



MODERNISERING AV  
VESTFOLDBANEN  
KONSEKVENSER FOR  
KULTURMINNENE

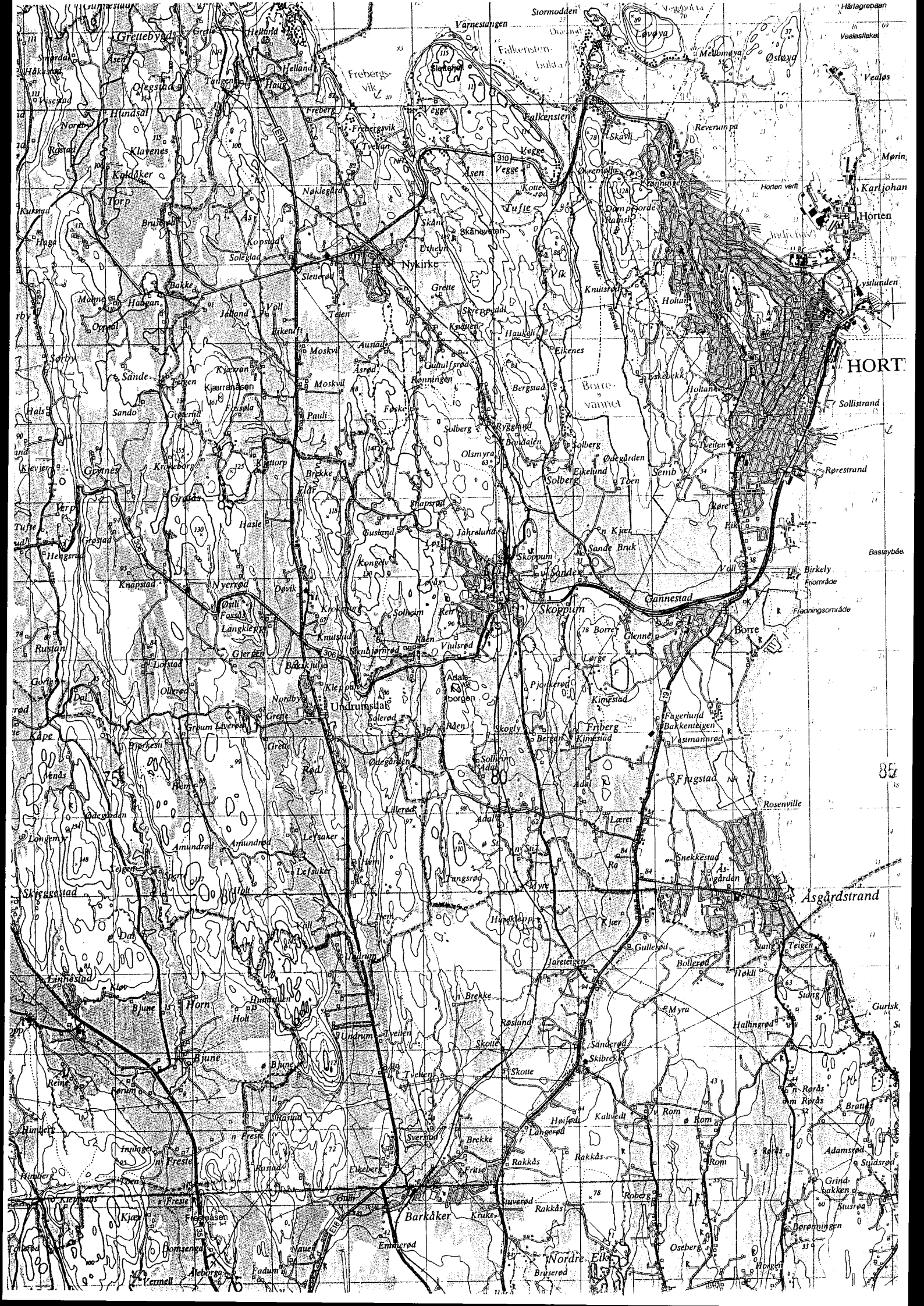
# HOLM NYKIRKE

FYLKESKULTURSJEFEN I VESTFOLD  
FOR  
NSB BANE REGION SØR  
JANUAR 1995

FASE 2

---

SKINNER OG MINNER



## *Forord foreløpig utgave*

*Dette er foreløpig utgave av Kulturminneprosjekt Vestfoldbanens rapport om strekningen fra Nykirke til Barkåker.*

*Rapporten legges fram til gjennomgang og korreksjoner for prosjektets styringsgruppe og andre interesserte..*

*Rapporten bygger på:*

- Arbeidsrapport Hovedplan Nykirke - Tønsberg, siling av alternative traséer, Fjellanger Widerøe AS 15.02.94.*
- Arbeidsrapport Landskapsvurderinger fase 1, Fjellanger Widerøe AS 05.07.94.*
- Diverse tegningsmateriale fra Fjellanger Widerøe AS overlevert ved gjennomgang av traséalternativene i møte 28.09.94.*
- Supplerende tegningsmateriale overlevert fra NSB Bane Region Sør etter videre detaljering.*

*Rapporten følger malen for tidligere rapporter. I forhold til endelig rapporter mangler illustrasjoner i form av foto, tegninger og gamle kart og databaseutskrift lokalteter (bilag).*

*Rapporten tar for seg tettstedet Nykirke og områdene umiddelbart nordenfor. Barkåker er imidlertid utelatt siden dette tettstedet er behandlet i prosjektets rapport for Barkåker - Tønsberg - Stokke..*

*Rapporten er et ledd i den konsekvensutredning NSB som tiltakshaver gjennomfører etter Plan og Bygningsloven for moderniseringen av Vestfoldbanen. Rapporten er én av en serie delrapporter som utgjør Kulturminneprosjekt Vestfoldbanen fase 2. Fase 1 ble avsluttet med rapporten SKINNER OG MINNER revidert utgave som gir en samlet framstilling av kulturminnekonsekvensene for hele traséen fra Drammen til Skien.*

*Kulturminneprosjekt Vestfoldbanen er organisert av Vestfold Fylkeskommune Kulturetaten på oppdrag av NSB Baneregion Sør. Vestfold Fylkeskommune har valgt Roslands Arkitektkontor AS til å gjennomføre prosjektet, men har også selv bidratt med personale inn i prosjektet.*

*Rapporten har tre målsettinger:*

- 1. Den skal gi en oversikt over kulturminnemiljøene de ulike traséene passerer og redegjøre for konfliktene anlegget skaper innen kulturminnetemaet og evt. foreslå avbøtende tiltak.*
- 2. Den skal videre presentere en sammenliknende vurdering av parallelle lenker slik at det totale konfliktbildet ved valg av en trasé kan klargjøres.*
- 3. I tillegg presenterer rapporten resultatene av en del av de arkeologiske undersøkelsene utbygger er pålagt å gjennomføre forut for reguleringsvedtak etter Kulturminneloven.*

*Prosjektarbeidet ble påbegynt i mars 1991 og registreringer av evt. objekter, lokaliteter og områder har pågått fram til oktober 1994. Arbeidet med selve rapporten er gjennomført september-desember 1994.*

**Roslands Arkitektkontor a.s.**  
**07.12.94**

# Innholdsfortegnelse

## INNLEDNING

*Forord*  
*Innholdsfortegnelse*  
*Rapportens oppbygging*

## SAMLET KONFLIKTVURDERING

## FORHISTORISK TID OG MIDDELALDER I BORRE

## BESKRIVELSE AV KULTURMILJØER

*0701-03 Nykirke*  
*0701-04 Borreskåla*  
*0701-05 Raet*  
*0701-06 Skoppum tettsted*  
*0701-07 Adalgrenda*  
*0701-08 Skogsgrendene*

## KART, LOKALITETER OG KONFLIKTER



## Rapportens oppbygging

### HOVEDINDELING

Analysen av naturgrunnlag, arealbruk, historikk, inngrepets virkninger og konflikter er beskrevet på et hovednivå: kulturmiljøer. I tillegg er det gjort en oppsummering av konfliktene for hele planområdet

I tillegg er *lokaliteter*, både arkeologiske og nyere tids, skrevet ut i rapportform som bilag (endelig utgave).

### KULTURMILJØER

Det har vært hensiktsmessig å dele området inn i 6 kulturmiljøer:

- 0701-03 Nykirke
- 0701-04 Borreskåla
- 0701-05 Raet
- 0701-06 Skoppum tettsted
- 0701-07 Adalgrenda
- 0701-08 Skogsgrendene

### *avgrensingsproblemet*

Utgangspunktet for avgrensingen av kulturmiljøene er inngrepets influensområde. Grensene for kulturmiljøene er forsøkt trukket slik at sammenhengene mellom kulturminnene kan belyses helhetlig. Like viktig er forholdet mellom kulturminnene og landskapet.

Linjer som tegnes for å avgrense miljøene kan lett bli statiske. Det er dessuten nærmest umulig å trekke en grense som ikke overskjærer en eller annen sammenheng i landskapet. Utenforliggende kulturminner og overordnede strukturer er derfor trukket inn der det er nødvendig, selv om framstillingen er fokusert på forhold innen området.

I hvilken grad hensynet til de kulturhistoriske og landskapsromlige forhold faller sammen vil variere. Avgrensninger basert på rent visuelle forhold er utilstrekkelige. Vi har som ønske å gjenspeile kulturlandskapsrommet som komplekst og dynamisk rent romlig, samtidig som vi vil gjøre rede for endringer over tid. Det er nødvendig å se landskapsmessige og kulturhistoriske sammenhenger på flere nivåer.

*Hva* vi ser etter farger selvsagt avgrensningen, så vel som framstillingen for øvrig. Av den grunn varierer det hvilke landskapsbetraktninger og kulturhistoriske forhold som vektlegges.

### PRESENTASJONSFORM

Under overskriften *Oversiktsdata* beskrives kulturmiljøene med hovedtrekk ved dagens situasjon mht. naturgrunnlag og arealbruk.

Under *Historikk og beskrivelse* presenteres kulturmiljøet med landskap og kulturminner fra forhistorisk og nyere tid.

Framstillingen er todelt og inneholder generelle trekk med historikk og overordnede strukturer, samt geografisk presentasjon av lokaliteter og enkeltminner som er særlig viktige eller blir spesielt berørt av inngrepsplanene. Framstillingens oppbygging varierer etter kulturmiljøets

karakter. Under enkelte kulturmiljøer har det falt naturlig å integrere generelle trekk og områdets historie med presentasjon av lokalitetene. I andre kulturmiljøer er dette mer skilt. Også hvilke emner som vektlegges vil variere fra miljø til miljø. Ferdselshistorien berører viktige strukturer og er mange steder særskilt belyst. I enkelte områder er eiendomshistorien av spesiell betydning.

#### *Fornminner og nyere tids kulturminner*

I jordbruksområdene følger beskrivelsen av lokalitetene som regel navnegårdene. Utgangspunktet er dagens situasjon med landskap og bebyggelse. Fornminnenes opprinnelige sammenheng er ikke nødvendigvis lik dagens gårdsstruktur er ikke nødvendigvis lik dagens gårdstruktur. Vi har likevel valgt å knytte beskrivelsen av fornminnene til dagens gårder og nyere tids kulturminner, fordi vi tror at vi slik best beskriver den virkelighet vi i dag opplever fornminnene i. Slik får vi belyst tidsdybden i kulturminnestrukturen i et bestemt område.

#### *Eget kapittel om fornminner*

Tyngden av beskrivelsen i kulturmiljøene vil naturlig utgjøres av historie og kulturminner fra nyere tid. Kulturminner fra forhistorisk tid krever i tillegg andre og større rammer for forståelse. Derfor omtales forhistorien i planområdet som helhet i et eget kapittel.

### LOKALITETER

Dette har vært registrerings-enheten både når det gjelder automatisk fredete og nyere tids kulturminner. I begge fagkretser kan lokalitet være et enkelt funn eller en enkeltstående bygning, landskapsform e.l., men vanligvis betegner lokalitet en samling objekter som utgjør en sammenheng. Eksempler kan være et gravfelt, et gårdstun, bebyggelse langs en veg eller en del av et tettsted. Enkeltobjekter kan foreligge i databasen, men er ikke medtatt i rapporten.

### KART

Prosjektets konklusjoner er sammenfattet i kartbilag der konfliktgrad er angitt. Prosjektet har utarbeidet et eget kartgrunnlag i målestokk 1:10.000 til dette formålet der de aktuelle parsellene er tegnet opp. Lokalteter for automatisk fredete kulturminner og nyere tids kulturminner er avmerket.

### KONFLIKTVURDERING

Vi har i konfliktangivelsen prøvd å skille mellom *direkte konflikt* der kulturminner helt eller delvis blir utslettet, konflikt pga. nærhet til miljøer og konflikt med *landskapets kulturhistoriske innhold*. *Inndirekte konflikter*, dvs. konflikter ved indirekte utbygging og veiomlegginger er medtatt i den grad vi har underlagsmateriale for å beskrive slik konsekvenser. Gjennom å legge vekt på helhetlige kulturmiljøer og lokaliteter har vi forsøkt å framlegge materialet slik at det gir rom for konklusjoner selv om traseene i den etterfølgende planprosessen skulle forskyves noe. I alle fall vil denne angrepsmåten minimalisere arbeidet med å justere konfliktvurderingene.

Kravet til planfrie krysninger gjør at mange driftsveier som i dag krysser planfritt vil måtte samles i overganger og underganger, noe som kan føre til etablering av langsgående veier. Det vil også i anleggstiden være behov for å framføre provisoriske veier til strategiske punkter på traséen, og delvis føre disse langs sporet. Det har naturlig nok ikke vært mulig å trekke disse med i vurderingen. Generelt vil man i anleggsperioden kunne utvise en slik fleksibilitet at man kan unngå de større konfliktene, men i enkelte områder vil man måtte berøre uregistrerte områder med potensiale for fornminnefunn.

Det foreligger ennå ikke vurderinger fra tiltakshaveren på hvor deponi av tunnelmasser og evt øvrig masseoverskudd skal skje. Det vil bli reist krav om støyskjerming ved passering av tettsteder. Vi har forsøkt å kommentere

tere slike forhold og også pekt på hvor det bør gjøres videre studier når mer detaljerte planer foreligger.

## KONFLIKTANGIVELSE

Etter avtale med NSB Bane Region sør og konsulentene som arbeider med prosjektet er det utviklet en klassifikasjon av konfliktene som er benyttet på kartene og i sammendraget under PLANOMRÅDET. Klassifiseringen er slik:

- A** Meget stor konflikt
- B** Viktig konflikt
- P** Potensiale for funn av forhistoriske bosettingsspor

I tillegg er mulighet for avbøtende tiltak eller spesielle utforminger av traséen angitt med:

- \* Traséens utforming/avbøtende tiltak kan minske konflikten

Denne løsning er valgt fordi kulturminneprosjektet ikke vil ha den fulle oversikt over realismen i et foreslått justering eller tiltak. Økonomi, tekniske forutsetninger og virkninger overfor andre temaer gjør at vi bare kan ta de nødvendige verbale forbehold og ellers gjøre konfliktvurderingene ut fra de viste traséføringene. I praksis gir dette fem konfliktklasser: **A - A\* - B - B\* - P**.

P-arealene vil oftest være dyrket mark der det har vært fysisk umulig for prosjektet å gjøre registreringer, som regel pga. pløyning i umiddelbar tilknytning til såing. Samtidig indikerer nærliggende gravfelt eller andre forhold et stort potensiale for bosettingsspor. Dette er områder der det er aktuelt å gjøre tilleggsregistreringer.

## MEDARBEIDERE

Ansvarlig for arbeidet med denne rapporten har vært:

Isa Trøim  
Unni Broe  
Eivind Hartmann

## Forord

*Dette er endelig utgave av Kulturminneprosjekt Vestfoldbanens rapport om strekningen fra Holm i Sande kommune til Nykirke i Borre kommune.*

*En foreløpig utgave forelå i september 1994 og er siden blitt kommentert av prosjektets styringsgruppe og andre interesserte. De aller fleste kommentarene har resultert i endringer i teksten.*

*Rapporten bygger på:*

- Arbeidsrapport nr. 1, Alternativsøking og foreløpig vurdering av traséalternativer, Grøner VeVa Plan AS november 93*
- Oppdaterte og udaterte trasétegninger lagt fram på konsulentmøte 01.06.94 av Grøner VeVaplan AS*
- Endrede trasébetegnelser og siling av traséer medelt fra Grøner VeVaplan AS desember 1995*

*Vi har valgt å avslutte denne rapporten før tettstedet Nykirke. Tettstedet er behandlet i rapporten for strekningen Nykirke-Barkåker. Grunnen til dette er at i grunnlagsmaterialet for denne rapporten går alle traséalternativer gjennom Nykirke stasjon, mens det for parsellen Nykirke-Barkåker også foreligger alternativer som går utenom Nykirke.*

*Rapporten er et ledd i den konsekvensutredning NSB som tiltakshaver gjennomfører etter Plan og Bygningsloven for moderniseringen av Vestfoldbanen. Rapporten er én av en serie delrapporter som utgjør Kulturminneprosjekt Vestfoldbanen fase 2. Fase 1 ble avsluttet med rapporten SKINNER OG MINNER revidert utgave som gir en samlet framstilling av kulturminnekonsekvensene for hele traséen fra Drammen til Skien.*

*Kulturminneprosjekt Vestfoldbanen er organisert av Vestfold Fylkeskommune Kulturetaten på oppdrag av NSB Bane Region Sør. Vestfold Fylkeskommune har valgt Roslands Arkitektkontor AS til å gjennomføre prosjektet, men har også selv bidratt med personale inn i prosjektet.*

*Rapporten har tre målsettinger:*

- 1. Den skal gi en oversikt over kulturmiljøene de ulike traséene passerer og redegjøre for konfliktene anlegget skaper innen kulturminnetemaet og evt. foreslå avbøtende tiltak.*
- 2. Den skal videre presentere en sammenliknende vurdering av parallelle lenker slik at det totale konfliktbildet ved valg av en trasé kan klargjøres.*
- 3. I tillegg presenterer rapporten resultatene av en del av de arkeologiske undersøkelsene utbygger er pålagt å gjennomføre forut for reguleringsvedtak etter Kulturminneloven.*

*Prosjektarbeidet ble påbegynt i mars 1991 og registreringer av evt. objekter, lokaliteter og områder har pågått fram til august 1994. Foreløpig utgave ble levert september 1994.*

*Registreringer av arkeologiske- og nyere tids lokaliteter er bundet inn som et eget bilag.*

**Roslands Arkitektkontor a.s.**  
**20.01.95**

# Innholdsfortegnelse

## INNLEDNING

|                              |   |
|------------------------------|---|
| <i>Forord</i>                | 1 |
| <i>Innholdsfortegnelse</i>   | 3 |
| <i>Rapportens oppbygging</i> | 4 |

## SAMLET KONFLIKTVURDERING 7

## BESKRIVELSE AV KULTURMILJØER

|                                     |     |
|-------------------------------------|-----|
| <i>0713-04 Ve - Ødegården</i>       | 19  |
| <i>0702-01 Kleivbogen-Sjøskogen</i> | 47  |
| <i>0702-02 Holmestrand by</i>       | 67  |
| <i>0716-01 Mulvika</i>              | 105 |
| <i>0716-02 Reggestad - Tangen</i>   | 119 |
| <i>0702-01 Nøklegård</i>            | 153 |

## LITTERATUR 163

## KART, LOKALITETER OG KONFLIKTER 165

Arkeologiske- og nyere tids lokaliteter følger som et eget bilag.

## Rapportens oppbygging

### HOVEDINDELING

Analysen av naturgrunnlag, arealbruk, historikk, inngrepets virkninger og konflikter er beskrevet på et hovednivå: kulturmiljøer. I tillegg er det gjort en oppsummering av konfliktene for hele planområdet

I tillegg er *lokaliteter*, både arkeologiske og nyere tids, skrevet ut i rapportform som bilag (endelig utgave).

### KULTURMILJØER

Det har vært hensiktsmessig å dele området inn i 6 kulturmiljøer:

- 0713-04 Ve - Ødegården
- 0702-01 Kleivbogen-Sjøskogen
- 0702-02 Holmestrand by
- 0716-01 Mulvika
- 0716-02 Reggestad - Tangen
- 0702-01 Nøklegård

#### *avgrensingsproblemet*

Utgangspunktet for avgrensingen av kulturmiljøene er inngrepets influensområde. Grensene for kulturmiljøene er forsøkt trukket slik at sammenhengene kulturminnene imellom kan belyses helhetlig. Like viktig er forholdet mellom kulturminnene og landskapet.

Linjer som tegnes for å avgrense miljøene kan lett bli statiske som tilnæringsmåte for å forstå et område. Det er dessuten nærmest umulig å trekke en grense som ikke overskjerer en eller annen sammenheng i landskapet. Utenforliggende kulturminner og overordnede strukturer er derfor trukket inn der det er nødvendig, selv om framstillingen er fokusert på forhold innenfor området.

I hvilken grad hensynet til de kulturhistoriske og landskapsromlige forhold faller sammen vil variere. Avgrensninger basert på rent visuelle forhold er utilstrekkelige. Vi har som ønske å gjenspeile kulturlandskapsrommet som komplekst og dynamisk rent romlig, samtidig som vi vil gjøre rede for endringer over tid. Det er nødvendig å se landskapsmessige og kulturhistoriske sammenhenger på flere nivåer.

*Hva* vi ser etter farger selvsagt avgrensningen, så vel som framstillingen for øvrig. Av den grunn varierer det hvilke landskapsbetraktninger og kulturhistoriske forhold som vektlegges.

### PRESENTASJONSFORM

Under overskriften *Oversiktsdata* beskrives kulturmiljøene med hovedtrekk ved dagens situasjon mht. naturgrunnlag og arealbruk.

Under *Historikk og beskrivelse* presenteres kulturmiljøet med landskap og kulturminner fra forhistorisk og nyere tid.

Framstillingen er todelt og inneholder generelle trekk med historikk og overordnede strukturer, samt geografisk presentasjon av lokaliteter og enkeltminner som er særlig viktige eller blir spesielt berørt av

inngrepsplanene. Framstillingens oppbygging varierer etter kulturmiljøets karakter. Under enkelte kulturmiljøer har det falt naturlig å integrere generelle trekk og områdets historie med presentasjon av lokalitetene. I andre kulturmiljøer er dette mer skilt. Også hvilke emner som vektlegges vil variere fra miljø til miljø. Ferdselshistorien berører viktige strukturer og er mange steder særskilt belyst. I enkelte områder er eiendoms historien av spesiell betydning.

#### *Fornminner og nyere tids kulturminner*

I jordbruksområdene følger beskrivelsen av lokalitetene som regel navnegårdene. Utgangspunktet er dagens situasjon med landskap og bebyggelse. Fornminnenes opprinnelige sammenheng er ikke nødvendigvis lik dagens gårdstruktur. Vi har likevel valgt å knytte beskrivelsen av fornminnene til dagens gårder og nyere tids kulturminner, fordi vi tror at vi slik best beskriver den virkelighet vi i dag opplever fornminnene i. Slik får vi belyst tidsdybden i kulturminnestrukturen i et bestemt område.

#### *Vurderinger av kulturminner og -miljø*

Under overskriften *vurdering* er kulturminner fra historisk og forhistorisk tid sett i sammenheng. Det er hovedtrekkene som her er forsøkt belyst. Man finner også vurderende beskrivelser i de forutgående delene av kulturmiljøbeskrivelsen.

### LOKALITETER

Dette har vært registrerings-enheten både når det gjelder automatisk fredete og nyere tids kulturminner. I begge fagkretser kan lokalitet være et enkelt funn eller en enkeltstående bygning, landskapsform e.l., men vanligvis betegner lokalitet en samling objekter som utgjør en sammenheng. Eksempler kan være et gravfelt, et gårdstun, bebyggelse langs en veg eller en del av et tettsted. Enkeltojekter kan foreligge i databasen, men er ikke medtatt i rapporten.

### KART

Prosjektets konklusjoner er sammenfattet i kartbilag der konfliktgrad er angitt. Prosjektet har utarbeidet et eget kartgrunnlag i målestokk 1:10.000 til dette formålet der de aktuelle parsellene er tegnet opp. Lokalteter for automatisk fredete kulturminner og nyere tids kulturminner er avmerket.

### KONFLIKTVURDERING

Vi har i konfliktangivelsen prøvd å skille mellom *direkte konflikt* der kulturminner helt eller delvis blir utslettet, konflikt pga. nærhet til miljøer og konflikt med *landskapets kulturhistoriske innhold*. *Inndirekte konflikter*, dvs. konflikter ved indirekte utbygging og veiomlegginger er medtatt i den grad vi har underlagsmateriale for å beskrive slike konsekvenser. Gjennom å legge vekt på kulturmiljøer og lokaliteter har vi forsøkt å framlegge materialet slik at det gir rom for konklusjoner selv om traseene i den etterfølgende planprosessen skulle forskyves noe. I alle fall vil denne angrepsmåtem minimalisere arbeidet med å justere konfliktvurderingene.

Kravet til planfrie krysninger gjør at mange driftsveier som i dag krysser planfritt vil måtte samles i overganger og underganger, noe som likeledes kan føre til etablering av langsgående veier. Det vil også i anleggstiden være behov for å framføre provisoriske veier til strategiske punkter på traséen og delvis føre disse langs sporet. Det har naturlig nok ikke vært mulig å trekke disse inn i vurderingene. Generelt vil man i anleggsperioden utvise en fleksibilitet som unngår de større konfliktene, men i enkelte områder vil man måtte berøre uregistrerte områder med potensiale for funn av fornminner.



Det foreligger ennå ikke vurderinger fra tiltakshaveren på hvor deponi av tunnelmasser og evt øvrig masseoverskudd skal skje. Det vil bli reist krav om støyskjerming ved passering av tettsteder. Vi har forsøkt å kommentere slike forhold og også pekt på hvor det bør gjøres videre studier når mer detaljerte planer foreligger.

## KONFLIKTANGIVELSE

Etter avtale med NSB Bane Region Sør og konsulentene som arbeider med prosjektet er det utviklet en klassifikasjon av konflikten som er benyttet på kartene og i sammendraget under PLANOMRÅDET. Klassifiseringen er slik:

- A** Meget stor konflikt
- B** Viktig konflikt
- P** Potensiale for funn av forhistoriske bosettingsspor

I tillegg er mulighet for avbøtende tiltak eller spesielle utforminger av traséen angitt med:

- \* Traséens utforming/avbøtende tiltak kan minske konflikten

Denne løsning er valgt fordi kulturminneprosjektet ikke vil ha den fulle oversikt over realismen i et foreslått justering eller tiltak. Økonomi, tekniske forutsetninger og virkninger overfor andre temaer gjør at vi bare kan ta de nødvendige verbale forbehold og ellers gjøre konfliktvurderingene ut fra de viste traséføringene. I praksis gir dette fem konfliktklasser: **A - A\* - B - B\* - P**.

P-arealene vil oftest være dyrket mark der det har vært fysisk umulig for prosjektet å gjøre registreringer, som regel pga. pløyning i umiddelbar tilknytning til såing. Samtidig indikerer nærliggende gravfelt eller andre forhold et stort potensiale for bosettingsspor. Dette er områder der det er aktuelt å gjøre tilleggsregistreringer.

## MEDARBEIDERE

Ansvarlig for arbeidet med denne rapporten har vært:

Isa Trøim  
Unni Broe  
Øivind Aamodt  
Eivind Hartmann

Tegninger:

Hege Sørstrand Iversen  
Øivind Aamodt.

# Konfliktoppsummering strekningen Holm - Nykirke

Traséforslagene berører fire kommuner; Sande, Holmestrand, Våle og Borre. Sammendraget gir en summarisk redegjørelse for konfliktene som ellers er formulert i forhold til hvert kulturmiljø under avsnittet virkning og konfliktvurdering.

Sammendraget bør leses med konfliktkartene bak i rapporten oppslått.

## Alternativene sør i Sande

Sandelinja (alt. D4a) er pr. januar 1995 det eneste alternativ gjennom kulturmiljøet Ve - Ødegården i Sande. Det kommer inn i miljøet fra nord ved skogkanten vest for Ve-gårdenes innmark og følger skogkanten til det tangerer eksisterende jernbane ved Holm/Skjærvik. (Øvrige utgåtte alternativer som denne rapporten er bygd opp om er tatt med under.)

### Sandelinja (alt. D4a)

*Traséen ligger i skjæring inne i skogbrynet i Veshagan og kommer ut i det åpne jordbrukslandet ved Skogly hvor den når bakkeplan. Sørøver mot Holm går traséen i skjæring på ca 5 meter og når bakkeplan igjen før den fortsetter i skjæring inn mot Skjerviklia. Den ligger videre sørøver langs foten av fjellmassivet før den går inn i tunnel nordvest for hyttefeltet Øgarn.*

#### *Veshagan, forhistorien*

**P** Potensiale for funn fra forhistorisk tid og middelalder i hele området vest for Ve-gårdene.

#### *husmannsplasser og veifar ved Veshagan,*

**B** Mulig direkte konflikt med Lindengstua og Skogly, bosteder med bakgrunn som husmannsplasser.

**B** Direkte konflikt med fegata fra Ve-gårdene.

**\*** Avbøtende tiltak: Omlegging med undergang vil i noen grad kunne avbøte konflikten med veifar. Flytting, dokumentasjon av bebyggelse kan til en viss grad tenkes å avbøte konflikt med bosteder.

#### *hele kulturlandskapet*

**B\*** Konflikt med de kulturhistoriske sammenhengene mellom gårder - plasser og utmark. Forsterkes av at dette er Ve-tunets nære omgivelser.

**\*** Justering noe østover fra randsone og småhusbebyggelse, kan til en viss grad tenkes å minske konfliktgraden.

#### *Holm*

**P** Potensiale for funn av bosetningsspor fra forhistorisk tid.

#### *Skjervik-ravinene*

**B\*** Inngrep i ravineområdet rammer et verdifullt kulturlandskapselement i nær tilknytning til gårdstuna på Skjervik-bruka (gnr/bnr 2/1 og 2/2).

|                    |           |  |
|--------------------|-----------|--|
|                    | *         | Avbøtende tiltak: Konflikten kan avbøtes ved hensynsfull utforming av anlegget.  |
| <i>Skjerviklia</i> | <b>B*</b> | Skjæringer som eksponeres ut mot det flate jordbrukslandskapet er å betrakte som en konflikt med landskapets kulturhistoriske innhold, bl.a. fordi det berører en viktig overgangssone mellom innmark og utmark, samtidig som fjellmassivet avgrenser landskapsrommet. |
|                    | *         | Avbøtende tiltak: Denne virkningen vil kunne avbøtes ved justering av traséen slik at skjæringene blir minimale.   |
|                    | <b>P</b>  | Potensiale for funn fra forhistorisk tid.  |

## UTGÅTTE ALTERNATIVER

De ulike traséforslagene sør i Sande kan kombineres med begge hovedalternativene lenger sør. Dette gjør at alternativene her kan vurderes isolert.

### Alternativ D3

*Alternativet ligger øst for Ve-gårdene og følger den eksisterende traséen sørover til Holm. Ved Skjervik rettes kurven noe ut før traséen forlater den eksisterende banen helt og legger seg langs foten av lia, før den går inn i tunnel nordvest for Øgarn..*

|                                 |           |   |
|---------------------------------|-----------|---|
| <i>funnsted på Ve-jordene</i>   | <b>P</b>  | Potensiale for flere funn fra forhistorisk tid. Registrert funnsted.  |
| <i>tunklyngen på Ve</i>         | <b>B</b>  | Konflikt i forhold til den spesielle tunklyngen og kulturlandskapets innhold på Ve.   |
|                                 | <b>P</b>  | Potensiale for funn av bosetningsspor fra forhistorisk tid og middelalder.  |
| <i>gårdsveiene til Ve</i>       | <b>B</b>  | Omlægging av veiene rundt jernbanen medfører store terrengmessige inngrep i nrområdet til tuna, og reduserer opplevelsen.   |
| <i>linjebebyggelsen på Holm</i> | <b>B</b>  | Direkte konflikt med bebyggelse med bakgrunn i den nedlagte Holm stasjon, dels av ny bane, dels som følge av veiomlegging.  |
|                                 | <b>P</b>  | Potensiale for funn fra forhistorisk tid og middelalder.  |
| <i>Skjervik-ravinene</i>        | <b>B*</b> | Inngrep i ravineområdet rammer et verdifullt kulturlandskapselement i nær tilknytning til gårdstuna på Skjervik-bruka (gnr/bnr 2/1 og 2/2).   |
|                                 |           | Avbøtende tiltak: Konflikten kan avbøtes ved hensynsfull utforming av anlegget.   |
| <i>Skjerviklia</i>              | <b>B*</b> | Skjæringer som eksponeres ut mot det flate jordbrukslandskapet er å betrakte som en konflikt med kulturlandskapets innhold bl.a. fordi det berører viktig overgangssone mellom innmark og utmark, samtidig som fjellmassivet avgrenser landskapsrommet. |
|                                 | *         | Avbøtende tiltak: Denne virkningen vil kunne avbøtes ved justering av traséen slik at skjæringene blir minimale.  |
|                                 | <b>P</b>  | Potensiale for funn fra forhistorisk tid.   |

**Alternativ D4b**

*Alternativ D4b ligger i dyp fjellskjæring bak skogkanten i Veshagan, litt lenger vest enn D4a. En strekning på 200 meter nord for Veås ligger traséen i løsmasseskjæring før den går inn i tunnel gjennom Veås. Traséen når terrengnivå sør for Veås og legger seg inn mot foten av Skjerviklia med høy fjellskjæring.*

- |  |           |  |
|--|-----------|--|
| <i>Veshagan</i>                        | <b>P</b>  | Potensiale for funn fra forhistorisk tid og middelalder i hele området vest for Ve-gårdene.  |
|  | <b>B</b>  | Indirekte konflikt med Lindengstua og Skogly, begge med bakgrunn som husmannsplasser.  |
|  | <b>B*</b> | Direkte konflikt med fegata fra Ve-(gårdene) oppover til Oreberg.  |
|  | <b>*</b>  | Avbøtende tiltak: Omlegging med overgang vil kunne avbøte konflikten.  |
| <i>hele kulturlandskapet</i>           | <b>A</b>  | Konflikt med de kulturhistoriske sammenhengene mellom gårder - plasser - utmark. Landskapsvirkning i forhold til Ve-gårdenes kulturmiljø utgjør her trolig det alvorligste konfliktpotensialet. Om fjellskjæringer i Veshagan eksponeres ut mot landskapet er dette svært uheldig, fordi barrierer her gjør de kulturhistoriske sammenhengene mellom innmark og utmark uleselig. |
| <i>løsmasseområdene nord for Veås</i>  | <b>P</b>  | Potensiale for funn av bosetningsspor fra steinalderen.  |
| <i>skogen sør for Veås</i>             | <b>A</b>  | Direkte konflikt med automatisk fredet kulturminne, en steinalderboplass.  |
|  | <b>P</b>  | Potensiale for funn av bosetningsspor fra steinalderen i skogsområdene sør for Veås.   |
| <i>delebekken Skjervik - ytre Berg</i> | <b>B</b>  | Direkte konflikt med gammel sti som går opp langs delebekken mellom Skjervik og ytre Berg til utmarksplatået i vest. Mulig konflikt med rester etter eldre utnyttning av vasskrafta i bekken.  |
| <i>Skjerviklia</i>                     | <b>B*</b> | Skjæringer som eksponeres ut mot det flate jordbrukslandskapet er å betrakte som en konflikt med kulturlandskapets innhold, bl.a. fordi det berører viktig overgangssone mellom innmark og utmark, samtidig som fjellmassivet avgrensner landskapsrommet.  |
|  | <b>*</b>  | Avbøtende tiltak: Denne virkningen vil kunne avbøtes ved justering av traséen slik at skjæringene blir minimale.   |

**Alternativ D4c**

*Alternativ D4b ligger i dyp fjellskjæring bak skogkanten i Veshagan, litt lenger vest enn D4a. En strekning på 200 meter nord for Veås ligger traséen i løsmasseskjæring før den går inn i tunnel gjennom Veås. Sør for åsen fortsetter traséen i terrengnivå over mot foten av Skjerviklia hvor den går rett inn i tunnel.*

- |                 |           |   |
|-----------------|-----------|---|
| <i>Veshagan</i> | <b>P</b>  | Potensiale for funn fra forhistorisk tid og middelalder i hele området vest for Ve-gårdene. |
|                 | <b>B</b>  | Indirekte konflikt med Lindengstua og Skogly, begge med bakgrunn som husmannsplasser.       |
|                 | <b>B*</b> | Direkte konflikt med fegata fra Ve-gårdene oppover til Oreberg.                             |
|                 | <b>*</b>  | Avbøtende tiltak: Omlegging med overgang vil kunne avbøte konflikten.                       |

|                                       |          |  |
|---------------------------------------|----------|--|
| <i>hele kulturlandskapet</i>          | <b>A</b> | Konflikt med de kulturhistoriske sammenhengene mellom gårder - plasser utmark. Landskapsvirkning i forhold til Ve-gårdenes kulturmiljø utgjør trolig det alvorligste konfliktpotensialet. Dersom fjellskjæringer i Veshagan blir eksponert ut mot landskapet er dette svært uheldig, fordi barrierer her gjør de kulturhistoriske sammenhengene mellom innmark og utmark uleselig. |
| <i>løsmasseområdene nord for Veås</i> | <b>P</b> | Potensiale for funn av bosetningsspor fra steinalderen.  |
| <i>skogen sør for Veås</i>            | <b>A</b> | Direkte konflikt med automatisk fredet kulturminne, en steinalderboplass.  |
|                                       | <b>P</b> | Potensiale for funn av bosetningsspor fra steinalderen i skogsområdet sør for Veås.  |

## AVVEINING

En samlet vurdering av traséene innenfor dette området blir en avveining av verdiene knyttet til det kulturhistorisk interessante Ve-tunet (alternativ D3) mot de kulturhistoriske og landskapsmessige interessene i overgangssonen mellom innmark og utmark. I denne sammenstillingen tillegges Ve-tunet størst vekt. I vurderingen inngår også den positive virkningen fjerning av dagens bane vil kunne få i forhold til Ve-tunet.

Dette betyr at alternativ D3 vurderes som det mest konfliktfylte forslaget.

Når det gjelder avveining av de tre D4-variantene kommer det også ulike hensyn inn.

Ved passeringen av Veshagan vurderes D4a som den gunstigste. Små traséjusteringer østover vil kunne gi banen en god plassering i lav skjæring i skogbrynet, uten at det gir store terrenginngrep i skråningen. Ved en slik løsning kan småhusbebyggelsen vernes.

D4a kommer også bedre ut ved enn de andre alternativene lenger sør. Både D3 og D4a krysser veien ved den tidligere Holm stasjon. D3 medfører her direkte konflikter i forhold til bebyggelsen, mens D4a legger seg midt mellom boligkonsentrasjonene og kryssningen av veien medfører ikke så store inngrep.

Både D4b og D4c kommer sør for Veås i konflikt med et automatisk fredet kulturminne.

I Skjerviklia ser D4a (og D3) ut til å kunne gi noe mer skånsomme tangeringer av overgangssonen mellom innmark og utmark enn alternativ D4b, mens D4c går rett inn i tunnel ca 600 meter sør for Veås og berører ikke Skjerviklia.

D4a har også et fortrinn ved at banen ligger i lav skjæring i landskapet. Det gir muligheter for bedre reiseopplevelse av dette særpregede kulturlandskapet. Det ville være beklagelig om det i dette langlinjede landskapet ikke lar seg gjøre å basere traséføringen på daglinjer.

## KONKLUSJON

D4a er det alternativet som ser ut til å kunne ivareta kulturminne- og kulturlandskapsmessige hensyn best. D4c foretrekkes framfor D4b mens D3 anses for å være det mest konfliktfylte.

## Alternativene forbi Holmestrand

### YTRE LINJE

#### Sjøskoglinja (alt. 1.1.)

*Tunnelen fra Sande kommer ut i dagen i blokksteinområdet ved Sjøskogen. Derfra følger den dagens jernbanetrasé sørover med utvidelse til dobbeltspor. Det må lages planskilt kryssning av dagens E18.*

*kulturlandskapet Sjøskogen -  
Tvillingbru - Holmestrand*

**B**

Kulturlandskapet ved Sjøskogen er svært verdifullt og vakkert med sin blanding av sørvendte slake jorder, bratt fjell, vegetasjonsinnslag og kulturelementer som bebyggelse og veifar. Området har også en viktig formidlingsmessig side som kilde til kunnskap om kystbosetning gjennom flere tusen år.

Utvidelse av jernbanen i strandkanten ses i seg selv som en moderat konflikt som ikke vil endre landskapets kulturhistoriske innhold i vesentlig grad. (Med forbehold om marinarkeologiske undersøkelser.)

*blokksteinområdet ved Sjøskogen*

**B\***

Tunnelpåhogget gir stort inngrep i det spesielle blokksteinsområdet. Det knytter seg sagn og forestillinger til dette dramatiske naturområdet like ved bebyggelsen.

\*

Kortere løsmassetunnel ved tunnelpåhogget vil kunne avbøte virkningen noe.

*planskilt kryssning jernbane/vei*

**B**

Det største konfliktpotensialet, mht. helhetssyn kulturminner/landskap, er knyttet til planskilt kryssning av E18.

*arbeiderbrakkene i Sjøskogen*

**B**

De to store brakkene ble bygd som boliger for arbeidere ved Nordisk Aluminium i Holmestrand umiddelbart etter krigen. Det er usikkert om de blir direkte berørt. Riving av dem medfører konflikt, men de anses å ha begrenset verneverdi.

*oller langs stranda*

**B**

Naturforekomstene har vært nyttet til forskjellig formål som vannkilde. Dette anses som moderat konflikt.

*jernbanehytte i Sjøskogen*

**B**

Forslaget medfører riving av denne enkeltstående hytta. Dette anses som en moderat konflikt.

*boligbebyggelse ved Tvillingbru*

**B**

En rekke bolighus må rives som følge av inngrepet. Dette innebærer en konflikt selv om bebyggelsen enkeltvis har begrenset verneverdi.

*nedleggelse av dagens trasé*

Selv om dagens jernbane gjennom området utgjør et kulturminne, innebærer delvis nedleggelse av denne kun en begrenset konflikt. Den oppveies av positive virkninger for andre kulturvern hensyn i området. Tilgjengeligheten til strandområder kan bedres, og ikke minst vil adkomsten til det meget verdifulle kulturminnet Angerskleiv bli bedre.

*ved Sjøskogen*

**P**

Potensiale for bosettingspor fra steinalderen.

**Holmestrand by  
Bakkenlinja**

*Fra Sjøskogen følges dagens trasé fram til stasjonen som kan opprettholdes på dagens sted. Nord for stasjonen må det anlegges et planskilt kryss mellom jernbane og vei. Videre sørøver følges dagens trasé fra stasjonsområdet til Bakken inne i sentrum, der forslaget går inn i tunnel under den framstikkende fjellknausen som kalles Lallahompen.*

*kryss ved stasjonen*

Et nytt planskilt kryss medfører omfattende inngrep på den store flata under Holmestrandsvæggen, men det er av liten betydning for kulturminnene.

*stasjonen*

Forslaget innebærer trolig at stasjonsbygningen må rives. Bebyggelsen vurderes først og fremst som interessant på et lokalt nivå. Konflikten vurderes som moderat.

*Kirkegata-bebyggelsen*

- A** Utvidelse mot vest rammer flere gamle bygninger i Kirkegata - et av de best bevarte, eldre, bygningsmiljøene i Holmestrand Dette er samtidig nærmiljøet til Holmestrand kirke og andre svært verneverdige enkeltbygninger. Et mindre inngrep i bygningsmassen vil ramme hele miljøet, samt få konsekvenser for Kirkegata som et gammelt veiløp og dermed for verdifulle, rester etter gammel bystruktur.

Konflikten kan ikke avbøtes ved flytting av utvalgte bygninger. Før riving av bygninger vil det være nødvendig med antikvarisk dokumentasjon.

*Fattighuset*

- A** Det gamle Fattighuset, som er en del av Kirkegatabebyggelsen, har svært stor egenverdi. Særlig mht. den sosialhistoriske dimensjonen, har gården stor verneinteresse, men også som et dokument over «det offentlige» Holmestrand's eldste historie.

Flytting er heller ikke her noe godt avbøtende tiltak, men er selvsagt bedre enn riving.

*det gamle Rådhuset*

- A** Utvidelse medfører at det gamle Rådhuset - nå Holmestrand Politikammer - må vekk. Bygningen har stor lokal identitetsverdi både mht. det kulturhistoriske innhold og ved sin, i dag, beliggenhet som et landemerke i gatebildet.

Flytting er heller ikke her noe godt avbøtingstiltak, men er selvsagt bedre enn riving.

*Bakken-bebyggelsen*

- B** Bakken representerer byens «bakgatebebyggelse», dokumenterer de «små kårs» levetilstand, samt utgjør et karakteristisk bygningsmiljø med de små husa tett under fjellet. Riving av bebyggelsen i Bakken representerer et tap av viktige kulturminner i Holmestrand.

Det er vanskelig å tenke seg at konflikten kan avbøtes. Før riving av bygninger vil det være nødvendig med antikvarisk dokumentasjon

*den eksisterende traséen*

- B** Banelegemet til dagens høybane gjennom Holmestrand er et teknisk kulturminne av stor verdi. Den nye banen vil kreve helt ny underbygning, et inngrepet som fører til stor konflikt.

Konflikten kan ikke avbøtes.



- Linje Holmestrandtunnelen (alt. 1.3)** *Ved Holmestrand stasjon går linja inn i fjellet. Dagens tunnelpåbygg for E18 kan benyttes for jernbanetunnelen. Biltrafikken ledes i en forkortet tunnel som munner ut inne i sentrum, mellom Bakken og Rådhusplassen. Rådhusgata og Langgata fordeler denne trafikken nordover og sørover. Nord for stasjonen må det anlegges et planskilt kryss mellom jernbane og vei.*
- generelt* Konsekvensene for kulturminner vil begrense seg til inngrep og støybelastning som måtte følge av nye veianlegg. Selve jernbaneanlegget vil neppe ha noen umiddelbar betydning for kulturmiljøet.
- kryss ved stasjonen* Et nytt planskilt kryss medfører omfattende inngrep på den store flata under Holmestrandsvæggen, men det er av liten betydning for kulturminnene.
- stasjonen* Forslaget innebærer trolig at stasjonsbygningen må rives. Bebyggelsen vurderes først og fremst som interessant på et lokalt nivå. Konflikten vurderes som moderat.
- gatenettet* Ved å legge tunnelmunning for vei ut mellom Bakken og Rådhusplassen bør det være mulig å skape en tilfredstillende kobling med det eksisterende gatenettet (Rådhusgata-Langgata) uten alvorlige konflikter med gammel bebyggelse og bystruktur.
- Rådhusgata 15* **B** Rådhusgata 15 vil likevel kunne komme i veien for en slik løsning. Riving av bygningen representerer en konflikt. Bygningen er fra 1760-tallet, men den er sterkt ombygd, og noe hardt restaurert.
- jernbanen som kulturminne* **B\*** Nedleggelse av banen rører ved et viktig kulturminne, både som element i bystrukturen og som et teknisk kulturminne. Høybanen bør bevares. Nedleggelse medfører fare for at den kan bli fjernet. Eventuell fjerning av høybanestrekningene må karakteriseres som en stor konflikt.
- Løsningen åpner for at den eksisterende traséen kan bevares som teknisk kulturminne i byen, eventuelt som underbygning for en gang og sykkelvei.
- \*** Avbøtende tiltak: Å sikre bevaring av høybanen gjennom bevaringsplan.
- Det nye veianleggets overskjæring ved Rådhusplassen representerer en moderat konflikt, på bakgrunn av at resten av anlegget kan vernes.

## INDRE LINJE

### Sjøskogen, Tvillingbru, Holmestrand by

#### *banen langs fjorden*

*Tunnelalternativet er tenkt lagt inn i fjellet bak kysten og byen og medfører stasjonslokalisering inne i fjellet med atkomstmuligheter både fra byen og oppe fra platået via heis. Stasjonen vil bli liggende så dypt som 100 meter inne i fjellet*

Selv om dagens jernbane gjennom området utgjør et kulturminne, innebærer delvis nedleggelse av denne kun en begrenset konflikt. Den oppveies av positive virkninger for andre kulturvern hensyn i området. Tilgjengeligheten til strandområdene nord for byen kan bedres.

|                              |           |  |
|------------------------------|-----------|--|
| <i>Holmestrand stasjon</i>   |           | Selve traséen bør kunne bevares og tjene som underlag for gang- og sykkelvei.<br>En flytting av stasjonsfunksjonen medfører ikke overskjæring av sterke strukturelle bånd. Bebyggelsen vurderes først og fremst som interessant på et lokalt nivå. Konflikten vurderes som moderat.  |
| <i>Høybanen gjennom byen</i> | <b>B*</b> | Samme forhold gjør seg gjeldende som ved alt. "Linje Holmestrand-tunnelen". Nedleggelse av banen rører ved et viktig kulturminne, både som element i bystrukturen og som et teknisk kulturminne. Høybanen bør bevares. Nedleggelse medfører fare for at den kan bli fjernet, noe som innebærer en stor konflikt.   |
|                              | <b>*</b>  | Avbøtende tiltak: Å sikre bevaring av høybanen gjennom bevaringsplan.  |
| <i>ny stasjon i fjellet</i>  |           | Dette alternativet medfører svært begrensede direkte anleggsinngrep i byen. Stasjonslokalisering i fjellet åpner for en relativt fri plassering av innganger til stasjonsanlegget. Parkeringsmulighetene vil være viktige momenter. Inngang nær dagens stasjon kan ivareta dette aspektet. En tilknytning til Torvet, byens viktigste byrom, vil kunne virke positivt for denne delen av sentrum, men her er avstanden til stasjonen og de begrensede parkeringsmulighetene negative faktorer. Parkering oppe på platået på Rove, i tilknytning til heis, er antydnet som en mulighet, om den konkretiseres, må den vurderes nærmere utfra kulturverninteresser. |

## AVVEINING AV ALTERNATIVER SJØSKOGEN - HOLMESTRAND

### Ytre linje

*Bakkenlinja* (alt. 1.2) fører til store negative konsekvenser for kulturminner og kulturmiljøet Holmestrand. Dette gjør kombinasjoner med *Bakkenlinja* til det utbyggingsalternativet som klart kommer dårligst ut overfor kulturverninteressene.

*Sjøskoglinja* (alt. 1.1) medfører også konflikt med kulturverninteresser, men disse er samlet sett vurdert moderate i forhold til *Bakkenlinja* gjennom Holmestrand. Konfliktene som følge av *Holmestrandtunnel-linja* (alt. 1.3) er, under visse forutsetninger, vurdert som lave. Samlet gir kombinasjonen *Sjøskoglinja* - *Holmestrandtunnel-linja* moderate konflikter med kulturverninteressene.

### Indre linje

Under forutsetning om tiltak for å verne om den eksisterende høybanen som kulturminne, ses ingen store konflikter med kulturverninteresser. Under de samme forutsetninger kan utbyggningsalternativet få positive følger for kulturminner og kulturmiljø.

## Alternativene fra Holmestrand til Nykirke

### Alternativene

*Ytre linje har lange dagstrekninger ved Mulvika og Snekkestad, mens indre linje går i tunnel helt sør til Fegstad. Herfra følger alternativene så å si samme trasé og går inn på den eksisterende banen til Nykirke. For den sørligste delen kan forslagene betraktes som varianter av ett forslag.*

### YTRE LINJE SØR (alt. 1.5)

*Fra Holmestrand by går traséen i tunnel fram mot Mulvika og kommer ved Mulvikklova ut i et bratt parti. Videre sørover er traséen lagt i skrått terreng med til dels meget høye skjæringer før den går inn i tunnel under Brekkekleiva. Den kommer ut i dagen med bru over Burmaveien og har en kort tunnel under Bjerkeskog-åsen før den krysser Tangenbekken og går inn i tunnel under øvre Tangen.*

*Traséen tangerer dagens jernbane ved Burmaveien og i dagstrekningen Tangenbekken.*

*Etter tunnelen under Tangenåsen går traséen i dagen i Haugskogen. Den ligger her dels i skjæring og dels i plan sørover Trollmyra i Åsskogen fram til eksisterende bane. Videre fram til Nykirke følger denne.*

### Holmestrandsvæggen

Store inngrep i foten av Holmestrandmassivet som eksponeres ut mot det avgrensede landskapsrommet i Mulvika, vil få negative konsekvenser for landskapets kulturhistoriske innhold.

### Syrstadenga

**B\*** Utvidelse til dobbeltspor kan under anleggsperioden få konsekvenser for bebyggelsen på Syrstadenga.

**\*** Avbøtende tiltak: Dokumentasjon vil i en viss utstrekning kunne avbøte eventuelle konflikter ved direkte inngrep.

**P** Potensiale for funn av bosetningsspor fra steinalderen.

### Dagens jernbane fra Mulvika til Tangen

**B\*** Alternativets to tangeringer av den eksisterende jernbanen kan innebære konflikt med hensynet til jernbanen som kulturminne og kulturverninteresser knyttet til formidling og opplevelse.

**\*** Ved mindre justeringer kan gjenbruksmuligheten tas vare på.

### Burmaveien

**B\*** Traséen vil kunne komme i konflikt med en gammel ferdselsvei mellom fjorden og opplandet.

**\*** Avbøtende tiltak: Opprettholdelse av veien uten for store endringer av veiens løp.

### Tunnelpåhoggene sør og nord for Bjerkeskogen

**A** Tunnelpåhoggene ligger svært nær registrerte automatisk fredete kulturminner og kan komme i direkte konflikt med disse. Inngrepene vil dessuten føre til indirekte konflikt m.h.t. kulturminnenes kildeverdi og opplevelsesverdi. Nord for nordre tunnelpåhogg kan forslaget få konsekvenser for eldre ferdselsspor.



interessant småbruksmiljø på øvre Tangen. Den nærmere passeringen av Øvre Tangen kan gjøre alternativet indre linje mer konfliktfylt enn ytre linje her.

- \* Avbøtende tiltak: Konflikten kan trolig avbøtes noe med opprettholdelse av veiforbindelsen og en utforming som tar hensyn til landskap og opplevelse.

#### *Stueløkka - Trollmyra*

- B\*** Traséen overskjærer skogsvei med lange tradisjoner og kan få konsekvenser for dyrkingsspor etter plassbosetting fra nyere tid. Disse dokumenterer marginal bosetting og har kunnskapsverdi og opplevelsesverdi sett i sammenheng med området som helhet

- \* Avbøtende tiltak: Opprettholdelse av skogsveien vil kunne avbøte hensynet til denne. Graden av konflikt med boplass-sporene vil være avhengig av anleggsområdets utstrekning.

### YTRE OG INDRE LINJE VED NØKLEGÅRD

*Fra kryssinga av E18 og sørover til Nykirke går ytre linje og indre linje sammen til ett alternativ som innebærer utvidelse av eksisterende linje til dobbeltspor. Sporet ligger i tilnærmet nivå med dagens terreng. Det vil bli støyskjerming på begge sider av linja gjennom kulturmiljøet.*

#### *Vestre Nøklegård*

- B\*** Ved Vestre Nøklegård ligger kulturhistorisk interessant småbruksbebyggelse fra midten av 1800-tallet nær eksisterende jernbane. De ligger utsatt til for å bli direkte berørt av anleggsarbeid.

- \* Avbøtende tiltak: Det må tas hensyn til bebyggelsen under anleggstida.

#### *Linjebebyggelsen*

- B\*** Interessant småhusbebyggelse med tilknytting til Vestfoldbanens gjennomføring i området, kan bli direkte berørt ved utvidelse av banen mot vest og under anleggsarbeid.

- \* Avbøtende tiltak: Linjeutvidelse mot øst og hensyn under anleggsarbeidet.

### AVVEINING AV ALTERNATIVER

De to alternativene ligger nært og berører i hovedsak de samme kulturverninteressene som er knyttet til ravinebeltet. De mange ulike typene spor etter en forhistorisk bosetting på «Bjerkeskog-åsen» gjør området spesielt interessant i forskningssammenheng. De tre tunnelpåhoggene vil på ulik måte berøre disse verdiene. Aktpågivenhet under anleggsarbeidet er påkrevet for å hindre direkte konflikt. En avveining tilsier at indre linje som bare har ett tunnelpåhogg og ligger høyest og lengst vest vil medføre minst konflikt. Indre linje kan være det mest konfliktfylte for øvre Tangen, men dette vil i stor grad være avhengig av utforming og linjens vertikalprofil. En lavere linjeføring, med lavere kryssing av bekkefare og tunnelpåhogg lenger nord for Tangenveien vil være å foretrekke.

Andre viktige hensyn for kulturminnevernet her må være å verne om det formidlings- og opplevelsespotensiale som ligger i den helhetlige kulturminnestraturen i området. For begge alternativer er det derfor svært viktig at de gamle veifarene holdes åpne og at det vises stor forsiktighet under anleggsarbeidet. Ytre linje har ved sine tre dagstrekninger flest konfliktpunkter og vil med sine to berøringspunkter til eksisterende jernbane få negative konsekvenser for muligheten til å utnytte jernbanen i formidlingssammenheng.

**KONKLUSJON**

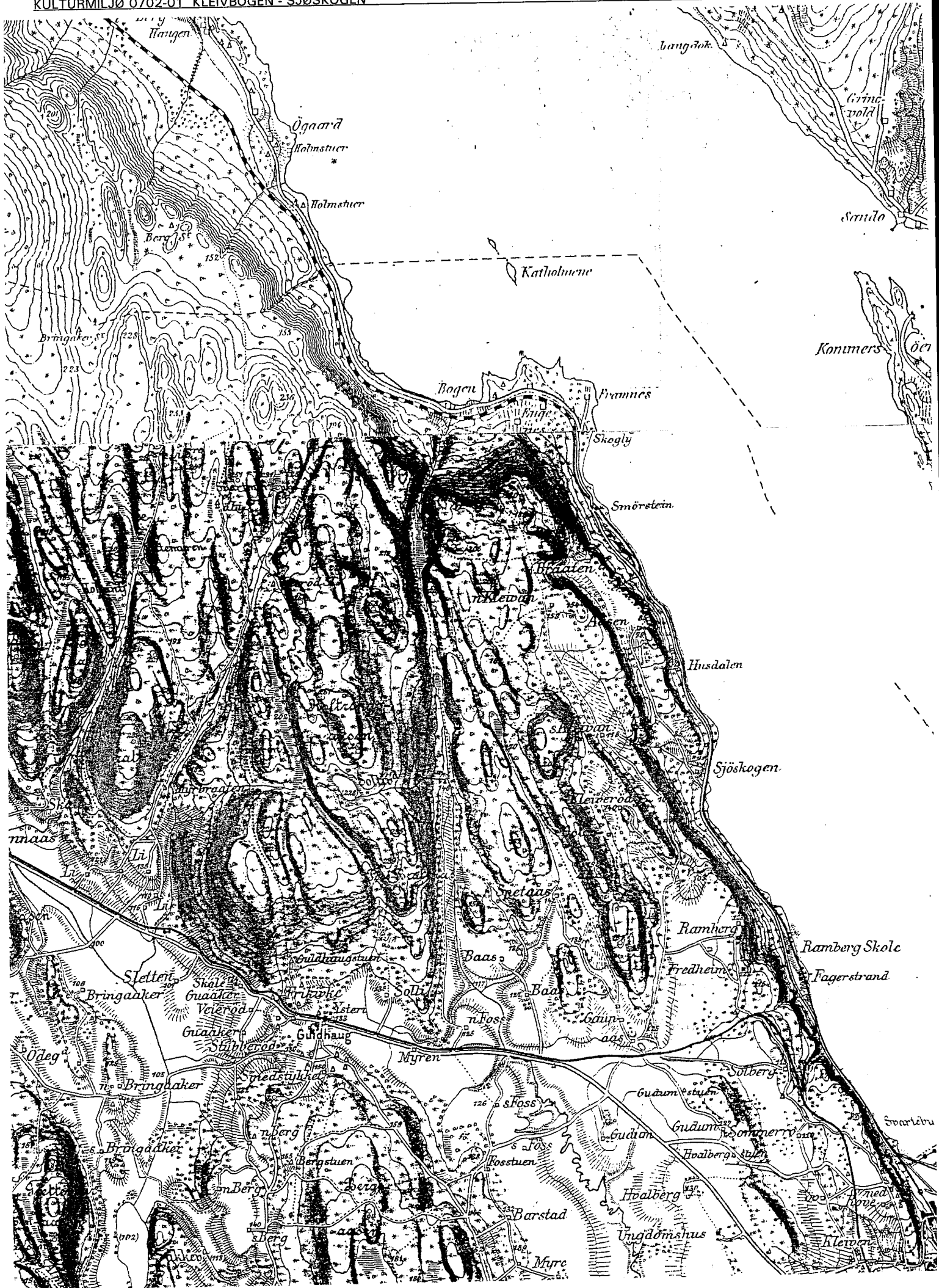
Samlet sett ser det ut til at konfliktnivået ved indre linje er noe lavere enn ved ytre linje.

# Kulturmiljø 0702-01

## Kleivbogen - Sjøskogen

|  | <i>side</i> |
|--|-------------|
| <b>Innholdsoversikt</b>                  |             |
| <b>OVERSIKTSDATA</b>                     | 49          |
| <b>HISTORIKK OG BESKRIVELSE</b>          | 51          |
| <b>GENERELLE TREKK</b>                   | 51          |
| <i>Bosettingshistorie</i>                | 51          |
| <i>Fast bosetning i nyere tid</i>        | 51          |
| <i>Ferdsel</i>                           | 51          |
| <i>Fiske</i>                             | 55          |
| <i>Saltkoking</i>                        | 55          |
| <i>Bergverk og steinhoggervirksomhet</i> | 56          |
| <i>Jernbanen</i>                         | 57          |
| <i>Ferie- og fritidskultur</i>           | 57          |
| <b>GÅRDER OG STEDER</b>                  | 58          |
| <i>Kleivbogen / Bogen</i>                | 58          |
| <i>Engnes og Smørstein</i>               | 58          |
| <i>Framnes</i>                           | 58          |
| <i>Bråtan</i>                            | 58          |
| <i>Husdalen</i>                          | 58          |
| <i>Åsen</i>                              | 59          |
| <i>Sjøskogen</i>                         | 59          |
| <i>Tvillingbru</i>                       | 60          |
| <i>Ramberg skole</i>                     | 61          |
| <i>Rambergklova</i>                      | 61          |
| <b>VURDERING</b>                         | 61          |
| <b>VIRKNING OG KONFLIKTVURDERING</b>     | 63          |
| <i>Alternativ 1</i>                      | 63          |
| <i>Alternativ 2</i>                      | 64          |
| <b>FARGEPLANSJER</b>                     |             |
| <i>Bildemontasje</i>                     | 64          |
| <i>Angerskleiv 1733</i>                  | 66          |





# Kulturmiljø 0702-01

## Kleivbogen - Sjøskogen

### Oversiktsdata

#### TRASÉALTERNATIVER

Ytre linje (alternativ 1.1)

Daglinje Sjøskogen - Tvillingbru - Holmestrand stasjon

Indre Linje (alternativ 2.1)

Tunnel, Holm i Sande - Fegstad i Våle

#### KARTBLAD

Økonomisk kartverk CJ 036-5-2, CK 035-5-1, CK 036-5-1,  
CK 036-5-3

#### Prosjektkart HN2

#### GÅRDSNUMMER

72 Kleivbogen  
73 Engnes  
74 Smørstein  
75 Bråtan  
76 Åsen med Sjøskogen og Snuggsetra

#### FØRREFORMATORISKE LOKALITETER

|                      |                   |
|----------------------|-------------------|
| 0702/01/CK 036-5-3/1 | Veifar            |
| 0702/01/CK 036-5-3/3 | Steinalderboplass |
| 0702/01/CK 036-5-3/5 | Løsfunn           |
| 0702/01/CK 036-5-3/6 | Løsfunn           |

#### LOKALITETER NYERE TID

|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| 0702-01-01 Sjøskogen                 | 0702-01-04 Tvillingbru                 |
| 0702-01-02 «Brakkene» ved Sjøskogen  | 0702-01-05 Rambergklova                |
| 0702-01-03 «Røverhula» ved Sjøskogen | 0702-01-06 Jernbanchytta ved Sjøskogen |

#### AVGRENSNING

Området har en klar naturgitt avgrensning, Holmestrandsfjorden i øst og skrentene i Holmestrandsvæggen i vest. Områdene på platået over skrentene holdes utenfor, selv om det kan påvises mange kulturhistoriske sammenhenger mellom bosetningen her og fjorden nedenfor. Som følge av at de foreslåtte traséalternativene for en stor del er tunneler, registreres strekningen ned til lokalitetsnivå bare der nye anlegg vil kunne røre ved kulturminnestrukturen.

#### VERNESTATUS OG PLANFORHOLD

*automatisk fredete kulturminner*

Det finnes automatisk fredete kulturminner på eiendommene Kleivbogen, Bråtan og Åsen med Sjøskogen og Snuggsetra.

