



MODERNISERING AV  
VESTFOLDBANEN

KONSEKVENSER FOR  
KULTURMINNENE

DELRAPPORT FOR  
STREKNINGEN

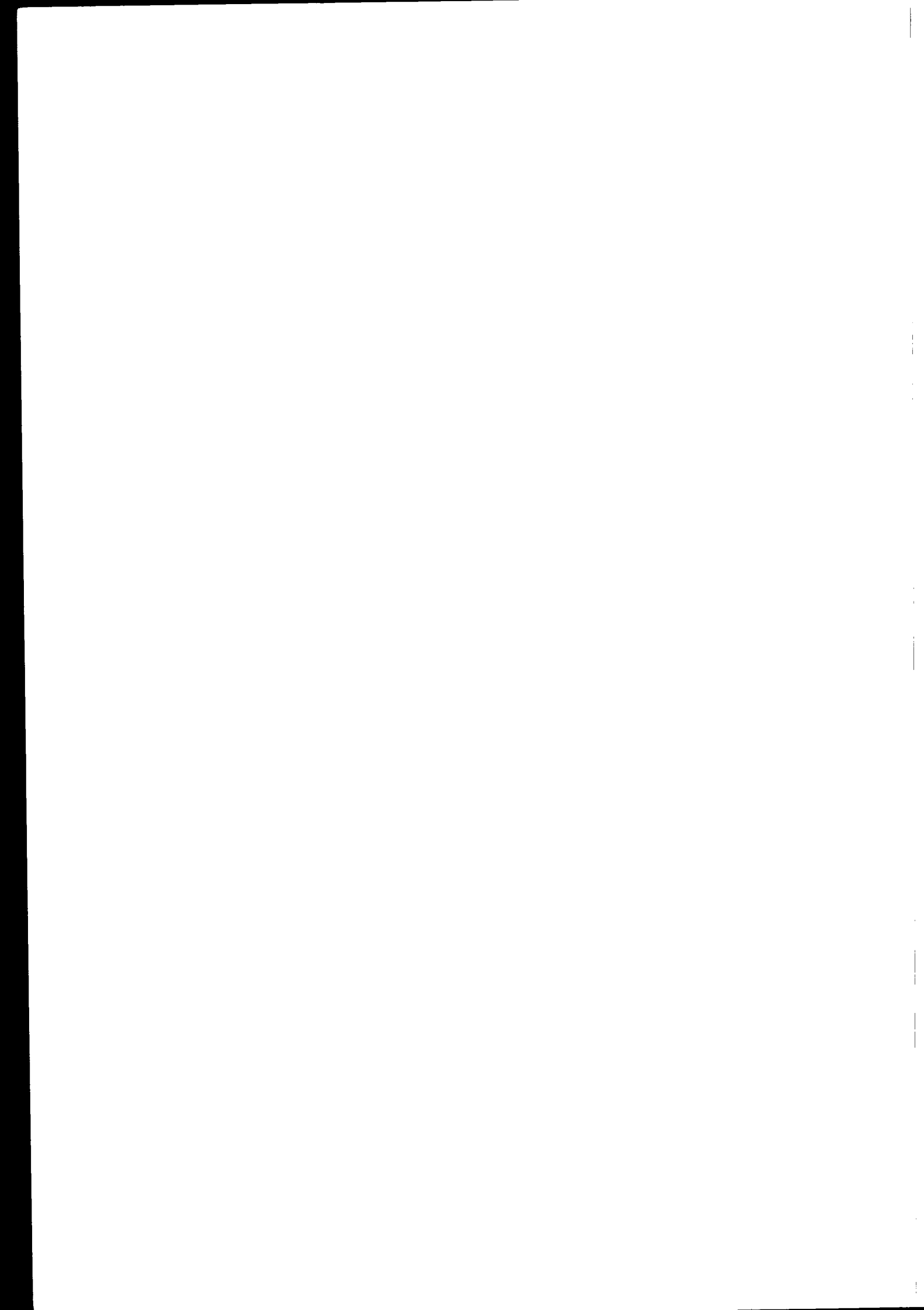
BARKÅKER  
TØNSBERG  
STOKKE

FYLKESKULTURSJEFEN I VESTFOLD  
FOR  
NSB BANE REGION SØR  
ENDELIG UTGAVE, MAI 1994

FASE 2

---

SKINNER OG MINNER



## Forord

*Dette er endelig utgave av Kulturminneprosjekt Vestfoldbanens rapport om strekningen fra Barkåker gjennom Tønsberg til Stokkebyen.*

*En foreløpig utgave forelå i januar 1994 og er siden blitt kommentert av prosjektets styringsgruppe og andre interesserte. De aller fleste kommentarene har resultert i endringer i teksten. I tillegg inneholder denne utgaven:*

- Illustrasjoner*
- Bilag lokalitetsutskrifter*

*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.*

*Utgangspunktet for vurderingene er trasékart med lengdeprofiler levert fra Fjellanger Widerøe AS, merket foreløpig og datert 30.09.93 samt supplerende materiale mottatt den 07.01.94. Prosjektet har videre hatt tilgang til Fjellanger Widerøe AS' rapport "Siling av alternative traséer" under avslutningen av revisjonen.*

*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 1993, og registreringer av evt. objekter, lokaliteter og områder pågikk sommer og høst samme år. Revisjoner av rapporten er foretatt februar til april 1994.*

**10.05.94**

**Roslands Arkitektkontor a.s.**



# Innholdsfortegnelse

## INNLEDNING

<i>Forord</i>	1
<i>Innholdsfortegnelse</i>	3
<i>Rapportens oppbygning</i>	5

## SAMLET KONFLIKTVURDERING 9

## SPOR ETTER FORHISTORISK TID OG MIDDELALDER 11

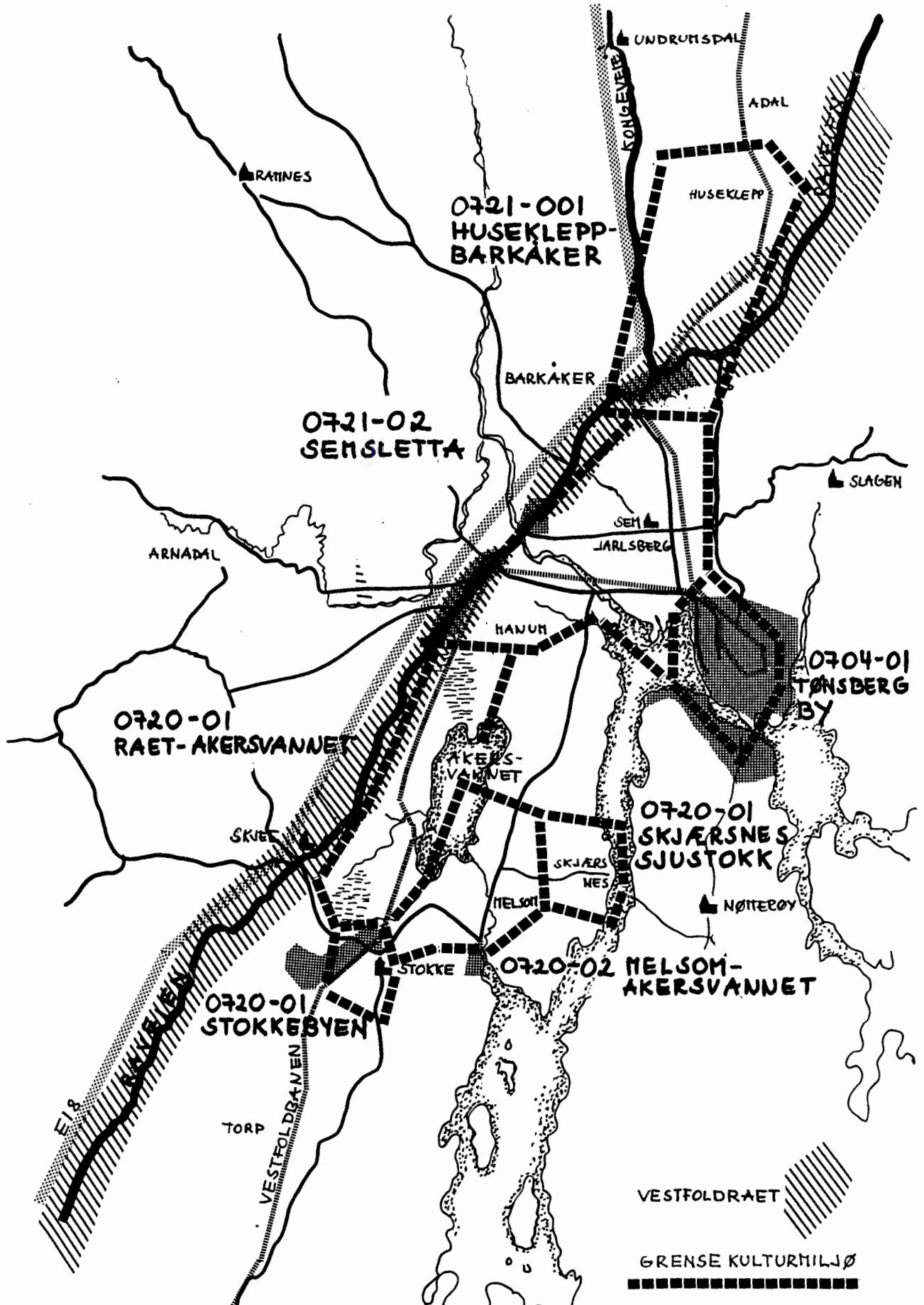
## BESKRIVELSE AV KULTURMILJØER

<i>0721-01 Huseklepp - Barkåker</i>	19
<i>0721-02 Semsletta</i>	43
<i>0704-01 Tønsberg</i>	73
<i>0720-01 Skjærnes - Sjestokk</i>	97
<i>0720-02 Melsom - Akersvannet</i>	111
<i>0720-03 Raet - Akersvannet</i>	131
<i>0720-04 Stokkebyen</i>	155
<i>Kilder</i>	171

## KART, LOKALITETER OG KONFLIKTER 173

## BILAG

<i>Bilag 1: Lokalteter automatisk fredete kulturminner</i>
<i>Bilag 2: Lokalteter nyere tids kulturminner</i>



# Rapportens oppbygning

## 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, samt en helhetlig framstilling av det arkeologiske materialet.

For nyere tids kulturminner er strekningen fra Barkåker til Stokkebyen så sammensatt at vi har funnet en samlet framstilling av denne historien lite hensiktsmessig. I tillegg er *lokaliteter* skrevet ut i rapportform som bilag.

## KULTURMILJØER

Med et kulturmiljø menes et område hvor kulturminnene inngår i en sammenheng. Det kan være kulturminner fra forhistorisk tid, middelalder og nyere tid. Det har vært hensiktsmessig å dele området inn i 7 kulturmiljøer, inntegnet på oversiktskart på side 4:

0721-01 Huseklepp - Barkåker

0721-02 Semsletta

0704-01 Tønsberg by

0720-01 Skjærnes - Sjestokk

0720-02 Melsom - Akersvannet

0720-03 Raet - Akersvannet

0720-04 Stokkebyen

Kulturmiljøet danner rammen for framstillingen. Avgrensningen er viktig fordi den virker inn på forståelsen av de kulturhistoriske sammenhengene. Den får dermed betydning for evalueringen av kulturminnene og vurderingen av konfliktene.

### *avgrensningsproblemet*

Utgangspunkt for avgrensningen 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 kan lett bli statiske som tilnæringsmåte for å forstå et område. 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. Der 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 en geografisk presentasjon av lokaliteter og enkelte kulturminner som er særlig viktige eller blir spesielt berørt av inn-grepsplanene. 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 navne-gårdene. Utgangspunktet er dagens situasjon med landskap og bebyggelse. Fornminnenes opprinnelige sammenheng er ikke nødvendigvis lik dagens gårdsstruktur. 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 kulturminnestructuren 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.

### *Vurdering av kulturminner og -miljø*

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

## LOKALITETER

Dette har vært registreringsenheten 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 i de fleste tilfeller betegner lokalitet en samling objekter som utgjør en sammenheng. Eksempler kan være et gravfelt, et gårdstun, bebyggelse langs en vei eller en del av et tettsted. Enkeltojekter foreligger bare i databasen og er ikke tatt med i rapporten. For Tønsberg by har vi ikke funnet det hensiktsmessig å presentere en lokalitetsregistrering. De historiske strukturene er så mangeartede og ulike i form og størrelse at en lokalitetspresentasjon bare ville fange opp deler av det historiske bildet.

## KART

Prosjektets konklusjoner er sammenfattet i kartbilag der konfliktgrad er angitt. Prosjektet har utarbeidet et eget kartgrunnlag i målestokk 1:10000 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 kulturminneinnhold.

Konflikter ved indirekte utbygging og veiomlegginger er medtatt i den grad vi har underlagsmateriale for å beskrive slik konsekvenser.



De angitte traséene slik de foreligger på kartmaterialet betegner senterlinjen i konsulentens forslag til traséføring september 1993. På dette planstadiet er likevel ikke traséen låst til et av de framlagte alternativer. Dette betyr at konfliktene må framstilles slik at de kan være anvendelige også ved justeringer i traséene.

Spørsmålet om anleggsvei langs traséene har vært drøftet underveis. Vårt utgangspunkt har vært at dette generelt er ønskelig for utbyggeren. Det er likevel antatt at man gjennom tettsteder og byer der det ikke er langt mellom tverrgående veier og angrepspunkter kan unngå en slik ekstra breddebelastning der kulturmiljøene ligger tett opptil sporet. Likeledes at man der traséen går svært nær tun eller fornminnelokaliteter kan unngå en slik vei. Kravet til planfrie kryssinger 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 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 konfliktene som er benyttet på kartene og i sammendraget under PLANOMRÅDET. Klassifiseringen er slik:

- A Meget stor konflikt
- B Viktig konflikt
- C 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 fire konfliktklasser: **A - A\* - B - B\* - C**.

C-arealene vil, ved siden av å være mulige konflikt-områder, også gi utbyggeren en indikasjon på hvilket omfang de arkeologiske undersøkelsene vil få ved valg av de ulike alternativene. Avgrensningen av slike arealer vil imidlertid måtte gjøres av frigivingsmyndighet.

## MEDARBEIDERE

Ansvarlig for arbeidet med denne rapporten har vært:

Isa Trøim  
Unni Broe  
Øivind Aamodt  
Eivind Hartmann



# Samlet konfliktvurdering for traséene i Tønsberg og Stokke

## UTGANGSPUNKT FOR VURDERINGEN

### *vurdering under kulturmiljøene*

Under hvert kulturmiljø er konfliktene langs de alternative lenkene gjennomgått og det er også foretatt en oppsummering av totalvirkningene og eventuelt forslag til prioriteringer innenfor kulturmiljøet.

### *separat vurdering av alternativene*

Fra Tønsbergs kommunegrense i nord gjennom Barkåker til Tomsbakken vil man være i stand til å vurdere konsekvensene ved de forskjellige alternativene separat, siden sporene i praksis kan anses samlet nord for Tomsbakken. For denne delen henviser vi derfor til kulturmiljø Huseklepp - Barkåker der karakteristikken av de ulike alternativene munner ut i at alle er konfliktfylte. Samlet sett er det flest konflikter knyttet til alternativ 2.3.2 over Fresje-tuna, og lavest konfliktnivå ved alternativ 2.3.1.

For traséen mellom Tomsbakken og Stokkebyen foreligger det to hovedalternativer, nemlig gjennom Nøtterøy og langs dagens trasé vest for Akersvannet.

## HVA ER VIKTIG?

Ut fra kulturminneverninteresser vil vi mene at følgende konflikter vil være av særlig alvorlig karakter langs alternativene mellom Tomsbakken og Stokkebyen:

### **Tomsbakken**

Planfri kryssing med rv35 ved Tomsbakken slik bl.a. alternativ 1.1.1, 1.1.2, 1.1.4 og 2.1.2-2 er foreslått og vil skape store konflikter. En kulvertløsning der sporet senkes er heller ikke gunstig. Antakelig kan man finne en løsning slik den er vist i varianten som går inn i fjellet lenger øst under rv 35 som kan kombineres med de fleste øvrige løsningene.

### **Tønsberg**

I Tønsberg skiller to alternativer seg ut som særlig konfliktfulle: 2.2.2 Bane i gateplan Vestfoldgaten og 3.2.3 (3.2.4) som splitter opp en hel bydel og tunnel under Slottsfjellet. som sammen med nye stasjonsnedganger vil få sterke negative følger for fornminner, muligens også Vestfold Fylkesmuseum og Nordbyen.

Bruk av dagens sporsløyfe (1.1.1 og 1.1.4) har som alvorlig konsekvens ny veiovergang nord eller sør for stasjonen og etablering av en dobbel støyskjermvegg gjennom byen. Dobbeltspor vil i tillegg ødelegge etterkrigsbebyggelse og gjøre forholdene verre ved Kjelleolla, mens enkeltsporet sløyfe vil by på store utfordringer ved utforming av rampen ut på Semsletta.

Nærmere studier av plassering og utforming av overgangen sammen med andre avbøtende tiltak vil likevel gjøre at disse løsningene og dermed en trasé videre ut på Semsletta og rundt Akersvannet ikke medfører så alvorlige konsekvenser for kulturmiljøet.

For Tønsberg mener vi at alternativ 2.2.1 kulvert i Vestfoldgaten er det alternativet som best ivaretar kulturverninteressene. Forslaget muliggjør opprettholdelse av alle tverrgående gater og veier som er en vesentlig del av kulturminnestrukturen. Noen bolighus vil riktignok gå med på Teie på Nøtterøysiden.

Et forslag om godsspor over Semsletta fra Tomsbakken og vestover er tilfredstillende løst dersom det ikke forutsetter rv 35 i bru ved Tomsbakken.

Godssporløsning eksisterende jernbane i tillegg til et av Nøtterøy-alternativene vil totalt sett være en uheldig løsning for kulturmiljøene, særlig .

### **Sem - Stokke**

Traséen fra Semsletta til Stokke kan ved valg av de minst konfliktfylte alternativene nord for Stokke gjennomføres uten store konflikter:

For Stokkes del er det kulturlandskapet i sørenden av Akersvannet som skaper de største problemene også ved Semlinja. Linjene går her gjennom et variert jordbrukslandskap med mange kulturspor fra forhistorisk og nyere tid. Området har stor tilgjengelighet og kulturminnene i området har høy opplevelsverdi. Nærheten til Stokkebyen gjør dette til et attraktivt turområde for lokalbefolkningen. Hensynet til tilgjengeligheten, kombinert med hensynet til kulturminnene har vært et overordnet mål ved avveiningen av alternativene. Dette synes å være best i varetatt ved alternativ. 1.3.4.

### **SEM ELLER NØTTERØY?**

I Stokke er de alvorligste konfliktene ved Nøtterøyalternativene knyttet til forhold i sørenden av Akersvannet. Problemene her er først og fremst konflikter knyttet til innpassing av traséen i et åpent og vakkert jordbrukslandskap med stor skala. Direkte konflikter med fornminner må påregnes, men for nyere tids kulturminner vil justering av traséen virke avbøtende.

Passering av Vestfjorden ved bru kommer ikke i konflikt med kjente kulturminner. Det er ingen ting som tilsier at et slikt inngrep vil være ødeleggende på de kulturhistoriske sammenhengene i landskapet.

Den videre diskusjonen må ta stilling til om løsningen i Tønsberg er så mye bedre ved Nøtterøy-alternativene at konfliktene som oppstår i Stokke, særlig i sørenden av Akersvannet totalt sett er å foretrekke.

Et kanskje underordnet moment ved valg av linje om Sem er at man i framtida, f.eks. ved tilknytning av en Sørlandsbane, vil legge veien åpen for en omvurdering ved et forbikjøringsspor på Semsletta og kanskje også en stasjon her med nedlegging av Tønsbergsløyfen i sin helhet. Dette vil vanskelig kunne skje uten meget store konflikter med kulturminneverdiene rundt Jarlsberg og på Tomsbakken.

# Spor etter forhistorisk tid og middelalder i Tønsberg og Stokke

## JERNALDERGÅRDER VED VED BARKÅKER

Tenker man seg at gravhauger og rester etter disse indikerer jernalderens gårdsbosetting, kan man anta at det i Barkåker-området har ligget flere gårder i jernalderen. Gravfeltene er knyttet til ra-morenen som deler seg i to ved Barkåker og går nordøstover mot Borre. Foreløpig vet vi lite om hvordan gårdsgrensene mellom de eldste jernaldergårdene lå i dette området, og hvor mange gårder som til enhver tid var i bruk. Dagens gårdsnavn som Eikeberg, Sverstad, Fresje, Huseklepp og Brekke gir imidlertid sammen med registrerte gravhauger på disse eiendommene antydninger om at i hvert fall disse gårdene var bebodd i jernalderen.

### Søndre Brekke

*rydningsrøyser, rester etter ødegårder?*

Søndre Brekke er den gården hvor man i dag finner flest registrerte fornminner. Store røysfelt, graver og rydningsrøyser er lokalisert til skogområdene nord og nordøst for dagens tunområde. Skriftlige kilder antyder at det skal ha ligget flere ødegårder i dette området og kanskje er rydningsrøysene rester etter en slik bosetting? Grunneieren på søndre Brekke kunne ved våre registreringer opplyse om at man på denne gården tidligere hadde fjernet lave runde steinsettinger. Det er rimelig å tro at dette kan ha vært jernaldergraver, selv om det ikke foreligger noen opplysninger om kjente funn.

### Fresje

*gravhauger*

Eldre skriftlige kilder, bl.a. Nicolaysens "Norske Fornlevninger" forteller om flere gravhauger i områdene rundt Fresje-gårdene. I dag finnes det kun en gravhaug bevart på søndre Fresje på lokaliteten Sauehaugen, og to gravhauger på nordre Fresje. De tidligere registrerte gravhaugene er trolig dyrket bort eller fjernet ved boligbygging i vårt århundre, men uten forutgående arkeologiske undersøkelser.

*fjernet jernaldertuft?*

I jernalderen ble gravene ofte lagt i sammenheng med tunet, til gårdsbosettinga, og det er derfor rimelig å anta at dersom en har registrert et jernaldergravfelt vil bosettingsområdet ligge i nærheten. I 1935 ble det meldt i fra til Universitetets Oldsaksamling om at man på gården Fresje, på et stykke utmark eller havnegang, var i ferd med å fjerne en mulig jernaldertuft, av lignende art som dem på Lista. Tuften ble aldri undersøkt arkeologisk og nøyaktig funnsted er ukjent.

### Sverstad

*gravfunn og gravhauger*

Kjent er imidlertid funnstedet for en våpenøks og et sverd fra vikingtid. Gjenstandene stammer trolig fra et gravfunn og er funnet i en åker på gården Sverstad. På denne gården ligger det fremdeles bevarte gravhauger i utmarka.

**Gulli***branngraver fra eldre jernalder*

I dag er det få gravhauger bevart rundt Barkåker i motsetning til opplysninger fra forrige århundre. Mange hauger er fjernet, men likevel har man få opplysninger om oldfunn fra området. Kun to gravhauger på Barkåker er undersøkt av arkeologer før de ble fjernet. Disse lå ved Kornifabrikken, under Gulli, og ble utgravd av Trond Løken i 1969. Begge haugene inneholdt branngraver med brente knokler. På grunnlag av gjenstandsfunn fra gravene dateres de til eldre jernalder.

*middelaldertuft*

I områdene omkring Gulli gård foretok Universitetets Oldsaksamling i forbindelse med utbyggingen av E-18 flere arkeologiske undersøkelser i perioden 1986-89. Blant annet grov man her restene etter et hus fra middelalderen. Et stort overpløyd gravfelt på Gulli (oppdaget ved flyfotografering), beliggende på brinken av raet i enden av Undrumsdal, tyder på at det har ligget en betydningsfull jernaldergård i dette området. Selv om gravfeltet er overpløyd, tyder det på at nedskårne graver er bevart. Denne gården kan opprinnelig ha hatt et navn som senere er endret eller gått ut av bruk da en eventuell deling av jordeiendommen skjer i middelalder og gårdsnavnet skrives Gullalid. Dette gårdsnavnet er sammensatt av det i middelalder alminnelige mansnavnet Gulli. Oluf Rygh peker imidlertid på at det opprinnelige navn kan ha vært Gullin som er sammensatt av vin og (sannsynligvis) gull.

*overpløyd gravfelt***UTMARKSOMRÅDER***fangstgroper og kullgroper*

I de store utmarksområdene nord for Sverstad mot Skotte, nordre Brekke og Huseklepp er det også registrert spor etter utmarksbruk i form av fangstgroper og kullgroper, rester etter kullproduksjon. Datering av disse kulturminnene er usikker, men det er naturlig å tenke seg at bruken av utmarksressurser i disse områdene også må ha hatt en stor økonomisk betydning i forhistorisk tid og middelalder.

**JERNALDERGÅRDER PÅ SEMSLETTA**

I jernalder og middelalder er det to gårder på Semsletta som må ha hatt en særskilt betydning: Sem - i dag Jarlsberg Hovedgård, og Auli.

**Sem***kongsgård  
Bjørn Farmann*

Den av de to nevnte gårder vi i dag har flest opplysninger om er Sem, av *Sæheimr* - heimen ved sjøen hvor det rundt midten av 800-tallet ble opprettet en kongsgård. Snorre nevner Sem bl.a. i forbindelse med Bjørn Farmann, sønn av Harald Hårfagre, som her ble drept av broren Eirik Blodøks i et slag øst for bebyggelsen - *austr ðr boenum*.

*Farmannshaugen*

Den mest karakteristiske gravhaugen på Jarlsberg Hovedgård ligger i dyrkamark på sørsiden av gårdsbebyggelsen på et fremtredende punkt på terrassekanten, med utsyn over Byfjorden og innseilingen fra sør. Haugen har opprinnelig, ifølge Anton W. Brøgger, hatt en diameter på 40-45 meter og en høyde på 6 meter. Den kalles Farmannshaugen og skulle ifølge tradisjonen være bygget til minne om Bjørn Farmann. I en beretning om en reise som Fredrik V foretok i Norge i 1749 heter det at grev Fredrik Anton I lot Farmannshaugen "opgrave", men fant ingenting *Uden Leer-Urner og et forrustet Sverd*. Ved arkeologiske undersøkelser av haugen i 1917 og 1918 fant man kun enkelte trespader, en bærebåre av tre og hestetener. Bjørn Myhre har senere fått gjennomført en radiologisk datering av eikespaden fra Farmannshaugen. Denne prøven ga en datering til 213-382 e.Kr., dvs. yngre romertid. Denne datering er betydelig eldre enn arkeologene hadde forventet og det foregår derfor en diskusjon om dette i fagmiljøet. Det synes imidlertid at man med sikkerhet kan si at haugen ikke er bygget til minne om Bjørn Farmann. Farmannshaugen ble etter utgravningene i 1918 restaurert og ligger i dag som et viktig kulturhistorisk element i et fruktbart jordbrukslandskap.



*Farmannshaugen slik den er framstilt av Erik Werenskjold i Snorres Kongesagaer.*

### *Gullkronen*

*undersøkte og restaurerte gravhauger  
fra yngre jernalder*

Under Jarlsberg Hovedgård finnes også andre gravhauger som er restaurert etter arkeologiske undersøkelser. Disse haugene ligger i det naturfredete edelløvskogsområdet kalt Gullkronen. Til sammen er det registrert minst 25 gravhauger her hvorav 20 er arkeologisk undersøkt. I de tilfeller hvor det ble gjort daterbare arkeologiske funn viser oldsakene at gravhaugene ble anlagt her i yngre jernalder; merovingertid og vikingtid.

### **Sem middelalderkirke**

*kjent sagn*

Sem middelalderkirke, kirken på kongens gård, regnes som en av de eldste middelalderkirkene på Østlandet. Flere sagn og historiske kilder omhandler hendelser og personer i tilknytning til denne kirken. Et av de kjente sagnene handler om kirkens plassering og fortelles av biskop Jens Nilsson i 1593: "Saa droge wi i suduest ad raenn, och komme strax til Aassgaardene liggendis paa den venstre haand, der ere suare stenrøss, och sigis ther, at de ville der haffue bygt Sembs kircke, men huad de bygde om dagen bleff nedbrut om natten. Der stod och 2 store lange stene opreist som (sic) stetten skulle haffue verit."

