

Debatten om bygge Jarlsbergbanen raste voldsomt på 1870-tallet.

Kampen om linjevalg like heftig som i vår tid.

Tekst: Svend Aage Petersen. Foto fra: Asbjørn N. Jakobsens bøker om jernbaneminne fra Vestfold og boka Skoppums historie.

Det historiske materialet er stort sett hentet fra en hovedoppgave i historie skrevet av Per Øivind Klingan

17. februar avsluttes første del av en heftig jernbanestrid om linjevalg for ny IC trasé gjennom kommunene Horten, Re og Tønsberg. Jernbanelinjen som skal avløses ble tatt i bruk i 1881-82.

Debatten om å bygge en jernbanelinje i gjennom Vestfold startet i 1860-årene. Den første søknaden til den banen ble sendt i 1869. Det var tingmennene fra Jarlsberg og Larviks amt (omdøpt Vestfold fylke i 1919) som ba regjeringen om forundersøkelser av en jernbane gjennom amtet. På denne tiden var det økonomiske oppgangstider og landet var inne i den andre store bølgen av jernbane utbygging. Dette vil det folkerike Jarlsberg og Larvik amtet, med de mange byene, være med på.

Alternative linjer

Kampen om å få jernbanen var voldsom gjennom hele 1870-tallet og alternativene svært mange. En rekke planer og linjevalg kom til å bli diskutert, etter hvert minnet diskusjonen mer om en god gammeldags nabokrangel. Likhetsstrekkene med dagens strid er flere. Det første alternativet som falt var den innerste, lengste og dyreste linjen som hadde utgangspunkt fra Vestfossen på Kongsbergbanen. Denne banen skulle gått på



Skoppum stasjon fotografert mot Tønsberg. FG: Louise Wold. FS: Holmestrand museum, neg.nr.: A875.

østsiden av Eikeren til Eidsfoss, hvor den skulle dele seg i tre alternativer videre mot Tønsberg.

Drammen ble i det videre planarbeidet utspring for Grevskapsbanen som den også ble omtalt som.

Mellom Drammen og Sande var det ikke mindre en fjorten alternativer.

I vårt område var de mest aktuelle traséene to innlandslinjer, omtalt som **Ramneslinjen** med sidespor til Horten fra Auli bro og **Botnelinjen** med forbindelse til Horten fra Augdal.

Den ytre kystlinjen gikk gjennom alle byene i amtet, inklusiv Horten og Åsgårdstrand. Dette alternativet

ble tidlig forkastet som for langt og dyrt, på samme måte som i vår tid.

Den indre kystlinjen gikk fra Sande gjennom Holmestrand til Augdal med sidespor til Horten, og videre til Tønsberg. Kjenner vi ikke igjen dagens situasjon når det gjelder ombygging til dobbeltspor?

Skoppum vest

Denne indre kystlinjen er tilnærmet lik dagens alternativ 3, Skoppum vest. Og stedet Augdal som var planlagt stasjonsplassering i 1873-74 ligger et par steinkast fra dagens foreslåtte knutepunkt Skoppum vest.



*En av de siste smalsporede tog, venter på krysning ved Skoppum stasjon i året 1949.
FG: Rommelhof. FS: Svend Erik Larsen, neg.nr.: 8184.*

Mens Skoppum vest i dag ligger ved vestfoten av åsen med Adalsborgen, ligger Augdal ved sydfoten med nordre Adal som nærmeste nabo. Adal stasjon het da også opprinnelig Augdal.

Det er vel ikke uten grunn at både 1800-hundretallet og vår tid ser på denne korteste, retteste, raskeste og billigste linjen som en svært god løsning for statsbanen mellom Holmestrand og Tønsberg.