*Kysten nord for Holmestrand, øverste halvdel 1893, nederste 1902/1907. Rektangelkart i mål 1:25 000. Statens kartverk.*

*kommuneplanens arealdel*

Området er i kommuneplanens hovedplan for arealutnyttelsen fra 1989 disponert til bruksformål landbruk, natur og friluftsliv. Et mindre område på Framnes er disponert til særskilt friluftsområde.

*rikspolitiske retningslinjer*

De rikspolitiske retningslinjer som Stortinget har vedtatt for planlegging i kyst- og sjøområder i Oslofjord-regionen vil dessuten komme til anvendelse i hele området.

*naturvern*

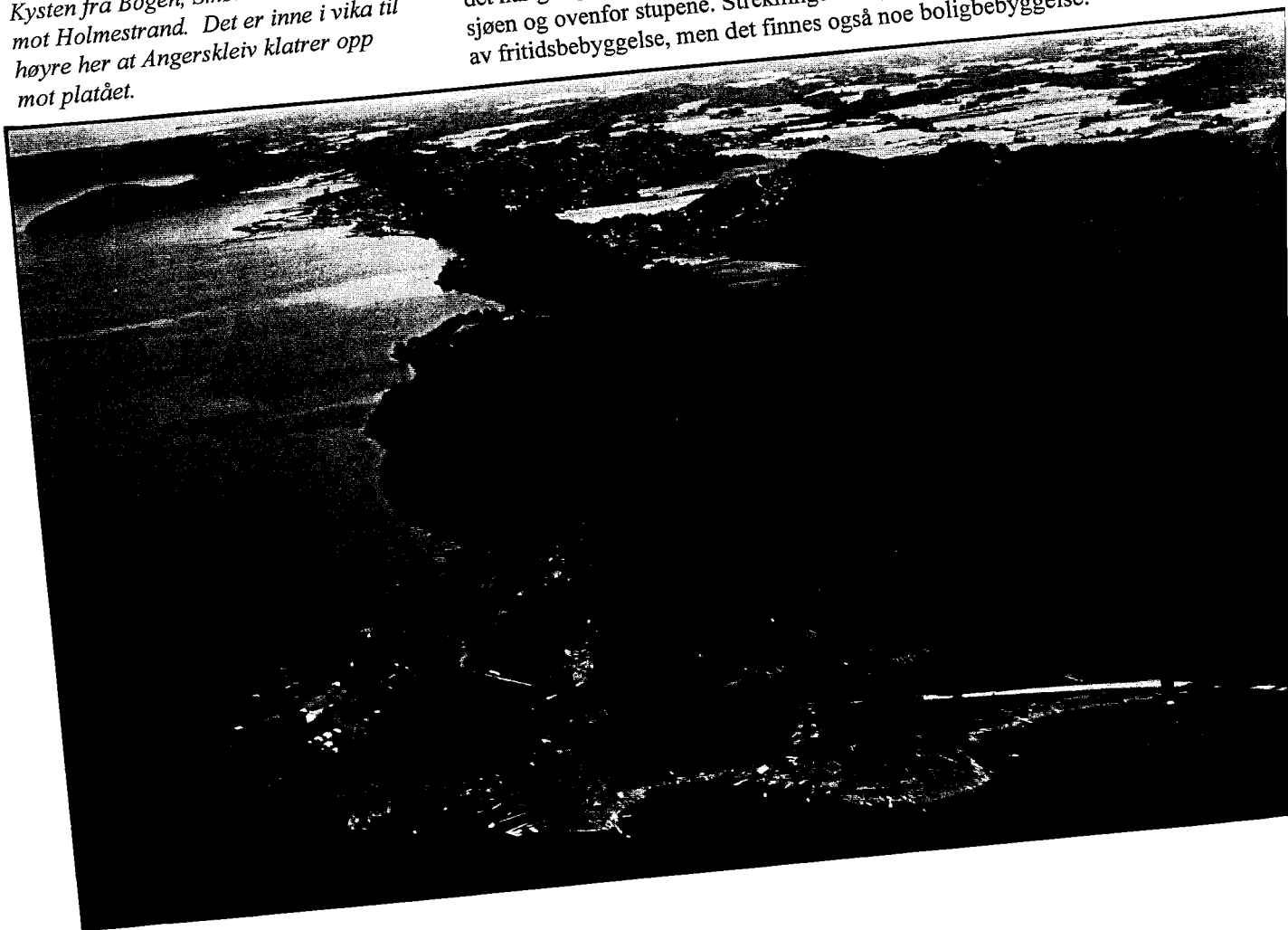
Ingen deler av Holmestrandsveggen er formelt sikret som naturreservat, men det har vært på tale å verne et område ved Kleivbogen som har hekkende rovfugl. Muligens vil dette inngå i en supplerende verneplan som utarbeides i kjølvannet av de vedtatte rikspolitiske retningslinjer.

## NATURGRUNNLAG OG AREALBRUK

Den spesielle *Holmestrandsveggen* er resultat av geologiske betingelser, først og fremst fra silur og perm. Sandsteinslaget som Holmestrand ligger på er dannet av sedimenter avsatt i silur-perioden (440-400 mill år siden). Oppå denne forholdsvis løse bergarten ligger tykke lag av vulkanske bergarter fra perm-tida (230-280 mill år siden), hovedsaklig basalt, en hard bergart med mørk farge. Den vulkanske aktiviteten i perm medførte også oppsprekking og forkastninger i jordskorpa. Lagene har tiltet slik at strukturene i dag heller nedover mot vest. De steile skrentene mot øst er et resultat av at den løse sandsteinen under forvitrer fortore og medfører undergraving av lavabergartene oppå. Stedvis finnes det store urer under skrentene. Landskapet har en dramatisk karakter og står i klar kontrast til det myke jordbrukslandskapet som ellers kjennetegner Vestfold-bygdene.

*Kysten fra Bogen, Smørstein, Framnes mot Holmestrand. Det er inne i vika til høyre her at Angerskleiv klatrer opp mot platået.*

På de større avsatsene i fjellet er det løsmasseavsetninger store nok til at det har gitt grunnlag for enkelte mindre gårdsbruk, både helt ned mot sjøen og ovenfor stupene. Strekingen langs fjorden har i dag et stort islett av fritidsbebyggelse, men det finnes også noe boligbebyggelse.



# Historikk og beskrivelse

## GENERELLE TREKK

### Bosetningshistorie

Allerede i eldre steinalder oppholdt det seg mennesker på boplasser i ly av den dramatiske Holmestrandsveggen. Disse menneskene var omstreifende fangstfolk som periodevis besøkte dette kystområdet for å drive sjøfangst og fiske. Klima var dengang varmt og tørt og ressursgrunnlaget var rikt, trolig med Holmestrandsveggen som et yrende fuglefjell. På boplassene og aktiviteteslokalitetene deres finner vi i dag steinredskaper og avfall fra tilvirkningen av slike, enkelte steder også knokkelmateriale som kan vise hvilke dyrearter de fanget. Forhistoriske kystboplassers alder vurderes på basis av beliggenhet i forhold til eldre strandlinje. Etter hvert som landet hevet seg flyttet menneskene etter strandkanten og anla sine boplasser ved det som den gang var bukter og vik, ved fjordarmer og smale sund. Spesielt godt vises variasjonen i boplasslokalisering innenfor vårt kulturmiljø i området nord for Sjøskogen. De lavestliggende steinalderboplassene der kan også representere de første jordbrukerne i Holmestrand.

Bosetningen langs Holmstrandsveggen i jernalder og middelalder vet vi foreløpig svært lite om. Bortsett fra Angerskleiv (omtales under) er det ikke registrert synlige kulturminner fra disse perioder. Det er imidlertid naturlig å tenke seg at gårdene oppe på plataået, som feks. Kleiverød og Ramberg, hvor det er gjort arkeologiske funn fra disse periodene, har utnyttet den strandlinjen som har ligget langs Holmestrandsfjorden i forbindelse med f.eks. fiske.

### Fast bosetning i nyere tid

Dagens bosetning langs fjorden kan følges tilbake til begynnelsen av 1700-tallet for de eldste stedenes vedkommende. Områdene her tilhørte de eldre gårdene oppe i Botne, og bare Kleivbogen laksefiskeri har en historie som selvstendig eiendom som strekker seg lenger tilbake enn til begynnelsen av 1700-tallet. Engnestangen, Bogen, Husdalen og Sjøskogen ble alle sammen etablert som bosteder på 1720-40-tallet. I utgangspunktet var bruka husmannsplasser, men de ble alle solgt i selveie etter relativt få år med plass-status.

Når det ved matrikuleringen i 1886 ble tildelt hele fem gårdsnummer her, må det bero på at tilknytningen til opphavsgårdene oppe på plataået var svakt. Men muligens også fordi eiendommene var delt og sammenslått på tvers av de gamle tilknytningene.

Et fellestrekk ved gårdsbruka her er at de har vært relativt små eiendommer. Gårdene har da heller ikke vært eneste inntektsgrunnlag for de som bodde her. Mange hadde utkomme av andre næringer. Det bodde flere sjøfolk her, og i perioder har det bodd steinhoggere sysselsatt i lokal steinindustri.

### Ferdsel

Området har spilt en nøkkelrolle i ferdselen fra nord til sør i Vestfold så lenge vi har kunnskap om. Helt fram til de siste åra har passeringen av Holmestrand vært en av de trangeste flaskehalsene på den såkalte sørlandske hovedvei, i dag E 18. Årsaken har nær sammenheng med naturforhol-

dene. Utmarksområdet mellom Hof - Botne og Sandebukta har til alle tider representert en utfordring for den reisende. Åsene her går opp i over 400 meter, og terrenget er ulendt og uten naturlige pass. De stupbratte fjellveggene mot Sandebukta mellom Smørstein og Holmestrand manglet standflate noen steder, og dette gjorde det lenge utenkelig å ferdes langs fjorden. Fra gammelt av gikk ferdselen derfor oppe på plataet forbi denne vanskelige strekningen. Det gjorde det nødvendig å forsere skrentene, og veien opp der var kjent som *Angerskleiv*. Fram til 1790-tallet var dette den korteste veien mellom Sande og Holmestrand.

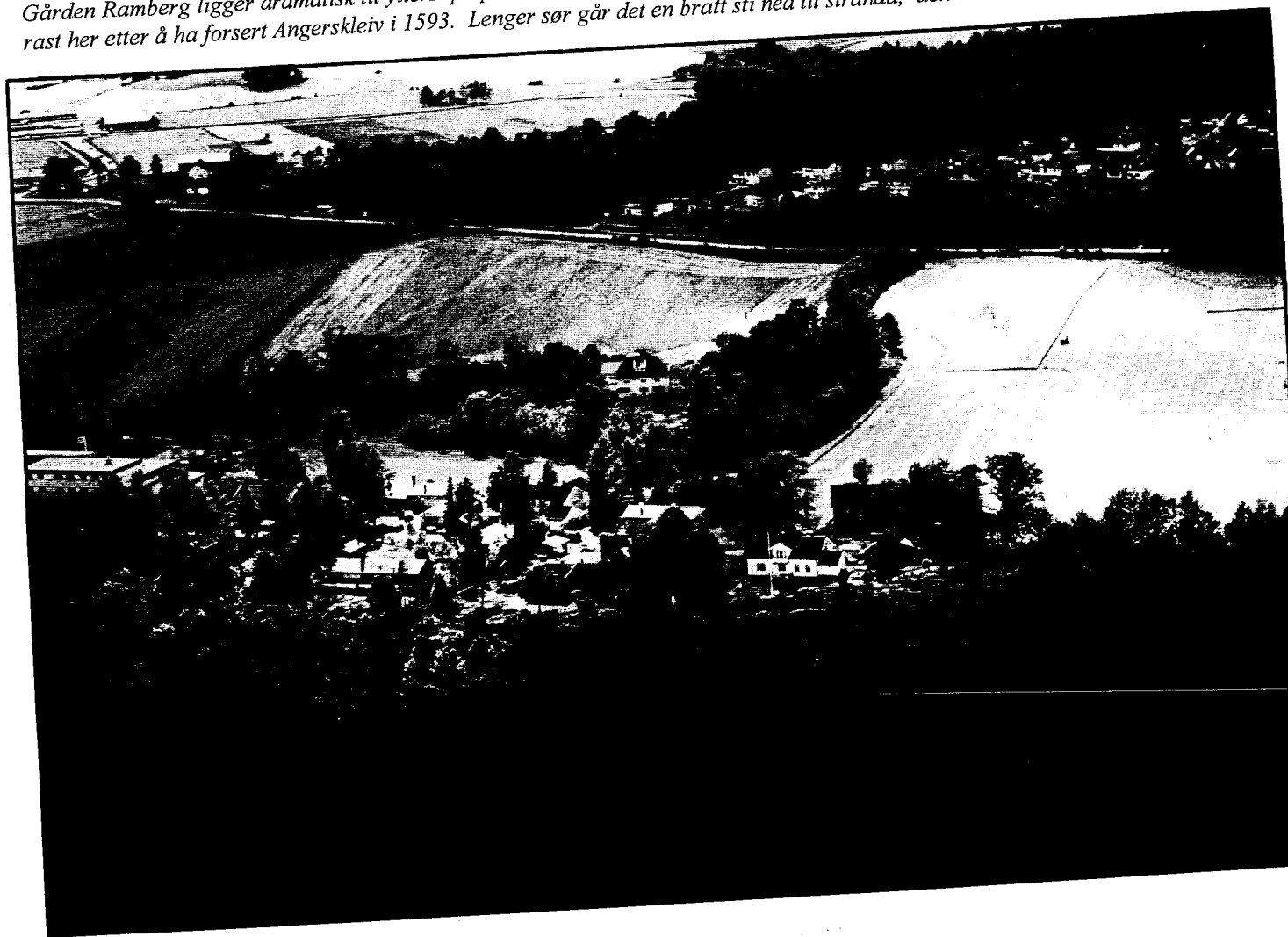
### *Angerskleiv*

Angerskleiv representerte en så betydelig barriere i Vestfold at det markerte en geografisk deling av de nordligste Vestfold-bygdene. Både Biskop Øystein Aslakssons jordebok, kalt Røde bok fra rundt 1400 og Hartvig Krummediges jordebok fra 1457 bruker betegnelsen, henholdsvis «a Vestfoldo wttan Angers kleif» og «paa vest follen jnnen kleffuen» - altså Vestfold innenfor og utenfor Angerskleiv.

### *den gamle allfarveien*

Fra nord gikk veien fra Sande langs fjorden helt til Bogen hvor den tok av fra sjøkanten og gikk rett sør- og sørøstover på skrå opp bergsida. På enkelte partier er veien utrolig bratt, og veien var beryktet for de stygge bakkenene. Flere reiseberetninger forteller om denne veien. Den eldste og den som er mest gjengitt er Oslo-biskopen Jens Nilssøns nedtegnelser fra hans visitasreise i september 1593. Han kom nordfra Sande:

*Gården Ramberg ligger dramatisk til ytterst på platåkanten, slik den også lå da biskop Jens Nilssøn og hans følge tok en rast her etter å ha forsert Angerskleiv i 1593. Lengre sør går det en bratt sti ned til stranda, den omtalte Rambergklova.*



*en reisebeskrivelse fra 1593*

«Siden droge wi ij synder noget til øster it lidet stycke, saa komme wi til Angerskleffuen, huilcken er 1 stor fiering op fore, saare ond vey, der droge wi opfaare i sydoust, och maatte gaa der op for klipper og stenners skyld. Siden der wi slap kleffuen droge wi synder 2 eller 3 pils kud, saa red bispenn, her Pouel (sognepresten i Sande) och wj andre som vaare met lidet aff veyen i øster til it forferdeligt flog (=bratt fjellvegg) som kaldis Ramberg-kast aff en gaard liggendis strax synden for kaldis Ramberg, der ginge wi vd paa och saae ned faare, osh var der saare dybt ned, paa dette flog sette bispen sig, och her Pouel, och drack aff sin flaske, vdi huilcken hand haffde it slags vin kaldis vintint, och gaff de andre met sig».

Av biskopens beretning ser vi at reisefølget måtte gå og leie hestene opp kleiva, men ellers red de, for heller ikke andre steder var det kjørevei gjennom Vestfold. Den gamle ferdselsveien kan fremdeles følges fra jernbanen ved Bogen og opp til Kleivan. Stien er skiltet og er mye benyttet som tursti. I dag står skogen høy langs den smale stien, men det er lett å se at det gamle faret var bredere. Veien har stedvis hulveikarakter og man kan se at veien er ryddet for stein som er lagt i røyser langs faret.

*Angr - fjorden*

I navnet Angerskleiv er et gammelt navn bevart. *Angr* betyr vanligvis trang fjord eller vik og må ha betegnet Sandebukta. Sekundært har navnet også kommet til å betegne bygda innerst i denne fjorden - altså det nåværende Sande. Som bygdenavn er Angr i dag for lengst glemmt. Det ble fortrent av kirkestedets navn Sande. Av navnet ble det i middelalderen avledet formen *Engri skipreide*. Engri er en gammel dativform av Angr, mens Angers er en nyere s-genitivform. Fremdeles heter den ytre delen av fjorden *Breiangen*.

*navnemiljø*

En rekke stedsnavn har tilknytning til ferdselen og har svært gjennomskinnelig etymologi. *Kleivbogen* betegner bukta hvor veien gikk opp (gno. *bugr* = bukt) men er sekundært også navn på småbruka der, selv om de tradisjonelt har vært kalt bare Bogen i dagligtalen. *Kleivan*, gårdene på toppen av veien betyr nettopp kleivene, dvs bratt og berglendt bakke hvor det går en vei - ordet har sammenheng med verbet å klyve. *Kleiverød* noe lenger sør har også kleiv i seg, men her er det trolig å forstå som rydningen på (gården) Kleivan, for den ligger et godt stykke fra selve kleivene. Den gamle allfarveien oppå platået kan følges i dagens gårdsvei fra Nordre Kleivan og sørover jordekanten til boligfeltet på Kleiverød. Her er kontinuiteten i veiløpet brutt et stykke, men så kan den igjen følges i hovedveien langs jordene på Ramberg ned til Voll og Gaupås.

*Rambergkastet*

*Rambergkastet* er navnet på høyden rett nord for østre Ramberg. Vanligvis betegner kast et sted man skulle kaste en stein eller en kvist i følge folketroen, og det er ofte knyttet til ulykker med brå død. Forestillingene er tolket som en symbolsk jordpåkastelse og skulle sikre den reisende mot tilsvarende ulykker eller møte med gjengangere. Her ligger kastet et stykke fra selve veien, men kanskje var det vanlig at de reisende tok en avstikker etter å ha slitt seg opp kleivene for å ta en hvil og for å se på utsikten - akkurat slik biskopen beskriver. Noen tradisjon om steinkasting er derimot ikke kjent her i dag. I en grensesak mellom Ramberg og Kleiverød fra 1726 nevnes også *Nordkollkastet*.

*veiene utbedres*

På 1600-tallet ble en rekke viktige samfunnsinstitusjoner etablert. Veiene i riket ble utbedret på enkelte viktige strekninger. I 1660-åra var det mulig kjøre med vogn fra Christiania til Larvik. Trolig ble også veifaret opp Angerskleiv utvidet fra ridevei til kjørevei på denne tida. For at det skulle være mulig å komme opp ble det lagt trestokker på tvers av veien som hestene kunne stå trygt og hvile vogna mot.

Fram til annen halvdel av 1760-tallet hadde Vestfold hatt gode veier sammenlignet med resten av landet, men i 1767 kom det en ny giv i den statlige veibyggingen i Norge. På Rambergkastet står i dag en stein som trolig er fra denne perioden. Den er flyttet dit for få år siden da den gamle veien ble lagt om i forbindelse med boligfeltutbygging. Den har inskripsjonen «Lø No 203 Goupaas 207 ½ Al». Kanskje dreier dette seg om en rodestein som avgrenser den delen av veien som gården Gaupås hadde vedlikeholdsansvar på.

Til tross for at det ble skal ha blitt gjort store utbedringer bl.a. i Angerskleiv, ble grevskapene liggende etter i veiutviklingen. Forretningsmannen Peder Anker som var generalveiiintendant i Akershus stift sørget for at grevene ble fratatt ansvaret i veisaker. Omlegging av veien mellom Holmestrand og Sande var det første veiprojektet Anker tok initiativ til.

#### *veien langs fjorden*

Det var ansett som en umulig oppgave å anlegge vei langs fjorden og allmuen motsatte seg slikt arbeid. Den bratte Angerskleiv og kleivene ned til Holmestrand hemmet transporten av tømmer i tillegg til å være hindringer for den allmenne ferdselen. Bøndene vegret seg og mente at dersom det var mulig å bygge ved fjorden der så hadde det vel for lengst blitt gjort. Og hvorfor skulle ikke Angerskleiv være bra nok når den hadde tjent i generasjoner? Men Anker fikk regjeringen til å bevilge 5000 riksdaler og fra våren 1791 arbeidet 200 soldater på anlegget. I tillegg måtte alle Jarlsbergs gårdbrukere sende arbeidsfolk dit og i de 4-5 åra arbeidene varte nedla bøndene over 40 000 arbeidsdager.

Den nye veien revolusjonerte samferdselssituasjonen. Nå kunne det fraktes varer over lands også i sommerhalvåret, og varetransport og allmenn ferdsel vokste. Veianlegget var et inngrep ovenfra, men det var også et av de første eksempler på at pliktarbeid og skattepenger ble brukt til allmenn nytte for befolkningen.

Enevold Falsen skrev i 1799 et hyldningsdikt til veiens skaper, Peder Anker:

Med Nordmands Mod for Fædreland  
Du trodsed' vrede Jeters Vælde,  
Du bød, og der fra Holmestrand  
blev Vei paa Skrent af bratte Fjelde;  
Dybt under møisom Angersklev  
En Appisk Vei opmuret blev.

#### *et bevart veiparti*

Den gamle veien lå i stor grad i samme trasé som dagens E18, men sør for bebyggelsen på Tvillingbru er det et parti av den gamle veien som ligger intakt i 60-70 meters lengde nedenfor dagens europavei. I nedkant er det bygd opp tørrmur av stein.

#### *rodestein*

Veien langs fjorden krevde nok et kontinuerlig vedlikehold, og faren for steinsprang og utglidning har alltid vært tilstede. Ved Tvillingbru står en slank meterhøy stein i veikanten med teksten «SNUG SETRA 1840». Det vites ikke hvorfor den er satt opp, men sannsynligvis er det en rodestein som markerer grensen mellom to roder.

#### *veiutvidelser*

Ved begynnelsen av 1900-tallet så nok veien ut som da den ble anlagt på 1790-tallet. De store endringene er gjort i dette århundre, siste større utvidelse ble foretatt i 1964, og medførte riving av et par bolighus ovenfor veien ved Tvillingbru. Ramberg skole sto svært nær veien, noe som



vanskeliggjorde snøbrøyting. Eiendommen ble kjøpt av veivesenet i 1985. Historielaget har overtatt den revne skolebygningen og vil sette den opp på et bygdetun som er under etablering i Hillestad.

#### *lokalforbindelser - kleivene og klovene*

Det er kjent flere forbindelser mellom stranda og områdene ovenfor plattået. Disse stiene er trolig like gamle som utnyttelsen av ressursene på stranda. Noen steder er stiene blitt tatt i bruk som driftsveier i skogen. Den stupbratte Rambergklova brukes fremdeles som gangsti. (se under) Det gikk sti fra Bråtan til Angerskleiv, en sti ned til Husdalen (Husekleiv - ikke påvist) og fra Bråtan og rett opp til nordre Kleivan. Omtrent ved eiendomsskillet mellom Åsen og Sjøskogen gikk det også en vei opp på fjellet som kaltes *Stegakleiva*. Her var det tau til å holde seg fast, og kleiva ble visstnok brukt av barna på Kleivan når de skulle på skolen.

#### **Fiske**

Fisket i Kleivbogen må ha vært betydelig i middelalderen, og trolig var det laksefisket som hadde størst betydning. Kleivbogen fiske og skog var en særskilt ikke-agrar eiendom og det var satt en svært høy landskyld på rettighetene. En dom fra 1495 tilkjente borgermesteren i Tønsberg 1/12 av fisket og skogen. Full oversikt over eiendomsforholdene får man ikke før på 1600-tallet, men også da var eiendommen delt i mange småparter. Eierne var hovedsaklig lokale bønder, men også Vår Frue kirke og den rike Anders Madsen i Tønsberg hadde sin part. Opplysninger om fisket fra samme tid viser imidlertid at utbyttet var dårlig, og på slutten av 1600-tallet kunne det ikke drives uten tap, først og fremst fordi selen i fjorden ødela garna. Verken eierne eller bøndene i området brydde seg derfor om å bruke fisket. Som følge av dette ble eiendommens landskyld redusert dramatisk fra 12 til 2 bismerpund smør. Trolig tok det seg noe opp på 1700-tallet, for den første bosetningen har trolig hatt tilknytning til fisket. I prestens sognebeskrivelse fra 1743 sies det at det i Botne sogn bare finnes ett fiskevær, *Klevebugts Laxe Fiskerie*, og at fisket hadde vært godt i det store nødsåret 1741 «til mange fattiges Ophold og Føde». Matrikelen fra 1723 sier at det årlig kunne tas 24-30 bismerpund, dvs opptil ca 180 kg fisk, men slike opplysninger ble trolig angitt så lavt som mulig av hensyn til framtidig skattlegging.

På svabergene som stikker ut ved Kleivbogen ser man at fjellet er dekket med et tynt asfaltlignende lag. Det er sannsynligvis tjære som ble brukt for å impregnere fiskegarn og ruser og er et minne fra det tradisjonsrike fisket her.

Også til husmannsplassen Sjøskogen hørte det fiskerettigheter. Retten til laksefiske her var en eksklusiv rettighet og eiendommen oppnådde derfor langt høyere salgssummer enn størrelsen skulle tilsi på 1700- og 1800-tallet. Fiskerettighetene ble periodevis behandlet som en egen eiendom skilt fra det lille bruket Sjøskogen. Til rettighetene hørte fiskegrunna, en *garnbakke* og ei sjøbu.

#### *fiskeplasser*

Også i nyere tid har fisket bidratt til utkomme for de som bodde langs stranda. Utenfor Tvillingbru er det forholdsvis grunt, og store steinblokker stikker opp fra leirbunnen. *Den store steinen* er en kjent fiskeplass, likeledes *Gylta*, en stor blokkstein som ligger i sjøkanten midt mellom Tvillingbru og Holmestrand stasjon. Navnet er et sammenligningsnavn, ordet betyr grisepurke.

## Saltkoking

Fra skriftlige kilder berettes det om saltkoking ved fjorden. Eieren av Store Gudåker hadde en saltkjele stående på Kleivbogens grunn i 1715. I tillegg til kjelen som var gammel og dårlig var det også brygge der, samt pumpe og renner. *Pumpa* ble brukt for å få opp vann med høyere saltkonsentrasjon enn overflatevannet. Saltkoking krevde mye brensel, og det ble derfor utviklet teknikker for å høyne saltkonsentrasjonen i sjøvannet før det man begynte innkoking. *Rennene* kan ha vært en del av et system for naturlig fordampning. For å unngå å få regnvann i den vide saltkjelen var den bygd inn under tak i ei saltbu.

## Saltbubakken

Det er mest sannsynlig at dette var på det stedet som i dag kaller Saltbubakken, like sør for grensa til Sande. Saltkoking må ha vært en viktig virksomhet for alle gårdene som lå ut mot fjorden. Fram til 1600-tallet betalte en rekke gårder i Botne landskyld i salt. Dette gjaldt først og fremst gårdene ut mot fjorden men i matrikkelen fra 1667 ble saltskyld omregnet til tunge, dvs. korn. Nærmere vår tid ble det derfor slutt på saltkokingsvirksomheten, bl.a. fordi det kom billigere spansk-importert salt på markedet.

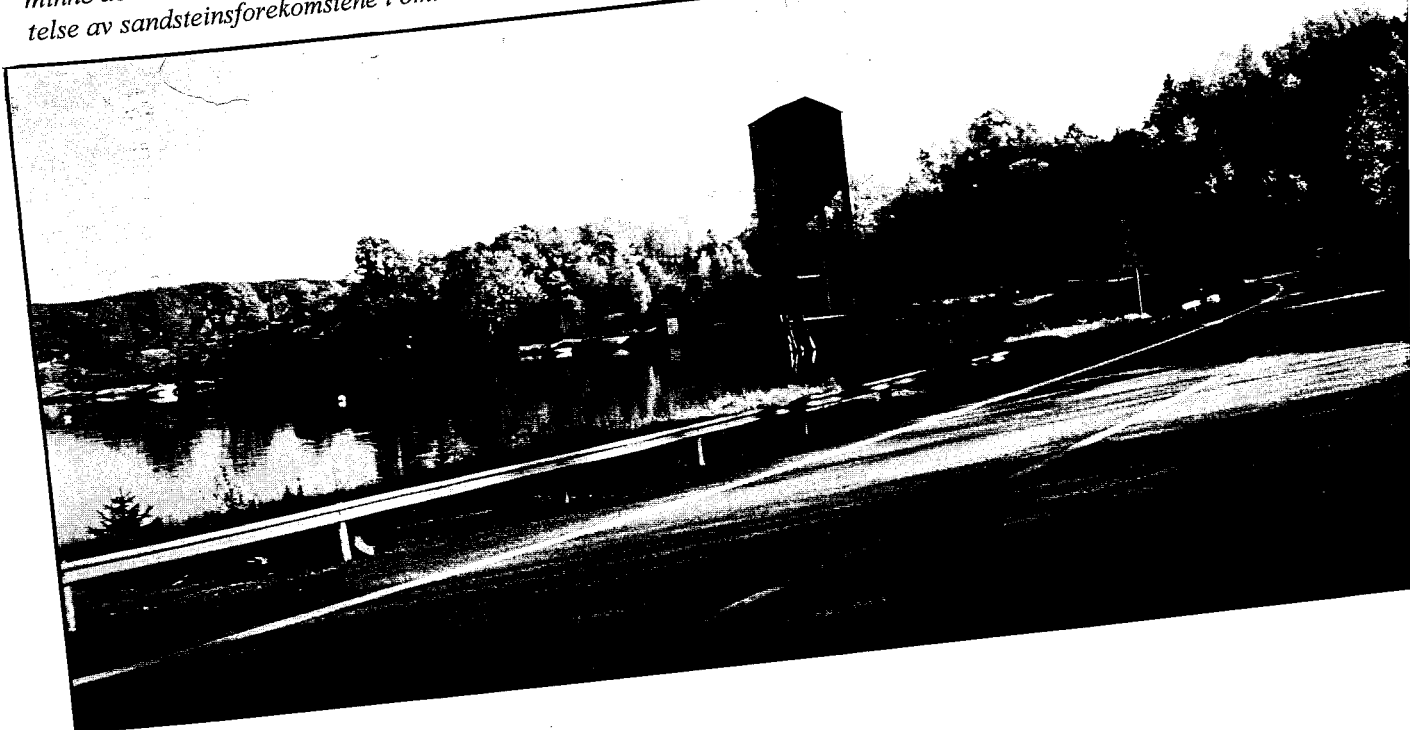
## Bergverk og steinhoggervirksomhet

Holmestrandsveggen kom tidlig i søkelyset for bergverksdrift, og i 1800 ble en del av fjellveggen på Smørstein solgt til eierne av Hassel jernverk på Eiker. Rundt hundre år seinere ble hele Smørstein-eiendommen kjøpt av A/S Eidsfoss Verk. Likevel er det ikke kjent noen gruvedrift i området.

En periode fra ca 1870-1910 ble det drevet steinhoggeri både på Bogen og Engnes. Av sandsteinen som finnes i området ble det hogd store mengder gatestein som ble solgt til byene.

Midt på 1930-tallet fikk A/S Christiania Portland Cementfabrik bergleiekontrakt på sandsteinsforekomstene på Bogen (72/1 og 2). Det ble bygd et større anlegg som kom i drift i 1936, og det skal ha blitt utført store mengder stein, men selve steinbruddet er ikke stort sammenlignet med steinbrudd slik vi ser dem i dag. Ennå står betongtårnet som ble bygd i Kleivbogen for å laste steinen ombord i skip. Fundamentene til en fraktestrøpe ut til tårnet ses også oppover i lia.

*Betongtårnet i bukta ved Bogen er et landemerke for dagens veifarende. Som kulturminne dokumenterer det industriell utnyttelse av sandsteinsforekomstene i området.*



**Jernbanen**

Jernbanetraséen ble anlagt på slutten av 1870-tallet. Da Jarlsbergbanen ble åpnet i 1881, var det ingen stasjoner mellom Sande og Holmestrand. Smørstein som ble opprettet i 1921 var betjent og ble nedlagt i 1978, og bygningen er revet. Toget stoppet i tillegg på mindre stoppesteder, bl.a. på Husdalen og Tvillingbru. Disse hadde trolig så liten betydning at det ikke er fattet noe nedleggelsesvedtak.

*ras*

I 1918 gikk det et stort ras ved Smørstein og både jernbanen og veien gled ut. En banevokterbolig ble også tatt. Jernbanen måtte legges om, og det ble bygd tunnel gjennom fjellet til erstatning for den rasfarlige strekningen. Ombyggingen medførte også at jernbanen krysset under riksveien slik som nå. Både i 1920 og 1943 gikk det mindre ras her.

Ved Tvillingbru ligger det store overgrodde grusvoller langs jernbanen. Dette er ikke som man kunne tro for å beskytte skinnegangen ved springflo. Det er massene fra selve banelegemet den gang skinnene lå på tresviller i grus.

**Ferie- og fritidskultur**

Den naturskjønne strekningen langs fjorden fra Sande til Holmestrand kom tidlig i søkelyset som rekreasjonsområde. Langs fjorden er det bygd en rekke hytter og sommervillaer. Jernbaneforbindelsen til Drammen åpnet området for folk derfra. Utviklingen av kyststrekningen som ferie- og fritidsområde kan trolig ses i sammenheng med fremveksten av kurbad og badehotell i Holmestrand på 1800-tallet, selv om hovedtyngden av hytter og feriehus er fra dette århundre. Særlig området ved Smørstein var et attraktivt område. Etter hvert som trafikken på «Sørlandske» ble en belastning var ikke de smaleste partiene langs fjorden lenger så interessante. Men en av de sørligste eiendommene på Tvillingbru tilhører i dag Lier Fagforening som bruker stedet som feriehus.

Trollstua (74/2) tidligere kalt Skogly ble fradelt Smørstein så tidlig som i 1883. Det er uklart om det var feriested fra begynnelsen av. I mellomkrigstida ble det fradelt en rekke tomter av Smørstein (Smørstein- Lunvik- og Båsebakken-området), og i 1953 var det 15 festetomter på Engnestangen av bruket Framnes.

*badegjester*

Tidligere ble det drevet omfattende utleievirksomhet til «badegjester» i sommertida. Familiene som bodde langs kysten leide ut så mye de kunne av huset, og det forekom også at eierne flyttet ut i bryggerhuset om sommeren, for virksomheten ga kjærkomne tilskudd til økonomien. Noen av husa er også bygd så pass romslige at det spørs om de ikke er bygd slik med tanke på utleievirksomheten.

*rekreasjonsområde*

Hele strekningen var et eldorado sommerstid, med badeliv på strendene utenfor jernbanen. NSB eier en relativt bred parsell langs banen som sør for Smørstein også omfatter stranda. Like sør for Sjøskogen ligger det ei NSB-eid hytte, helt opp til jernbanelinja. Den er trolig fra mellomkrigstida.

*Sletta*

Ved Tvillingbru rett nord for Ramberg-skolen ligger *Sletta* som var ei slette med enkelte større trær hvor graset ble slått. Dette stedet var et yndet sted for lek, og tiltrakk seg badegjester - både sommergjestene og de som bodde fast. Det er nå 30 år siden denne aktiviteten forsvant, som følge av økt trafikk på vei og bane. Rambergklova (se under) ble brukt av de som bodde oppå plataet - det tar 10 minutter å gå opp.

## GÅRDER OG STEDER

### Kleivbogen / Bogen

Bare Kleivbogen har en historie som selvstendig eiendom lenger tilbake enn til husmannsplassene fra 1700-tallet, men da som fiskeplass og skog, ikke som agrareiendom, og som sådan er den nevnt i et diplom fra 1495. Det utelukker imidlertid ikke at det kan ha bodd folk her i perioder før rundt 1740. Gårdsbruka kalles Bogen, det gamle navnet Kleivbogen står imidlertid i matrikkelen. Bog eller bug betyr bueformet vik.

### Engnes og Smørstein

Det eldste bruket her er likevel Engnes eller Engnestangen som var bebodd av to husmenn alt på 1720-tallet. I 1763 ble dette bruket solgt fra Kleivbogen laksefiske. Året før var en annen part solgt fra Kleivbogen. Det er Smørstein som inntil da hadde vært husmannsplass et par tiår. Smørstein ble drevet som et lite gårdsbruk og stranda med fiskerettighet ble kjøpt til. Smørstein har navn etter en stor stein som lå sør for bebyggelsen. *Smør* som del av et stedsnavn tolkes som en rosende beskrivelse av stedet, kanskje var dette en god fiskeplass. Men navnet kan også tolkes som en sammenligning med en smørklatt. Et kart fra 1825 viser at det var et par bosteder ved navn Smørsteineie, dvs husmannsplasser under Smørstein. Kanskje var en av dem det samme som huset Båsebakken som tilhørte Botne fattigvesen og som brant ned i 1913.

### Framnes

En part av Smørstein som ble frasolgt i 1893 heter Framnes. Her sto ei gammel stue som ble kalt Rødsstua, så bostedet har trolig noe lenger historie enn eiendommen. I 1920 brant det ned et båtbyggeri her, som trolig var helt nytt. I 1925 kjøpte en av de mange innflyttede vestlendinger i Vestfold stedet. Han bygde pensjonat på stedet, men drev også de 16 mål jord som hører. En del av eiendommen kalles Engnestangen, så den gamle husmannsplassen med samme navn kan like godt ha ligget her som på dagens Engnes.

### Bråtan

Bråtan var det øverste og nordligste av småbruka som ligger oppe på hylla som skrår opp fra Sjøskogen. I 1741 ble et stykke skog av Kleivan og av Sjøskogen som opprinnelig tilhørte Ramberg solgt. I løpet av 1700-tallet ble det ryddet og dyrket opp, men det var bare 4 1/2 mål dyrkamark på bruket fram til 1870-tallet. Rundt 1950 var det rundt 30 mål foruten 200 mål skog. Brukerne her var sjømenn et par generasjoner. I dag er bruket gått over til boligeiendom.

### steinalderfunnsted

På Bråtan, ca 80 m.o.h., er det gjort flere funn fra steinalderen i dyrkamark. Man har her bl.a. funnet en liten tangepil og mye flintavslag som nok stammer fra en boplass som har ligget i dette området for omtrent 8000 år siden.

### Husdalen

Husdalen har visstnok opprinnelse som husmannsplass fra 1720-30-tallet. I 1741 ble det solgt fra et stykke av sjøskogen til gården Kleivan. Husdalen var en del av dette. Grensebeskrivelsen fra den gang har enkelte interessante stedsnavn. Eiendommen strakk seg fra bekken *Båsen* i nord til *Fiskebergtangen* på Rambergs grunn i sør. Derfra vest til fjellet og nord til *Husekleiv* som må ha vært den gamle veien ned til plassen. Bostedet her har også blitt kalt Husdalsløkka og Aldrigodtløkka på 1700- og 1800-tallet. I 1897 ble det utskilt ei tomt av Husdalen, og i mellomkrigstida ble det solgt fra fire tomter.

**Åsen**

Ramberg hadde i gammel tid skog helt fra Vollsåsen og ned til fjorden. Den delen av skogen som lå ved sjøen ble naturlig nok kalt Sjøskogen, men på 1700-tallet gjaldt det også skogen her nede som tilhørte Kleivan og Kleivbogen.

Åsen var opprinnelig en husmannsplass under Kleivan, trolig fra siste halvdel av 1700-tallet. Den ble utskilt som eget bruk i 1806. En periode på 1800-tallet ble eiendommen drevet sammen med Sjøskogen og Snuggsetra. Åsen er det eneste bruket i området som fremdeles har ordinær gårdsdrift. Jorda på Bråten og Sjøskogen er tillagt Åsen.

*løsfunn fra steinalder*

På samme måte som ved Bråten er det også flere steder på Åsen funnet spor etter en steinalderbosetning. Boplassene her ligger rundt 70 m.o.h. Mye av flinten er funnet i nærheten av mindre grustak eller i dyrka mark. Ikke alle boplassene er synes å være forstyrret av nyere tids aktivitet.

**Sjøskogen**

Bruket Sjøskogen (76/1) er et forholdsvis nytt gårdsbruk. Men i likhet med de andre gårdsbruka her har Sjøskogen opprinnelse som husmannsplass fra første halvdel av 1700-tallet. På 1800-tallet var Sjøskogen en del av den store Holst-eiendommen som strakte seg fra Åsen til Holmestrand. I 1900 var det ingen bygninger her, husa skal være fra 1904. Tunet har et velholdt om ikke autentisk preg, og består av hovedbygning og sidebygning bygd sammen i rett vinkel. Driftsbygningen ligger på vestsida av veien som løper gjennom tunet.

I nordkanten av jordene på Sjøskogen ligger det et stort steingjerde i eiendomsgrensa mot Åsen. Det er lite trolig at det ble bygd mens Sjøskogen og Åsen lå i sameie, så trolig er det eldre, kanskje lagt opp ved rydding av jorda på 1700-tallet? Tidligere var det grind i veien her.

Rundt 1950 hadde gården 50 mål innmark og 150 mål utmark og det ble drevet frukthage og planteskole. Gårdsbruket er i dag nedlagt, selv om tunet framstår som et levende gårdsbruk. Jordveien og driftsbygningen er overtatt av eieren av Åsen, mens resten av tunet er skilt ut som boligeiendom. Det dyrkes i dag korn på jordene, og det er bare noen få frukttrær igjen av den store frukthagen som var her. De seinere tiåra er enkelte bekkefar blitt lagt i rør, men fremdeles går ett bekkefar åpent over jordene vest på eiendommen. Boligbygging oppe på fjellet har skapt problemer fordi overflatevannet fra boligområdet slippes rett i bekken, noe som skaper store skyll nedover.

*Røverhula*

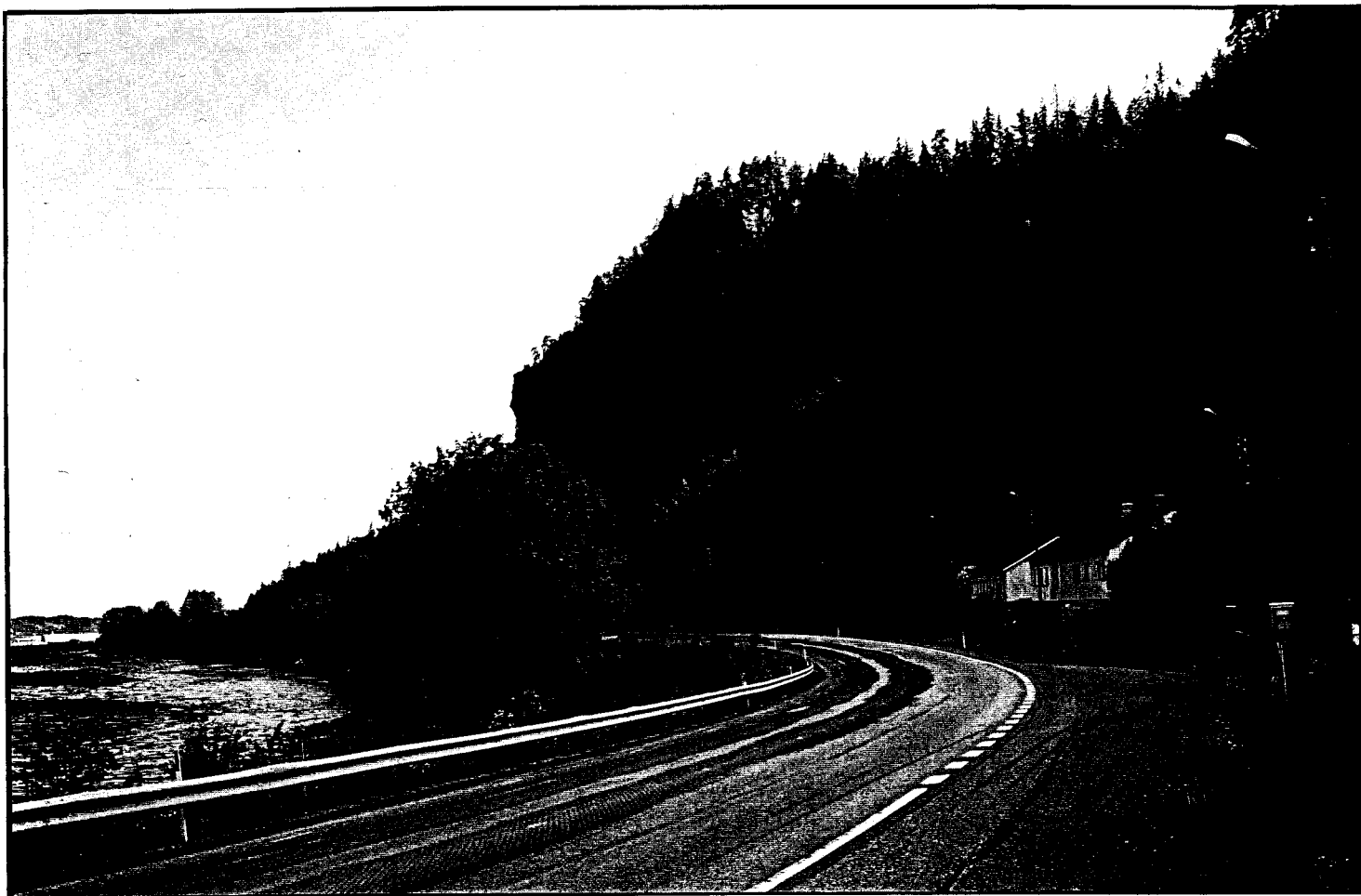
Vest for husa på Sjøskogen er det et svært ulendt område med kolossale steinblokker med dype sprekker mellom. Her finnes også ei hule som kalles Røverhula. Et sagn setter hula i forbindelse med sjørøvere. Da jernbanen ble anlagt i åra før 1880, var hula visstnok i bruk til oppbevaring av sprengstoff.

*boplass fra yngre steinalder*

Rett nord for gårdsbebyggelsen på Sjøskogen, i dyrka mark på rundt 20-25 m.o.h., er det registrert en boplass fra yngre steinalder. Boplassen er forstyrret av nyere tids dyrking, og over større områder her har man siden i 1939 stadig funnet flintredskaper som meisler, pilespisser, skrapere og spydspisser.

*Boligbrakkene ved Sjøskogen*

Like ved veien, klemt opp mot fjellveggen i vest, ligger to boligbrakker. De ble bygd av Nordisk Aluminium like etter 2. verdenskrig for arbeidere ved fabrikken i Holmestrand. Grunnen her tilhørte Sjøskogen. Brakkene har mye til felles med de som ble bygd under okkupasjonen i form og



*Brakkene til Nordisk Aluminium ligger som et landemerke for reisende langs E18, inne under fjellet i vika ved Sjøskogen. De dokumenterer sider ved arbeiderkulturen i de første etterkrigsåra.*

byggemåte, og har blitt kalt tyskerbrakkene. Opprinnelig var det fire leiligheter i hver brakke, nå er flere leiligheter slått sammen. De brukes dels som bolig, dels som feriesteder.

#### *ollene på stranda*

Mange steder langsmed Holmestrandsvæggen er det oppkommer. Ved Sjøskogen er det flere. Rett nord for de såkalte tyskerbrakkene er det rester etter en dam med vannledning, og nede ved stranda er det ei olle som har vært benyttet som drikkevannskilde. Året rundt renner vannet med samme styrke og temperatur, alltid like klart og kaldt. Grunnvannsboring for noen år tilbake viste at det var svært store mengder vann her. Som følge av de store vannmengdene som renner ut er det åpne råker i isen om vinteren.

Så lenge damplokomotiver var i bruk, kunne togene stoppe ved Sjøskogen for å fylle vann. Vannet fra ollene på stranda var av ypperlig kvalitet og ble fylt på dampkjelen. Her er det satt ned et betongrør hvor man kan hente opp kildevannet.

#### **Tvillingbru**

Sør for Sjøskogen ligger en landstripe som smalner av sørover. Områdene har opprinnelig tilhørt den nå forsvunne gården Snugg sørvest for Ramberg, oppe på Botne-platået. Navnet Snuggsetra viser at gården hadde seter her nede ved sjøen. I dag kalles området for Tvillingbru, og det er ikke noe jordbruk her lenger. Dette navnet har oppstått etter et par bruer som ble bygd da veien ble anlagt på 1790-tallet. En bekk som kommer ned fra skrentene deler seg i to løp, slik at det ble to bruer etter hverandre.

Snuggsetra ble solgt fra gården Snugg i 1808. På 1800-tallet ble jorda drevet sammen med Åsen og Sjøskogen. Eier-familien Holst i Holmestrand eide også Traneberg-gården i Holmestrand, slik at det var en sammenhengende eiendom som strakk seg fra byen og helt opp til Åsen nord for Sjøskogen. Etter konkursbølgen i Holmestrand på 1870-tallet ble eiendommen splittet opp.

#### *boligbebyggelse*

Boligbebyggelsen på Tvillingbru vokste fra ca 1890 og framover. Eieendommene omfatter noen få mål, og der det var muligheter for det ble det drevet hagebruk, og frukt dyrking hadde en viss betydning en periode, noe fremdeles kan se av gamle frukthager, f.eks. på Strandnes (76/8), Bogenveien 12. Frukten ble fraktet med rutebåten til Kristiania og solgt på torget.

#### **Ramberg skole**

I 1893 var det bygd ny skole for Ramberg skolekrets ved Tvillingbru. Forfatteren Olav Duun var lærer ved skolen i åra 1908-27. Skolen ble nedlagt i 1952, og ble brukt som bolig i mange år før den ble tatt ned i 1989. Beklageligvis lot det seg ikke gjøre å bevare skolen på stedet. Her ville den stått i en lang mer meningsfylt sammenheng enn det som oppnås på bygdetunet i Hillestad, både i forhold til Duun-huset rett ovenfor Rambergklova og lokalmiljøet generelt.

#### **Rambergklova**

En betydelig del av skolekretsen lå oppe i Botne og skoleelevene hadde derfor en dramatisk skolevei opp og ned Rambergklova. Det er en sik-saksti som går opp fra skolen. Stedvis er stien bygd opp på tørrmurer og i det bratteste partiet er det lagt opp trappetrinn. Det er uvisst om murene ble bygd opp mens det var skole her. Et slikt arbeid måtte være ganske omfattende, også økonomisk, og det er ikke nevnt i litteraturen om Rambergskolen.

Mesteparten av Rambergklova er svært godt bevart. Boligbygging i overkant har medført utfylling og ødelegging av den gamle stien. Den nedre delen av klova ble gravd fullstendig vekk da kommunen nylig la ned vannledning og strøm her for et par år siden. Stien er imidlertid rekonstruert, slik at den er det er framkommelig hele veien, og stien er i bruk.

## **VURDERING**

#### *ferdselens kulturlandskap*

Kulturmiljøet har som det er påpekt spilt en nøkkelrolle for ferdselen gjennom Vestfold til alle tider, og dette preger mer enn noe annet dette området i dag - på godt og på vondt.

Gamle bevarte veifar i vanskelig terreng belyser fremdeles viktig ferdsels-historie på en særlig tydelig måte her. Angerskleiv, kjent allerede fra 1300-tallet, er fremdeles i bruk, nå som kultursti/natursti.

Veitrafikken de siste tiåra har vært en stor belastning på miljøet her. Sammen med den økte trafikken på jernbanen har det ført til at de en gang så attraktive statlig eide strandområdene langs fjorden ikke er tilgjengelige for allmennheten.

#### *bosetning langs sjø og vei*

Bosetningen langs Bogenveien fra Sjøskogen og sørover kan delvis ses i sammenheng med rekreasjon ved sjøen, men representerer for så vidt et moderne bosetningsmønster, uten fast forankring i en bestemt næring. Bygningsmassen som er fra århundreskiftet og framover preges av om-

bygginger og vedlikehold som har gitt lav grad av autentisitet. Den er uensartet, både med hensyn til alder og bakgrunn og utgjør ikke noe helhetlig bygningsmiljø.

#### *gårdsbosetning*

Landbruksområdet fra Sjøskogen og nordover har preg av et småbruksmiljø. Enhetene har jevnt over vært små, i klar motsetning til Botnebygdas større gårder. I dag er en rekke av småbruka nedlagt og jorda er slått sammen til en stor driftsenhet. Til tross for mange historiske forbindelser opp til Botne har nok området vært ei grend for seg selv, blant annet fordi næringsgrunnlaget har vært bredere enn i de jordbruksdominerte bygdene oppå fjellet.

#### *steinalderens kystlandskap*

Selv om steinalderboplasser sjelden er synlige på overflaten dokumenterer områdene omkring Sjøskogen og videre nordover mot Åsen og Bråten på en fin måte hvordan menneskene i steinalderen til ulik tid tilpasset seg dette dramatiske kystlandskapet. Dette området har derfor en viktig formidlingsmessig side, der man lett kan illustrere hvordan bosetningen flytter seg i takt med landhevingen.



## Virkning og konfliktvurdering

### *alternativene*

Det foreligger to hovedalternativer langs denne strekningen. Det ytre alternativet har visse daglinjestrekninger, mens det indre alternativet går i tunnel hele veien.

Tidligere foreslåtte løsninger med større daglinjestrekninger er forkastet ved siling av alternativene og behandles derfor ikke her.

### YTRE LINJE (ALTERNATIV 1)

*Traséen får tunnelpåhogg mellom tunet på Sjøskogen og blokksteinområdet rett vest for tunet. Derfra tenkes den lagt langs dagens jernbanetrasé sørover til Holmestrand stasjon. Utretting og utvidelse av sporet vil medføre fylling i sjøen visse steder.*

Ved Sjøskogen kan tunnelpåhogget medføre inngrep i blokksteinsområdet vest for tunet på Sjøskogen (76/1, 35). Kulturlandskapet ved Sjøskogen er svært verdifullt og vakkert med sin blanding av sørvendte slake jorder, bratt fjell, rike vegetasjonsinnslag og kulturelementer som bebyggelse, gårdsvei og steingjerder.

Området har også en viktig formidlingsmessig side. Det er her lett å illustrere hvordan mennesker gjennom flere tusen år i steinalderen bodde og livnærte seg i et kystområde. Konflikten med landskapets kulturhistoriske dimensjon vil på denne bakgrunn være alvorlig.

Det største konfliktpotensialet er knyttet til kryssingen av riksvegen ved Sjøskogen. Den eksisterende E18 føyer seg her fint gjennom terrenget. En planskilt kryssing vil kunne gi et relativt stort anlegg som vil virke forstyrrende på sammenhengen mellom kulturlandskapets elementer - jordene som heller slakt ned mot stranda.

Det er tvilsomt om forslaget forutsetter riving av arbeiderboligene Bogenveien 17-19. Bygningene har interesse i forhold til Nordisk Aluminiums rolle i Holmestrand i etterkrigstida, men det er mer illustrerende eksempler på bedriftens boligreising inne i byen av langt høyere kvalitet, slik at konflikten blir marginal.

Også boligeiendommene ved Tvillingbru vil rammes direkte. Bebyggelsen representerer en eldre type bosetning langs en viktig vei, et bosetningsmønster som var vanlig helt fram til trafikken ble så stor at det gjorde slik bosetning uaktuelt.

Det knytter seg sterke friluftsjakter til strandområdet, og de har lange tradisjoner, selv om det de siste tiåra har hatt mindre betydning som følge av trafikken på vei og bane. Slik sett har disse interessene også et kulturhistorisk aspekt, og bosetningen her og kultivering av landskapet henger sammen med ferie- og fritidskulturen. De rikspolitiske retningslinjene for planlegging i kyst sjøområder i Oslofjord-regionen beskytter disse interessene og pålegger statlige og kommunale organer å spille en aktiv rolle for å ivareta dem. Disse bestemmelsene er ikke nevnt i silingsrapporten fra november 1993.

**INDRE LINJE (ALTERNATIV 2)**

*Tunnelalternativet går inne i fjellet forbi hele denne strekningen.*

Alternativet vil ikke få andre konsekvenser enn at den eksisterende jernbanen nedlegges. Denne jernbanestrekning er blant de mest dramatiske på Vestfoldbanen, rik på reiseopplevelse, først og fremst av naturen ikke i så stor grad av kulturinnslaget i landskapet.

Selve banen dokumenterer jernbanehistorie, selv om funksjonen blir borte. Ved sin spesielle geometri sitter banen entydig preget som element i landskapet. Det gjør kulturminnet svært brukbart som underlag for en gang- og sykkelvei, noe som øker tilgjengeligheten til området.

*anleggsvirkninger -tunnelverrslag*

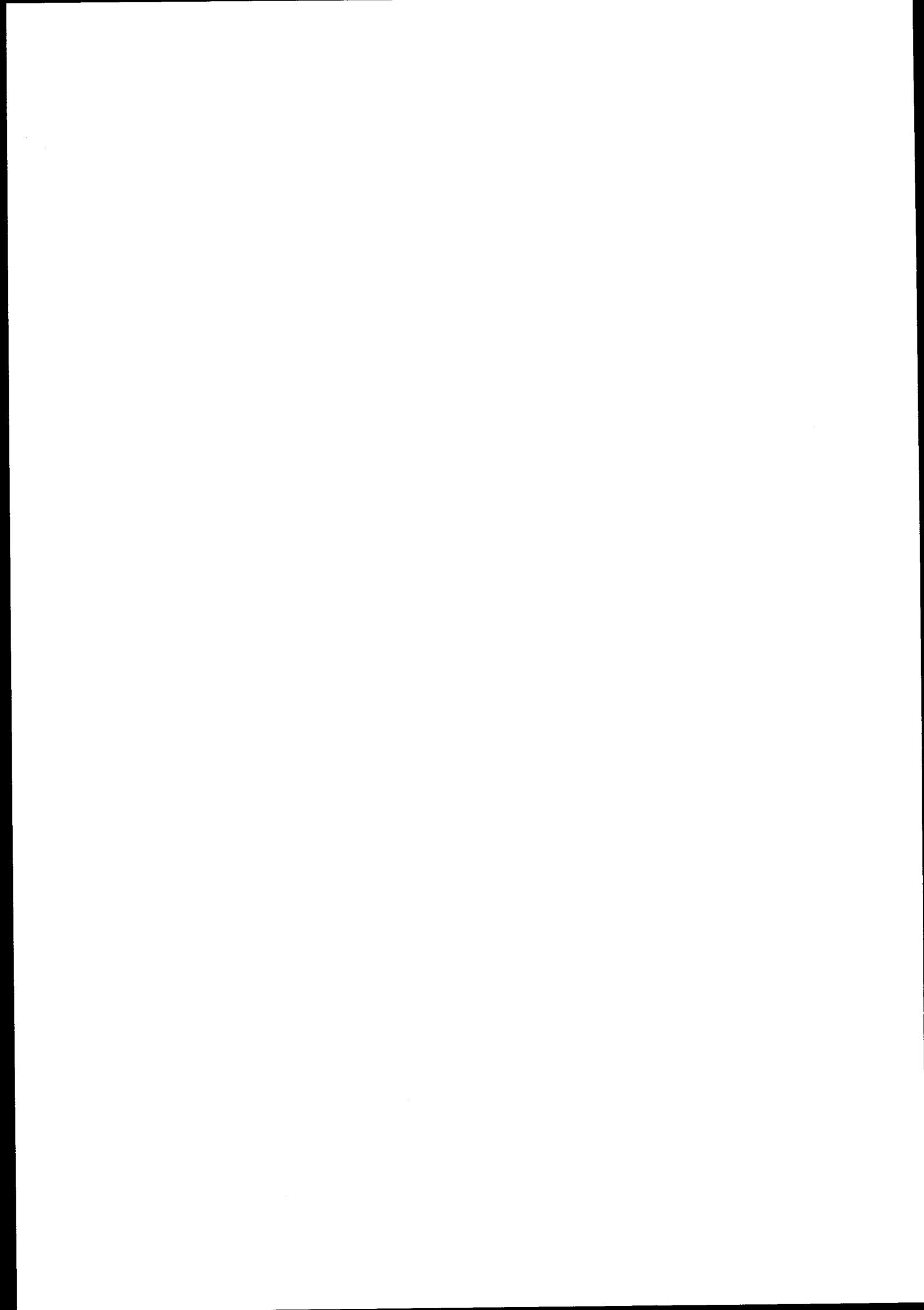
Ved tunneldriften vil det sikkert være ønskelig å drive tunnelen fra flere steder. Dette vil kunne medføre konflikter i forhold til kulturminner. Spesielt sensitivt er f.eks. området ved foten av Angerskleiv i Bogen. Ved Tvillingbru bør det være lettere å gjøre tverrslag uten at det oppstår konflikter. Her finnes bl.a. et mindre massetak ved foten av fjellet hvor det allerede er gjort inngrep.

|  |   |  |
|--|---|--|
| <p><i>Sjøskogen er det første gårdsbruket man kommer til langs fjorden nord for Holmestrand. Sjøskogen er et småbruk som har sin opprinnelse som husmannsplass der sjøen var en viktig ressurs. Dagens bebyggelse skriver seg fra århundreskiftet. De to bolighusene nederst i bildet representerer nyere tids industrialisering i Holmestrand, og ble bygd av Nordisk Aluminium for ansatte like etter andre verdenskrig.</i></p> <p><i>På jordet rett nord for gårdsbebyggelsen på Sjøskogen, øst for gårdsveien, er det registrert en boplass fra yngre steinalder.</i></p> | <p><i>Kulturlandskapet ved Sjøskogen er verdifullt og vakert, med sin blanding av sørvendte jorder, bratte fjell, rik vegetasjon og ulike kulturelementer. Gjennom flere tusen år i steinalderen har det bodd mennesker i dette området. Landskapet med de klart avgrensede terrassene mot fjorden, illustrerer godt hvordan kystbundne boplassers beliggenhet har variert etter gjeldene havnivå.</i></p> <p><i>Dagens hovedvei gjennom området, E18, følger Kongeveien fra 1790-tallet langs fjorden under Holmestrandsvæggen. Her ble også jernbanen lagt sist på 1870-tallet. Det foreslåtte traséalternativet kommer ut av tunnel vest (til venstre i bildet) for gårdsbebyggelsen på Sjøskogen.</i></p> |  |
| <p><i>De naturlige trinnene i Holmestrandsvæggen ved Sjøskogen har gitt gode forutsetninger for en jeger- og fiskerbosetting i steinalderen. På flere steder er det funnet flintavslag som representerer avfall etter disse menneskenes redskapsproduksjon. På kanten av denne terrassen bak Sjøskogen og i jordene nedenfor er det gjort slike funn. I yngre steinalder var høyden midt i bildet et framstikkende nes i fjorden.</i></p>  | <p><i>Den gamle ferdssveien Angerskleiv kan fremdeles følges fra jernbanen ved Bogen og opp til Kleivan. Den framstår i dag som en smal sti i tett skog, men man kan tydelig se at den har vært ryddet i en større bredde før, og at den stedvis er oppbygd. Kulturminnet er automatisk fredet.</i></p>   | <p><i>Denne merkesteinen står ved Tvillingbru, rett nord for Holmestrand. Teksten på steinen er "SNUG SETRA 1840". Dens opprinnelse er noe uklar, men trolig er den en rodestein som markerer grensen mellom to roder for vedlikeholdet av Kongeveien.</i></p> |

*I 1733 var kong Christian den 6. på reise i Norge. Til minne om reisen ble det laget en bok og et kart med reise ruta tegnet inn sammen med prospekter fra ulike steder i Norge. Dette prospektet, «No 1 Angers-Klev.», måler ca 50x100 cm i original, men er bare en detalj på den enorme kartplansjen.*

*Selv om skildringen av Angerskleiv er ganske naiv i uttrykket er hovedelementene korrekt observert. Ved toppen av kleiva stod ei hytte, og derfra gikk veien bratt nedover til der den krysser en bekk. Her går veien opp ei kneik og på innsida av en kolle som veien runder nedover til fjorden. Det var en svært strabasiøs reisestrekning, noe Kongens tegner har fått fram. En av de reisende som red bak kongens trille har falt av hesten og ligger med armene hjelpeløst utslått, mens den hvite hesten bøyer seg ned mot ham.*

*Kartet befinner seg i dag i Det Kongelige Bibliotek i København. Så vidt vi vet er dette prospektet ikke tidligere vært publisert i historisk litteratur her til lands.*



# Kulturmiljø 0702-02

## Holmestrand by

### Innholdsoversikt

side

#### OVERSIKTSDATA

69

#### HISTORIKK OG BESKRIVELSE

71

##### GENERELLE TREKK

71

*Bosetning før byen*

71

*Byens historiske bakgrunn*

72

*Holmestrand i etterkrigstida*

73

*De gamle innfartsveiene*

75

*Havna og bryggene*

76

*Jernbanen gjennom byen*

76

*Byregulering*

77

*Byutvidelser*

78

##### STEDER I BYEN

79

*Nordre Kleiv*

79

*Nils Kjærs gate (tidligere Kirkegaten)*

79

*Langgaten*

80

*Tranberghaugen*

81

*Stasjonen*

82

*Kirkegaten*

82

*Bekkegaten og Sandborggaten - løkkene*

86

*Bakken*

87

*Bakgaten - Langgaten*

88

*Kvartalene rundt Torvet*

88

*Aluminiumsfabrikken*

90

*Gausen*

90

*Bjergstredet og Nyveien*

91

*Lallahompen*

91

*«Søndre forstad» - Bilet*

94

*Dunkebekken*

94

*Boligområdene sørover*

94

*Industrien sør for byen*

94

##### VURDERING

95

##### VIRKNING OG KONFLIKTVURDERING

96

*Bakkenlinja (Alternativ 1.2)*

96

*Linje Holmestrandtunnelen (Alternativ 1.3)*

97

*Indre linje (Alternativ 2.1)*

98

*Nedleggelse av den eksisterende jernbanen*

98

*Parkering på Rove*

99

*Avveining av alternativene*

100

##### FARGEBILDER

102

# Kulturmiljø 0702-02

## Holmestrand by

### Oversiktsdata

#### KOMMUNE

Holmestrand

#### TRASÉALTERNATIVER

Ytre linje: Daglinje Sjøskogen - Holmestrand stasjon  
 Bakkenlinja (alternativ 1.2)  
 Linje Holmestrandstunnelen (alternativ 1.3)  
 Indre Linje (alternativ 2.1)  
 Tunnel, Holm i Sande - Fegstad i Våle

#### KARTBLAD

Økonomisk kartverk: CK 035-5-1, CK 035-5-2, CK 035-5-3,  
 CK 035-5-4  
 Prosjektkart HN 3a, HN 3b

#### GÅRDSNUMMER

3 Innloa 126, 127, 128, 129 Holmestrand bygrunn  
 4 Gausen

*Holmestrand har en relativt ny gårdsnummerinndeling som erstattet den gamle matrikkelen for byen, men uten å bygge på denne. Inndelingen avspeiler derfor ingen historiske forhold.*

#### FØRREFORMATORISKE LOKALITETER

00702/02/CK 035-5-3/17 gravrøys

#### LOKALITETER NYERE TID

|            |                                   |            |                                     |
|------------|-----------------------------------|------------|-------------------------------------|
| 0702-02-01 | Holmestrand stasjon               | 0702-02-09 | Backergården -<br>Bakgaten - Bakken |
| 0702-02-02 | Tranberghaugen - Dulpen           | 0702-02-10 | Aluminiumfabrikken                  |
| 0702-02-03 | Langgaten -<br>Styregaten - Leira | 0702-02-11 | Jernbanen gjennom<br>Holmestrand    |
| 0702-02-04 | Holmestrand kirke                 | 0702-02-12 | «Søndre forstad»                    |
| 0702-02-05 | Nordre kleiv                      | 0702-02-13 | Gausen                              |
| 0702-02-06 | Kirkegaten                        | 0702-02-14 | Dunkebekk                           |
| 0702-02-07 | Rådhusgaten<br>og tverrgatene     | 0702-02-15 | Boligområdene<br>sør i byen         |
| 0702-02-08 | Torvet og kvartalene              | 0702-02-16 | Melkefabrikken                      |

*Kartene øverst til venstre viser gatene i Holmestrand i 1868. Kartet er basert på en oppmåling fra 1847, men er oppdatert med siste endringene i byen, slik som Nyveien fra 1860 og Rådhuset fra 1864. Bebyggelsen var organisert mer eller mindre lineært langs gatene som buktet seg gjennom byen, mens områdene mellom var ubebygde løkker og hager.*

*Kartet under fra det første tiåret av 1900-tallet viser Holmestrand i startgropa til å bli en industriby. Kommunikasjonene var gode. Grevskapsbanens stasjon lå i nordenden av byen, Eidsfossbanens stasjon lå på Torvet, men ennå manglet sammenknyttingen med havnespor langs bryggene. Kart er trykt kopiert til målestokk 1:7500, etter Amund Helland 1912.*

**AVGRENSNING**

Området er definert av det historiske Holmestrand. Det historiske byområdet har en klar naturgitt avgrensning mot nord, øst og vest, gitt av Holmestrandsfjorden og skrentene i Holmestrandsveggen. Mot sør er ikke grensen like klart definert og her settes den ved Våle-grensa.