### **Auli**

*viktig knute- og kontrollpunkt*

Plasseringen av tidlige sentra er et viktig tema innenfor arkeologien, og ofte kan visse typer landskapsforhold ha skapt sentra. Sentrale steder kan f.eks. være punkter der ferdselsveier møtes, midtpunkt i bosettingsområder, og steder hvor man kan kontrollere ressurser. Selv om vi i dag ikke vet hvilken rolle Auli kan ha hatt i forhistorisk tid er det naturlig å tenke seg gården som et viktig knute- og kontrollpunkt der nord-sørgående ferdselsåre langs raet måtte krysse Aulielva.

*overpløyde gravhauger*

Det er foreløpig ikke kjent forhistoriske funn av oldsaker fra Auli, men ved flyfotografering i 1993 ble det observert minst 17 ringer i åkrene omkring Auli gård. Disse ringene er foreløpig registrert som overpløyde gravhauger. Med landhevingen har landskapet endret seg over tid og ser man på de antatte gravhaugenes plassering ligger de i dag 5-10 m.o.h.

innenfor noe som i jernalderen må ha vært en bukt der Aulielva munnet ut i fjorden og Aulilunden lå ytterst på neset. Enkelte arkeologer og historikere har antydnet at bosettinga på Auli skulle være eldre enn på Sem. Forutsetter man at de overpløyde gravhaugene på Auli har ligget helt i strandkanten kan de være bygget allerede i eldre jernalder.

*"kultplass"*

Arkeologen Anton W. Brøgger besøkte Auli sommeren 1918 og antyder i sin registreringsrapport at områdene omkring Auli og Lunden er spesielt interessante og bør undersøkes nærmere. Han mener det kan ha ligget en kirke på Lunden og trekker den slutning at Auli som vin-navn kan dateres til romertid og at "kultplassen" her bevares inn i kristen tid med kirken.

**Lunden**

Gårdsnavnet Lunden, tidligere også kalt Aulilunden er ofte tolket som et kultisk navn. Det finnes imidlertid mange slike navn i Norge som inneholder ordet "lundr" men ingen av disse kan med sikkerhet tolkes som kultiske og i de aller fleste tilfeller er betydningen "holt" eller "liten skog".

*landheving, nytt beiteland*

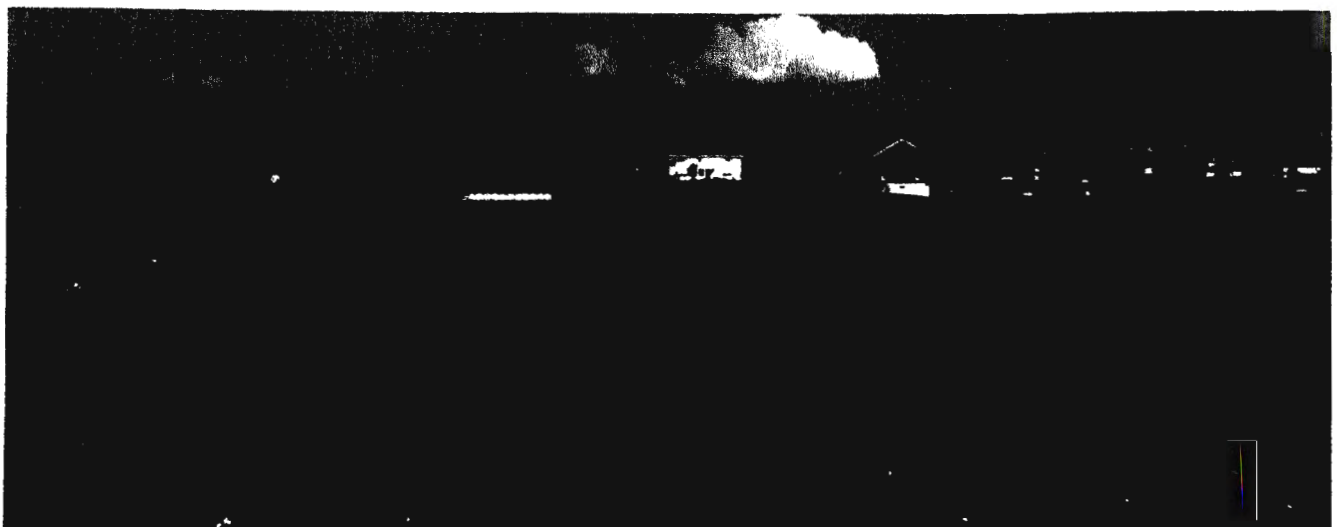
For hver meter landet hevet seg utover i jernalderen får disse gårdene store arealer nytt land tilgjengelig for beite, slått eller dyrking. Dette førte til at disse gården som lå ved sjøkanten i jernalderen blir betydelig utvidet utover mot middelalderen.

*Olavsklosterets ladegård*

I følge historiske kilder må Auli-gårdene regnes blant de aller største gårdene på Østlandet i middelalderen. Gårdene har tilhørt Olavsklosteret i Tønsberg fra annen halvdel av det 12. århundre og ble gitt til klosteret av kongen. Senere kalles Auli klosterets ladegård, og består av det nåværende Auli, Kapellbakken, Kapelløen og plassene Rønningen, vestre Brua, Ra, Lasken og sannsynligvis Langerød og Grinda, mot øst grenset den til Aulielva. Navnene Kapellbakken og Kapelløen har vært forklart med at det skulle ha stått et kapell på Auli i middelalderen. Det er dette Brøgger bl.a. hevdet. Så langt er det imidlertid ikke funnet spor etter et slikt kapell, men funnet av et lite blykors fra middelalderen på Auli i 1978 er svært interessant selv om funnomstendighetene er noe usikre.

*blykors*

*Aulilunden i dag, sett fra jernbaneovergangen til store Aulit. Gårdstunet har stor vegetasjonsmasse slik at navnet passer svært godt til gården. Det er vanskelig å si om navnet er gammelt, gårdsbruket her kan ikke være så mye over 100 år gammelt, men navnet kan ha eksistert før det.*







skogsområder som er lite berørt av nyere tids bruk. I slike forholdsvis uberørte områder vil opplevelsesverdien av gravfeltene være svært stor. Muligheten for å oppdage nye og uregistrerte forhistoriske bosettingsspor er også større i slike områder.

#### *hulveier, bruddsteder for stein*

Ved registreringene i forbindelse med prosjektet "Modernisering av Vestfoldbanen" ble det f.eks. registrert nye hulveier, udefinerbare steinkonstruksjoner, ulike typer groper og gamle bruddsteder for stein innenfor dette begrensede området. Ulike typer kulturminner er med på å berike et landskap og gir oss et mer differensiert bilde av forhistorien. Det er derfor verd å merke seg at det samlede skogareal på Raet i løpet av dette århundre er betydelig redusert, idet granskog er ryddet og omdannet til jordbruksland. Med en slik utvikling fjernes viktige forhistoriske bosettingsspor og vår kunnskap om denne perioden reduseres.

#### **Grimestad**

#### *vikingtids skattefunn*

Gårdsnavn som ender på -stad vitner ofte om rydding av gårder i vikingtid. Ved sørvest-enden av Akersvannet ligger det to slike -stad-gårder, nemlig Haslestad og Grimestad. Selv om det i dag ikke er registrert fornminner på Grimestad er gården viktig da det er gjort et meget rikt vikingtids skattefunn her. Funnet ble oppdaget i 1936 av grunneieren som hyppet poteter og fikk en sølvring på en av tennene i hestehakken. Funnet består av sølv håndleddsringer og biter av slike, sølvbarrer og sølvmynter. Den yngste av myntene var preget i 922 og man antar at Grimestad-skatten kan være nedgravd i siste halvdel av 900-årene. Hvorfor er foreløpig uklart, men en rimelig tolkning er at sølvskatten representerer verdier gjemt bort i ufredstid.

*Skattefunn fra vikingtida funnet på Grimestad i Stokke. Foto Universitetets Oldsaksamling.*



Nøyaktig funnsted er aldri avmerket på noe kart, men ifølge de funn-opplysninger som finnes i topografisk arkiv på Oldsaksamlingen er gjenstandene funnet ved en elvebakke, hvor jorden er blitt mer og mer jevnet ut, ca 300 m øst for gården og 25 m fra en bekk, på gnr/bnr 21/3.

*gravfunn*

Skattefunnet er imidlertid ikke det eneste vikingtidsfunnet fra Grimestad. Her er også som gravfunn i en røys funnet en oval bronsespenne foruten en annen bronsespenne som senere er forsvunnet.

## GAMMEL ALLFARVEI

*rester etter gammel bru*

Dagens turvei fra Langlo og østover mot Melsomvik er trolig en gammel veiforbindelse som var i bruk allerede i forhistorisk tid. Mellom Grimestad og Sjuerød krysser denne veien en tverrgående bekk med utløp i Akersvannet. Her må det ha vært i slag bru, og det er trolig restene etter fundamentene for en slik som omtales i Vestfold Oldtidsminner, men da som en steinsetting.

## Skjærnes

*Stokkes største bevarte gravfelt*

Det største bevarte gravfeltet i Stokke ligger på gården Skjærnes. Gravfeltet ligger karakteristisk plassert i landskapet med vid utsikt mot Vestfjorden og det store gravfeltet på Hella, langs den viktige ferdselsåren som har forbundet Stokke og Nøtterøy ved det gamle ferjeleiet på Skjærnes. Ved registreringene for økonomisk kartverk i 1971 ble det registrert 30 gravhauger på dette feltet. Vegetasjonen i området er i dag svært tett og vanskeliggjør en mer detaljert registrering. Trolig finnes det også andre typer fornminner her som f.eks. hulveier og steinsettinger eventuelt steinlegginger. På jordbruksarealene sør for gravfeltet bør det være store sjanser for å finne spor etter forhistorisk bosetting under åkerjorda.

*hulveier og steinsettinger?*

## FORSVARSANLEGG

*bygdeborger*

Foruten de mange registrerte gravfeltene i Stokke, ca 60, finnes det også flere bygdeborger i kommunen. Den som ligger mest sentralt er bygdeborgen på Brekkeåsen. Borgen ligger omtrent midt i bygda med dyrka mark på alle kanter, og bør ha fungert godt som forsvarsanlegg da den er naturlig bratt på 3 sider og har rester etter en forsvarsmur mot sør, som er eneste atkomstveien opp. Fra toppen av bygdeborgen har man hatt en vidstrakt utsikt mot raet i vest, Nøtterøy i øst og Akersvannet med Aker gård mot nord.

## Brekke og Vadum

*gravfunn*

På en naturlig "sal" i landskapet mellom Brekkeåsen og Vadumåsen ligger gårdene Brekke og Vadum. I bosettingssammenheng bør dette området være svært interessant og da spesielt i tilknytning til bygdeborgen. Både på Brekke og Vadum er det for øvrig gjort gravfunn fra yngre jernalder og man må anta at dette området har et høyt potensiale for bosettingsspor fra forhistorisk tid i dyrka mark.

## VURDERING

*jernalderbosettinga*

Det er i særlig grad jernalderbosettinga man finner sporene etter i områdene rundt Barkåker, Tønsberg og Stokke. Gravhaugene er i flertall, men med nye registreringer øker også antall fornminnekategorier fra denne perioden. Nye fornminnetyper som en stadig finner flere av er f.eks. fossile dyrkingsspor, kullgroper, hulveier og rester etter hus. .

For å få et bedre bilde av jernalderbosettinga innenfor et område må man ta i bruk metoder som f.eks. flyfotografering, fosfatkartering og sjakting i dyrka mark. Ved registreringene for prosjektet "Modernisering av

Vestfoldbanen" har vi i 1993 hatt gode resultater med flyfotografering av vegetasjonsspor i dyrka mark.

De planlagte jernbanetraséene går i hovedsak gjennom fulldyrka jordbruksområder ved Barkåker, på Semsletta og i Stokke. Siden vår registrering foregikk i vekstsesongen har vi i liten grad kunnet søke etter steinalderboplasser. Det vi vet om steinalderbosettinga i dette området er kun basert på spredte løsfunn av flint og bergartsøkser framkommet ved jordbruksaktivitet.

#### *middelalderen*

Middelalderens bosetting i registreringsområdet er best belagt gjennom undersøkelser i middelalderbyen Tunsberg, hvor kulturlag og ruiner fra denne perioden er bevart. Få har imidlertid fokusert på middelalderbyens omland og her finnes det i dag få registrerte bosettingsspor fra denne perioden. Trolig vil man finne middelalderens bosettingsspor i dyrka mark, i tilknytning til dagens gårdstun eller som ødegårder i skogsområder. Eneste stående middelalderbygning innenfor de omtalte kulturmiljøene er Sem kirke.



*Sem kirke er den eneste bygning fra middelalderen innenfor det beskrevne området som fremdeles står og er i bruk*

# Kulturmiljø 0721-01

## Barkåker - Huseklepp

<b>Innholdsoversikt</b>	<i>side</i>
<b>OVERSIKTSDATA</b>	21
<b>HISTORIKK OG BESKRIVELSE</b>	24
<b>GENERELLE TREKK</b>	24
<i>Spor etter steinalderens mennesker</i>	24
<i>Tidlig jordbruksbosetting på Raet</i>	24
<i>Ferdselen</i>	25
<i>Navnegårdene</i>	25
<i>Gårdstun og landskap</i>	26
<b>GÅRDER OG STEDER</b>	27
<i>Huseklepp</i>	27
<i>Skotte</i>	27
<i>Nordre Brekke</i>	28
<i>Sverstad</i>	28
<i>Søndre Brekke</i>	29
<i>Eikeberg</i>	29
<i>Nordre og søndre Fresje</i>	30
<i>Barkåker gård</i>	32
<i>Barkåker tettsted</i>	33
<b>VURDERING</b>	35
<b>VIRKNING OG KONFLIKTVURDERING</b>	36
<i>Hva er vurdert</i>	36
<i>Alternativ 2.3.1</i>	36
<i>Alternativ 2.3.2</i>	37
<i>Alternativ 2.3.3</i>	39
<i>Alternativ 2.3.4</i>	39
<i>Alternativ 2.3.5</i>	40
<i>Alternativ 4.2.1</i>	40
<b>KONKLUSJON</b>	41



# Kulturmiljø 0721-01

## Huseklepp - Barkåker

### Oversiktsdata

TRASÉALTERNATIVER	alternativ 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3, 2.3.4, 2.3.5
KOMMUNE	Tønsberg
GNR.	7, 8, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69
KARTBLAD	prosjektkart 19 B, 21 B økonomisk kartverk: CL 031-5-1, CL 031-5-3, CL 032-5-3

### FØR-REFORMATORISKE LOKALITETER

0704/01/CL 031-5-1/00001	2 gravrøyser
0704/01/CL 031-5-1/00002	2 gravhauger
0704/01/CL 031-5-1/00003	1 gravhaug
0704/01/CL 031-5-1/00007	8 gravhauger
0704/01/CL 031-5-1/00009	2 fangstgroper
0704/01/CL 031-5-1/00010	funnsted
0704/01/CL 031-5-1/00012	9 gravrøyser
0704/01/CL 031-5-1/00015	funnsted
0704/01/CL 031-5-1/00016	fossile dyrkingsspor
0704/01/CL 031-5-1/00017	gravrøys
0704/01/CL 031-5-1/00018	fossile dyrkingsspor
0704/01/CL 031-5-1/00019	54 røyser
0704/01/CL 031-5-1/00020	Grop
0704/01/CL 031-5-1/00021	3 groper
0704/01/CL 031-5-1/00022	2 gravhauger fjernet
0704/01/CL 032-5-3/00002	4 gravrøyser
0704/01/CL 032-5-3/00003	1 steinlegging, 1 gravhaug
0704/01/CL 032-5-3/00005	grop
0704/01/CL 032-5-3/00006	4 groper
0704/01/CL 032-5-3/00007	11 groper
0704/01/CL 032-5-3/00009	2 groper
0704/01/CL 032-5-3/00010	funnsted
0704/01/CL 032-5-3/00012	steinalderlokalitet
0704/01/CL 032-5-3/00013	steinalderlokalitet

### NYERE TIDS LOKALITETER

0721-01-01 Fresje	0721-01-06 nordre Brekke
0721-01-02 Barkåker	0721-01-07 Skotte gård
0721-01-03 Eikeberg	0721-01-08 Huseklepp
0721-01-04 søndre Brekke	0721-01-09 Barkåker tettsted
0721-01-05 Sverstad	

## AVGRENSING

Kulturmiljøet omfatter området mellom kommunegrensa mot Borre i nord og tar med seg tettstedet Barkåker i sør. Det avgrenses i øst av Rv 310, i vest av E18, lengst sør og lenger nord har vi latt grensa følge høydedraget i skogen mellom Tveiten og Sverstad. I skogområdet i sør er det ingen klare landskapsgrenser, men vi har latt gårdsområdet til Søndre Fresje være avgjørende.

## VERNESTATUS OG PLANFORHOLD

### *automatisk fredede kulturminner*

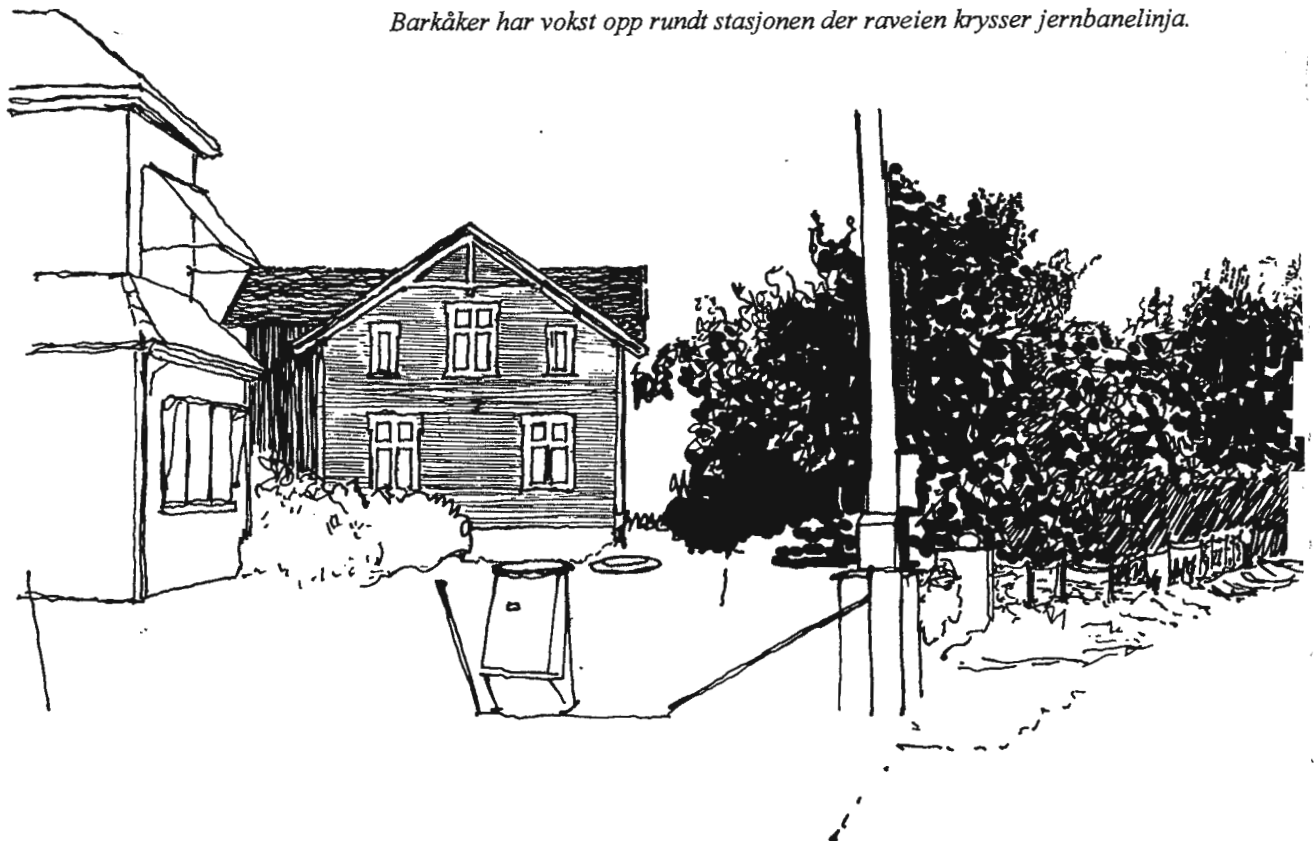
Automatisk fredede kulturminner er å finne på Huseklepp, Røsland, Søndre Jareteigen, Nordre Jareteigen, Skotte, Sverstad, Søndre Brekke, Østre Brekke, Nordre Brekke, Østre Eikeberg, Søndre Fresje og Nordre Fresje

### *kommuneplanens bestemmelser*

Tønsberg kommuneplan, arealdelen 1991 - 2003, hovedkartet; I tettstedet Barkåker er kun eksisterende arealbruk vist på kartet. Et område litt sør for tettstedet, på østsida av jernbanen i et skogområde, er planlagt som godsterminal. Hovedsakelig industriområde langs jernbanen gjennom tettstedet. Fv 540 (den gamle raveien) er merket med gang og sykkelvei. LNF-område rundt tettstedet. Tangsrødåsen med nordre Brekke, Skotte og Huseklepp er LNF-område med landbruk som dominerende interesse, men hvor området samtidig har spesielt stor verdi ut fra natur-, landskaps- og friluftinteresser.

Temakart til kommuneplanen. Temakart 02, Landskapsvurdering: Store deler av området nord for søndre Brekke inngår i område 30A NL/LT karakterisert som særlig verdifullt naturlandskap. Området vest og nordvest for Barkåker inngår i område 13B, KL, karakterisert som verdifullt kulturlandskap. Temakart 04 markerer store friluftinteresser. Temakart 07, Kulturminnevern; Store deler inngår i et større område (Raet - Sem-sletta) særlig rikt på synlige kulturminner. Området ved Barkåker stasjon er markert som verneverdig uten formelt vern.

*Barkåker har vokst opp rundt stasjonen der raveien krysser jernbanelinja.*





## NATURGRUNNLAG OG AREALBRUK

### Raet

Vestfoldraet utgjør en vesentlig del av de store landskapsdragene består av åpent jordbrukslandskap langs Raet og store skogområder bak Raet i nordvest. Ra-området er ganske bredt her og deler seg i to parallelle armer. Ved Fresje - Barkåker senker Raet seg noe og svinger mer vestlig. Her er det store flater med sammenhengende lett-drevne åkre. Høydedraget med RV 310 fortsetter sørover mot Tønsberg og avgrensar landskapsrommet mot øst. Mot vest avgrensas landskapsrommet av kollen med Eikeberggårdene, mens det åpner seg mot den lange Undrumsdalen med E18. Raets vestsida hever seg her som et massiv mot dalen. Det er her de som ferdes på E18 først får kontakt med Vestfoldraet. Jordbrukslandskapet mot vest er også åpent, men mer kupert. Gårdstuna ligger høyt på kanten av Raet. I bakkene nedenfor er det leirholdige hav- og strandavsetninger. Vassdrag fra skogen i nord og enkelte småbekker har skåret seg ned i leirbakkene og skapt et belte med kupert ravinlandskap.

### skogen

Skogområdene i nord består av en porfyrhøyde med mye forvitningsmateriale og lite fjell. Dette gir jordsmonn med gode vekstvilkår for skog. Høyden deles av en slak dal hvor jordsmonnet er hav- og strandavsetninger med leirig silt. Her er det jordbruksområder med gårdene nordre Brekke og Skotte. Utmarksområdene strekker seg godt innover kommunedelet mot Borre. Et større bekkefar renner gjennom området fra Borre og Tangsrødåsen i nord til Sverstad hvor den går over i Tveiteelva. For et par 10-år siden var det rikt ørretfiske i elva. Tangsrødåsen er mye brukt turområde, tilrettelagt i samarbeid med Borre kommune.

### tettstedet og veiene

Midt på Raet rett vest for Fresje, ligger stasjonstettstedet Barkåker. Området ligger sentralt i forhold til dagens hovedferdselsårer gjennom Vestfold; E18 og RV 310 på henholdsvis vest- og østsida. RV 308 fra Tønsberg møter E18 ved Barkåker. FV 540 på Raet gjennom Barkåker og jernbanen som siden 1881 har gått midt i området. Yngre nærings- og boligbebyggelse ligger konsentrert til Barkåker og i et belte langs RV 310.





## Ferdselen

### *Raveien og Kongeveien*

Som det går fram over ligger området sentralt i forhold til hovedferdselsårer i fylket. Slik har det vært før også. Veiene på Raet regnes som de eldste og viktigste av de gamle allfarveiene. Raveien følger Raets kurve gjennom kulturmiljøet fra Gulli til Rakkås. Gjennom dette miljøet heter raveien Barkåkerveien og har betegnelsen fv 450, lenger sør fv 522, og nord for Rakkås er den en del Hortensveien, rv 310. Betegnelsen Raveien som veinavn brukes i dag først og fremst lenger nord gjennom Borre. Flere gamle veier har knyttet seg til raveien i området. Ved Eikeberg tok Kongeveien av fra raveien. Kongeveien ble etablert på 1660-tallet, men trolig har den også eldre tradisjoner som gammel allfarvei der den går gjennom den flate dalen opp til Undrumsdal kirke. Lenge gikk hovedveien gjennom Vestfold om søndre Eikeberg, til den sørlandske hovedvei ble rettet ut mellom Gulli og vestre Eikeberg etter siste krig. Fortsatt følger E18 gjennom Undrumsdal korridoren til Kongeveien. Rv 310 som tar av fra raveien ved Rakkås mot Tønsberg vises på kart fra 1825 og er trolig gammel. Rv 308 er en ganske ny tilkjørselsvei til Tønsberg og har skapt et nytt kryss ved Gulli - Eikeberg. Kart fra 1825 viser at det har vært forbindelse fra søndre Brekke over Brekkes gårdsområde til Sti i Adalsgrenda i Borre. Kart fra 1905 viser flere kryssende veier ved Tangsrød.

## Navnegårdene

### *de eldste gårdene*

Området berører tolv navnegårder. Gårdene er ganske forskjellige med hensyn til størrelse og beliggenhet. Etter navn, beliggenhet og eiendomsforhold å dømme er det trolig at Brekke, Fresje, Eikeberg, Sverstad og Huseklepp hører til blant den eldste gårdsetableringen. Gulli regnes til en yngre navneklasse da navnet synes å være sammensatt av det i middelalder vanlige mannsnavnet Gulli, men det er rimelig å tro at den må være eldre enn navnet - etter form og beliggenhet, og ikke minst etter de mange fornminnene som er registrert her. Gulli ligger ellers perifert i forhold til planene for ny Vestfoldbane. Gården blir derfor bare i liten grad omtalt her. Også hovedområdet til Eikeberg faller utenfor.

### *gårdenes områder*

Gården Huseklepp i nord ligger på en høyde for seg, uten kontakt med Raet, likeens Sverstad i sør. Ellers har alle de andre gårdene, slik vi kjenner til det fra nyere tids historie, hatt sine eldste gårdstun på Raet. Brekke slik vi kjenner den i dag har det største gårdsområdet, og strekker seg fra Raet i sør til kommunegrensa mot Borre i nord, og spenner dermed over hele spekteret av naturressurser. Samme struktur har også Sverstad og Jareteigen. Brekke skal imidlertid bestå av flere parter gamle ødegårder, bl.a. en skogødeplass Fritsø. Fresje (annen form av Fritsø) er en stor gård som ligger sentralt i område med mye fin dyrkingsjord. Kanskje har Fresje vært større før - med områder innover skogen i nord? De arealmessig minste gårdene i området er Barkåker, Skotte og Tangsrød. Tangsrød er yngst som gård. Den er fraskilt gården Bergan i Borre og ble brukt som husmannsplass. Det var to Tangsrødplasser, en på hver side av kommundelet. Tangsrød representerer grevens interesser i skogressursene i området, og ble værende en del av grevens gods fram til 1883.