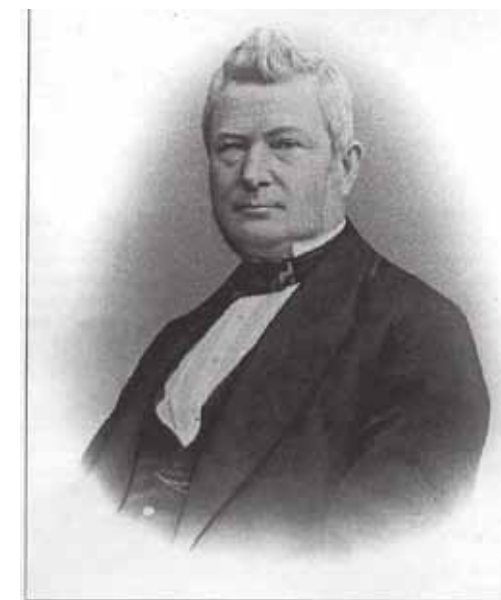
Kamp mellom innland og byene langs kysten

I 1873 ble kystlinjen sterkt fremhevet spesielt av byene i amtet. I desember samme år ba amtstinget regjeringen om å fremme forslag om å utrede videre innlandslinjene, og da spesielt Ramneslinjen i Stortinget på nyåret i 1874. Byene motsatte seg dette meget kraftig og påpekte at aksjetegning var forbeholdt en kystlinje. Dette var et kraftfullt argument fra de kapitalsterke byene. Byene var selvfølgelig interessert i å stimulere handelen videre, mens områdene innover i amtet ønsket å komme ut av isolasjon. Byene hadde på 1870-tallet en god samferdsel til vanns bla. ved de nye dampskipene, mens innlandet hadde få og dårlige veier. En jernbane ville kunne bli viktig for primærnæringene med

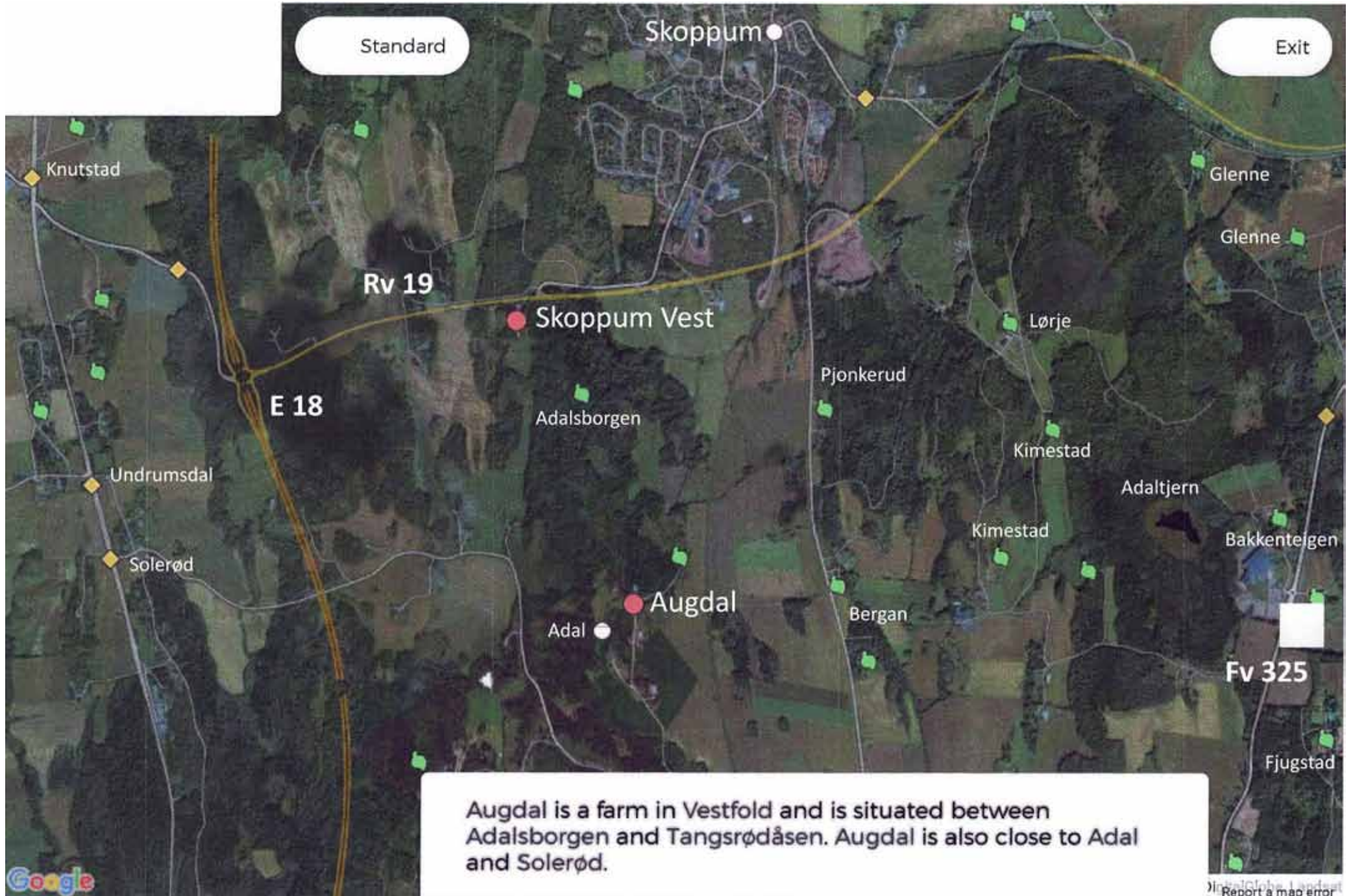
store uutnyttede ressurser og noen store innlandsbedrifter.