En omlegging av jernbanen i Holmestrand må forventes å få store konsekvenser, ikke bare for de områdene som berøres av nye anlegg. Dersom den eksisterende banen nedlegges vil dette ha konsekvenser på mange plan bl.a. ved at banearealet kan frigjøres. Derfor registreres store deler av byen ned til lokalitetsnivå.

**VERNESTATUS OG PLANFORHOLD**

Kommuneplanens arealdel fra 1988 inneholder ingen bestemmelser om bevaring. Riksantikvaren oppfordret i høringsrunden til bruk av planredskapet spesialområde bevaring og kartfesting av kulturminner, uten at dette er fulgt opp. Sefrak-registrering ble sluttført 1993. Heller ikke «Miljø- og ressursprogram for Holmestrand» fra 1990 går inn på kulturvern i særlig grad.

Strategisk næringsplan for Holmestrand fra oktober 1993 med handlingsprogram for 1994 forutsetter at det skal utarbeides en sentrumsplan for at kommunen skal kunne forankre sine innspill i helhetlige og konkrete planer.

*automatisk fredete kulturminner*

Det er et fredet kulturminne på Innloa, men ingen kjente automatisk fredete kulturminner innenfor selve bykjernen.

*fredete bygninger*

Tre bygninger i sentrum er fredet. Det gjelder hovedbygningen på Nedre Gausen, Museumsgården (omfatter bare en portal) og en transformatorbygning som er midlertidig fredet.

**NATURGRUNNLAG OG AREALBRUK**

Holmestrand ligger på en smal landstripe nedenfor den nord-sør-gående steile åsen som rammer inn hele Holmestrandsfjorden mot vest. Den spesielle Holmestrandsveggen er resultat av geologiske forhold, først og fremst i periodene silur og perm. Sandsteinslaget som Holmestrand ligger på er dannet av sedimenter avsatt i silur-perioden (440-400 mill år siden). Oppå denne forholdsvis løse bergarten ligger tykke lag av vulkanske bergarter fra perm-tida (230-280 mill år siden), hovedsaklig basalt, en hard bergart med mørk farge. De steile skrentene mot øst er et resultat av at den løse sandsteinen under forvitrer fortore og undergraver lavbergartene oppå. I nedkant av skrentene er det oller mange steder.

Kvartalene rundt Torvet og Langgaten domineres av sentrumsfunksjoner. Mesteparten av byens forretninger ligger i dette området og ned mot havna. Ved siden av handel er det et betydelig innslag av kontorer her, men også noe boliger. Den nordre delen av byen er i dag nærmest et rent boligområde preget av større byutviklings- og rehabiliteringsprosjekter mellom gammel bebyggelse.

De offentlige bygningene Rådhus/Kino og Politistasjon danner skille mellom det aktive sentrum og den nordlige delen av byen. Sør i sentrum dominerer aluminiumsfabrikken som delvis ligger på utfylte arealer. På Gausen ligger det flere skoler. Boligfunksjonene dominerer i områdene rundt, med villaområder i sør og oppe på fjellet. For grundigere redegjørelse vises det til byform- og strukturanalysen for Holmestrand.





## Byens historiske bakgrunn

Det var helt andre faktorer enn saltkoking og fiske som gjorde at det vokste fram en by her. Alt på 1500-tallet drev bøndene i området *utskiping av trelast*. Stedet hørte under Tønsbergs handelsområde og ble ladeplass under Tønsberg. Oslo-bispen Jens Nilssøn dro forbi Holmestrand i 1591 og beskriver stedet som en havn, men nevner ingen bebyggelse. Trelasthandelens blomstring på 1600-tallet ga stedet et betydelig oppsving. I 1638 ble det tollsted med egen toll og Holmestrand underla seg en håndfull andre utskipningssteder fra Sande til Slagen.

Trafikken var trolig atskillig større enn i Tønsberg og tollinntektene lå i 1650-åra nesten på det tredobbelte av Tønsbergs. Naturlig nok motarbeidet Tønsberg-borgerne framveksten av de nye handelsstedene, uten særlig hell. Den ulovlige tømmerhandelen bøndene drev i uthavnene var også omfattende, og i Jarlsberg grevskap kom man den aldri til livs.

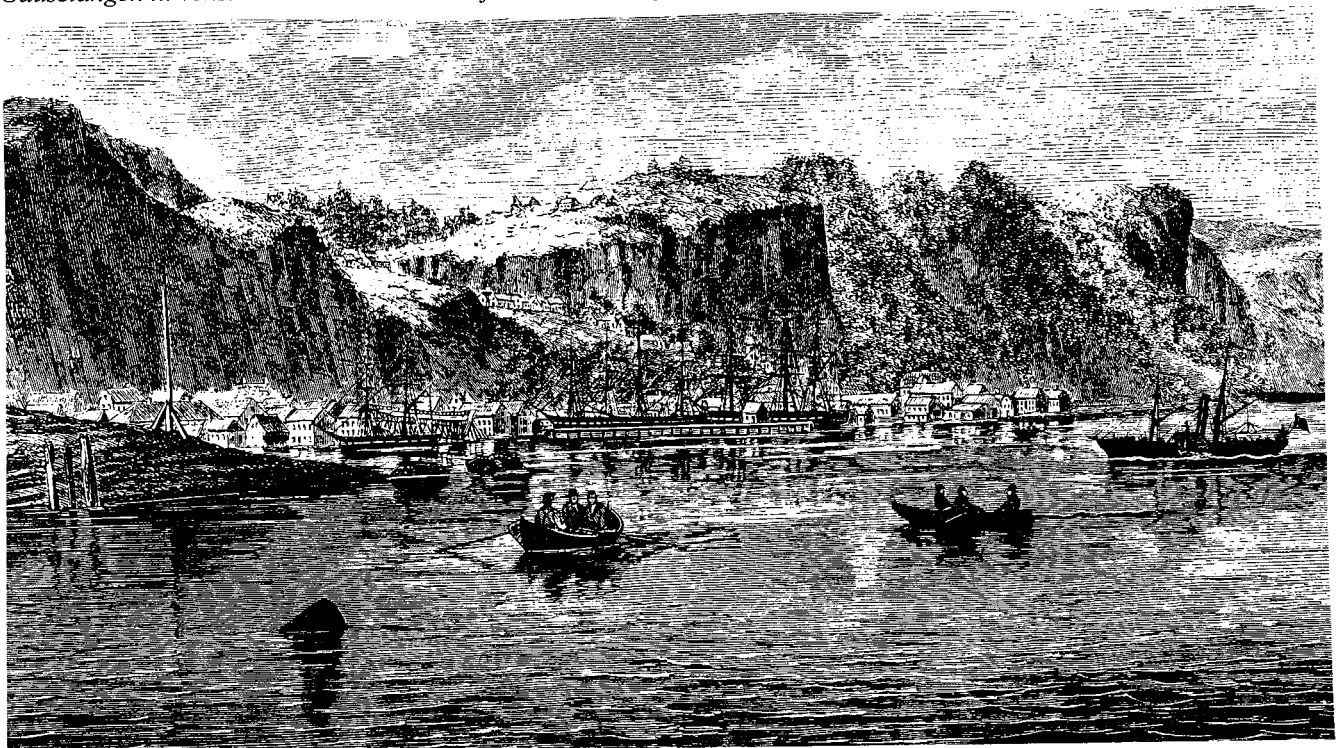
På 1660-tallet hadde Holmestrand omkring 60 hus og 200 innbyggere, og ved begynnelsen av 1700-tallet har Holmestrand vært preget av velstand, men veksten hadde flatet ut. Det hjemlige eksportkvantum var ikke så stort som tidligere, etter som kystskogene ble uthogde på 1600-tallet. Borgernes skuter gikk i trafikk fra andre byer ved de store vassdragene, Drammen, Kristiania, Fredrikshald og Fredrikstad. Håndverk og handel for øvrig spilte liten rolle, med unntak av skipsbygging.

### *trelasthandel og skipsfart*

Konjunktorene i trelasthandel og skipsfart var gode på 1700-tallet. I fredstida mellom 1720 og 1807 ble grunnlaget lagt for den rollen norsk sjøfart har spilt i internasjonal handel. Holmestrand var den av Vestfold-byene som viste sterkest vekst i denne perioden.

I 1716 - midt under Den store nordiske krig - ble Holmestrand rammet av en katastrofal brann hvor 2/3 av bebyggelsen gikk med. En slik hendelse satte naturligvis veksten tilbake - brannforsikring var ukjent - men bare for

*Holmestrand var først og fremst en sjøfartsby, men klarte ikke den vanskelige omstillingen til dampskip på slutten av 1800-tallet, og ville trolig slumret hen om det ikke var for industrien som etablerte seg her. Dette xylografiet viser Gausetangen til venstre i bildet. Det er her hjørnesteinsbedriften Nordisk Aluminium ble anlagt.*



en kort tid. Holmestrand fikk fulle *kjøpstadrettigheter* i 1752, og var ikke lenger underlagt Tønsberg. Borgerne kjøpte seg inn i sagbruksnæringen og med utgangspunkt i trelasthandel holdt de en skipsflåte som var avpasset eksporten. Når krigskonjunktorene gjorde skipsfarten lukrativ tjente de også gode penger i redernæringen.

Trelasthandelen var også på 1800-tallet byens viktigste økonomiske grunnlag, med trelast fra borgernes egne sager i Hof og Hvitvingfoss og bøndernes sager i området. Det viktigste mottakerlandet var Holland, men også til England og Danmark ble det utført store mengder trelast.

#### *skipsfarten avvikles*

I 1884 brant store deler av Holmestrand. Brannen falt sammen med en lavkonjunktur i næringslivet og en konkursbølge som rystet de gamle familiebaserte selskapene i byen. Alle selskaper av noen betydning ble utradert, og skipsfarten kulminerte. I 1900 omfattet skipslisten bare 17 skip mot 75 femten år tidligere. Etter dette var det slutt med Holmestrand som sjøfartsby.

#### *nye kommunikasjoner*

Fra annen halvdel av 1800-tallet ble kommunikasjonene bygd ut og Holmestrand ble nærmere knyttet til omlandet med veier og jernbaner. Rutebåter hadde anløpt byen siden 1826, men etter jernbaneanleggelsen ble havna bygd ut og knyttet til de nye kommunikasjonene.

#### *en industriby oppstår*

Mot slutten av århundret gjorde industrien sitt inntog med fabrikketableringer i og like utenfor byen, og i løpet av noen få tiår ble Holmestrand forvandlet fra en tradisjonell, borgerlig preget sjøfartsby til et moderne industrisamfunn. Omstillingen innebar en radikal endring på alle plan i samfunnet, både økonomisk, sosialt og kulturelt.

Overgangen fra vanddrevne til dampdrevne sagbruk medførte en omstrukturering innen trelastnæringen, og Dampsaga fra 1881 var den første virkelige industribedrift i Holmestrand.

Men det var først i 1919 at byen fikk en industri av betydning. Da ble Nordisk Aluminiumsindustri etablert på den tidligere Dampsagtomta. Holmestrand ble valgt ut fra flere årsaker. Byen lå nær de store markedene, her var det behov for arbeidsplasser og boligsituasjonen var god. Bedriften nådde 300 ansatte på slutten av 1930-tallet, men etter utvidelser på 1950-tallet kom antallet opp i 1400. Ved utfylling i sjøen ble det gjort plass til Holmestrands hjørnesteinsbedrift.

#### **Holmestrand i etterkrigstida**

Veksten ved aluminiumsfabrikken medførte selvsagt generell befolkningsvekst. Boligbehovet kunne på langt nær dekkes innenfor byens grenser, selv om det ble det bygd mange boliger sørover i byen. Fra 1950-tallet ble det satt i gang storstilt feltutbygging i Botne, og i 1964 ble de to kommunene slått sammen. Boligreisningen var for en stor del basert på selvbygging, men industrien engasjerte seg også direkte ved bygging av arbeiderboliger.

Fram til 1960-tallet ble det foretatt svært få endringer i sentrum. Hvitvingfossbanen ble nedlagt i 1938. Bykjernen som hadde vært et økonomisk og bosetningsmessig tyngdepunkt ble fra midten av 1900-tallet redusert til et sted med servicefunksjoner for befolkningen som i stadig større grad bosatte seg utenfor byen. Verdiskapningen var konsentrert til storindustrien, og aluminiumsfabrikken ble en hjørnestein hele samfunnet hvilte på.

### *biltrafikkens virkninger*

Biltrafikken satte stadig sterkere preg på byen, og på 1960-tallet kom en veiomlegging som var helt nødvendig for gjennomgangstrafikken, men som ikke først og fremst tjente byens egne behov og interesser. Sammenknyttingen av Rådhusgaten og Langgaten ble foretatt etter en brann ved Rådhusplassen i 1961. Biltrafikken satte noen tiår sterkt preg på Holmestrand. Sammen med byregulering som forutsatte total sanering medførte dette betydelig forfall, både i trehusbebyggelsen i Nordbyen og 1880-talls-kvartalene rundt Torvet. Trafikkens virkninger slo altså to veier. Den virket konserverende fordi sentrum var lite attraktivt til nybygging - svært lite ble revet utover det som ble offer for branner, og den totale saneringen ble aldri gjennomført. Samtidig disponerte den for transformasjon, trafikken stadig tok større plass og forfallet måtte på lenger sikt medføre sterke endringer.

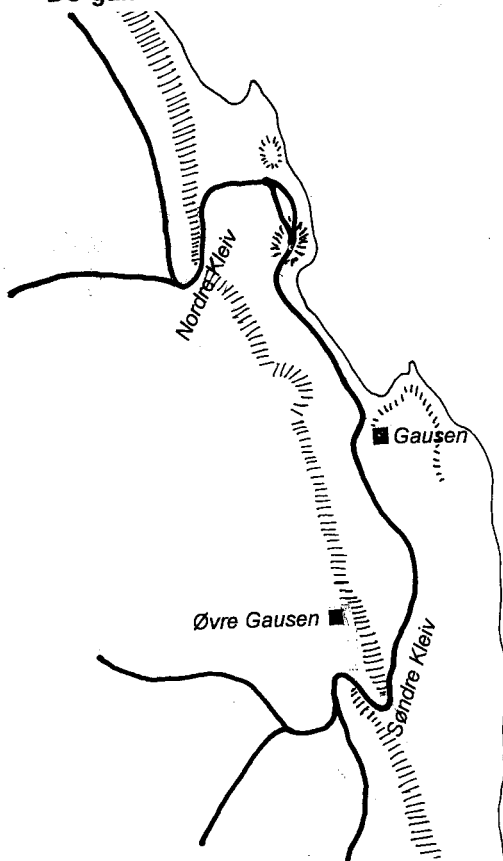
### *byutvikling på 1980-tallet*

I 1983 ble Holmestrandstunnelen åpnet og E18 ble lagt utenom bykjernen. Høykonjunkturen i byutvikling på 1980-tallet brakte folk tilbake til bykjernen, og Nordbyen har igjen blitt et attraktivt boligområde. Det ble satset på boligbygging med rehabilitering og tilpasningsarkitektur. Samtidig ble byen rammet av et par større branner, foruten at det ble gitt en rekke rivetillatelser. Alt i alt har et tjuetalls gamle trehus forsvunnet bare i Nordbyen i kjølvannet av byfornyelsen, mange med betydelig kulturhistorisk interesse og verneverdi. Også selve bystrukturen har vært utsatt for endringer ved at gateløp er lagt om, sperret eller forsvunnet ved nye byggeprosjekter.

*I forbindelse med at Holmestrandtunnelen ble åpnet i 1983 laget bytegneren Henning Meyer Johansen et prospekt over Holmestrand. Trafikkomleggingen utløste en sterk urban transformasjon. En rekke nye boligprosjekter ble realisert, samtidig som mye av den gamle bebyggelsen ble revet eller rammet av brann. Trolig endret bydelen seg mer i løp av dette ene tiåret enn de foregående 100 år.*



## De gamle innfartsveiene



Som nevnt var de naturgitte havneplassene er viktig faktor for framveksten av byen. Det brattlendte terrenget bak strandflata gjorde atkomsten til stranda nesten like besværlig fra landsida. Felles for de gamle veiene inn til Holmestrand er at de går ned til havna i nord i byen der de løper sammen. Det var til å begynne med bare to veier ned til byen, Nordre Kleiv og Søndre Kleiv.

Den stupbratte Nordre Kleiv går ned til Holmestrand på ei hylle i fjellet og kommer ned rett nordvest for kirken. Oppe på platået er det flere veier som møtes. Den viktigste veien var den som kom nordfra, fra den gamle hovedveien fra Angerskleiva, men for Holmestrand var trafikken fra Hillestad og bygdene innenfor av større betydning, for det var derfra trelast og tømmer ble hentet fra. Fra vest kommer veien fra Botne kirke.

Forbindelsen nordover ble vesentlig bedre da det på 1790-tallet ble bygd vei langs sjøen fra Kleivbogen til Holmestrand. Veien kom inn i byen ved Tranberggården og heftet seg her på det eldste gateløpet (Nordre Kleiv - Kirkegaten - Langgaten) gjennom byen.

Søndre Kleiv var forbindelsen sørover og sørvestover. Ved Kleivbrotet oppe på Botne-platået møtes Kongeveien sørfra med flere veier fra de indre Vestfold-bygdene. Herfra stupte veien via et par svinger ned den såkalte Søndre Kleiv til Bilet og nordover til byen. Tidlig på 1860-tallet ble det fra svingene nedenfor Kleivbrotet ned til Torvet bygd «chaussée», dvs moderne vei med jevn stigning, maksimalt 1:15, lagt inn i terrenget i skrånningen under Holmestrandsveggen. Veien ble hetende Nyveien, et navn den har beholdt siden.

*Fra gammelt av gikk det bare to veier ned til Holmestrand, en i nord og en i sør. Veiene møttes ved de naturlige lasteplassene ved noen knauser på stranda, og rundt disse vokste ladestedet Holmestrand fram på 1500-1600-tallet.*



*veienes betydning*

Etter hvert som de kystnære skogene ble uthogd på 1600-tallet og byen var etablert avtok disse naturgitte forutsetningene noe i betydning. Byens borgere engasjerte seg aktivt i skipsfarten i Oslofjorden, mellom Nordsjølandene og til slutt også på verdenshavene. Men det var fremdeles en betydelig utførsel av trelast fra Holmestrand. I dag virker det utrolig at det kunne fraktes trelast nedover Nordre Kleiv, men det var faktisk den veien mesteparten av lasten kom og ble lastet på Sundbrygga, den nordligste av byens brygger. Den var også den travleste. Inntil «chausséen» ble bygd gikk bare 1/6 av trafikken ned Søndre Kleiv. Men dette snudde seg og Nyveien ble siden den viktigste transportvei inntil Hvitvingfossbanen ble åpnet i 1902 og overtok trelastkjøringa.

*eksporten*

Transporten gikk hovedsaklig om vinteren. Lenge var det bjelker som utgjorde de største eksportvolumet. De gikk til Holland hvor de ble saget til plank på vinddrevne sager. Fra 1870- og 80-tallet ble det eksportert tremasse og cellulose fra sliperiet ved Hvitvingfoss og skurlast og høvlet last fra Holmestrand Dampsag og Høvleri.

*bebyggelsesstruktur langs veiene*

Innfartsveiene var smale gater. Bebyggelsen forholdt seg fritt i forhold til gateløpet - i Nordbyen hvor svært mye av 1700-talls bebyggelsen har vært bevart opp til våre dager lå de fleste husene med et hjørne ut i gata og skapte et diskontinuerlig gateløp. Dette har nok hatt mange ulike årsaker. Det har vært pekt på at de la husene slik for å ha utsyn langs gata. Grunnforhold og ikke minst eiendomsgrenser har nok vært vel så viktig. Grensene går i stor grad vinkelrett på sjøen, og husene er orientert etter dette.

**Havna og bryggene**

Holmestrand hadde isfri havn og var derfor et viktig utskipingssted. Havna var fra gammelt av liten og svært utsatt for været, skipene la til ved brygga nord i byen. Sørøver var det for grunt. Havneforholdene ble bedret ved at det på slutten av 1700-tallet ble bygd en hestekoformet havnebrygge, «Krana» som beskyttet den åpne havna. I 1869 ble den bygd om slik at den søndre armen av brygga gikk helt til Gausetangen. Havna ble således lukket inne med åpning nordover mot bryggene. Innenfor Krana var det trelasttomter opp mot bebyggelsen i Langgaten, og det var her Dampsaga ble bygd. De egentlige bryggene lå nordover på utsida av Styregaten.

Helt fram til begynnelsen av 1900-tallet hadde hver bygård her sin egen brygge med sjøboder eller gjerder i eiendomsgrensene. Etter at jernbanen var anlagt ble det bygd bryggespor ned til den nordligste av bryggene, Sundbrygga. Da Hvitvingfossbanen åpnet i 1902 med stasjon på Torvet var det nærliggende å bygge de to banene sammen med forlengelse av bryggesporet. Anleggelsen var vanskelig, og i 1910 raste en stor del av den gamle bryggegrunnen ut i sjøen.

**Jernbanen gjennom byen**

Jarlsbergbanen ble vedtatt bygd av Stortinget i 1875. Det forelå flere alternativer og det ble folkefest og stor forventning i Holmestrand da det var klart at traséen ble lagt gjennom byen, dette til tross for at flere hus måtte rives.

*høybanen - et kunstgrep*

Jernbanen ble ved anleggelsen bygd som høybane gjennom byen på opptil 6 meter høye murer av gråsteinsblokker. Dette muliggjorde passering av banen nesten hvor som helst, samtidig som det var nødvendig for å komme opp mot terrengplan ved Gausen. Undergangene er trange etter dagens standard og er noen steder bygd om med betongkonstruksjoner, men fungerer stort sett tilfredsstillende. I alt ble det bygd 12 bruer hvorav tre gikk over bekkefar. Både ved Nordre Kleiv og Bakken ligger den

imidlertid i skjæring. Selve banelegemet var en stor utfordring pga. de ekstremt dårlige grunnforholdene og representerer det fremste i sin tids ingeniørkunst. Flere steder måtte banen bygges om, og i 1910 og 1927 ble det gjort store utbedringer, bl.a. i Jernbanegata sør for Torvet.

Jernbanen ligger godt plassert i landskapet ved foten av østskrentene, og skaper i liten grad visuell og kommunikasjonsmessig barriere i byen.

Det siste tiåret har det skjedd relativt store endringer i Nordbyen, etter at E18 ble lagt i tunnel er området igjen et attraktivt boområde. Bryggesporet ble fjernet da Dulpen og Tranberghaugen igjen ble friområde.

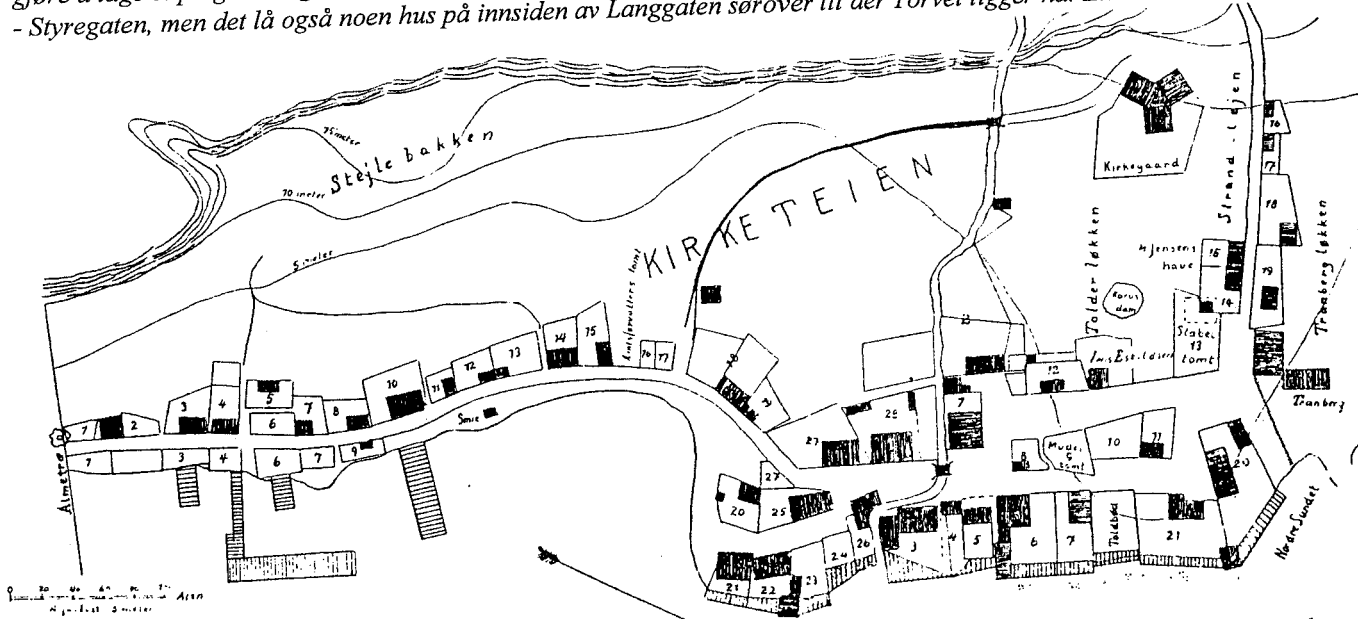
## Byregulering

Det første spede forsøk på *byregulering* i Holmestrand ble gjort alt i Griffenfelts tid. Grevnen ga i 1672 bestemmelser om at innvånerne skulle bygge sine hus på en rett linje langs sjøkanten slik at de kunne «correspondere paa en stoer Plads til et Torv og ordentlige Gader siden kunde oprettes og de Moradser (summer) som findes efterhaanden opfyldes». Bare det siste ser ut til å ha blitt etterfulgt. Men det var lenge fiskedammer på de ubebygde løkkene innenfor bebyggelsen i Langgaten, muligens rester etter våtmark.

### bystruktur fra 1600-tallet

Selv ikke den store brannen i 1716 ser ut til å hatt avgjørende betydning for bebyggelsesstrukturen. En oppmåling av hele byen fra 1689 samsvarer godt med slik man kjenner byen fra seinere. Tomtegrensene ble opprettholdt og tomtene bebygd ganske snart.

I 1689 ble Holmestrand målt opp tomt for tomt. Selv om det ikke er bevart noe kart fra oppmålingen har det latt seg gjøre å lage et på grunnlag av beskrivelsen. Bebyggelsen var konsentrert til området rundt bruggene - dagens Langgaten - Styregaten, men det lå også noen hus på innsiden av Langgaten sørover til der Torvet ligger nå. Etter G. Graarud.



### reguleringsbehovet

Lov om bygningsvesenet kom i 1845, men først langt seinere fikk dette noen betydning for Holmestrand. Etter koleraepidemien i 1853 ble det riktignok anlagt ordentlig kloakk, til erstatning for de gamle kisterennene. Ønsket om regulering hadde altså mange årsaker, og hygiene var en. Brannsikring var et annet, og for Holmestrand ble framkommeligheten gjennom sentrum et reguleringsmessig problem man kom til å merke i lang tid - på godt og vondt.



- Rådhusgaten* Reguleringsplan ble vedtatt i 1871, men da var bygging av Rådhusgaten alt igangsatt, en ny forbindelse nord-sør som skulle skjære gjennom Nordbyen for å rette ut den kronglete Langgaten.
- jernbanen medfører gateregulering* I slutten av 1870-åra ble jernbanetraséen ført gjennom byen og langs jernbanens østside ble Jernbanegata regulert fra Rådhusplassen og sørover.
- bybrannen 1884* Først etter at hele den søndre delen av sentrum brant i 1884 skjøt reguleringsarbeidet fart. Langgaten ble rettet ut parallelt med jernbanen og det ble innført murtvang i byen. Store deler av byen ble holdt utenfor murtvangsonen, men også innenfor området fortsatte man å bygge i tre, men nå med murte brannmurer i eiendomsgrensene.
- reguleringsplan 1942* I 1942 ble det vedtatt reguleringsplan for Holmestrand kommune etter et forslag fra slutten av 30-tallet, utarbeidet av arkitekt Sverre Pedersen i samarbeid med stadsingeniøren i byen. Planen la opp til en storstilt utbygging oppe på plataået, med store klassisistiske planoppslag med akser og vifteformede boliganlegg med krumme allégater. I sentrum holdt planen fast ved det gatemonsteret som var, men den forutsatte utvidelser i bredden på alle gatene i Nordbyen, slik at en gjennomføring av planen ville medført riving av hele trehusbebyggelsen.
- Planen fikk svært liten betydning for utviklingen som fulgte etter krigen. Utbygging av boliger oppe på plataået ble realisert etter langt mer terrengtilpassede planer, men også uten noen overordnet formidé, og området har en lite oversiktlig struktur, bl. a. fordi det i liten grad finnes noe artikulert hierarki mellom hovedveier og underordnede villaveier. De gamle veiene som kunne spilt en slik rolle er redusert i betydning, stengt for gjennomkjøring osv.
- Byutvidelser** På 1600-tallet strakte bebyggelsen i byen seg fra Tranberghaugen til der Torvet ligger i dag. Byen ble utvidet sørover langs Langgaten og det var tvil om hvor grensen egentlig gikk.
- forstedene* I likhet med de fleste andre byer hadde også Holmestrand forsteder. Nordre og søndre forstad lå henholdsvis ved Nordre Kleiv og Søndre Kleiv - Langgaten. Først ved et Stortingsvedtak i 1818 ble forstedene innlemmet i byen, men begge steder går bosetningen tilbake til 1600-tallet. Det var stor motstand mot byutvidelsen blant byens borgere, angivelig fordi det bodde så mange fattige i forstedene. Kleiveboerne livnærte seg på forskjellig vis, bl.a. som dagarbeidere på havna. Før utvidelsen kunne de heller ikke få borgerskap i byen. Byen ville nødige ta forsorgsansvaret for Botne fattigdistrikt. Reguleringskommisjonen hevdet at det var best at de to klasser levde atskilt. Det sosiale skillet mellom borgere og «kleiveboere» holdt seg lenge, helt til andre sosiale spenninger knyttet til industribyen overskygget de gamle.
- byutvidelse 1942* På begynnelsen av 1900-tallet meldte behovet seg igjen for byutvidelse. Nå var det arealbehov som presset på. Holmestrand hadde ikke mulighet til å skaffe tomter, verken til boligbygging eller industrietablering. Den gamle bygrensa som fulgte Dunkebekken ble stående helt til 1942, etter flere tiårs forhandlinger mellom Holmestrand og Botne. Områdene sør for byen ble innlemmet, men Melkekondenseringsfabrikken ble liggende igjen i Botne.
- kommunesammenslåing 1964* Sammenslåingen av kommunene i 1964 gikk raskere. Botne herred ble da slått sammen med byen til bykommunen Holmestrand.

## STEDER I BYEN

### Nordre Kleiv

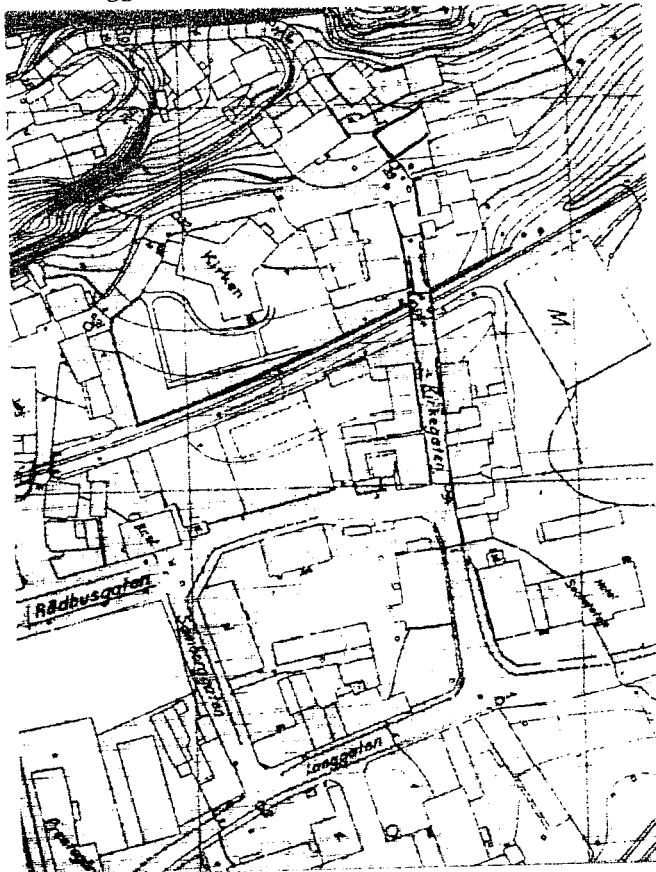
Bebyggelsen i Nordre Kleiv ble lenge betegnet som forstad, selv etter at området var innlemmet i byen.

Den nederste bebyggelsen i Nordre Kleiv, dvs nr 1, 2, 4 og 6 samt Kirkegaten 1 er i dag borte, bl.a. som følge av Holmestrandstunnelen som har påhogg rett under. I den optimistiske jobbetida under 1. verdenskrig ble Nordre Kleiv besluttet ombygd. Prosjektet ble aldri fullført. Den gamle bebyggelsen oppover bakken er derfor i stor grad bevart. Flere av husa eller deler av dem er fra 1700-tallet, mange har form og stilpreg fra før sveitserstilen, men autentisitetsgraden er varierende.

### Nils Kjærs gate (tidl. Kirkegaten)

Gata het *Kirkegaten* fram til 1930-tallet og gikk fra foten av Nordre Kleiv og ut til Sundbrygga. Da Vestfoldbanen ble elektrifisert, måtte det bygges ny og høyere bru over banen. Brua ble lagt nord for den gamle og Nordre Kleiv ble forbundet med Rådhusgaten. Da Rådhusgaten på 1960-tallet ble hovedgjennomfartsvei og Drammensveien ble forbundet med denne ble også rampen ned fra brua snudd slik at Nordre Kleiv munner ut nordover mot stasjonen. Kontinuiteten i gateløpet Nordre Kleiv - Kirkegaten - bryggene ble dermed brutt. Trehusbebyggelsen på vestsida av Rådhusgata ble revet på 1980-tallet for å gi plass til boligkomplekset som ligger der i dag, og gatestumpen inn til jernbanen forsvant i samme operasjonen. Et av primærelementene i den historiske bystrukturen er dermed borte.

*Ombyggingen til normalspor og elektrisk drift medførte at det historiske gateløpet Nordre Kleiv - Nils Kjærs gate ble brutt. Kartet til venstre viser situasjonen i 1929, kartet til høyre viser 1953. På 1960-tallet kom det flere endringer ved at Rådhusgata ble gjennomfartsåre og forlenget nordover til Drammensveien, og rampen opp til brua ble snudd nordover, slik situasjonen er i dag. På 1980-tallet ble trehusbebyggelsen mellom Rådhusgata og jernbanen revet og erstattet med tung boligbebyggelse. Av Nils Kjærs gate - en gang Holmestrand's hovedpulsåre - er det bare en stump igjen mellom Tranberggården (Hotel Societetten) og Museumsgården.*





*Museumsgården*

Museumsgården, også kalt Holstegården er den eneste bygningen igjen med adresse til Nils Kjærs gate. På 1850-tallet ble gården kjøpt av Holmestrand kommune og tatt i bruk av middelskolen, «Den Tordenskjoldske Skole». Almueskolen, bygd 1854, lå på nabotomta ut mot Rådhusgaten og ble revet ved gateutvidelsen på 1960-tallet. Begge skolene flyttet i 1899 til Gausen. Lokalene ble overtatt av Døveskolen som holdt til her inntil 1933. Holstegården ble da museum, mens murbygningen mot Sandborggaten ble gamlehjem.

Museumsgården er en toetasjes bygning med høyt valmtak, bygd på 1750-tallet. Den fikk trolig sin nåværende form på 1790-tallet I 1923 ble en inngangsportal i bygningen fredet. Seinere har det vært vurdert å frede hele bygningen, men trolig har man ansett museumsfunksjonen som tilstrekkelig vern.

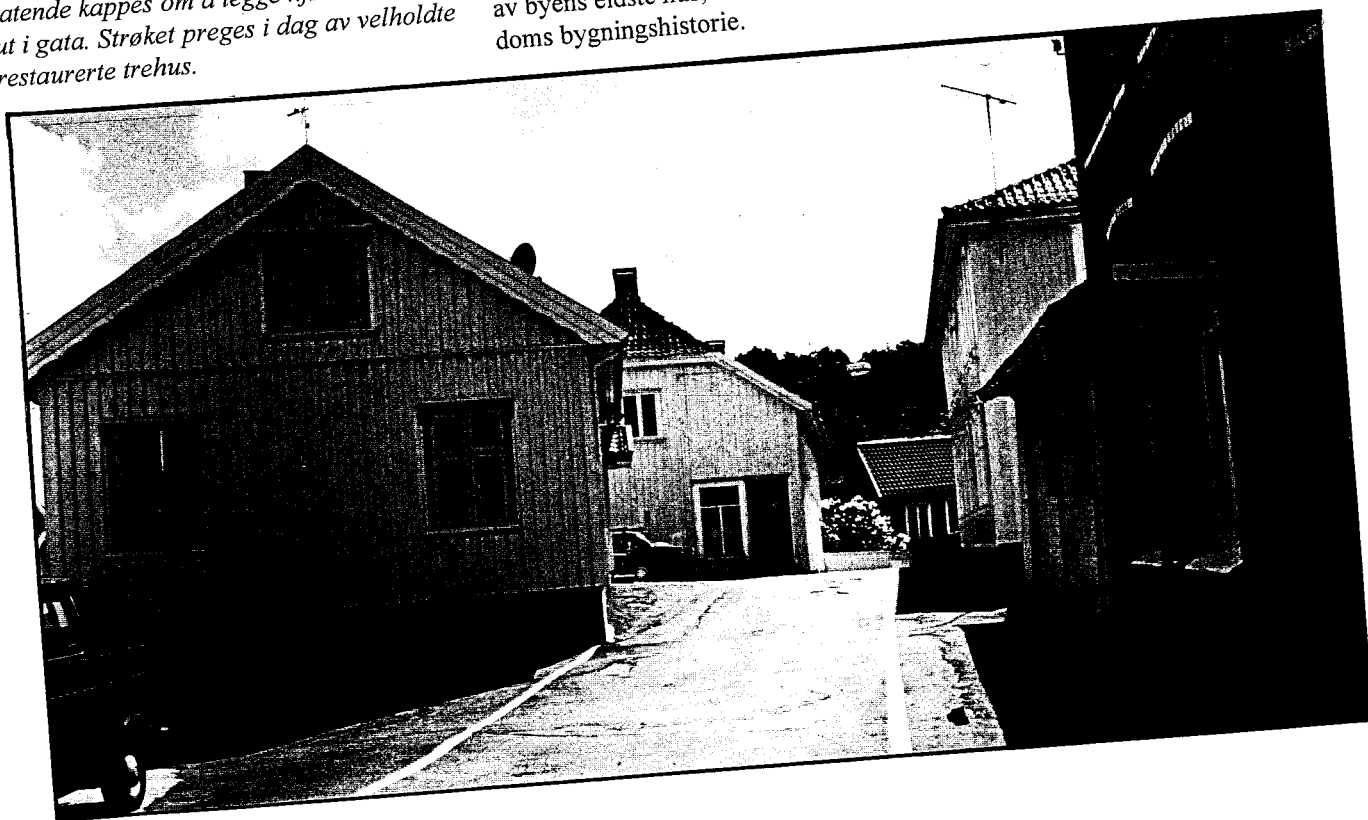
**Langgaten**

Langgaten er Holmestrands tradisjonelle hovedgate og eneste forretningsgate. Gata går fra Tranberggården i nord til Gausen i sør. Langgaten er som nevnt den eldste av gatene og er et primærelement i bystrukturen. Gata skifter karakter flere ganger i sitt løp gjennom byen, og det er i dag Langgaten - Rådhusgaten er hovedgata i Holmestrand. Dette er likevel en ny kontekst, muliggjort ved brannen mellom Rådhuset og Langgaten i 1961 og omlegging av Drammensveien forbi stasjonen

**Langgaten gjennom Nordbyen**

Gjennom Nordbyen er Langgaten i dag å anse som boliggate. Området preges volummessig av større bolig- og byutviklingsprosjekter fra 1980-tallet men har også et stort innslag av gammel trehusbebyggelse. Gateløpet er svært irregulært, og Styregaten, Østergate (gatenavnet er ute av bruk) og Leira må anses som forgreininger av Langgaten. De gamle borgerhusene ligger med hovedinngang ut mot gata og med enkelte uthus ut mot Havnegaten, rester etter sjøbodbebyggelsen som dominerte bryggeområdet før bryggene ble ombygd da det ble lagt sporforbindelse mellom Jarlsbergbanen og Hvitvingfossbanen her i 1910. Her finnes kanskje noen av byens eldste hus, men det fører for langt av sted å gå inn på hver eidents bygningshistorie.

*Langgata løper mellom hus som tilsynelatende kappes om å legge hjørnet lengst ut i gata. Strøket preges i dag av velholdte restaurerte trehus.*



*Tranberggården - Hotel Societeten*

Tranberggården går for å være en av de aller eldste bygningene i Holmestrand. Den er den eneste av bygårdene som har vært kjent under samme navn fra 1600-tallet og fram til i dag. Etter restaurering 1993-94 har bygningen fått igjen mye av det sveitserstilpreget den fikk ved ombygging i 1890. Det store tilbygget fra samme tid er imidlertid blitt revet. Man vet at Tranberggården ble spart ved den store bybrannen i 1716, og det er derfor spekulert på om huset eller deler av det kan være fra 1600-tallet. Tross sveitserstilpreget har bygningen mange eldre elementer bevart. En gammel inngangsportal ble overflyttet til vestsiden av Museumsgården tidlig på 1930-tallet.

**Tranberghaugen**

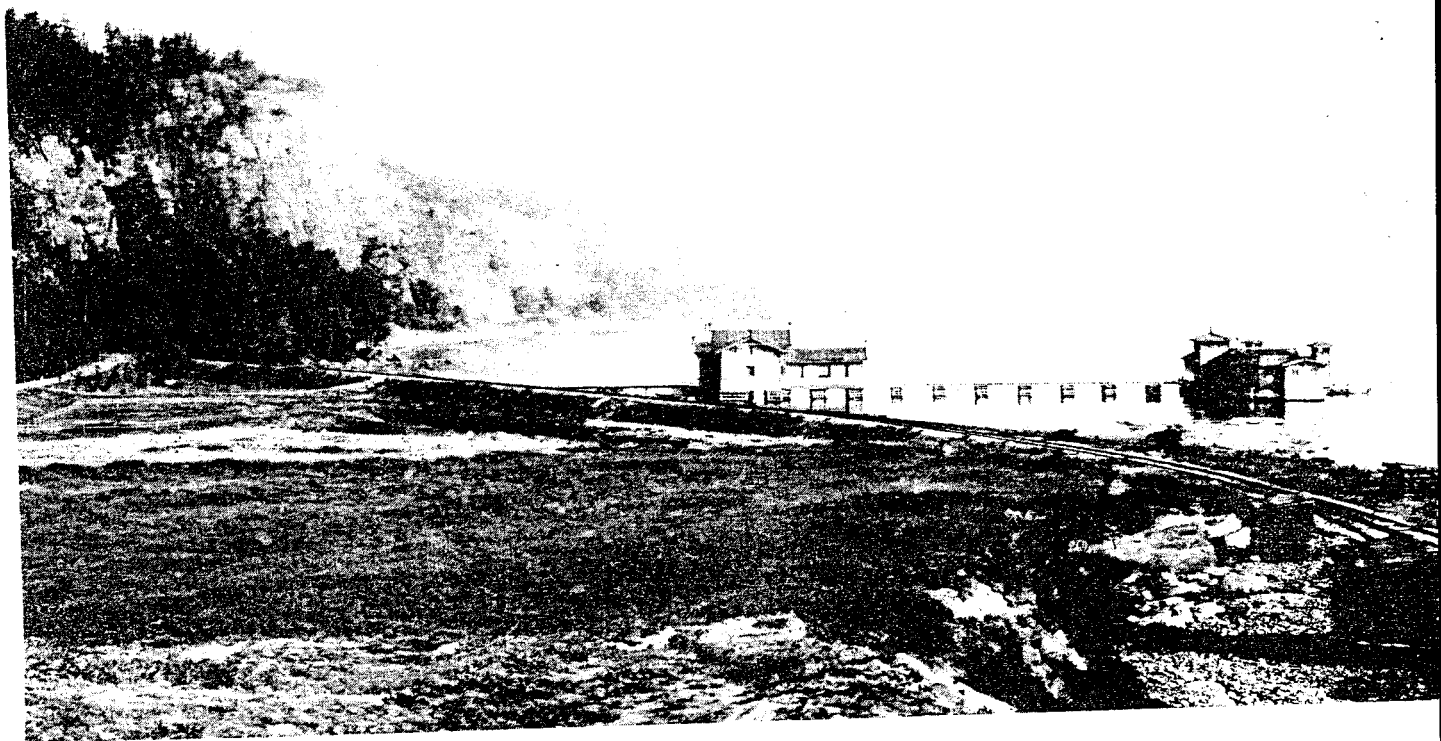
Sannsynligvis har Tranberggården navn etter denne kalksteinknausen som i dag kalles Tranberghaugen. Tranberg «Tomt, Løkke og Haug» er nevnt i kildene fra 1660-tallet og framover. Inntil jernbanen ble bygd var det et relativt stort sammenhengende jordbruksland her i nordkanten av byen, på 1800-tallet eid av Holst i Tranberggården.

*Holmestrand's Bad*

En liten del av Tranbergeiendommen var bortleid til Holmestrand's Bad. Det var anlagt i 1839, og bare Moss og Sandefjord var tidligere ute her til lands. Badeparken strakk seg et stykke nordover fra selve badet. Tranberghaugen fikk trolig tidlig en parkmessig behandling. Anleggelsen av havnesporet medførte at Badet måtte flyttes. I 1883 sto det nye Badet ferdig nord for Tranberghaugen. Det var et moderne anlegg i sveitserstil. I 1890 ble det startet et aksjeselskap med formål å skaffe et badehotell med festivitetslokaler i tilknytning til badet. Det var i denne hensikt Tranberggården ble ombygd og tilbygd en fløy.

Det er i dag svært få konkrete minner etter det fornemme badeanlegget. Badet hadde sin glanstid rundt 1900, men i mellomkrigstida gikk det nedover med driften og bygningene ble revet i åra etter 2. verdenskrig. Bare et par røyser som stikker opp av sjøen utenfor det nye hotellet kan knyttes

*Holmestrand Bads bygninger var bygd på steinkar ute i sjøen nord for Tranberghaugen. Badet var et svært fasjonabelt kursted og hadde sin glanstid rundt 1900. Området her fikk tidlig en parkmessig behandling og det ble anlagt spaserveier - «zik-zaker» opp til utsiktspunkter oppe på plataet. Idretten kom til å spille en viktig rolle i området.*



*badet strukturerer*

direkte til anlegget. Men også selve friarealet må ses i sammenheng med badet. Når dette arealet aldri ble nedbygd skyldes det først og fremst badet, dernest at de utfylte områdene tidlig ble tatt i bruk til beslektede sysler, rekreasjon og i første rekke idrett.

*Dulpen*

Bryggesporet som ble anlagt 1882-85 ble lagt på ei fylling på stranda. Ved høyvann seg det inn sjøvann slik at det dannet seg en illeluktende pøl innenfor sporet. Derav kaltes området Dulpen, et navn som ennå brukes. I 1902 ble Dulpen overdratt Forskjønnelsesselskapet og et stort oppfyllingsarbeid ble utført. Grunnen ble utleid til Holmestrand's Lawntennisklub. Seinere ble det opparbeidet fotballbane på dugnadsbasis.

*alléen langs Drammensveien*

Langs Drammensveien (nå Langgata) fra Badeparken til Societeten ble det plantet allé på 1880-tallet. Mesteparten av den ble hogd ned ved veiutvidelse i etterkrigstida, men ennå står det omkring 20 almetrær opp mot stasjonen. Dagens Langgaten er noe rettet ut her, og den gamle gata benyttes som parkeringsareal. Hele området forfalt kraftig etter hvert som biltrafikken gjennom Holmestrand ble mer og mer dominerende.

**Stasjonen**

NSB eier et relativt stort område rundt stasjonen. Arealet ble ekspropriert av Tranberggårdens løkkegrunn, hvor det ble drevet jordbruk fram til jernbanen kom. NSB bygde en rekke verkstedsbygninger sør for stasjonen. Her var det snekkerverksted og smie, samt kontor for avdelingssjefen. Avdelingen tok seg av vedlikehold av linjemateriellet. Det var også et lager for slipperter (sviller) her. Bygningene ble ombygd og nybygd da banen ble lagt om til normalspor.

Stasjonsbygningen ble oppført i 1880. Den er en trebygning av samme type som ble bygd i Sandefjord og Porsgrunn. Stasjonsbygningen er forholdsvis hardt restaurert. Vinduer og panel er skiftet, og det karakteristiske sveitserstilstaket har fått kappet sperrene, slik at det har fått et mer knapt uttrykk, i tråd med funksjonalismens praksis. Pakkhuset som ble oppført nord for stasjonsbygningen er i dag i bruk som forretningslokale.

**Kirkegaten**

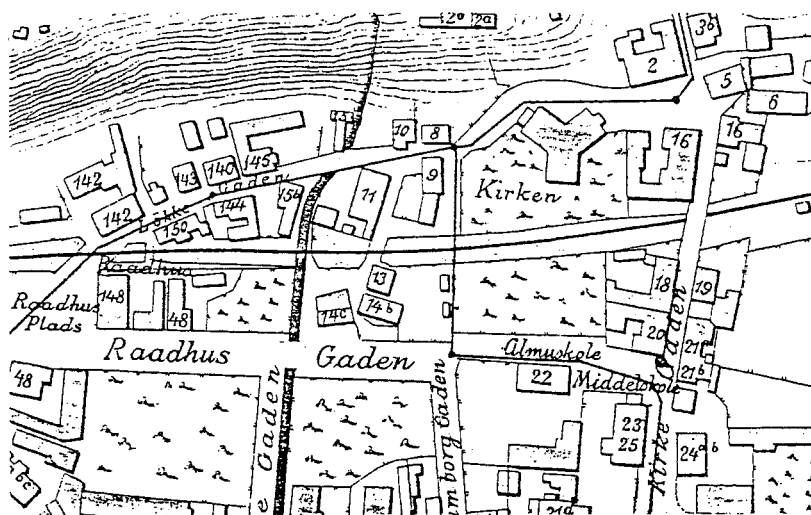
Kirkegaten går fra foten av Nordre Kleiv, forbi kirken, krysser Rådhusgaten ved Politikammeret (det gamle Rådhuset), og ender i Langgaten. Gata har sin opprinnelse i en sti over løkkene som tilhørte tollerebetet og kirken. Bebyggelse ble det først på 1700-tallet. Gatnavnet var opprinnelig Løkkegaten, endringen skriver seg fra 1930-tallet, da den tidligere Kirkegaten ble kalt Nils Kjærs gate. Kirkegaten har et av byens sammenhengende partier med trehus fra 1700 og 1800-tallet.

*Kirken*

Kirken ble bygd i 1674, på en liten avsats ved foten av Nordre Kleiv, et stykke innenfor den daværende bebyggelsen ved stranda. Det var grevskapets første greve, Griffenfeld, som ga tomt og det største enkeltbidraget til bygging av kirken. Borgerne i Holmestrand ytte resten. Kirken har en svært spesiell Y-formet planløsning, som kan tyde på påvirkning fra europeiske sentralkirkeformer. Det høye klokketårnet er en tilføyelse fra 1764, opprinnelig hadde kirken en liten takrytter i skjæringsunktet mellom fløy-mønene, og kirkeklokkene hang i en galge ute på kirkegården. Fram mot 1800-tallet forfalt kirken sterkt. I 1830 fikk kirken sitt nåværende utseende med bl.a. empire-pregete portaler og vinduer.

De fornemste i byen ble begravet i kirkegulvet eller lagt i gravkjelleren under alteret i østfløyen. Den ble stadig fylt med vann og grus som skyllet inn gjennom murene, forholdene var på begynnelsen av 1800-tallet så ille at det ble slutt på denne skikken.

Jernbanen ble anlagt tvers over kirkegården i 1880, men man hadde da tatt i bruk den nye gravlunden sør i byen. Dette kartet fra 1884 viser at kirkegården strakk seg helt ned til Rådhusgaten.



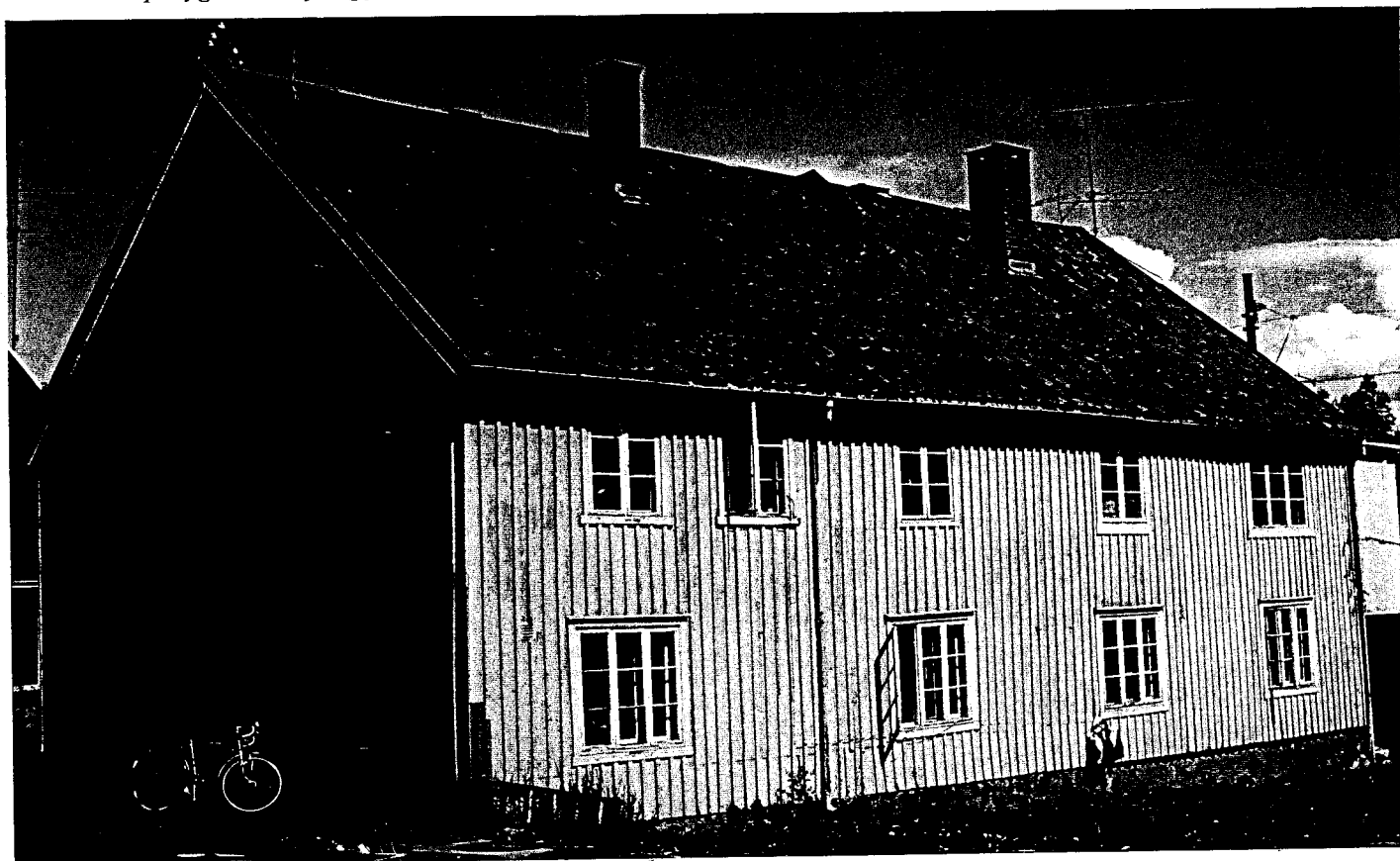
#### kirkegården

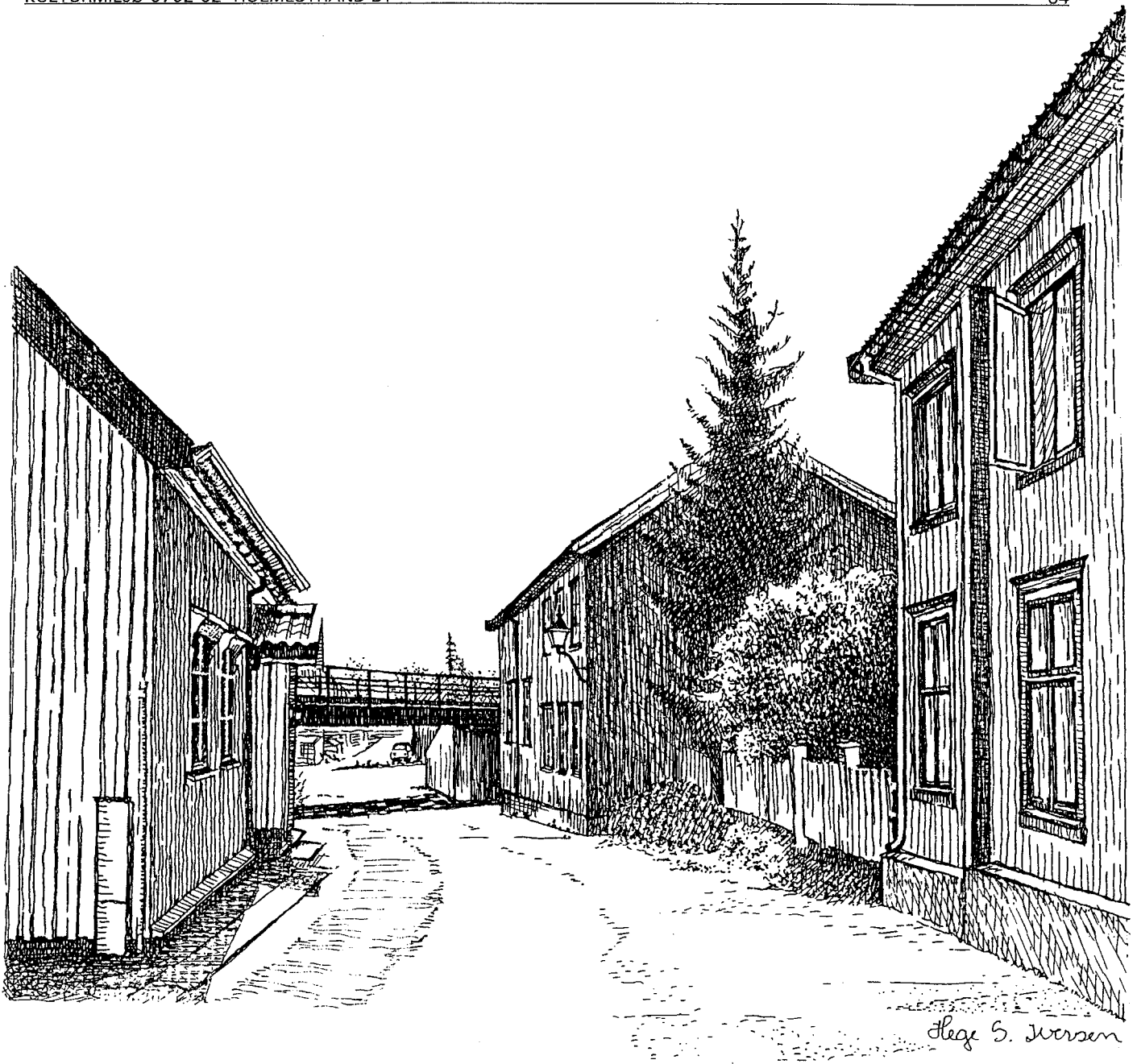
Kirkegården rundt kirken var opprinnelig ganske liten og ble utvidet flere ganger på 17- og 1800-tallet inntil det i 1866 ble anlagt ny gravlund på Bilet, sør i byen. Da jernbanen ble anlagt strakte kirkegården seg ennå helt over til Rådhusgaten, og jernbanen skar den over omtrent midt på. Delen på østsida ble liggende ubebygd til på 1920-tallet, og på 1980-tallet bygde Holmestrand Boligbyggelag blokker på tomte.