### *eiendomsgrenser*

Sverstad har naturlige eiendomsgrenser i Sverstadbekken og møter her Barkåker, Fresje og Brekke. Samtidig har disse gårdene her hatt tilgang på kraftressursene i bekkefallet, som har vært utnyttet til sagbruk og mølledrift. Andre kulturelt betingede strukturer med lange tradisjoner, som er sammenfallende med eiendomsgrenser i området, er Hortensveien, dagens Rv 310, som er del av raveien nord for Rakkås og innfartsveien til Tønsberg sørover. Barkåkerveien (fv 540) som er del av raveien fra Rakkås mot Gulli, deler de to matrikelgårdene Fresje. Trolig er slike eiendomsgrenser som følger naturformasjoner og gamle veier særlig stabile og kan trekkes langt ned i historien.

*eierforhold og delinger*

De fleste gårdene i området kom på brukernes hender etter den store auk-sjonen av grevegodset i 1750. Noen ble selveiere tidligere på 1700-tallet, noen få først på 1800-tallet. Gårdsdelinger har skjedd suksessivt fra slutten av 1600-tallet. Det er bare på Fresje, Jareteigen, Røsland og Eikeberg, vi finner flere enn to større bruk. Fresje, Jareteigen og Eikeberg består av flere matrikkelgårder.

**Gårdstun og landskap**

Gårdsbebyggelsen i området viser variert tunstruktur. På Fresje, Røsland og Eikeberg ligger gårdsbebyggelsen samlet i tungrupper. Ellers ligger de enkelte gårdstuna med innbyrdes avstand. I hovedtrekk en lokalisering som vist på kart fra 1825. Det er bare Fresje og Barkåker som har gårds-tun direkte lokalisert til den gamle raveien.

*byggeskikk*

Som vanlig er det knauser og høyder i terrenget som er nyttet til tunplass. Husas retningsorientering er mer variert enn vi ofte finner den i Vestfold, men også her finnes det bygningsmiljøer dominert av den karakteristiske nordsør-utstrukne bebyggelsen.

*beitene*

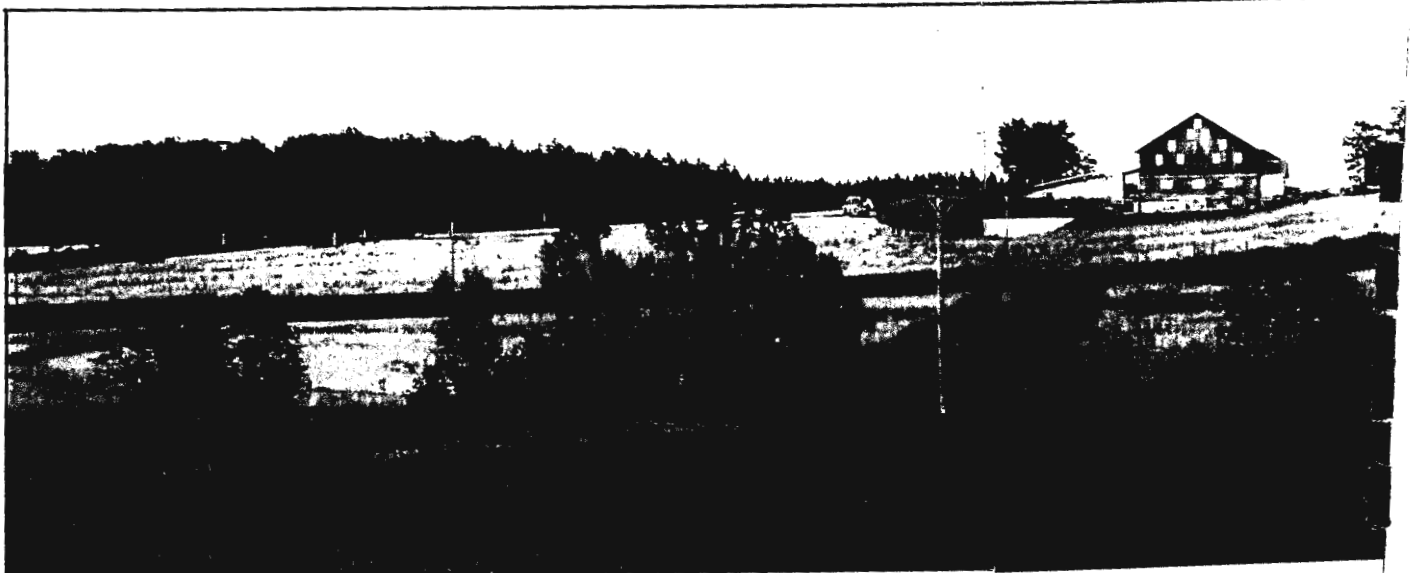
De store utmarksressursene har bydd på fine beiteområder for de fleste gårdene. I ravinedalene ved Sverstadbekken hadde de nærmeste gårdene hjemmebeiter for kyrne. Fresje hadde også beiter i skogen sør for gården og opp mot Hortensveien. Navnet Sauehaugen midt i Fresje-bebyggelsen viser vel også til bruken av dette området.

*kvern- og sagdrift*

Som nevnt over har Sverstadbekken gitt grunnlag for kvern- og mølledrift. Etter det en vet var det Sverstad og Brekke som hadde kvern og sag. Dammen lå i grensa mellom de to gårdene. Her lå det også husmanns-plasser. I 1808 var det bygdesag drevet med vindmølle på Sverstad.

*landskapsendringer*

Jordbrukslandskapet har gjennomgått en del typiske endringer i etterkrigs-tid. På 1960-, 1970-tallet ble de foretatt bakkeplanering i det kuperte om-rådet ved Sverstadbekken, særlig på Eikeberg og Sverstadsida. Noen min-dre sidebekker ble fjerna. Men endringene er ikke større enn at hovedtrek-kene ved landskapstypen er bevart, med myke bånd av løvskog langs bek-kedalene og partier av gammel beitemark. Også på de store åkerviddene på raet har det vært endringer. Ikke så mye terrengendringer, men jordene var mer oppdelte før med store og små steingjerder og drifteveier. Ved nordre Brekke og Skotte er mye ny jord dyrket opp og vassdraget fra Tangsrød kanalisert.



## GÅRDER OG STEDER

### Huseklepp

Huseklepp er en av de nordligste gårdene i Sem og ligger helt opp til Adalsgrenda i Borre. Gårdsområdet henger sammen med skogområdene ved Tangsrød. Oppkjørsel til gården er fra veien gjennom Adalsgrenda. Navnet Huseklepp skal være sammensatt av hus og *kleppr* som er et uttrykk som ofte brukes om fjellknatter. Det skulle passe fint til denne gårdens beliggenhet. Leddet *hus* viser til at fjellknausen er bebyggt. Gårdstunet har en fin og markert beliggenhet på høyden som avgrenser Adalsgrenda mot sør. Tunet er eksponert fra flere kanter. Bygningene er store - framhus i sveitserstil fra århundreskiftet, og funkispreget driftsbygning fra mellomkrigstida, begge moderat ombygde. Store løvtrær markerer tunområdet. Slake sør- og vestvendte jorder. Jernbanen slynger seg fint rundt tunhøyden og understreker landskapsformen mer enn avgrenser den. Trolig er veien fra hovedtunet og innover skogen mot Tangsrød gammel. Et småbruk med eldre bebyggelse ligger nedenfor høyden og tett i jernbanen.

### *jernaldergravfelt*

Nord for dagens bebyggelse på Huseklepp er det registrert et mindre jernaldergravfelt med 4 gravrøyser beliggende på en løvskogkledd bergknaus omgitt av dyrka mark. Trolig har et samtidig gårdsbosettingsområde vært lokalisert i nær tilknytning til dette gravfeltet, og man bør kunne forvente å finne forhistoriske bosettingsspor i områdene rundt dagens tunområde.

### Skotte

Gårdsbebyggelsen til de to Skotte-bruka ligger på en vestlig arm av Vestfoldraet. Det er ingen sikre forklaringer på gårdsnavnet. Det kan ha sin bakgrunn i *skotta*, skyte, dvs framspring av land, men forklaringen passer dårlig med terrenget. I bygdeboka for Sem og Slagen nevnes det at ordet skott kan vise til en egenskap ved den eldste bebyggelsen på stedet.

De to Skotte-bruka ligger med noe avstand på rad i lia mot sør. Dagens jernbane skiller dem. Framhuset på 63/5 som skal skrive seg fra første halvdel av 1800-tallet, er ombyggt. Den øvrige bebyggelsen gir også et yngre uttrykk.

*Landskapet ved søndre Brekke sett fra Sverstad. Tunet ligger fint til på en kam i landskapet over Sverstadbekken som ses i forgrunnen. I skogholtet t.v. ligger gravhauger og mange rydningsrøyser som er spor etter jordbruk i eldre tid.*



## Nordre Brekke

Gårdstunet på nordre Brekke ligger sammen med de to Skotte-bruka i en stor jordbrukslomme i skogen. Tunet ligger på en liten rygg av framstikkende knauser mot skogen i nord. Nordre Brekke som eget bruk skal skrive seg fra en gårdsdeling i 1809. Tunet ble lokalisert til den tidligere husmannsplassen Ormø. Framhuset i dagens tun skal være fra tida for gårdsdelingen, men har i dag karakter av ombygd sveitserstilshus. Driftsbygningen er fra 1954 og har relativ høy autentisitet.

### *forsvunne plasser*

Mellom søndre og nordre Brekke lå i 1825 plassene Dammen og Hagen. Det er langs bekkedraget her sag- og møllevirksomheten til Brekke og Sverstad skal ha vært lokalisert. Der husmannsplassene Hagen og Dammen lå, går den gamle veien over nordre Brekke til Tangsrød gjennom et fint parti i småkupert skogsterreng i kant med jordene.

### *fossile dyrkingsspor*

Her finner man enkelte steder fossile dyrkingsspor i form av rydningsrøyser, steingjerder og ryddede åkerflater som trolig skriver seg fra de gamle plassene. Det finnes imidlertid ingen rester etter husa og møllevirksomheten. Jordveien ved Dammen er mye dyrket opp i det seinere.

## Sverstad

Gårdsbebyggelsen på Sverstad ligger rett vest for bebyggelsen på søndre Brekke. Sverstadbekken og dype ravedaler skiller de to tuna. I nord er det store skogområder, ved gårdstunet åpner jordveien seg mot Eikeberg, Barkåker og søndre Brekke. Bebyggelsen i tunet er i dag sterkt preget av nybygg og endringer fra de siste tiår. Bl.a. skal framhusets eldste del være fra ca 1850, men er sterkt ombygd. Et nytt stort uthus for pakking og framstilling av blomsterjord og gjødsel erstattet den gamle driftsbygningen i 1977. Plassering og form til de nye og endrede husa er i hovedtrekk som for de gamle.

I skogen nordvest for tunet er en hoppbakke som skal være gammel, men utbygd i flere etapper, og fine stier innover i skogen. I skogkanten nær hoppbakken lå plassen Pina. Husa var revet før 1900, men det skal vises tydelige murer.

### *fangstgropen i skogen*

I skogsområdene nordøst for hoppbakken er det i dag registrert to fangstgropen som trolig kan dateres til jernalder eller middelalder. Sammen med de mange andre gropene, bl.a. flere kullgropen som er registrert i områdene nordover fra Sverstad mot Huseklepp viser de til utnyttelsen av viktige utmarksområder over et langt tidsrom.

### *gravhauger fra jernalderen*

På Sverstad ligger foruten de nevnte fangstgropen også to gravhauger fra jernalderen. Dessuten er det nord for tunområdet i dyrka mark funnet et sverd og en øks av jern fra vikingtiden. Gården kan etter navneformen å dømme være ryddet i løpet av yngre jernalder.



*Tunet på søndre Brekke. I motsetning til de fleste andre steder ligger driftsbygningen i dette firkanttunet øst-vest. Jernbanen går over jordene vest for tunet, t.v. i bildet.*

**Søndre Brekke**

Dagens gårdstun på søndre Brekke ligger helt i sørenden av gårdsområdet mot Raet - i visuell sammenheng med tunklyngen på Fresje sett fra øst og Sverstad - Barkåker - søndre Eikeberg sett fra vest.

*navnet*

Det opprinnelige navnet Brekka betyr bakke. Slik det eldste tunet, søndre Brekke, ligger i dag høyt over bekkedalen mot Sverstad kan dette passe bra. Men Brekkes gårdsområde er i dag stort og det er ikke godt å si hvilken del av det som har satt navn på gården.

*staselig firkanttun*

Beliggenheten gir tunet en monumental virkning i landskapet som understrekes av staselige, store hus ordnet i et åpent firkanttun. Et to-etasjes framhus skal være fra 1740-tallet og ombygd 1809 (1816?). Stor sveitserlåve fra 1882 og stabbur fra 1909. Det er høy autentisitet for alle hus. Låven ligger på tvers av landskapets høydedrag og bryter med det som ellers er en framtrekkende skikk i området, men er typisk for de største, mer moderne sveitserlåvene. Hovedbygningen markerer og følger terrengkanten og en rad med gamle askekaller rett sør for hovedbygningen understreker denne virkningen. Et nytt bolighus er kommet til i tunet på østsida.

*gravfelt og rydningsrøyser fra flere perioder*

Nord og nordøst for tunområdet på Søndre Brekke er det registrert gravfelt og store områder med røyser, både gravrøyser og rydningsrøyser. Disse røysfeltene inneholder trolig kulturminner og rester etter slike fra flere tidsperioder. En slik dokumentasjon av kontinuiteten i jordbrukslandskapet er sjelden og verdifull. Røysene ligger i dag i plantet granskog hvor det har foregått en del drenering. Potensialet for å finne forhistoriske bosettingsspor i dyrka mark rundt søndre Brekke regnes som særlig høyt.

**Eikeberg**

Gårdstunet på søndre Eikeberg ligger for seg vest for Barkåker tettsted, litt ned i nordvest-skråningen til Vestfoldraet og omgitt av bølgende kornåkre på alle kanter. Navnet er sammensatt av *eik* og *berg* og lar seg lett forklare av den store kollen midt i navnegårdsområdet, vest for E18, hvor den øvrige gårdsbebyggelsen ligger.

*lindeallé*

En lang lindeallé med stuvede trær fører opp fra den gamle hovedveien (Kongeveien) og opp til tunet på søndre Eikeberg. Gårdsbebyggelsen ligger i et tilnærmet firkanttun. Det er ikke registrert hus fra før 1900 på søndre Eikeberg. Bebyggelsen har samlet sett et yngre uttrykk.

*skadede og fjernede gravhauger*

Like ved Barkåker stasjon, i en villahage utparsellert fra søndre Eikeberg ca. 1914, ligger det i dag en jernaldergravhaug. Haugen er skadet av nyere bebyggelse og vegetasjonen på toppen av haugen tilsier at eierne har anlagt et lysthus her. Dette er i dag den eneste registrerte gravhaugen på Eikeberg der arkeologen Nicolay Nicolaysen i 1860-åra forteller at han har sett mange gravhauger. Trolig er de øvrige gravhaugene fjernet ved boligbebyggelse og nydyrking i vårt århundre, men fremdeles vil rester etter slike hauger og andre typer bosettingsspor kunne være bevart i dyrka mark i områdene rundt søndre Eikeberg.

## Nordre og søndre Fresje

### tunklynge

Gårdsbebyggelsen på søndre og nordre Fresje er interessant, særlig med hensyn til tunstrukturen, men også på grunn av husas alder. Bebyggelsen ligger samlet i en større "tunklynge" på Raet, på hver side av Barkåkerveien (raveien), fv 540, i svingen der gårdsveien til Brekke tar av mot nord. Slik er den også vist på kart fra 1825. En så vidt tett lokalisering av flere gårdstun er sjelden i dag, men var trolig mer vanlig før. Tunområdet avgrensner i dag bebyggelsen i Barkåker på østsida på en fin måte.

### navnet

Navnet Fresje skal ha sin bakgrunn i *fresjar* og blir forklart med skjær, eller fjellknatter som stikker opp av jorden. Dette passer bra med forholdene på stedet, det finnes flere små knauser i tunområdet.

### utskifting

Det var utskifting på Søndre Fresje i 1919. Da lå ennå flere jordteiger i blanding. Sauehaugen og tunområdet til gnr, 58/1 var uskiftet fellesgrunn. Flytting av hus, gamle steingjerder og nye felles drifteveier ble resultatet.

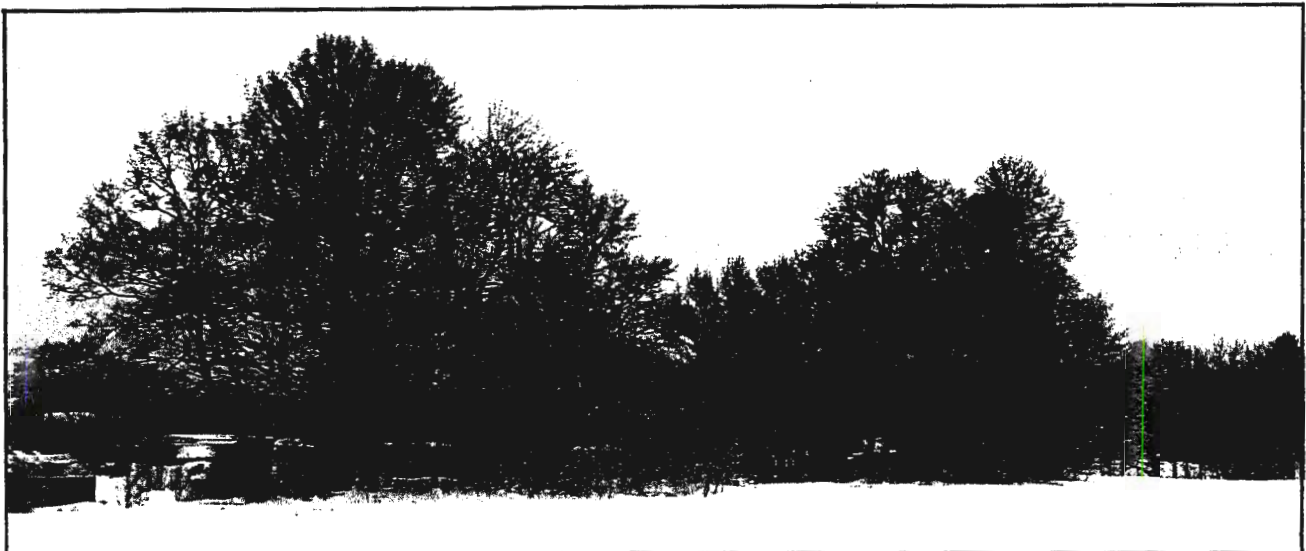
### byggeskikk

Vi finner i dag fire gårdstun i tunklyngen. Selv om det var flere før er bygningsmiljøet ennå tett og særpreget. Flere av framhusa er svært gamle og har tross endringer bevart alderspreget. Driftsbygningene er fra 1900-tallet. Med unntak av en yngre låve på nordre Fresje er driftsbygninger og framhus orientert med møneretningen samme vei, nord-sør. Etter utskiftingskartet og muntlig tradisjon å dømme er dette en gammel byggeskikk på gården. Orienteringen gir preg av rekketun og understreker tunområdet på en karakteristisk måte i landskapsbildet. Mindre uthus står på tvers. I tunområdet er det flere gamle løvtrær, bl.a. står det askekaller ved Barkåkerveien. I skillet mellom de to bruka på søndre Fresje, der det før var en felles fegate, går det fortsatt et kraftig steingjerde.

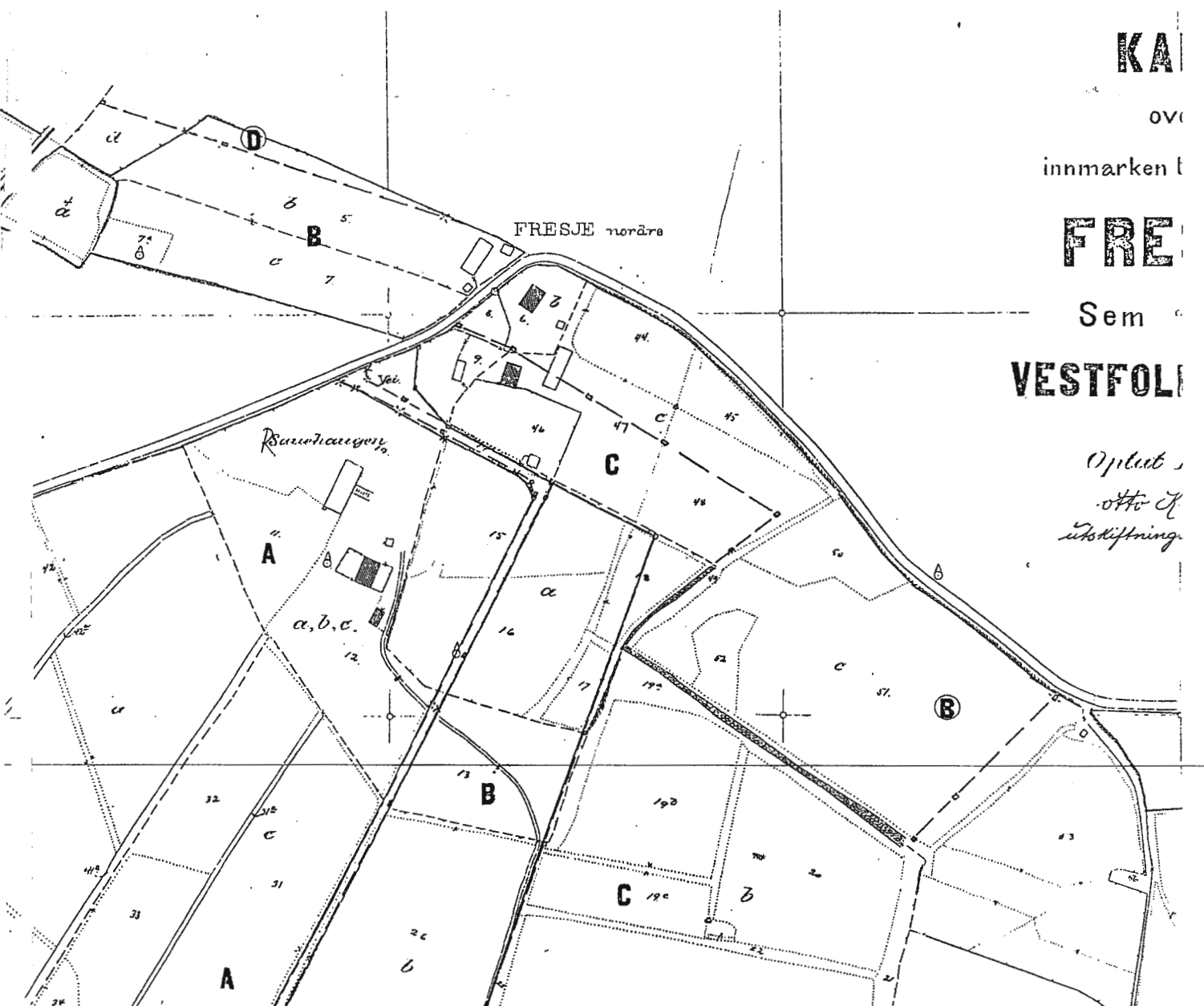
### markante jernaldergravhauger

Det finnes i dag bevart store og flotte jernaldergravhauger både på nordre og søndre Fresje. Haugene ligger karakteristisk til i landskapet på toppen av Raet med vid utsikt mot vest. Alle gravhaugene er dessuten lokalisert i tilknytning til raveien noe som tyder på at denne veiforbindelsen også var i bruk i jernalderen. to av de registrerte gravhaugene på nordre Fresje ligger i dag i dyrka mark, mens gravhaugen på søndre Fresje ligger i et tidligere beiteområde, i dag et lite skogholt kalt Sauehaugen. Skriftlige kilder antyder at det rundt 1920 lå flere gravhauger og en mulig jernalderhustuft på Fresje, som seinere er blitt fjernet ved bl.a. nydyrking. Potensialet for forhistoriske bosettingsspor i dyrka mark vil derfor være svært høyt i dette området.

*Gravhaugene på nordre Fresje har markant beliggenhet ytterst på kanten av ra-flata. Jernbanen passerer like nedenfor.*







Utsnitt av utskiftingskart fra 1919 over innmarka på bruksnr 1, 2 og 5 av søndre Fresje. Helt fram til da var Sauehaugen, et relativt stort område, eid i fellesskap av de tre bruka. Den gamle fegata strekker seg sørøstover fra Sauehaugen, mens den nye går i en sving utenom. T.h. ses de store steingjerdene som skapte problemer ved utskiftinga. Noen av husa måtte flyttes og utskiftinga må ha krevd en enorm arbeidssinnsats og vilje til samarbeid. Kartet viser godt den gamle nord-sør-vendte bebyggelsesstrukturen.



Deler av Sauehaugen har fremdeles preg av beitemark og her ligger det også en gravhaug.

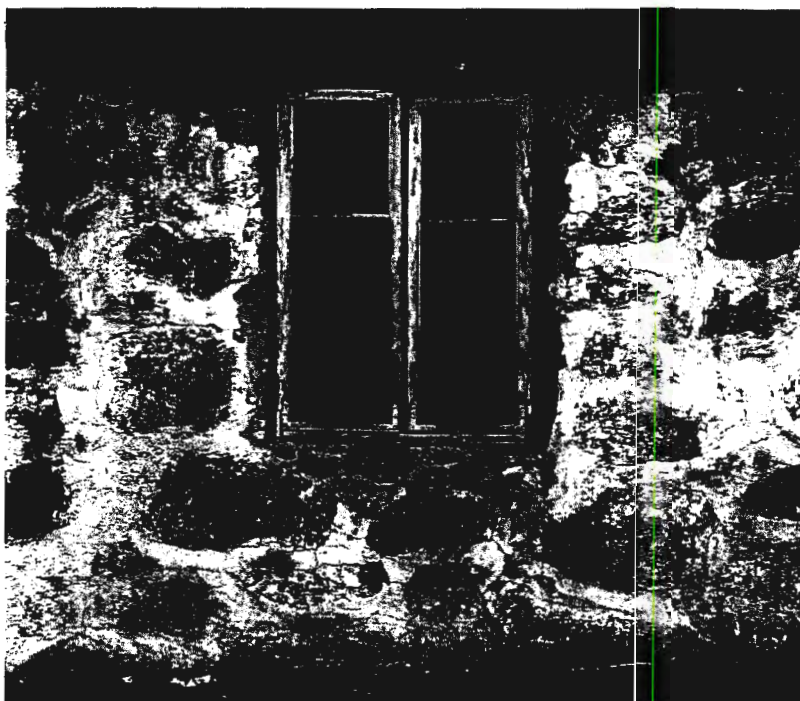


*Anleggelsen av Jarlsbergbanen fikk store konsekvenser for gården Barkåker. Tunet tangeres av jernbanen. T.v. ses hjørnet på driftsbygningen, i midien bryggerhuset, og framhuset. Ute t.h ses en av de fine villaene fra mellomkrigstida. Ute til høyre: Driftsbygningen på Barkåker har fjøs murt av hel rund stein, sannsynligvis hentet fra gårdens egne jorder.*

## Barkåker gård

### *jernbanen i tunet*

Barkåker gårdstun ligger skilt fra raveien og tettstedsbyggelsen ved jernbanen. Her er sjeldent godt bevart gårdstun hvor alle bygninger har kulturhistorisk interesse. Jordveien øst for linja har gått inn i tettbebyggelsen. Jernbanelinja går kloss i tunet og utgjør den ene sida i gårdsplassen. Anlegget av Grevskapsbanen rundt 1880 fikk i sin tid konsekvenser for bebyggelse og tun. Våningshuset ble bygd nytt i 1880 og er et midtgangshus i sveitserstil. Bryggerhuset kan godt ha vært et eldre våningshus på gården og har en tømmerkjerne med preg av høy alder. Nærmest jernbanelinja står driftsbygningen med bindingsverkslåve og et godt bevart steinfjøs. Det sies at inngangen til steinfjøset måtte flyttes ved anlegget av jernbanen. Steinfjøset er eldre enn låven og er i dag et særlig interessant og sjeldent kulturminne.



*Detalj av steinfjøset på Barkåker.*



### Barkåker tettsted

*stasjon ved gammelt veikryss*

Med unntak av Fresje og Barkåker gård hører bygningsmiljøet ved Barkåkerveien til vår yngre historie. Barkåker tettsted er en typisk "stasjonsby" som har Vestfoldbanen fra 1881 som sin forutsetning.