I vår tid dreier det seg mye om å flytte boligbygging og næringsutvikling innenfor E-18 for bevare det rike og truede kulturlandskapet langs kysten. I dag som for hundre og førti år siden er den kollektive samferdselen best i varetatt mellom de folkerike byene, ikke med båt, men med buss.

På 1870-tallet som i dag var det personlige interesser, dobbelt roller og politisk uvennskap/strid som bidro både i utredninger og i beslutningsprosessen. Stadshauptmann Johan Jørgen Schwartz f.eks. var medeier i



Stadshauptmann Johan Jørgen Schwartz var ordfører og stortingsrepresentant fra Drammen flere ganger. På Stortinget var han særlig engasjert i jernbanepolitikk. Foto Drammens museum.



Augdal is a farm in Vestfold and is situated between Adalsborgen and Tangsrødåsen. Augdal is also close to Adal and Solerød.

jernverket på Eidsfoss, han var ordfører og stortingsrepresentant og spilte en viktig rolle i å få bygd Jarlsbergbanen, men den profilerte Stortingsmannen Johan Sverdrup (fra Jarlsberg hovedgård, Tønsberg) sørget for at Schwartz tapte duellen om trasevalget. De to hadde dårlig kjemi.

På samme måte har det på 2000-tallet vært store nærings- og kapitalinteresser knyttet til forskningsutviklingen på Bakkenteigen og ikke minst høyskolens behov for samarbeid med næringslivet for å få opprettet stipendiat-/professoratstillinger i sitt mål om å bli universitet. I denne drakampen har også mange politikere engasjert seg på forskjellige sider. Hvem som i vår tid vinner utredningskampen om trasevalget får vi svar på 17. februar 2016.

Stortingets behandling

I 1874 ble saken flyttet opp til sentral myndighet. På samme måte som i dag var statsmakten også opptatt av å utrede en kobling mellom Jarlsbergbanen og en videre jernbaneutbygging mot Vestlandet, Kristiansand og Egersund. I vår tid er denne saken på nytt tatt opp ved at sørvestbanen utredes.

Ingeniørkommisjonens innstilling falt etter hvert på den indre

kystlinjen. Hovedbegrunnelsen var at den var billigst og kortest. Banens hovedlinje berørte alle byene på direkte måte, unntaket var Horten. Tilbringertjenesten til denne byen skulle løses med et sidespor fra Skoppum. Horten var et viktig knutepunkt langs Oslofjorden og hadde en militær betydning.

I vår tid er Horten fortsatt havn for en sentral trafikkåre over Oslofjorden og høyskolen har tatt over den viktige betydningen marinebasen hadde tidligere. En effektiv tilbringertjeneste er derfor fortsatt av avgjørende betydning, nå for høyskolen og tettstedene, ved valg av en indre kystlinje over Skoppum vest.