#### Fattighuset

Et av de mest interessante husene i Holmestrand er Fattighuset, Kirkegaten 7, (126/80). Fattighuset ble bygd rundt 1760, altså bare et par tiår etter at den første offentlige forordning for sosial omsorg,

*Fattighuset eller «det gamle gamlehjemmet» er uten tvil en av de sosialhistorisk mest interessante bygningene i Holmestrand. Norge fikk den første offentlig regulerte omsorg for fattige på 1740-tallet, altså omtrent samtidig med innføringa av konfirmasjon og skole. Tjue år seinere ble det bygd fattighus i Holmestrand for å ta hånd om de vanskeligst stilte. Etter at byen ble utvidet i 1818 sognet også de fattige kleiveboerne til Holmestrand, og i 1828 var huset blitt for lite, og det ble påbygd en etasje og fikk den formen det har i dag. Huset er et unikt kulturminne som bør sikres bevaring.*





*Den søndre delen av Kirkegata er godt bevart. Her ligger den samme bebyggelsen som lå her da jernbanen ble bygd rundt 1880. Man kan si at bebyggelsen ligger «i ly» jernbanen, selv om togene representerer et godt hørbart element i miljøet. Jernbanen har dannet grense for byutviklingen, og baksida av jernbanen har ikke vært utsatt for de samme sterke endringskreftene som mer sentrale deler av byen, selv om det også har vært revet bebyggelse her.*

Bygningen er i to etasjer og har vanlig saltak. I hver etasje løper en gang fra gavlside til gavlside, med fire rom på hver side, hvert med sitt ildsted. Sannsynligvis hadde huset celleplan, hvert rom hadde kun ei dør, og all kommunikasjon gikk gjennom gangen. Helt fram til 1.verdenskrig var det slik at beboerne måtte stelle for seg selv, det var ingen fellesrom eller fellesfunksjoner.

Betegnelsen fattighus ble på 1900-tallet erstattet av gamlehjem, og som sådan fungerte huset til 1930. Da ble gamlehjemmet flyttet til murbygningen i Sandborggaten 7 på hjørnet av Rådhusgaten. Denne bygningen er i dag er en del av det nye eldreboligkomplekset Kjærsenteret. Det går altså en kontinuerlig historisk linje fra 1700-tallets fattighus i Kirkegaten til det moderne bolig- og velferdssenteret på andre siden av Rådhusgaten. Bygningen er fremdeles i kommunal eie og brukes som bolig av sosialetaten.

*Bekkegaten 1*

Bekkegaten 1 (127/77) ligger til Kirkegaten, og er også et gammelt hus, men det er mer endret enn Fattighuset ved siden av. Takster fra 1790-tallet viser at det sto et toetasjes tømmerhus her, høyst sannsynlig det som står her i dag. Midt på 1800-tallet var det dansesal i 2. etasje.

*den tidligere Løkkegaten*

Retten overfor Fattighuset lå det tidligere tre små eiendommer klemt inn mot fjellet. Det siste av husa her ble revet på 1980-tallet. Sør for Fattighusbekken ligger en husrekke med tre bolighus klemt inn mot jernbanelinja, og på andre siden av gata 4-5 hus. Bygningene her ligger med langsida parallelt med gata, noe som ser ut til å ha vært mer unntak enn regel i den gamle Holmestrand-bebyggelsen. På slutten av 1700-tallet var dette området ei løkke som hørte til Mommegården og det var ikke noen bebyggelse her før den tid, men rundt 1800 ble det bygd en rekke hus her. Mommegården (Rådhusgata 13) strøk med i en brann midt på 1980-tallet. Beboerne i gata var på 1800-tallet i hovedsak håndverkere, kjøpmenn og sjøfolk.

*Kirkegaten 9-11-13*

Tomta som Kirkegaten 9 ligger på ble bebygd i 1802, og det kan være dette huset som ligger her fremdeles. Kirkegaten 11 kaltes Klokkergården, sannsynligvis fordi huset var bolig for fattigskolens lærer på 1820-tallet. Bygningen er trolig fra begynnelsen av 1800-tallet. Kirkegaten 13 ble bygd i 1835 og ble solgt til kommunen som brukte det til allmueskole inntil 1867, da huset ble solgt i privat eie.

*Kirkegaten 10-12-14-16*

Kirkegaten 10 kaltes Mølletomten etter er «vannmølle» som stod her på slutten av 1700-tallet, altså ei kvern, drevet med vann fra bekken. Et nytt hus ble oppført her i 1804, og det hadde to etasjer, mens huset som står her i dag har én. Innunder fjellet var det ei olle som ga krystallklart vann, og dette var den rikholdigste av ollene i Holmestrand. Rundt 1. verdenskrig var olla i bruk som vannkilde til en mineralvannfabrikk i byen.

Kirkegaten 12 var opprinnelig en bygning i en etasje med svalgang på sørenden, bygd i 1802. I 1853 ble den påbygd til to etasjer. Kirkegaten 14 ble fradelt Mommegårdens løkke i 1799 og Kirkegaten 16 i 1800, og tomteene ble trolig bebygd da. Den søndre delen av bygningen mot gata i nr 16 er trolig tilbygd på 1870-tallet som snekkerverksted, men ble tatt i bruk som lokale for Frelsesarmeen i 1880-åra.

*Holmestrand Politikammer holder til i det tidligere Rådhuset som stod ferdig i 1864. Bygningen var den første som ble lagt i forhold til den da nyregulerte gata Rådhusgaten. Foran bygningen ble det anlagt en liten plass - Rådhusplassen*



*Kirkegaten 15 - det gamle Rådhuset  
i dag Holmestrand Politikammer*

Rådhuset sto ferdig i 1864. Bygningen har et klassisistisk gavlmotiv på hovedfasaden mot sør som ligger midt i Langgaten akse og med kirketårnet stikkende opp bak. Det skyldes delvis en tilfeldighet, for bygningen var ikke synlig fra Langgaten før brannen i 1961 åpnet for forbindelsen Rådhusgaten - Langgaten. Intensjonen om en akse var nok til stede allerede da Langgaten ble rettet ut i reguleringen etter bybrannen i 1884. Rådhuset har to høye etasjer, og er stilmessig preget av seinempire. I mellomkrigstida ble bygningen for liten for å romme den kommunale virksomheten og det ble innredet kontorer i Backergården (se under). I dag holder Holmestrand Politikammer til i gården.

**Bekkegaten og Sandborggaten  
- løkkene**

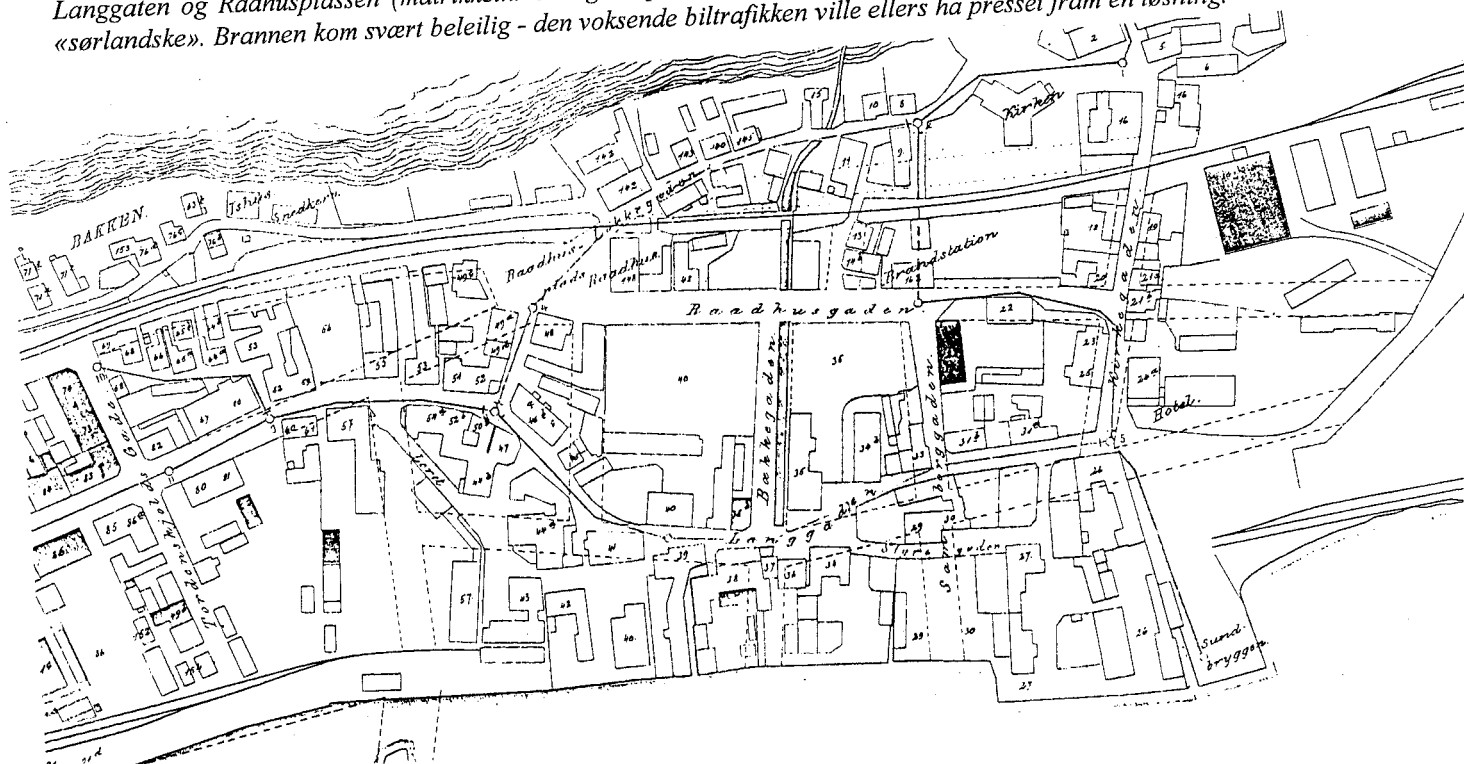
Området mellom den gamle Løkkegaten og Langgaten var ubebygd langt opp på 1800-tallet. Byekspansjonen skjedde sørover, mens de gamle løkkene og hagene som tilhørte eiendommene i Nordbyen ble liggende urørt. Riktignok ble det regulert gater med kvartalsstruktur på tvers av Rådhusgaten, men de har i begrenset grad strukturert seinere bebyggelse. Eienomsstrukturen gjorde det vanskelig å åpne løkkene for utbygging, samtidig som de var i bruk som hager. Det nye Kjærsenteret er f.eks. bygd slik at Sandborggaten er sperret. Bekkegaten har en noe klarere form, takket være bekken som løper her. Fattighusbekken gikk åpen gjennom byen. Først på 1950-tallet ble den lukket med betongdekke.

Så sakte skjedde gjenbyggingen av løkkekvartalene at da det nye Rådhuset ble bygd på 1960-tallet ble det oppført på en av de gamle løkkeparsellene. Da hadde tomte riktignok vært regulert for formålet et par tiår. På andre sida av Bekkegaten ligger hagen til Kjærsenteret. Den er en direkte levning av de gamle løkkene.

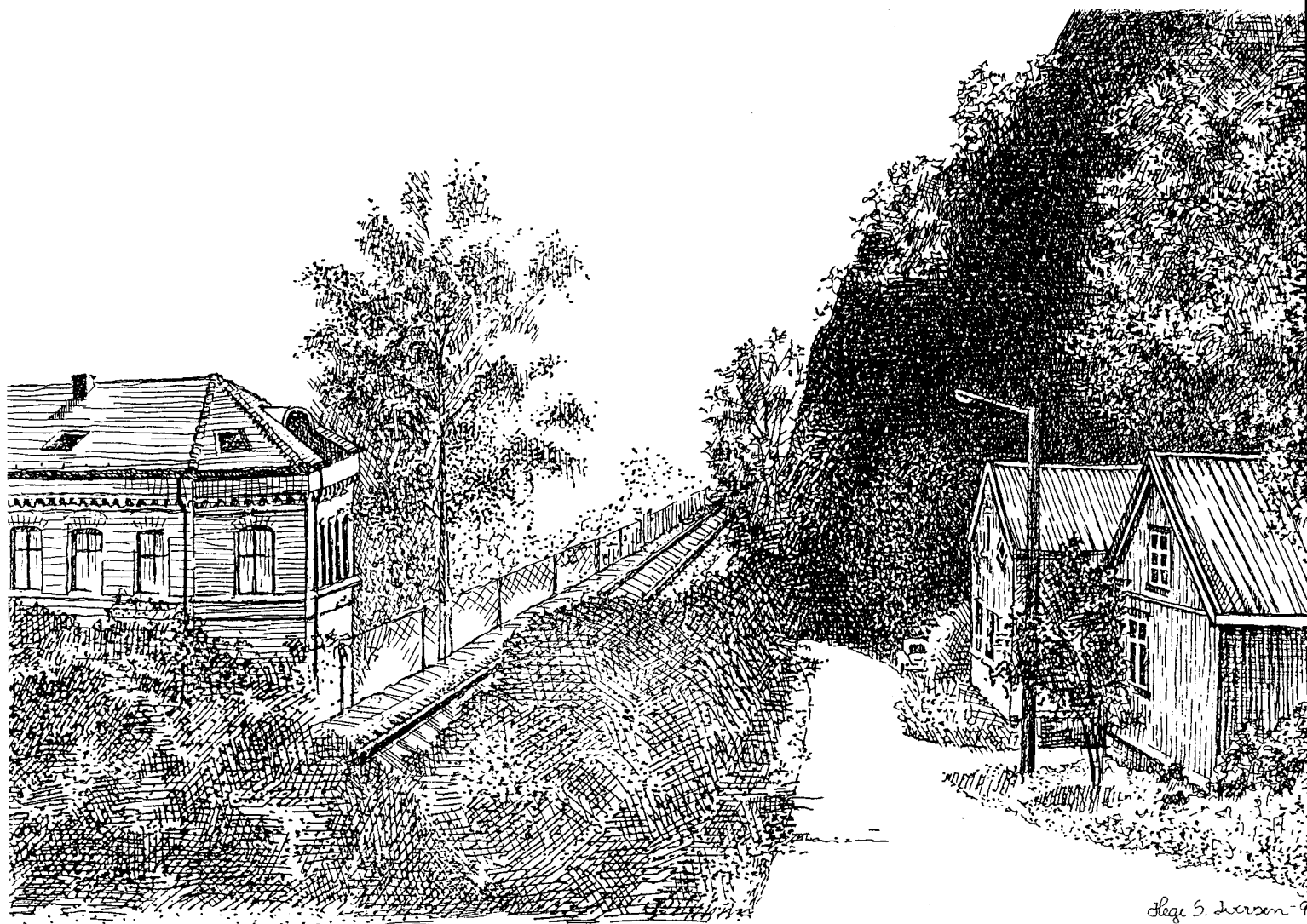
*hus til Rådhusgaten*

Den eldste bebyggelsen mot Rådhusgaten er Tranberggården og Holstegården som er omtalt over, men også bak det gamle Rådhuset ligger noen eldre hus, sannsynligvis bygd etter at gata ble regulert i 1871. Verkstedet ved siden av har røtter tilbake til århundreskiftet og var et mekanisk verksted.

*Dette kartet fra 1903 viser hvordan man tenkte seg å transformere byen inn i en kvartalsstruktur. Reguleringene er stiplede. I realiteten fikk planene svært liten betydning, med ett unntak - Rådhusgaten. I 1961 brant bebyggelsen mellom Langgaten og Rådhusplassen (matrikelnr 53 og 55 på kartet). Langgaten - Rådhusgaten ble en viktig trafikkåre på «sørlandske». Brannen kom svært beleilig - den voksende biltrafikken ville ellers ha presset fram en løsning.*







*Jernbanen la en barriere gjennom byen, men av og til kunne det være en fordel. Brannen som herjet byen i 1884 stanset ved jernbaneskinnene, og den gamle småhusbebyggelsen i Bakken har fått slumre videre, uberørt av byregulering og murtvang. Til venstre ses Meierigården fra midt på 1880-tallet som nå er restaurert etter en brann for et par år siden.*

*tidligere Folkets Hus*

Forsamlingslokalet med adresse Bekkegaten 2, rommer i dag Filadelfiamenigheten. Bygningen var oppført som gymnastikklokale for Døveskolen, trolig rundt 1900. På 1930-tallet overtok Holmestrand Jern- og Metall bygningen, og den tjente som Folkets Hus i mange år og fylte behovet for et forsamlingslokale i byen.

### **Bakken**

I de eldste kildene kalles dette området like under fjellet for *Steilebakken*, noe som kan indikere et rettersted. Bebyggelsen i Bakken ligger helt inn mot skrentene, og det har forekommet at hus har blitt ødelagt av steinsprang fra fjellet. Den sørligste delen av Bakken har vært kalt *Jeriko* på folkemunne. Jernbanens gjennomskjæring av området medførte ekspropriasjon og omstrukturering av eiendommene, men bare to bolighus ble revet.

*bebyggelsen*

I løpet av de siste tiåra er noen av småhusa blitt revet, men området gir fortsatt inntrykk av et gammelt trehusmiljø. Området preges av små hus, åpenbart påbygd og ombygd en rekke ganger. Bebyggelsens karakter må ses i lys av sosiale og økonomiske forhold i denne mest skyggefulle delen av byen. Husa som står her er trolig fra første halvdel av 1800-tallet.



## Bakgaten - Langgaten

### Backergården

Backergården i Langgaten var og er en av de staseligste bygningene i Langgaten. Bygningen er fra begynnelsen av 1800-tallet, og var i Backerfamiliens eie. Årstallet 1741 på portalen skyldes en feilaktig restaurering. På 1920-tallet ble bygningen tatt i bruk for den kommunale administrasjonen som ble utvidet da den gamle magistratordningen ble avviklet. Gården eies av Legatet til Holmestrand bys vel, og har derfor blitt kalt Legatgården. Samlaget, seinere Vinmonopolet hadde utsalg i 1. etasje i mange år. På 1980-tallet gjennomgikk gården en forholdsvis omfattende ombygging, og rommer i dag bibliotek, bystyresal og kommunekontorer.

### Bakgaten

Bak Backergården ligger Bakgaten. Den framstår i dag som en uregelmessig passasje gjennom kvartalet, og bare to hus har i dag adresse til gata. De er begge to svært interessante bygninger, høyst sannsynligvis fra 1700-tallet. I motsetning til de fleste andre bevarte hus fra perioden representerer ikke disse bygningene byens mest velstående, men kan trolig knyttes til mengden av håndverkere, mindre handelsmenn og arbeidsfolk som utgjorde en vesentlig andel av sjøfartsbyens befolkning. Dette til tross har bygningene ingen formell vernestatus. Det ble gitt rivetillatelse så seint som i 1987, og nabohuset, Bakgaten 2 i en etasje ble revet. Tillatelsen er seinere trukket tilbake.

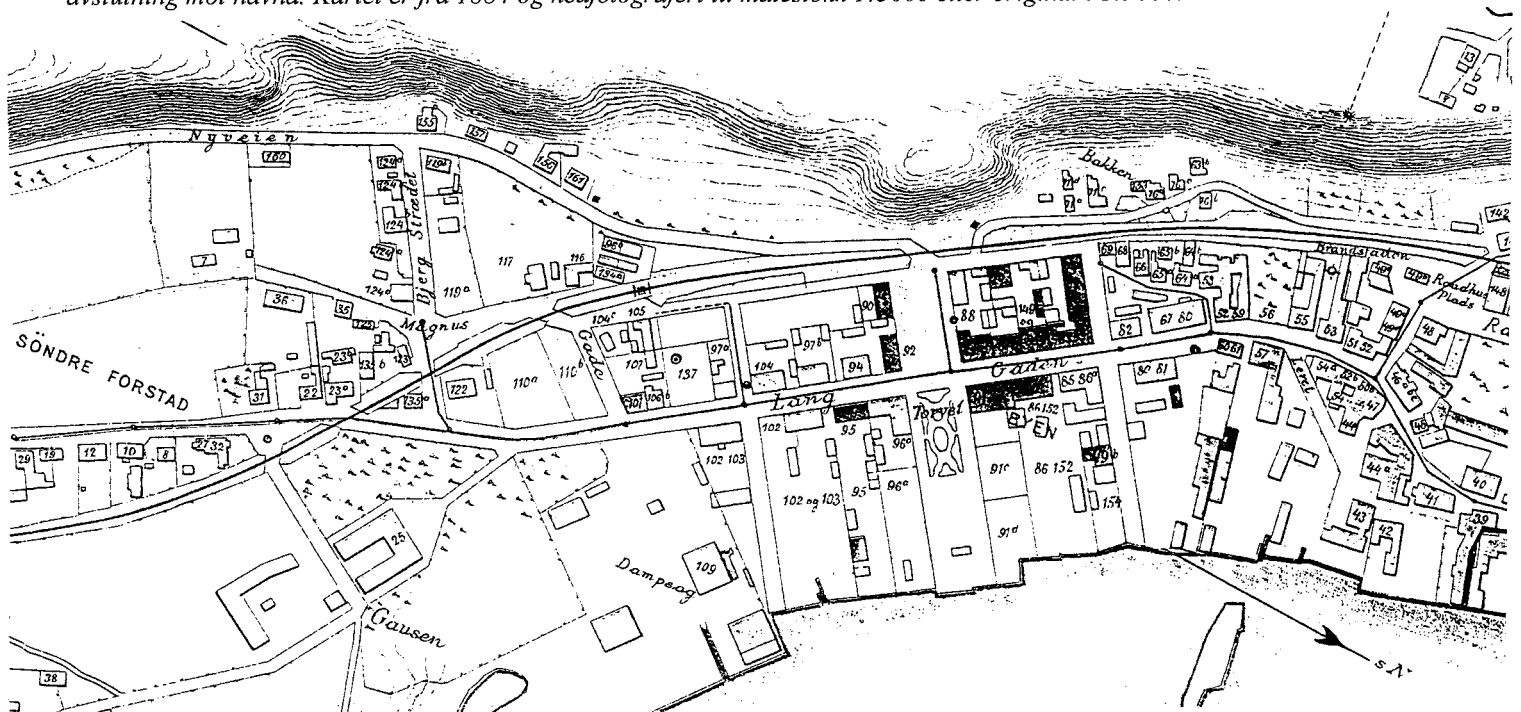
## Kvartalene rundt Torvet

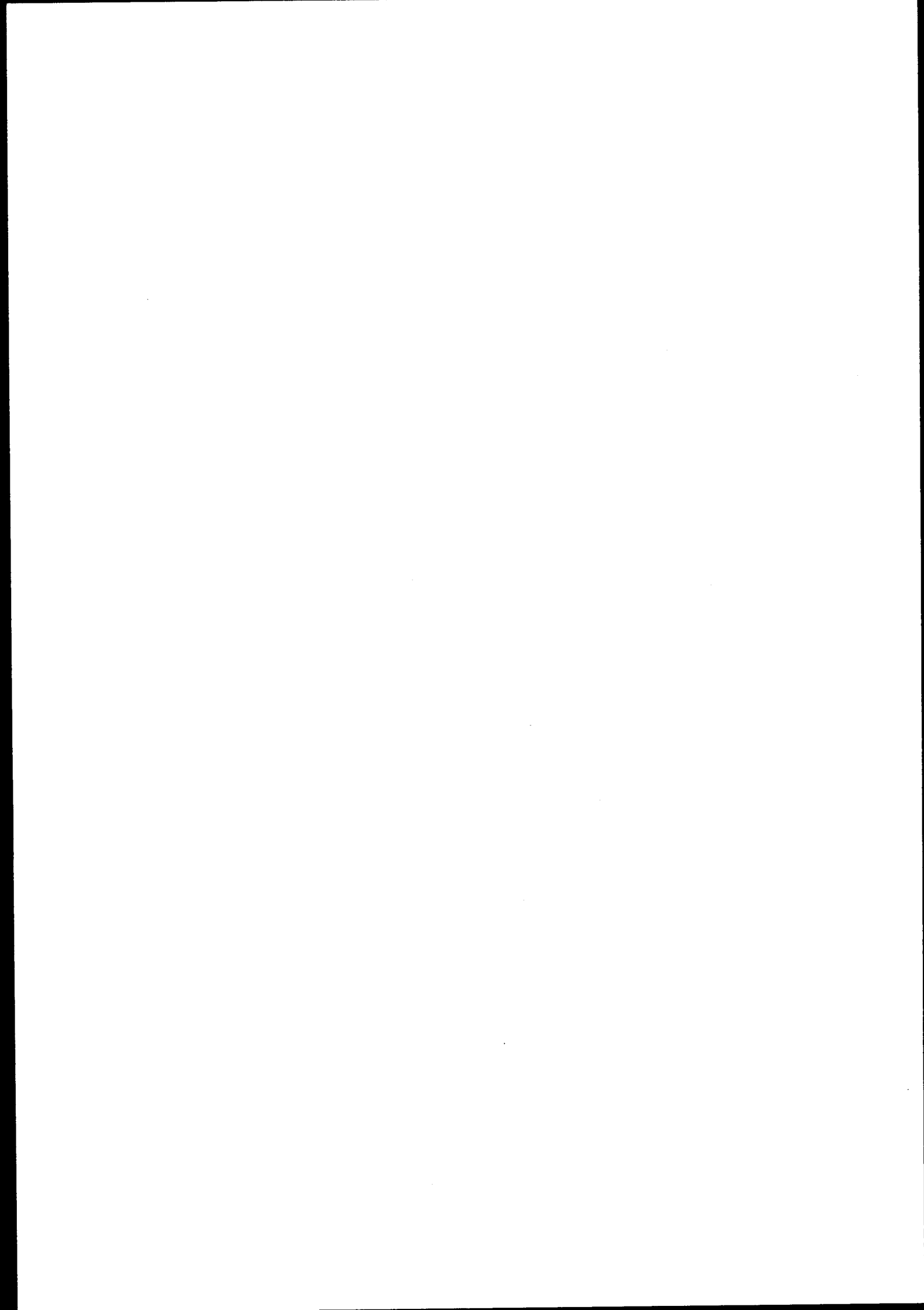
Sentrum er preget av gårder i mur fra tida etter brannen i 1884. Gjenoppbyggingen gikk svært raskt, til tross for at det måtte gjennomføres ny regulering, alle tomtene ble stukket ut på nytt, dels med avvikende plassering i forhold til tidligere. Omreguleringen medførte at de fleste eiendommene fikk en bedre beliggenhet og tilgjengelighet enn før.

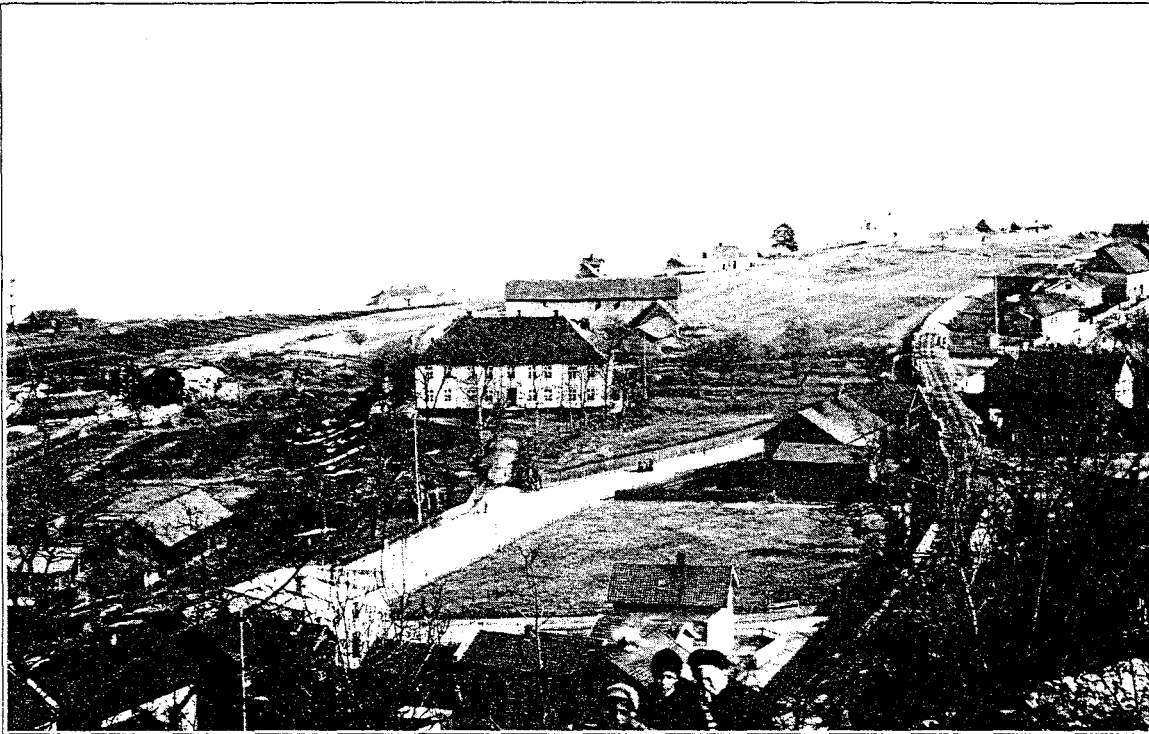
### tyngdepunktet sørover

Tyngdepunktet i bykjernen flyttet seg sørover. Torvet som var anlagt da Nyveien ble bygd ble utvidet helt ned til planketomtene ved havna. Reguleringen skapte en langsmal plass under det framskytende fjellet som kalles Lallahompen. Det hadde både estetiske og praktiske hensikter, Torvet ble anlagt som brannspærre midt i byen. Tverrgatene til Langgaten ble stukket ut i rett vinkel, og med knekte hjørner, slik lovgivningen påbød.

Bybrannen i 1884 rev med seg mesteparten av bebyggelsen i den søndre delen av byen. Mens den gamle bebyggelsen lå orientert lineært langs Langgaten ble det nå tilstrebet å disponere bebyggelsen i kvartaler. Men det var og ble Langgaten som var det sentrale strukturerende element. Her og ved Torvet lå de gjeveste tomtene. Kvartalene fikk heller ingen klar avslutning mot havna. Kartet er fra 1884 og nedfotografert til målestokk 1:3000 etter original i 1:2000.







*Vittingfossbanen ble lagt på venstre side av hovedbygningen på Gausen gård som vi ser på bildet. Til høyre ser vi Vestfoldbanen.*

*Neg.nr.: C-1568. Fotosamling: Holmestrand museum.*

*Dette fotografiet tatt fra Lallahompen i 1890 viser omgivelsene ved Gausen. Langgaten går diagonalt i bildet og krysser under Jarlsbergbanens spor og fortsetter. Tettbebyggelsen stakte seg den gang omtrent hit, men fortsatte i «Søndre Forstad» - bebyggelse langs landeveien oppover til Bilet.*

### **Aluminiumsfabrikken**

Fabrikkområdet har gjennomgått store endringer og utvidelser, helt fra starten i 1919. Allerede på 1930-tallet ble det foretatt store utfyllinger utenfor. Hele anlegget er underlagt samme orientering, gitt av retningen på sagbruksbygningene som en gang lå der. Administrasjonsbygningene ligger ved Langgaten, bl. a. en toetasjes helvalmet teglbygning fra 1940-tallet. Det enorme anlegget har fin avslutning mot byen, med en lang teglsteinsvegg ut mot havnerommet

### **Gausen**

Gården Nedre Gausen lå utenfor bygrensen til 1818, og hadde jordveien liggende sørover mellom sjøen og landeveien opp mot Søndre Kleiv. Alt på 1600-tallet var den bebodd av embetsmenn, og nærheten til byen har påvirket gårdshistorien.

### *hovedbygningen*

Hovedbygningen på Gausen ble fredet på 1920-tallet. Det er en tømmerbygning i to etasjer med høyt valmtak fra 1740-tallet, bygget av oberstløytnant C. F. Hagemann. Bygningen kjennetegnes ellers ved fint formede pilastre i fasaden. Mot sørøst har bygningen en fløy i en etasje. Tidligere lå det gårdsbygninger rundt et lukket tun i tilknytning til fløybygningen. I mange år var Gausestien i husets 2. etasje byens festivitetslokale. Bygningen er i dag omgitt av en stor park og skoleanlegg.

### *i kommunal eie*

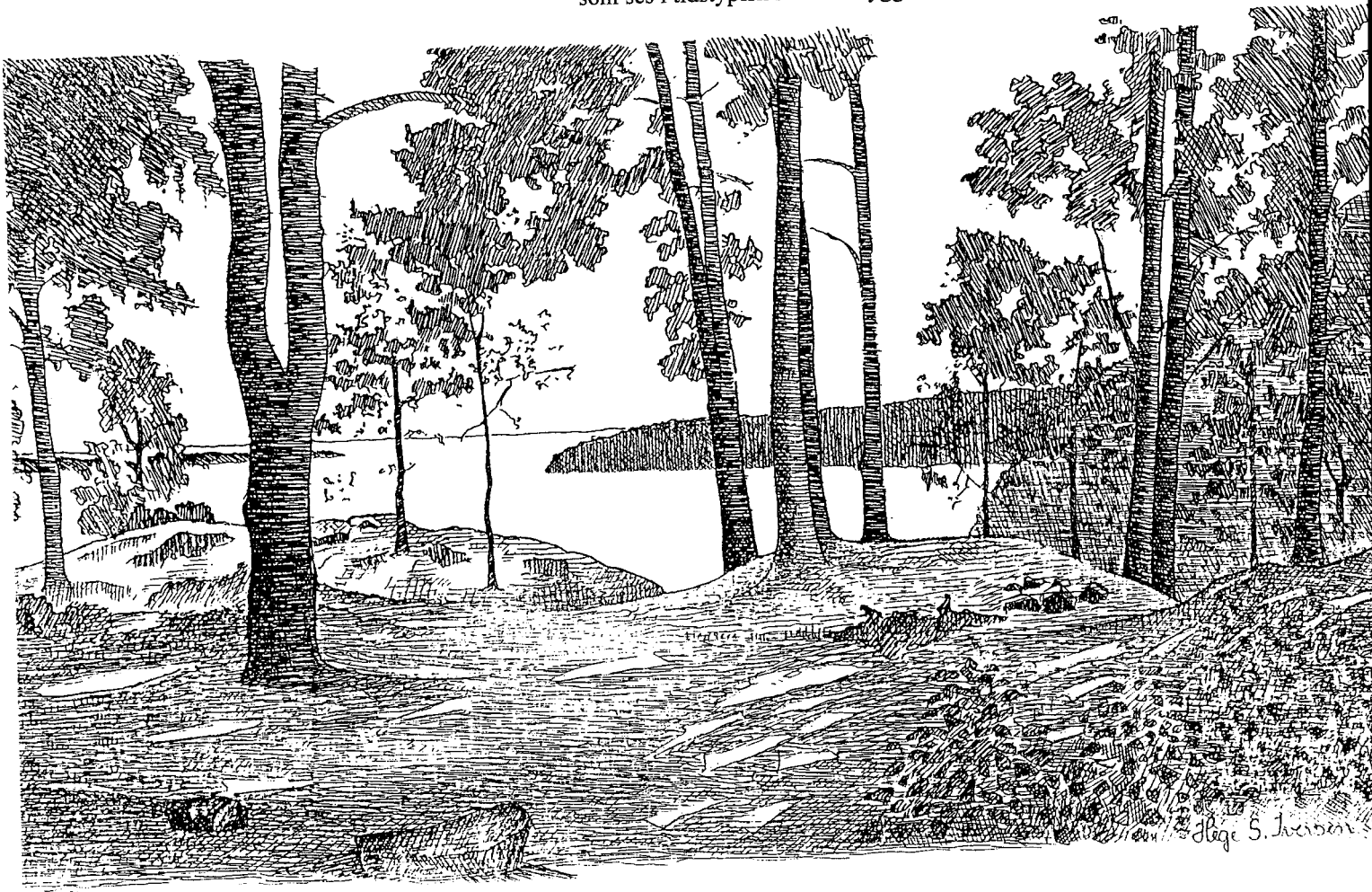
Gården ble innkjøpt av kommunen i 1890. Dermed fikk byen tomter til skolebygging, og det er fremdeles skoler som dominerer området. Gausestien skole ble bygget i 1899, og var en forholdsvis stor skolebygning oppført i tre etasjer med et valmtak. I etterkrigstida ble den påbygd nok en etasje og fikk et lite tiltalende utseende med flatt tak.

## Bjergstredet og Nyveien

Den gamle bebyggelsen i Bjergstredet har trolig opphav i bosetning like utenfor byen. Gata inngår i dag i et boligområde, og skiller seg ikke klart ut selv om bebyggelsen er vesentlig eldre enn strøket rundt. Bebyggelsen framstår med delvis med sveitsertilpreg, delvis sterkt modernisert

### Nyveien

Bebyggelsen her vokste fram på den såkalte Neskilløkken etter at Nyveien var bygd tidlig på 1860-tallet. Musikkens Hus, Nyveien 6, er et gammelt forsamlingshus, bygd av en frimenighet i 1891. Huset er svært godt bevart, og har spissvinduer typiske for blandingen av nygotikk og sveitserstil som ses i tidstypisk sakralbebyggelse i tre.

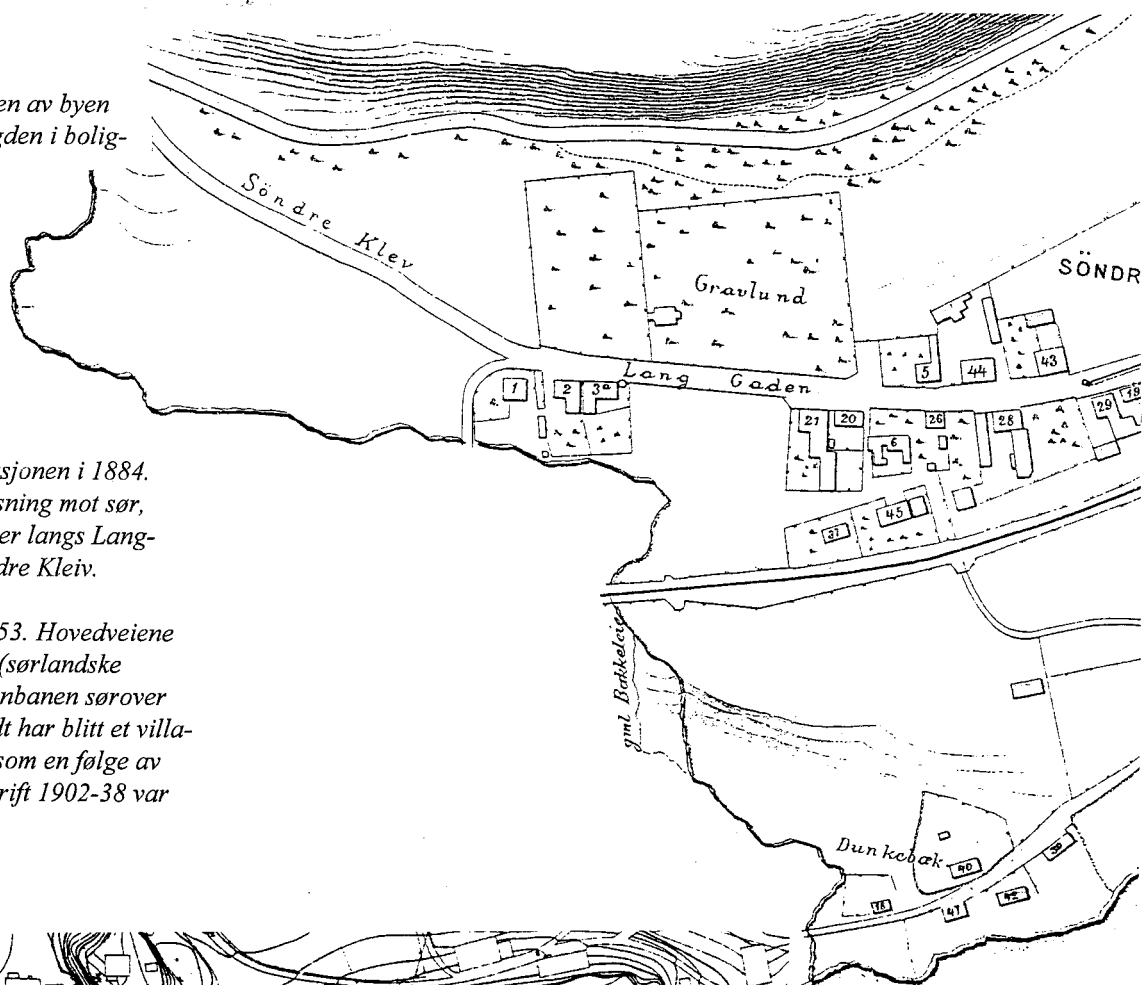


Gravrøysa i Barbara Holst Parken ligger karakteristisk til på kanten av en naturlig terrasse i fjellsiden og med flott utsikt utover Oslofjorden.

### Lallahompen

Rett bak Musikkens Hus går det en smal oppmurt gangvei som slynger seg oppover åssida mot platået på toppen. En vet ikke når denne veien ble anlagt, men på slutten av forrige århundre ble den utbedret som turvei til Lallahompen. Her er det et utsiktspunkt på en fremstikkende kolle rett ovenfor Torvet. Flere steder langs denne gangveien er det registrert delvis utraste steinmurer. Det har ikke vært mulig å bringe klarhet i hva disse utraste murene representerer. En forklaring som har vært fremsatt er at de er rester etter en bygdeborg fra jernalderen. Arkeologen Elizabeth Skjelsvik fra Universitetets Oldsaksamling, som har vært og sett på disse murene, mener imidlertid at dette ikke er tilfelle. På en større terrasse i åssida samme sted, med flott utsikt over Holmestrandsfjorden har prosjektet imidlertid registrert en gravrøys fra bronsealder, eventuelt jernalder. Området gravrøysa ligger i kalles også Barbara Holst Parken.

Kartene over den søndre delen av byen viser at det var her hovedtyngden i boligbyggingen fant sted.

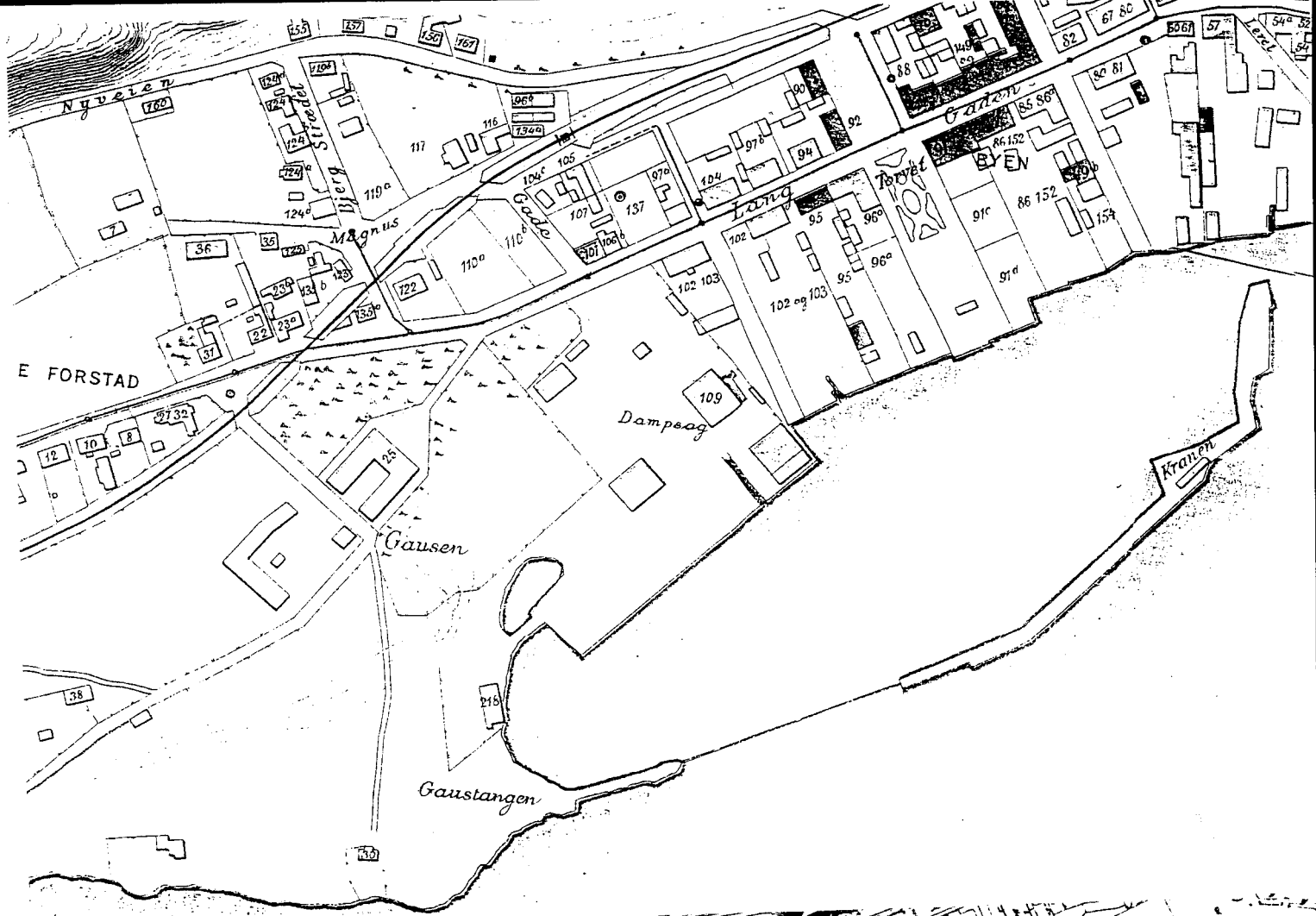


Det øverste kartet viser situasjonen i 1884. Byen hadde en uklar avgrensning mot sør, bebyggelsen strakte seg utover langs Langgaten (Bilet) til foten av Søndre Kleiv.

Det nederste kartet er fra 1953. Hovedveiene er dels lagt om - Skolegaten (sørlandske hovedvei) er anlagt langs jernbanen sørover fra Gausen, og området rundt har blitt et villastrøk. Søndre Kleiv er borte som en følge av at Eidsfossbanen som var i drift 1902-38 var lagt i skjæring her.

Målestokken er 1:3000.





**«Søndre forstad» - Bilet***gjestgiveri*

I dag går Langgaten over i Skolegaten (Sørlandske hovedvei) ved Gausen. Det gamle løpet fortsetter imidlertid under jernbanen i gata Bilet. Dette navnet har opprinnelse i gjestgiveriet Bilitt ved Søndre Kleiv som kan følges tilbake til 1700 tallet. Kanskje var det opprinnelig bare en skjenkestue for tømmerkjøerne. Det oppfordrende navnet «Bi litt» er typisk for slik virksomhet. Etter at hovedveien langs sjøen var bygd fikk stedet større betydning og ble skyss-stasjon. Noen tiår på 1800-tallet var gården imidlertid embetsmannsgård, før den på 1850-tallet igjen ble kjøpt av bønder som drev gjestgiveri. De nærmeste skyss-stasjonene var Revå i Sande, Fogstad i Hof, Skotvet i Fon, Bruserød i Nykirke, Solerød i Undrumsdal og Valle i Ramnes.

Bosetningen langs veien kan følges helt ned på 1700-tallet. Langgaten ble som nevnt rettet ut mellom bygrensa ved Gausen og Bilitt i 1793 og bebyggelsen vokste fort fram langs den nye hovedveien.

*gravlund*

I 1863 brente bygningene på Bilitt og kommunen kjøpte eiendommen og anla kirkegård som etter hvert ble utvidet til å omfatte hele det tidligere Bilitt. I Bilet ligger fremdeles en rekke gamle hus, med aner tilbake til begynnelsen av 1800-tallet, slik som de sammenbygde husa Bilet 35 og 37. Et tjuetalls hus ble SEFRAK-registrert i 1992. Inntil på 1980-tallet lå det et trehusmiljø nederst i Bilet med røtter tilbake til 1700-tallet. Like bak lå byens sykehus, opprinnelig bygd som arbeiderbolig på 1850-tallet av etter initiativ av thranitterbevegelsen i byen. I dag ligger det frittliggende boligblokker på 3-5 etasjer her.

*transformatorstasjonen*

I Sykehusveien 16 ligger en transformatorstasjon som har vært midlertidig fredet. Det er uvisst om fredningen vil opprettholdes. Lokalt kan bygningen knyttes til utbyggingen av elektrisiteten i byen, men sett i sammenheng med tilsvarende byggverk fra samme periode har den begrenset verdi.

**Dunkebekk**

Etter byutvidelsen i 1818 gikk bygrensa i Dunkebekken. Sør for bekken, vokste det fram en ny forstadsbebyggelse på 1800-tallet. Den var relativt beskjeden i størrelse og omfattet rundt 15 bolighus ved århundreskiftet. Det var visstnok hovedsaklig arbeidere bodde her. Et trettitalls bygninger er sefrak-registrert.

**Boligområdene sørover**

Dunkebekk ble innlemmet i byen ved lov i 1942 sammen med Hagemannsskogen og Bedehussletta. Boligområdene sørover byen er et resultat av veksten i etterkrigstida, selv om feltutbyggingen av eneboliger tok til alt på 1920-tallet. Mesteparten av boligmassen er eneboliger, men det finnes også eksempler på andre former. Rundt 1950 bygde Nordisk Aluminium fire rekkehus, «seksmannsboliger» i Skolegaten 32-38. De er oppført i upusset tegl, har vertikaldelte leiligheter, både planer, materialer og hageanlegg viser til påvirkning fra engelsk hagebytradisjon.

**Industrien sør for byen**

På slutten av 1800-tallet fant det sted en viss industrireise sør for byen. Dette området lå utenfor bygrensa helt fram til 1964. Den betydeligste bedriften var trolig melkekondenseringsfabrikken, i dag Felleskjøpet, Skolegaten 49. Det var også en trevarefabrikk og en jernvarefabrikk i området, men de fikk svært kort levetid og var nedlagt i 1920.

## VURDERING

### *trehusbyen*

Holmestrand er en by sammensatt av mange lag av historie, og de ulike lagene kan leses i bybildet.

Byen er rik på kulturminner, spesielt antikvarisk interessant er kanskje trehusbebyggelsen i den nordre delen av byen. Denne bebyggelsen er knyttet direkte til Holmestrands sjøfartsepoke. Den dokumenterer derfor en periode og en historie som burde kunne ha stor interesse lokalt. Denne historien er også en svært sentral del i Norges vei fra et fattig land i europeisk utkant til et rikt velferdssamfunn. Slik sett har kulturmiljøet verdi og interesse på nasjonalt plan.

Holmestrand hadde for få tiår siden store sammenhengende gamle trehusmiljøer, og det ble sagt at byen hadde et av landets største samling av borgerhus fra barokken. Det som i dag finnes igjen etter branner og riving, er derfor fragmenter mer enn hele miljøer.

En rekke eldre hus har blitt utbedret i løpet av det siste tiåret. Bygningene bærer generelt preg av relativ hardhendt restaurering, mens flere av de eldste og mest verdifulle bygningene står i fremskredet forfall.

Når trehusbyen har fått en så vidt ublid skjebne, henger det delvis sammen med sosiokulturelle forhold. På 1900-tallet har Holmestrand vært en industriby, en arbeiderby, preget av arbeiderbevegelsens verdier og visjoner som knyttet identitet til helt andre ting enn det gamle Holmestrand. Samtidig ble sentrum årelattet, folk flyttet ut, bl.a. på grunn av trafikkbelastningen.

### *gjenoppbyggingsbyen*

Sentrum i Holmestrand er dominert av bebyggelsen som ble reist etter den store bybrannen i 1884. Holmestrand er derfor i den historisk paradoksale situasjon at det finnes en stor bygningsmasse fra en periode hvor byen gjennomgikk en lavkonjunktur. Bebyggelsen var naturligvis preget av samtidas arkitektur. På de mest sentrale tomtene ble det oppført murbygninger med stukkfasader, mens det utenfor ble oppført trehus med brann-gavler i tegl, slik at murtvungen kunne unngås. Større bygninger for handels- og industriforetak ble gjerne bygd i upusset tegl. Denne bebyggelsen har i mindre grad enn trebebyggelsen blitt offer for riving, men store deler av den er relativt dårlig bevart.

### *industribyen*

Industribyens kulturminner er vanskeligere å gripe an. Bildet er så mye mer komplisert enn for den gamle konsentrerte byen. Man må se hele etterkrigs-Holmestrand i lys av industrien og hjørnesteinsbedriften Nordisk Aluminium, med produksjonsanlegg, havn, arbeiderboliger bygd av bedriften, og de store feltene med selvbygde eneboliger nede i Holmestrand og oppe på plataet.



## Virkning og konfliktvurdering

### TRASÉALTERNATIVENE

*Det foreligger to hovedalternativer. Ytre linje går i dagen fra Sjøskogen og inn til stasjonen som kan opprettholdes på dagens sted. Det er flere forskjellige varianter gjennom Holmestrand, og etter siling er det særlig to løsninger som drøftes videre, Bakkenlinja og Holmestrandstunnellinja. Indre linje ligger i fjelltunnel forbi hele byen og forutsetter stasjonslokalisering inne i fjellet.*

*Det har framkommet forslag om parkering på Rove, oppe på platået. Dette er behandlet for seg, da det ikke er knyttet til noe bestemt alternativ.*

### BAKKENLINJA (ALTERNATIV 1.2)

*Bakkenlinja (alternativ 1.2) følger dagens trasé fra stasjonsområdet til Bakken inne i sentrum der den går inn i tunnel under den framstikkende fjellknausen som kalles Lallahompen.*

#### *generelt*

Dagens høybane går gjennom et byområde med mange verdifulle kulturminner. Bebyggelsen i Bakken og dels i Kirkegata representerer Holmestrandts «bakgatebebyggelse», som foruten egen antikvarisk verdi har stor verdi sett i sammenheng med borgerhusene i Langgata. Området må også ses i sammenheng med den gamle innfartsveien Nordre Kleiv som kommer ned rett bak kirken. Som enkeltbygninger er det størst interesse knyttet til kirken fra 1674, Fattighuset fra rundt 1760 og det tidligere Rådhuset fra 1864 som i dag rommer Holmestrand Politikammer.

Utvidelse og omlegging av banen medfører direkte konflikter med bebyggelsen. Disse konfliktene må karakteriseres som store, og kan ikke avbøtes fullt ut.

#### *stasjonen*

Forslaget innebærer trolig at stasjonsbygningen må rives. Bygningene ved Holmestrand stasjon er ikke med på den nasjonale verneplanen til NSB. Selve stasjonsbygningen er relativt dårlig bevart etter en modernisering i etterkrigstida, og bygningstypen er bedre bevart andre steder. Bebyggelsen er likevel ikke uten historisk interesse i lokalsammenheng, men konflikten vurderes i dag som moderat. En flytting vil avbøte konflikten fullt ut.

#### *trafikkforbindelse til byen*

Dagens kryssing over sporene vil måtte ombygges for å skille tog og biltrafikk. Dette vil medføre relativt omfattende terrenginngrep, men det får neppe direkte implikasjoner for kulturminner.

#### *Kirkegata-bebyggelsen*

Utvidelse mot vest rammer flere gamle bygninger i Kirkegata. Det kan vanskelig gjøres å foreta noen innbyrdes rangering av disse bygningenes verneverdi, da den største interessen er knyttet til dem som helhetlig bygningsmiljø. Konflikten kan derfor ikke avbøtes ved flytting av noen utvalgte av bygningene, samtidig som et mindre inngrep i bygningsmassen vil ramme hele miljøet. Dette får også konsekvenser for Kirkegata som gammelt veiløp, og rammer dermed verdifulle elementer av eldre bystruktur. Bygningenes og gateløpets alder gir bygningsmassen høyt potensiale mht. bygningshistorisk kunnskapsverdi. Ved eventuell riving vil det derfor bli nødvendig med antikvarisk dokumentasjon for å ivareta dette aspektet.

*Fattighuset*

Det gamle Fattighuset utmerker seg som en bygning med svært stor verneverdi. Den spesielle sosialhistoriske dimensjonen gjør at bygningen sannsynligvis er fredningsverdig, særlig sett på bakgrunn av at den er så pass godt bevart. Som kulturminne er den imidlertid avhengig av at disse verdiene erkjennes og respekteres, ellers vil det på sikt gå tapt. Holmestrand kommune som fortsatt eier bygningen, bruker den i dag som sosialbolig.

Flytting er heller ikke her noe godt avbøtningstiltak, men er selvsagt bedre enn riving.

*det gamle Rådhuset*

Utvidelse medfører at det gamle Rådhuset - nå Holmestrand Politikammer - må vekk. Flytting av bygningen bringer den ut av den byplanmessige situasjon det står i, som fondmotiv for byens hovedgate, Langgata. Det er dermed ikke mulig å avbøte denne siden ved konflikten, men flytting er selvsagt bedre enn riving, og det finnes trolig aktuelle tomter i nærheten.

*Bakken-bebyggelsen*

Riving av bebyggelsen i Bakken representerer et tap av viktige kulturminner i Holmestrand. Bakken representerer byens «bakgatebebyggelse», og ligger klemmt inn under skrentene i den mest skyggefulle delen av byen. Bebyggelsen har noe ujevn autentisitetetsverdi. Bygningene har sin største verdi som et miljø som dokumenterer de «små kårs» leveforhold, mer enn som antikvariske enkeltobjekter. Det er vanskelig å tenke seg avbøtning av konflikten. For å ivareta bygningenes historiske kunnskapsverdi ved eventuell riving, vil det være nødvendig med bygningshistorisk dokumentasjon.

*den eksisterende traséen*

Utbygging av den eksisterende traséen rammer kulturminnet som teknisk byggverk, da den nye banen vil kreve helt ny uderbygning. Men som et strukturelt element betraktet blir banen bare videreutviklet ved en modernisering. Her tillegges imidlertid det fysiske banelegemet større verdi, og fjerning av det representerer en konflikt, som ikke kan avbøtes.

**LINJE HOLMESTRANDTUNNELEN  
(ALTERNATIV 1.3)**

*Ved Holmestrand stasjon går linja inn i fjellet. Dagens tunnelpåhogg for E18 kan benyttes for jernbanetunnelen. Jernbanetunnelen forlater dagens dagens veitunnellinje allerede etter 2-300 meter. Biltrafikken ledes i en forkortet tunnel som munner ut inne i sentrum, mellom Bakken og Rådhusplassen. Rådhusgata og Langgata fordeler denne trafikken nordover og sørover. Nord for stasjonen må det anlegges et planskilt kryss mellom jernbane og vei.*

*generelt*

Konsekvensene for kulturminner vil begrense seg til inngrep og støybelastning som måtte følge av nye veianlegg. Selve jernbaneanlegget vil neppe ha noen umiddelbar betydning for kulturmiljøet.

*kryss ved stasjonen*

Et nytt kryss hvor vei og jernbane krysser i ulike plan medfører omfattende inngrep på den store flata under Holmestrandsvæggen, men det er av liten betydning for kulturminnene.

*stasjonen*

Stasjonsbygningen blir liggende et stykke fra sporene, og det vil neppe være aktuelt å bruke denne i framtida. Dette representerer en viss konflikt, men stasjonsbygningen er som nevnt ikke det mest interessante når det gjelder jernbanens historie i Holmestrand.

*gatenettet*

Ved å legge tunnelmunningen ut mellom Bakken og Rådhusplassen bør det være mulig å skape en tilfredstillende kobling med det eksisterende gatenettet (Rådhusgata-Langgata) uten alvorlige konflikter med gammel

bebyggelse og bystruktur. På grunn av branner og riving av gammel bebyggelse de siste tiåra er det et relativt store arealer som ligger brakk i denne delen av byen.

Det er også antydnet løsninger der biltrafikken eller deler av den legges langs det nedlagt sporet. Det er tvilsomt om dette gir noen god løsning og det reiser det store konflikter i forhold til kulturminnene, først og fremst i forhold til bebyggelsen i Kirkegata, men også i forhold til banelegemet som et teknisk kulturminne.

#### *Rådhusgata 15*

Rådhusgata 15 vil likevel kunne komme i veien for en slik løsning. Riving av bygningen representerer en konflikt. Bygningen er fra 1760-tallet, men den er sterkt ombygd, og noe hardt restaurert.

#### *den eksisterende traséen*

Løsningen åpner for at den eksisterende traséen kan bevares som teknisk kulturminne i byen, eventuelt som underbygning for en gang og sykkelvei.

Veianlegget medfører at den eksisterende traséen overskjæres ved Rådhusplassen. Sett på bakgrunn av at resten av anlegget kan vernes, representerer dette en moderat konflikt.

Det kan tenkes at nedleggelse av banen vil reise forslag om at banen fjernes til fordel for gateutvidelser. Fjerning av høybanestrekningene må karakteriseres som en stor konflikt.

#### **KIRKEGATELINJA (ALTERNATIV 1.4 - FORKASTET)**

Anleggelsen av traséen vil medføre svært omfattende inngrep i området rundt kirken og reise store konflikter, både i forhold til denne og bebyggelsen i Kirkegata.

#### **INDRE LINJE (ALTERNATIV 2.1)**

*Tunnelalternativet er tenkt lagt inn i fjellet bak byen og innebærer en stasjonslokalisering inne i fjellet med atkomstmuligheter både fra byen og oppe fra plataået via heis.*

#### *ny stasjon i fjellet*

Dette alternativet medfører svært begrensede direkte anleggsinngrep i byen. Stasjonslokalisering i fjellet åpner for en relativt fri plassering av innganger til stasjonsanlegget, men av hensyn til bl.a. parkeringsmuligheter ved dagens stasjon og bebyggelsen oppe på plataået holdes en plassering rett inn for dagens stasjon for å være den beste. En annen mulighet er å knytte stasjonen til byens viktigste byrom - Torvet, noe som kunne virke positivt for denne delen av sentrum, men det er et problem at stasjonen vil bli liggende så dypt som 100 meter inne i fjellet - nesten like langt som hele Torvets lengde. Dessuten mangler det parkeringsmuligheter her.

#### **INDRE LINJE BY (ALTERNATIV 2.2 - FORKASTET)**

Forslaget har de samme konfliktene som Bakkenlinja i forhold til Kirkegata-bebyggelsen, foruten at det gir konflikter med bebyggelsen lenger sør. Utbygging av den eksisterende traséen medfører at den gamle underbygningen trolig må fjernes helt.

#### **NEDLEGGELSE AV DEN EKSISTERENDE JERNBANEN**

Nedleggelse av den eksisterende jernbanen gjennom sentrum rører ved et svært viktig element i byen. Kvartalsbebyggelsen er orientert etter jernbanen, og veier og gater sør i byen er i stor grad strukturert av jernbanelinjer, både Vestfoldbanens og den for lengst nedlagte Hvitvingfossbanens spor.

*bevaring av strukturene*

Jernbanen er i altså nærværende i byens fysiske form, også om de aktuelle sporene ikke lenger er i funksjon. Tas det hensyn til dette vil strukturene i seg selv kunne formidle historisk kunnskap - få ting kan formidle historie mer umiddelbart enn bygd form. Dette er det på sin side problematisk å forutsette, fordi det i så liten grad er tatt slike hensyn i Holmestrand. Planleggingen har manglet bevissthet om byens historie og form. Resultatet er at man har gjort seg langt mer historieløs enn det man faktisk er. Men det må forventes at man er mer oppmerksom på slike forhold i dag.

*forvaltningens rolle*

*miljøbelastningen reduseres  
- aktive verneiltak nødvendig*

Nedleggelse vil også gi reduksjon i miljøbelastningene på den kulturhistorisk verdifulle bebyggelsen. Det gir bedret bokvalitet, men samtidig blir tomtene mer attraktive for eiendomsutvikling og nybygging, og det vil være av avgjørende betydning at kommunen sikrer den verneverdige bebyggelsen bedre bevaringsbetingelser, f.eks. ved å regulere bebyggelsen som spesialområde med bevaring som formål.

*banelegemet som kulturminne*

Den nasjonale verneplanen for jernbanens kulturminner begrenser seg til bygninger. Baneanlegg er generelt ikke med. Det byggverket som banen gjennom Holmestrand representerer i seg selv et kulturminne av betydelig interesse, også i ingeniørteknisk henseende. Anlegget har vært gjenstand for ombygging og løpende vedlikehold men illustrerer godt hvor teknologien sto da jernbanen ble anlagt gjennom byen, og hvordan man med dette anlegget i ett grep - høybanen - løste en rekke problemer knyttet til eksisterende bystruktur, terreng- og grunnforhold.

Dette er spesielt for jernbanen. Blant annet som følge av den eksplosjonsartede veiutbyggingen som har funnet sted i etterkrigstida er det generelt bevart relativt få tekniske kulturminner knyttet til samferdsel. I et slikt perspektiv er banelegemet interessant, fordi det i langt større grad enn eldre veianlegg framstår autentisk, slik det ble anlagt.

*høybanen må vernes*

På denne bakgrunn bør høybanen bevares. Det er slett ikke umulig at den kunne inngå i et gangveinett i byen og utgjøre en praktisk forbindelse mellom friarealene ved Tranberghaugen og sørover til Torvet og boligområdene. Hva som enn skjer, bør baneanlegget registreres med oppmåling og nærmere studier av hvordan det er bygd, hvilke deler som er utbedret og så videre.