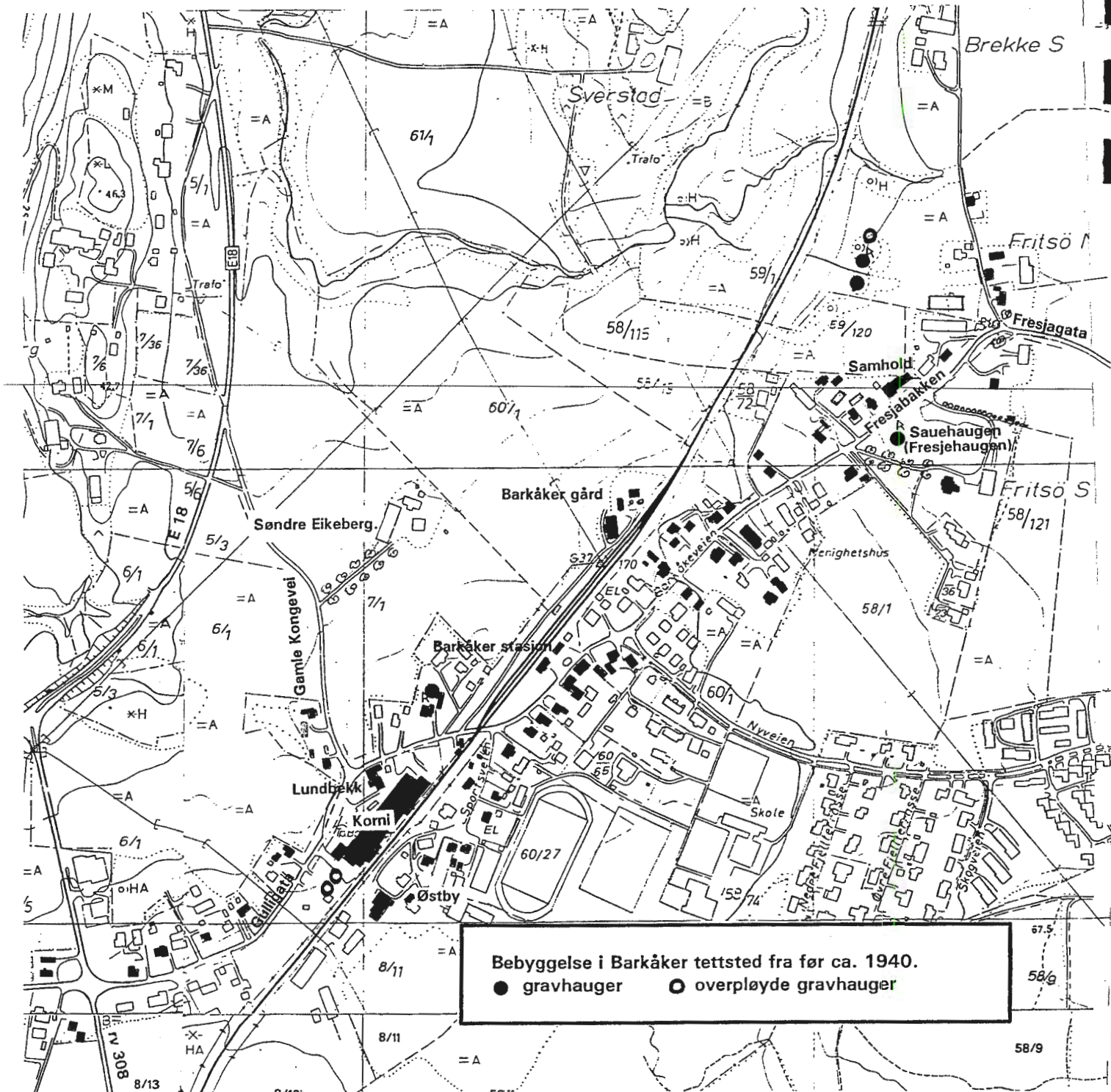
Det var et sted med gode etablerte kommunikasjoner som ble valgt til stoppested. Stasjonen ble anlagt på Barkåker gårds grunn i 1881, like nord for veikrysset der "Konge-veien" gjennom Undrumsdal tar av fra raveien. Ganske snart begynte stasjonsstedet å vokse fram. Bygningsmiljøer fra stasjonsstedets barndom setter i stor grad sitt preg på stedet. Den eldste tettstedsbebyggelsen finner vi i stasjonsområdet. Et av de første husa utenom jernbanebygningene skal ha vært "Ysteriet" som sto like nord for stasjonen - før det ble revet for et par år siden. Men fortsatt står en femseks hus som skal være satt opp før 1900 - bolighus, og hus med forretning og bolig. Rett etter 1900 ble det bygd mye på Barkåker. Tettstedet er utbygd suksessivt opp til våre dager. Langs hovedveien ligger småhus, finere "villaer", rester av småbruk, butikker, forsamlingslokale og annen bebyggelse. Sveitser- og jugendstil dominerer, og den overveiende delen av bygningsmassen har et autentisk preg.

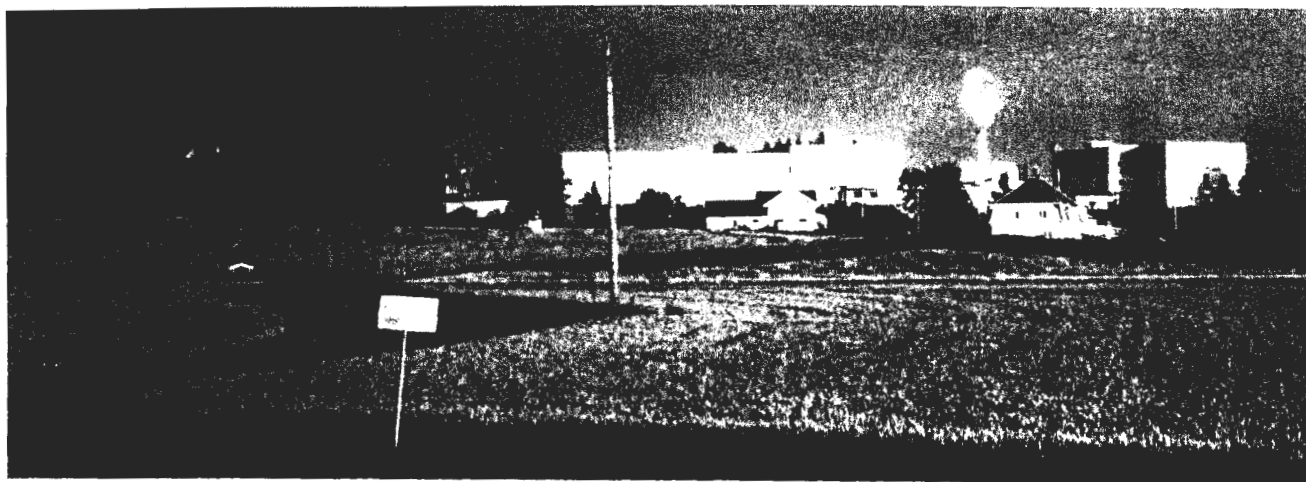
*Barkåkerveien ved Barkåker stasjon*



## Korni - et landemerke

Som ved mange av de gamle stasjonsstedene grodde det fram trevare-industri, og på Barkåker var det sagbruk både nord og sør for stasjonen. Rester etter dette er det i dag bare i området sør for stasjonen, like øst for Korni. Fabrikkanlegget til flatbrødfabrikken Korni har tradisjoner til 1919 og er i dag et markant innslag i tettstedet. Anlegget har fått utvikle seg uten å kvele tettstedet fysisk. Lokaliseringen viser historisk sett den tette sammenhengen mellom jernbanestasjonene og lokalisering og framvekst av "ny" industri. Anlegget er i dag blitt et landemerke for reisende på E18.





## VURDERING

### *regional interesse*

Planen for ny Vestfoldbane berører i dette området flere karakteristiske kulturminner og et sammensatt og rikt kulturmiljø av regional betydning. Her har vært rike naturressurser med hensyn til dyrkingsjord og utmark. Vestfoldraet er i seg selv et natur- og kulturlandskap av regional interesse. Noe av den eldste jordbruksbosettinga i regionen kom her, og det har vært allmenn ferdsel fra de eldste tider og opp til våre dager. Dette har igjen gitt grunnlag for bosetting og ulike virksomheter i nyere tid. Området har enkeltminner og miljøer som på en særlig tydelig og fin måte belyser denne utviklingen.

### *lang bosettingshistorie*

Funn av steinøkser og boplasser viser til at området har vært brukt allerede i steinalderen. De enkeltliggende gravhaugene, gravfeltene og fossile dyrkingsspor forteller om en stasjonær jordbruksbosetting i jernalderen. De eldste gravfunnene fra Barkåker kan dateres til eldre jernalder. Det store røysfeltet på søndre Brekke og de imponerende gravhaugene på Fresje har stor opplevelsesverdi. Opplysninger fra Brekkes eiendomshistorie i nyere tid indikerer en sammensatt historie bakover, med forsvunne gårder og plasser. De registrerte bosettingssporene i disse områdene vil derfor kunne gi oss verdifull kunnskap om middelalderens ødegårder og eventuelle jernaldergårder. Potensialet for å finne forhistoriske bosettingsspor i dyrka marka på søndre Brekke og Fresje må regnes som særlig høyt.

### *integrasjon - tettsted og gårdsbebyggelse*

Tettstedsbebyggelsen i Barkåker er klart definert i forhold til jordbrukslandskapet rundt. De gamle gårdene omkranser tettstedet på en fin måte. Tuna er godt synlige i landskapet og ligger i innbyrdes visuell kontakt fra flere kanter. Den store tunklyngen på Fresje representerer en gammel bebyggelsesstruktur som det i dag er sjelden å finne så godt dokumentert som her. Også på Barkåker og søndre Brekke finnes gårdstun med svært interessante enkelthus og tun. Barkåker er et særlig fint eksempel på de gamle stasjonstettstedene. Flere lag fra stedets utviklingshistorie er bevart og kommer klart fram, i helhet som i detaljer. Elementene er stasjonen, det nærmeste stasjonsmiljøet med småindustri og handel og fabrikk-anlegget til Korn. Gårdsbebyggelsen avgrenser tettbebyggelsen på en måte som skaper et samlet bygningsmiljø med stor historisk dybde. Den gamle raveien knytter de ulike elementene sammen og gir oss muligheten til å oppleve dem i sammenheng. Også Barkåker tettsted er en viktig del av Vestfoldraets kulturlandskap og har interesse utover det rent lokale. Et viktig aspekt som forsterker kulturverninteressene i området er hensynet til at Raet. Mens området sørover fra Gulli til Semsbyen har vært utsatt for store terrenginngrep som følge av veitbygging de seinere år, har dette partiet hittil har vært forskånet fra slike ødeleggelser.

## Virkning og konfliktvurdering

### Hva er vurdert

*Parsell J går etter tidligere definisjon fra Adal til Tomsbakken. Vårt underlagsmateriale strekker seg nordover til Skotte nord for Barkåker. Derfor er det strekningen fra Skotte til Tomsbakken som behandles her. Fjellanger-Widerøe AS' traséforslag omfatter 5 parallelle alternativ gjennom Barkåker, betegnet 2.3.1 til 2.3.5. Traséene er vurdert uten tilgjengelige høydeprofiler.*

*Siden alle alternativene samles ved Tomsbakken i sør og likeledes ikke er bundet opp i spesielle alternativer nordover gjennom Våle og Borre, kan man for akkurat denne parsellen vurdere alternativene uten sideblikk til tilstøtende parseller. Alle alternativ tar utgangspunkt i eksisterende linje ved Adal stasjon. De skjærer gjennom skogåsen vest for Huseklepp med små avvik.*

Planene betyr et inngrep i et stort sammenhengende utmarksområde. Det er et stort potensiale for konflikter med utmarksminner og spor etter gammel ferdsel. Det er i kulturvernets interesse at gamle skogsveier holdes åpne.

### Alternativ 2.3.1

*Alt. 2.3.1 utgjør det østligste alternativet. Den ligger midtveis mellom nordre Brekke og Skotte.*

Alternativet skaper her en barriere i det åpne landskapsrommet mellom nordre Brekke og Skotte, men jordveien er mye endret og inngrepet innebærer ingen stor konflikt. Det midterste som følger eiendomsgrensene det beste.

*Alt. 2.3.1 går i skogbrynet øst for søndre Brekke og skjære over jordveien.*

Alternativet kommer i direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner, et større jernaldergravfelt (CL 031-5-1/7), registrert på nordsiden av gården. Gårdstunet på søndre Brekke er et verdifullt og viktig element i kulturlandskapet ved Barkåker. Det er viktig at vilkår for gårdsdrift kan opprettholdes og at de visuelle sammenhengene tunet står i ikke ødelegges. Om traséen ligger lavt vil barrierevirkning i landskapet kunne avbøtes.

*Alt. 2.3.1 passerer Barkåker like øst for tunområdet på Fresje. Det antas at traséen vil gå over Fresje-jordene i en 5 dyp skjæring og passere det nyere boligområdet langs Nyveien i 5 -10 m dyp skjæring.*

Åkerområdet ved Fresje og søndre Brekke har et stort potensiale for fornminner og inngrep vil derfor kunne føre til store konflikter med automatisk fredete kulturminner. Det knytter seg også sterke kulturverninteresser til den gamle tunklyngen på Fresje. Det gjelder tunområdet med enkelthus og sammenhengene med landskap og tettstedsbebyggelse. Det er svært viktig at sammenhengen med jordveien og tunområdet ikke blir brutt og landskapets åpenhet til tun og tettbebyggelse blir bevart. Det er viktig at gården sikres vilkår for fortsatt drift. For de visuelle sammenhengene er det en fordel at inngrepet går lavt, men også en stor skjæring i

dette tradisjonelle flate landskapet vil være konfliktfylt. I tillegg kommer muligheten for indirekte negativ konsekvens ved at tettstedet "gror" igjen vest for traséen slik at tunområdet mister sitt landskapsmessige innhold. Noen av konfliktene vil kunne avbøtes ved å flytte traséen østover og å legge den i kulvert. Dette vil imidlertid ikke kunne minske muligheten for konflikt med fornminner, særlig ikke sett i sammenheng med alternativets linjeføring ved søndre Brekke.

Fresje-tunet er inngangsporten på raveien til det lille tettstedet. Brudd og store endringer av raveien vil komme i konflikt med viktige kulturhistoriske strukturer.

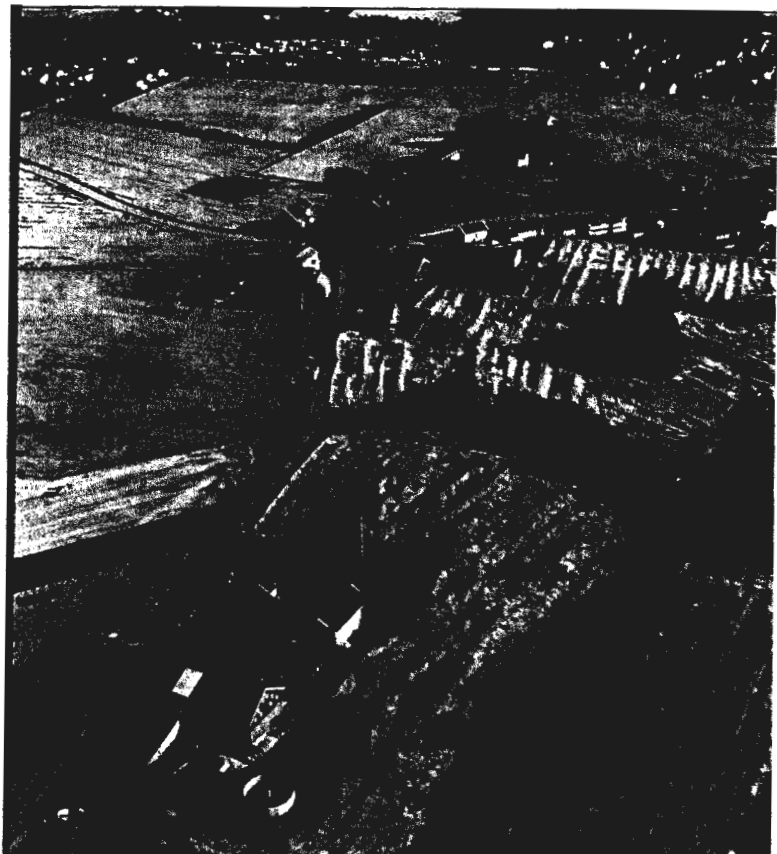
### Alternativ 2.3.2

*Alt. 2.3.2 går nærmere Skotte enn alt. 2.3.1 og videre over Torstad og gjennom skogholtet øst for søndre Brekke.*

I skogsområdene nord for Skotte vil det være et stort potensiale for konflikter med utmarksminner og spor etter gammel ferdsel. Den landskapsmessige konflikten ved Skotte vil være av en mer lokal karakter. I skogsområdene nordøst for søndre Brekke vil traséen komme i direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner i form av rydningsrøyser og gravrøyser CL 031-5-1/19. De landskapsmessige konsekvensene for søndre Brekke blir som ved alt. 2.3.1.

*Alternativet vil gjøre store inngrep i Fresje-bebyggelsen. Den vil gå i en 10 m dyp skjæring gjennom tunklyngen. Her ligger i dag bebyggelsen til fire gårdstun, og de tre nordligste vil bli direkte berørt.*

*Flyfoto tatt over søndre Brekke mot Fresjeklyngen i sør. Gravhaugene på nordre Fresje ligger som en øy i åkeren mellom tunet og jernbanen. Alternativ 2.3.2 skjærer gjennom bebyggelsen på Fresje.*





Bebyggelsen på søndre Fresje (bnr 5) ligger midt i Fresje-klyngen Framhuset kan være et svalgangshus fra tidlig på 1700-tallet, seinere ombygd.. Driftsbygningen er bygd 1946, før utskiftinga i 1919 lå låven på vestsida av Barkåkerveien.

Tunområdet på Fresje er et av de bærende kulturhistoriske elementene i kulturmiljøet. Det har interesse både i lokal og regional forstand. Området har stort potensiale for fornminner og inngrepet vil derfor kunne komme i konflikt med automatisk fredede kulturminner. Sjelden og interessant tunstruktur vil brytes opp. Inngrepet vil komme i direkte konflikt med verneverdig bebyggelse. Bygninger som rives, bør gjennomgå antikvarisk dokumentasjon. Sammenhengen mellom gravhaugen på Sauehaugen og gårdsbebyggelsen vil brytes. Det samme vil skje med gravhaugene på nordre Fresje og gårdsbebyggelsen der.

Traséen skjærer mellom skolen og villabebyggelsen i Nedre Fjell terrasse.

Ingen kjente kulturminner

Skomaker Hansen skal ha revet ei eldre stue da han bygde dette huset tidlig på 1900-tallet. Det ligger kloss i jernbanelinja og på spørsmål om dette pleide han å svare at det var for å sikre seg erstatning når jernbanen skulle utvides!





### Alternativ 2.3.3

*Traséen går vest for dagens spor fram til Barkåker. Den går over jordene til nordre Brekke, tangerer skogkanten ved Hagen og Dammen og ligger her dypt i terrenget.*

Konflikt med automatisk fredete kulturminner, steinalderlokaliteter på nordre Jareteigen, (CL 032-5-3/12 og 13).

Konflikt ved nordre Brekke og Skotte omtrent som for alt. 2.3.2. Ved Hagen - Dammen berøres et fint parti av den gamle veien over Brekkegårdene til Tangsrød, men dette er en konflikt av mer lokal karakter.

*Alt. 2.3.3 følger videre bunnen i bekkedalen mellom Sverstad og søndre Brekke og rettes inn mot tettbebyggelsen ved å skjære gjennom Barkåker gårdstun med direkte konsekvenser for bebyggelse.*

Alternativet berører her et karakteristisk og bevart parti av det gamle beitelandskapet ved Sverstadbekken. Ravinelandskapet langs bekken og gårdstunet Barkåker utgjør viktige elementer i det sammenhengende og svært verdifulle kulturlandskapet vest for Barkåker. Her åpner landskapet seg vestover og gir kontakt med Raet. Selv om inngrepet ligger lavt i bekken vil det bli godt synlig. Det skaper svært store konflikter at gårdstunet på Barkåker med verdifulle enkeltbygninger blir direkte berørt. Gårdstunet bør om så skjer, gjennomgå antikvarisk dokumentasjon.

*Alt. 2.3.3 legges i kulvert under Barkåker sentrum. Denne vil bli gravd ned og inngrepet på bebyggelsen blir dermed omfattende. Sørøver fra idrettsplassen vil sporet fortsette flere hundre meter i skjæring.*

Barkåker tettsted er et av det best bevarte eldre stasjonstettstedene i Vestfold. Stedet er også et viktig element i raveiens historiske kulturmiljø. I Alt 2.3.3 øst for dagens jernbane synes i første omgang å berøre et yngre parti av tettstedsbebyggelsen, men avhengig av skjæringens bredde, kan den komme i konflikt med hensynet til verdifull eldre tettstedsbebyggelse. Barkåkerveien 41 (60/15) er et fint og autentisk boliganlegg i sveitserstil som tangerer inngrepsområdet. Kulvertløsning og opprettholdelse av Barkåkerveiens løp (raveien) vil på sikt kunne ta vare på tettstedets struktur. Bygninger som rives bør dokumenteres antikvarisk.

### Alternativ 2.3.4

*Alternativet er nord for stasjonen sammenfallende med foregående alternativ, men ligger noe høyere enn denne i terrenget og betyr dermed en viss oppfylling av dalen øst for Sverstad.*

Konflikt med automatisk fredete kulturminner på nordre Jareteigen, steinalderlokaliteter, (CL 032-5-3/12 og 13).

Konfliktene med beitelandskapet langs Sverstadbekken vil bli minst like store ved dette alternativet som ved alternativ 2.3.3. Selv om Barkåkers gårdstun ikke blir direkte berørt vil de indirekte konsekvensene bli store. Sammenhengen mellom gårdens bebyggelse og jordvei blir brutt. Barkåker-tunet er i dag med på å ramme inn tettstedet på en fin måte. Inngrepet vil skape en ny og langt fattigere ramme.

*Alt. 2.3.4 er ført gjennom Barkåker litt lenger sør enn alt. 2.3.3 og den er tenkt å gå i dagen hele veien. Den skjærer inn i tettbebyggelsen litt sør for stasjonen. Da alternativet ligger høyere enn 2.3.3 vil planfri kryssing av FV 540 trolig få store konsekvenser for bebyggelse og gi et visuelt uheldig inngrep.*

Det er i stasjonsområdet den eldste tettstedsbebyggelsen befinner seg. Foruten selve stasjonsbygningen er det dette som er kjernen i tettstedet. En rasering av dette miljøet vil direkte og indirekte få store negative konsekvenser for kulturminneverdiene i tettstedet. I en større sammenheng vil dette føre til negative konsekvenser for hensynet til Barkåker som et viktig element ved riveien som kulturmiljø. Bygninger som må rives bør dokumenteres antikvarisk.

#### Alternativ 2.3.5

*Traséen følger dagens spor gjennom Barkåker. Den vil sannsynligvis passere stasjonen 6-7 m under bakkenivå. Dette vil direkte berøre bebyggelsen langs jernbanen.*

Konsekvensene for det gamle stasjonsmiljøet vil bli omtrent som ved alt. 2.3.4. Mye av den eldste og svært verneverdige bebyggelsen ligger tett ved jernbanen. Foruten selve stasjonen og bebyggelsen ved jernbaneovergangen, gjelder dette også Barkåker gårdstun. Selv om den gamle linjeføringen beholdes, vil inngrepet få store negative konsekvenser for verdifulle enkelthus og strukturer. Bygninger som må rives bør dokumenteres antikvarisk. Barkåker er et lite stasjonssted som ikke kan tilpasses så store inngrep uten at stedets kulturhistoriske karakter blir vesentlig svekket.

#### Alternativ 4.2.1

*Alternativet over Borgåsen - Tangsrød er det vestligste gjennom skogsområdene i nord og tangerer gårdstunet på nordre Brekke på østsida.*

Det er mulighet for konflikt med hensyn til utmarksminner som for de andre alternativene. Dette alternativet avskjærer tunet på nordre Brekke fra jordveien og vil kunne virke som en barriere mot det landskapsrommet bebyggelsen henvender seg til, men dette avhenger av hvor høyt traséen blir liggende i terrenget. Det kan få negative konsekvenser for drift i et levende jordbruksområde.



*Staselig jugendvilla i Fresjebakken  
fra 1920-tallet*

*Nede t.v.: Villa ved jernbaneovergangen  
fra 1914, preget av sveitsersstil. I hagen  
bak huset ligger en gravhaug med et lite  
lysthus på.*



## KONKLUSJON

Alle alternativer fører til store konflikter. Konfliktene er først og fremst knyttet til gjennomkjøringen av Barkåker tettsted og de omkringliggende gårdsområdene. Her er forskjellige kulturelementer av stor verdi tett knyttet sammen; fornminner, gammel gårdsbebyggelse, ferdsel, tettstedsbebyggelse og møtet mellom karakteristiske kulturlandskapstyper.

Alternativ 2.3.2, gjennomkjøringen av tunområdet på Fresje, er spesielt ille. Alternativet kommer i direkte konflikt både med fornminner, gammel bebyggelse, gårdsstrukturer og ferdsel.

Alternativ 2.3.3 og 2.3.4 berører i særlig grad tettbebyggelsen men også det kulturhistoriske innholdet i landskapet. Virkningene av Alternativ 2.3.5 er i enda større grad konsentrert til tettbebyggelsen, men berører også Barkåker gårdsbebyggelse. Det er vanskelig å avveie 2.3.3, 2.3.4 og 2.3.5. Alternativ 2.3.5 og 2.3.3 bryter minst med stedets strukturer, men får direkte konsekvenser for verdifull bebyggelse. Hvor bred skjæringa blir, og hvor mange hus som går med er imidlertid uavklart.

Alternativ 2.3.1 kommer i direkte konflikt med fornminner øst for søndre Brekke. Alternativet kommer ikke i direkte konflikt med gammel bebyggelse eller andre kulturminner fra nyere tid, men den berører et verdifullt gammelt veiløp. Blir linja liggende som en barriere for søndre Brekke og Fresje-bebyggelsen mot øst kan det få store konsekvenser for det kulturhistoriske innholdet i landskapet. En kulvertløsning vil avbøte dette. Potensialet for fornminner i dyrka mark er imidlertid stort.