Norges første jernbanekompromiss

Både departementet og jernbanekomiteen på Stortinget ønsket en utsettelse av saken om Jarlsbergbanen, men den kom likevel opp i Stortinget 1875. Representanter for Vossebanen på Vestlandet og vår Jarlsbergbane ble enige om å støtte hverandres jernbaneprosjekter. Beslutningen om å bygge disse to banene ble derfor fattet i 1875. Mest sannsynlig kan dette kalles Norges første

bevisste jernbanekompromiss. For Jarlsbergbanen ble den indre kystlinjen vedtatt, med Rygland på Skoppum som stasjonsknutepunkt, med sidelinje til Horten og ide/ forslag om en sidelinje til Svarstad og Hvitvingfoss. Flyttingen av stasjonen og linjen fra Augdal til Rygland kan skyldes denne ideen om en Svarstadlinje. Augdal ble liggende litt for langt sør og kurven vestover ble for krapp. Den reelle behandlingen om Svarstadbanen skjedde imidlertid først etter at Jarlsbergbanen var ferdig bygget.

Valget av den indre kystlinjen skapte stor bitterhet i amtet og de lokale politikerne og næringsinteressene

i regionen følte seg lurte av sentralmakten. Dette endte med at de lokale bidragene til Jarlsbergbanen ble redusert. Den bitre linjestriden fortsatte helt fram til sommeren 1877.

I vår tid har både Horten kommune og Vestfold fylkeskommune på samme måte som i 1874 vedtatt å løfte jernbanesaken inn for statlig avgjørelse.

Jarlsbergbanen ble åpnet midlertidig den 13. oktober 1881 fordi unionskongen Oscar II var på Norges besøk, og for trafikk den 7. desember 1881, men kom vel først i gang i 1882. Jarlsbergbanen/Grevskapsbanen byttet navn til Vestfoldbanen i 1930.



*Her er vi kommet til Skoppum. Stasjonsbygningen ses til høyre i bakgrunnen. Herfra forgrener jernbanen seg til Horten. Det var også planer om en privat jernbane til Svarstad. En bane som nesten ble bygget.
FG: Karl Normanns Kortforlag. FS: Otto Foilang.*

Skoppums historie

- fram til 2011



Utgitt i 2012
av Skoppum Historiegruppe

Kilder med stoff om Jarlsbergbanen:

Kampen om jernbane forbindelse til det indre av Jarlsberg og Larvik amt. Per Øivind Klingan. 1998. Hovedoppgave i historie ved NTNU.

Jarlsbergbanen og linjestrid. Per Øivind Klingan. 2014. Artikkel i Botnar.

Jernbaneminner fra Vestfold. Asbjørn N. Jakobsen. 1996

Små-tog på spinkle skinner gjennom det indre av Vestfold. Asbjørn N. Jakobsen. 1993.

Skoppums historie – fram til 2011. Utgitt i 2012 av Skoppum Historiegruppe.

(Denne boken er fortsatt tilgjengelig og kan bestilles: Nils Herik Stang 920 57 832)

Wikipedia: Vestfoldbanen

Lokalavisene

Statsarkivene på Kongsberg

Riksarkivet i Oslo



Birger Olsen og hans far Kristian. Begge var baneformenn på Nykirke.
FS: Roy Fidar Olsen



Fire staute jernbanekarere fra Nykirke samlet rundt transportvogna ved Nøklegård på Nykirke. Fra venstre: Baneformann Birger Olsen, Gunnar "Løkken" Hansen, Indor Berg og Sigurd Malmquist. Bildet er fra slutten av 1950-tallet. FS: Malmquist.



Skoppum før utbyggingen startet.

En stille sommer søndag mens vårt århundre ennå var ung. Vi befinner oss på Adal stasjon. Legg merke til den pent anlagte hagen med rakede grusganger.
På fine varme dager var dette et yndet sted å vente på toget.
Bildet er fra 1912 og en gave fra Torleif Frydenberg.

FS: A.N.J.





Standard

Exit

Rygland

Skoppum stasjon

Skoppum

Rv 19

Borre

Skoppum Vest

Adalsborgen

Fv 325

E 18

Augdal

Augdal is a farm in Vestfold and is situated between Adalsborgen and Tangsrødåsen. Augdal is also close to Adal and Solerød.

Google

© 2021 Google, Landsat