*nedleggelse av stasjonen*

Nedleggelse av dagens stasjon kan synes konfliktfylt. Jernbanen har selv sagt lang tradisjon i denne delen av byen. Det er kanskje enestående for Holmestrand at jernbanen som ble anlagt utenfor byen fremdeles ligger på utsiden av det som oppfattes som bykjernen. En rekke forhold som er påvist over, gjorde at byen ikke utviklet seg nordover. Stasjonen har aldri grodd fast og inn i bystrukturen, men forblitt en blindtarm. En flytting av stasjonsfunksjonen medfører derfor ikke overskjæring av sterke strukturelle bånd. Dertil kommer at bygningene ikke har spesielt høy verdi.

*anleggsfasen - tunnelverrslag*

Når det gjelder selve anleggsarbeidene er det svært vanskelig å ta stilling til konflikter som kan oppstå i forhold kulturminneinteresser. Inngrep som berører bebyggelsen vil være konfliktfylt, og anleggsdrift inn i sentrum må unngås.

## **PARKERING PÅ ROVE**

Det har vært sett på muligheten for å anlegge parkering på de ubebygde arealene på Rove, oppe på platået, rett vest for dagens stasjon. Her ligger Rove Mottakssted, opprinnelig et tuberkulosehjem, reist på 1920-tallet. Vestfold Fylkeskommune eier stedet. Med stasjon på dagens sted kan forbindelsen med stasjonsområdet løses med et heistårn på utsida av

Holmestrandsveggen. Men også med stasjon i fjellet kan det være aktuelt med parkeing oppe på fjellet.

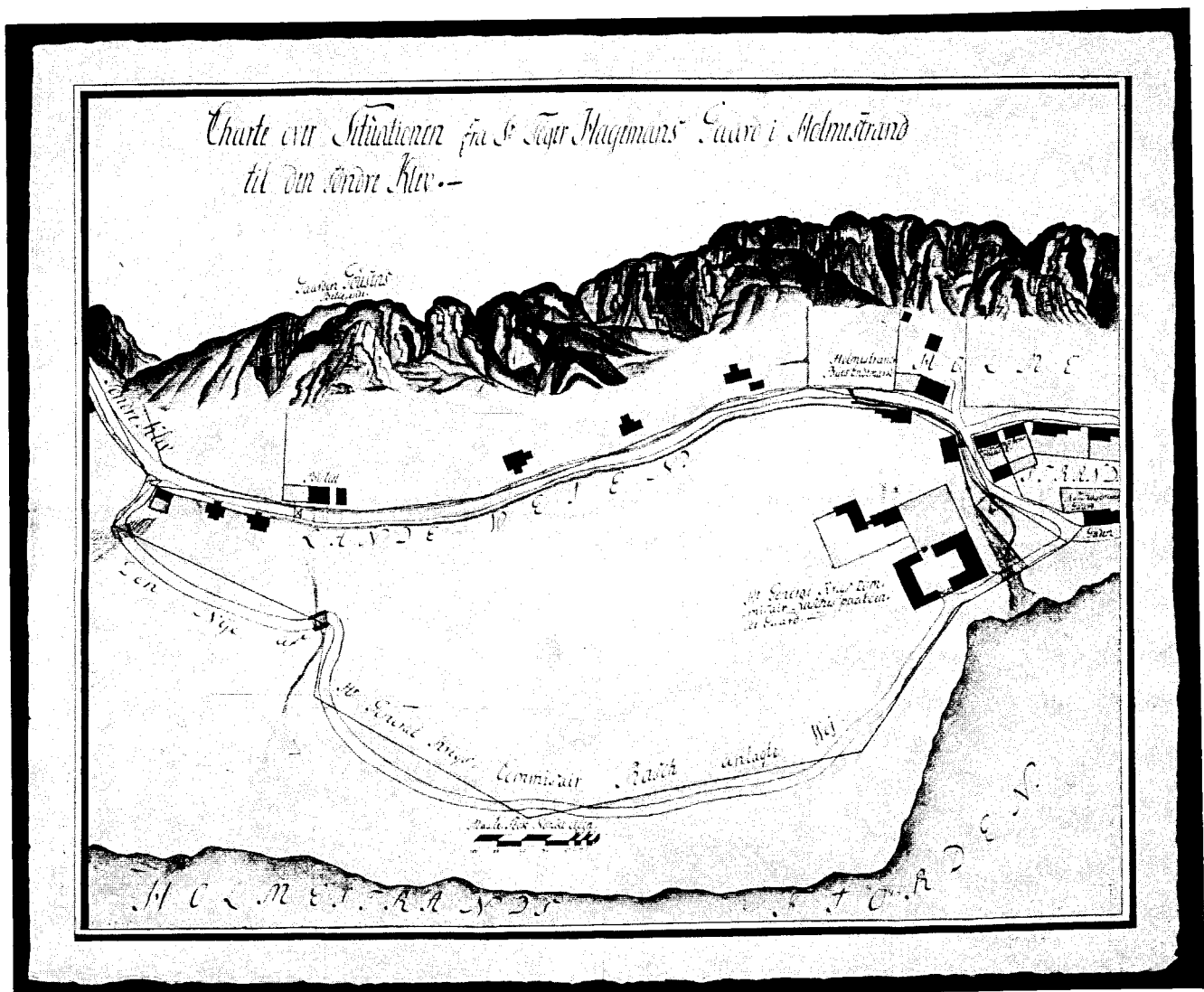
Forslaget kan ikke ses å ha noen alvorlige konsekvenser overfor kulturminner i snever forstand. Det er imidlertid vanskelig å vurdere konsekvensene fullt ut. Bl.a. er veiene til Rove relativt smale, og de må trolig utbygges med gang- og sykkelvei dersom de skal belastes med større trafikk. Jordene på Rove representerer dessuten en miljømessig berikelse for boligområdene rundt, mens en parkeringsplass neppe kan ha samme virkning.

## AVVEINING AV ALTERNATIVENE

Blant de forslagene som står igjen som aktuelle utbyggingsalternativer ser Bakkenlinja, alternativ 1.2 ut til å være den løsningen som kommer dårligst ut i forhold til kulturmiljøet i Holmestrand. Den andre varianten av ytre linje, alternativ 1.3 har langt færre negative konsekvenser. Forutsatt at trafikkmengden holder seg på et moderat nivå kan dette alternativet gi en god løsning.

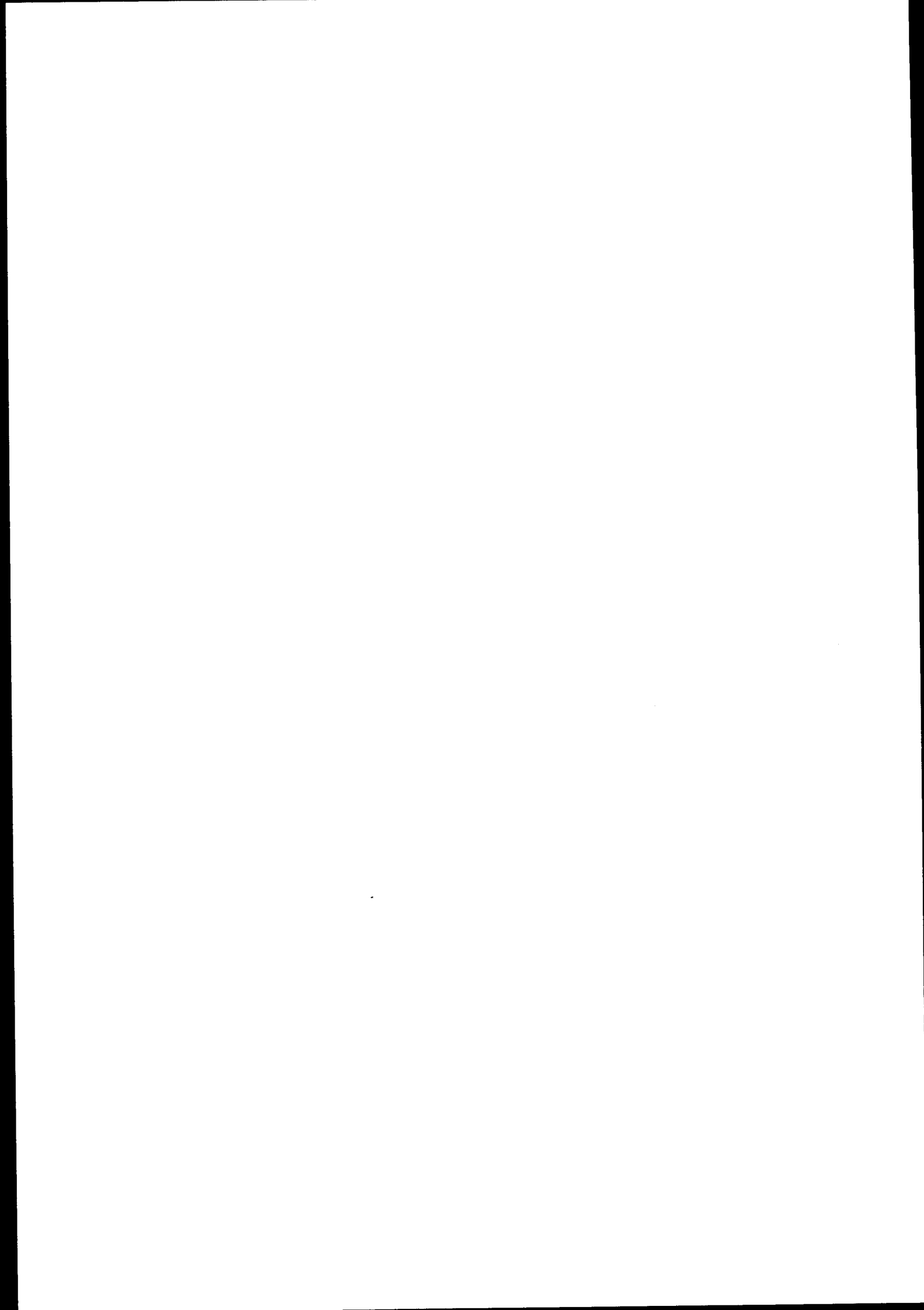
Når det gjelder stasjonslokalisering vil stasjon i dagen være å foretrekke.

*Søndre del av Holmestrand i 1780. Vi ser Gausen og det gamle løpet til Søndre Kleiv, før "Nyveien" ble bygd på 1860-tallet. Etter fotokopi fra Riksarkivet.*



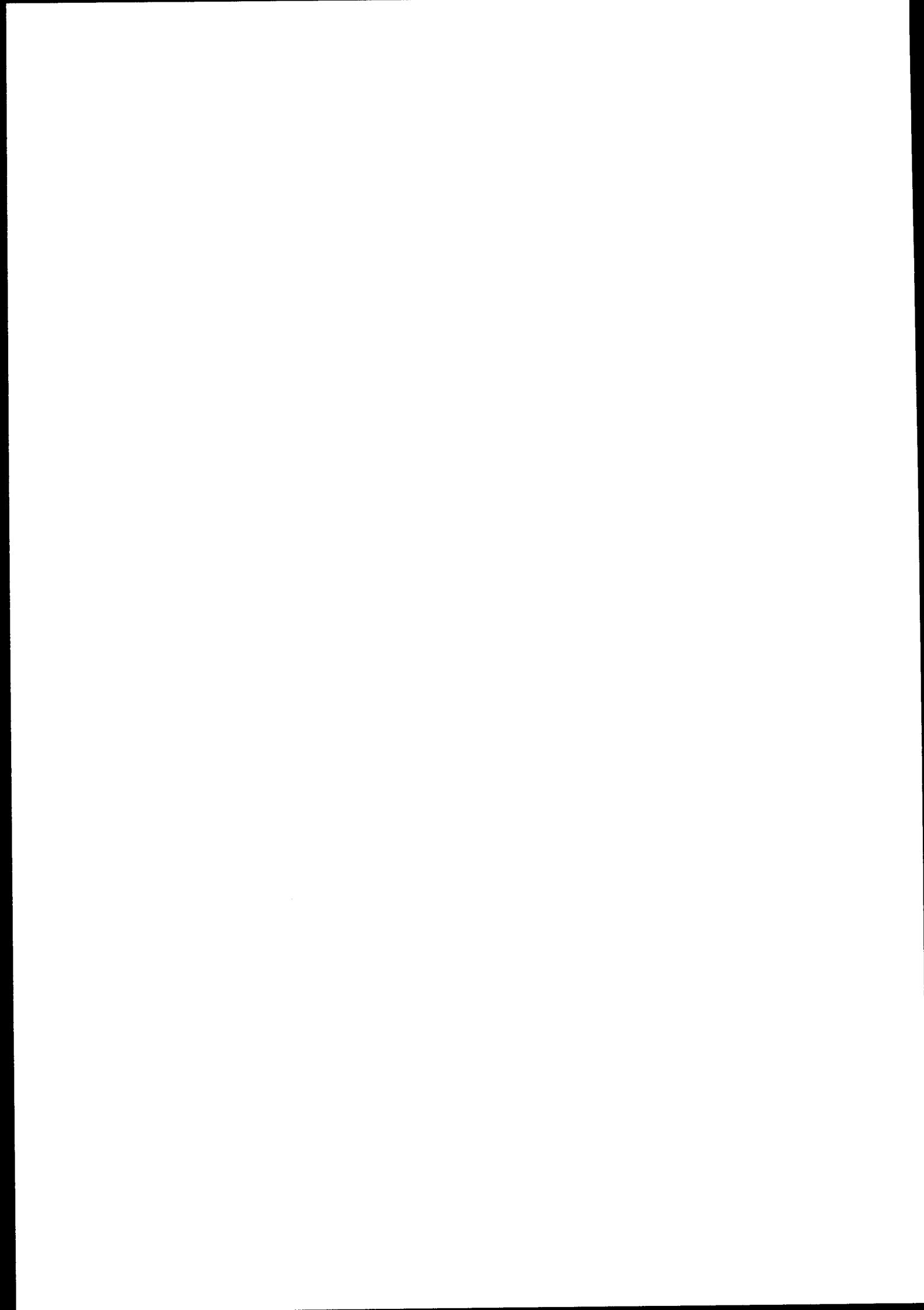


|  |  |
|--|--|
| <p><i>I Kirkegata finnes noen av de mest interessante kulturminnene i Holmestrand. Kirken skimtes helt til venstre. Fattighuset til høyre ble bygd omkring 1760, men i 1828 ble det bygd på til to etasjer. Bygningen er godt bevart selv om den preges av begynnende forfall. Bygningen har celleplan - en gjennomgående gang løper fra gavlside til gavlside i hver etasje, og på hver side ligger fire små værelser. Også Bekkegaten 1, gården midt i bildet, er et 1700-talls hus, men her er bygningsdetaljene mer endret enn i Fattighuset.</i></p>  | <p><i>Nordbyen sett fra utsiktspunktet på Lallahompen med Holmestrand Politikammer - det tidligere Rådhuset - midt i bildet. En brann i 1961 åpnet for forbindelsen mellom Rådhusgaten og Langgaten, og gjorde den til en hovedtrafikkåre gjennom byen. Jernbanealternativet «Bakkenlinja» forutsetter utvidelse av eksisterende bane til dobbeltspor, med tunnel under Lallahompen Dette gir svært store negative konsekvenser for den gamle, verneverdige bebyggelsen her.</i></p> |
| <p><i>Nordre Kleiv var en av de to gamle veiene som gikk ned til Holmestrand. Den ligger på ei bratt hylle, klemt inn mot den steile fjellveggen. Oppe på platået deler den seg i flere løp, veier som i dag inngår i veinettet i boligbebyggelsen her.</i></p> <p><i>Bebyggelsen i Kirkegaten mellom Kirken og Politikammeret, det tidligere rådhuset, representerer et av de bedre bevarte og mest kompakte eldre trehusmiljøene i Holmestrand. Fra Kirken ses mot venstre Bekkegata 1 og det gulmalte Fattighuset som ligger med gavlen mot Kirkegata, parallelt med Fattighusbekken. Det er fra rundt 1760 og var trolig et av de aller første husa som ble bygd her, men rundt 1800 ble det skilt ut en rekke små tomter hvor dagens bebyggelse etter hvert grodde fram, strukturert av gata. Rett til venstre for Politikammeret ses Rådhusgata 15, også det et 1700-talls hus.</i></p> <p><i>Åpning av Holmestrandstunnelen i 1983 utløste urban transformasjon av bykjernen i en størrelsesorden som ikke er sett i dette århundre. Både det store boligkomplekset langs Rådhusgata og Kjærssenteret - komplekset nede til venstre er en følge av denne utviklingen.</i></p> | <p><i>Parti fra Kirkegata mot Holmestrand kirke med Fattighuset til høyre. Gateløpet har sin opprinnelse i en sti over byløkkene fra Langgaten til kirken, og het Løkkegaten fram til en navneendring på 1930-tallet.</i></p>  |





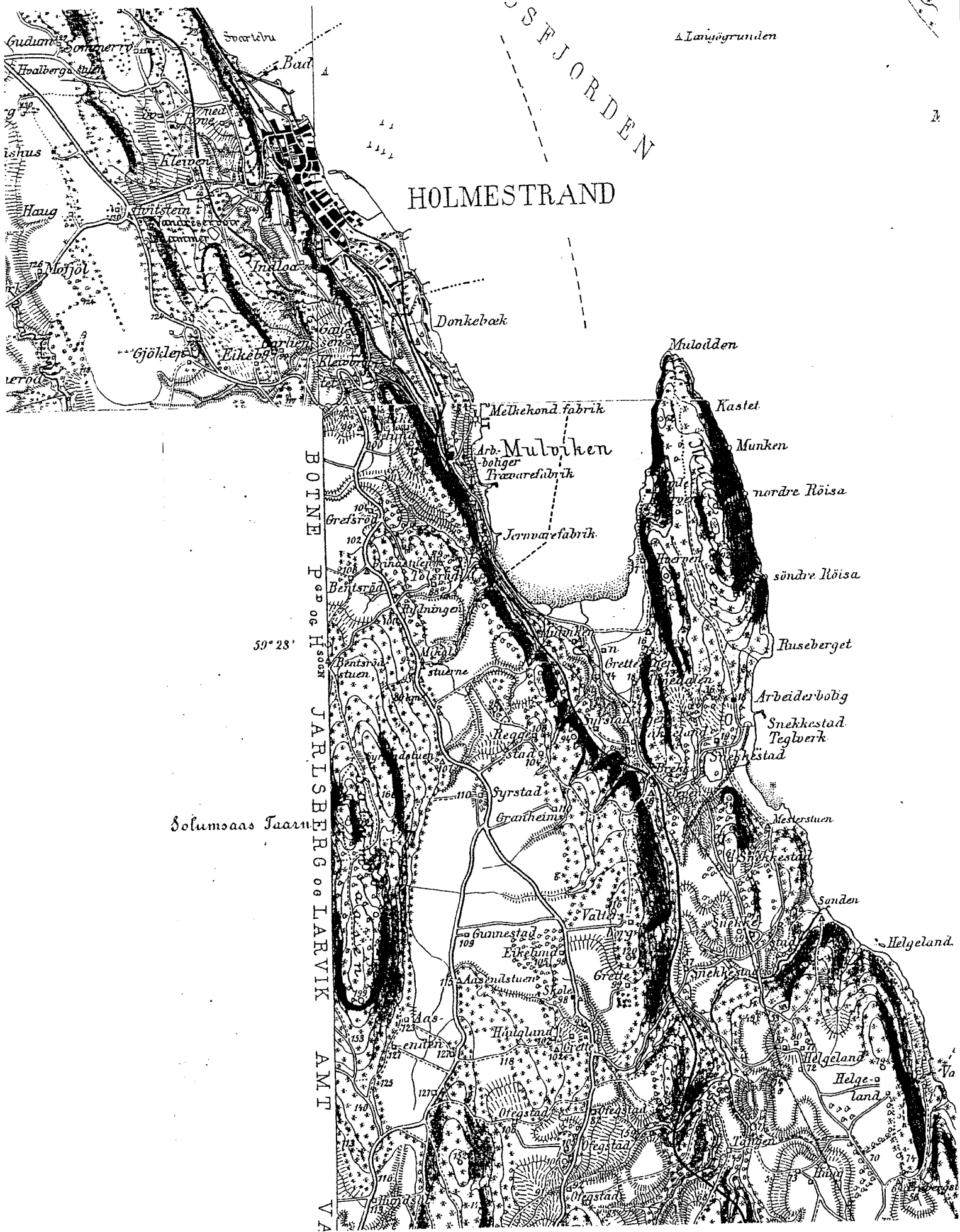
|  |  |   |
|--|--|---|
| <p><i>Holmestrand Politikammer var opprinnelig rådhus og ble bygd i 1864 på hjørnet av Løkkegaten (i dag Kirkegaten) og den da nyanlagte Rådhusgaten, med en liten plass foran.</i></p> <p><i>Det var trangt mellom husa i Holmestrand også da Jarlsbergbanen skulle finne vei sist på 1870-tallet. Det er lett å se at både forslagene til dobbeltsporet jernbane og event. utnyttelse til bilvei, vil føre til store konsekvenser for bebyggelsen i den gamle bydelen.</i></p> | <p><i>Holstegården eller Museumsgården er den av de gamle patrisiergårdene i Holmestrand som er best bevart. Nåværende form fikk huset trolig på 1790-tallet. Siden 1850-tallet har gården vært i offentlig eie, først som skole, fra 1933 som bymuseum. Den ene av husets to fine inngangsportaler har vært fredet siden 1923.</i></p>  | <p><i>Tranberggården eller Hotell Societeten går for å være en av de aller eldste bygningene i Holmestrand. I det ytre preges den i sveitserstil etter ombygging da huset ble tatt i bruk som hotell på 1890-tallet. Slik sett dokumenterer bygningen Holmestrands rolle som bade- og forlystelsesby.</i></p> |
| <p><i>Holmestrand ved Gausen. I parken midt i bildet ligger den fredete hovedbygningen på Gausen med de store skolebygningene til venstre. Selve gården Nedre Gausen har en bosettingshistorie langt eldre enn byen Holmestrand. Husa under fjellveggen til høyre markerer Nyveien fra 1860. I forgrunnen ses de store bygningene til Aluminiumsfabrikken.</i></p>   | <p><i>Holmestrand kirke ble bygd i 1674 på en liten avsats under Nordre Klev, et stykke innenfor den daværende bebyggelsen på standa. Klokketårnet kom i 1764, mens stildetaljer i empire skriver seg fra ombygging på 1830-tallet.</i></p>  | <p><i>Melkekondenseringsfabrikken hører med til den eldste industrielle virksomheten ved Holmestrand, men lå sør for bygrensa til 1964. Den utgjør et typisk industrianlegg med flere tidsepoker. I dag holder Felleskjøpet til her.</i></p>  |
| <p><i>Torvet ble anlagt rundt 1860 da Nyveien - chausséen opp til Kleivebrottet ble bygd, men er preget av den utforming det fikk etter brannen i 1884, med bl.a utvidelse av torvet ned til havna og den framskutte kollen Lallahompen som fondmotiv. Jernbanen ligger på bru over Nyveien ved foten av fjellet. Høybanen var et lite kunststykke da den ble bygd, og gjorde det mulig å innpasse banen uten inngrep i byens hovedstruktur.</i></p>                             | <p><i>Holmestrand stasjonsområde og Nordbyen. Holmestrand stasjon ble anlagt nord for byen og kom ikke til å strukturere ny bebyggelse. Brannen i 1884 medførte at byens tyngdepunkt flyttet sørover til Torvet, dessuten la Holmestrand Bad og de tilhørende rekreasjonsområdene beslag på store deler av dette arealet. Området fikk tidlig parkpreg, alléen ved stasjonen og de store trærne på Tranberghaugen minner om dette. Vi ser Nordre Kleiv rett overfor stasjonshusa. Det er her tunnelåpningen for E18 er og denne er foreslått som tunnelåpning for «Holmestrandtunnel-linja».</i></p> |   |



# Kulturmiljø 0716-01 Mulvika

## Innholdsfortegnelse

|  |     |
|--|-----|
| <b>OVERSIKTSDATA</b>                   | 107 |
| <b>HISTORIKK OG BESKRIVELSE</b>        | 109 |
| <b>GENERELLE TREKK</b>                 | 109 |
| <i>Kystlandskapet i steinalderen</i>   | 109 |
| <i>Eiendomsforhold i historisk tid</i> | 109 |
| <i>Ferdsel</i>                         | 110 |
| <i>Sjøfart</i>                         | 111 |
| <i>Skipsbygging</i>                    | 111 |
| <i>Handel</i>                          | 111 |
| <i>Leidangen</i>                       | 111 |
| <i>Fiske</i>                           | 112 |
| <i>Jordbruk</i>                        | 112 |
| <b>GÅRDER OG STEDER</b>                | 113 |
| <i>Mulvika</i>                         | 113 |
| <i>Almedalen</i>                       | 113 |
| <i>Syrstadenga</i>                     | 114 |
| <i>Gretteenga</i>                      | 114 |
| <i>Bakkeland og Kleiva-plassene</i>    | 114 |
| <b>VURDERING</b>                       | 115 |
| <b>VIRKNING OG KONFLIKTVURDERING</b>   | 117 |
| <i>Alternativene</i>                   | 117 |
| <i>Ytre linje</i>                      | 117 |
| <b>FARGEPLANSJE</b>                    |     |
| <i>Billedmontasje</i>                  | 118 |



59° 28'

BOTNE P. og H. SODR JARLSBERG og IARVIK AMT VA

Solumsaas Taarn

2

# Kulturmiljø 0716-01 Mulvika

## Oversiktsdata

**KOMMUNE**

Våle og Holmestrand

**TRASÉALTERNATIVER**

Ytre linje: Daglinje Hermetikkfabrikken - Brekkeleiva langs dagens trasé

Indre linje: Tunnel Sande - Fegstad i Våle

**KARTBLAD**Økonomisk kartverk CK 035-5-4, CK 034-5-2  
Prosjektkart HN 4**GÅRDSNUMMER***Våle:*

- 1 Reggestad
- 2 Syrstad
- 3 Gunnestad
- 5 Nordre Grette
- 6 Valtersborg (Brekke)
- 7 Snekkestad

*Holmestrand:*  
10 Tolvsrød**FØRREFORMATORISKE  
LOKALITETER**

|                       |                     |
|-----------------------|---------------------|
| 0716/01/CK 034-5-2/5  | Funnsted            |
| 0716/01/CK 034-5-2/14 | Funnsted            |
| 0716/01/CK 034-5-2/15 | Funnsted            |
| 0716/01/CK 034-5-2/16 | Steinalderboplass   |
| 0716/01/CK 034-5-2/17 | Steinalderboplass   |
| 0716/01/CK 034-5-2/18 | Steinalderboplass   |
| 0716/01/CK 034-5-2/20 | Funnsted            |
| 0716/01/CK 034-5-2/21 | Funnsted            |
| 0716/01/CK 034-5-2/25 | Steinalderlokalitet |
| 0716/01/CK 034-5-2/26 | Steinalderlokalitet |

**LOKALITETER NYERE TID**

|            |                       |
|------------|-----------------------|
| 0716-02-01 | Mulvika               |
| 0716-02-02 | Syrstadenga           |
| 0716-02-03 | Gretteenga            |
| 0716-02-04 | Bakkeland             |
| 0716-02-05 | Brekkeleiva (plassen) |
| 0716-02-06 | Almedalen             |

**AVGRENSNING**

Kulturmiljøet har en klar naturgitt avgrensning. Det nordvendte landskapsrommet ved Mulvika lukkes mot øst av Mulåsen - Pollåsen, i vest av Holmestrandsveggen. Sør for Mulvika møtes disse fjellmassivene og går over i et skogkledd, småkupert landskap som avgrenser kulturmiljøet mot sør.

Det kan påvises mange kulturhistoriske sammenhenger mellom dette området og kulturmiljøet lenger sør, men det anses likevel mest hensiktsmessig å behandle Mulvika som et eget kulturmiljø.

## VERNESTATUS OG PLANFORHOLD

*automatisk fredete kulturminner*

Automatisk fredete kulturminner på grunn under Reggestad og Valtersborg.

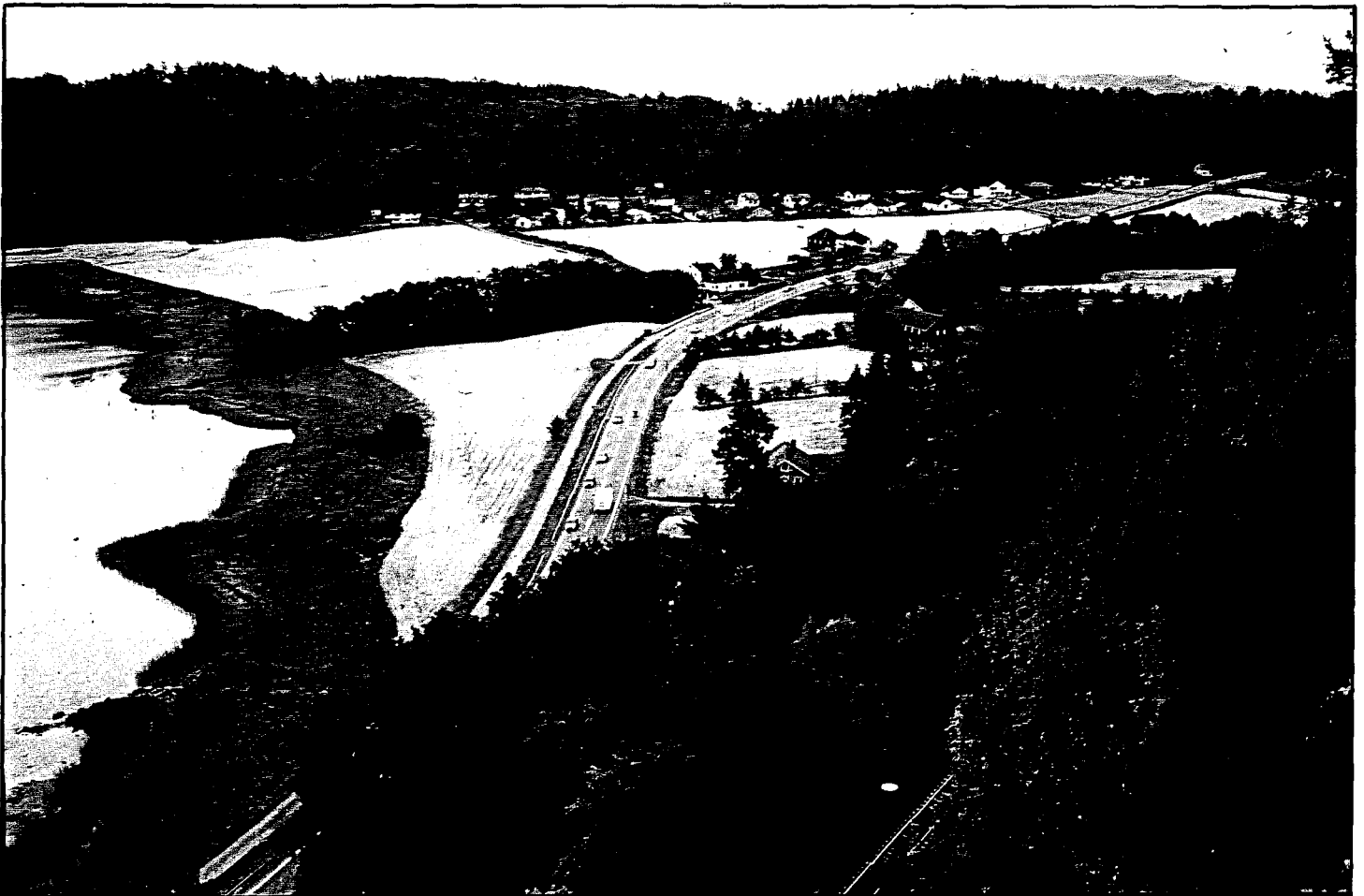
*kommuneplanens arealdel*

*Våle kommuneplan, arealdelen 1992-2003:* Området er markert som LNF område sone 1; hvor spredt boligbebyggelse ikke er tillatt. Strandsonen er markert som planlagt, båndlagt våtmarksområde.

## NATURGRUNNLAG OG AREALBRUK

Mulvika er ei nordvendt vik mellom Mulåsen og Holmestrandsveggen. Jordsmonnet består hovedsaklig av marine strandavsetninger. Terrenget mellom åsene skråner slakt og jevnt nedover mot fjorden. Arealbruken er åkerbruk, boligbebyggelse og samferdsel. Området preges sterkt av E18 som skrår diagonalt gjennom, mens Vestfoldbanen går i ytterkant like under bratthenget i vest. Noe småbruksbebyggelse og boligbebyggelse ligger langs E18, mens en rand med ny boligfeltbebyggelse ligger opp mot skogbrynet i øst. Langs vikas østside er det noe fritidsbebyggelse. Mulvikbekken, som med forgreninger kommer fra høydene i sørvest, renner i meanderslynger ut i fjorden omtrent midt i vika. Vegetasjonen langs bekkefarene, rester av frukthager og villahager deler den slette jordveien opp i mindre landskapsrom.

*Utsikten over Mulvika fotografert fra bratthenget over hermetikkfabrikken «Peter Pan».*



# Historikk og beskrivelse

## GENERELLE TREKK

### Kystlandskapet i steinalderen

I steinalderen har landskapet i dette området vært forskjellig fra våre dager. Regner en med at strandlinjene omkring år 5000 f. Kr lå ca 50 meter høyere enn i dag lå Mulvika dengang under vann. De høyeste åsryggene øst og nordøst for Mulvika dannet store øyer i datidas skjærgårdslandskap, der den steile Holmestrandsveggen kan ha vært et yrende fuglefjell. Der hvor dagens E18 og jernbanen tangerer hverandre, helt sør ved Brekkekleiva dannet det seg et smalt sund. Ved anleggelsen av Jarlsbergbanen ble det i 1879 funnet bl.a. 12 delfinskjeletter her. Etter hvert som landet hevet seg ble sundet stadig smalere og grunnere og det kan tenkes at delfinene må ha blitt sittende fast i grunna da de skulle passere sundet.

### *steinalderboplasser*

Dette frodige og ressursrike kystlandskapet var det som gav livsgrunnlag til en omstreifende befolkning for minst 6000-7000 år siden. Her oppholdt de seg periodevis og ernærte seg ved fiske, fangst og jakt, og her har de etterlatt sine spor. I nordskråningen sør for Brekkekleiva finner vi fremdeles bevarte rester av boplassene og enkelte av de mer spesialiserte aktivitetslokalitetene deres. Foruten de grovt hogde hakkene, Nøstvetøksene, har man her funnet kjerner og avslag fra deres redskapsproduksjon. Disse er av kvarts, bergkrystall og flint.

Både i yngre steinalder, bronsealder og jernalder kan det ha bodd mennesker i Mulvika, men vi har foreløpig ikke registrert synlige spor etter dem her. Kanskje ligger restene etter slik bosetning bevart under dagens åkerjord?

### Eiendomsforhold i historisk tid

Grunnen i Mulvika har så lenge det er dokumentert i skriftlige kilder, tilhørt gårdene oppe på plataet i sørvest, og er matrikulert i mindre parter under disse. Dagens bosetning har sin opprinnelse i husmannsplasser under disse gårdene.

### *Mulvika - en ødegård?*

Alt på begynnelsen av 1600-tallet bodde det en husmann i Mulvika. Dette er svært tidlig plassbosetning, og trolig må denne bosetningen ses som noe annet enn de husmannsplassene som dukker opp på 1700- og 1800-tallet. Den delen av Mulvika som lå under Gønnestad, kaltes på midten av 1600-tallet for *Mulvik ødegård*. Betegnelsen kunne av og til brukes som en ren skatteklassifisering, men i dette tilfelle foreligger det kanskje en virkelig ødegård. Gården i Mulvika kan ha blitt liggende øde etter Svartedauden og har sannsynligvis blitt delt mellom de større nabogårdene, Gunnestad, Reggestad, Syrstad, og Grette. Om det er en ødegård som ligger bak de spesielle eiendomsforholdene, eller det er andre årsaker, indikerer det at Mulvika representerte en viktig naturressurs som nabogårdene hadde interesse i å få del i.

Selve Mulodden, som avgrensner området mot øst, er del av Snekkestad (nabogården i sør) sitt store gårdsområde. Tolvsrød i Holmestrand har sammenhengende gårdsområde ned til stranda i Mulvika i nord.

*1700-tallet*

Bosetningen i Mulvika på 1700-tallet ser ut til å ha vært noe ustabil. Personene som bodde her, ble ikke nødvendigvis kalt husmenn, kanskje fordi de har livnært seg først og fremst av andre virksomheter enn det plassens jord kunne gi?

*selveiende småbrukere på 1830-tallet*

Gjennom kjøp og salg av gårder ble en stor del av grunnen i Mulvika og bostedene som var der, knyttet til Reggestad i løpet av 1700-tallet. Reggestad var embetsmannsgård fra 1600-tallet i flere generasjoner, bl.a. for sorenskriveren i øvre Jarlsberg. Den siste av dem delte og solgte gården i 1834, og da ble de fleste husmennene i Mulvika selveiere. De øvrige bostedene i Mulvika kom også i selveie før 1850.

**Ferdsel***den sørlandske hovedvei*

I dag går hovedveien gjennom Vestfold, E18 gjennom Mulvika. Den følger stort sett en gammel veitrasé fra Botne-grensa og opp til Brekkekleiva i sør. Veien fra Mulvika og nordover er en gammel bygdevei, men den hadde svært dårlig standard og var trolig ikke kjørbar. Kongeveien - den gamle hovedveien gjennom Vestfold, gikk oppe på platået der terrenget er flatere. I 1922 startet byggingen av den nye «Sørlandske» fra Holmestrand til Nykirke etter å ha vært planlagt i lang tid. (Den ble den gang kalt «den vestlandske hovedvei» - betegnelsen «Sørlandet» var ennå ikke oppfunnet.) Traséen over Mulvika ble bygd i 1923-24, og i 1927 var strekningen ferdig fram til Nykirke. Mulvika lå derfor i eldre tid ikke så direkte knyttet til hovedferdselsårene som i dag, men har likevel spilt en viktig rolle for kontakt med sjøen.

*Brekkekleiva*

Fra plassene og småbruka i Mulvika har det vært flere forbindelser til gårdene oppe på platået. Den viktigste av disse var Brekkekleiva. Før den sørlandske hovedveien ble utbygd, var dette utveien og kirkeveien for plassene og seinere småbruka i Mulvika. Fram til 1955 var den skoleveien til Grette skole. Brekkekleiva går opp i den bratte åsen fra høydedraget sør i kulturmiljøet, vest for brua over jernbanen, ved bebyggelsen på Kleivane. Litt opp i åsen har den forgreninger til Valtersborg (Brekke) og Reggestad. I dag ligger veien som en fin gangsti oppe i åsen. Særlig det nederste partiet vestover er fint. Her er veien lagt oppe i skråningen med en tydelig oppmurt veibane. Slik ble den trolig etter utbedringer på 1900-tallet. Her finnes også et parallelt spor som kan stamme fra en eldre vei. Se for øvrig omtale under kulturmiljø 0716-02 Reggestad - Tangen.

*klovene i bratthenget*

Selv om det er bratt også ved Brekkekleiva, var terrenget her slik at det var mulig å lage en kjerrevei. Men også lenger nord, i selve bratthenget der veibygging ikke var mulig, har det vært snarveier mellom gårdene oppå «fjellet» og bruka nede ved vika. De har vært i bruk helt opp mot vår tid. *Mulvikklova* og *Engaklova* må ses i samme sammenheng. Navngivingen er sett fra oversida - det er klovene fra Reggestad og de andre gårdene ned til Mulvika og engene der. Ved Syrstadenga skal det være rester etter en fiskersti fra Reggestad til Verven. Klovene, eller stiene, går i svært bratt terreng, som i dag mest framstår som uframkommelig. De går i naturlige bekkefar og kløfter som dels er gjengrodde, og er i partier vanskelig sporbare for andre enn kjentfolk.

Det finnes også klover på Mulvikas østside, til utmarksområdene i Mulåsen og Pollåsen.

Mellom bruka og plassene i Mulvika var det flere småveier. Fra Brekkekleiva i sør kom veien og delte seg i en vei til Verven og en til Mulvika og videre nordover til Holmestrand - utgangspunkt for dagens E18-trasé.



*Vestfoldbanen*

Jarlsbergbanen som ble åpnet i 1881 fikk ingen følger for utviklingen i Mulvika. All industrilokalisering skjedde i eller nær Holmestrand og er omtalt under kulturmiljøet i byen Holmestrand. Jernbanelinja går helt vest i området, i skogen tett under bratthenget til platået. Den følger fjellveggenes form i slake kurver. Ved Brekkekleiva begynner den på en strekning med krappe kurver som karakteriserer den i enda større grad sønnafor, gjennom Tangen i kulturmiljø 0716-02.

**Sjøfart**

Med unntak av stedet der Holmestrand vokste fram, er det ikke mange steder et skip kan legge til land i dette området. Mulvika har trolig hatt spesielle egenskaper som har gjort at stedet var egnet for virksomhet knyttet til sjøfart. I Mulvika har fartøyer kunnet ligge i le for været, mens havna i Holmestrand var svært utsatt for vind og vær. Før i tida kunne man se en del jernbolter og ringer som var festet i fjell og stein. De fleste av disse båtfestene var borte på 1950-tallet.

**Skipsbygging**

Stedsnavnene *Verven* og *Gamleveren* viser trolig til at det har vært skipsverft eller båtbyggeri i Mulvika. Husmannsplassen Verven er nevnt første gang i 1719 og var den gang ganske ny, men virksomheten som har gitt stedet navn må være eldre. Det er ingen kilder som sier noe om slik virksomhet lenger tilbake. Fra 1600-tallet heter det at bonden på Reggestad drev med ulovlig skipsbygging og handel, men kildene stedfester ikke denne virksomheten. Tradisjonen forteller at sjøhelten Peter Wessel Tordenskjold brukte verftet i Mulvika til kjølhaling av sine skip. Men dette sies visstnok om svært mange andre skipsbyggerier i Vestfold.

Skipsverftet skal ha ligget på stedet som kalles Gamleveren. Litt lenger sør, på Garnbakken, sto smia. Enda lenger sør kan man ennå se rester etter et firkantet kar med stein som kan ha vært et eldre bryggekar.

**Handel**

Blant de eldste kildene for oversjøisk handel i Vestfold er tre brev fra 1300 og 1302 som forteller om hvordan det gikk med en skipsladning tømmer som ble lastet ved Snekkestad med England som mål. Skipet ble utsatt for sjørøveri, og Tunsberg-mannen som skulle selge tømmeret, led nok tap. Snekkestad var sammen med Frebergsvik lenger sør et kjent lade-sted gjennom hele middelalderen.

*utskipping i Mulvika ?*

Hvor selve utskippingen fant sted, vites ikke sikkert, men uttalelser fra Sjøfartsmuseet (muntlig informasjon) går i retning av Mulvika. Visstnok ligger forholdene bedre til rette her enn langs kysten på sørøstsida av Mulåsen hvor gårdsbebyggelsen til Snekkestad ligger.

**Leidangen**

Den gamle sjøforsvarsordningen leidangen delte kysten inn i *skipreider*. Den innebar at et visst område hadde plikt på seg til å utstyre et skip med mat og mannskap for forsvar av landet. Alt på 1100-1200-tallet ble leidangplikten omgjort til en årlig skatt, og skipreidene ble mer og mer rene oppebørselsdistrikter, dvs. administrative områder for skatteinnkreving. Men i Vestfold er det bevart kilder som kaster lys over ordningen i sin egentlige form. Gårdene her tilhørte *Våle skipreide* som også omfattet hele Botne og en del av Borre. I 1382 fikk allmuen i Våle og Slagen skipreider lov å bygge et skip sammen. Det nye skipet skipreidene skulle ha sammen, var mindre enn de gamle de hadde hver for seg, noe som avspeiler nedgangstida som fulgte Svartedauden.

*havna til Våle skipreide?*

Det er ikke kjent hvor leidangsskipene hadde havn, og *Mulvika* kan ikke utelukkes i denne sammenheng i den tida Våle skipreide stilte eget skip.

Gårdsnavnet *Snekkestad* er interessant i samme forbindelse. Én tolkning av navnet går ut på at det er sammensatt av gno. *snekkja* i betydningen langskip, og *stað*, båtstø. Et eldre navn på Sanden på Snekestad (sørøst for Mulvika) er *Pollen*. En hypotese går ut på at det var ei vik der Helandbekken (Tangenbekken) munner ut. Her har skipet kunnet ligge i ferskvann, og slik unngikk de tilgroing. Et stort leirras på begynnelsen av 1600-tallet fylte igjen pollen.

## Fiske

Fisket i Mulvika hadde trolig stor betydning i middelalderen. Det var *laksefiske* her, dvs en ikke-agrar eiendom med enerett på å fiske i vika. Laks var trolig mest ettertraktet, men rettigheten omfattet i regelen alt fiske. *Mulavika fiski* er nevnt i en skriftlig kilde alt i 1330, da en eiendomspart skiftet eier. Fiskerettigheten var delt i mange småparter, tolvtinger (tolvtedeler). Fra 1600-tallet og framover var to fiskerier knyttet til gårdene Gunnestad og særlig Reggestad. Ved overgangen til nyere tid mistet fisket mye av sin betydning, her som ved Kleivbogen nord for Holmestrand, trolig fordi fisken uteble. Rettighetene nevnes likevel blant gårdenes «herligheter» på 1600- og 1700-tallet. Østre Mulvik laksefiske hadde dessuten en forholdsvis høy landskyld i penger. I 1667 ble den satt til 7 riksdaler.

### *fisket på 1800-tallet*

I 1822 sies det at fisket i Mulvika var blant de beste i fjorden, så trolig fikk det større betydning igjen da. På 1800-tallet var det dessuten kommet flere husmannsplasser i Mulvika, og det er ikke usannsynlig at fiskeriene utgjorde noe av grunnlaget for denne bosetningen. Fisket var fremdeles forbeholdt de få gårdene som hadde fiskerett eller eiendom ut mot fjorden. I hele Våle fantes det i 1811 bare 11 prammer, og det var alt som fantes av båter. De aller fleste tilhørte gårdene ved fjorden.

I følge opplysninger i bygdeboka ble det «før i tida», det vil trolig si på 1800-tallet og framover, fisket mye laks i Mulvika, men etter at vassdragene ble regulert, avtok laksefisket. På 1900-tallet har det vært fisket hornhjel, makrell, torsk, sei, sild og hvitting sommerstid. I teiner fikk man ål og om vinteren også torsk. I 1870-80-åra kom fiskeoppkjøpere roende hit i prammer. De kjøpte fisk også andre steder og rodde den til Drammen hvor den ble omsatt. Seinere ble fisken omsatt i Holmestrand.

### *bunn garnfisket*

Det er tre bunn garnfisker i Mulvika; *Vervengarnet*, *Mulviksgarnet* og *Tolvsrødgarnet*. Det siste har ikke vært i bruk etter at veien ble lagt om der det lå ved hermetikkfabrikken, mens Vervengarnet fremdeles benyttes. Bunn garn er en fiskeinnretning med garn festet til staur (stek) som er satt ut fra land og leder fisken inn i en slags pose ved enden av garnet. I *Mulvikbekken* som renner ut i Mulvika har det vært drevet ørretfiske med lystring.

Vinterstid når isforholdene var gunstige, har det vært holdt travkjøring på isen i Mulvika.

## Jordbruk

Mulvika ble brukt som eng av gårdene som hadde sine parter her. Husmannsplassnavnene *Syrstadenga* og *Gretteenga* vitner utvetydig om dette. «Mulvik eng» som lå under Gunnestad, ble en tid på 1600-tallet brukt av kalkbrennerne på Langøya. (Langøya lå under gården Snekestad.)

Fra de siste tiåra av 1800-tallet og framover ble det drevet *frukt dyrking* i forholdsvis stor stil på bruka i Mulvika. Det ble dyrket pærer, plommer,

kirsebær, moreller og epler. Det er svært godt jordsmonn i Mulvika og området blir tidlig snøbart om våren.

## GÅRDER OG STEDER

### Mulvika

Gårdsbruket Mulvika er det eldste bostedet i området. Anders Mulvika omtales som husmann i 1617, og Mulvika nevnes i skriftlige kilder flere ganger på 1600-tallet. Bosetningen her kan ha vært knyttet til Mulvika-fisaket, som må ha hatt større betydning i middelalder og tidlig nytid enn det hadde fra 1600-tallet og framover. Men bosetningen kan også ha opprinnelse som en vanlig gård som ble rammet av agrarkrisen etter Svartedauden som nevnt over. Husmannsplassen Mulvika ble solgt til brukeren i 1834 og har siden vært selveierbruk. Til gårdsbruket hørte en del av skogen og en part i laksefisaket.

Gårdstunet ligger i dag på en slak høyde vest for E18. Selve tunet skal ha blitt flyttet en gang. Etter kart fra 1820-tallet ser det ut til å ha ligget noe lenger nordøst, der E18 går i dag. Men flyttingen har neppe sammenheng med veien som ble utbygd på 1920-tallet. Her er tradisjonell gårdsbebyggelse fra 1890- til 1920-tallet, og våningshuset er eldst, men med preg fra ombygginger i 1940-åra. Tunet er omgitt av hage, og her er fremdeles et stort antall frukttrær. Frukthagen drives imidlertid ikke lenger som før. Trærne er for en stor del gamle.

### Verven og Gamleverven

Gunnestads opprinnelig part i Mulvika strakte seg fra Mulvikbekken østover langs fjordbunnen til Mulåsen. Her lå de to Verven-plassene, Gamle-Verven og Verven. Bebyggelsen lå litt utover på østsida av fjorden, under bratthenget i Mulåsen. Verven er kjent fra begynnelsen av 1700-tallet. I 1719 kunne man på husmannsplassen Verven fø en til to kyr og en sau. I 1810 fikk husmannen kontrakt som regulerte brukerenes rettigheter og plikter overfor eieren, soren skriver Blom på Reggestad.

### *fiske*

De tre bunngarnfiskene i Mulvika, Vervengarnet, Mulviksgarnet og Tolvsrødgarnet, har siden slutten av 1800-tallet hørt til Verven. Fra slutten av 1800-tallet spilte også frukt dyrking en viktig rolle sammen med fisket og gårdsdrifta. Utover 1900-tallet ble Mulvika interessant i fritidssammenheng og fra Verven er det skilt ut enkelte hyttetomter.

Det er ikke registrert eldre bebyggelse på de to gamle Verven-plassene, annet en ei sjøbu på Gamle-Verven.

### Almedalen

Almedalen og Jakobsfryd eller Jakobs plass var husmannsplasser under Reggestad på første halvdel av 1800-tallet og ble solgt til brukeren i 1834. Bruket ble en tid på 1900-tallet drevet sammen med Syrstadenga, men i 1956 ble det solgt til Våle kommune som utparsellerte eiendommen til boligtomter, fortrinnsvis for *beboere fra Langøya* som ønsket å flytte inn til fastlandet. De 14 tomtene ble bebygd i løpet av få år. Seinere er det fra-delt ytterligere noen tomter. Bebyggelsen ligger samlet i et regulert, tett-bygd felt helt opp under åsen i øst.

### *piles piss av stein*

I følge opplysninger i «Vestfolds oldtidsminner» er det på Almedalen (1/5) funnet en «piles piss» av stein. Opplysninger om nøyaktig funnsted er ikke kjent.

**Syrstadenga**

Gården Syrstad hadde også ei eng i Mulvika. Syrstadenga var husmannsplass under Syrstad og etablert rundt 1800. Alt i 1840 ble den solgt til selveie, og våningshuset skal være fra den tid. Det ble tilbygd en fløy i 1909, og er seinere lite forandret. Det meste av uthuset er trolig fra dette århundre, sannsynligvis bygd i flere etapper. Gårdstunet ligger med innhus og driftsbygning på rekke rett under bratthenget til Reggestad og nær dagens jernbane. Syrstadenga framstår som et småbruk med alderspreg og stor grad av autentisitet, men stedet er i dag ubebodd. Våningshuset er herjet av hærverk og uthuset knakk sammen av snømassene sist vinter. Den høye autentisiteten, sett sammen med husas trinnvise utbygging, gjør bebyggelsen på Syrstadenga bygningshistorisk interessant. Jorda drives i dag sammen med jorda på Mulvika.

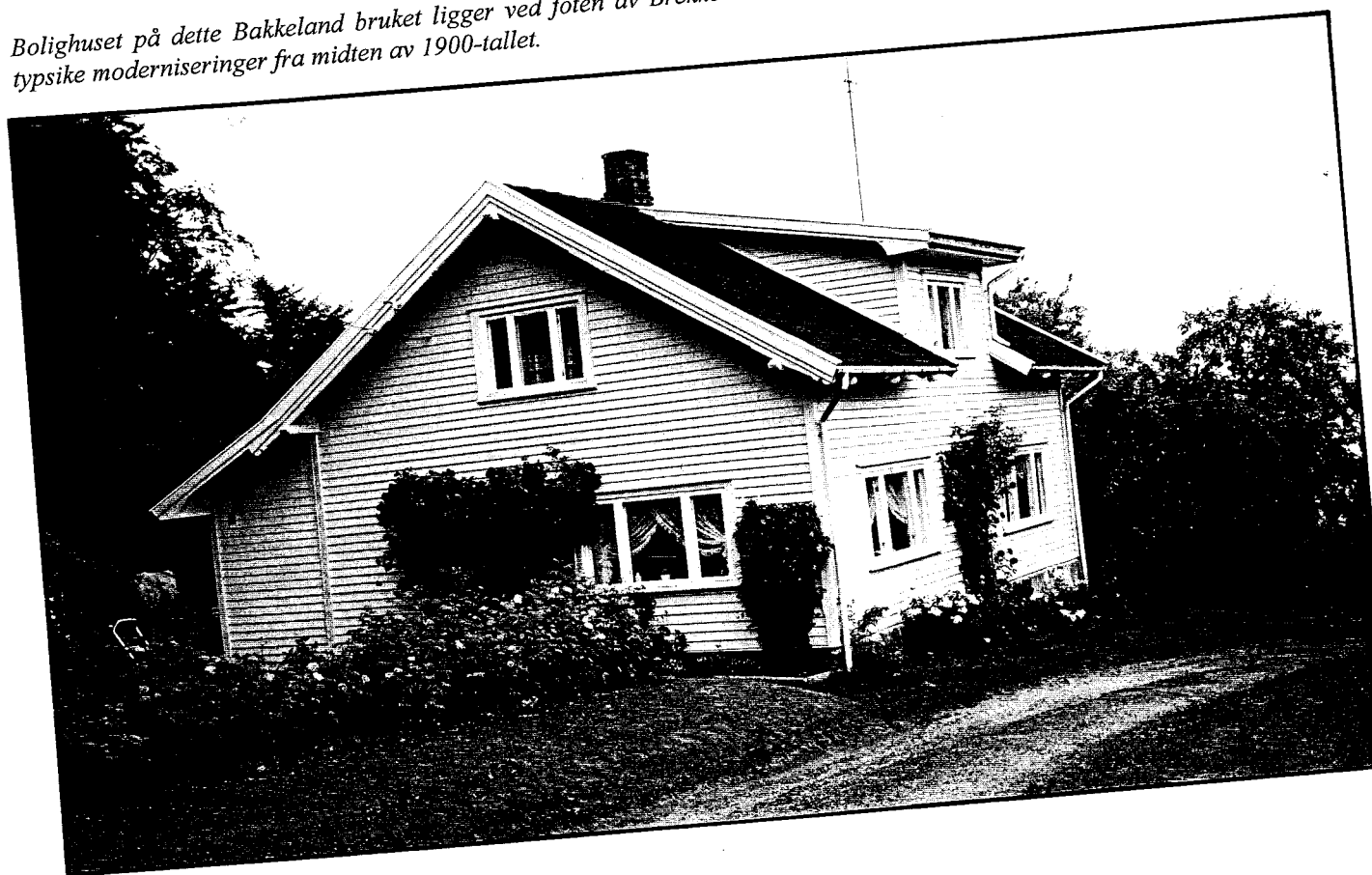
**Gretteenga**

Gården Grette sin gamle eng må ha ligget omtrent midt i Mulvika. Husmannsplassen Gretteenga er kjent fra samme tid som Syrstadenga. Hver av Grette-bruka hadde særskilte parter i Mulvikenga og på 1840-tallet ble disse utskilt og solgt til to selvstendige eiendommer. Gretteenga bnr 2 var den største og framstår i dag som et småbruk ved E18. Dagens gårdsbebyggelse ble reist etter en brann i 1931. Dette har gitt et sjeldent tidsenhetlig stilpreg på framhus og driftsbygning, som begge har nyklassisismens valmtak. Særlig bolighuset er endret i detaljer, men begge hus har bevart sine hovedtrekk. Lokaliseringen midt i Mulvika framhever det og gjør tunet til et landemerke for reisende langs E18.

**Bakkeland og Kleiva-plassene**

Husmannsplassene Bakkeland og Kleiva (også kalt Brekkekleiva) hørte med til en del av Valtersborg som ble solgt til sorenskriveren på Reggestad i 1811. Plassene var den gang ganske nyetablerte. Ved salget av Reggestad-plassene i 1834 ble Bakkelandet og Kleiva eid sammen.

*Bolighuset på dette Bakkeland bruket ligger ved foten av Brekkekleiva. Det et sveitserhus fra århundreskiftet, med typiske moderniseringer fra midten av 1900-tallet.*



*Bakkeland*

Disse plassene lå lengst sør i Mulvika, i det høydedraget som lukker Mulvika mot sør. Bebyggelsen på bruk 4, som ligger tett i veien sør for Syrstadenga, representerer trolig den gamle tunplassen på Bakkeland. Husa er yngre, i hovedsak fra midten av 1900-tallet, men deler av låven skal være 1870-talls. På 1930- og 1950-tallet ble det skilt ut en del boligeiendommer av Bakkeland som i hovedsak ligger langs E18.

*Brekkekleiva*

Øverst i Mulvika, ovenfor Bakkeland, lå plassen Brekkekleiva. Den har fått sitt navn etter den gamle utveien for Mulvika opp til Brekke-Reggestad-plataet. Alt midt på 1800-tallet var det flere bosteder her. Etter at Bakkeland ble selveierbruk i 1834 lå disse stedene under Bakkeland, og ble utskilt rundt 1900. Eiendommene er små og brukerne har hatt sitt utkomme av andre næringer, bl.a. til sjøs. I dag er de å anse som boligeiendommer. Tre eiendommer ligger vest for jernbanen, der den krummer seg rundt Brekkekleiv-åsen. Terrenget er kupert med fjellknauser. Bebyggelsen er fra 1900-tallet, med enkelte hus fra de første tiår. Endringer og nybygg gir bygningsmiljøet som helhet et etterkrigs preg.

*steinalderfunn og boplasser*

I forbindelse med arkeologiske undersøkelser for ny E18 trase ble det i områdene rundt Brekkekleiva og sørover registrert mange boplasser og løsfunn fra steinalderen. De registrerte lokalitetene og funnene som er gjort her ligger i dag fra 45-95 m.o.h. Flere av funnstedene ligger i dyrka mark og der vil nok boplassmaterialet være temmelig omrotet. De urørte boplassene ligger alle i nordvendte relativt slake skråninger med bar- og løvskog. Tilgjengelige analyser av deler av registreringsfunnene fra dette området tilsier at materialet ikke rommer noe som tyder på dateringer til yngre steinalder, og at det mest trolig er fra eldre steinalder, helst Nøstvetfasen.

**VURDERING***kystbosetningen i forhistorisk tid*

Dette kulturmiljøet viser på en instruktiv måte hvordan bosetningen langs kysten i flere tusen år har vært knyttet til sjøen og utnyttelsen av denne. Her kan man studere hvordan bosetning og ferdsel endrer seg i forhold til langsomt skiftende topografiske forhold.

Høyt i fjellskråningene innerst i Mulvika ligger restene etter den eldste bosetningen fra minst 5000 år f. Kr. Dette er spor etter en jakt- og fangstbosetning, som trolig periodevis utnyttet de rike ressurser naturmiljøet ga i det forhistoriske fjordlandskapet - lenge før *Mulvika* oppsto. I terrasser nedover kan sporene følges etter hvert som landet hevet seg og strandlinja endret seg.

I dagens landskap framstår Mulvika som ei lun og fin vik med stor tilgjengelighet mot sjøen, i kontrast til det steile klippelandskapet som preger kysten langs hele Holmestrandsfjorden. Slik må det også har vært i den tida den jordbrukende befolkningen slo seg ned som bofaste og etablerte eiendomsforhold til naturressursene. Vi må tro at Mulvikas tilgang på kystfiske, fangst og ferdsel har vært verdsett blant bondebefolkningen i forhistorisk tid.

Mulvika er et område hvor kontrastene i fjordlandskapet oppleves særlig sterkt. Hvor landskapets egen historie, sammen med de spor menneskene har etterlatt seg i sin utnyttelse av naturressursene, er særlig lesbare. Med et tidsperspektiv på flere tusen år kan man se hvordan ressursgrunnlaget

har endret seg innenfor et klart avgrenset og fattbart rom, og hvordan kystbefolkningen har tilpasset seg endringene.

#### *bosetning i nyere tid*

Når Mulvika ga grunnlag for etablering av gårdsbosetning, vet vi ikke, men trolig fantes det en gård her før Svartedauen. Historien som kan leses ut av eiendomsstruktur og bosetning i dagens Mulvika forteller om forholdet til omkringliggende gårder slik det ble etter Svartedauen. Den skiller området ut som spesielt og svært enhetlig i historisk forstand. I nyere tid har Mulvika vært delt mellom gårdene som lå oppe på plataet. Navnemiljø og eiendomsstruktur med mange gårdsparter og andeler i fisket forteller at Mulvika var en viktig ressurs for bondebefolkningen. De mange stiene mellom vika og plataet bekrefter slike sammenhenger. Også dagens bosetning, med bakgrunn i husmannsplasser, belyser på en indirekte måte dette forholdet.

Relativt tidlig på 1800-tallet lå Mulvika til rette for en selvstendig småbruksetablering. Det er dette som i hovedsak dokumenteres gjennom dagens bebyggelse, samt innslag av den boligetablering som gjerne fulgte hovedveiene. Den sørlandske hovedvei, som åpnet Mulvika for allmenn ferdsel midt på 1900-tallet, har satt sitt preg på bosetning og bebyggelse. Med unntak av Syrstadenga, som i stor grad dokumenterer den tidligste småbruksbebyggelsen, er det mellomkrigstid og tidlig etterkrigstid som uttrykkes i bygningsmassen. Autentisiteten for enkelbygninger er gjennomgående lav, men har alderspreg og interesse i et helhetlig perspektiv. Syrstadenga er bygningshistorisk interessant.

## Virkning og konfliktvurdering

### *alternativene*

*Ytre linje kommer ut av tunnel ved Mulvikklova i nord og følger dagens linje sørover til den går inn igjen i tunnel nord for Brekkekleiva. Dette er det østligste alternativet, som også totalt har flest dagstrekninger og henger sammen med Holmestrand stasjon i dagen.*

*Indre linje går i fjelltunnel vest for dette kulturmiljøet.*

### YTRE LINJE

*Fra Holmestrand (nord) går ytre linje i tunnel fram mot Mulvika kommer ved Mulvikklova ut i et bratt parti. Området i Mulvika og oppover jordene mot sør består av meget dårlig grunn og det er derfor ikke tilrådelig med store fyllinger på dagens terreng. Videre sørover er traséen lagt i skrått terreng med til dels meget høye skjæringer (40-50 m?) som vil kreve omfattende sikring.*

De natur- og kulturhistoriske sammenhengene mellom vika og fjellmassivet i vest er viktige elementer i kulturmiljøet som belyser forholdet mellom naturgrunnlag, ressursutnyttelse og bosetning i et flertusenårig perspektiv - fra steinalderens omstreifende befolkning til dagens småbruk og boligbebyggelse. Landskapet i dag oppleves som helhetlig med myke overganger mellom bebyggelse, åkre, løvskogbelte og brattheng. Dagens jernbane følger fjellmassivets former, går dypt i den tette løvskogen og skaper ingen store visuelle barrierer. Den foreslåtte banen vil pga. sin rette linje og de vanskelige tekniske forholdene *kunne* få en annen virkning. Store inngrep i randsonen vil komme i konflikt med landskapets kulturhistoriske innhold.

### *Syrstadenga*

Syrstadenga ligger nær dagens jernbane og utvidelse til dobbeltspor kan under anleggsperioden få konsekvenser for bebyggelsen. Selv om bebyggelsen i dag er i dårlig stand har de fortsatt verdi som bygningshistoriske dokumenter. Dokumentasjon vil kunne avbøte eventuelle konflikter ved direkte inngrep.