<p><i>Jordbrukslandskapet på vestsida av Barkåker, sett fra E18. Fra venstre ser vi gårdene Sverstad, Søndre Brekke, Barkåker, søndre Eikeberg og Kornifabrikken - et sammenhengende jordbrukslandskap som eksponerer Vestfoldraet fint.</i></p>	
<p><i>Gårdstunet på Søndre Fresje (bnr 1) følger rekkeprinsippet, Våningshuset som skal være fra tidlig 1800-tall ble ombygd 1923. Driftsbygningen er bygd i perioden 1941-52</i></p>	<p><i>Huseklepp ligger lengst nord i kulturmiljøet, på grensen mot Borre. Vestfoldbanen krummer seg rundt knausen med gårdstunet. Adalsgrenda åpner seg mot nordøst.</i></p>
<p><i>Barkåker tettsted sett nordøstover med gården Barkåker liggende nederst til venstre, vest for jernbanelinja. Feltet med nye boliger nederst til høyre ble bygd etter at de gamle husa etter lensmann Sanderød brant på 1970-tallet. Her holdt også Barkåker skystasjon til. Den store hvite bygningen ved veien er Menighetshuset fra 1923. Fresje-gårdene ligger midt i bildet, søndre Fresje til høyre, nordre til venstre. Treklyngene til venstre og ved oppkjørselen til søndre Fresje markerer gravhauger.</i></p>	<p><i>Barkåker stasjonsbygning er typisk for de små stoppestedene langs Vestfoldbanen. Den er påbygd i lengden tidlig på 1900-tallet etter Vestfoldbanens planer for påbygg. Stasjonen ble ubetjent i 1980 og huset er i dag i privat eie.</i></p>
	<p><i>Barkåkerveien fra Stasjonsområdet mot Fresjabakken. Til venstre ses trelasthandler Peder Sverstads sveitservilla som ble bygd i 1911. Blodbøk i hagen.</i></p>

# Kulturmiljø 0721- 02

## Semsletta

### Oversiktsdata

#### TRASÉALTERNATIVER

parsell J, alternativ 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3, 2.3.4, 2.3.5  
parsell K og L, alternativ 1.1.1, 1.1.2, 1.1.4, 2.1.2, 1.2.3

#### KOMMUNE

Tønsberg

#### GÅRDSNUMMER

43, 44, 45, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56

#### KARTBLAD

prosjektkart 21 B, 23, 24, 25,  
økonomisk kartverk: CK 030-5-2, CL 030-5-1, CL 031-5-3

#### FØRREFORMATORISKE LOKALITETER

0704/02/CK 030-5-2/0005	3 gravhauger
0704/02/CK 030-5-2/0006	3 gravhauger
0704/02/CK 030-5-2/0007	2 gravhauger
0704/02/CK 030-5-2/0008	gravhaug
0704/02/CK 030-5-2/0011	1 steinlegging, 1 gravrøys, 1 gravhaug
0704/02/CK 030-5-2/0012	gravrøys
0704/02/CK 030-5-2/0013	3 gravhauger
0704/02/CK 030-5-2/0014	2 hauger
0704/02/CK 030-5-2/0015	1 haug
0704/02/CK 030-5-2/0016	vegetasjonsmerker
0704/02/CK 030-5-2/0018	vegetasjonsmerker
0704/02/CK 030-5-2/0019	vegetasjonsmerker
0704/02/CK 030-5-2/0020	vegetasjonsmerker
0704/02/CL 030-5-1/0001	21 gravhauger
0704/02/CL 030-5-1/0002	gravhaug
0704/02/CL 030-5-1/0003	13 gravhauger
0704/02/CL 031-5-3/0002	19 gravhauger
0704/02/CL 031-5-3/0003	3 gravhauger
0704/02/CL 031-5-3/0021	fossil åker
0704/02/CL 031-5-3/0022	gravhaug
0704/02/CL 031-5-3/0023	fossil åker, 24 røyser, 1 gravhaug
0704/02/CL 031-5-3/0024	funnsted

#### NYERE TIDS LOKALITETER

0721 02 01 Jarlsberg hovedgård	0721 02 09 Aulilunden
0721 02 02 Søndre Berg	0721 02 10 Rønningen
0721 02 03 Brenneriet	0721 02 11 Soltun
0721 02 04 Tomsbakken	0721 02 12 Manum
0721 02 05 Nordre Hestehagen	0721 02 13 Vik
0721 02 06 Søndre Hestehagen	0721 02 14 Semsbyen stasjonsområde
0721 02 07 Søndre Jarlsberg vokterbolig	0721 02 15 Nordre Berg
0721 02 08 Auli	0721 02 16 Emmerød
	0721 02 17 Rise

Kart over Semsletta og områdene rundt sammensatt av flere kart fra 1905-1906. Målestokk 1:25 000. Statens Kartverk.

## AVGRENSING

Området omfatter det store slettelandet rundt Sem kirke og Jarlsberg hovedgård. Avgrenses av skogen mot Barkåker tettsted i nord, Jarlsberg Flyplass og Sembyen i vest, Manumåsen og Byfjorden i sør og Berg - Kjelleåsen i øst. Omtalen inkluderer Semsbyen stasjonsområde i sørvest, Manum og Viks-gårdene i sør og Berg - Tomsbakken i øst.

## VERNESTATUS OG PLANFORHOLD

### *fredete kulturminner*

Automatisk fredete kulturminner på Jarlsberg Hovedgård, Berg, Auli, Aulilunden og Manum. Sem kirke er en middelalderkirke, og dermed fredet. Hovedbygningen på Jarlsberg hovedgård er fredet etter vedtak 1939.

### *kommuneplanens arealdel, hovedkartet*

Tønsberg kommuneplan, arealdelen 1991-2003 hovedkartet; I hovedsak LNF-område som Aulielva deler i to soner. Landbruk er den dominerende næringsinteresse sør for elva, mens området nord for elva i tillegg har spesielt stor verdi ut fra landskapskvaliteter, natur- og friluftsinnteresser. En sone langs Aulielvas breidd har landbruk som viktig næringsinteresse, men friluftsliv og natur- og landskapsvern som dominerende interesse. Denne sonen er brutt av et mindre område med industri ved Jarlsberg travbane. Naturresevater er Lille Gullkrone og Store Gullkrone sørvest for Jarlsberg hovedgård og Ilene ved byfjorden. Helt i nord mot Barkåker er det på hovedkartet avmerket planlagt industriområde for godsterminal

### *kommuneplanens arealdel, temakart*

Temakart til kommuneplanen. Temakart 07 Kulturminnevern; Ligger i et område som er særlig rikt på synlige kulturminner. Verneverdige bygninger og bygningsmiljøer uten formelt vern er husmannsplassene ved Tomsbakken, Hestehagen og Holmen, Viums gårdsanlegg og Semsbyens stasjonsbygning. Temakart 02, Landskapsvurdering: område 21A KL/LT hele området er karakterisert som særlig verdifullt kulturlandskap. Aulielva er verneverdig naturområde uten formelt vern. Temakart 04 Friluftsområder; Grevestien natur- og kultursti, Gullkronen.

## NATURGRUNNLAG OG AREALBRUK

### *landskapselementene*

De overordnede landskapselementene i området består av Semsletta med Aulielva, fjorden og høydene rundt. Semsletta er den store, i dag intensivt oppdyrka jordbruksletta mellom Tønsberg by og Vestfoldraet. Opprinnelig er dette gammel havbunn hvor jordsmonnet for det meste er fruktbar leirmold. Sletta deles av Aulielva som renner gjennom i jevnt løp med noen få, slake slynger før den ender ut i Byfjorden. Ved utløpet er det brakkland og våtmarksområder. Raets østside, som avgrenser slettas landskapsrom i vest, er for det meste åpent jordbruksland, men har også partier av skog. I sørvest ligger tettstedet Semsbyen på Raet. Mot øst avgrenses slettelandskapet av en markert skogkledd åsrygg; Berg - Kjelleåsen. Denne er dannet av marine strandavsetninger med stort innslag av grus og sand, og mindre felter er gammel havbunn og bart fjell. I sør rammes Semsletta inn av flere mindre skogkledd fjellrygger, med bl.a. Manumåsen. Trange jordbruksdaler skjærer seg inn mellom disse åsene.

### *jordbruk og samferdsel*

Området er et typisk herregårdslandskap der Jarlsberg hovedgård utgjør store deler av arealet. Dette er et storskala jordbrukslandskap med monokulturelt preg. Semsletta er også et bynært område preget av samferdsel; veier, bensinstasjoner, jernbane, flyplass, felter med boligområder, industri og travbane. Jordbrukslandskapet er ennå overordnet med hensyn til landskapsbilde og arealbruk. Nord for Hestehagen mot Barkåker er det store felter med jevnaldrig granskog. Jarlsberg er en betydelig skoggård.

## Historikk og beskrivelse

### GENERELLE TREKK

*et kulturhistorisk tyngdepunkt*

På et høydedrag midt ute på Semsletta ligger Jarlsberg Hovedgård og Sem kirke. Hovedgården og kirken er ikke bare geografisk dominerende midtpunkter i sitt nærmiljø, men representerer fra langt tilbake både et kulturhistorisk og administrativt tyngdepunkt som har hatt stor betydning langt utenfor dette kulturmiljøets grenser. Her var hovedsetet for Jarlsberg grevskap fra 1673 til 1821.

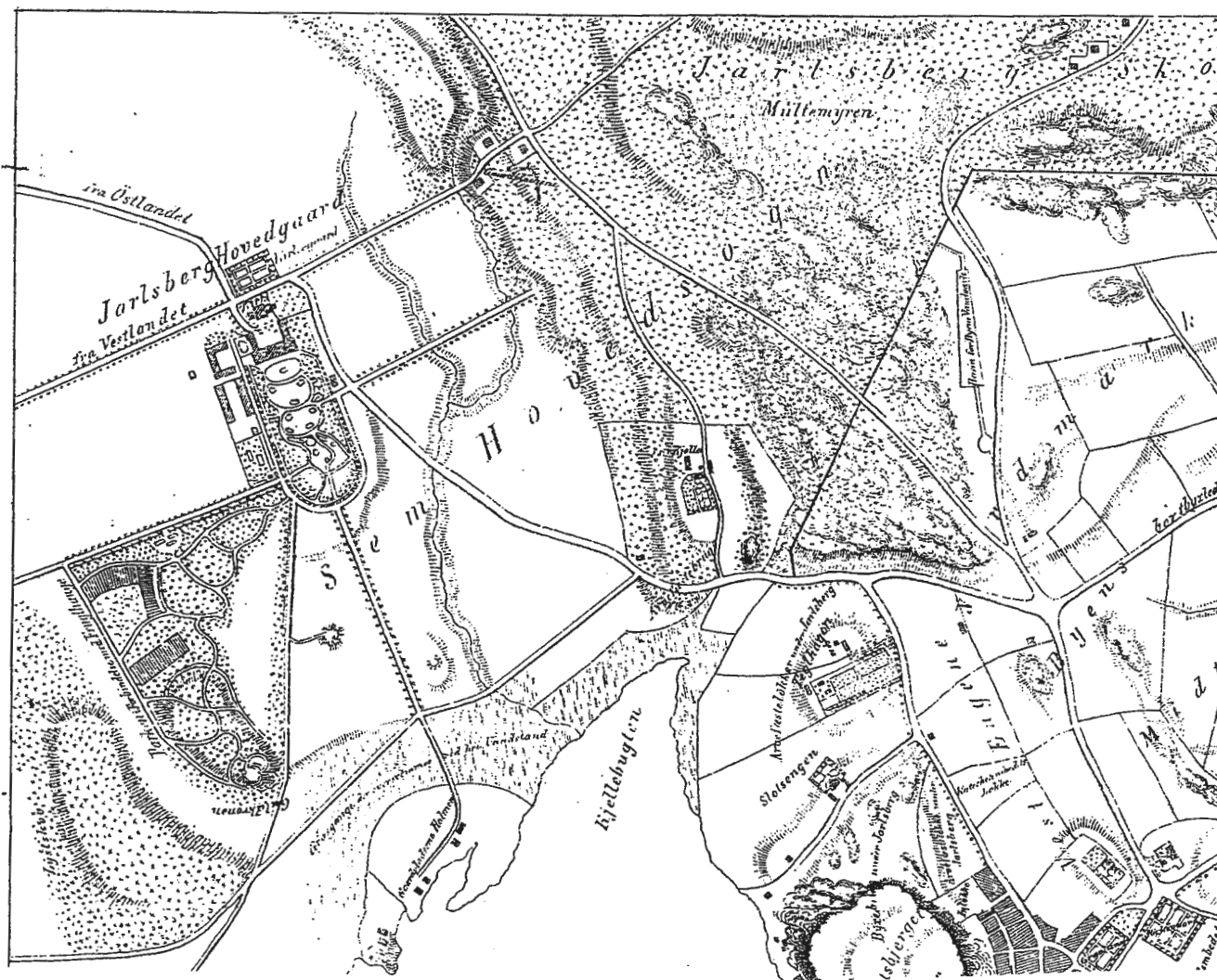
*Sem - gården ved sjøen*

Den gamle gården *Sæheimr* var en av kongens mange gårder. Navnet som betyr "sjø-heim", forteller om beliggenheten innerst i Vestfjorden og har gitt navn til både kirkesognet og gamle Sem kommune. Etter Tunsbergs brann i 1536 residerte lensherren over Tønsberg len på den gamle kongsgården som lå der Jarlsberg hovedgård ligger i dag.

*grevskapet Jarlsberg*

Hovedsetets og grevskapets navn, Jarlsberg, skriver seg fra stattholder Ulrik Fredrik Gyldenløves tid. Han hadde grevskapet fra 1676 til han i 1683 solgte det til feltmarskalk og baron Gustav Wilhelm von Wedel.

*Kart over Jarlsberg Hovedgård fra ca 1870. Her ses de gamle veiene som møttes ved hovedgården. Barokkalleene var ennå intakte, samtidig som man gjenkjenner den romantiske hagestilen med slyngede grusganger i parken fra ca 1840.*



## Eiendomshistorien

Områdets spesielle historie har hatt mye å si for utviklingen av gårdsenhetene. Eiendomshistorien og bosettingshistorien er preget av langt flere endringer enn i vanlige jordbruksmiljøer. Godt inn på 1900-tallet omfattet Jarlsbergs jordegods mange av de gamle nabogårdene, men allerede før grevetida var det oppstått store konsentrasjoner av jord.

### *Olavsklosterets jordegods*

Dette har sin bakgrunn i Olavsklosteret i Tønsberg, som etterhvert fikk seg tillagt store eiendommer. Etter reformasjonen ble deler av dette lagt til Sem kongsgård. Særlig viktig her var den gamle storgården Auli som hadde vært Olavsklosterets ladegård. Erik Ugerup, som da var lensherre på Sem, fikk dette godset i forpaktning og gjorde Auli til sin residens. Men alt før 1620 hadde Auli opphørt som egen gårdsenhet og gått inn i Sem. Det var med andre ord kongsgården Sem og Olavsklosterets jordegods som dannet den eiendomsmessige basisen for grevskapets hovedgård. I 1679 ble Sem gamle prestegård, som lå nordvest for kirken, lagt til. Da ble Sem sognekall forent med St. Laurentii og presten tok sete i Tønsberg. I 1752 ble Kongs-Eik i Slagen prestegård for Sem og Slagen.

### *Jarlsberg hovedgård, gnr 51*

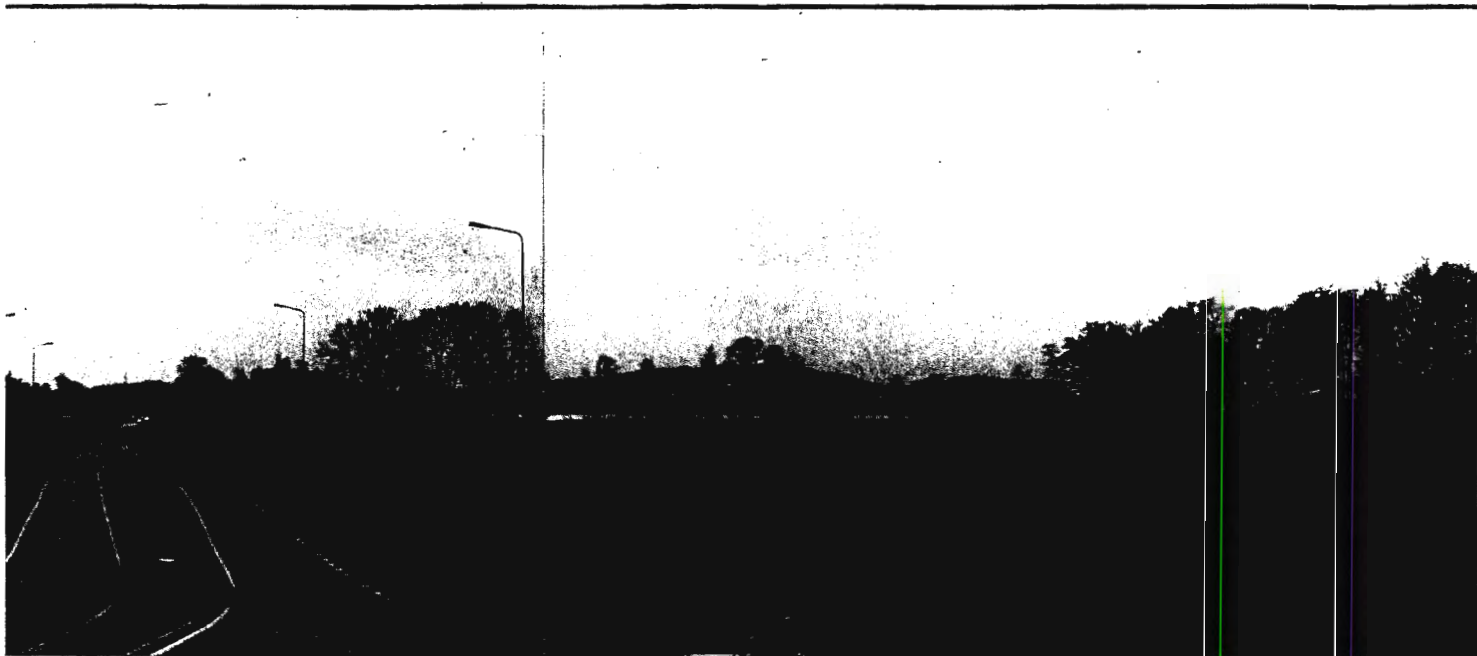
Seinere har andre eiendommer blitt lagt til. Mange gamle gårder blir i dag matrikulert sammen med Jarlsberg hovedgård under gnr 51, slik at deres opprinnelige gårdsområder ikke lenger lar seg spore. De viktigste for oss er Auli, store deler av søndre Berg og Kjelle som omtales under Tønsberg.

### *husmenn og leilendinger*

Det store jordegodset ble drevet av leilendinger og husmenn. Jordbruket på hovedgården ble mye styrt av forpaktere. Det har vært mange husmannsplasser under Jarlsberg. De fleste ble satt opp på de nevnte gårdene som ble matrikulert sammen med hovedbruket. Ennå i 1928 var det 28 arbeidspliktige husmenn på Jarlsberg, og de utgjorde samtlige i Sem herred. Først i mellomkrigstida ble leilendingsbruka og plassene solgt, eller jorda ble lagt til hovedbruket. Fremdeles er Jarlsberg den største jordeiendommen i Norge.

### *bøndernes gårder*

Vik, Manum og Aulerød var også en del av Olavsklosterets eiendom, men gikk ikke inn i grevegodset. På 1700-tallet var de kommet på bøndernes hender. Emmerød og nordre Berg fulgte i første halvdel av 1800-tallet.





## Ferdselen

### *de eldste veiene*

Jarlsberg og Semsletta er ikke bare et høyproduktivt jordbrukslandskap. Dette er det nærmeste omlandet til en av landets eldste byer. Dette har fått følger for flere sider av bruken av området. Et av de mest synlige er flere lag av gamle ferdselsårer som går over området. En av de eldste har kanskje vært Aulielva selv? Ved hovedgården og Sem kirke møtes to av de eldste allfarveiene som knytter byen til veien på Raet, en av de eldste hovedferdselsårer gjennom Vestfold. En vei nordvest fra Kjelle, over flyplassen og opp til Fyllpå, kalles Kongevei til Tønsberg på kart fra 1825, men er et atskillig eldre far. Den er i dag pløyd bort mellom Kjelle og Jarlsberg. Den snor-rette Jarlsberggata som kommer inn på raveien nær Brua ved Aulielva og går østover mot Slagen kirke er trolig også svært gammel, og går vel i nærmest uendret i trasé. Sør for Aulielva har det gått en gammel vei fra Brua ved raveiens kryssing av elva ut til Vestfjorden ved Smørberg. Den er for lengst lagt ned. Dels er den pløyd vekk, dels bebygd, men fra Soltun til Brua kan den ennå spores. Likeledes var det før en gammel vei nordover fra Hasle til raveien ved Gulli over Emmerød.

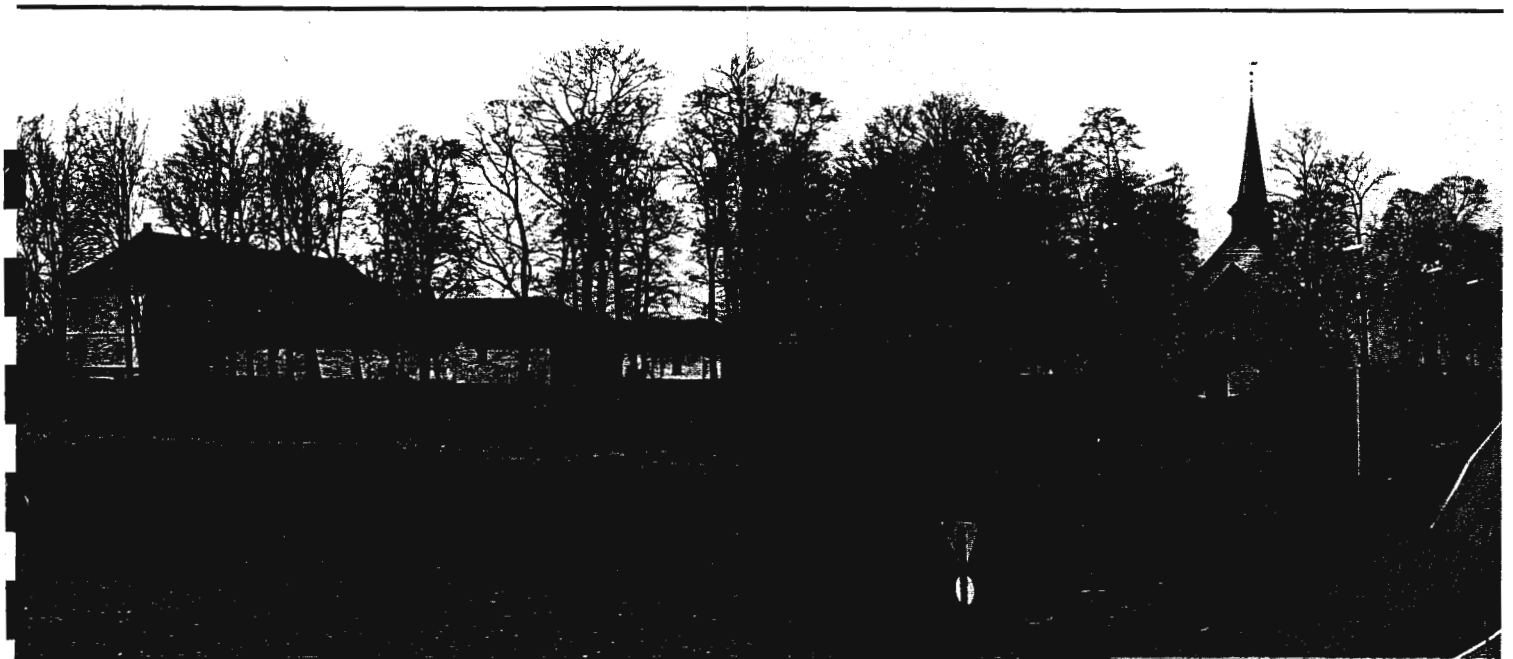
### *dagens veier*

Dagens hovedinnfartsveier til Tønsberg er nyere. Semslinna, RV 312 i sør ble bygd i 1901-03 og forbinder Tønsberg med Semsbyen. Veien nordover til Barkåker, RV 308, er bygd ut etter krigen og endret mye underveis.

### *jernbanen*

Da Jarlsbergbanen ble anlagt i 1881 gikk hovedsporet utenom Tønsberg, det fulgte en krapp sving vestover fra Kjelle. Inn til Tønsberg var det sidespor gjennom tunnel i Slottsfjellet fram til stasjonen ved havna. Dagens vendesløyfe i Tønsberg skriver seg fra 1914. Eidsfossbanen som ble anlagt fra Tønsberg i 1898 med stasjon i dagens stasjonsområde, gikk parallelt med Jarlsbergbanen over Semsletta til forbi Gullkronen, og deretter på østsida av Aulielva fram mot Brua. Banen ble nedlagt i 1938. Jarlsberg flyplass ble anlagt av tyskerne under siste krig.

*Fra rundkjøringa mellom Sem kirke og Tomsbakken har man visuell kontakt med noen av de viktigste kulturhistoriske ankerpunkter i området; Slottsfjellet og Byfjorden, Jarlsberg hovedgård og Sem kirke.*



## GÅRDER OG STEDER

### Nordre Berg

Nordre Berg har ikke hørt til grevegodset og kom i 1831 på oppsitterens hånd, hvorefter det ganske snart ble delt i to bruk. De to gårdsbruka ligger i dag fint side om side i åssida nord for Søndre Berg. Det gamle tunet skal ha ligget midt mellom de to nåværende. Bebyggelsen har en regelmessig, nesten symmetrisk plassering i forhold til hverandre, med våningshusa på langs og driftsbygningene på tvers av åskammen. Framhuset på det sørligste bruket gnr/bnr 55/1, 2, er en tidstypisk empirebygning med halvvalmet tak og hovedpreg intakt. Trolig oppført etter gårdsdelinga. Det første herredstyremøte i bygda ble holdt i framhuset på denne gården i 1838. På det nordligste bruket gnr/bnr 55/4, 5, ble alle hus bygd nye etter en brann i 1907. Bygningstiljøet på nordre Berg er noe preget av endringer. Jordveien skråner ned mot eksisterende jernbane og utgjør en åpen lomme mot skogen i mot nordre Hestehagen.

### Jarlsberg hovedgård

Grev Herman Wedel Jarlsberg, som hadde grevskapet fra 1811 til 1840, er den av grevene som har satt særlig mange spor etter seg, med hensyn til kulturminnene og organisering av drift og sosiale forhold. Da han overtok grevskapet lå gårdsdrifta langt nede. Store deler av innmarka hadde da gjennom en årrekke ligget som slåtteng og gårdens hovedprodukt var høy for salg. Nå gjennomgikk det gamle grevesetet en kraftig omstrukturering og ble på få år en mønstergård i moderne jordbruk.

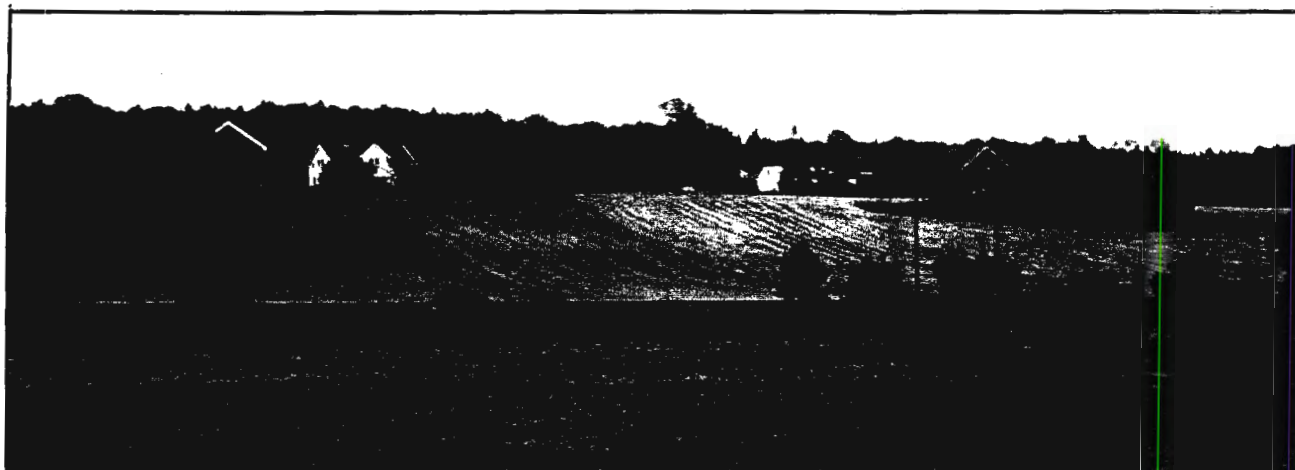
#### *jordbruket først på 1800-tallet*

Organisatoren var Jacob Sverdrup som grev Herman hadde ansatt som gårdsbestyrer. Stikkord for drifta var vekselbruk med korn, høy, poteter og andre grønnsaker og februk som igjen gav grunnlag for gjødsling av åker og eng. Han satte også igang grøfting av vasstrukken jord. På Store Auli anla han et av landets første meierier. Jacob Sverdrup startet i 1825 landets første landbruksskole på Sem i Borre. Han var også engasjert i landbruksundervisning på Semsletta, både på Jarlsberg og Rise.

#### *jordbruket i vår tid*

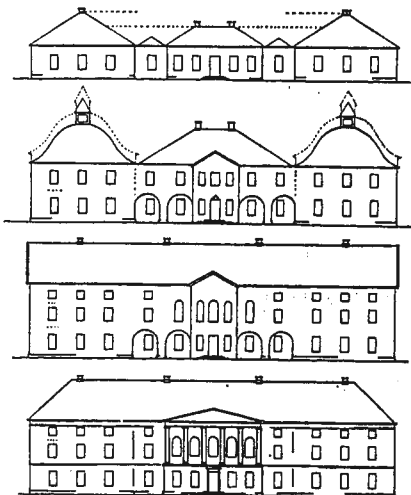
Om Jacob Sverdrup satte i gang det store hamskiftet på Semsletta tidlig på 1800-tallet, så har nok ikke endringene etter hans tid vært mindre. Dette var og er et landskap som ligger til rette for å ta i bruk moderne teknologi og maskiner. Grøfting, kanalisering m.m. har gjort mye vasstrukken mark til produktivt åkerland - helt opp til våre dager. Demningen mot Tønsbergfjorden ble bygd i 1960-åra. Kua er her som så mange andre steder borte fra landskapsbildet. Det var melkeproduksjon fram til 1982. Siden da har driften omfattet korn, oljevekster, konserveserter og linfrø.

