket inn som argument mot stasjon inne i fjellet.

– Dårlig synlighet og sosial kontroll antas å redusere trafikkmengden. Driftskostnadene er betydelig høyere for en fjellstasjon, hevdes det. NSBs foreløpige anbefaling var på dette tidspunktet at en ytre linje, med stasjon i dagen i Holmestrand, ble valgt.

I 1996:

Tunnelstasjon ble nevnt

Allerede for 20 år siden var en ny togstasjon 160 meter inne i fjellet en mulighet.

LARS IVAR HORDNES
redaksjonen@jarlsbergavis.no
4803 5359

HOLMESTRAND: I 1996 hadde planleggingen av en jernbanefornyelse gjennom Vestfold kommet så langt at man hadde en konsekvensutredning på bordet.

Holmestrand kommune var på sporet med tilpasninger i

kommunedelplanen. Det ble utarbeidet en kortversjon av konsekvensutredningen og tekstdelen i kommunedelplanen som skulle anskueliggjøre jernbaneplanene for Holmestrand del. Sande, Våle og Borge kommune var med på laget den gangen.

Alle fikk info

En brosjyre som beskrev alternativene gjennom Holmestrand var sendt til alle innbyggere. Dette står å lese i det nevnte dokumentet.

At dobbeltspor var påkrevet for å øke kapasiteten ble klart

erkjent allerede for 20 år siden. At 200 kilometer i timen var den standarden utbyggingen måtte få, var også formulert i 1996.

To prinsipper

To hovedprinsipper ble skissert for baneløsningen forbi Holmestrand: En indre og en ytre løsning. Ved valg av den indre løsningen ble det påpekt at ny stasjon i Holmestrand måtte bygges cirka 160 meter inne i fjellet. Den ytre løsningen ville ha gitt en stasjon i dagen i Holmestrand, med tunnel mot sør og mot nord.



KUNNE BLITT SLIK: Tegningen viser stasjon i dagen, med tunneler mot sør og nord.

StarLift
- moves more than people -

Vi gratulerer Jernbaneverket med nytt dobbeltspor Holm-Nykirke og takker for oppdraget med levering av 6 stk. personheiser på Holmestrand stasjon.





6. MARS: Gjennomslag mellom Stasjonshallen og Sjøskogen markerte åpen tunnel på 12,3 kilometer. **FOTO: PÅL NORDBY**

6. mars 2014 var det åpent

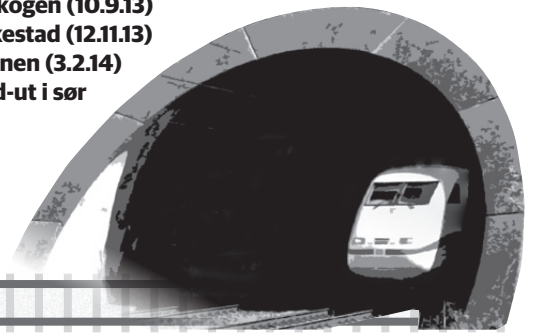
Helt åpen tunnel i 12,3 kilometers lengde. Det skjedde med sprengningen 6. mars 2014.

PÅL NORDBY
paal@jarlsbergavis.no
93065552

HOLMESTRAND: Etter sprengningen skulle det blant annet gjøres en stor jobb, hvor 24.000 betongelementer skulle kle tunnelen innvendig.

VIKTIGE DATOER FOR GJENNOMSLAG:

- Stasjonen øvre del (4.7.13)
- Holm-Sjøskogen (10.9.13)
- Fibo-Snekkestad (12.11.13)
- Fibo-stasjonen (3.2.14)
- Snekkestad-ut i sør (19.2.14)
- Stasjonen Sjøskogen (6.3.14).



DA BÅRD HOKSRUD BLE SOM EN GUTTUNGE IGJEN:

Fikk lov til å sprengne

- Nå blir jeg akkurat som en guttunge igjen, gliste statssekretær Bård Hoksrud, da han tok ansvaret for knappetrykket som åpnet tunnelen mellom stasjonen og Sjøskogen.

PÅL NORDBY
paal@jarlsbergavis.no
93065552

HOLMESTRAND: «Guttungen» fyret av 800 kilo dynamitt un-

der påsyn av skytebas Magnus Syse fra Skanska. Og etterpå var det marsipankake og konjakk på røysa (til de som ikke kjørte bil).

En av mange

- Dette var en av mange milepæler siden anleggsarbeidet startet i 2010, men denne er av de største, sa prosjektleder Morten Klokkesveen i Jernbaneverket. Han begrunnet det med at denne sprengningen (6. mars 2014) markerte et skille mellom rent anleggsarbeid og mer teknisk arbeid, som nå skulle følge.

Det historiske smellet skjedde cirka 600 meter nord for stasjonshallen, og førte til at det nå var gjennomgang i hele tunnelens lengde på 12,3 kilometer - fra nord på Holm til sør ved Fegstad.

Skikkelig smell

- Dette var en skikkelig smell, og det var skikkelig moro, sa Hoksrud, som takket fylkespolitikere, lokalpolitikere og næringslivet i Vestfold, som hadde presset på hos regjeringen for å få ny jernbane.

- Her har alle stått på, tusen takk, sa han fra regjeringen.



EN MILEPÆL: Gjennomslag mellom Stasjonshallen og Sjøskogen. Statssekretær Bård Hoksrud (FrP) koste seg. **FOTO: PÅL NORDBY**



SWARCO NORGE AS
www.swarco.no

GRATULERER MED OFFISIELL ÅPNING AV HOLMESTRAND STASJON

Som leverandør av evakueringslysene i Holmestrandsporten vil vi gjerne gratulere alle involverte parter og ikke minst alle fremtidige brukere av tunnelen og stasjonen. Med ønske om en trygg og god reise!

Med smarte, stabile og kostnadseffektive trafikk-løsninger, er SWARCO allerede valgt som leverandør til en rekke av Nordens største tunnel- og veiprosjekter.

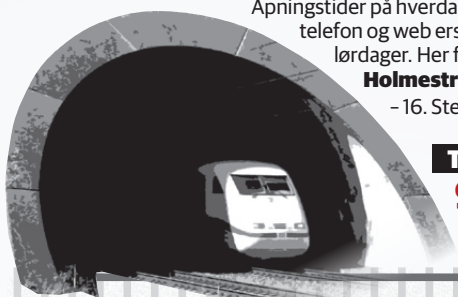
HØR MER OM VÅRE TUNNEL- OG TRAFIKKLØSNINGER:

Kontakt leder for Trafikk, Ørjan Hegg.
E: orjan.hegg@swarco.com T: 416 12 779.
www.swarco.no

SISTE



Åpningstider på hverdager kl. 08-16. Selvbetjeningsløsning på telefon og web erstatter manuell personlig kundeservice på lørdager. Her finner du oss: **Havnegaten 7, 3080 Holmestrand**. Ekspedisjonen åpen hverdager kl. 08 - 16. Stengt i helgen.



TIPS OSS
959 00 750

FØLG OSS PÅ:
jarlsbergavis.no



facebook.com/jarlsbergavis



jarlsbergavis #jarlsbergavis

Ikke fått avisen?

Ring abonnement: **33 09 90 01**
abonnement@jarlsbergavis.no
Internett:
jarlsbergavis.no/kundesenter

FOTO: ALEXANDER SVANBERG



God tur videre!

Hilsen Pål, Magnus, Jarl, Alexander, Lars-Ivar, Silje og Unni i Jarlsberg Avis