### *steinalderbosetning*

Landskapet omkring Syrstadenga og søndre tunnelpåhogg i Mulvika har i yngre steinalder dannet en mindre landtunge som stakk ut i sjøen innerst i vika ved Bakkeland. Potensiale for bosetningsspor fra steinalderen vil her være tilstede, med muligheter for direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner.

### *Brekkekleiva*

Brekkekleiva, som var hovedforbindelsen mellom Mulvika og gårdene på platået, dokumenterer viktige historiske sammenhenger i kulturmiljøet. Veien har et stort potensial i formidlings- og opplevelsessammenheng. Veien berøres ikke slik traséen er tegnet, og det er viktig at den også skjermes under anleggstida.

Bildet er tatt fra tunet på Syrstadenga mot Mulvika, med den gamle driftsbygningen til venstre. Gården Mulvika ligger midt i bildet og bebyggelsen på Grettenga til høyre for denne.

Mulvika og Holmestrand sett mot nord. Bildet er tatt på høyde med Brekkeleiva. Her ses tydelig den lange forkastningen som utgjør Holmestrandsveggen mot fjorden.

Mulvika mot sør, sett fra Holmestrand. «Melkefabrikken» med Felleskjøpets slilo ligger ved fjorden i forkant av bildet. Det skogkledte bratthenget som er en fortsettelse av Holmestrandsveggen, skiller storgårdslandskapet på platået til høyre, fra småbrukergrenda Mulvika ved fjorden. Lenger inn markerer skogen i det samme beltet Tangen-området.

Den er et særpreget og karaktersitisk landskapselement i området, men har representert besvær og utfordringer for den allmenne ferdsel opp gjennom historien. Dagens jernbane følger fjellveggenes kurver og ses som en mørk stripe i skogen. Det nye jernbaneforslaget innebærer en kortere dagstrekning langs fjellfoten forbi Mulvika-gården og Syrstadenga.

De lange alléene fra Kongeveien på platået, viser oppkjørslene til Reggestad og Valtersborg og markerer seg godt mot de vide kornåkrene. Dagens E18 skrår over Mulvika, men før 1920-tallet var det ingen allmenn ferdsel her. Da var det imidlertid adskillig lokal ferdsel etter små stier eller klover i bratthenget opp til platået

I steinalderens skjærgårdlandskap, for ca. 5000 år siden, lå dagens åkre i Mulvika under vann. Høyt i fjellskråningen innerst i vika finnes sporene etter en jakt og fangstbosetting som trolig periodevis utnyttet de rike ressursene naturmiljøet den gang gav. ...De delene av Holmestrandsveggen som stakk over havet kan ha vært yrende fulgefjell. ...

Tunet på Syrstadenga har i dag den eldste bebyggelsen i Mulvika, og er typisk for de opprinnelige småbruka i området. Dagens jernbane går ved foten av åsen bak husa, slik den foreslåtte linja også vil ligge. En gruppe på fire rådyr beiter på de nyslåtte åkrene. Det er et rikt fugle- og dyreliv i den frodige løvskogen under bratthenget.

De to flyfotoene viser hvordan Mulvika representerer en åpning mot fjorden i et ellers bratt og utilgjengelig landskap, noe som har satt preg på området historie fra langt tilbake.



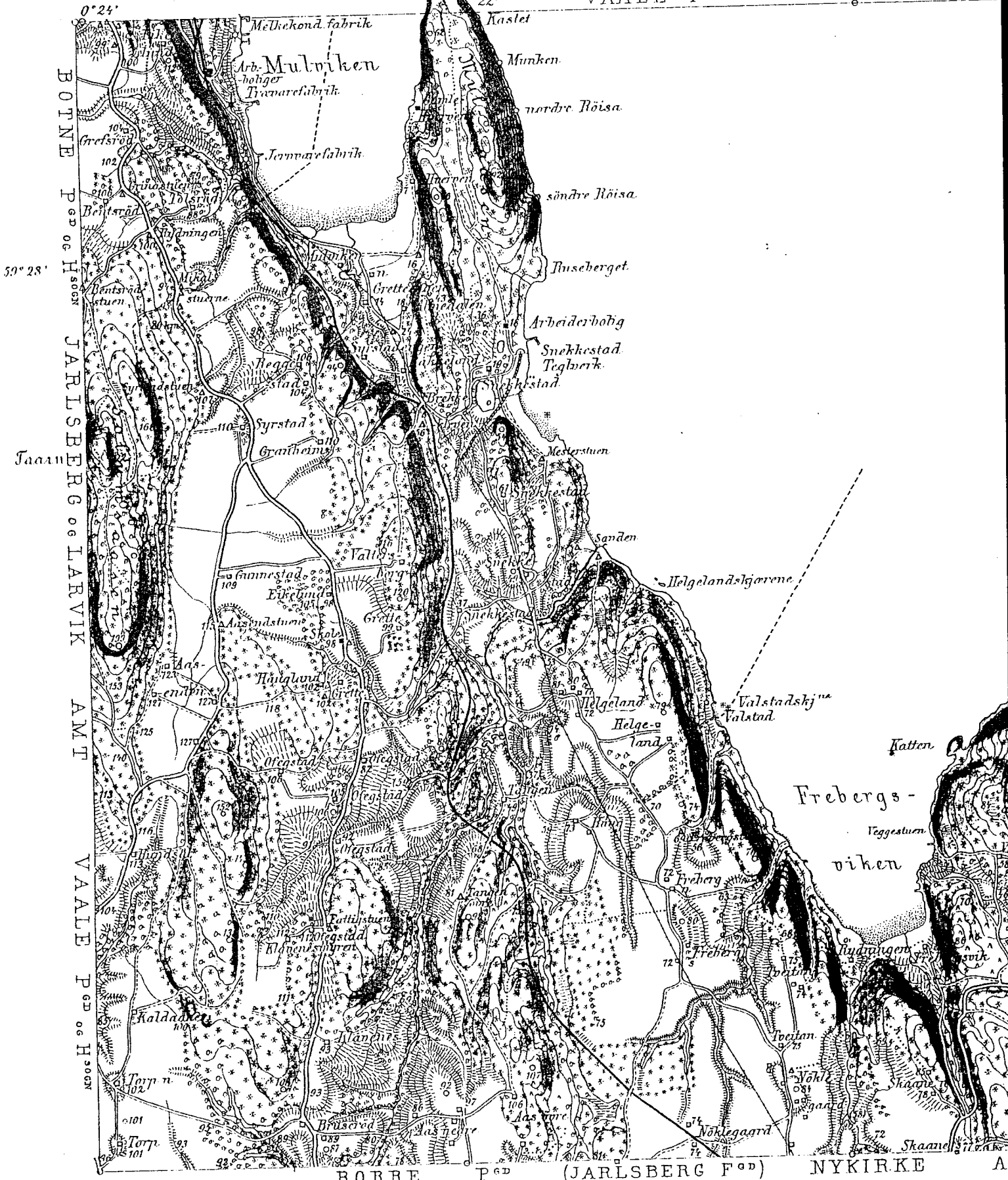
# Kulturmiljø 0716-02

## Reggestad - Tangen

| <b>Innholdsoversikt</b>               | <i>side</i> |
|---------------------------------------|-------------|
| <b>OVERSIKTSDATA</b>                  | 121         |
| <b>HISTORIKK OG BESKRIVELSE</b>       | 123         |
| <b>GENERELLE TREKK</b>                | 123         |
| <i>Steinalderbosetning</i>            | 123         |
| <i>Jernalderbosetning</i>             | 123         |
| <i>Gårdene</i>                        | 124         |
| <i>Dagens gårdslandskap</i>           | 125         |
| <i>Andre næringsvirksomheter</i>      | 127         |
| <i>Offentlige institusjoner</i>       | 128         |
| <i>Ferdselen</i>                      | 128         |
| <b>GÅRDER OG STEDER</b>               | 132         |
| <i>Reggestad</i>                      | 132         |
| <i>Syrstad</i>                        | 133         |
| <i>Granheim</i>                       | 133         |
| <i>Valtersborg</i>                    | 134         |
| <i>Grette</i>                         | 134         |
| <i>Grettebygda</i>                    | 134         |
| <i>Fegstad</i>                        | 134         |
| <i>Tangen</i>                         | 136         |
| <i>Øvre Tangen</i>                    | 137         |
| <i>Kulturminner i vassdragene</i>     | 139         |
| <i>De enkelte veiene og veifarene</i> | 139         |
| <b>VURDERING</b>                      | 144         |
| <b>VIRKNING OG KONFLIKTVURDERING</b>  | 146         |
| <i>Alternativene</i>                  | 146         |
| <i>Ytre linje</i>                     | 146         |
| <i>Indre linje</i>                    | 149         |
| <i>Avveining av alternativer</i>      | 150         |
| <b>FARGEPLANSJE</b>                   |             |
| <i>Bildemontasje</i>                  | 152         |

14 B 2 n<sup>o</sup> 1:25000 Kaptein N.Røder 1907

VAALE P<sup>o</sup>d 20'



0° 24'  
 59° 28'  
 BOTNE P<sup>o</sup>d og H<sup>o</sup>oem  
 JARLSBERG og LARVIK  
 JAARAN  
 AMT  
 VAALE P<sup>o</sup>d og H<sup>o</sup>oem

BORRE P<sup>o</sup>d (JARLSBERG P<sup>o</sup>d) NYKIRKE A  
 0° 22' vest Kristiania obs. 20'

# Kulturmiljø 0716-02

## Reggestad - Tangen

### Oversiktsdata

#### TRASÉALTERNATIVER

Ytre linje:  
Indre linje:

#### KOMMUNER

Våle og Borre

#### KARTBLAD

Økonomisk kartverk: CK 034-5-2, CK 034-5-4, CK 035-5-4

Prosjektkart HN4 og HN5

#### GÅRDSNUMMER

*Våle:*  
1 Reggestad  
5 Grette  
6 Valtersborg  
10 Fegstad

*Borre:*  
93 Nedre Ås  
94 Øvre Ås  
95 Tangen  
96 Haug

#### FØR-REFORMATORISKE LOKALITETER

|                       |                      |
|-----------------------|----------------------|
| 0716/02/CK 034-5-2/3  | Gravfelt             |
| 0716/02/CK 034-5-2/4  | Gravfelt             |
| 0716/02/CK 034-5-2/7  | Gravhaug             |
| 0716/02/CK 034-5-2/9  | Gravfelt             |
| 0716/02/CK 034-5-2/10 | Fossile dyrkingsspor |
| 0716/02/CK 034-5-2/11 | Steinalderboplass    |
| 0716/02/CK 034-5-2/12 | Funnsted             |
| 0716/02/CK 034-5-2/13 | Steinalderboplass    |
| 0716/02/CK 034-5-2/19 | Funnsted             |
| 0716/02/CK 034-5-2/22 | Steinalderlokalitet  |
| 0716/02/CK 034-5-2/23 | Steinalderlokalitet  |
| 0716/02/CK 034-5-2/24 | Funnsted             |
| 0716/02/CK 034-5-4/1  | Gravfelt             |
| 0701/01/CK 034-5-4/5  | Gravrøys             |
| 0716/02/CK 034-5-4/8  | Funnsted             |

#### NYERE TIDS LOKALITETER

*Våle:*  
0716 02 01 Nedre Fegstad  
0716 02 02 Søndre Fegstad  
0716 02 03 Vei Fegstad - Tangen  
0716 02 04 Hellandveien

*Borre:*  
0701 01 01 Nedre Tangen  
0701 01 02 Øvre Tangen  
0701 01 03 Tangenveien

## AVGRENSNING

Området omfatter den sørligste delen av på *Botne-platået*, med gårdene langs den gamle Kongeveien fra Reggestad i nord til og med Fegstad i sør. Vi har latt dagens E18 være en østlig grense siden denne i dag utgjør en fysisk barriere i landskapet. Nedenfor platået omfatter området det kuperte ravinebeltet med gården Tangen og deler av Snekkestad, samt deler av utmarka til Haug, Freberg og Ås. I nord avgrenser høydedraget ved Bakkeland området fra Mulvika. I sør er grensa trukket i skogen like nord for Ås-gårdene og Kopstad-gårdene innmark. Dette er imidlertid ingen selvsagt grense i et kulturhistoriske perspektiv. Kulturmiljøet er avgrenset ut fra inngrepets influensområde, og med hovedvekt på de historiske sammenhengene mellom gårdene på høyden i vest og utmarksområdene i ravinebeltet. Området krysser kommunegrensa mellom Borre og Våle, men både ut fra hensynet til avveining av alternativene og kulturmiljøets karakter, har vi funnet det mest praktisk å behandle det under ett.

## VERNESTATUS OG PLANFORHOLD

*automatisk fredete kulturminner*

Automatisk fredete kulturminner på Fegstad, Grette og Øvre Ås.

*kommuneplanenes arealdeler*

Våle kommuneplan, arealdelen 1992-2003: Området er markert som LNF-område sone 1; hvor spredt boligbebyggelse ikke er tillatt. Tangenbekken naturreservat ligger mellom jernbanen og Tangenbekken, og er et spesielt ravinelandskap med edelløvskog og sjeldent fugleliv.

Borre kommuneplan, arealdelen 1991 - 2002; LNF-område. Det pågår planarbeid for omlegging av E18 gjennom området.

## NATURGRUNNLAG OG AREALBRUK

Kulturmiljøet utgjør den sørligste delen av fjellplatå- og klippelandskapet ved Holmestrand. Det omfatter overgangen fra Botne-platået i nord til de lavere leirjordsslette-bygdene ved Nykirke. Jordsmonnet er leirmold og leirmold/sand. Landskapsbildet er variert og vekslende - fra åpent, jordbrukslandskap med stor skala og storgårdspreg oppe på platået, til halv-åpent landskap med bølgende åkre og beiteområder, som går over i et intetst og utpreget ravinelandskap med frodig skog i Tangen-området. Nedenfor platået er landskapet sterkt kupert med en blanding av fjellknauser og bratte leirbakker og bekkedaler.

I ravinebeltet renner Tangenbekken/Hellandbekken i en trang og dyp elvedal nordøstover med utløp i fjorden ved Sand på Snekkestad. Den har tilsig fra et par mindre bekker. Ravinebeltet ved Tangenbekken og fortsettelsen med den markerte fjellveggen vest for Mulvika og Holmestrand, danner et viktig, sammenhengende nord-sør-gående skille i dette kystlandskapet mellom Mulvika og Nykirke. På hver side ligger to høydedrag med gamle gårder og innmarksområder på rad - hvorav den vestligste faller innen for dette kulturmiljøet. De to gårdsområdenes utmark møtes i ravinebeltet. Kommunegrensa følger Tangenbekken et stykke, men går ellers på tvers av landskapsformene her.

Arealbruken er dominert av jordbruk og skogbruk. På Nedre Fegstad legger gartneridrift beslag på et større areal. På Grette er det et lite område med bolighus og annen bebyggelse. Samferdselen, med nye og gamle nord-sør-gående gjennomfartsårer, setter sitt preg på området.

## Historikk og beskrivelse

### GENERELLE TREKK

#### Steinalderbosetning

Registrerte fornminner og kjente oldsaksfunn innenfor dette kulturmiljøet representerer bruddstykker av en lang bosetningshistorie, der de eldste bevarte sporene etter menneskelig aktivitet i området kan dateres til steinalderen. Etter hvert som landet hevet seg, skiftet landskapet karakter, og ved datidas kyst- og strandsoner finner vi i dag de siste restene etter en tidlig jakt- og fangstbefolkning som levde her flere tusen år før Kristus. For 6000-7000 år siden stod vannet i dette området ca. 50 meter over dagens havnivå. Store deler av dagens landområde lå den gang under vann, og enkelte høyderygger kunne danne øyer, skjær og holmer. I denne skjærgården utgjorde fisk, sjøfugl, havpattedyr og skalldyr et viktig næringsgrunnlag for menneskene som holdt til her.

Terrengforholdene i tidligere tiders landskap har vært avgjørende for menneskets valg av tilholdssted, og vi kan gjennom analyse av disse etterspore ulike former for boplasser. Disse menneskene behersket også en særegen teknikk når det gjaldt å tilvirke og bruke redskap av flint eller andre bergarter, og det er disse redskapene og avfall etter produksjonen av dem vi i dag finner ved arkeologiske registreringer. Innenfor vårt kulturmiljø kan vi av registreringene se at steinaldermenneskene her i hvert fall utnyttet flint, kvarts og bergkrystall i sin redskapsproduksjon.

#### Jernalderbosetning

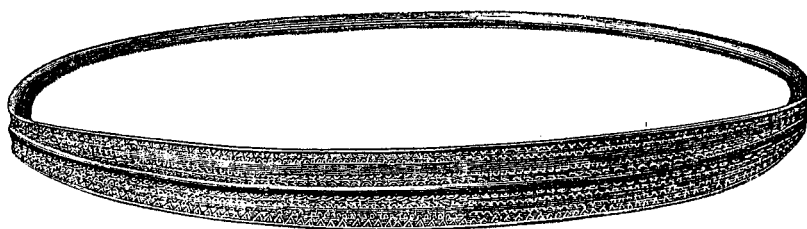
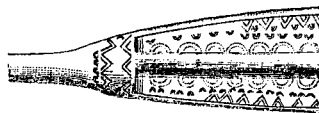
##### *gravhauger og boplasser*

På flere av gårdene innenfor dette kulturmiljøet er det registrert mindre gravfelt fra forhistorisk tid. Gravhaugene dateres til jernalderen og viser til en fast bosetning i området i denne perioden. Gravfelt er først og fremst betraktet som sakrale anlegg, og lokaliseringen av slike felt kan dermed neppe betraktes som tilfeldig. Ofte er det hevdet at gravhaugene ble plassert på et sted der den avdøde kunne «se» ned på egen gård, eller på det område etterkommerne forvaltet. Alle de registrerte gravfeltene innenfor dette kulturmiljøet ligger på større eller mindre høydedrag som i dag grenser mot dyrka mark på en eller flere sider. Gravhaugene er enten rene jordhauger, rene røyser bygget av stein eller oftest hauger bygget både av jord og stein. De registrerte gravhaugene i dette kulturmiljøet er jevnt over ganske små og de er sjeldent markert med fotgrøfter. De fleste av haugene synes å være omrotet, og i enkelte kan man i dag se et steinbygd kammer i midten.

Tidligere ble vegetasjonen i større grad enn nå holdt nede av beitende husdyr. Utsikten fra disse gravfeltene må ha vært ganske annerledes enn den er i dag. Ofte kan man se dagens gårdsbebyggelse fra slike felt, men vi vet imidlertid lite om hvordan de forhistoriske boplassene har ligget i forhold til gravfeltene i Vestfold. Gårdsanlegg fra jernalderen med synlige tufter etter hus er i liten grad kjent i fylket. Andre typer spor som kan indikere at det har vært slike gårdsanlegg i området er imidlertid registrert mange steder, også innenfor kulturmiljøet. Dette gjelder fossile dyrkingsspor som rydningsrøyser, steingjerder, åkerreiner osv.

##### *gullfunn*

Ved siden av gårdsnavn er oldsaker viktige daterende elementer av den forhistoriske og middelalderske bosetningen. Fra dette kulturmiljøet har vi



En vakker halsring (diadem) av gull fra yngre romertid, funnet under noen steinheller på en av Fegstad-gårdene. Fra Oluf Rygh, Norske Oldsager 1885.

foreløpig få daterbare funn, men omkring 1850 ble det gjort et spesielt og rikt funn på Fegstad (10/1). «Under en stor Sten i en Stenhob» ble det i skogen 200-300 meter vest for husa funnet en vakker halsring av gull, med innstemplede ornamenter. Ringen veide 247 gram og dateres til noe før 500 e.Kr. Sammen med denne gullringen skal det også ha ligget en i «Ringform sammenbøiet Guldstang» som veide 150 gram. Denne ringen er seinere gått tapt. Funnopplysningene omkring gullfunnet er svært mangelfulle, men sett på bakgrunn av at gull sjelden finnes i graver, er den rimeligste tolkningen av dette funnet at gjenstandene i sin tid enten var gjemt bort eller ofret til gudene. Dette funnet kan trolig indikere en spesielt rik bosetning i dette området allerede i eldre jernalder.

## Gårdene

### gårdsnavna

Navnegårdene på platået er fra nord Reggestad, Syrstad, Brekke (offisielt Valtersborg), Grette og Fegstad. Flere av navnene er naturbeskrivende eller kan ha en slik forklaring. Innen navneforskningen regnes naturbeskrivende navn, særlig slike som har ubestemt form, som f. eks. Ås, til de eldste navnegruppene, mens de som har personnavn som ledd hovedsaklig regnes som yngre.

Brekke av *brekka* betyr bakke ofte i forbindelse med vei, og passer svært bra med gårdens beliggenhet på kanten av platået, med den bratte skrenten ned mot Mulvika i øst. Grette er et gårdsnavn som gjerne forklares som avledet av *groptr*, som betyr grof, grav, og kan ses i sammenheng med bekkedraget som her skjærer seg ned mot Snekkestad. Betydningen av Reggestad er mer usikker. En av forklaringene går på at første leddet kan ha vært *hregg* som betyr sterk vind - noe som også virker rimelig i lys av naturforholdene - med gården på høyden over fjorden. Andre forklaringer på Reggestad er at det første leddet står for *ragg* - langt hår, brukt som tilnavn, eller et ellers ukjent mannsnavn *Ragnegeir*. Oluf Rygh antar at *sy* i Syrstad kan være et persontilnavn hvor *sy* betyr purke. Men *Syra* er også et mulig elvenavn, og kan ha betegnet en bekk som renner over eiendommen. Fegstad er en forenkling fra nyere tid av *Ofegstad*, og første leddet her skal være mannsnavnet *Ofeigr* som var mye brukt under middelalderen. Fegstad regnes som et *stad*-navn der de eldste kan trekkes helt ned i folkevandringstid. Forskningen skiller gjerne mellom eldre stadnavn, med f.eks. naturnavn i førsteleddet og yngre, hovedsakelig med personnavn i førsteleddet. De siste regnes tradisjonelt som vikingtidsnavn. Også småbruket *Tangen* lar seg trolig forklare ut fra naturforholdene, med gården som ligger på den smale høyderyggen, mellom dype bekkedaler i ravinebeltet.

*gårdene som grenser til*

På høyderyggene øst for det avgrensede kulturmiljøet, mellom ravinebeltet og fjorden, ligger gamle gårder som Snekkestad, Helland, Haug, Freberg og Nøklegård. Viktige gårder i miljøets nærhet i sør er Klavenes, Bruserød, Ås og Kopstad.

*sognegrensene*

Kommunegrensa følger gamle sognegrenser i området mellom Våle og Borre kirkesogn. Med unntak av Tangen hører gårdene som er definert innen kulturmiljøet til Våle sogn. Mens Tangen, Haug og Ås er de nordligste gårdene i Nykirke anneks under Borre sogn. Middelalderkirken Nykirke ligger rett sør for Nøklegård.

*eierforhold og gårdsdeling i nyere tid*

Reggestad og Valtersborg skiller seg ut som gamle *embetsmannsgårder*. Ellers har gårdene i området kommet tidlig i bondeei, delvis alt fra 1600-tallet. Gårdene er fra gammelt av bare delt i en matrikelgård hver. Kun Fegstad ser ut til å ha hatt en stabil deling i to bruk fra tidlig 1600-tall og har i dag fire jevnstore gårdsbruk. Tidlig på 1800-tallet var det mer enn ett bruk på Grette og Reggestad også. Granheim er et yngre bruk skilt ut fra Syrstad rundt århundreskiftet. Valtersborg har forblitt udelt. Fra Grette er det skilt fra en del småbruk og boligtomter som ligger samlet i den såkalte Grettebygda ved den gamle Kongeveien. Miljøet har trolig bakgrunn i etableringer noe tilbake på 1800-tallet. Som matrikelgård er Tangen av de yngste og først kjent i 1664, da som bondeselveie. Tangen har også det minste gårdsområdet. I dag finnes to Tangen-bruk.

*få husmannsplasser*

Med unntak for Grette, er det ikke registrert bebyggelse som man vet har bakgrunn i eldre husmannsplasser. Det viktigste «plassområdet» til gårdene var Mulvika. Men noen av de mange dyrkingssporene i skogen nedenfor gårdene kan godt stamme fra forlatte, ukjente småplasser. Mulvika, som kan ha vært en middelaldergård som ble øde etter Svartedauden, har i historisk tid vært delt mellom gårdene på platået og er omtalt som eget kulturmiljø (0716-01 Mulvika).

**Dagens gårdslandskap**

Hovedstrukturene i det kulturlandskapet som utgjør området i dag, med tunområder, hovedveier og småveier, ser ut til å ha lange tradisjoner. Elementene ses på militærkartet fra 1825. Det er ingen opplysninger som forteller om større utskiftninger av tun og innmark o.l.

*kulturlandskapet på platået*

Gårdene på platået har i dag sin innmark samlet på høyden, og utmarksområder som strekker seg ned i de kuperte skogområdene mot øst, i skrentene nedenfor platået og langs Tangenbekken. På Reggestad, Valtersborg og Grette har gårdstuna en særpreget og slående beliggenhet på rad langt ut mot kanten av platået, på høyderyggen som følger denne kanten. Jordveien skråner slakt innover mot vest. Dette er et kulturlandskapsbilde som er karakteristisk for platå-landskapet over Holmestrand. Ved Fegstad er bildet av gårdstun, innmark og skogteiger mer variert. Fegstad ligger da også i Botne-platåets sørligste utkant, i et landskap som er mer vekslende og småkupert.

*verdifulle kulturlandskapselementer*

Jordveien på platået er slett, med store sammenhengende åkre. Åkerområdene avgrensnes av småkuperte høyledrag ut mot platåkanten og enkelte store åkerholmer lenger inn mot vest. Disse partiene nyttes som beitehager og gir i dag et parkaktig inntrykk med sine store, gamle løvtrær, variert buskvegetasjon, steingjerder og rydningsrøyser. Svært viktige elementer i dette landskapet er de to lange alléene som går fra den gamle Kongeveien opp til tuna på Reggestad og Valtersborg. Det er også alléer og gamle trær langs Kongeveien ved Syrstad og ved Fegstad. På Søndre Fegstad



*Ved Valtersborg går Kongeveien gjennom et frodig beitlandskap med store lauvtrær.*

kan man finne åpne, terrasserte beitebakker i mindre raviner som skjærer seg ned mellom åkrene. Terrassene er skapt og holdes vedlike av kyr som trækker horisontale spor i bakkene. Dette begynner i dag å bli et sjeldent kulturtrekk ved jordbrukslandskapet. Bakkeplaneringen i området ser ut til å ha vært relativt moderat, på høyden er landskapet naturlig slett. Størst virkning har slike inngrep hatt øst for gartneriet på Nedre Fegstad, der innmarka grenser mot ravinebeltet ved Tangen.

I mellomkrigstida og etterkrigstida ble det drevet mye med fruktdyrking i området og fortsatt finnes det rester av gamle frukthager.

#### *hovedtrekk ved gårdstun og bebyggelse*

Det er hus bygd før 1900 i alle gårdstun, og trolig har flere en alder som kan strekkes til før 1800. Tunstrukturen er variert. På Grette og Reggestad ligger gårdenes to hovedtun samlet, mens Fegstads fire gårdstun ligger spredt. På Valtersborg er husa orientert i et stramt firkanttun, men ellers er det løst organiserte, åpne firkanttunet som preger organiseringen av gårdsbebyggelsen. Dette bildet kan ha vært annerledes før, da flere av dirftsbygningene er bygd godt inn på 1900-tallet. I dobbelttuna på Grette og Reggestad aner man den terrengtilpassede, langstrakte tunstrukturen som er typisk for Vestfold. Dagens hus i Grettebygda er på et par unntak nær bygd på 1900-tallet.

#### *ravinebeltet*

I østskråningene nedenfor plataået og i ravinebeltet er det i dag skogen som dominerer landskapsbildet. Iflg. informanter har det vært stor skog i dette området i manns minne. Kart fra 1907 og 1825 avtegner området som skogkledd. Løvskogen dominerer, men her er også store felter av plantet, eldre granskog. Før var det beite i denne skogen. Det beite som foregår i



dag er begrenset til bratte, åpne beitebakker i de ravinedalene som skjærer seg ned mellom åkrene og grenser til skogsbeltet langs Tangenbekken. Som en øy for seg, omgitt av denne frodige og dels vernede skogen, ligger småbruka Øvre og Nedre Tangen. Nord for Tangen, i noenlunde samme geografiske område, lå før også tunet til Vestre Snekkestad

De øvrige gårdene øst og sør for kulturmiljøet, som har sine utmarksområder ned i ravinebeltet ved Tangen, er foruten Snekkestad, Helland, Haug, Freberg, Kopstad og Ås.

### Andre næringsvirksomheter

Når det er snakk om virksomheter utenom rent jordbruk i det gamle samfunnet gjelder det som regel slike som er knyttet til utnyttelse av vannkrafta. Kartet fra 1825 viser to symboler for sagdrift på Fegstad, mens Amtskartet fra 1832 har avtegnet et symbol for møllebruk i samme området. Kartet fra 1907 viser ett industristed ved Tangenbekken. Et sagbruk og et lite kvernbruk er kjent på gården fra 1770. I 1787 fikk Hans Olsen Kgl. bevilling til å oppføre bygdesag på Fegstad. Vi kjenner lokaliseringen av to, kanskje tre steder for vannkraftdrevet virksomhet innen området, de ligger i ravinebeltet, på Fegstad eller i gårdens grenser. Den største, Tangensaga, lå ved Foss ved Tangenbekken.

Dette var neppe særlig store foretak som krevde mange arbeidere utenom gårdens folk. I nærområdet fantes det imidlertid et større industriforetak med gamle tradisjoner. Teglverket på Snekkestad var i drift fra slutten av 1700-tallet til begynnelsen av 1900-tallet. Omkring 100 m øst-sørøst for våningshuset på gården ligger tuftene av 2 teglsteinsovner. Disse er bygd som hvelv og er nå overkastet med jord og ligner til forveksling gravhauger. På gården har det også vært sag og mølledrift og i istrafikkens tid var det isproduksjon på store isdammer.

*«Sentrum» i Grettebygda med skolebygningen og landhandelen ligger på hver sin side av Kongeveien.*



## Offentlige institusjoner

Grette fikk økt betydning for lokalområdet da gården ble valgt ut til stedet for fast skole i 1861, den første etter den nye skoleloven av 1860. Først ble det leid rom i hovedbygningen på Grette Oppistua, men på 1870-tallet ble det bygd egen skole i Grettebygda ved Kongeveien. Skolen var i funksjon til 1955. Skolebygningen som står her i dag ble reist etter en brann i 1922. Det var poståpneri på Grette skole fra 1913 til 1946. Grette Landhandel ble bygd 1928.

Våle herredsstyre sa på 1870-tallet nei til å anskaffe en større fattiggård, men gikk i stedet inn for mindre fattigstuer for en eller to familier. To slike har ligget innen kulturmiljøet, begge ved Kongeveien - Syrstadstua og Fegstadstua på grensa mot Klavenes. De ble henholdsvis revet og brent i mellomkrigstida.



*Ved Nedre Fegstad passerer Kongeveien gårdsbebyggelsen og kommer ut mot kanten av høyden over ravinebeltet.*

## Ferdselen

*Kongeveien*

Området har fra gammelt av ligget sentralt i forhold til viktige ferdselsårer. Den gamle Kongeveien til Larvik, i dag bygdevei mellom Rv680 og Kleivebrottet, ble anlagt her på 1660-tallet. Kongeveien gjennom Vestfold var del av landets første, lengre *kjørevei*-samband, som knyttet sammen Kristiania, Drammen, Kongsberg og Larvik. Det vanskeligste partiet på denne veien var klippelandskapet ved Holmestrand og stigningene opp til Botne-plataet nordfra over Angerskleiv, samt tilknytningen til

Holmestrand (Veien er beskrevet i kulturmiljø nr. 0702-01 og 02). Stigningen opp til Botne-platået fra sør er derimot gradvis og mindre dramatisk. Om Kongeveien forbi Fegstad og Reggestad ble lagt i en eldre hovedferdselsåre, vet vi ikke. Den peker seg f.eks. ikke ut som noen opplagt kirkevei for gårdene i området.

#### *Den sørlandske hovedvei på 1900-tallet*

Hovedveien gjennom fylket fulgte Kongeveien over Botne-platået helt til 1920-tallet. Det ble bygd ny vei mellom Holmestrand og Mulvika/Snekkestad i 1923-24, og den gamle bygdeveien mellom gårdene øst for Tangenbekken ble dels opprustet, dels omlagt. I 1927 ble den nye veien på hele strekningen Holmestrand - Nykirke, *Hellandveien*, (også kalt Snekkestadveien) åpnet. Den overtok nå det meste av gjennomgangstrafikken. Det mest beryktede partiet var Hellandbakkene hvor det ofte gikk leirras. Dagens E18-trasé fra Kopstad til Mulvika, som går utenom gårdsbebyggelsen, i kanten mot Tangenområdet, er en helt ny vei som ble strukket ut sist på 1930-tallet og bygd ut på 1940-tallet.

#### *tilknytningen til regionens veinett*

En gammel og viktig tilknytningsvei fra sørvest kommer inn på Kongeveien ved Syrstad. Den var *kirkeveien til Våle kirke*, middelalderkirke og sognets hovedkirke i etterreformatorisk tid. Et annet nært og viktig knutepunkt var *Bruserød* sør for Fegstad (og sør for Klavenes). Her kom en gammel forbindelse fra de middelalderske kirkestedene Borre og Nykirke inn, med tilknytninger videre vestover til Våleveien. Bruserød tilsvarte dagens Kopstad-kryss som knutepunkt mellom hovedferdselsårer nord-sør og øst-vest. Her var det skystasjon under det meste av 1800-tallet. (Før dette var det skystasjon på Klavenes.) Skystasjonen ligger her ennå, men de gamle tverrveiene er delvis planert bort. Våle og Borre fikk bygd ut to moderne øst-vest-gående kjøreveier med utgangspunkt i Horten rundt 1900. Dette var *Søndre og Nordre chaussé*, hvorav den siste går over Nykirke, Kopstad og krysser Kongeveien godt sør for Bruserød.

#### *Vestfoldbanen*

Vestfoldbanen, eller Jarlsbergbanen, ble ført gjennom området i 1881 med Nykirke som nærmeste stoppested. Dagens jernbanetrasé følger fra nord foten av fjellveggen under Botne-platået og går deretter relativt dypt i det skogdekte ravinebeltet. Den smyer seg langs elve- og bekkedalslandskapet i mange kurver - som i dette området ligger tettere og er krappere enn på noen annen strekning av banen. Jarlsbergbanen ble bygd med smalsporkurvatur, dvs svært krappe svinger. Kurvaturen ble ikke utbedret ved ombygging til normalspor like etter 2. verdenskrig, sannsynligvis fordi det ville kreve så store inngrep i svært ulendt og bratt terreng.

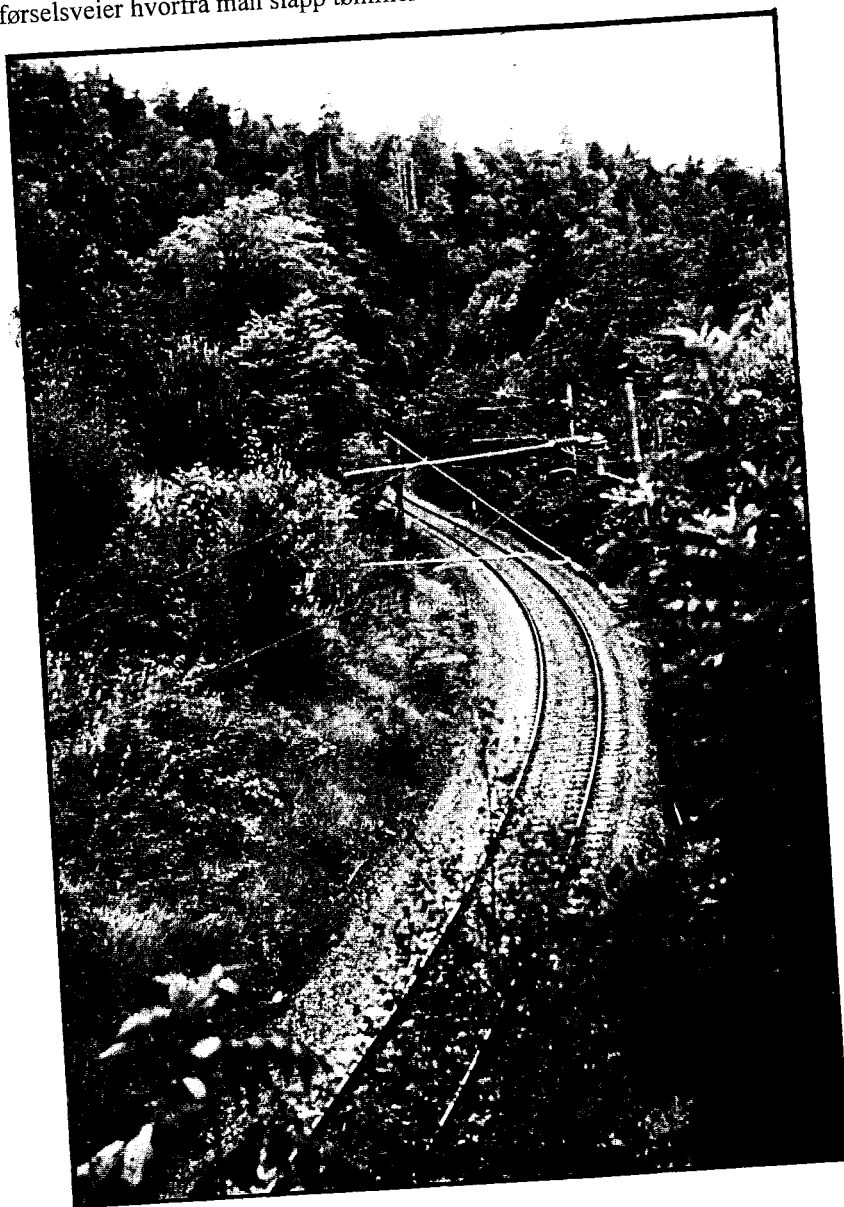
#### *lokale forbindelser øst-vest*

Det var oppe på platået hovedferdselsårene gikk slik vi kjenner ferdsbildet fra etterreformatorisk tid. Men det har gått flere mindre veier og veifar øst-vest i området. Veier som har forbundet gårdene på høyden med de nedenfor og kysten har vært kirkeveier, skoleveier og sideveier til Kongeveien. Som vanlig er det ved disse kryssinger av vassdragene i området vi finner sporene etter de gamle sagbruka o.l. Flere av disse ser ut til å ha blitt opprettholdt med over- og underganger da Jarlsbergbanen ble anlagt i 1881. Men banen førte også til justeringer og endringer av enkelte løp. Det er i alt tre godt bevarte gråsteinsmurte jernbaneunderganger og en bru i dette kulturmiljøet. I tillegg til det lokale forbindelsesnett har det vært mange mindre driftsveier fra gårdene på hver side av ravinebeltet til skogen. De krysset jernbanen i planoverganger. Ca. 8 planoverganger fra jernbanens første tid har blitt stengt på denne strekningen utover 1900-tallet. Sporene etter de gamle tverrveiene er mange på vestsida av Tangen-

vassdraget, mens anlegget av E18 i stor grad har ødelagt forbindelsen til gårdene på østsida.

*vintervei på Tangenbekken*

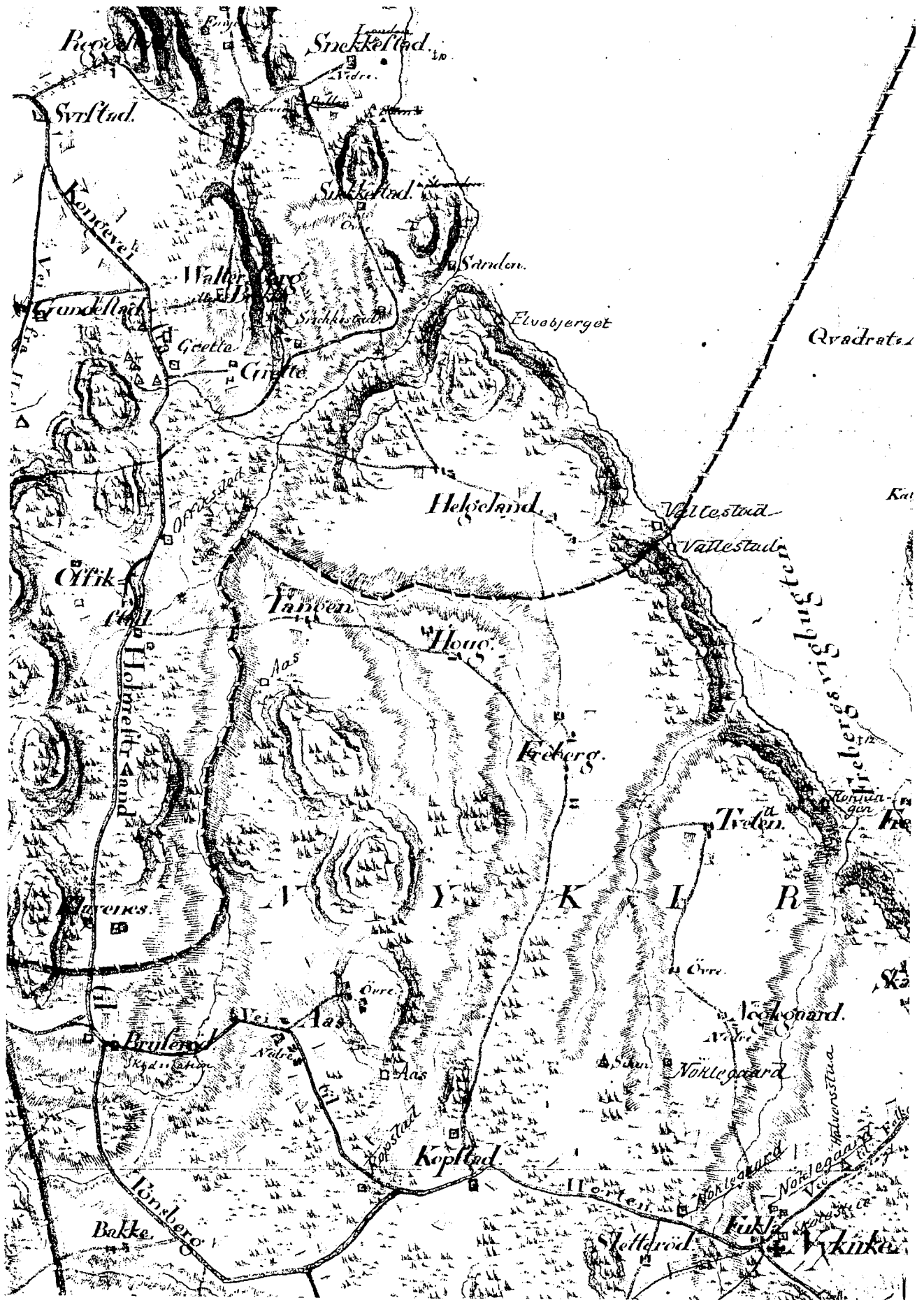
Bekkefarene i ravinedalene hadde for liten vannføring til fløting, men ble brukt til vintervei for tømmerkjøring. Det var da slepp ut i fjorden ved Sand (fra dagens campingplass). Fra gårdene i egnen gikk det flere tilførselsveier hvorfra man slapp tømmer i elva.



*En av Vestfoldbanens mange kurver gjennom den tette skogen i ravinebeltet.*

*Bebyggelsen på Reggested ligger ved enden av en av de karakteristiske gamle aléene som markerer storgårdene oppe på platået. Bildet er tatt fra Kongeveien ved Syrstad.*





Fegstad-området med Snekketadkysten skissert av ltn. Heyerdal i 1825. Rektangelkart 1:20 000, Statens Kartverk.

## GÅRDER OG STEDER

### Reggestad

Reggestad har en sammenhengende tradisjon som embetsgård fra annen halvdel av 1600-tallet til 1830-tallet. For det meste var det sorenskriveren i Nordre Jarlsberg som eide og drev gården. Dagens gårdsstruktur skriver seg i grove trekk fra 1834, da amtmann Blom skilte seg av med den. Da ble hovedgården todelt og plassene i Mulvika solgt fra. De to Reggestadtuna ligger side om side på høydedraget langt ut på skrenten mot Mulvika, med flott utsikt over Oslofjorden. Tuna er relativt løst organisert, men i hovedtrekk nordsør, etter terrenget. Det er eldre tradisjonell gårdsbebyggelse i begge tun, med hovedbygninger og sidebygninger fra andre halvdel av 1800-tallet i sveitserstil, i hovedtrekk godt bevart. Driftsbygningene og andre uthus er fra mellomkrigstida, og det har kommet noen yngre bolighus i miljøet.

### *lysthus og alléer*

Den mest spesielle bygningen er lysthuset fra amtmann Bloms tid tidlig på 1800-tallet. Lysthuset og den stramme alléen langs oppkjørselen fra Kongeveien, er i dag de viktigste kulturminnene fra «embetsmannstida». Alléen er knyttet til trekkene langs Kongeveien ved Syrstad. Alderen på alléen er uvisst. Høyest alder har askekallene nærmest tunet, mens lindetrærne nærmere Kongeveien virker yngre. Selve alléen kan imidlertid ha lange tradisjoner, både denne og alléen på Valtersborg er markert på kartet



*Alléen mot Reggestad.*



*Forvalterboligen på Valtersborg ligger litt nedenfor høyden med hovedbygningen. De gamle askene ved oppkjørselen i forgrunnen er anseelige i alder og størrelse. Bebyggelsen i Grettebygda skimtes i bakgrunnen.*

fra 1825. Lange alléer som markerer storgårder i landskapet, har vært vanlige siden barokktida. Opplysningstidas embetsmenn plantet gjerne alléer langs oppkjørsler og hovedveier. Det finnes f.eks. eksempler på at det har vært alléer langs Kongeveien fra siste del av 1700-tallet.

#### *steinalderfunn*

De eldste sporene etter en bosetning i dette området kan dateres til steinalderen. Ved jordarbeid er det flere ganger kommet for dagen ulike typer steinøkser som fremdeles oppbevares på gården.

#### **Syrstad**

Tunplassen til Syrstad er en relativ liten «holme» i det åpne åkerlandskapet ved Reggestad, der bygdeveien til Våle kirke og Kongeveien møtes. Innhusa er fra andre halvdel av 1800-tallet og preget av sveitserstilen, mens driftsbygningen er fra 1950-tallet. Det er forbi dette tunet de gamle asketrærne står tett langs Kongeveien. Her er også steingjerder langs veien.

#### **Granheim**

Bebyggelsen på Granheim ligger som på Reggestad og Valtersborg langt ut mot platåkanten. Granheim er et yngre og mindre og bruk, skilt ut fra Syrstad på 1890-tallet, opprinnelig var dette området en del av Reggestad. Hovedbygningen er fra 1930-tallet og preget av nyklassisisme - kanskje inspirert av formen på hovedbygningen på Valtersborg?

#### **Valtersborg**

Valtersborg var som Reggestad embetsgård for flere av grevskapetets forvaltere/betjenter gjennom mye av 1700-tallet. Navnet skriver seg fra prokurator Walter som overtok gården i 1794. Det opprinnelig navnet er Brekke (Østre Brekke), som fortsatt brukes av eldre folk i området. Også

før Walters tid var gården eid av rikets mektige menn. Tidlig på 1800-tallet ble Valtersborg kjøpt av Holmestrand-kjøpmannen Backer og i lang tid brukt som landsted for hans familie. I 1939 ble nabogården Gunnestad i vest kjøpt til og har siden vært drevet sammen med Valtersborg.

Gårdstunet på Valtersborg har en svært markert beliggenhet i landskapet, på det høyeste punktet av åsryggen som følger platåkanten. Tunet er ved hjelp av terrenget delt i to soner med skille for innhus og uthus. Hovedbygning og to sidebygninger ligger i et stramt firkanttun for seg på toppen og skal være bygd rundt 1850. Hovedbygningens stilpreg er seinempirens, og gir et opprinnelig inntrykk. Det karakteristiske valmede taket er godt synlig i platå-randen sett nede fra Snekkestad. Driftsbygninger og bestyrerbolig fra 1930-tallet ligger et nivå lavere mot øst. Den stramme alléen markerer gården mot Kongeveien. Den bratte kneika opp mot inn-tunet gir anlegget en særlig monumentalitet. Som på Reggestad er det særlig de store askekallene i alléen lengst inn mot tunet, som har preg av høy alder.

### Grette

Grette ble delt i to bruk i 1788. Dette preger ennå tunstrukturen, selv om gården har utgjort en driftsenhet siden 1895. Fortsatt ligger innhusa til Oppistua og Nedistua på rad ganske langt ut på platåkanten. De skal alle være bygd før 1880, men bryggerhuset og framhuset på Oppistua skal etter tradisjonen være langt eldre, uten nærmere datering. Det var her Grette skole hold til fra 1860-tallet. Tross mindre endringer har bygningene et alderspreg som understøtter dette. Den eldre driftsbygningen på Grette er erstattet av et moderne redskapshus.

### *løsfunn fra forhistorisk tid*

Også i forhistorisk tid må det ha foregått en aktivitet på det som i dag regnes for Grettes grunn. En øks av jern fra vikingtid og et bismerrlodd av sten er funnet her og sendt inn til museet i Oslo. Nøyaktig funnsted for disse 2 funnene er imidlertid ikke kjent. Ved registreringer for ny E18 på 1980-tallet, ble funnet et flintavslag fra steinalderen i en gammel vei på Grettes eiendom sør for «Burmaveien».

### Grettebygda

Grettebygda er et miljø med småbruk og bolighus som dels ligger til Kongeveien, dels vestover langs en gammel tverrvei til kirkeveien til Våle. Trolig er det en bosetning med lange tradisjoner. Det har hørt en del husmannsplasser til Grette og noen av dem har ligget her. Kartet fra 1825 antyder en samling av småplasser. Noen kan være påført etterpå, men neppe seinere enn 1870-tallet. Eldst bebyggelse finner vi i dag på den gamle husmannsplassen Hagalund og på Eikelund. Særlig Eikelund, som ligger til Kongeveien har et autentisk preg. Skolebygningen som står her i dag ble reist i 1922, etter at den første skolen fra 1878 brant. Den utgjør sammen med uthusbygningen et typisk og godt bevart skoleanlegg i sveitserstil og er et viktig element i det historiske miljøet langs Kongeveien. Huset som det var landhandel i fra 1928 står tvers over for skolen. Ellers er her en del bebyggelse fra mellomkrigstid og tidlig etterkrigstid.

### Fegstad

Det er i dag fire gårdstun med tradisjonell bebyggelse på Fegstad. Dette gårdsbildet strekker seg trolig tilbake til 1874 da det yngste Fegstad-bruket, Nedre Fegstad ble utskilt. Fegstad har vært todelt siden tidlig 1600-tall og tredelt siden 1770-tallet. Fegstad-tuna ligger spredt, i en organisering som etter eldre kart og tradisjoner å dømme i alle fall strekker seg ned til begynnelsen av 1800-tallet. To tun ligger tett ved Kongeveien, to på høyden mot vest. Det er trolig de siste som hører til den eldste bruksetableringen. Det er hus fra før 1900 i alle tun. Framhuset på Vestre Fegstad har tradisjoner for å være særlig gammelt. Tross endringer



har det beholdt alderspreget og har trolig en interessant bygningshistorie. På Øvre Fegstad er det et enhetlig, godt bevart sveitserstilstun med innhus fra 1909 og driftsbygning fra 1872 (endret?). Store sveitserlåver er det også på Vestre og Søndre Fegstad, mens låven på Nedre Fegstad er fra 1950. Bygningstiljøet på Søndre Fegstad er blandet mht. til alderspreg. Nedre Fegstad gir et moderne inntrykk ved endringer av eldre hus og nyoppførelser. Tunet ligger i tilknytning til en gruppe store drivhus. Driften har siden ca. 1960 utviklet seg til gartneridrift i stor skala og dette preger både bebyggelsen og jordveien.



*En av gravhaugene på det fine gravfeltet i Bjerkeskogen på Fegstad.*

#### *«Bjerkeskogen»*

På 1930-tallet antente en gnist fra toget skogen på østsida av Nedre Fegstad. Etter en stor skogbrann vokste det opp igjen bjørketrær og ikke barskog, og området har derfor siden gått under navnet «Bjerkeskogen». I dag vokser det fremdeles mye frodig løvskog i østskråningene og ravineområdene ned mot Tangenbekken.

#### *Våles fineste jernaldergravfelt*

Innenfor dette området på et nord-sør-gående høydetrag rett øst for dagens gartneri på Nedre Fegstad, ligger et av Våle kommunes fineste og største bevarte gravfelt fra jernalderen. Gravfeltet er sterkt bevokst med krattvegetasjon, men 5 gravhauger avtegner seg likevel tydelig mot det omkringliggende terrenget. Haugene er bygget av jord og stein, diameteren varierer fra ca. 6-9 meter, høyden varierer fra 0,5-0,9 meter. Alle de registrerte haugene har tydelige kratre eller forsengkninger i midtpartiene, noe som kan tyde på at de er plyndret. Det kjennes imidlertid ikke til arkeologiske funn fra dette gravfeltet. Gravfeltet er lite kjent i nærmiljøet, og ble først registrert på 1980-tallet. Gravene ligger på en nord-sør-gående linje langs kanten på vestsiden av høydetraget, og herfra har man tidligere hatt god utsikt mot vest. På plataet øst for gravhaugene på toppen av høyderyggen er marken steinfri og virker ryddet, kanskje i forbindelse med dyrking. Ved registrering for prosjekt «Modernisering av

Vestfoldbanen» ble det i 1994 funnet flint i ett prøvestikk og jernalderkeramikk i et annet prøvestikk på denne flaten, som i dag er bevokst med høyreiste grantrær.

#### *keramikk fra eldre jernalder*

Jernalderens boplasser har trolig ikke ligget langt i fra datidas gravfelt. Det er imidlertid svært vanskelig å lokalisere boplassene når tuftene etter husa ikke lenger er synlige på markoverflaten. Ved prøvestikking kom vi imidlertid over store konsentrasjoner med jernalderkeramikk ved registreringene for prosjektet i 1994. Keramikken som ble funnet stammer fra flere ulike typer kar og flere av skårene er dekorert. En foreløpig datering tilsier at funnene kan være fra perioden yngre romertid - tidlig folkevandringstid (ca. 200-600 e.Kr). Kanskje står vi her ovenfor en boplass fra eldre jernalder. Funnstedet er lokalisert til en mindre nord-sør-gående terrasse i østskråningen av høyderyggen hvorpå det store gravfeltet på Fegstad ligger. Forutsetter man at dateringen er samtidig med gravfeltet får man her en sjeldent verdifull anledning til å studere boplasslokalisering i sammenheng med gravfeltplassing i Vestfold Før det er gjort nærmere undersøkelser på dette funnstedet er det for tidlig å si noe sikkert om det finnes bevart rester etter forhistoriske hus på denne terrassen. Det er registrert en sterkt overtorvet rekke med større stein som ikke oppfattes som natur antyder likevel at det finnes muligheter for at bygningsrester kan være bevart her.

#### *fossile dyrkingsspor*

Ved siden av keramikkfunnene og de mulige restene etter en tuft er det på andre terrasser i denne østskråningen registrert fossile dyrkingsspor i form av dyrkingsflater og rydningsrøyser. Dateringen av disse kulturminnene er usikker, og trolig stammer de fra flere ulike tidsperioder. Det er imidlertid rimelig å tenke seg at menneskene her allerede i jernalderen utnyttet disse terrassene med fin, letdrenerte avsetninger til dyrking.

#### *arkeologiske funn*

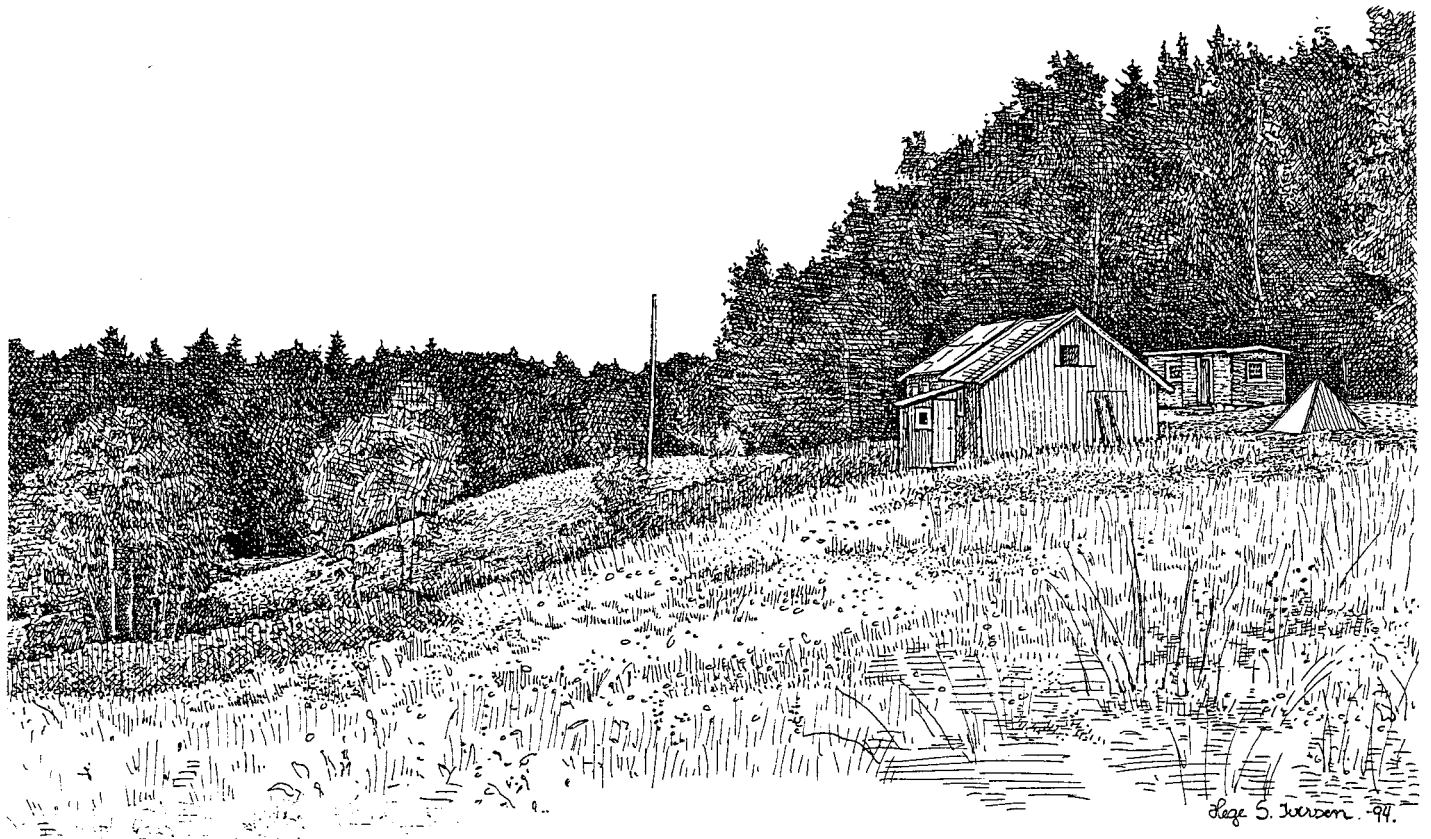
Ved anleggsarbeid i forbindelse med byggingen av Jarlsbergbanen i forrige århundre ble det i et «Lerlag på Offigstad i Vaale» funnet «en meget beskadiget, oprindelig temmelig stor Paalstav af Jern» og en «Kile af Sten (fin Sort Skifer) (...) sleben paa begge Sider ved Eggen og hist og her ellers». I seinere optegnelser omtales kilen som en spissnakket flintøks eller steinøks.

#### *steinalderboplasser*

Selv om funnstedet for de oldsakene som er nevnt ovenfor ikke er nøyaktig kjent, har de arkeologiske registreringene for prosjekt «Modernisering av Vestfoldbanen» i 1994 resultert i ny kunnskap om tidlig steinalderbosetning og aktivitet i østskråningene ned mot dagens jernbanelinje på Fegstad 10/3. Totalt er det nå registrert 5 sikre steinalderboplasser/lokaliteter innenfor dette begrensede området og potensialet for å finne flere regnes som stort. Boplassene som er funnet innenfor området ligger i dag fra 65-80 m.o.h.. Alle de registrerte lokalitetene er lokalisert rundt gamle strandlinjer fra dengang havet stod betydelig høyere, og på grunnlag av strandlinjedateringer vil de nyregistrerte boplassene normalt plasseres i eldre steinalder, før 5000 f. Kr.

#### **Tangen**

Tangen (95/1) er den yngste og minste gården i området og først kjent fra 1664. I dag er det to bruk, Nedre og Øvre Tangen, som ligger på den smale høyderyggen mellom Tangenbekken og bekkedraget mot Helland og Haug. Gjennom tuna og videre sørover langs høyderyggen går skogsveien til Ås. *Nedre Tangen* representerer trolig den opprinnelige Tangen-gården og har nok det meste av tida vært et småbruk i bondeie.



*Øvre Tangen ligger som en lysning i den tette skogen langs Tangenvassdraget.*

Her er et enhetlig, godt holdt lite sveitserstilstun, med framhus og driftsbygning fra ca. 1914. En liten, åkerslette følger toppen av høyderyggen. I de bratte skråningene ned mot bekkedalene og skogen er det åpne, terrasserte beitebakker som holdes i hevd. Disse elementene, i kontrast til den dype skogen som omgir småbruket, skaper et særpreget kulturlandskap som i dag er sjeldent.

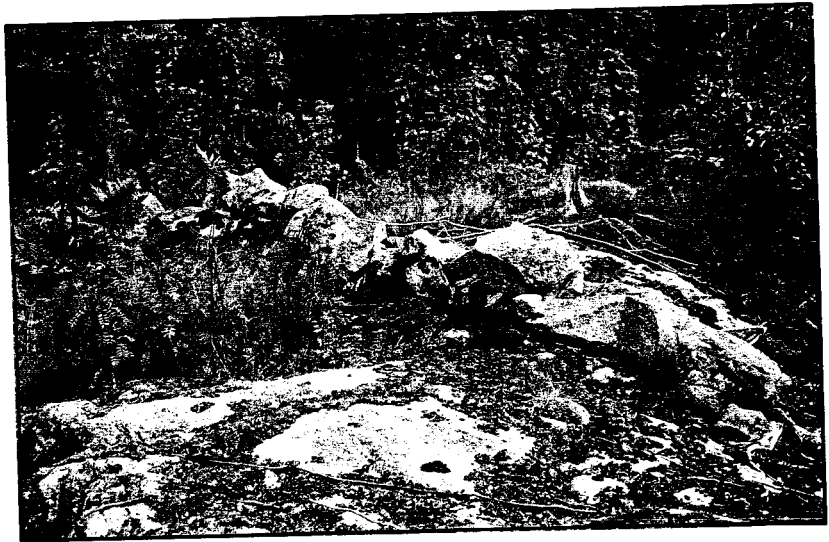
### **Øvre Tangen**

Småbruket *Øvre Tangen* ligger som en liten lysning i skogen langs veien til Ås. Jordveien er noen smale vestvendte bakker ned mot Tangenelva. Opprinnelsen til *Øvre Tangen* er noe uklar, men bruket er trolig etablert med parter fra Nedre Ås og det opprinnelig Tangen noe ut på 1800-tallet (etter 1825). Om *Øvre Tangen* vet man videre at bebyggelsen har brent, kanskje tidlig på 1900-tallet og at en som var skomaker og kirkesanger i Nykirke kan ha bodd her før det. Det meste av mellomkrigstida var de to Tangen-bruka samlet, men rett før siste krig ble *Øvre Tangen* skilt ut igjen og solgt til en Oslo-familie som under krigen drev tradisjonelt småbruk som matauk her. Etter krigen har dette vært et feriested. Bebyggelsen har fortsatt i hovedtrekk det preget den fikk under krigen. Uthuset er eldst, og kan ha blitt satt opp etter brannen, mens bolighuset, som ble satt opp 1941/42, er bygd som en tidstypisk funkishytte. I tunet er det en gammel steinsatt brønn.