*Under: Nordre Berg sett fra Semsletta.*



stor byggeaktivitet i første halvdel av 1800-tallet

hovedgårdens anlegg



Sem prestegård

Store og lille Gullkronen

Skissen i marginen over: Utviklingen av fasaden på Jarlsberg hovedgård gjennom 113 år fram til 1814 da bygningen fikk sitt nåværende utseende. Regnet fra toppen er det Jarlsberg i årene 1701, 1747, 1767 og 1814. Tegning etter Guthorm Kavli.

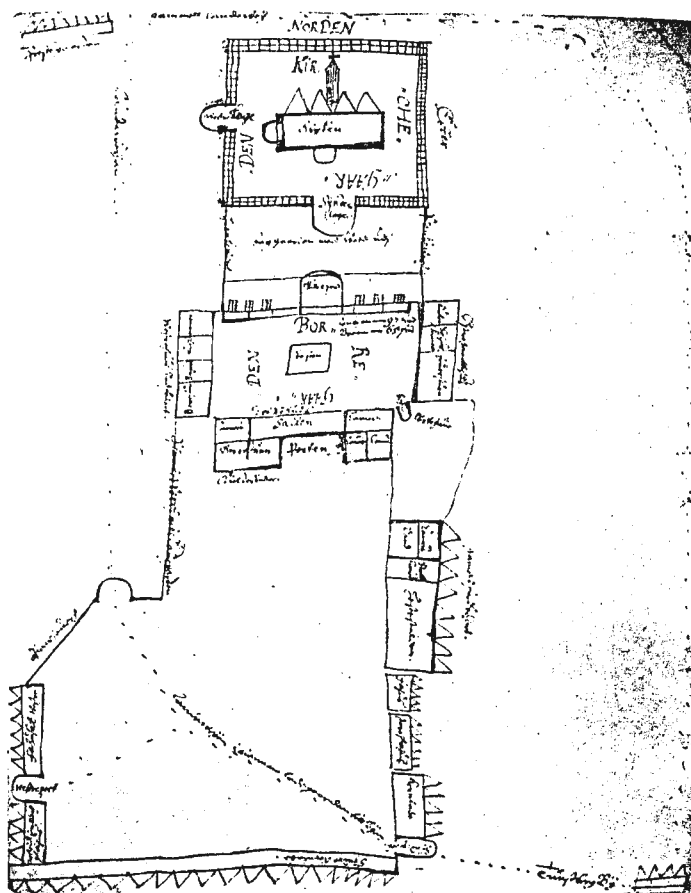
Selv om Jarlsberg hovedgård på mange måter framstår som et anlegg preget av barokkens akseidealer, ligger forutsetningen for retningsdannelsene i langt eldre strukturer, som middelalderkirkens og den snor-rette Jarlsberggatas øst-vest-orientering. Denne kartskissen fra 1671 viser at lensherresidensen hadde samme orientering som dagens anlegg. Den gamle Sem prestegård er antydnet nordvest for kirken.

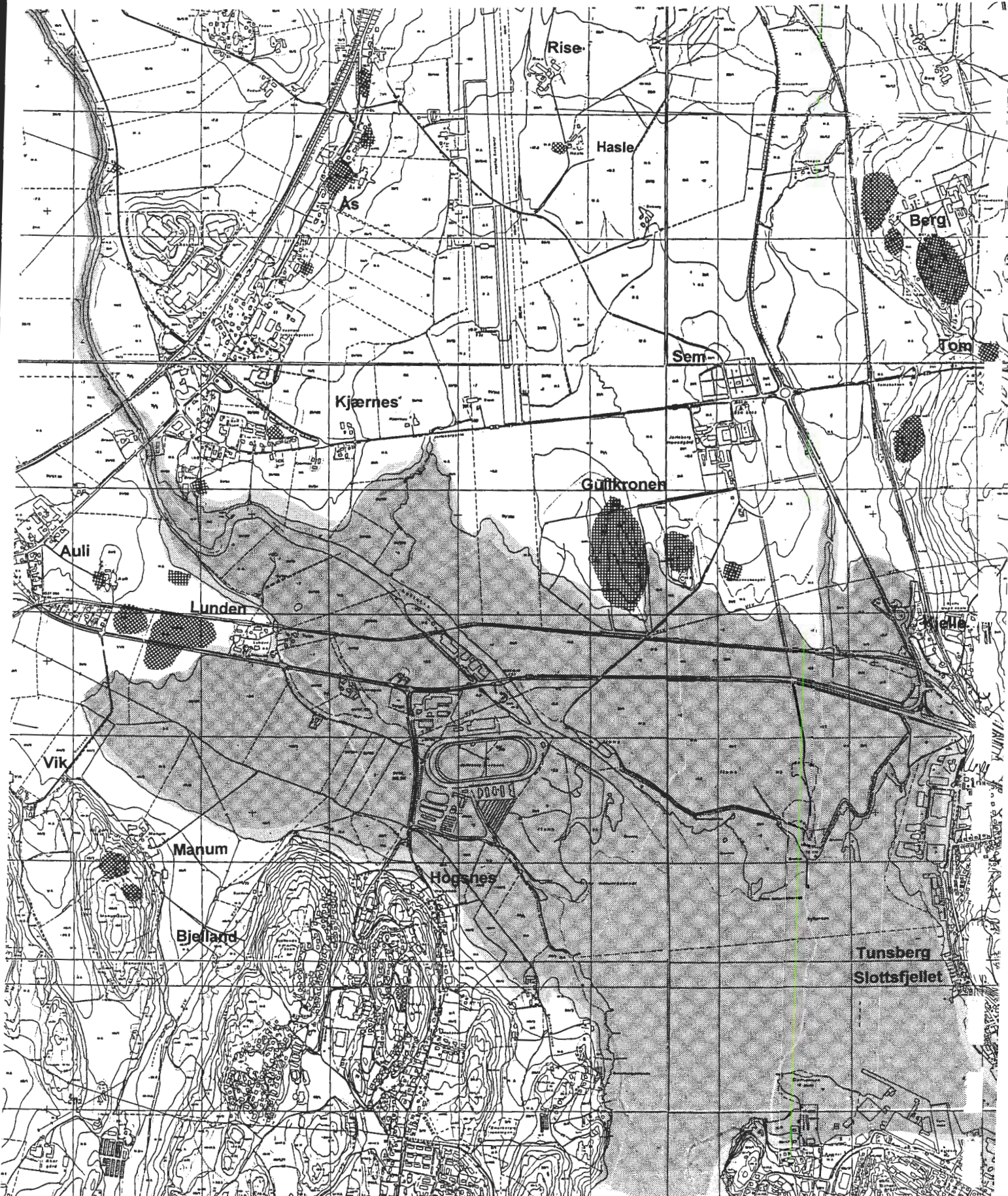
Det ble bygd mye på Jarlsberg i grev Hermans tid. Tidens klassisistiske stil-ideal ser ut til å ha vært gjennomført på husmannsplasser, grindstuer, embetsboliger så vel som for hovedgårdens eget anlegg.

Anlegget på hovedgården på Jarlsberg slik vi ser det i dag fikk sin utforming under grev Hermans tid. Det gjelder både hovedbygningen og den store driftsbygningen. Hovedbygningen framstår i det ytre som en stilren empirebygning fra 1812-14, men den har en eldre kjerne - fra tidlig 1700-tall, eller kanskje enda fra 1680-åra. I parkanlegget er flere lag av historien sporbare. Leene stammer fra et stramt aksialt barokkanlegg fra tidlig 1700-tall. Anleggets hovedakse går fra Sem kirke, gjennom hovedbygningen og ut mot byfjorden, og har trolig sine forutsetninger i bygningsanlegget som lå her i før grevetida. Hovedaksen ligger vinkelrett på den gamle ferdelsesveien mot Slagen (rv 35), som ved beplantning og parallelle alleer ble trukket inn i barokkanlegget. Slik sett blir gamle og nye strukturer utnyttet til å knytte hovedgården til området, visuelt og symbolsk - i beste barokke slottstradisjon.. Den gamle veien mellom Sem kirke og Tønsberg går diagonalt over hovedgården. Barokkalleene fikk stå da parken ble bygd om til engelsk, romantisk landskapsstil på 1840-tallet. Hagen ble forenklet i 1974, bl.a. ble parkens vannspeil borte. Siden er særlig de ytre alleene blitt redusert, men de bevarte restene gir fortsatt et bilde av anleggets struktur.

Den gamle Sem prestegårds bygninger forfalt etter at presten flyttet til Tønsberg i 1679, og skal være helt forsvunnet i 1737. Gårdsanlegget lå trolig på høyden nordvest for kirken, ved kirkegården der veien til Fyllpå gjør en sving, noe som kan ses av det gamle kartet under.

Store og Lille Gullkronen, de to høydene sørvest for hovedgården med edelløvskog har tradisjoner til før grevetida.. Under barokkhagens tid var dette trolig jaktområder. Høydene ble inkorporert i parken fra 1840-åra.





## Søndre Berg

*overbirkedommerens gård*

Søndre Berg kom under Jarlsberg i 1723 og har siden vært drevet sammen med hovedsetet. Innmarken ble siden matrikulert sammen med Jarlsberg. Grev Herman Wedel Jarlsberg gjorde Søndre Berg til embetsgård i greveforvaltningen da han lot oppføre en staselig hovedbygning i empirestil for overbirkedommeren. Overbirkedommeren var øverste embetsmann i grevskapets spesielle domstol som ble kalt birkeretten. Som på gården Rise kjenner man igjen Linstows plansjer til Sverdrups veiledningsbok for prestegårder. Bygningen står fortsatt og er godt bevart. Den ligger på kanten av Bergåsen med flott utsikt over Semsletta og med god synlighet nede fra sletta. Fra tunet går det en gammel gårdsvei ned til Tomsbakken. På den bratteste strekningen er veien lagt på en vel meterhøy terrasse av stein.

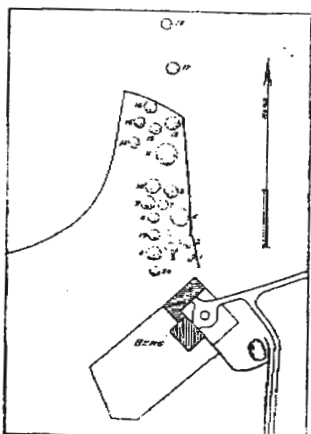


*Over: Fossile dyrkingspor i nedkanten av beitene på søndre Berg*

De mange registrerte gravhaugene på søndre Berg ligger også med en flott utsikt over Semsletta. Flere av dem er som gravhaugene på Gullkronen undersøkt av arkeologer og seinere restaurert. Sammen med de tallrike fossile dyrkingssporene i form av rydningsrøyser, teigpløydre åkre og steingjerder som finnes her, har dette området en stor vitenskapelig og opplevelsesmessig verdi. At svært mange av fornminnene ligger lett tilgjengelig til i en åpen eikeskog forringer heller ikke området karakter.

*Under: Sigurd Griegs skisse av gravfeltet ved søndre Berg. Se også fargefoto bak.*

Søndre Berg er i dag del av Berg Kretsfengsel, et åpent ungdomsfengsel. Fengselet har sin bakgrunn i en leir som tyskerne bygde under krigen og som ligger her fortsatt. Det er bygd en del bolighus i området rundt i etterkrigstida, men disse blir godt absorbert av den rike løvskogen.



## Tomsbakken

### *brenneriet*

Ruinene etter Jarlsberg Brænderi er en annen kategori kulturminner som skriver seg fra samme epoke som hovedbygningen på Søndre Berg. I skråningene sørvest for søndre Berg, ved Tomsbakken, nord for RV 35, anla grev Herman Wedel Jarlsberg et stort brenneri. Den ideelle målsettingen var som det het seg "fremme av kornavlén". Her finnes fortsatt vollene til fire store dammer, hvorav tre ble bygd til brenneriet. Det skal finnes murer etter brenneriet bevart. Fra grev Hermans tid er også Brennerialleen. Den er relativt intakt og tar av fra RV 35 ved nedre Tomsbakken hvor den skrår nordøst inn i åsen mot damanleggene. Området er ryddet og gjort tilgjengelig av Tønsberg kommune i forbindelse med opparbeidelsen av den såkalte Grevestien - natur og kultursti.

### *gravfelt*

I tilknytning til Grevestien ligger også et forhistorisk gravfelt med 13 gravrøyser, en steinkrets og en steinlegging i Gravåsen sør for Tomsbakken. Dette gravfeltet skjottes i samarbeid mellom stamhusbesitter Wedel Jarlsberg, Tønsberg kommune og Fylkeskultursjefen i Vestfold.

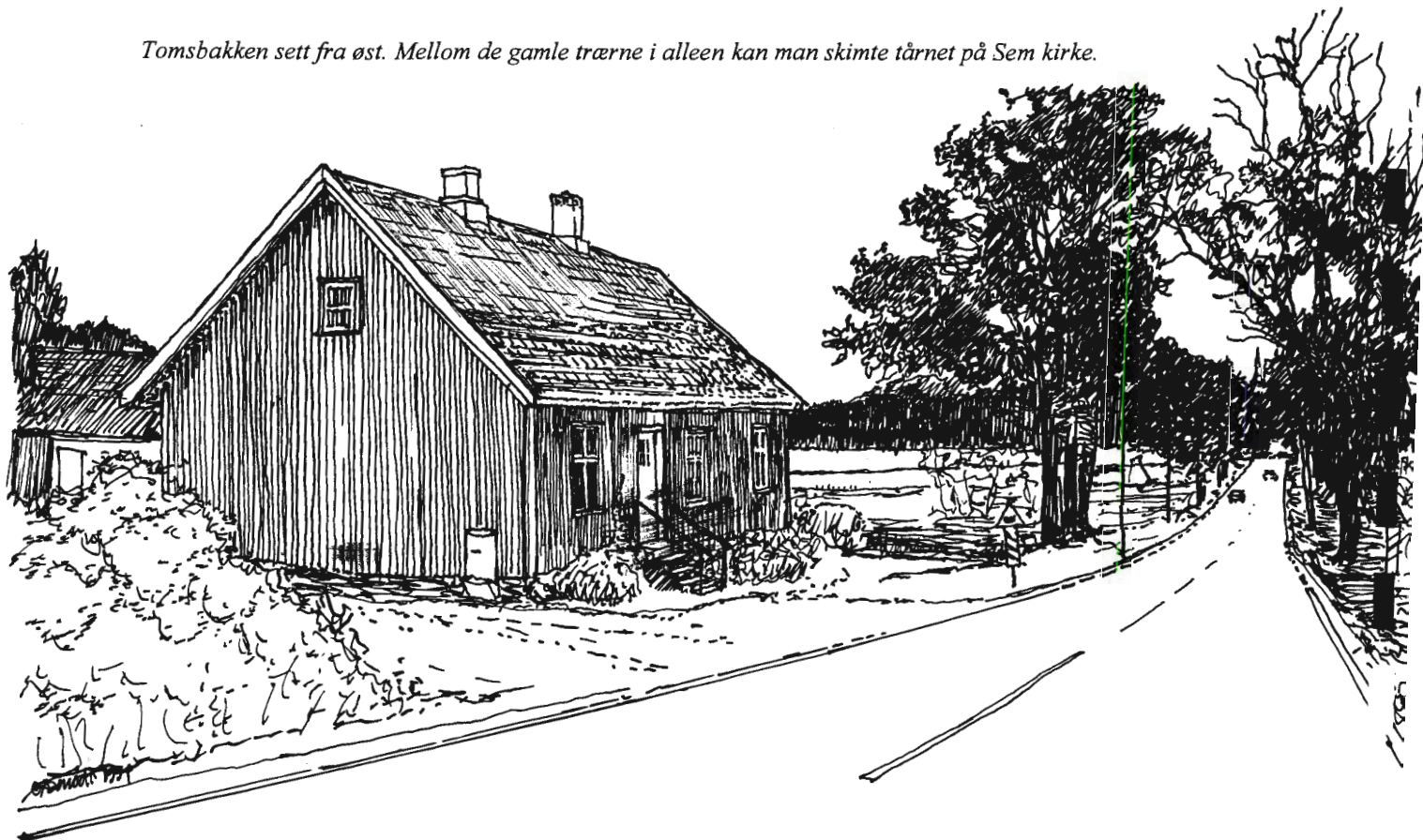
### *bevarte husmannsplasser*

Det er i tilknytning til miljøet rundt Tomsbakken og Brennerialleen at vi finner de fleste av de gamle bevarte husmannsplassene under Jarlsberg; Øvre og Nedre Tomsbakken, Lille Berg, Skomakerplassen og Dammen - alle gamle med hus med stor grad av autensitet. I forhold til Semsletta er særlig øvre og nedre Tomsbakken viktige. De er knyttet direkte til hovedgården ved de gamle veiene og alleene, og synliggjør denne siden av Jarlsbergs gamle sosiale og økonomiske struktur på en spesielt fin måte.

### *arbeiderboliger*

På 1950-tallet ble det bygd noen små arbeiderboliger ved de gamle plassene. Det er små, enkle hus som ikke reduserer det gamle miljøet, men tvert om forsterker dets innhold. Ved nedre Tomsbakken ble en yngre arbeiderbolig bygd på murene til det gamle uthuset. I dag ligger den gamle husmannsstua og det yngre bolighuset på hver side av RV35 som "portnerstuer" til Jarlsberg-området.

*Tomsbakken sett fra øst. Mellom de gamle trærne i alleen kan man skimte tårnet på Sem kirke.*





*Tomsbakken sett fra kirkegården like nord for Sem kirke. De små rødmalte husa ved veien markerer på en slående måte hovedgårdens overlegenhet, og avgrenser storgårdslandskapet. Oppe i skogen til venstre for Tomsbakken-husa finner man rester etter dammer og bygningsfundamenter etter Jarlsberg Brenneri som lå her i forrige århundre.*



*Nordre Hestehagen ligger helt opp mot skogen nord på Jarlsberg-sletta. Jernbanen følger skogbrynet bak bebyggelsen. Under: Gammel dam under skrentene i skogen nord for Tomsbakken. Vannrør av tre ligger her ennå.*



## Andre plasser og boliger

Andre bevarte husmannsplasser på Semsletta er Hestehagen og Holmen. Høyest autentisitet har nordre Hestehagen, et lite sveitserstiltun med uthus og bolig fra ca 1870. Det lå før tre Hestehagen-plasser på rad. Den mellomste er nå borte. Søndre Hestehagens hus er meget sterkt ombygd. Også stuehuset på Holmen er hardhendt restaurert. Men selv de ombygde plassene har verdi i det de markerer den gamle plassbosettinga.

### *grindstuene*

En spesiell type små boplasser på Jarlsberg var de gamle grindstuene som lå ved de gamle veiene der de kom inn på hovedgårdens innmark. Det skal ha vært 4 av dem i alt under Jarlsberg. I grev Hermans tid ble de bygd som standsmessige små empirehus. Den siste ble revet i 1982.

### *banevokterboligene*

I samme kategori kommer banevokterboligene ved veiovergangene som Vestfoldbanen sto for. De ble kalt Jarlsberg vokterboliger. Boligen ved Tomsbakken er nylig revet, mens den som sto ved den gamle hovedveiens kryssing av det opprinnelige jernbanesporet nord for Kjelle, står fortsatt - i dag som en liten boligeiendom for seg på jordet. Før dagens jernbanesløyfe gjennom Tønsberg ble anlagt i 1914 svingte hovedlinja til Vestfoldbanen vestover fra Kjelle. Mot Tønsberg gikk det sidespor gjennom Slottsfjelltunnelen til den gamle jernbanestasjonen ved havna. Den gamle veien er i dag pløyd bort mellom vokterstua og Jarlsberg, kun en liten bit av den sees som innkjørsel til huset. Vokterstua har preg av lett ombygd sveitserstilshus. Det har også vært en vokterbolig ved sporvekselen lenger vest.

## Utskilte bruk på sletta

Utskilte gårdsbruk og plasser ligger som øyer utover Semsletta og viser gårdsbebyggelse fra forskjellige tider.

### - nord for Aulielva

#### *Rise*

Hovedbygningen på Rise fra 1820 er et minne etter Jacob Sverdrup; en lav empirebygning med halvvalmet tak og to symmetriske sidefløyer, bygd som slottsarkitekt Linstows plansjer i Sverdrups egen bok om byggeskikk for prestegårder. Helt i takt med det han selv anbefalte som god byggeskikk.

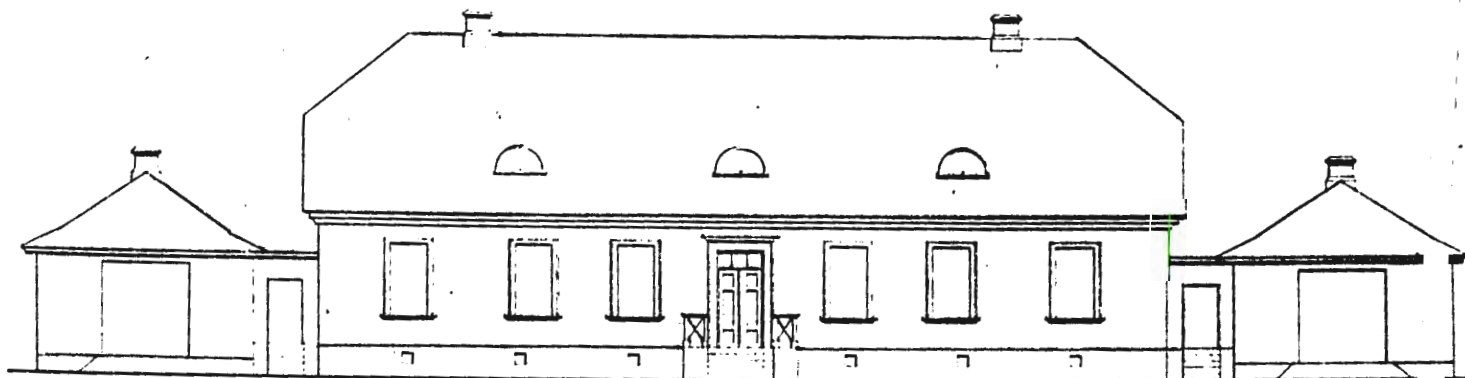
#### *Emmerød og Seberg,*

På Emmerød og Seberg er bygningsmiljøet dels ombygd, dels nyere. Seberg og Vium er to nye gårdsbruk, utskilt og fradelt hovedgården i 1923, med bebyggelse fra den tid.

#### *Vium og Kjærnes*

Bebyggelsen på Vium har stor grad av autentisitet, med våningshus i en særpreget nyklassisistisk stil. Lenger vest langs Jarlsberggata ligger den gamle gården Kjærnes med flere småbruk som har bakgrunn som husmannsplasser under Jarlsberg. Bygningsmiljøet er i hovedsak yngre og har preg av endringer fra vår tid.

*Linstows typetegninger for bebyggelse på landet fikk stor innflytelse i Vestfold. Spesielt synlig er det på Jarlsberg-bruka*





**- sør for Aulielva - Auli***tunet på høyden ved Raet*

Auli ligger på sørsida av Aulielva. Før den ble tatt inn i Sem rundt 1600 besto Auli av tre bruk. Det som i dag framstår som hovedbruket på Auli, Auli Store, ble fraskilt i 1919. Det var her Jacob Sverdrup anla ysteriet som var i drift fra 1815 til 1832, Han skal ha slått sammen flere mindre bruk. Etter den tid var Store Auli forpakterbruk og ikke husmannsplass lenger. Store Auli ligger fint til på en høyde like ved Semsbyen og raveien - som en avslutning på denne delen av Semsletta mot vest. Bygningsmiljøet framstår som et sluttet, tradisjonelt gårdstun med markant, stor driftsbygning med sveitserlåve fra 1898 med fjøs fra 1938. I tunet er det spor etter kanonstillinger fra siste krig.

*Auli i middelalderen*

I følge skriftlige kilder tilhørte Auli Olavsklosteret i Tønsberg i middelalderen og den regnes blant de aller største gårdene på Østlandet i denne perioden. Nærliggende navn som Kapellbakken og Kapelløen har vært forklart med at det på Auli skal ha stått et kapell i middelalder, men man har foreløpig ikke kunnet påvise rester etter en slik bygning noe sted.

*ringer i åkeren*

Ved flyfotografering av vegetasjonsmerker i dyrka mark i forbindelse med registreringene for "Modernisering av Vestfoldbanen" har vi imidlertid fotografert tydelige ringer i åkerne på begge sider av Semsveien ved Auli og Lunden, samt på nordsida av dagens jernbanetrasé mellom denne og Aulielva. Ringene tolkes som spor etter overpløyde gravhauger og kan trolig knyttes til en viktig forhistorisk gård, beliggende strategisk i forhold til sentrale kommunikasjonsårer, se ellers kapittelet om forhistorien, foran.

**Aulilunden**

Aulilunden eller bare Lunden er en annen fin tunplass. På en liten, men markert høyde med store, frodige løvtrær ligger hus etter tre gårdstun tett sammen. Aulilunden ble brukt som husmannsplasser under Jarlsberg fra ca 1840. Kart fra 1825 indikerer ingen bebyggelse, men viser at det da gikk en gammel veiforbindelse over Aulilunden fra Brua ved Aulielva ut mot Vestfjorden ved Smørberget. En vei som i dag er gårdsvei fra Aulilunden til Soltun, og en krattbevokst sti fra Aulilunden til Brua hvor den dels går i kanten på elva.

*lunden på haugen*

I dag ligger tunet på Aulilunden mellom Semslinna og dagens jernbane som går kloss i tunområdet på nordsida. En trang undergang markerer den gamle veien. Bygningsmiljøet på Lunden er noe uensartet med hus av forskjellig aldre og liten autentisitet. Men med hensyn til struktur og sett

*Under: Aulilunden*

sammen med de store, tunge løvtrærne er det et interessant tunmiljø. På jordene rett øst for tunhøyden er det kommet en liten husgruppe med boliger fra 1950-tallet. De ligger så pass tett inntil gårdsbebyggelsen at de ikke ødelegger den sluttede virkningen i landskapet. Tunklyngen utgjør et viktig kulturlandskapselement i det åpne, flate landskapet, og står i kulturhistorisk sammenheng med de andre gårdsbruka i området.

## Rønningen

Rønningen var en av mange husmannsplasser under Jarlsberg på Aulis grunn og trolig en av de eldste. Fra 1830-tallet var det flere husmannsplasser på Rønningen. På vestre Rønningen, sør for Semslinna og rett sør-øst for Aulilunden finner vi et lite fellestun for to, opprinnelig fire husmannsbruk. Stedet har gått under tilnavnet Firkanten.

### Firkanten

I følge tradisjonene på stedet kommer navnet av at husa sto i en firkant tidligere, eller fordi det var en stor, felles "firkantet" bolig for alle fire husmannsfamilier før det ble bygd to bolighus? Selv om bare framhusa skriver seg fra husmannstida, finner vi fortsatt en tunform som ved sin symmetri støtter opp om navnet. De to stuebygningene ligger tvers overfor hverandre. Uthusa, som er nyere, utgjør de andre sidene av tunet. I vanlig bondemiljø ville plassbebyggelse med slik struktur være svært uventet. På Jarlsberg under grev Hermans tid ble slike fast strukturerte bebyggelsesmønstre innført også for allmuens hus. Det er et uttrykk for tidens klassisistiske idealer, samtidig som det reflekterer et ønske om at hele godset skulle underordnes en enhetlig plan og uttrykk. Selv om uthusa er yngre, og bolighusa dels er mye endret i vår tid, forteller fortsatt tunet om interessante sider ved Jarlsberg-godsets organisering og sosiale struktur.