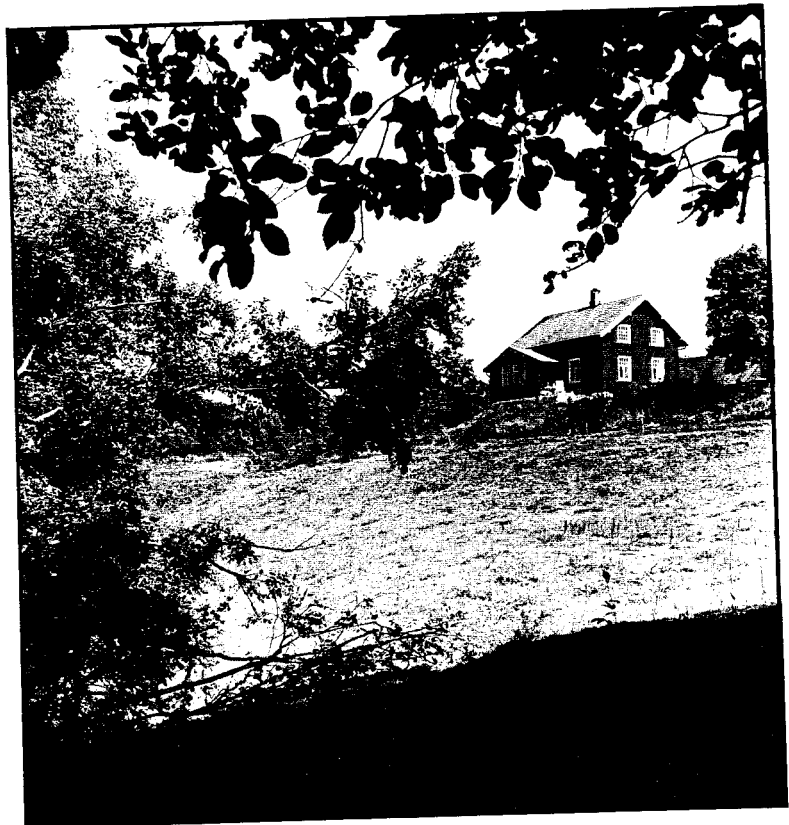
### *Stueløkka - dyrkingsspor*

I Haugskogen, rett sørøst for *Øvre Tangen* og Tangenåsen er det området som kalles for *Stueløkka*. Selv om navnet forteller at det trolig har vært bebygd her, har det ikke lyktes å få opplysninger om dette. Det finnes mange spor i området som viser at folk har utnyttet det. Dateringen er

*Mange steingjerder, steinstrenger og rydningsrøyser i Tangen-området forteller om bruken av disse marginale jordbruksområdene i eldre tid.*



imidlertid usikker. Ved de arkeologiske registreringene ble det observert flere steingjerder, steinstrenger og mindre rydningsrøyser i Tangen-området og spesielt mange i dette området. Mange av disse dyrkingssporene ligger i hogstfelt med mye kvist noe som vanskeliggjorde en detaljert registrering av disse kulturminnene, men trolig skriver de seg fra nyere tid. I jordbruks- og bosetningsammenheng er det marginale områder det her er snakk om. Små, skrinne teiger som kan ha vært ryddet og brukt i perioder da befolkningspresset i det gamle selvforsyningsjordbruket var på sitt største. I denne sammenhengen er også Øvre Tangen, og det som dette miljøet forteller om matauk og ressursituasjonen under siste krig, interessant. Det gir området som helhet en spesiell dimensjon.



*Bebyggelsen på Nedre Tangen ligger øverst på «Tangen-ryggen». Her sett fra den gamle veien mot Fegstad før den krysser Tangenbekken.*

*Vestre Snekkestad*

Vestre Snekkestad lå noe for seg i forhold til de andre Snekkestad-bruka og helt i utkanten av det store Snekkestad-området. Gårdstunet lå like øst for dagens jernbane, like ved jernbaneundergangen i Burmaveien. I dag er gårdens areal kjøpt av Statens Veivesen, bebyggelsen revet og grunnmurer «buldosert» vekk. Det eneste som vises i dag er noen gamle frukttrær og to store almetrær ved jernbaneundergangen som har markert innkjørselen fra Burmaveien.



*Tross flom og ras, finnes ennå mange rester etter oppbygninger og murer langs vassdragene i området. Funksjonen for en del av disse er foreløpig uklar. Her en detalj fra brukarene over Tangenbekken ved Hellandveien*

**Kulturminner i vassdragene***Fegstadsaga*

I et bekkefar (Evjebekken) ca. 250 meter øst for tunet på Søndre Fegstad sto det en mindre sag til ca. 1900. Stedet passer med den ene avmerkingen på kartet fra 1825. Sagplassen skal ennå vises ved noen stener i bekken (ikke lokalisert).

*Foss og Tangensaga*

Tangenbekken renner med relativt lite fall gjennom området og leirskrånningene langs bredden har hatt lett for å rase ut, men ved Foss, ca. 250 m nord for Nedre Tangen, kommer grunnfjellet i dagen med en fin, liten foss. Her lå Tangensaga, og her er det tydelige spor etter virksomheten, med tørrmurspilarer som kan ha vært fundamenter for hus, jernbolter i fjellet og tilkjøringsveier. Stedet passer bra med avmerkingen på kartet fra 1907, men er mer usikkert i forhold til den søndre avmerkingen fra 1825. Om det kan ha vært kverndrift her også vites ikke. Naturforholdene peker det ut som et egnet sted, så trolig er det gammelt. Det er bare Foss som kan by på vannfall av noen betydning i denne delen av Tangenbekken. Her var det sagbruk i drift (med sirkelsag) til litt ut på 1900-tallet, neppe seinere enn 1920. Saga ble sist kjøpt og drevet av eieren på Haug.

*oppmuringer ved bekken mellom Snekkestad og Fegstad*

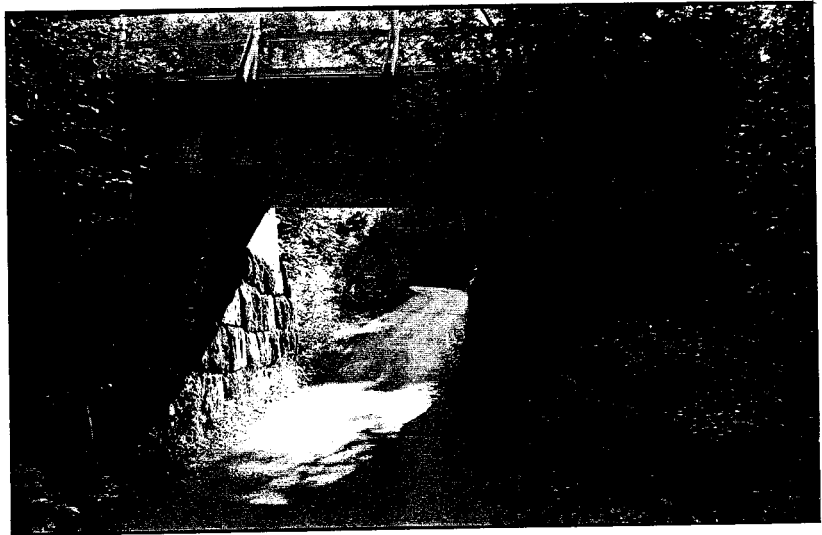
Ca. 100 meter fra Burmaveien, i skillet Snekkestad/Fegstad, krysser veien til Helland en liten bekk. Her vider veien seg litt ut, og det er rester av stabbesteiner og mulige pilarer i bekken. Dette kan være spor av utnyttning av vannkraft i mindre skala, men det har ikke lyktes å få opplysninger om hva det har vært.

**De enkelte veiene og veifarene**

Siden mellomkrigstida har den gamle Kongeveien på høyden ligget som en mindre trafikkert bygdevei og har derfor blitt spart for større omleg-

en «kongevei» som bygdevei

ginger og endringer. Etter det man kjenner til følger den sin opprinnelige trasé gjennom dette kulturmiljøet - som den trolig også gjør det fra Kleivebrottet i nord til Moskvil i sør, hvor den kommer inn på dagens E18. De største endringene fra seinere år har vært ved utbedringer av Bruserødbakkene sør for dette kulturmiljøet. Ved Fegstad kommer den langt ut på åskanten og gir den reisende fint utsyn mot øst, over ravinebeltet mot Helland og Haug på den andre sida. Den smyger seg fint etter landskapet. Den passerer noen av Fegstad-tuna og bebyggelsen på Syrstad ganske nært, men ligger et godt stykke vest for tunområdene til Valtersborg, Grette og Reggestad. Bebyggelsen i Grettebygda med skolen ligger til veien og er en del av dens miljø. Et spesielt fint parti av veien er passeringen av Syrstad hvor gamle askekaller kranser veien.



*Selv om jernbaneundergangen i Burmaveien ble forhøyet ved omlegging til elektrisk bane, er den fremdeles trang og lav etter dagens standard, men likefullt et teknisk kulturminne som dokumenterer samferdselshistorie.*

«Burmaveien»

Flere mindre veier har krysset ravinebeltet, bundet sammen gårdene på hver side og knyttet dem til hovedferdselsnettet på høyden i vest. Dagens forbindelsesvei til E18 i bunnen av Hellandbakkene er slik gammel øst-vest-forbindelse. Den gikk fra Snekkestad og Helland til Grette og Fegstad, hvor den krysset Kongeveien for å knytte seg til kirkeveien til Våle ved gården Åsenden. I etterreformatorisk tid har nok den viktigste funksjonen vært utvei og kirkevei og seinere skolevei for Snekkestad og Helland (som er de eneste gårdene på østsida som hørte til Våle sogn). Men om det er slik at leidangsskipet til Våle skipreide lå ved Snekkestadstranda, ved Pollen i Sand (se omtale under kulturmiljø Mulvika nr. 0716-01), kan vi her ha å gjøre med en mer sentral forbindelse i eldre tid.

Dagens vei følger fra jernbaneundergangen et naturlig søkk opp mot Grette. Veien ser ut til å samsvare med gamle kart, men byggingen av jernbaneundergangen i 1881 førte til en mindre justering. Kartet fra 1907 antyder i tillegg en sørligere, parallell sti. Stier i skogen sør for Burmaveien, dels med hulveikarakter kan tolkes som eldre ferdslsspor. Disse kan også ha hatt sammenheng med veien mot Helland som går på østsida av jernbanen (se under).

Siden en utbedring på 1950-tallet har veien allment gått under tilnavnet *Burmaveien*. (Et ikke helt uvanlig oppnavn etter siste krig, når veiarbeidet

trakk ut i tid.) Etter dette ble den lagt om med en sørligere tilknytning til Kongeveien, men følger ellers den gamles trasé.

#### *skoleveien til Helland-ungene*

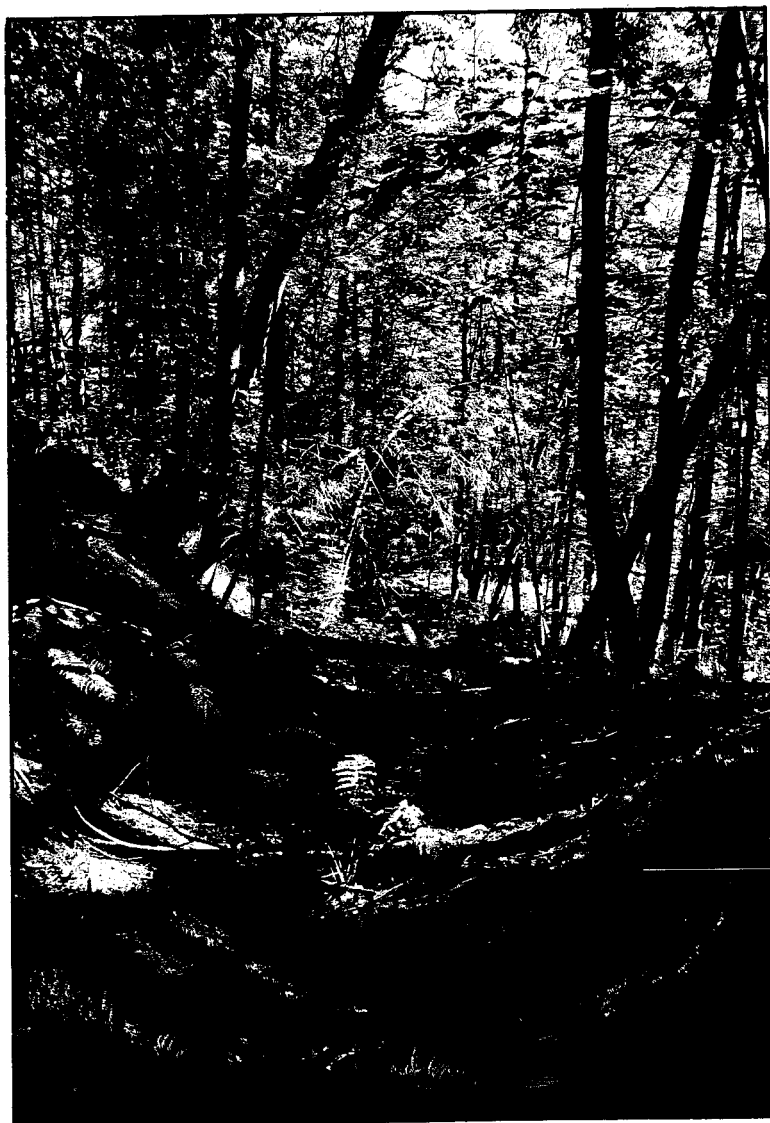
En «arm» til Burmaveien tar av mot Helland fra Vestre Snekkestad. Det er en fint oppbygd vei som i dag ligger som en fin sti sørøstover inn til skogen og elvelandskapet i naturreservatet ved Tangen. Den tar av like øst for jernbaneundergangen. Ved kryssingspunktet ved Tangenbekken vises tydelige brukar av relativt grovt lagt stein. Forbindelsen østover til Helland er brutt med fyllinger fra E18. Slik folk i dag husker bruken av denne veien, var den skolevei/snarvei for Helland-ungene til skolestua på Grette, men forbindelsen er nok eldre enn det. Veien vises både på kartet fra 1825 og 1907. Tolket vi et jernbanekart fra 1881 rett, ble veien lagt i en sving mot nord da jernbanen kom, for å benytte samme undergang som «Burmaveien». Den gamle Hellandveien har nok gått noe lenger sør, mer rett på kryssingsstedet ved Tangenbekken.



*Brukarene ved Hellandveiens kryssning av Tangenbekken er fortsatt synlige i det frodige elvelandskapet.*

#### *veifar mellom Fegstad og Tangen*

Fra Søndre Fegstad er det spor etter eldre forbindelse østover mot Tangen. På kartet fra 1825 vises denne med videre forbindelse til Haug, Freberg og gårdene i Borre sogn. Veien er pløyd bort over jordene nærmest tunet på Søndre Fegstad, men gjenfinnes i en av de dype ravinedalene nedenfor tunet. Den passerer Evjebekken hvor det har vært sag. Veifaret følger eiendomsskillet mellom de to Fegstad-bruka gjennom et felt med eldre, plantet granskog til en smal, fint murt jernbaneundergang. Ca. 100 meter øst for jernbaneundergangen deler det seg. Et far går østover, ned relativt bratte leirbakker og krysser Tangenbekken like ved tunet på Nedre Tangen. En nordlig gren følger en planere høyderugg i ravinebeltet og kommer fram ved Foss, hvor det var sagbruk. På den andre sida svingte veien tilbake sørover til Nedre Tangen. Veifaret som går mer rett på Tangen passer bra med avtegningen på kartet fra 1825. Veien om Foss er derimot den eneste som er vist på kartet fra 1907. Kanskje indikerer dette at den første er den eldste av de to?



*Parti av det eldste av veifarene mellom Fegstad og Tangen. I skråningen mot Tangenbeken skjærer den seg ned i terrenget som en hulvei.*

Veifarene mellom Fegstad og Tangen er godt synlige, men bærer preg av å ha vært ute av bruk i lang tid. I beitebakkene ved Fegstad og Tangen anes veien som en gressvokst terrasse. Inne i skogen i ravinebeltet er begge far dels sperret av nedfalne trær, og mindre partier i de bratteste bakkene ned mot Tangen er rast ut. Begge far er tydelig bygd opp i terrenget noen steder, mens de andre steder skjærer seg ned i leirbakkene og har karakter av hulvei. Det siste er bl.a. tilfelle i skogbrynet mot Fegstad, hvor det kan se ut som om det er flere parallelle far. Ved Foss er det ingen spor etter brukar, men trolig var det lett å krysse elva her - kanskje på en sagdam? Ved veien som går mer direkte på Tangen, finnes naturstein ved elvebredden som trolig er rester av brukar.

*«Tangenveien» fra Ås til Tangen*

*gravrøys ved Ås*

En annen eldre vei i Tangenområdet er den som forbinder Nedre og Øvre Tangen med gården Ås lenger sør. Ved Tangen var det forbindelser til sagbruket ved Foss og gårdene Fegstad og Haug. Veien går gjennom tuna til de to Tangen-bruka og har et søndre utgangspunkt i gårdsbebyggelsen på Øvre Ås. Over jernbanen er det bru. Ca. 150 m. nord for bebyggelsen på Øvre Ås går veien like under et lite høydedrag hvor det er registrert en gravrøys. Røysa ligger under Øvre Ås (94/1) og kan foreløpig dateres til



bronsealderen. Den er bygget av mellomstor bruddstein som er lagt direkte på fjellet. Fra det stedet hvor røysa ligger får man et vidt utsyn utover det omkringliggende landskap. Ifølge lokale informanter kalles høydedraget røysa ligger på for «Vardås». Hvorvidt det har ligget en varde på dette høydedraget i tidligere tider, kjenner vi i prosjektet ikke til.

Tangenveien framstår i dag som en svært fin og uberørt skogsvei og er i god hevd. Utenom gårdstuna går den i blandet skogsterreng hvor mange spredte steingjerder i eiendomsskillene, gravrøysa ved Øvre Ås og enkelte rydningsrøyser er de viktigste kulturlandskapselementene - foruten veien selv. Den følger et høydedrag i ravinebeltet som det er lett å tenke seg har vært nyttet til ferdsel i et ellers vanskelig terreng. Alderen er likevel uvis, etter tradisjonene er den «gammel». Kanskje understøtter gravrøysa på Øvre Ås at dette er et veifar med lange tradisjoner? Veien vises ikke på kartet fra 1825. Opprinnelig skal Øvre Tangen ha hatt utveien sin mot Ås, (som Tangen dels har utgått fra), mens Nedre Tangen var orientert motsatt. Ved anlegget av jernbanen i 1881 må forbindelsen ha vært sammenhengende, for da ble det anlagt veibru over sporet. Også kartet fra 1907 viser veien sammenhengende slik den går i dag.



*Parti fra skogsveien til Haug og Freberg i Tangenbeltet.*

*skogsveier for Haug og Freberg.*

*Brekkeleiva mot Mulvika*

En stor og fint murt jernbaneundergang i retning rett øst for Øvre Tangen markerer skogsveien for Haug og Freberg til utmarksområdene i ravineområdet og med forbindelse til Ås over Tangenveien. Øst for jernbanelinja er veien lagt om i dag, mens det gamle faret fortsatt brukes på vestsida, hvor den er moderat utbedret til traktorvei.

Til øst-vest-forbindelsene i området kan man også regne veien øst på platå-skrenten som bandt sammen gårdstuna på Grette, Valtersborg og Reggestad, og som via Brekkeleivene var disse gårdenes hovedforbindelse til Mulvika. Veiene i åsen ses på kart fra 1820-tallet og

ser ut til å være sammenfallende med de som finnes i dag og som er inntegnet på økonomiske kart. Dette var også utveien og kirkeveien for husmannsplassene, seinere småbruka i Mulvika og seinere, helt fram til 1955, skoleveien til Grette. Her vekslet bøndene på toppen om å kjøre melk til melkefabrikken sør for Holmestrand etter at veien mellom Mulvika og Holmestrand ble bygd på 1920-tallet.

Mellom Valtersborg og grensa mot Grette er den kun fragmentarisk synlig. For øvrig er den godt bevart og bygd fint opp i det bratte terrenget. Særlig det første partiet fra Brekkekleiva og vestover er fint. Her er veien lagt opp i skråningen med en tydelig bygd veibane. Veien ble visstnok utbedret på 1930/40-tallet. Her finnes også et parallelt veifar som er mindre og ikke så oppbygd. Kanskje er dette rester av et eldre veifar? Veien går gjennom et variert og kulturhistorisk interessant landskap. Foruten de gamle tuna til gårdene på toppen er her elementer som gammel beitemark med edelløvsskog, steinalderboplasser og dyrkingsspor etter et eldre jordbruk. Veien kommer ned i Mulvika ved bebyggelsen på Bakkeland, vest for jernbanebrua. (Se også kulturmiljø nr. 0716-01)

## VURDERING

### *møte mellom landskapstyper*

Kulturmiljøet ligger i en overgangssone mellom karakteristiske landskapstyper som platå- og klippelandskapet ved Holmestrand og leirjordslandskapet ved Nykirke. Dette har gitt grunnlag for et sammensatt og variert kulturlandskap med dels dramatiske vekslinger. Samtidig har de ulike landskapstyper utgjort funksjonelle enheter i driftssammenheng. Her er bevart et rikt spekter av kulturminner som forteller om bruken av området. Kulturminnestrukturen viser stor tidsdybde.

### *ytterpunkter i sosialt jordbruksmiljø*

Kulturminner knyttet til bosetningen viser stor variasjon. Fra nyere tid er de store «embetsgårdene» på toppen med parkaktig jordbrukslandskap rundt tuna, karakteristiske og særpregede elementer. Tangen uttrykker i landskap og kulturminneinnhold kontrasten til dette storgårdslandskapet. Gården Tangen, med det begrensede arealet som ligger midt i utmarksområdet til to store, gamle gårdsgreider, dokumenterer utnyttelsen av utmarksressurser og marginal bosetning. Bebyggelse, åkre og beitebakker på den smale høyderyggen i den frodige tette ravineskogen har her skapt et klar avgrenset og særpreget kulturlandskap med stor opplevelsesverdi. Tangenområdet står for et kulturlandskap som er sjeldent i Vestfold-sammenheng, men som like fullt utgjør et verdifullt og viktig element i et helhetlig perspektiv. Naturreservatet Tangenbekken utgjør deler av området og gir det økt verdi mht. mulighetene for å oppleve kultur- og natur-elementene i landskapet i sammenheng.

### *sjeldent bosetningsområde fra forhistorien*

I grenseområdet mellom platået og bekkedalene på Fegstad finnes et område som kan gi sjelden og verdifull informasjon om en bosetning som i tid ligger bak dagens bilde av gårder og bebyggelse. Dette skogsområdet inneholder en lang og variert historie. Her levde fangstfolk i steinalderen. Her ligger et av de fineste jernaldergravfeltene i Våle, dyrkingsspor fra ulike perioder, mulige hulveier og trolig en urørt boplass fra eldre jernalderen. Svært få andre steder i Vestfold kjenner vi i dag til uberørte områder hvor slike «gårdsanlegg» finnes bevart i sin helhet. Derfor vil forninnene i dette området ha en spesielt stor kunnskaps- og opplevelsesverdi.

*ferdselshistorie på mange plan*

Hovedferdselsårene fra nyere tid forteller om overordnede fysiske strukturer. Gjennom kulturmiljøet går et særlig fint og karakteristisk parti av Kongeveien - med gravhauger fra jernalderen, gamle gårdstun og annen gammel bebyggelse langs veien, med utsikt til et vekslende jordbruks- og naturlandskap. Jernbanen fra 1881 forteller moderne ferdshistorie og har her en spennende strekning gjennom et særpreget ravineskogslandskap. De mange små tverrveiene forteller om lokal ferdsel, samkvem og utnyttelsen av naturressursene i området. Deler av disse kan også være videreføringen av svært gamle ferdshveier.

*høyt opplevelses- og formidlingspotensiale*

Noen av de gamle veifarene i ravinebeltet er i dag i aktiv bruk i skogsdrift- og tursammenheng, mens andre ligger brakk. Sett samlet skaper de et nettverk som sammen med kultur- og naturelementene i ravinebeltet gjør området særlig interessant i opplevelses- og formidlingssammenheng.

*Alleén mot Valtersborg er sjeldent godt bevart med mange gamle asketrær.*



## Virkning og konfliktvurdering

### Alternativene

*Det foreligger to alternativer gjennom kulturmiljøet. De går begge relativt lavt i ravinebeltet og løper tilnærmet parallelt før de møtes sør ved Trollmyra. Her kobles de sammen med eksisterende trasé inn mot Nykirke. Alternativene følger korridoren til den eksisterende jernbanen, men retter ut dennes mange svinger i ravinebeltet. Det som skiller dem, er antall dagstrekninger/tunneler. Begge alternativer har dagstrekninger over Tangenbekken og over Trollmyra. Ytre linje har i tillegg dagstrekning over Burmaveien.*

### YTRE LINJE

*Ytre linje er det østligste og tangerer dagens jernbane to steder. Det har tre dagstrekninger i miljøet før det løper sammen med indre linje ved Trollmyra.*

### Dagens jernbane som kulturminne

Dagens jernbane slynger seg fra Mulvika gjennom Tangenområdet etter terrenget i utpreget S-kurvaturer. Her er flere eldre gråsteinsmurte underganger. Nye traséer innebærer her muligheten til å frigjøre banen til andre formål over en lengre strekning. Banen kan gjennom flere gamle veifar knyttes til et området med stort potensiale når det gjelder formidling av natur og kulturminneverdier. Alternativets to tangeringer av den eksisterende jernbanen kan innebære konflikt både med hensynet til jernbanen som kulturminne og kulturverninteresser knyttet til formidling og opplevelse. Ved mindre justeringer kan gjenbruksmuligheten tas vare på.

### Dagstrekning Burmaveien

*Ytre linje har (sett fra nord) tunnelpåhogg under åsen øst for Grette, hvor den tangerer eksisterende jernbane. Den krysser dalsøkket med Burmaveien like vest for dagens jernbaneundergang. Bru eller kulvert er foreslått ved kryssingen av veien. Alternativet går inn i fjelltunnel igjen ved delebekken mellom Grette og Fegstad.*

### forhistoriske bosetningsspor

Sør for Burmaveien, på terrasser i østskråningen av «Bjerkeskogåsen», er det registrert flere bosetningsspor fra steinalder og jernalder. Potensialet for nye funn regnes som stort. Tunnelpåhogget sør for Burmaveien ligger svært nær registrerte automatisk fredete kulturminner og vil føre til indirekte konflikt med disse. Kildeverdien vil bli berørt fordi det innebærer et inngrep i det landskapet fornminnene må forstås ut i fra, samtidig vil opplevelsesverdien i området forringes.

### Burmaveien

Alternativet krysser Burmaveien like nord for dagens gamle jernbaneundergang. Burmaveien er videreføringen av en gammel ferdselsvei mellom fjorden og opplandet og det er viktig at kryssingen kan skje uten for store endringer av veiens løp.

### eldre ferdselsspor

Sør for Burmaveien og fram til tunnelpåhogget går jernbanen inn i et område med flere mulige spor etter eldre lokale øst-vest veier. Deres videre sammenheng østover er allerede brutt av dagens jernbane, men sett i sammenheng med andre kulturminner i området har de stor verdi.



*Øst for Bjerkeskogen finnes hulveilignende far i terrenget. Disse kan være spor etter eldre ferdselsveier mot Snekkestad.*

*Hellandveien*

I skogen sørøst fra jernbaneundergangen i Burmaveien går en fint oppbygd vei, som delvis har sin forutsetning fra jernbaneanlegget i 1881. Den ligger i dag som en sti inn til Tangenområdet og har verdi både i natur- og kulturformidlingssammenheng. Her ses ingen umiddelbar konflikt, men den nevnes med tanke på mulige konsekvenser under anleggsarbeidet.

### Dagstrekning Tangenbekken

*Ytre linjes dagstrekning over Tangenbekken begynner med tunnelpåhogg i søndre skråning under Bjerkeskogåsen. Den tangerer dagens jernbane like etter tunnelpåhogget hvoretter den fortsetter i ca. 100 m. lang bru over Tangenbekken. Søndre tunnelpåhogg er ca. 150 m nord for bebyggelsen på øvre Tangen, ved Tangenveien.*

*fossile dyrkingsspor*

Tunnelpåhogget sør for «Bjørkeskogåsen» ligger svært nær registrerte fossile dyrkingsspor i form av dyrkingsflater og rydningsrøyser. Muligheter for direkte konflikt med disse vil være tilstede. Tunnelpåhogget i åsen vil dessuten innebære et stort inngrep i det landskapet som fornminnene må forstås og oppleves ut fra. Det innebærer derfor konflikt med landskapets kulturhistoriske innhold. Fornminnefeltet er også viktige elementer i kulturminnestructuren i Tangen-området sett samlet. Formidlingspotensialet i området er stort og inngrepet kommer i konflikt med dette hensyn.

*Fegstad - Tangenveiene*

I delet mellom Nedre Fegstad 10/3 og Søndre Fegstad 10/6 (nå del av 10/1) krysser jernbaneforlagene et gammelt veifar mellom Søndre Fegstad og Tangen med forgreninger i elvelandskapet. Veifarene er i hovedsak inaktive, selv om de er ute av bruk i dag, og forbindelsen er opprettholdt med undergang under dagens jernbane. Som viktige elementer i den samlede kulturminnestructuren i området har de kunnskapsverdi og stort potensiale i opplevels- og formidlingssammenheng. En konflikt vil kunne avbøtes noe med opprettholdelse av veiforbindelsen. Med bruløsningen over Tangenbekken skulle det ligge til rette for dette.

*Øvre Tangen*

Tangen, med småbruket Øvre Tangen, utgjør et særpreget og sjeldent kulturlandskap som bl.a. dokumenterer marginal bosetning i et ellers rikt



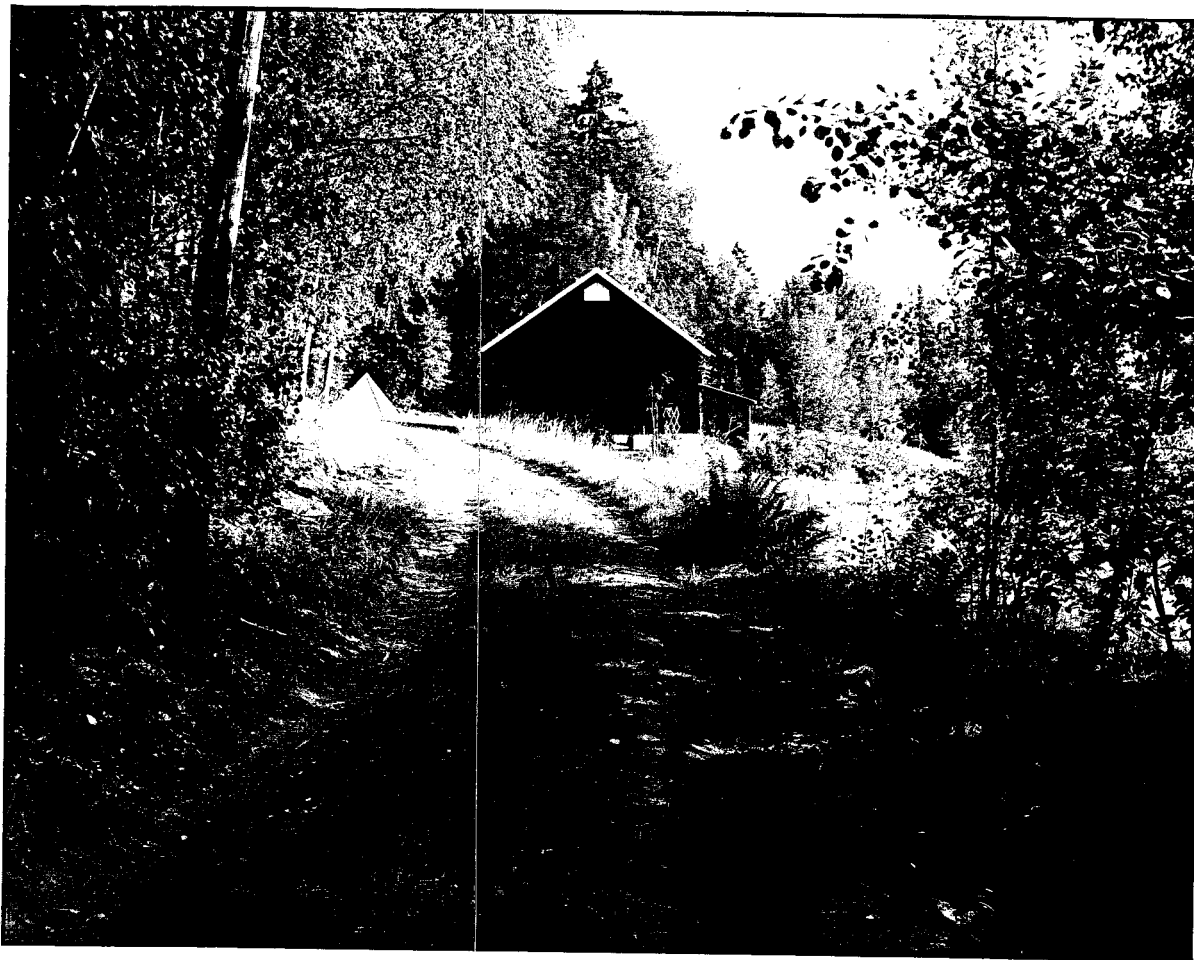
*Parti fra den gamle veien mellom Fegstad og Tangen gjennom skogen like innenfor jordekanten på Fegstad.*

område. Like viktig her er Tangenveien som er intakt fra Ås i sør til Nedre Tangen i nord. Veien og landskapet utgjør sentrale elementer i et område som har et stort potensiale i opplevelses- og formidlingssammenheng. Inngrepet vil komme i konflikt med disse verdiene. Konflikten kan avbøtes noe med opprettholdelse av veiforbindelsen og en utforming som tar hensyn til landskap og opplevelse.

#### **Dagstrekning Trollmyra**

*Etter tunnelen under Tangenåsen kommer ytre linje i dagen i Haugskogen ved Stueløkka. Den ligger her dels i skjæring og dels i plan sørover Trollmyra i Ås-skogen fram til eksisterende jernbanetrasé.*

Det partiet av Haugskogen hvor banen kommer i dagen, er i dag et typisk utmarksområdet hvor skogbruket dominerer bruken. Banen overskjærer skogsveien fra Haug som er en av tilknytningsveiene til Tangenveien og har lange tradisjoner. Siden jernbanen går lavere enn veien vil en konflikt med kulturverninteressene kunne avbøtes med å opprettholde veien i bru over jernbanen. I området nær tunnelpåhogget, som kalles Stueløkka, finnes ulike dyrkingsspor som kan stamme fra fraflyttet plassbosetning. Disse har kunnskapsverdi og opplevelsesverdi sett i sammenheng med området som helhet. Inngrepet kommer her i konflikt med kulturverninteresser. Graden av konflikt vil særlig være avhengig av anleggsområdets utstrekning.



*Tangenveien like før den kommer inn mot Øvre Tangen fra sør.*

## **INDRE LINJE**

*Indre linje er det vestligste og har to dagstrekninger gjennom miljøet. Det ligger noe høyere i terrenget enn ytre linje. Alternativet kobles primært til «den lange fjelltunnelvarianten» gjennom Holmestrand.*

### **Dagstrekning Tangenbekken**

*Indre linje kommer ut av Holmestrandtunnelen i sørskråningen under Bjerkeskogåsen - litt lenger nordvest enn ytre linje. Alternativets dagstrekning over Tangenbekken er litt lengre enn ytre linjes. Den fortsetter i fylling over Tangenbekken. Søndre tunnelpåhogg er ca. 100 m nord for bebyggelsen på Øvre Tangen, ved Tangenveien. Tunnelen under Tangenåsen er noe kortere enn for ytre linje.*

Alternativet får ingen konsekvenser for eksisterende jernbane. Ellers berører indre linje i hovedtrekk de samme kulturverninteressene som beskrevet under ytre linje på denne strekningen. Den nærmere passeringen av Øvre Tangen kan gjøre dette alternativet mer konfliktylft her. Tunnelpåhogget ved «Bjerkeskogåsen» ligger svært nært et av de fineste gravfeltene i Våle og vil innebære et stort inngrep i det landskapet som dette fornminnefeltet må forstås og oppleves ut fra.

### **Dagstrekning Trollmyra**

*Sør for tunnelen under Tangenåsen kommer indre linje i dagen i Haugskogen ved Stueløkka. Den ligger her dels i skjæring og dels i plan sørover Trollmyra i Ås-skogen fram til eksisterende jernbanetrasé. Her er de to*

*alternativene nærmest identiske i linjeføring, men indre linje går i noe større skjæringer.*

I hovedsak berører indre linje de samme kulturverninteressene og skaper de samme konfliktene som beskrevet under ytre linje på denne strekningen.

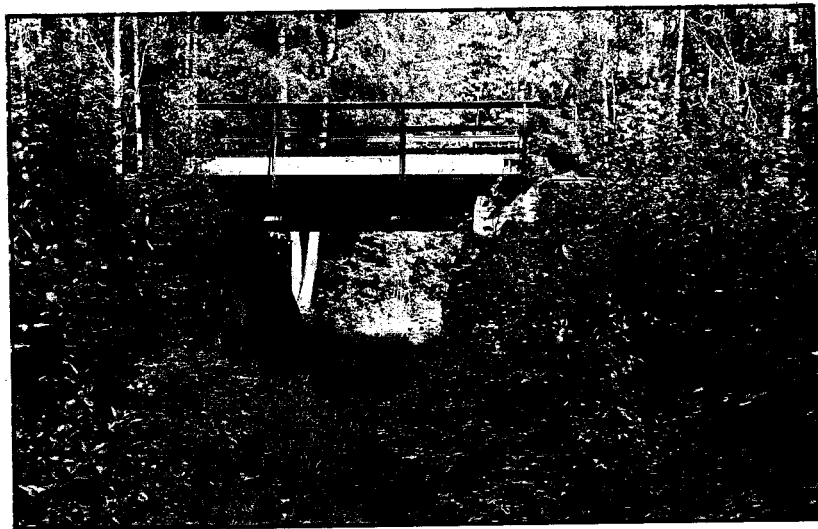
## AVVEINING AV ALTERNATIVER

De to alternativene ligger nært og berører i hovedsak de samme kulturverninteressene som er knyttet til ravinebeltet. De mange ulike typene spor etter en forhistorisk bosetning på «Bjerkeskogåsen» gjør området spesielt interessant i forskningssammenheng. De 3 tunnelpåhoggene vil på ulik måte berøre disse verdiene. Aktpågivenhet under anleggsarbeidet er påkrevet for å hindre direkte konflikt. En avveining tilsier at indre linje som bare har ett tunnelpåhogg og ligger høyest og lengst vest vil medføre minst konflikt. Indre linje kan være det mest konfliktfylte for Øvre Tangen, men dette vil i stor grad være avhengig av utforming og linjens vertikalprofil. En lavere linjeføring, med lavere kryssing av bekkefaret og tunnelpåhogg lenger nord for Tangenveien vil være å foretrekke fra kulturvernssynspunkt.

Andre viktige hensyn for kulturminnevernet her må være å verne om det formidlings- og opplevelsespotensialet som ligger i den helhetlige kulturminnestrukturen i området. For begge alternativer er det derfor svært viktig at de gamle veifarene holdes åpne og at det vises stor forsiktighet under anleggsarbeidet. Ytre linje har ved sine tre dagstrekninger flest konfliktpunkter og vil med sine to berøringspunkter til eksisterende jernbane få negative konsekvenser for muligheten til å utnytte jernbanen i formidlingssammenheng.

### *konklusjon*

Samlet sett ser det ut til at konfliktnivået ved indre linje er noe lavere enn ved ytre linje.



*En av de mange jernbaneundergangene som skulle sikre gårdenes tilgjengelighet til utmarksressursene i området. Denne som ligger ved skogsveien fra Haug og Freberg er fortsatt i bruk, mens andre er mer gjengrodd.*



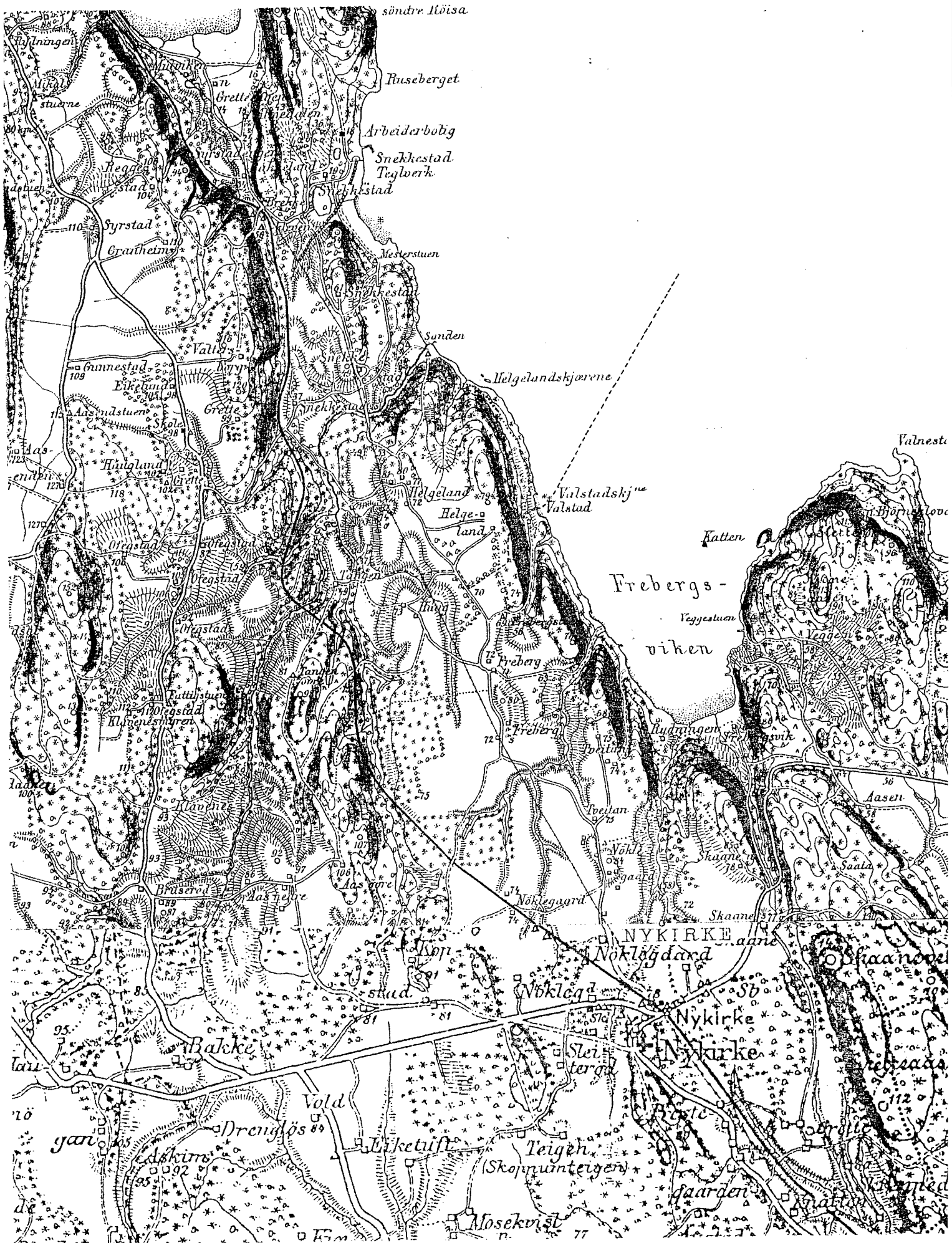


|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
| <p>I dag er områdene øst for bebyggelsen på Grette og Fegstad preget av tett krattskog. Men rydningsrøyser og andre dyrkningsspor på de sørøst-vendte terrassene viser at området har vært unyttet til jordbruk og bosetting i ulike tids-epoker, helt fra forhistorisk tid. Her ses en større rydningsrøys som trolig er fra nyere tid.</p>   | <p>Detaljer fra det store funnet av jernalderkeramikk ved Bjerkeskogåsen på Fegstad. Keramikkskårene representerer ulike typer kar og er både med og uten dekor. Skårene på bildet har geometrisk strekdekor, og kan trolig dateres til yngre romertid eller folkevandringstid (ca. 200 - 600 e.Kr.)</p> | <p>Gårdstunet på småbruket Nedre Tangen ligger på en smal høyderygg mellom dype bekkedaler. Kontrasten mellom innmarkas åkre, beitebakkene på sidene og den frodige lauvskogen i bekkedalene er slående. Bebyggelsen er tidstypiske sveitserhus fra århundreskiftet.</p> | <p>Bildet er tatt østover mot Tangen, og E18 vises i øvre bildekant. Den langstrakte formasjonen, «tangen», som har gitt navn til de to småbrukene Øvre og Nedre Tangen, framtrer som en lysning i den tette skogen. I eldre dokumenter blir Tangen av og til kalt Rove-tangen. Rove betyr dyrehale, og forekommer ofte i kombinasjon med eldre stedsnavn. Rove understreker her naturbeskrivelsen i navnet.</p>  |
| <p>Tangenveien går som en fredelig sti gjennom hele ravinebeltet. Den er bare en av mange gamle veifar i området. Noen har karakter av skogsveier, andre har form av hulveier og kan være svært gamle.</p>   | <p>Beitelandskapet i området holdes i hevd med et stort innslag av kyr og andre beitedyr. Bildet er tatt fra Kongeveien ved Syrstad. De store varmekjære lauvtrærne er karakteristiske for beitelandskapet oppe på platået.</p>  | <p>Ved Tangenbekken nord for Nedre Tangen danner en fjellknaus i elveløpet en liten foss. Stedet kalles Foss og her lå Tangensaga fram til begynnelsen av 1900-tallet. Sagstedet vises tydelig med oppmuringer og bolter i fjellet.</p>                                  | <p>Bildet viser det aktuelle inngrepsområdet vest for Nedre Fegstad og er tatt fra Kongeveien. Låven på Nedre Fegstad ligger til venstre. Åsen midt i bildet kalles Bjerkeskogen. Det er her det store jernaldergravfeltet på gården ligger. Det er sjelden man får lokalisert jernalderens boplasser. Men her, på en klart avgrenset terrasse i skrånningen øst for denne åsen, ble det ved registreringene i 1994 gjort funn av bl.a. store mengder keramikk som tyder på bosetting i denne perioden. Den foreslåtte jernbanen vil gå i tunnel under Bjerkeskogen og komme ut nordøst for, og i nedkant av åsen - i skogen rett innenfor jordekanten midt i bildet.</p> |
| <p>Fegstadgårdene sett mot nord, med Søndre Fegstad nærmest. Kongeveien skrår inn fra venstre og fortsetter nordover omtrent midt i bildet. Langs denne veien er det registrert flere mindre gravfelt fra jernalderen. Langs veien ligger flere gamle gårdstun i et variert kulturlandskap. Vi ser dagens jernbane som mørke spor i den dype Tangen-skogen til høyre. I forkant av bildet ligger innmarka til Søndre Fegstad som er oppdelt av ravinedaler. Den gamle veien mellom Fegstad og Tangen følger den øverste av disse ravinene, den som dels er markert med lauvskog.</p> |  |  | <p>Utsikt fra E18 mot Vestre Snekkestad og den skogklede åsryggen under Fegstad og Grette. Gården Vestre Snekkestad lå i skogbrynet midt i bildet.</p> <p>Ved sørenden av Tangenveien, på et høydedrag ved øvre Ås kalt Vardåsen, ligger en åsrøys fra forhistorisk tid. Fra dette høydedraget har det vært god utsikt østover mot Osloffjorden og Nykirke.</p>   |

# Kulturmiljø 0701-02

## Nøklegård

| <b>Innholdsoversikt</b>              | <i>side</i> |
|--------------------------------------|-------------|
| <b>OVERSIKTSDATA</b>                 | 155         |
| <b>HISTORIKK OG BESKRIVELSE</b>      | 157         |
| <b>GENERELLE TREKK</b>               | 157         |
| <i>Gården og navnet</i>              | 157         |
| <i>Ferdse og nærliggende sentre</i>  | 157         |
| <i>Bebyggelsen</i>                   | 157         |
| <b>GÅRDER OG STEDER</b>              | 157         |
| <i>Linjebebyggelsen</i>              | 157         |
| <i>Tunområdet til hovedbruka</i>     | 160         |
| <b>VURDERING</b>                     | 161         |
| <b>VIRKNING OG KONFLIKTVURDERING</b> | 161         |
| <b>FARGEPLANSJE</b>                  |             |
| <i>Billedmontasje</i>                | 162         |



# Kulturmiljø 0701-02

## Nøklegård

### Oversiktsdata

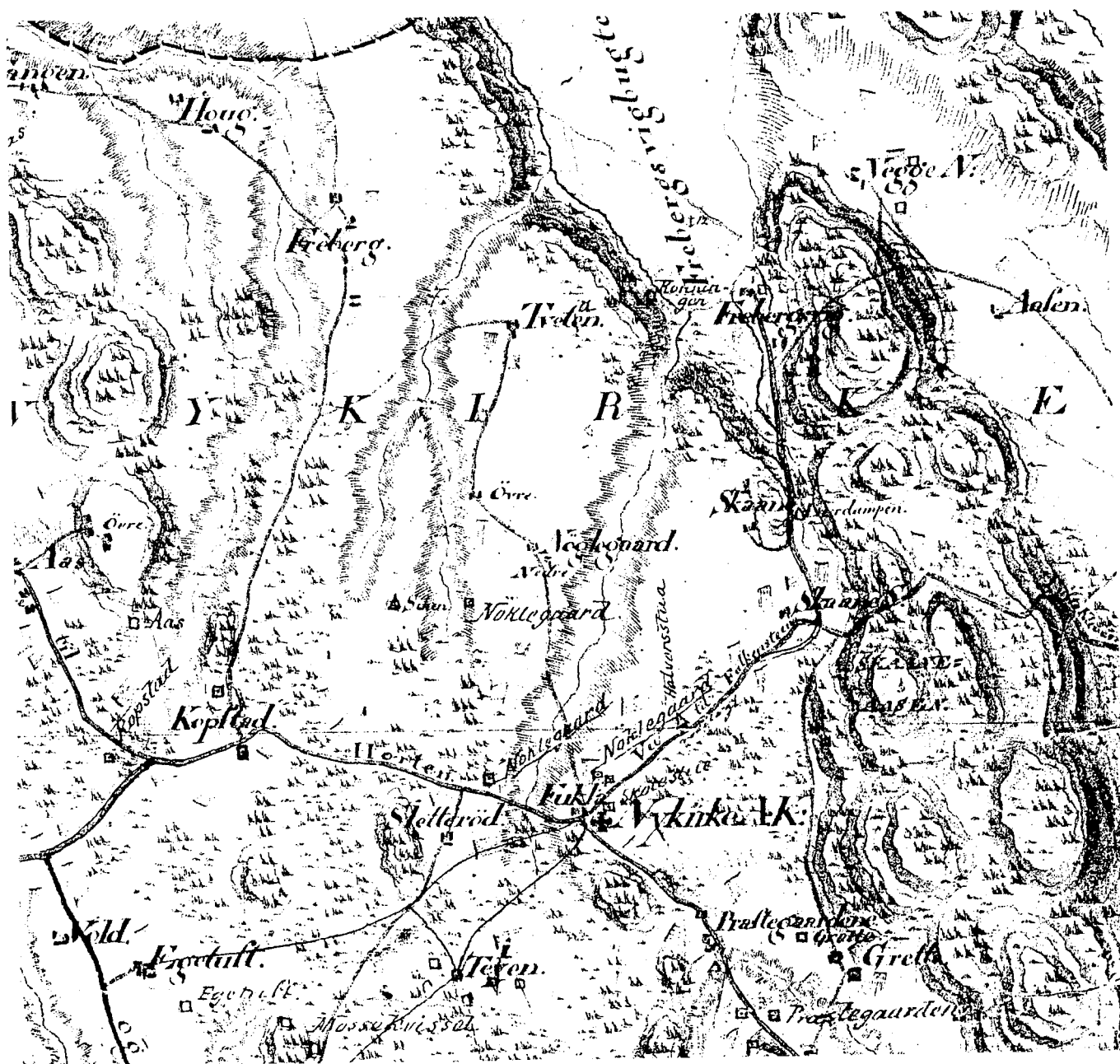
|  |  |
|--|--|
| <b>KOMMUNE</b>                         | Borre  |
| <b>TRASÉALTERNATIVER</b>               | Ytre og indre linje er sammenfallende, dvs. utvidelse av eksisterende linje.   |
| <b>KARTBLAD</b>                        | Økonomisk kartverk: CK 034-5-4, CL 034-5-1<br><br>Prosjektkart HN 5  |
| <b>GÅRDSNUMMER</b>                     | 100 Øvre Nøklegård<br>101 Nedre Nøklegård  |
| <b>NYERE TIDS LOKALITETER</b>          | 0701-02-01 Vestre Nøklegård<br>0701-02-02 Linjebebyggelsen   |
| <b>AVGRENSING</b>                      | Området utgjør de nærmeste tomtene til eksisterende jernbane på Nøklegård og avgrenses i øst av tunområdene til hovedbruka på Nøklegård. Rv 310 skiller området fra tettstedet Nykirke i sør.<br><br>Under parsell Nykirke - Barkåker vil vi komme nærmere inn på tettstedet Nykirke, og gården Nøklegård vil der bli vurdert i en bredere sammenheng. |
| <b>VERNESTATUS OG PLANFORHOLD</b>      |  |
| <i>automatisk fredete kulturminner</i> | Ingen kjente, automatisk fredete kulturminner  |
| <i>kommuneplanens arealdel</i>         | I kommuneplanens arealdel 1991 - 2002 er området disponert til LNF-område.   |
| <b>NATURGRUNNLAG OG AREALBRUK</b>      | Det åpne, slette jordbrukslandskapet er dannet av hav- og fjordavsetninger hvor jordsmonnet består av fruktbar leirmold. Enkelte mindre ravinedrag nord-sør skjærer seg gjennom leirslettene, noen er delvis planert, noen mer   |

*Kysten mellom Frebergsvik og Mulvika i 1907. Rektangelkart 1:25 000. Statens Kartverk Hønefoss.*

intakte og markert med mindre løvtrær. Jernbanen går på en liten fylling gjennom området og er markert med felt av busker og trær. Det meste av gårdsbebyggelsen på Nøklegård ligger på en lav, knausete, nordsør-gående høyderygg som avgrensner landskapsrommet mot øst.

Kulturmiljøet inngår i et relativt åpent jordbruksområde rundt Nykirke - Kopstad, som er preget av store sammenhengende, intensivt oppdyrka leirjordssletter. Tettstedsbebyggelsen i Nykirke er dels bygd på grunnen til Nøklegård. Rv 310 fra Kopstad til Horten ligger som en barriere mellom Nykirke og jordbruksområdene mot nord, og er slik en «naturlig» grense for kulturmiljøet. Noe spredt boligbebyggelse har likevel kommet på nordsida, og her er areal for fellesfunksjoner som Bygdehuset og en idrettsplass.

Området rundt Nykirke skissert av løytn. Grimsæth i 1825. Rektangelkart i 1:20 000. Statens Kartverk Hønefoss.



# Historikk og beskrivelse

## GENERELLE TREKK

### Gården og navnet

*Mykligarðr*, det gammelnorske navnet, betyr «den store gården». Det er mulig dette navnet dekker over et enda eldre, bortkommet navn. Gården er nevnt i skriftlige kilder fra middelalderen, og var da delt i to bruk, «nørdste» og «søndre». I 1723 forekommer benevnelsene «nedre» og «øvre». Navnet passer ennå bra på gården som fremdeles er delt i to matrikkelgårder og mange gårdsbruk. Trolig var det meste av gården blitt bondeselveie i første halvdel av 1700-tallet. Alt da var det flere brukere på de to hovedpartene, men det er først utover 1800-tallet at gården er videre delt i mange bruk. Det har i nyere tid vært mange endringer i bruks-, parts- og eierforhold på Nøklegård. Nærheten til Nykirke kan være en av årsakene til dette. Anlegget av Jarlsbergbanen i 1881 kan også ha fått konsekvenser for bruksdelingen i området, da den her for en stor del har blitt anlagt over innmark.

### Ferdsel og nærliggende sentre

På grensen til Nøklegårds gamle gårdsområde i sør, i dag inne i tettstedet, ligger middelalderkirken Nykirke. Navnet kan forsåes som ny kirke (i forhold til eldre) eller en ny kirke (uten noen tidligere kirke der). Her har det fra gammelt av vært et kryssingspunkt hvor veien fra Raet og Borre kirke kommer inn fra sør og møter veier fra Frebergsvik og Falkensten over Skåne. Fra Nykirke var det forbindelse videre vestover til Våle kirke og til Kongeveien ved Bruserød. Jarlsbergbanen fra 1881 fikk stasjon på Nykirke og la dermed grunnlag for at kirkestedet utviklet seg til tettsted. Sist på 1800-tallet ble den nordre av de to Horten-chaussèene (de første moderne veianleggene i Borre) lagt om Nykirke stasjon mot Kopstad.

Lenge lå gårdsbebyggelsen på Nøklegård likevel utenfor de viktigste allfarveiene i området. Dette bildet ble endret på 1920-tallet da den gamle bygdeveien mellom gårdene langs fjorden ble del av den sørlandske hovedvei mellom Nykirke og Holmestrand, riktignok med mindre endringer. Dette var situasjonen til 1940-tallet, da hovedveien ble lagt over Kopstadkrysset, der dagens E18 går.

### Bebyggelsen

Om vi ser bort fra tettbebyggelsen i Nykirke er det to bebyggelsesområder som i dag preger Nøklegård: Tunområdet på høydedraget i øst og et belte med bolighus og gårdsbruk langs dagens jernbanelinje.

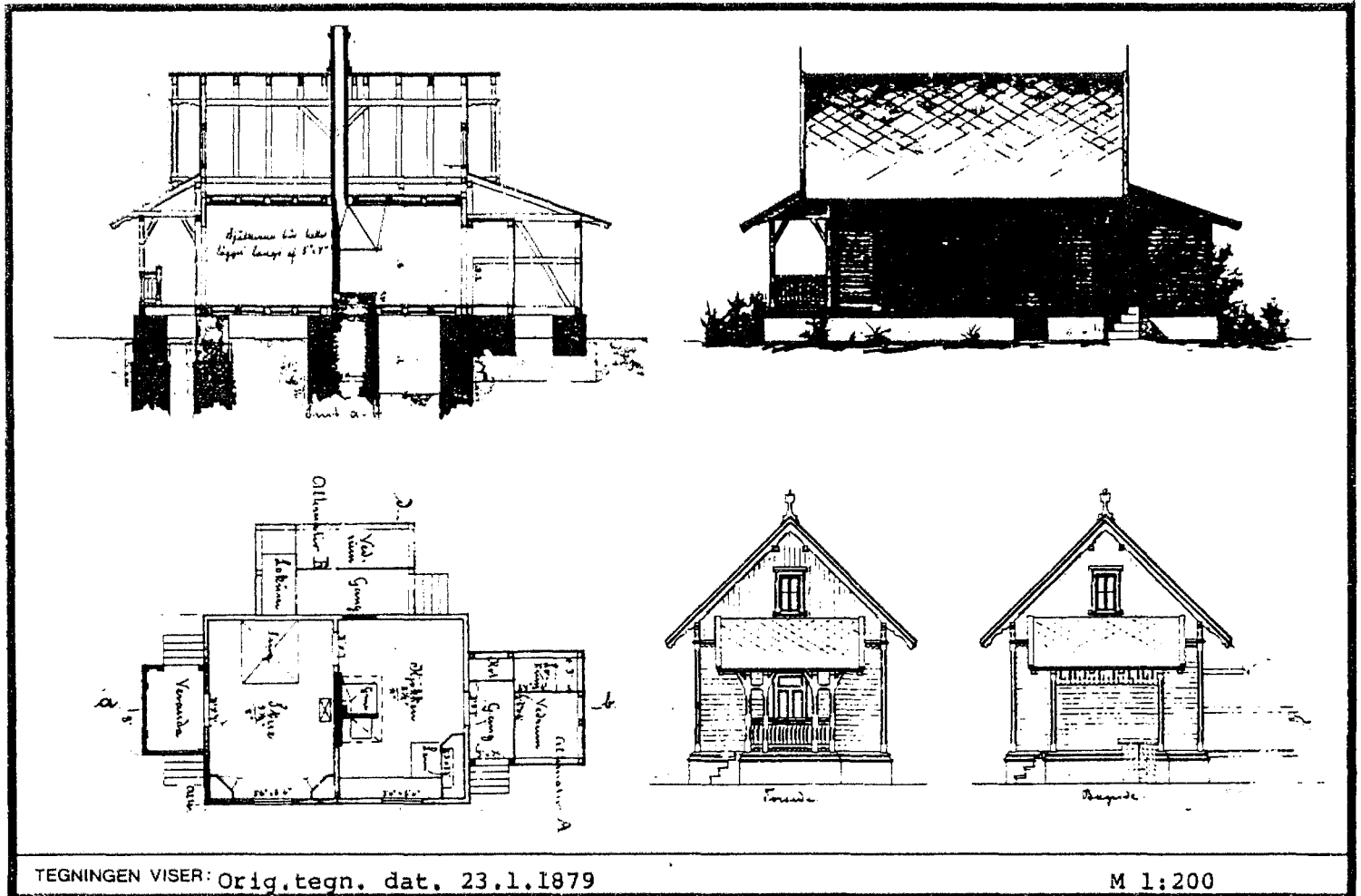
## GÅRDER OG STEDER

### Linjebebyggelsen

Jarlsbergbanen delte gårdseiendommene på Nøklegård da den ble ført gjennom området i 1881. Dette skapte forutsetningene for bebyggelsen på vestsida av linja. Mindre teiger og jordstykker på denne sida ble tungvinte å drive fra de gamle hovedbruka i øst. Dette var trolig en viktig grunn til at disse ble skilt fra. Her ligger fire små bosteder og et gårdstun.

### *banevokterboligen Skarpsno*

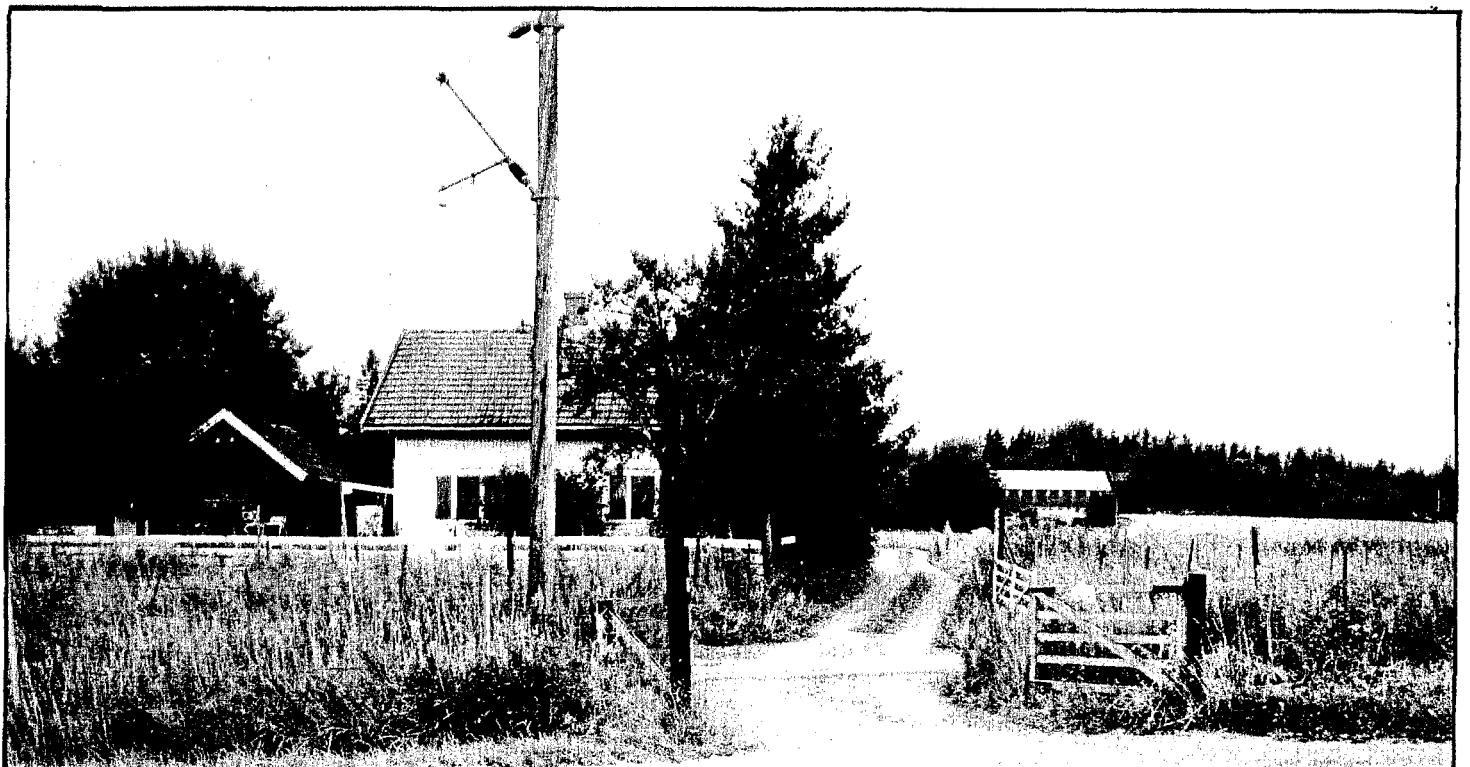
Det nordligste huset på vestsida av linja stiller imidlertid i en klasse for seg og er trolig det eldste av de små bolighusa. Det ble bygd som bane



TEGNINGEN VISER: Orig.tegn. dat. 23.1.1879

M 1:200

Over: Vokterboligen på Nøklegård er bygd etter typetegning og anvendt ved flere baneanlegg.  
 Under: Banevokterboligen i dag, med et av gårdstuna på Kopstad i bakgrunnen.