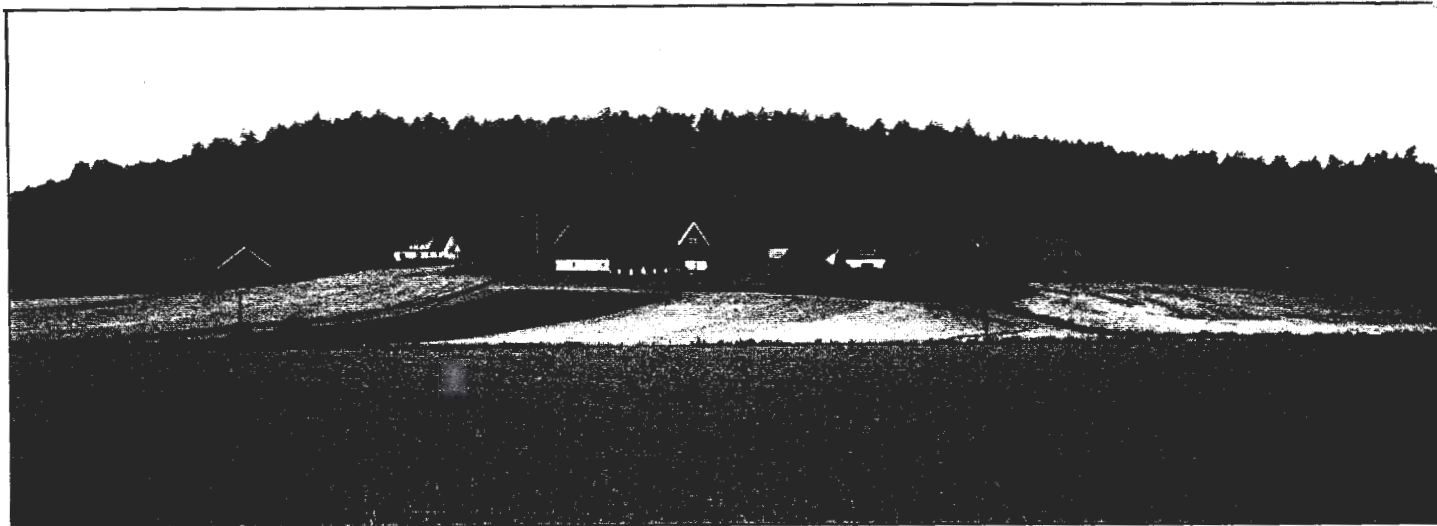
Nye veier og andre arealinngrep preger deler av omgivelsene, men tunet ligger godt eksponert mot vest, hvor det utgjør et viktig kulturlandskapselement som står i sammenheng med andre gårdstun.

## Soltun (Aulirønningen)

Soltun (45/7) som ligger like sør for Rønningen, var også en av de mange husmannsplassene på Jarlsbergsletta. Trolig var dette Aulirønningen under Jarlsberg godset som kan ha blitt tatt opp rundt 1850. Kart fra 1906 viser at det da lå to plasser som het Auli her, ved den gamle veien til Smørberg ved Vestfjorden. 1925 ble plassen solgt til Manum og matrikuleres i dag under Manum og kalles Soltun. Det står eldre hus i tunet, men de er sterkt ombygde. Den gamle veien til Vestfjorden er trolig identisk med den veien som i dag brukes som gårdsvei.

### Under: Rønningen





### Gårdene under åsen

Helt i sør, under Manumåsen ligger Vik og Manum som ikke har hørt til grevegodset. På begge gårder er det interessante bygningsmiljøer. Under Manumåsen, som en avslutning av sletta i sør, er de svært viktige for landskapsbildet.

### Manum

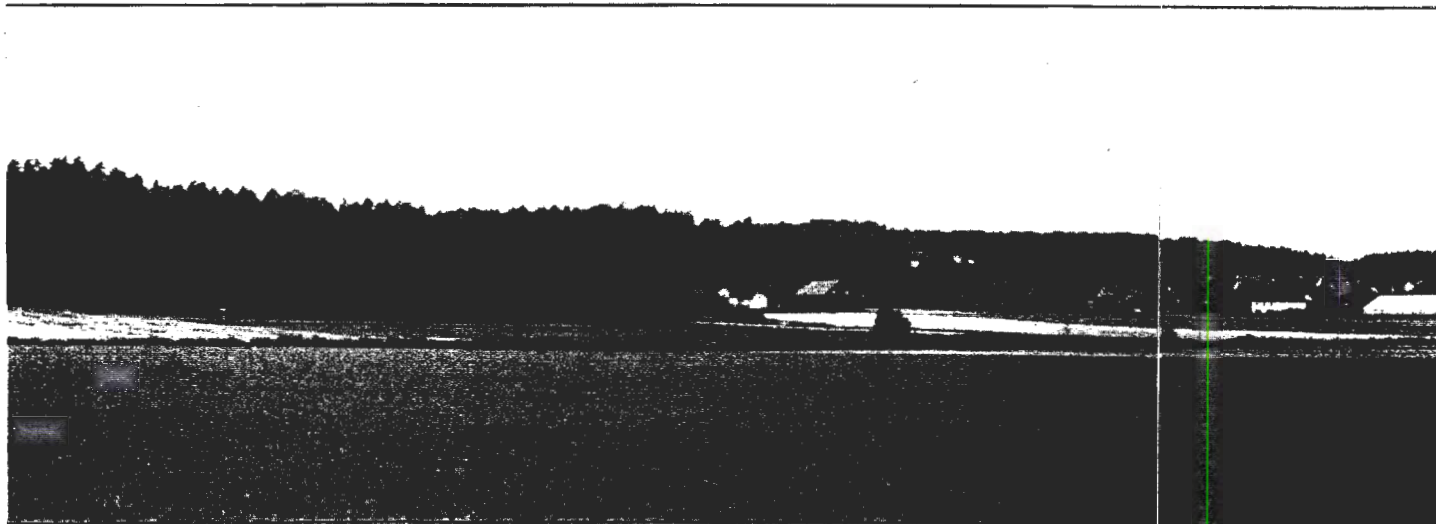
De tre Manum-bruka ligger relativt tett sammen i rekke under åsen, med driftsbygninger og andre hus i en fin rytme etter terrenget. De ligger med husas møneretning etter åskanten. I følge bygdeboka skal tredelingen skrive seg fra 1845. Det er mange hus av ulike slag og dels av høy alder i de tre tuna. Flere har bevart alderspreget tross mindre endringer. Slike gårdstun som på Manum begynner i dag å bli svært sjeldne. På Manum har det vært skole. Skolestua er flyttet, men lærerboligen står fortsatt i tunet. I skogstrekningene mellom Manum og Aker er det mange utmarksminner, steingjerder og tufter etter gamle plasser. Etter tradisjonen skal den gamle hovedveien til Aker ha gått over Manum og langs åssida innover dalen.

### gravfelt og åsrøys

På nordsida av Manumåsen på gnr/bnr 45/2 ble det i forbindelse med registreringene for "Modernisering av Vestfoldbanen" oppdaget ett nytt lite gravfelt med 3 lave jordhauger. Vegetasjonen i området består av tett kratt og gjør det meget vanskelig å få øye på gravhaugene i vekstsesongen. Lenger sør og på et høyere punkt i åsen ble det også nyregistrert en lav åsrøys bygd av bruddstein. Fra åsrøysa er det en storslått utsikt utover hele Semsletta, og trolig har gården fått navn etter denne naturformasjonen da Manum navnet skal komme av *muhamarr* som skal bety en berghammer hvorfra man har tiltalende utsikt.

### Vik

Vik grenser opp til tettbebyggelsen i Semsbyen. Navnet forklares med at sjøen (Byfjorden) sto mye lenger inn over slettelandet da gården ble ryddet slik at den lå innerst i en vik. En annen forklaring er at Akersmyra en gang kan ha vært en vik av Akersvannet. Vik ble tredelt mellom 1789 og 1817 og fortsatt finnes det tre gårdsbruk her. To bruk ligger side om side under en tilsvarende ås som på Manum. Sveitserstil av høy autentisitet dominerer Bygningsmiljøet, selv om driftsbygningene er 1930- og 1950-talls. De representerer ved stilpreg og ut husas plassering i terrenget en yngre generasjon gårdsbebyggelse enn den på Manum. Øvre Vik (44/1) ligger tett opp til tettbebyggelsen, og bebyggelsen er yngre. Gartneridrifta her, Widerøe Gartneri, skriver seg fra 1959, drivhusa er fra 1969 til 1987.



*Manum og Vik ligger helt opp mot skogkanten på sørsida av Semsletta. På åsen bak Manum ligger ei forhistorisk åsrøys.*

### **Semsbyen stasjonsområde**

Semsbyen er en stasjonsby med jernbanen fra 1881 og den gamle Kongeveien på Raet som sine viktigste forutsetninger. Stedet lå sentralt til i forhold til etablerte kommunikasjoner. Her kom en gammel veiforbindelse fra Arnadal og Andebu inn på raveien, og litt lenger nord, ved Brua gikk veien til Jarlsberg og Tønsberg. Skysstasjonen lå ved Fyllpå, et annet viktig veikryss litt lenger nord. En viktig institusjon som allerede var etablert ved raveien i området er Sem arrest- og tinghus, bygd 1843. For øvrig var dette et rent jordbruksområde med gårdene Aulerød, Tem, Vik, samt Lasken under Jarlsberg.

#### *stasjonsbyen på Raet*

Ved Semsbyen svinger Vestfoldbanen inn mot foten av Raet og avgrenser tettstedet fra Semsletta. Rundt første verdenskrig var stasjonsbyen etablert. Før sammenslåingen med Tønsberg kommune var Semsbyen det viktigste tettstedet i Sem kommune, men kommuneadministrasjonen har fra gammelt av ligget i Tønsberg. Alt samme år som jernbanen ble åpnet var det etablert industri i stasjonsområdet; Sem Dampsag og Stavskjæreri. Fortsatt preger industrivirksomheter det nærmeste stasjonsområdet, men bare en større fabrikkbygning fra 1900-tallets første tiår står her, ellers er bygningsmiljøet preget av store næringsbygg fra vår egen tid. Sem stoppested ble ubetjent i 1982 og er nå nedlagt, men den gamle stasjonsbygningen står ennå.

#### *Aulerød*

Sem stasjon ligger på gården Aulerøds grunn. Gårdsbebyggelsen ligger fortsatt i grenseområdet mellom land og by. Rundt stasjonsområdet vokste småhusbebyggelsen fram. Stasjonsbygningen, Aulerøds gårdstun og småhusbebyggelsen er elementer som gir Semsbyens ansikt mot Semsletta en viktig historisk dimensjon.

## VURDERING

### *betydningsfullt kulturmiljø*

Samlet sett utgjør Semsletta et kulturhistorisk tyngdepunkt med virkning langt utover kulturmiljøets grenser og med tråder langt bakover i tid. Et særdeles rikt kulturmiljø med stort mangfold og historisk dybde. Sem middelalderkirke, alle gravhaugene på Gullkronen, Farmannshaugen og Jarlsberg hovedgård er kulturminner det knytter seg rikshistorisk interesse til. Sammen med husmannsplassene, gårdene, de gamle veiene og landskapet på den flate sletta, utgjør de et unikt kulturlandskap. Kulturmiljøet dokumenterer hvordan grevskapet var organisert, økonomisk og sosialt, samtidig som her er tråder som trekker bakover og andre som illustrerer utviklingen opp mot vår tid.

Semsletta er sammensatt av mange kulturhistoriske landskapselementer det er viktig å se som en helhet. Foruten området rundt hovedbruket er det gårdene og de mange bruka med opprinnelse som husmannsplasser ligger som øyer i det åpne åkerlandskapet. I øst ligger Bergåsen med Tomsbakken, gammel plass- og arbeiderbebyggelse ved den gamle veien.

Mot sør er kontakten med Tønsberg, Slottsfjellet, Vestfjorden og Manumåsen viktig, i vest Raet og Semsbyen. Sletta deles av Aulielva som har hatt betydning både for ferdsel, næring og eiendomshistorien langt tilbake. Sletta krysses av gamle og nye veier som binder de forskjellige elementene sammen.

*Når det gjelder ferdsel er den kulturhistoriske interessen i de fleste tilfeller knyttet til strukturer mer enn fysiske "ting", men av og til kan den knyttes til konkrete byggverk, slik som denne veien opp til søndre Berg. Veien ligger på skrå i et hellende terreng og er lagt på en meterhøy steinterrasse. Den er trolig ikke i bruk lenger, men ligger i et fint turterreng.*



## Virkning og konfliktvurdering

### PARSELL J

*Parsell J går etter tidligere definisjon fra Adal til Tomsbakken. Fjellanger Widerøe AS' traséforslag omfatter 5 parallelle alternativ gjennom Barkåker, betegnet 2.3.1 til 2.3.5. De samles til 4 alternativer på jordene under Berg. Traséene er vurdert uten tilgjengelige høydeprofiler.*

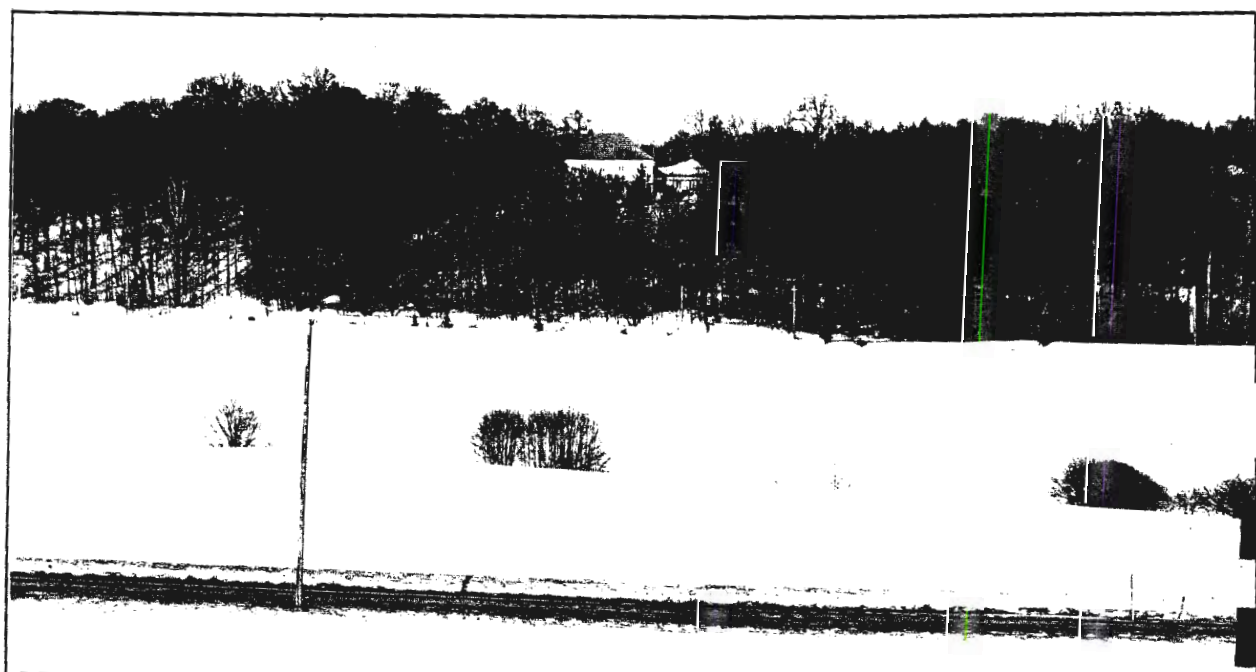
*Siden alle alternativene samles ved Tomsbakken i sør og likeledes ikke er bundet opp i spesielle alternativer nordover gjennom Våle og Borre, kan man for akkurat denne parsellen vurdere alternativene uten sideblikk til tilstøtende parseller.*

#### Alternativ 2.3.1

*I det fallende terrenget fra Barkåker ned mot Tomsbakken vil Alt. 2.3.1 måtte bygges opp med en fylling som vil endre opplevelsen av terrenget nedenfor nordre Berg. Traséen vil måtte skjæres noe inn i fjellskråningen under søndre Berg*

Mellom gårdsbebyggelsen på nordre Berg som ligger på åskammen, og nordre Hestehagen som ligger i skogbrynet, er det åpen lomme med jevnt skrånende jorder. Dette landskapsrommet gir et il'ustrerende bilde av "husmannsplassens" og "gårdens" beliggenhet i landskapet - selv om det ikke har vært noen funksjonell sammenheng her. Traséen vil bryte opp dette rommet og avskjære jordene til nordre Berg. For dette miljøet er alt. 2.3.1 det dårligste. Sammenlignet med de andre alternativenes konsekvenser for nyere tids kulturminner ved Barkåker er likevel denne konflikten av en mer lokal karakter. Utformingen av inngrepet og vilkår for fortsatt drift på nordre Berg vil kunne bøte på inngrepet.

*Omlagging av traséen østover i skråningen ved søndre Berg vil få store negative konsekvenser for kulturminner og kulturlandskap foruten at en skjæring vil virke svært skjæmmende i forhold til det åpne landskapet rundt Jarlsberg.*



I skråningen på vestsida av de store gravfeltene på søndre Berg, ned mot dagens jernbane, er det registrert spor etter gammel dyrking i form av åkre og rydningsrøyser. Dersom traséen skjæres inn i skråningen vil man kunne komme i konflikt med disse fornminnene som representerer en stor kunnskapsverdi omkring bosetting og driftsmåter i jernalderens jordbruks-samfunn.

Søndre Berg er et herskabelig anlegg med bevisst markant plassering langt ut på åsryggen. Her troner det litt fjernt og romantisk høyt over Semsletta. Det er viktig at denne virkningen ikke forringes. Høydeforskjellen og vegetasjonen skulle gjøre det mulig å avbøte dette inngrepet

#### Alternativ 2.3.2

*Alt. 2.3.2 går lenger vest gjennom skogen som ligger mellom Barkåker og Semsletta. Også dette alternativet vil måtte bygges opp med fylling sør- over mot Tomsbakken, men den ligger mye lavere i terrenget ved nordre Hestehagen. Forslaget følger eksisterende trasé under nordre Berg.*

Skogen sør for Barkåker er preget av moderne skogsdrift. Inngrepet ser ikke ut til å komme i vesentlige konflikter med nyere tids kulturminner.

#### Alternativ 2.3.3

*Alt. 2.3.3. innebærer en liten forskyvning mot vest i forhold til alt. 2.3.2. Vurdert som alt. 2.3.2*

#### Alternativ 2.3.4

*Alternativet ligger vest for nordre Hestehagen og like øst for søndre Hestehagen og kommer inn på eksisterende linje noe lenger sør enn alt. 2.3.2 og 2.3.3.*

Det er uheldig at nordre Hestehagen avsperras fra Semsletta. Konflikten vil være avhengig av utforming og høyde på linja.

#### Alternativ 2.3.5

*Fra Barkåker fører en stor kurve med radius under høyhastighetsbane- standard banen tilbake til Tomsbakken. Først i skogbrynet mot Emmerød, deretter gjennom skogen og ut på selve Semsletta over de flate jordene ved søndre Hestehagen.*

Konflikten ligger først og fremst i innsnevring av Semsletta, men graden vil være avhengig av høyde og utforming.

*Oversiktsbilde over inngrepsområdet fra Hestehagen i nord til Tomsbakken i sør, sett fra kirkegården ved Sem kirke.*

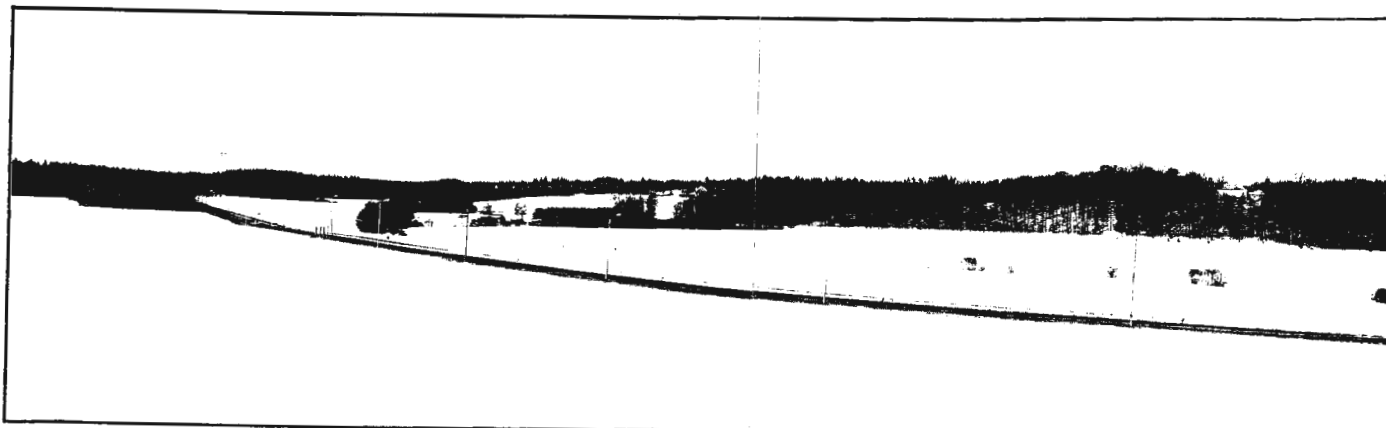
Nordre Hestehagen

Nordre Berg

Søndre Berg

Søndre Hestehagen

gravfelt i eikeskogen



## PARSELL K OG L, TØNSBERG

### Hva er vurdert

*Forslagene berører de tidligere parsellene K og L. Fjellanger-Widerøe AS' traséforslag omfatter i hovedsak de samme alternativene som tidligere har vært vurdert, og berører de samme kulturmiljøene. Prosjektet har hatt tilgang til lengdeprofiler for kritiske områder. Prosjektet har knyttet noen enkle kommentarer til forslaget om utflytting av stasjonen til Kjelle, siden dette har vært framme i pressen. Beskrivelsen av og konsekvensene for utkjøringsrampen av sløyfa i Tønsberg blir omtalt under kulturmiljø 0721-03 Tønsberg by.*

### Alternativ 1.1.1 dobbeltspor i dagens sløyfe

*Alternativet følger dagens trasé fra Tomsbakken inn i Tønsberg og videre rundt sløyfa og ut mot Jarlsbergsletta. Forslaget medfører etablering av planfri kryssing med RV 35 ved Tomsbakken. Veibrua over jernbanen vil bli høy, ca 7 m.*

Muligheter for direkte konflikt med jernaldergravfeltet sør for Tomsbakken CL 030-5-1/3. RV 35 viderefører en meget gammel ferdselsvei og er en del av strukturen rundt hovedgårdens anlegg. Sammenhengen mellom denne veien, Jarlsberg hovedgård og plass- og arbeiderbebyggelsen i Tomsbakken er et av de bærende kulturhistoriske landskapselementene på Semsletta. Planfri kryssing mellom jernbanen og RV 35 vil innebære et stort inngrep, bryte de viktige sammenhengene og redusere landskapets kulturhistoriske innhold. Forslaget innebærer svært store konflikter med kulturverninteressene. Om jernbanen kunne ligge så lavt at veien kunne gå over ville konflikten avbøtes.

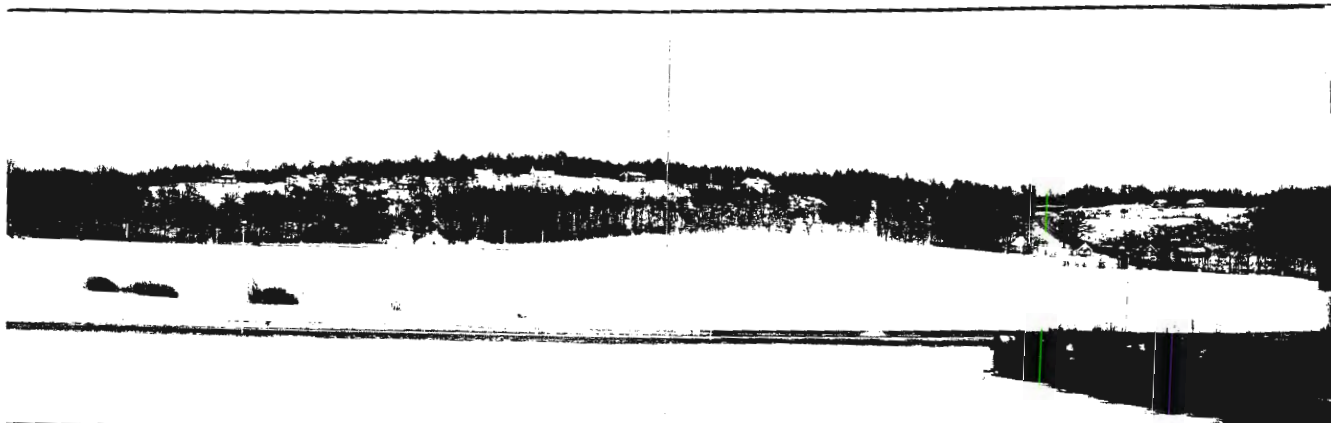
### Alternativ 1.1.2 enkeltspor Semsletta godssporet

*Vurderingen bygger på Fjellanger-Widerøes oversikt over alternative traséer datert 15.12.93. Her går alternativet lenger øst enn tidligere forslag, bl.a. de som vises på konfliktkartene. Alternativet utgjør en kurve som forbinder dagens to spor inn til Tønsberg, og er tenkt som et supplement til dagens sløyfe gjennom Tønsberg. Sporet vil gjøre det mulig å kjøre forbi Tønsberg-sløyfa med godstog og framtidige tog uten stopp i byen, f.eks. i forbindelse med en framtidig Sørlandsbane-forbindelse. Jernbanen holder tilnærmet terrenghøyde, og planfri kryssing av RV 308 er foreslått ved at veien føres under sporene i en tett betongkulvert.*

*boligbebyggelse søndre Berg  
gammel terrassert vei til søndre Berg*

*Brennerialleen*

*Øvre Tomsbakken  
Nedre Tomsbakken*





Alternativet går nær og rett øst for den søndre av Jarlsberg vokterstuer. Alternativet kan ikke sees å komme inn i konflikt med kulturminnets innhold. Løsningen ligger svært nær Grevskapsbanens smalspor fra 1881, da forbindelsen til Tønsberg besto av et buttspor inn i byen fra denne kurven. Vokterstuen lå ved kryssingen av denne og den gamle hovedveien ut av Tønsberg. Med hensyn til kulturlandskapet og forholdet til Jarlsberg hovedgårds nærmeste omgivelser er det en fordel at linja ligger øst for vokterstua.

#### **Alternativ 1.1.4 enkeltspor i dagens sløyfe**

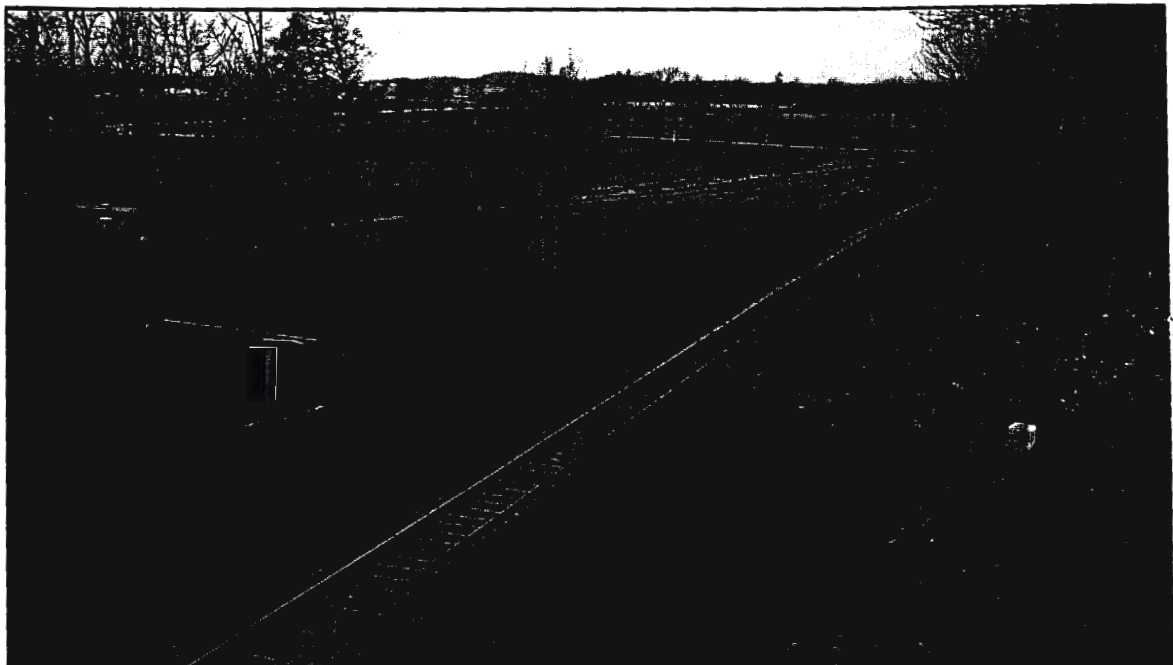
*Ved å arrangere sportilslutningene ved Frodeløkka slik at en énveisstyring av trafikken kan gjennomføres, regner man med at kapasiteten blir stor nok til å unngå flaskehals, i alle fall fram til en eventuell tilknytning til Sørlandsbanen. Forslaget innebærer tunnel gjennom Frodeåsen med avgrening for å møte de to endene av sløyfa. Forslaget er framstilt med korteste tunnelalternativ som forutsetter planfri kryssing med RV35 ved Tomsbakken. Forslaget kan imidlertid kombineres med et tunnelpåhogg lenger opp i bakken omtalt under alternativ 2.1.2 nedenfor.*

Muligheter for direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner, jernaldergravfeltet sør for Tomsbakken CL 030-5-1/3. Virkningene for de kulturhistoriske svært verdifulle sammenhengene mellom Jarlsberg, Rv 35 og Tomsbakken; vil være som ved alt. 1.1.1 (og alt. 2.1.2-2). Forslaget innebærer svært store konflikter med kulturverninteressene. Dagens spor Kjelle - Tomsbakken rives.