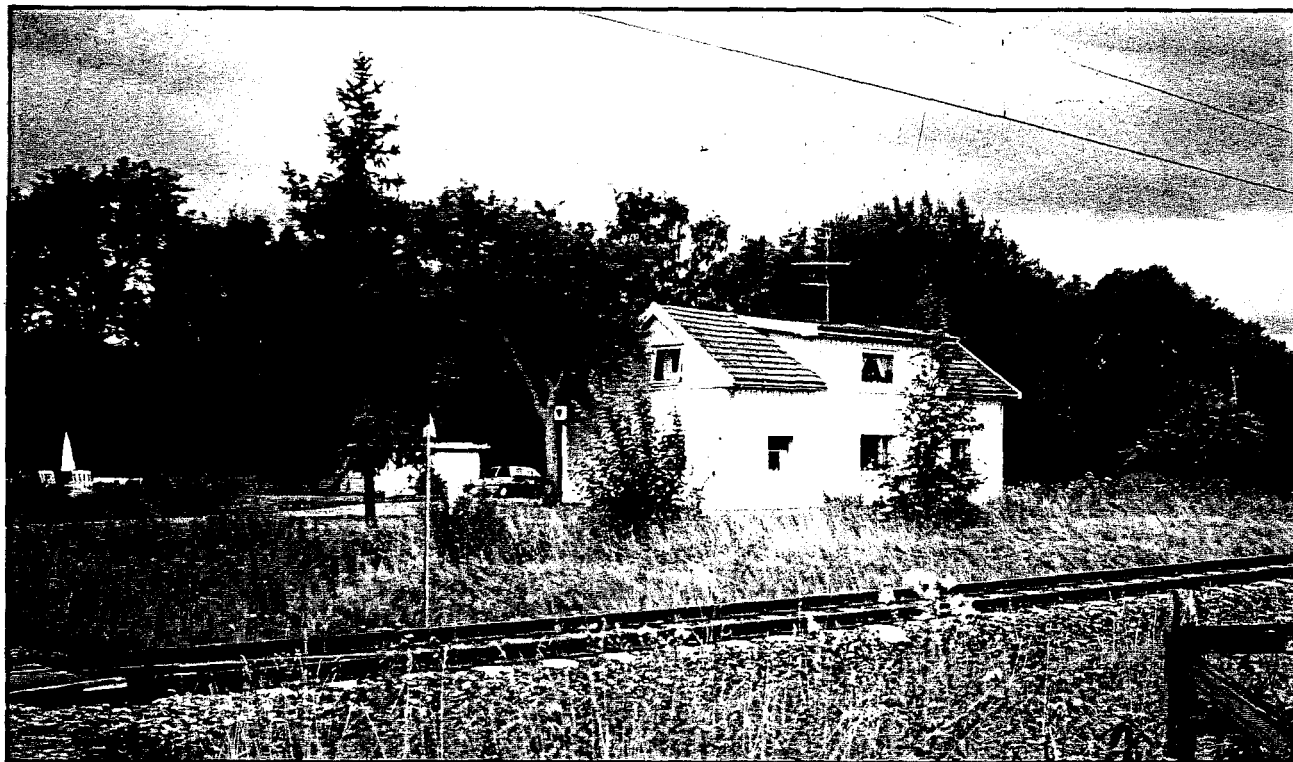


vokterbolig da jernbanen ble anlagt i 1881. Huset ble bygd ved en eldre, lokal vei fra Kopstad til Nøklegård. Eiendommen er i dag i privat eie og kalles Skarpsno. Det lille huset i sveitserstil er typisk for jernbanens vokterboliger fra denne tida. Det er en del endret i detaljer, men hovedkarakteren er bevart. Her står et mindre uthus. Det hørte ikke jordvei til, bare en liten hage. Her bodde banevokteren på strekningen Snekkestad - Nykirke og halvveis sørover mot Skoppum.

*tre boligeiendommer langs linja*

Med hensyn til de andre tre boligeiendommene langs linja er opplysninger om datering og tilhørighet mer usikre. Et rektangelkart fra 1907 viser at det fantes slik bebyggelse her da. Det finnes skjøter som tilsier at tomtene kan ha vært bebygd sist på 1880-tallet. I følge lokale informanter må bebyggelsen som står her i dag være eldre enn fra 1920. De skal ikke være satt opp av jernbanen, men bygd enkeltvis av private. Slik folk husker det, var flere av de som bodde her jernbanearbeidere, men ikke alle. Det hørte fra halvannet til tre mål tomt til, og mindre uthus, men ingen skal ha hatt andre dyr enn høns og gris. Fortsatt står uthusa. Det søndre av disse bolighusa, på eiendommen Sommerro, er det mest intakte, med bolig og uthus/ bryggerhus i sveitserstil, og kun mindre endringer er foretatt. De to nordafor er svært ombygd, og har knapt karakter av eldre hus i dag. Den egentlige utveien til eiendommene var over jordene til Nøklegård, men det var lenge jernbanelinja som ble brukt.

*Et av bolighusa langs «linna». Her bodde familien Malmkvist i mellomkrigstida, der både far og sønner var jernbanearbeidere.*

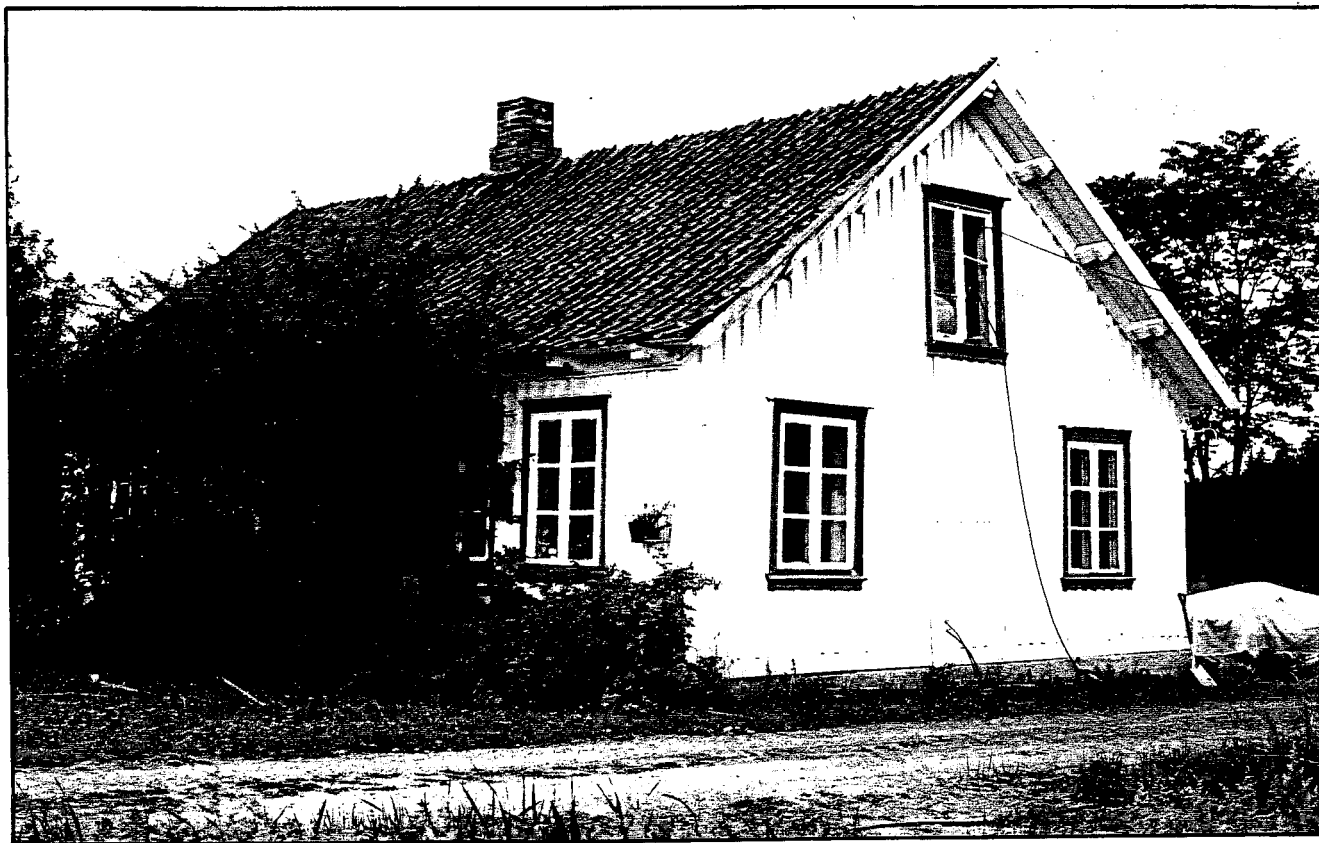


*Nedre Nøklegård (gnr/bnr 100/7)*

I sør, mellom Kopstadveien og jernbanen, ligger et gårdsbruk (100/7) som ble etablert på 1880-tallet. Rimligvis har også det sin bakgrunn i endringer i driftsforhold som en følge av Vestfoldbanens anlegg. Det er i hovedsak skilt ut fra Nøklegård, men har også parter av nabogårdene i sør. Et eldre våningshus er nylig revet og bygd nytt, men driftsbygningen er en stor og fin sveitserlåve fra 1928.

*Vestre Nøklegård (gnr/bnr 101/6)*

Vestre Nøklegård (101/6) med det lille gårdstunet som ligger alene på øst-sida av linja har derimot sine forutsetninger før jernbanens tid. Bruket ble etablert i 1856 og utvidet i 1883. Kart fra 1825 og 1822 viser avmerking av et lite bosted i området, kalt Siken (trolig av sik «sivende vann, fuktig grunn»), men det er noe usikkert om denne har vært utgangspunktet for gårdsbruket. I følge tradisjonen skal framhuset som står her i dag være bygd rundt 1850 da bruket ble etablert. Det har et alderpreg som tilsier at dette godt kan være riktig. Huset har en sjeldent høy autentisitet. I hovedtrekk er det et empirehus, selv om det har enkelte sveitserstilelementer. Deler av driftsbygningen kan også være gammel, men har gjennomgått flere endringer.



*Framhuset på Vestre Nøklegård er et midtgangshus fra rundt 1850 med mange eldre stildetaljer bevart.*

### Tunområdet til hovedbruka

Gårdsbebyggelsen på de to matrikelgårdene øvre og nedre Nøklegård ligger i et relativt avgrenset tunområde på høyderyggen øst for fv670-Hellandveien. Gårdsbebyggelsen ligger fint mellom knauser og store løvtrær. Den følger terrenget med store sveitserlåver, hovedbygninger og annen gårdsbebyggelse på rad. Denne relativt løse og åpne tunstrukturen, med den langstrukne, nord-sør-orienterte bebyggelsen, er typisk for tradisjonell gårdsbebyggelse i Vestfold. Kartene fra 1825 og 1907 viser omlag samme tunstruktur som i dag. Bygdeveien til nabogårdene i nord gikk innom tuna før, men ble lagt vestenfor da veien ble utbedret til den sørlandske hovedvei. De fleste av husa er fra århundreskiftet, men enkelte av innhusa har et preg som tilsier høyere alder. I hovedsak er alderspreget godt ivaretatt.

Tunområdet til Nøklegård-gårdene ligger som et klart definert og verdifullt kulturlandskapselement i jordbruksområdene nord for Nykirke.

## VURDERING

Området har verdi som en del av jordbrukslandskapet som omgir tettstedet Nykirke. Det er et landskap med flere kulturlandskapselementer bevart, et område med stor åpenhet og klar avgrensning til tettstedsbebyggelsen.

Det er ikke kjent automatisk fredete kulturminner på Nøklegård i dag, men det kan forventes å finne bosetningsspor fra både jernalderen og steinalderen i dyrka mark i de omkringliggende områdene.

Tunområdet til Nøklegård-gårdene representerer en bosetning som er eldre enn tettstedet. Det ligger som et klart definert og verdifullt element i et sammenhengende og helhetlig kulturlandskap med gamle gårder som strekker seg etter høyderyggen langs fjorden fra Nykirke til Snekestad. Småbruket fra 1850-tallet forteller om typisk gårdsdeling midt på 1800-tallet. Isolert sett er kulturmiljøet interessant med sine klart atskilte bebyggelsesstrukturer - det gamle gårdsområdet og bebyggelsen langs jernbanelinja. Her har vi trolig et eksempel på hvordan et inngrep som anlegget av Jarlsbergbanen for over 100 år siden kunne påvirke et vanlig gårdsmiljø med hensyn til arealbruk, bosetning og eiendomsoppdeling. Kulturmiljøet dokumenterer dette.

## Virkning og konfliktvurdering

### UTVIDELSE AV DAGENS LINJE

*Fra kryssinga av E18 og sørover til Nykirke går ytre og indre linje sammen til ett alternativ som innebærer utvidelse av eksisterende linje til dobbeltspor. Sporet ligger i tilnærmet nivå med dagens terreng. Ved kryssinga av E18 ved Kopstad foreslås banen senket noe i forhold til nåværende.*

*Gjennom Nykirke arbeides det med ulike forslag for banens vertikalprofil; i dagens nivå, halvt eller helt nedsenket. Dette vil kun gi små utslag over Nøklegård. Det får konsekvenser for bruløsningen over Rv 310 som vil måtte endres. For alle forslag gjelder at de eksisterende tre planoverganger til bebyggelsen langs linja vil måtte erstattes av én planskilt overgang. Det vil muligens bli støyskjerming på begge sider av linja gjennom kulturmiljøet.*

*bosettingsspor fra forhistorisk tid?*

Det er ikke kjent automatisk fredete kulturminner på Nøklegård i dag, men det kan forventes å finne bosettingsspor fra både jernalder og middelalder i dyrka mark i dette området.

*linjebebyggelsen*

Linjebebyggelsen, og spesielt småhusbebyggelsen på vestsida av linja, ligger svært nær den eksisterende traséen. Småhusbebyggelsen er et interessant element i utbyggingen av området som fulgte anlegget av jernbanen i 1881. Gårdsbruket på østsida, Vestre Nøklegård gnr. 101/6 med svært verneverdig våningshus, ligger noe lenger fra linja. Det skulle være plass til utvidelse på østsida om man tar hensyn til bebyggelsen under anleggstida. Linja ligger i dag relativt høyt og har en viss barriereeffekt i landskapet, forsterket visuelt av vegetasjon. Eventuelle

støyskjermingstiltak vil neppe gi spesielt negative konsekvenser her. Dette med forbehold om at linjeføringen ikke blir høyere enn dagens. Det er imidlertid ikke avklart hvor dype og brede skjæringene blir hvis banen går lavere enn i dag. Under forutsetninger av at bebyggelsen spares og skjærmes slik at den fortsatt kan være i bruk, kan det ikke ses at inngrepet i området vil komme i stor konflikt med kulturverninteressene.

|  |   |
|--|---|
| <p><i>Linjebebyggelsen på Nøklegård sett fra E18. Fra småbruket Vestre Nøklegård til Nykirke grodde det opp flere mindre bosteder etter Vestfoldbanens anlegg. Vestre Nøklegård og banevokterboligen ligger fremst i bildet. I horisonten til høyre skimtes den gamle middelalderkirken Nykirke og forhøyningen i åsen midt i bildet er Skånevetan med bygdeborgen fra jernalderen.</i></p>  | <p><i>Tettstedet Nykirke med utsikt langs fjorden mot Holmestrand og Sande. Middelalderkirken og en forhistorisk gravhaug ligger sentralt plassert i tettstedet. Dagens jernbane skrår inn fra venstre bildekant. Vi ser det brede jordbrukslandskapet som følger gårdene langs kysten, med Nøklgård nærmest og Snekestad lengst inn. Mulodden med Vardåsen avtegner seg tydelig mot fjorden.</i></p> |
| <p><i>Området rundt Nykirke gir et godt bilde på kontrastene mellom gammel og ny samferdsel. Kopstadkrysset er i dag et viktig fikseringspunkt for den reisende på E18. Det ligger uten direkte tilknytting til de gamle ferdels-strukturene, som imidlertid fremdeles er sporbare som et underliggende nettverk. Før var middelalderkirkestedet Nykirke et viktig knutepunkt for lokal og regional ferdsel. Vi ser her gården Kopstad og Kopstadkrysset med bensinstasjonen nærmest i bildet.</i></p> | <p><i>Bebyggelsen på Vestre Nøklegård ligger i et fint, lite tun, hvor våningshuset fra midten av 1800-tallet i stor grad har bevart opprinnelig preg.</i></p>  |
| <p><i>Den gamle bygdeveien mot Nykirke, som bandt sammen Borre og Raveien ved kysten, med Kongeveien ved Bruserød, skrår under E18 østover mot tettstedet. Fra Nykirke går de gamle veiene mot Skåne/Horten i midten, Nøklegård til venstre og Borre til høyre.</i></p>  | <p><i>Fra den gamle gårdsveien mellom Nøklegård og Kopstad ser man østover til bebyggelsen på hovedbruka på Nøklegård, der de ligger langs høydedraget mot fjorden. Vei og bebyggelse er fine elementer i det frodige jordbrukslandskapet omkring Nykirke.</i></p>  |

## Anvendt litteratur

- Berg, Arne. 1963. *Norske gardstun*. Oslo.
- Bjanes, O. T. m. fl. 1947. *Norske Gardsbruk. Vestfold fylke b II og II*. Oslo.
- Crumlin-Pedersen, Ole 1991: Søfart og samfund i Danmarks vikingtid. I:P. Mortensen og B.M. Rasmussen red. Fra Stamme til Stat i Danmark 2. Høvdingsamfund og Kongemagt. *Jysk Arkæologisk Selskabs Skrifter.XXII:2*. Aarhus universitetsforlag. s. 181-208.
- Dahl, Åse. red. 1991: *Langs Kongeveien fra Vollsås til Smørstein. En natur- og kulturhistorie*. Holmestrand.
- Eskerud, Tor. Skolene i Botne. Hundre år siden Rambergskolen ble bygd. *Botnar. Lokalhistorisk tidsskrift for Holmestrand og omegn*.
- Fredriksen, Fred. 1988, 1989, 1990, 1991, 1992. *Rundt Sandebukta. Kulturårbok for Sande*. Sande kulturkontor. Sande
- Gjessing, Guttorm. 1939. Oldfunn og oldtid. I: G.O. Kløvstad og A. Mørch red. *Sandeboka. Bygdebok for Sande i Vestfold*. Drammen. s. 27-49.
- Grieg, Sigurd. 1929: Vikingtidens skattefund. *Univ. olds. Skr. II*. Oslo.
- Grieg, Sigurd 1943. *Vestfolds Oldtidsminner*. Oslo.
- Grov, Torbjørn. u.å. *Borgen gruve i Sande sogn*. Sande Historielag.
- Grov, Torbjørn. u.å. *Gruver og skjerp i Sande*. Sande Historielag.
- Grov, Torbjørn. 1988. *Sande sogn - Innenfor sirkumferensen til to bergverk*. I: Fredriksen, Fred. *Rundt Sandebukta. Kulturårbok for Sande*. Sande kulturkontor. Sande
- Graarud, Gunnar. 1907. *Holmestrand og omegn. En historisk oversikt. I. del*. Kristiania.
- Graarud, Gunnar. 1928. *Holmestrandiana. Holmestrandis historie bind III*. Tønsberg.
- Graarud, Gunnar. 1929. *Holmestrandiana. Holmestrandis historie bind II*. Holmestrand.
- Haugen, B. 1924. Grav og boplass. Eldre jernalders gravskikk i Østfold og Vestfold. I: *Vitenskapselskapets skrifter II Hist.-filos. klasse 1924. No 6*. Kristiania.
- Henningsmoen, Kari 1979. En karbondatert strandforskyvningskurve fra søndre Vestfold. I: *Fortiden i søkelyset*. Trondheim.
- Helland, Amund. 1915. *Norges Land og Folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Jarlsberg og Larvik amt*. Kristiania.
- Hovland, Karl. 1982. *Holmestrand brannvesen 100 år*. Holmestrand.
- Karlsen, Terje. 1985. *Glimt fra seterliv i Sande*. Sande Historielag.
- Kløvstad, G.O. og Mørk, Andreas, red. *Sandeboka. Bygdebok for Sande i Vestfold*. Drammen 1939.
- Kraft, J. 1845-48. *Historisk-topographisk Haandbog over Kongeriget Norge*. Christiania.
- Kraft, J. 1822. *Topografisk-statistisk beskrivelse over kongeriket Norge. Det Søndenfjeldske Norge*. Kristiania.
- Lillevold, Eivind red. 1954. *Borre bygdebok*. Horten.
- Mikkelsen, Egil. 1975. Frebergsvik. Et mesolittisk boplassområde ved Oslofjorden. I: *Universitetets Oldsaksamlings Skrifter. Ny rekke - Nr. 1*. Oslo
- Møller, Wilhelm. red. 1980. *Bygd og by i Norge. Vestfold*. Oslo.
- Nicolaysen, Nicolay 1862-1866: *Norske fornlevninger*. Kristiania.
- Nielsen, Yngvar. 1885. *Biskop Jens Nilssøns visitasbøger og reiseoptegnelser 1574-1597*. Kristiania.
- Rian, Øystein. 1980. *Vestfolds historie. Grevskapstiden 1671-1821*. Larvik
- Ringard, Morten. 1952. *Byen under fjellet. Holmestrand 1752-1952*. Oslo.
- Rygh, Oluf. 1885. *Norske Oldsager*. Christiania.
- Rygh, Oluf. 1907. *Norske Gaardnavne. Gaardnavne i Jarlsberg og Larviks amt. (b. VI)*. Kristiania.
- Sanner, Egil K. red. 1960. *Botne bygdebok b. 2. Bygdehistorien for Botne, Våle, Ramnes og Hof inntil 1540*. Moss.
- Sanner, Egil K. red. 1967. *Botne bygdebok b. 3. Bygdehistorie for Botne fra ca 1540 fram til våre dager*. Holmestrand.
- Skjelsvik, Elizabeth. 1960. Bydenes eldste historie. I Sanner, E. K. (red.) *Hof bygdebok bind II*. s. 169-243.
- Slomann, Wenche. 1956. Folkevandringstiden i Norge. Spredte trekk og enkelte problemer. *Stavanger Museums Årbok*.
- Slomann, Wenche 1961: Buckelurnen aus der Völkerwanderungszeit in Norwegen. *Die Kunde, Neue Folge 12*.
- Storm, Johan. Nordre Zikzak - en ublid skjebne. *Botnar. Lokalhistorisk tidsskrift for Holmestrand og omegn*.
- Unneberg, Sigurd. 1953. *Botne bygdebok. Gards- og slektshistorie. b. I*. Drammen.
- Unneberg, Sigurd. 1961. *Våle bygdebok b. I. Gårds- og slektshistorie*. Holmestrand.
- Unneberg, Sigurd. 1985. *Våle bygdebok b. III. Bygdehistorie for Våle fra ca 1540 til ca 1980*. Oslo/Gjøvik.
- Aadne, Gunnar. 1987. *Sjøfartsbyen Holmestrand*. Skien.

## Andre kilder

- Bardalen, Geir Erik F. & Terje Gansum. 1993. *Rapport fra registreringene i nord-fylket. Strekingen Bergsenga - Tomsbakken*. NSB - Prosjekt Modernisering av Vestfoldbanen.
- Borre kommune. 1991. *Kommuneplan for Borre 1991-2002. Arealdelen 1991-2002*.
- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Planutredning Vestfoldbanen. Trasè-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Landskapsanalyse Vestfoldbanen. Vedlegg 2 til Fjellanger Widerøe AS. Planutredning Vestfoldbanen. Trasè-natur- og miljø-konsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
- Fladby, Rolf og Johannessen red. *Skattematrikkelen 1647. VI Vestfold fylke*. Norsk lokalhistorisk institutt
- Fossum, Anitra. 1991. *Rapport fra registrering i forbindelse med ny E-18 i Vestfold*. Universitetets Oldsaksamlings top. ark.
- Gansum, Terje 1994: "Modernisering av Vestfoldbanen". *Registrering av kulturminner 30.05.- 07.06.1994*. Prosjekt Modernisering av Vestfoldbanen.
- Grøner VeVa plan. Arbeidsrapport nr. 1, *Alternativsøking og foreløpig vurdering av trasèalternativer, datert november 1993*.
- Holmestrand kommune. 1989. *Kommuneplan for Holmestrand 1990-2000*.
- Klubbenes, Eivind. 1990. *Registreringsrapport E-18 Eik-Helland*. Datert 18.06.1990. Universitetets Oldsaksamlings top. ark.
- Klubbenes, Eivind. 1990. *Registreringsrapport E-18 Eik-Helland, Nordre Vestfold*. Datert 22.11.1990. Universitetets Oldsaksamlings top. ark.
- Martens, Irmelin. 1978. *Innberetning om befaring av mulige steinalderboplasser på Bråtan gnr. 75, Åsen gnr 76, Nordre kleivan gnr 71 og Eikelund gnr. 9, Botne s. pgd., Holmestrand k. , Vestfold*. Universitetets Oldsaksamlings top. ark.
- Moseng, Bera U. 1994. *Modernisering av Vestfoldbanen, registrering av steinalderlokaliteter, vår - forsommer 1994*. NSB - Prosjekt Modernisering av Vestfoldbanen.
- Norges matricul 1838, Norges matrikel 1886, Norges Matrikel 1904.
- Sande kommune. 1991. *Kommuneplan for Sande 1991-2001. Arealdelen 1991-2001*.
- SCC Bruer Scandiaconsult. *Oppdatert kart, utkast til hovedplan, parsell 4, Åshaugen \_Holm, datert 1..4.1994..*
- Skattematrikkelen 1647.
- Talleraas, Lise E. 1992: *Fredete bygninger og anlegg i Vestfold. handlingsplan for vern og vedlikehold*. Vestfold Fylkeskommune. Fylkeskultursjefen.
- Trøim, Isa. 1992. *Skilt- og skjøtselsplan for fornminner i Vestfold*. Vestfold Fylkeskommune Fylkeskultursjefen.
- Våle kommune. 1991. *Kommuneplan for Våle 1992-2003. Arealdelen 1992-2003*.
- Økonomisk Kartverk. Arkeologiske registreringer for Sande, Holmestrand, Våle og Borre.

**Kartografiske kilder**

## Statens Kartverk:

*Økonomisk kartverk* 1:5 000. 1986 og 1987.  
*Rektangelkart* 1:100 000. 1869, 1891-1908 (rev. 1930-tallet), 1915.  
*Kart over Grevskabernes Amt*. 1:200 000. 1832.  
*Rektangelmålinger* (Lt. Grimsæth) 1: 50 000. 1825.  
*Rektangelmålinger*. (Lt. Heyerdahl) 1:20 000. 1825.  
*Rektangelkart Sande Præstegjeld*, (deler av 14 B)  
1: 10 000. 1876-77  
*Turkart Drammen sør* 1:50 000. 1990

## Holmestrand kommune, Teknisk etats arkiv:

*Grundrids af Gaderne i Kiøbstaden Holmestrand*. 1:1000.  
(Klæstad). 1847. Revisjoner også 1870 og 1876.  
*Kart over Holmestrand* (Ingeniør J.F.N. Næser). 1:1000. 1884.  
*Kart over Holmestrand*. (Krum's opmåling). 1:2000. 1903, 1923,  
1937.

*Holmestrand*. (Ingeniør Dahls opmåling). 1:2000. 1929 (à jour  
1934 og 1940), 1949, 1953.

*Holmestrand. forslag til reguleringsplan*. (Ark. MNAL Sverre  
Pedersen) 1:5000. 1934.

## Riksarkivet:

Sameieskog- og veikart Sande. 1772.  
Kart over delelinjen Holm- Ve. 1737.

## Universitetsbiblioteket i Oslo:

*Kart over Holmestrand*. 1868. Adelsteen Knudsens Forlag.

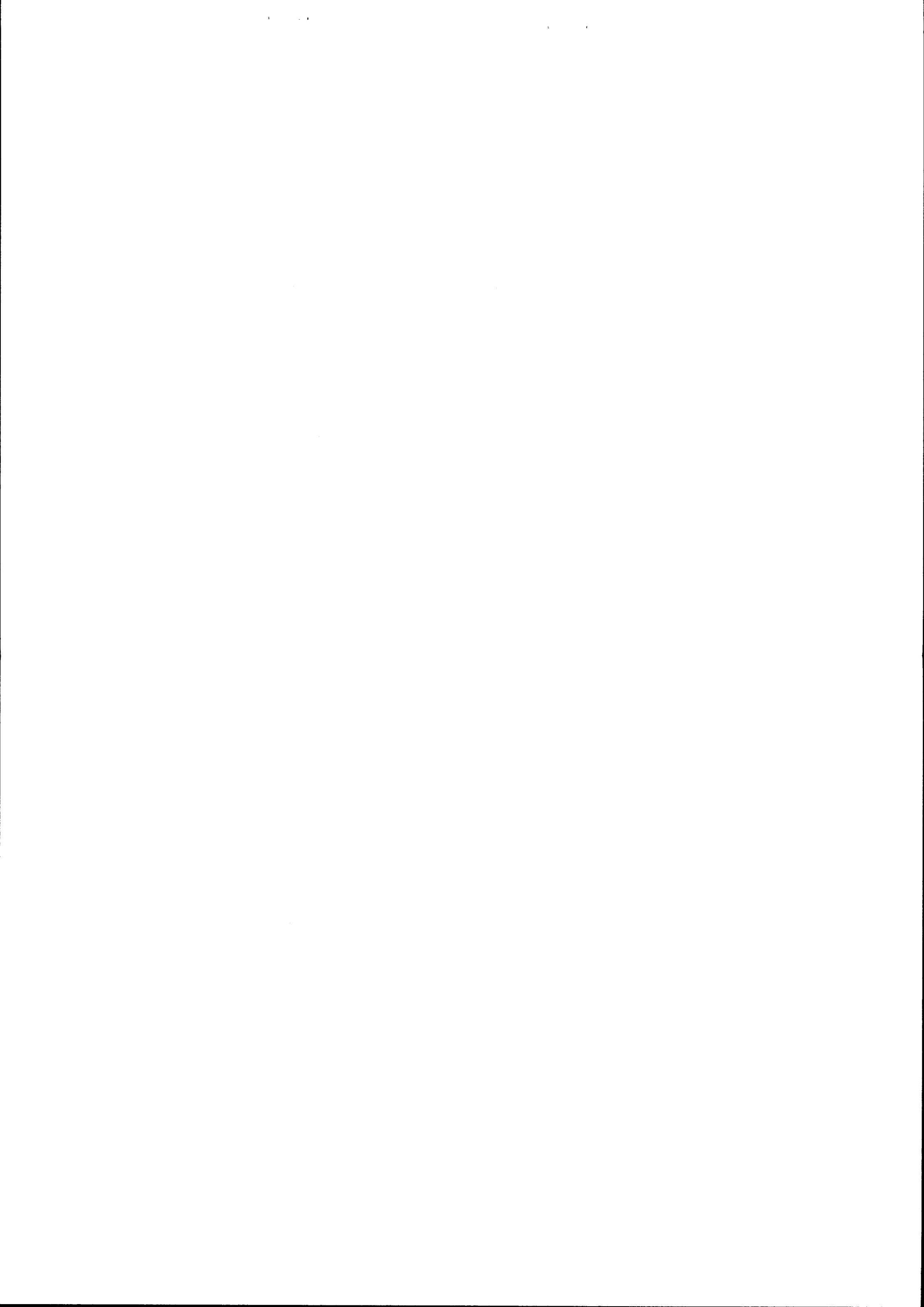
## Jordskifteverkets Kartarkiv:

Utskiftingskart.

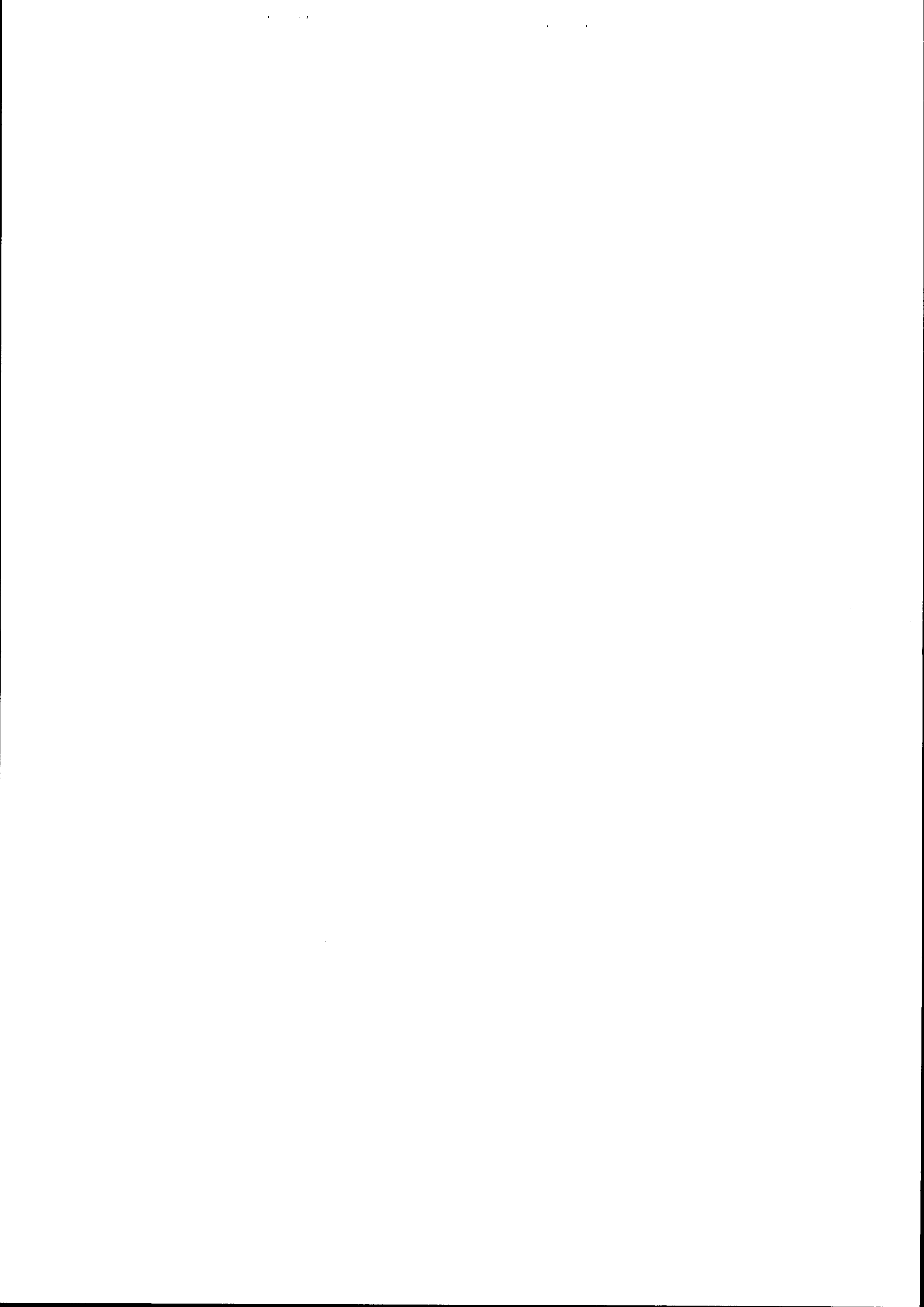
## NSB Kartarkiv, Banedivisjon sør, Drammen

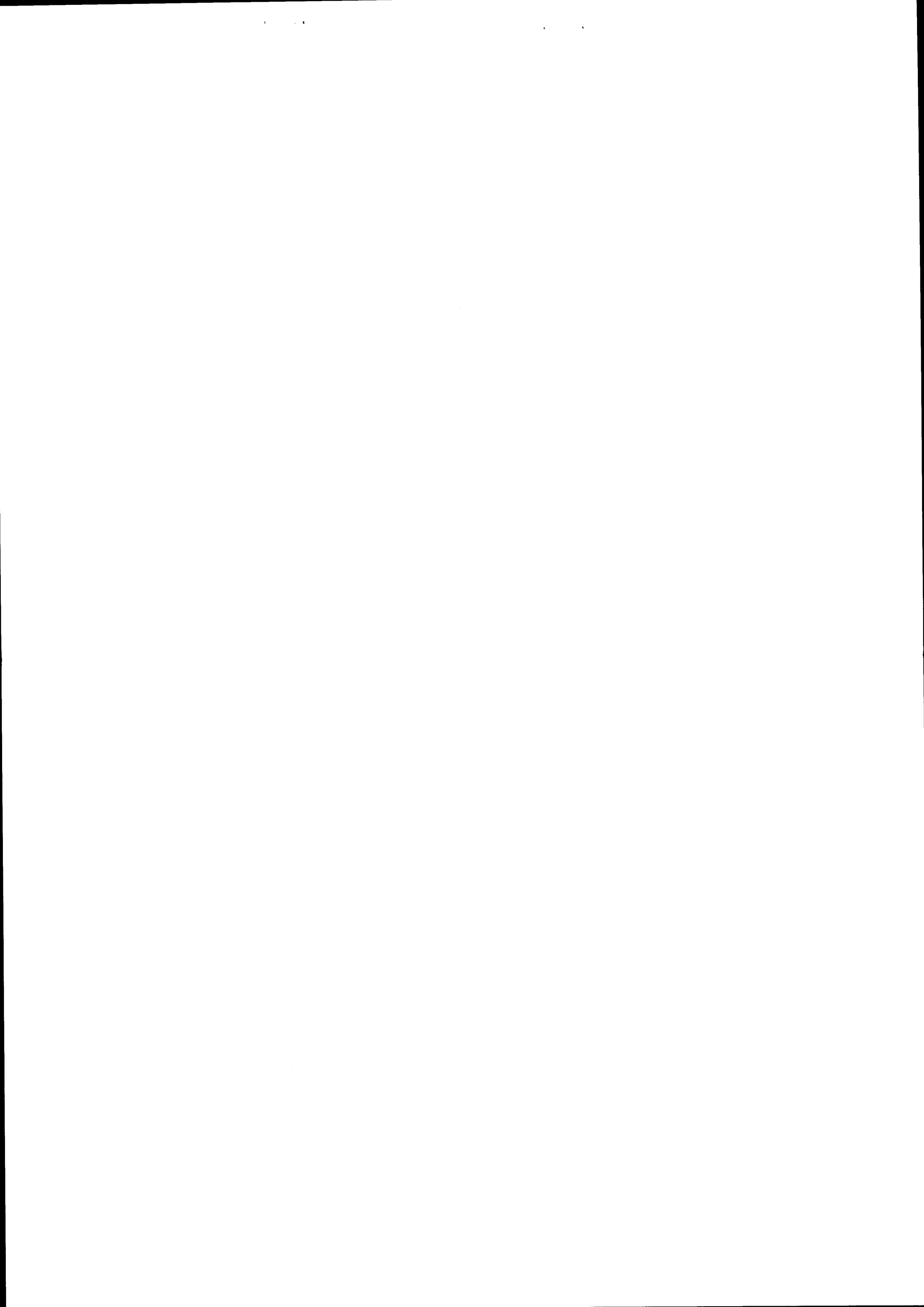
Linjekart Vestfoldbanen, 1:1000, 1881.

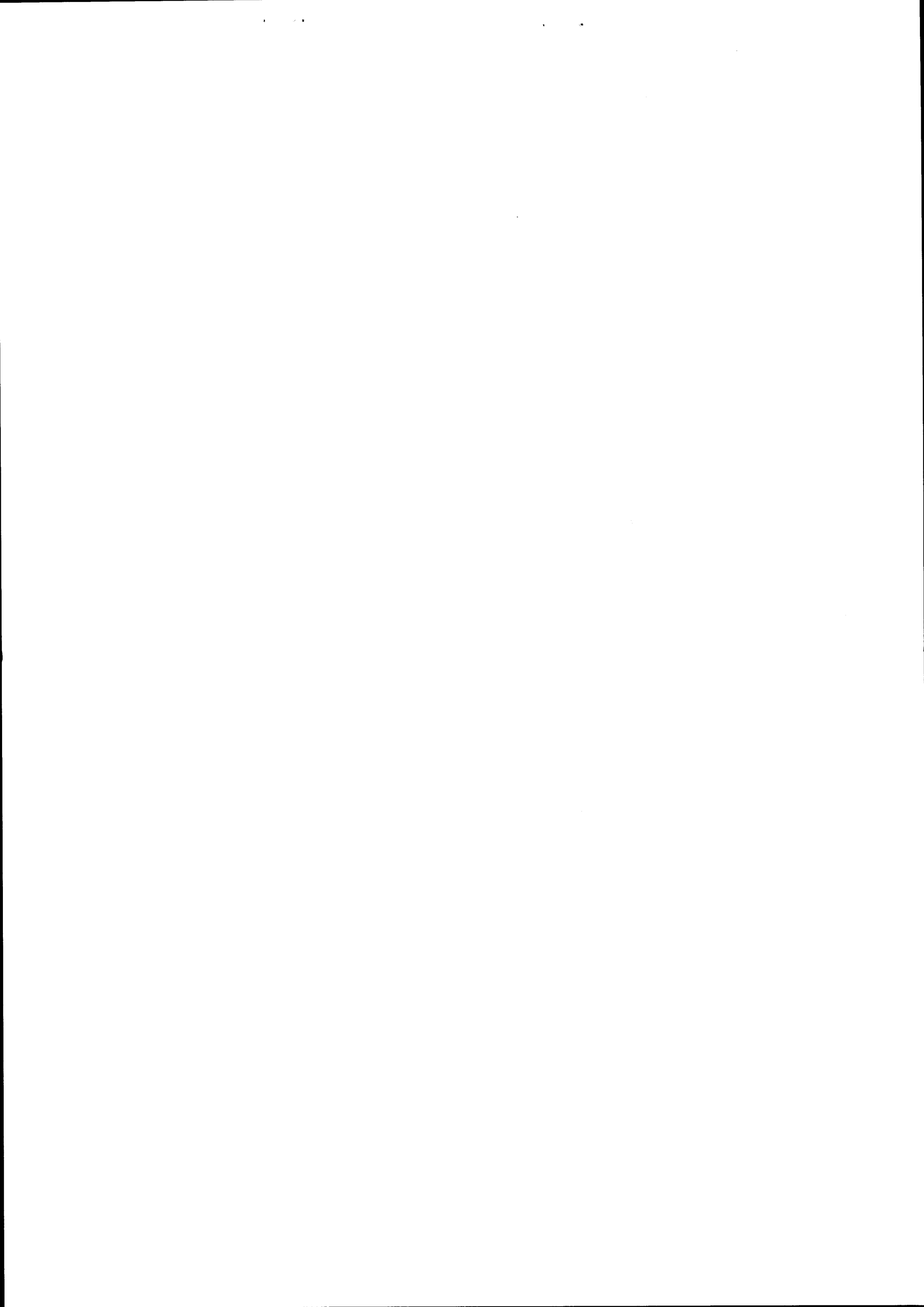
**KARTER OG  
BILDER FRA  
HOLM  
NYKIRKE**

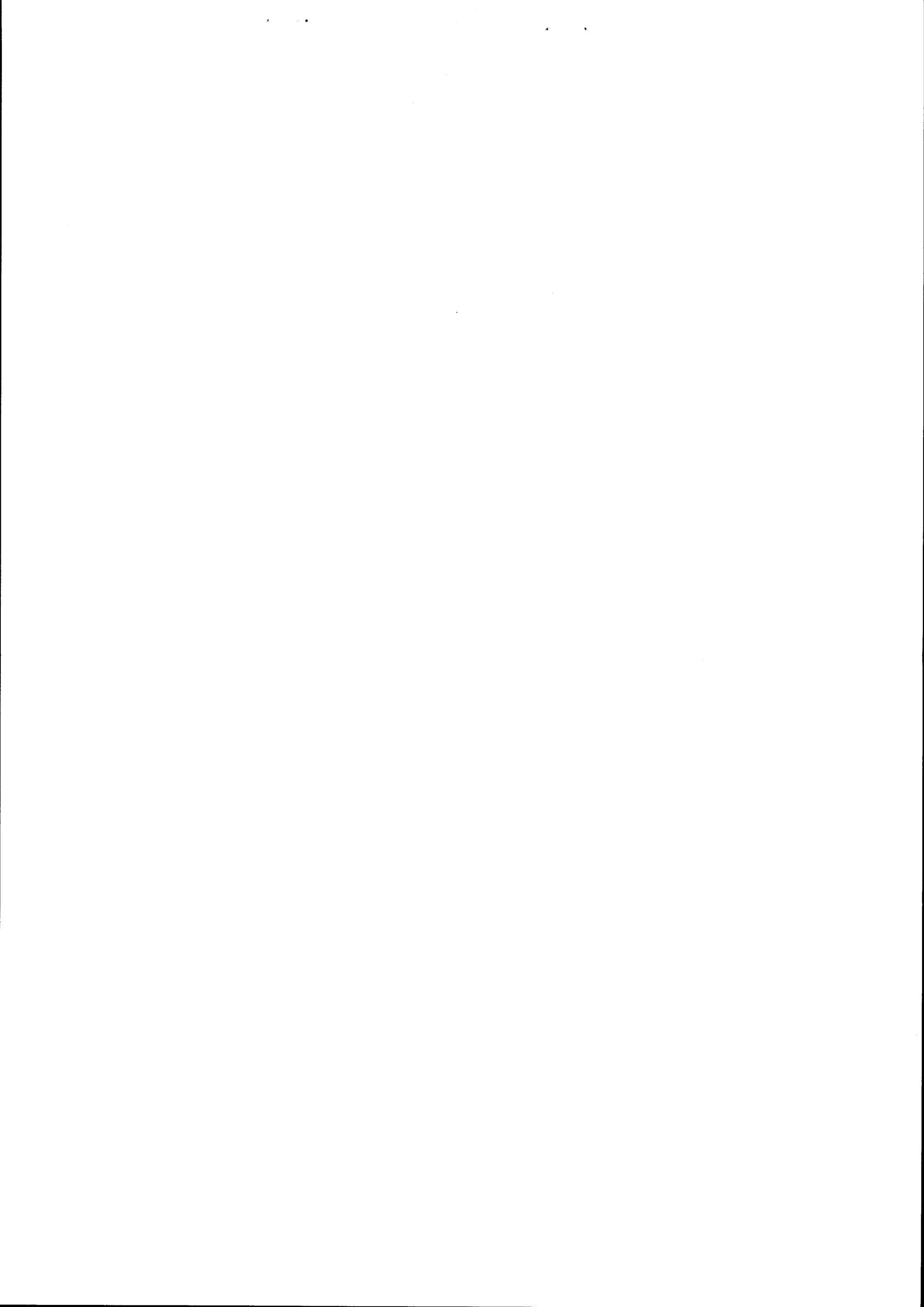


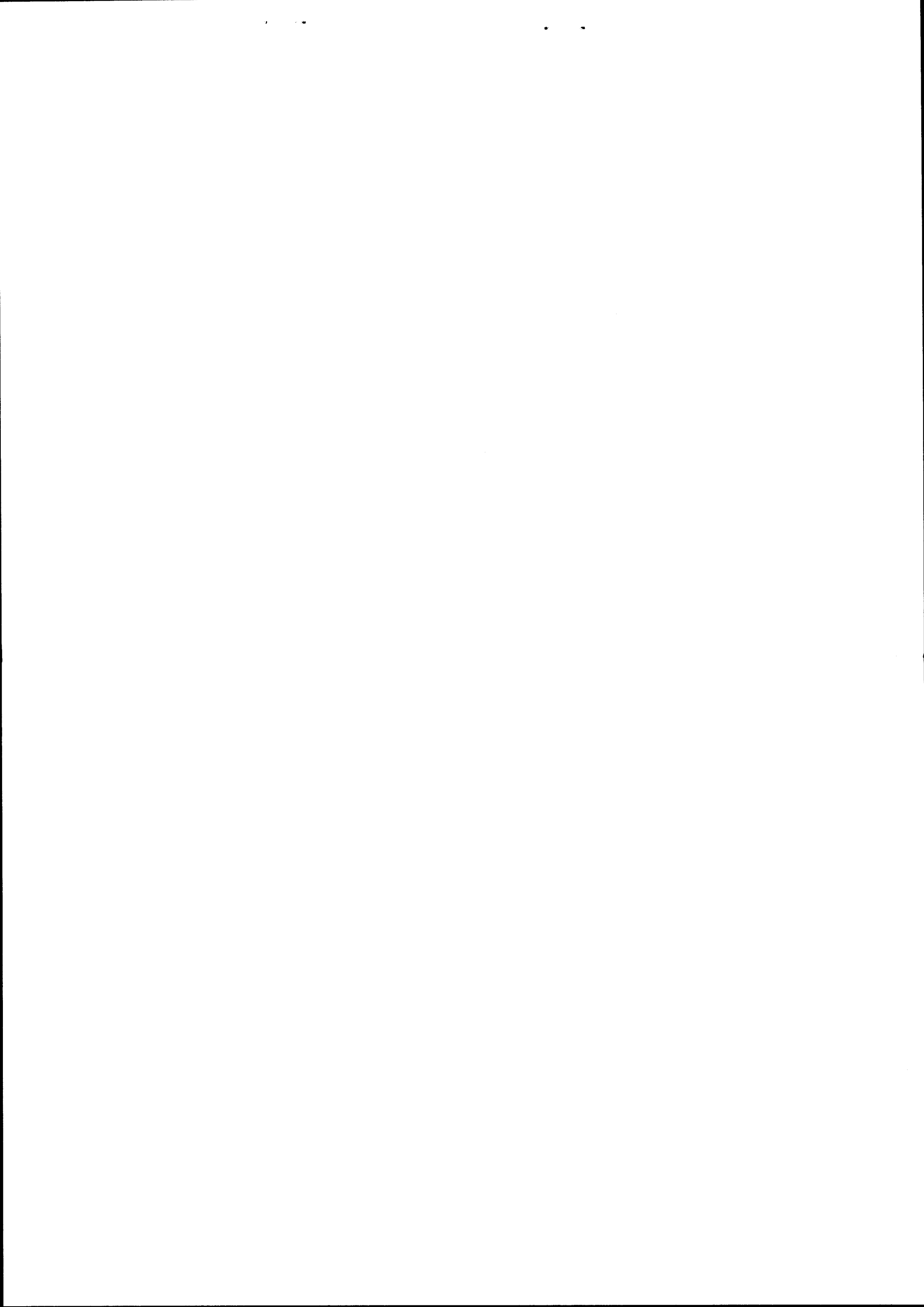












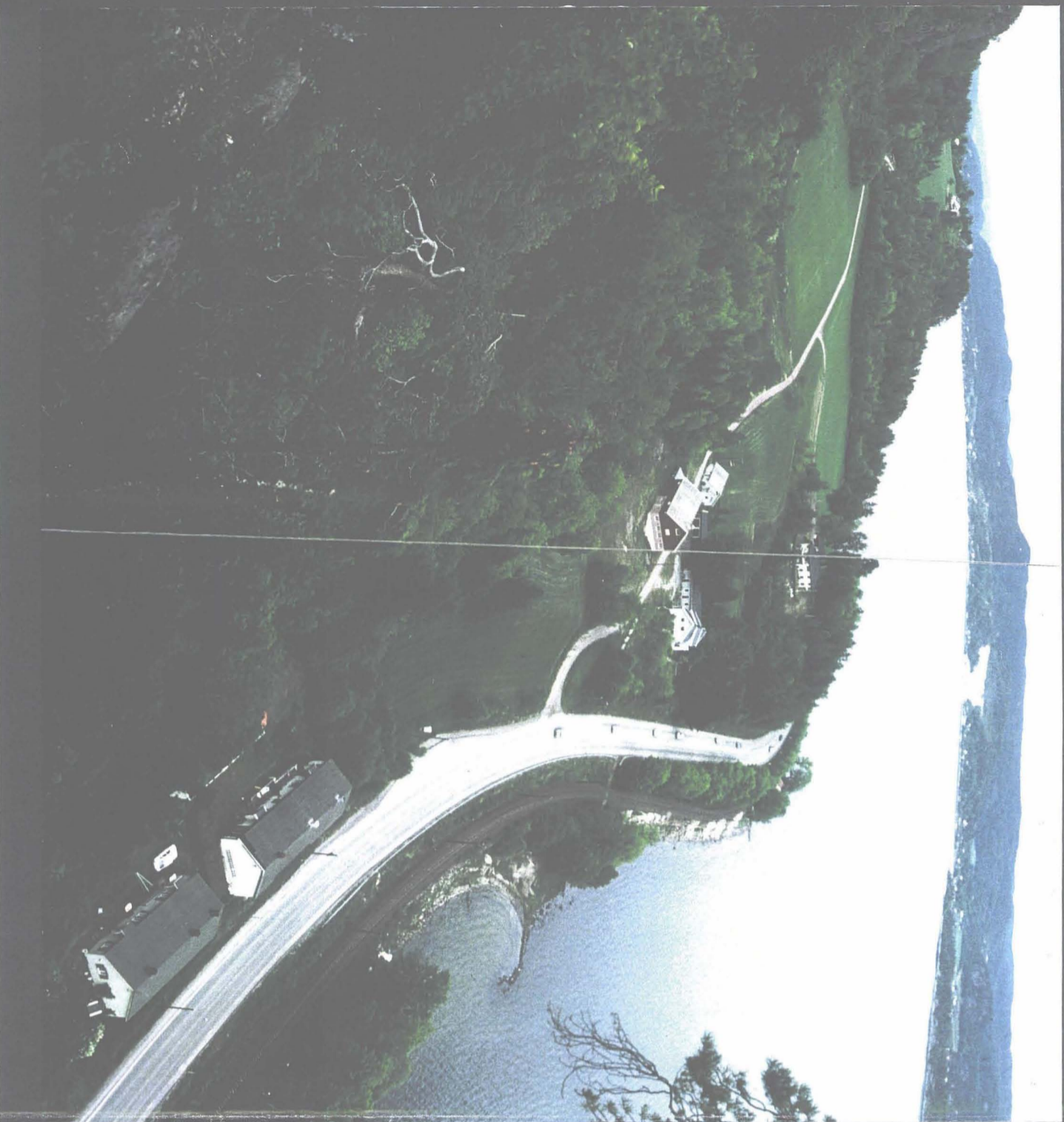
Mat s. 152

Notes. 162

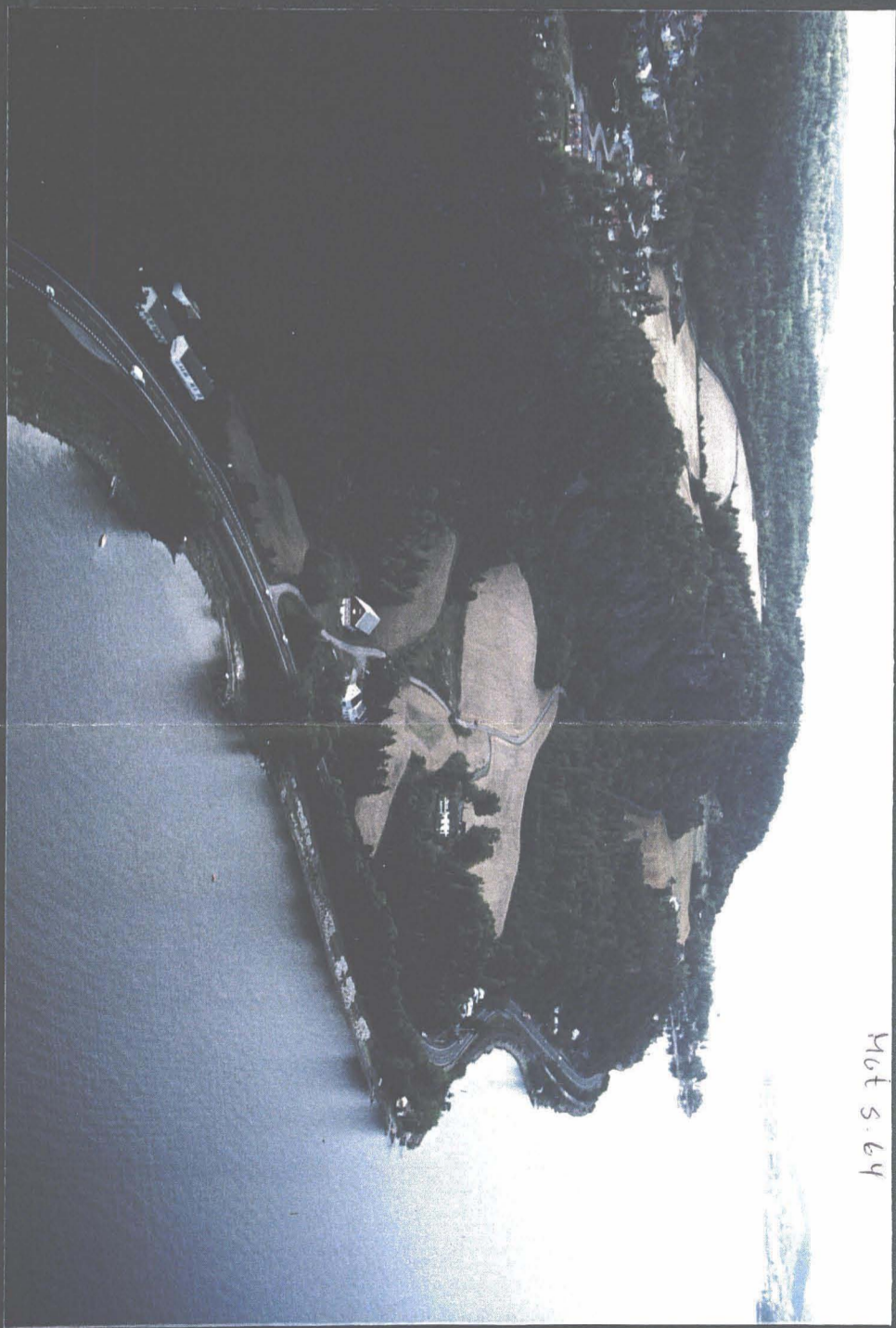


Hot 5.64





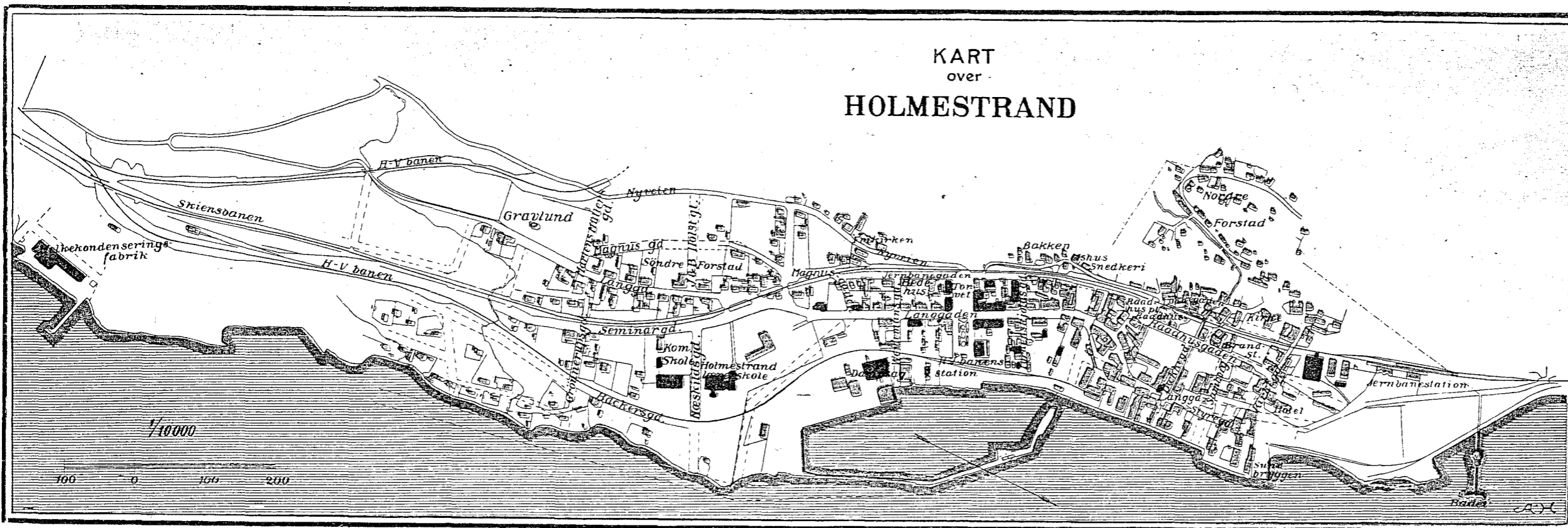
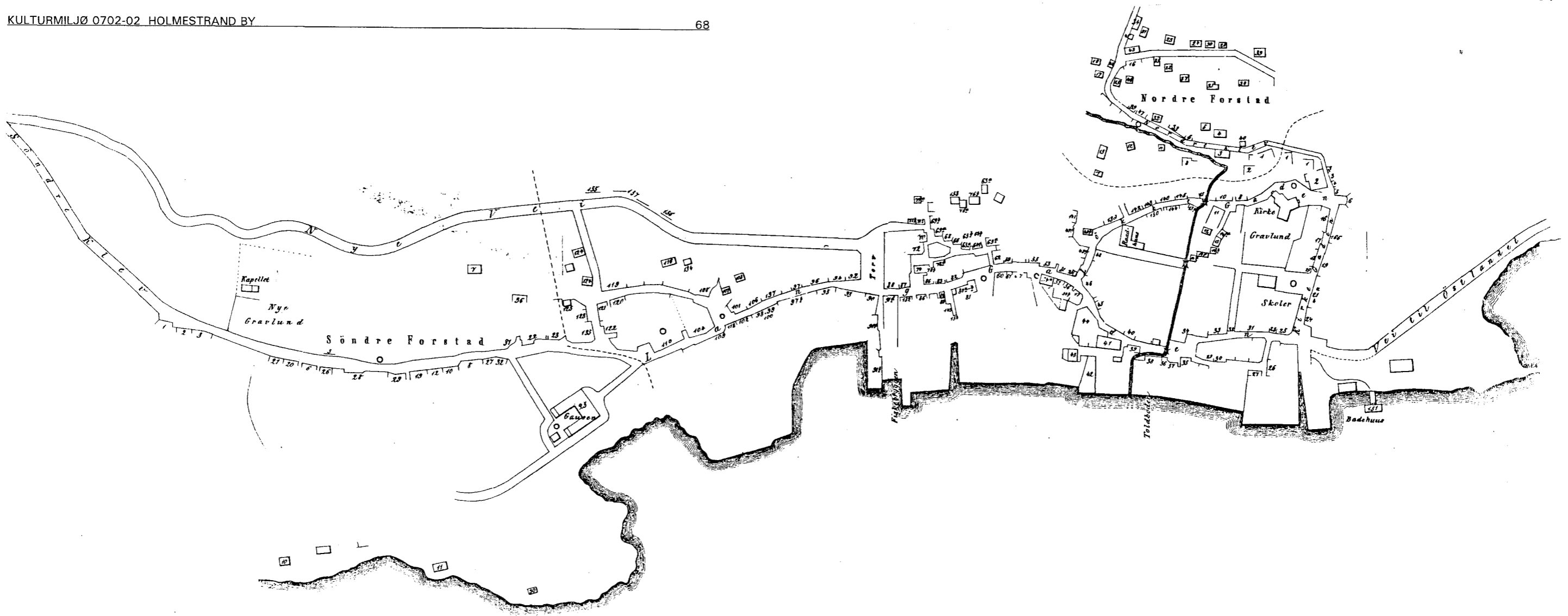




Mt S. 64







*Jernbanegaten*

Denne gaten domineres av bolighus og oppfattes som kvartalenes bakside. Et Bedehus fra 1888 ligger også her. Alle bygningene oppført på 1880-tallet preges av tidas sveitserstil, og boligene ble bygd i 1½ etasje.

*havnerommet*

Kvartalene fikk en uklar avslutning mot øst. De store bygningskomplekser som ble reist her på 1960- og 70-tallet klarte heller ikke å enes om noen felles byggelinje eller annen måte å forholde seg til havnas store rom på. Bebyggelsen fra denne perioden bærer preg av det ideen om det frie rommet og framstår som løse objekter uten noen sterk tilknytning til bystrukturen.

*forfall eller bevaring?*

De fleste bygningene rundt Torvet ble oppført i mur. Svært mange av husa bærer preg av vilkårlig vedlikehold. Noen bygninger har bevart fasadens stukkaturutsmykning, men langt mer iøynefallende er spekteret av moderne fasadematerialer, som «panel» i aluminium. Meierigården, på hjørnet av Jernbanegaten og Tordenskjolds gate brant for et års tid siden, men er under gjenoppbygging, noe som vitner om en ny holdning til bevaring av byen.

*Panoramategning over den nordre delen av sentrum, slik det kan ses fra kanten av fjellet. Tegner: Hege S. Iversen*