#### **Alternativ 2.1.2 tunnelalternativ Frodeåsen**

*Forslaget inneholder to varianter med vesensforskjellige konsekvenser ved Tomsbakken. Forslagene henger sammen med de to Nøtterøy-traséene, men det antas at begge Tomsbakken-alternativene også kan vurderes i forbindelse med alternativ 1.1.4 ovenfor. Selv alternativ 1.1.1 skulle det være mulig å knytte til et tunnelalternativ her. Den ene varianten, alt. 2.1.2 - 2, baseres på etablering av planskilt kryssing ved dagens planovergang RV35 Tomsbakken. Føring av traséen i løsmassekulvert allerede ved Tomsbakken kan være mulig. Tunnelpåhogg i Gravåsen.*

*Ved Gravåsen passerer banen ved en skjæring i åskanten, godt skjult i forhold til sletta med høy vegetasjon (t.v.). Noen meter lenger opp ligger et felt med gravrøyser, oppdaget så seint som i 1973. I bakgrunnen ses alleen mot Tomsbakken.*





*De majestetiske trærne i Brennerialleen.*

Virkningene for de kulturhistoriske svært verdifulle sammenhengene mellom Jarlsberg, Rv 35 og Tomsbakken; vil være som ved alt. 1.1.1 (og alt. 1.1.4). Forslaget innebærer svært store konflikter med kulturverninteressene.

*Den ene varianten, 2.1.2 - 1 baseres på tunnelpåhogg nord for kryssing av RV35 og lenger øst enn dagens planovergang. Traséen er i utgangspunktet knyttet til alternativ 2.3.4 gjennom Barkåker, men med mindre inngrep i Bergåsen skulle det også være mulig å knytte dette alternativet til de øvrige forslagene gjennom Barkåker.*

Ved dette alternativet vil de verdifulle sammenhengene mellom Tomsbakken, RV35 og Jarlsberg hovedgård kunne opprettholdes. Alternativet vil derimot komme i konflikt med kulturminnene knyttet til Jarlsberg Brenneri. Selv om også dette er en viktig del av Jarlsbergs kulturmiljø, berøres ikke så sentrale verdier som ved Tomsbakken. Det er først og fremst Brennerialleen som vil bli overskåret, dammene og eventuelle ruiner bli ikke berørt. Muligheten for avbøtende tiltak ved utforming og igjennplanting skulle kunne være tilstede. Av alternativene til parsell J forbi Jarlsberg hovedgård, er alternativ 2.1.2 - 1 å foretrekke.

*Den ene varianten, alt. 2.1.2 - 2, baseres på etablering av planskilt kryssing ved dagens planovergang RV35 Tomsbakken. Førings av traséen i løsmassekulvert allerede ved Tomsbakken kan være mulig. Tunnelpåhogg i Gravåsen.*

Virkningene for de kulturhistoriske svært verdifulle sammenhengene mellom Jarlsberg, Rv 35 og Tomsbakken; vil være som ved alt. 1.1.1 (og alt. 1.1.4). Forslaget innebærer svært store konflikter med kulturverninteressene.

### **Alternativ 1.2.3 Semsletta Akersvannet**

*Traséen følger dagens spor over Semsletta sør for Jarlsberg nesten fram til Aulielva. Dette gjelder også fyllingshøyde. Øst for Aulielva begynner en sammenhengende kurve fram til Manumåsen. Undergangen for RV 312 vil markere et høydepunkt på traséen midt på sletta, men fyllingshøyden vil ikke overstige ca. 4 meter siden veien delvis graves ned. Nærmere tunnelpåhogget, 200 m nordvest for Manum ligger traséen igjen på bakkenivå.*

For Semsletta må det være en betingelse at alle inngrep gjøres på det flate landskapets premisser. Et hvert sammenhengende inngrep over bakkenivå vil være svært ødeleggende for opplevelsen av de mange kulturhistoriske sammenhengene i dette landskapet. Videre må slettas nåværende utstrekning reduseres i minst mulig grad. Kjente, identitetsskapende landskapsbilder og historiske sammenhenger må ikke splittes eller forringes.

Det gjenstående alternativ over sletta ser ut til å kunne imøtekomme dette i stor grad. Det er positivt at traséen for det meste følger dagens fyllingshøyde. Ingen kjente kulturminner blir direkte berørt og traséen går i god avstand fra gårdsbebyggelsen. Gårdsenheter ser ikke ut til å bli funksjonelt redusert. Forbi Jarlsberg hovedgård følges den eksisterende linje. Traséen ligger lavt i forhold til forhistorisk vannstand noe som vil minske graden av konflikt med eventuelle bosettingsspor i dyrka mark.

Det mest konfliktfylte punktet er kryssingen av RV312 som vil skje midt mellom Aulilunden og Rønningen. Tilkjøringsramper og bru vil trolig "fylle igjen" rommet mellom de to gamle gårdstunklyngene. Virkningen av Aulilunden som "opphøyd lund" i kontrast til slettelandet rundt vil reduseres, noe som innebærer konflikt med kulturvern hensynet. Det er viktig at en ved utformingen av inngrepet tar hensyn til disse aspektene.

I forhold til en tilsvarende kryssing mellom Aulilunden og Auli, som har langt dypere historiske band, er likevel dette alternativet å fortrekke. Det vil dessuten være positivt å få fjernet dagens jernbane linje som går mellom Auli og Aulilunden.

Gårdstungruppene på Manum og Vik under åsene i sør er et annet verdifullt bilde i slettas kulturlandskap. Inngrepet kommer midt mellom de to gårdene. Ved utforming av tunnelpåhogget må man prøve å redusere den oppsplittende virkningen i størst mulig grad.

Ved anleggsarbeider i forbindelse med tunnelpåhogget i Manumåsen må det tas hensyn til de automatisk fredete kulturminnene her CK 030-5-2/12 og CK 030-5-2/13.

*Dagens jernbanebru over Aulielva vil kunne bli stående ved siden av den nye brua. Rett vest for elva vil deler av et nyere industrianlegg måtte rives.*

## KONKLUSJON

### *parsell K og L*

De største konfliktene innenfor dette kulturmiljøet er lokalisert til Tomsbakken. Sammenhengen mellom rv 35, anlegget på Jarlsberg Hovedgård og plass- og arbeiderbebyggelsen i Tomsbakken er et av de bærende kulturhistoriske landskapselementene på Semsletta. Her vil det være en planfri overgang med veien som skaper de store problemene og fører til et inngrep som bryter disse viktige sammenhengene. Både alternativ 1.1.1, 1.1.2, 1.1.4 og 2.1.2-2 medfører denne konflikten. Samtidig vil 3 av disse alternativene 1.1.1, 1.1.2 og 1.1.4 trolig komme i konflikt med jernaldergravfeltet i Gravåsen sør for Tomsbakken. Alternativ 2.1.2-1 medfører også problemer med Jarlsberg og noe av det samme miljøet som Tomsbakken, nemlig Brenneriet og Brennerialleen. Men dette inngrepet er mindre totalt og bør i noen grad kunne la seg avbøtes. For dette området av Semsletta vil derfor alternativ 2.1.2-1 være å foretrekke fremfor de andre.

Videre vestover på Semsletta vil traséen såfremt den blir liggende så lavt som nåværende forslag antyder ikke skape store konflikter med kjente kulturminner i dette området. Den største konflikten dreier seg om kryssingen av riksvei 312 med veibru over jernbanen.

### *parsell J*

Når det gjelder parsell J ligger de viktigste konfliktene i Barkåker. Alternativet innebærer muligheter for konflikter også over Semsletta, men disse er avhengig av detaljutforming og bør kunne la seg avbøte. Særlig viktig her blir utformingen av variant 2.3.1 ved søndre Berg. Dersom traséen kommer for langt inn i skråningen mot øst, kan bosettingsspor fra jernalderen bli direkte berørt og inngrepet vil komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner.

*Landskapet på den søndre delen av Semsletta er har stor skala og åpenhet, slik at alle inngrep oppå flata lett blir synlige*





*Denne smale jernbaneundergangen ved Aulilunden ble bygd over den gamle ferdselsveien som krysset Semsletta fra Brua ved Aulielva til Smørberg ved Byfjorden. Undergangen markerer et parti som er i bruk som adkomstvei og gårdsvei, men er for smal for dagens jordbruksmaskiner - som må passere jernbanen i en overgang på siden.*

*I det åpne, storskalalandskapet på Semsletta synliggjøres sammenhengen mellom viktige kulturhistoriske ankerfester. Et av de mest "mettede" historiske landskapsblikkene oppleves langs innfartsveien som kommer fra Barkåker, riksvei 308. Bildet er tatt fra Hestehagan. Fra venstre ses Tomsbakken, Gravåsen, Slottsfjellet, Jarlsberg hovedgård og Sem kirke. Det er lett å tenke seg hvor sårbare disse sammenhengene vil være for inngrep som sperrer for den visuelle kontakten elementene imellom.*

*Semsletta sør for Aulielva, med driftsbygningene til Manum-bruka på rad til venstre. I slettas randsone ses fra venstre Semsbyen, Store Auli og Aulilunden. Sammenhengen mellom stedene er ennå visuelt fattbar, noe som beriker landskapets kulturhistoriske innhold. Dagens veier og jernbane ligger lavt og absorberes derfor av landskapets store linjer.*

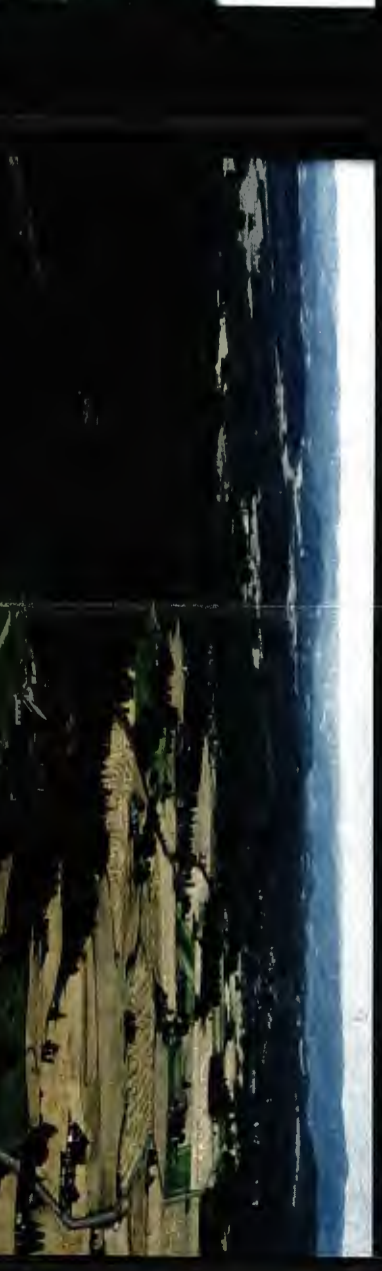
*Den gamle hovedveien til Tønsberg er ennå relativt intakt mellom Sem kirke og Raet. Lengst in ses Ås-gårdene på rad langs raryggen. Bildet er tatt like utenfor gravlunden ved Sem kirke.*

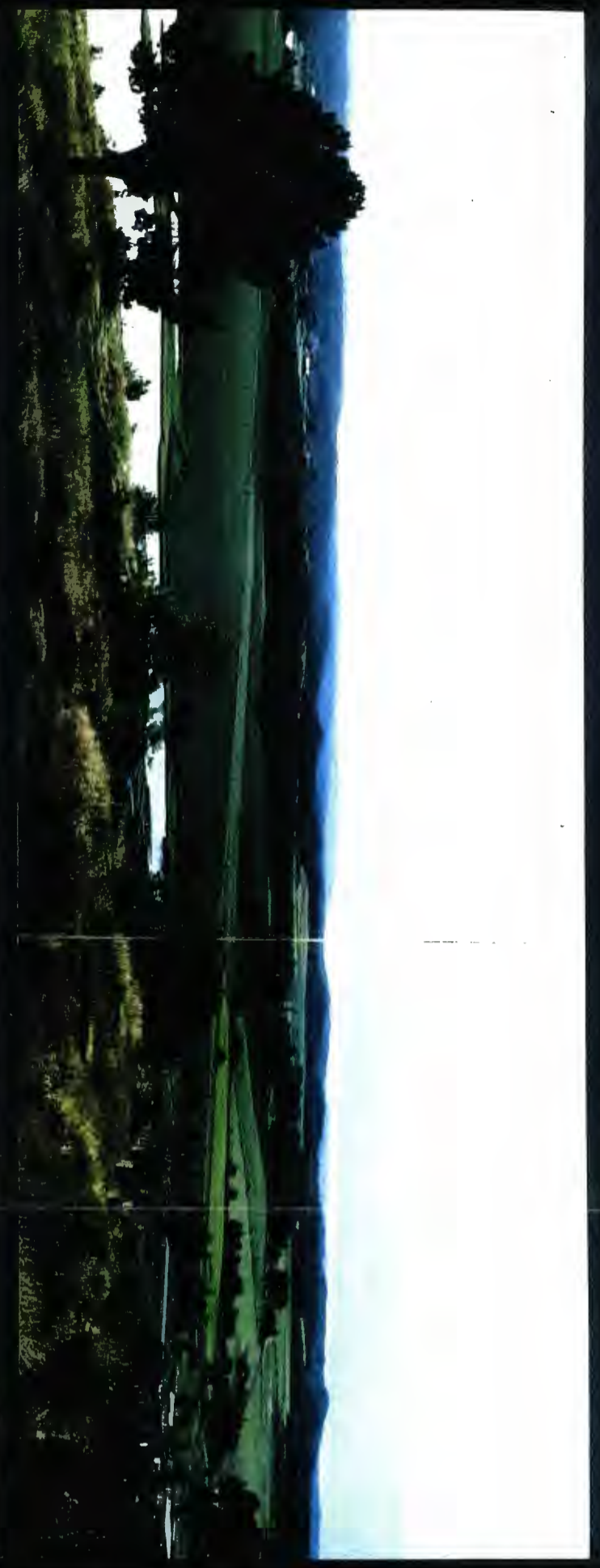
*I Gravåsen sør for Tomsbakken er det et større gravfelt med bl.a. 13 gravrøyser. Som flere av de andre gravfeltene i dette høydedraget ligger de langt ut på kanten av åsen, godt eksponert mot Semsletta.*

*Sem kirke er fra middelalderen.*

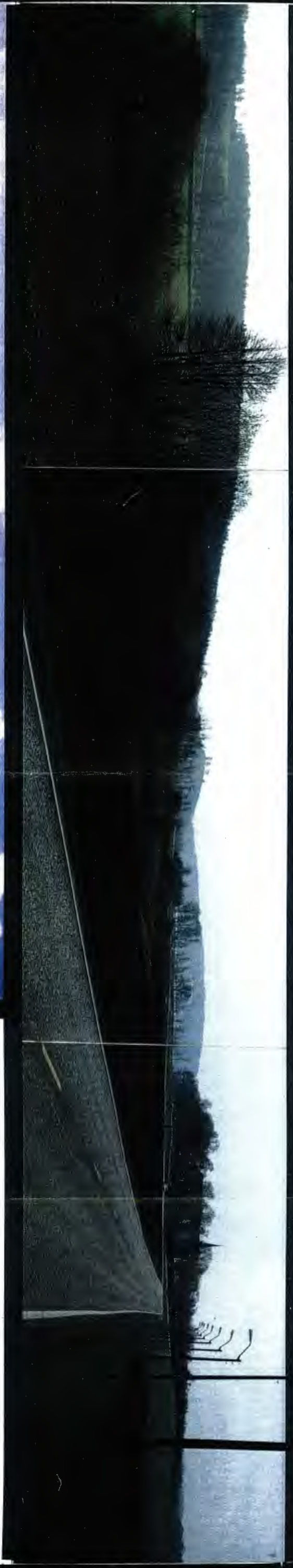
*Jarlsbergs hovedfasade med "Den store allé", i aksen mot Byfjorden til høyre og Farmannshaugen til venstre. Vestfoldbanen i forgrunnen.*

*Alléene rundt Jarlsberg hovedgård har opphav i det barokke parkanlegget fra tidlig på 1700-tallet. De bygger trolig på retninger og strukturer som går tilbake til lensherreresidensens anlegg fra 1500- og 1600-tallet. Selv om trær har blitt skiftet ut er de viktige deler av kulturminnestrukturen i området. De binder enkeltelementene sammen og skaper variasjon og frodighet i det store slettelandskapet.*

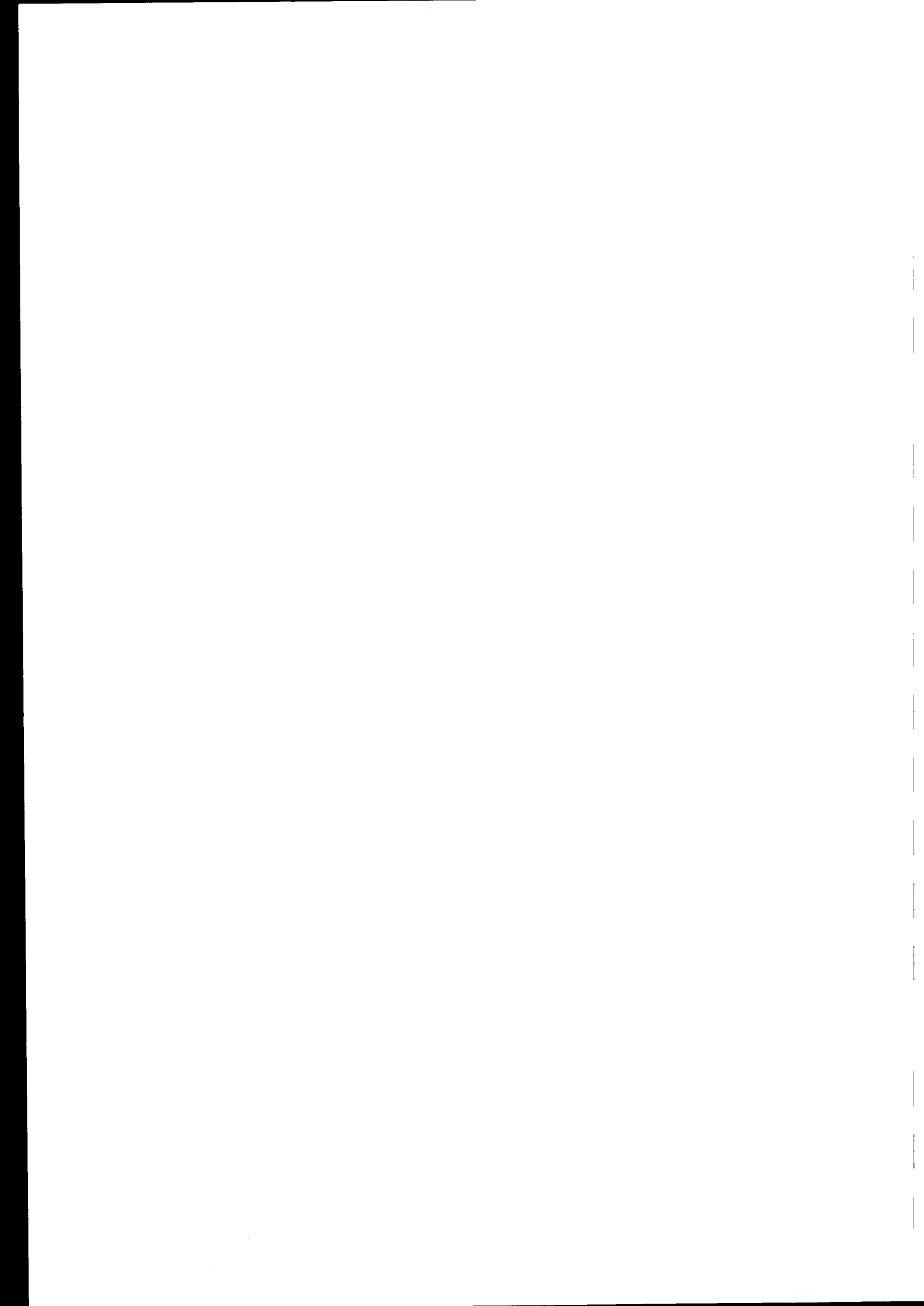








<p><i>Semsletta sett fra Slottsfjellet. Vi ser noen av ruinene på Slottsfjellet i forgrunnen. Treklyngene i bakgrunnen markerer Jarlsberg til høyre og store og lille Gullkronen til venstre</i></p>	<p><i>Ulike vilkår for vekst i en åker kan avsløre spor fra forhistorien. Her ved Lunden er det trolig overpløyde gravhauger som trer fram. Det er jordsmonnet i de dypere fotgrøftene rundt haugene som skaper denne vekstforskjellen - som avtegner seg som ringer utover jordene Fra lufta synes de godt, men fra bakken er de vanskelig, ofte umulig å få øye på.</i></p>
<p><i>Jarlsberg hovedgård med Tønsberg og Slottsfjellet i bakgrunnen. Sem kirke ligger til venstre i bildet. Dernest hovedbygningen på Jarlsberg med driftsbygningene litt til høyre. Vi ser den rettlinjede strukturen til de gamle barokke alléene i parkanlegget. Den enslige treklyngen på jordet til høyre markerer Farmannshaugen. I diagonalen fra hovedbygningen innover i bildet mot søndre Jarlsberg vokterbolig avtegner den gamle hovedveien til Tønsberg seg som vekstspor i åkeren.</i></p>	<p><i>Gravhaugene i det store gravfeltet på Søndre Berg er godt synlige. De ligger uberørt av nyere inngrep i en stor eikeskog. De har en markert beliggenhet på åskammen ut mot Semsletta som skimtes mellom trærne. Vi ser så vidt søndre Berg til venstre i bildet.</i></p> <p><i>Aulielva flyter bred og rolig over Semsletta. Her ved den gamle jernbanebrua.</i></p>



# Kulturmiljø 0704-01

## Tønsberg by

### Innholdsoversikt

side

#### OVERSIKTSDATA

75

#### HISTORIKK OG BESKRIVELSE

77

##### GENERELLE TREKK

77

*Hva er gjort*

77

*Middelalderen*

77

*Ny vekst med skipsfarten*

78

*Byløkkene*

79

*Slottsfjellet*

80

*Nordbyen*

80

*Jarlsbergbanen*

81

*Boligbygging på 1900-tallet*

81

*Kjelle*

82

*Moderne byfunksjoner*

82

#### VIRKNING OG KONFLIKTVURDERING

83

*Hva er vurdert*

83

*1.1.1 Dobbeltspor i dagens sløyfe*

83

*Utvidelse på innsida av banesløyfa*

87

*1.1.4 Enveisspor i dagens sløyfe*

87

*2.1.2 Tunnelalternativ i Frodeåsen*

89

*2.2.1 Kulvertalternativ i Vestfoldgaten*

89

*Bane i gateplan i Vestfoldgaten*

91

*3.2.3 Tunnelalternativ Slottsfjellet - Byfjorden*

92

*1.1.2 Enkeltspor over Semsletta*

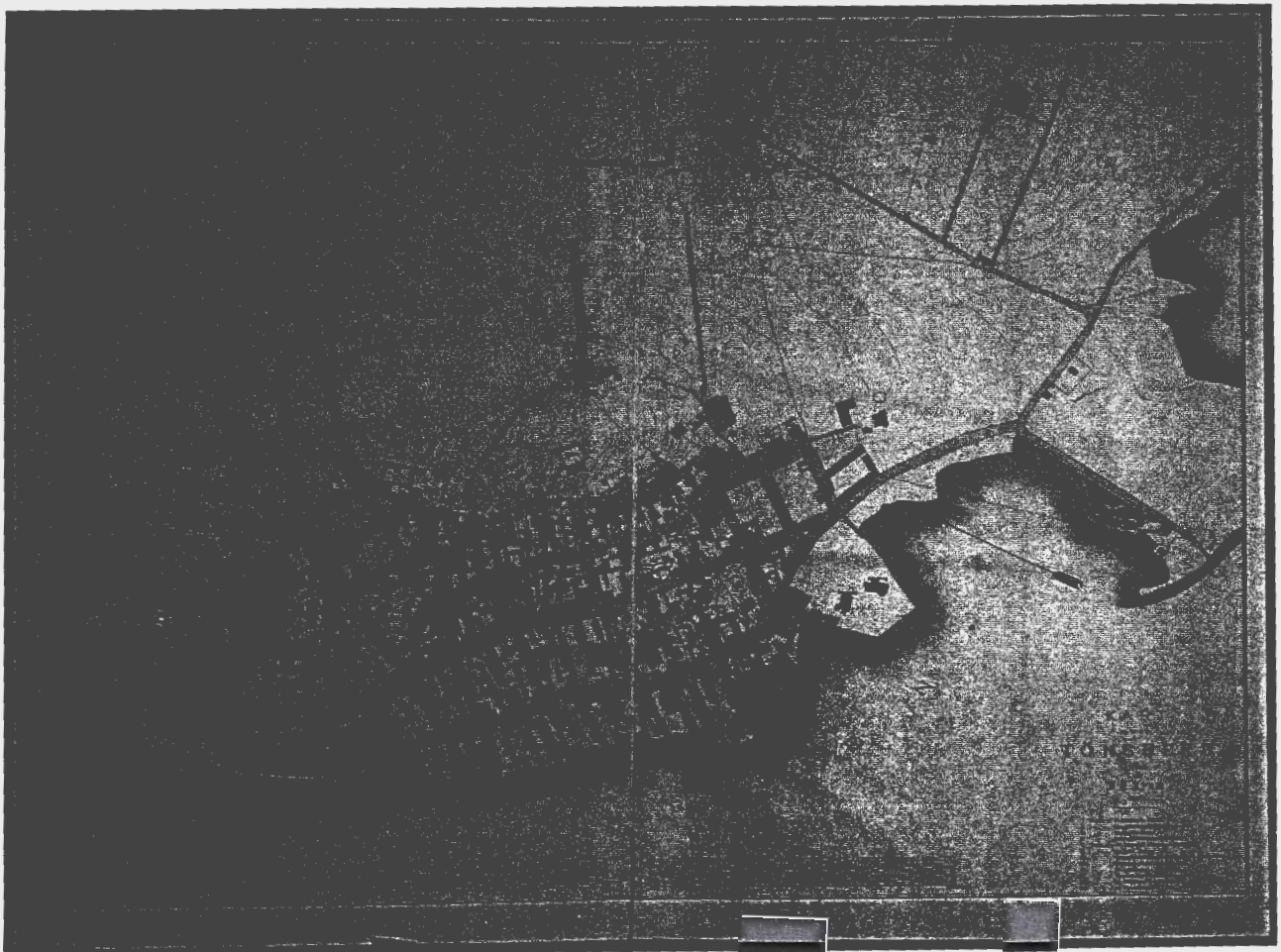
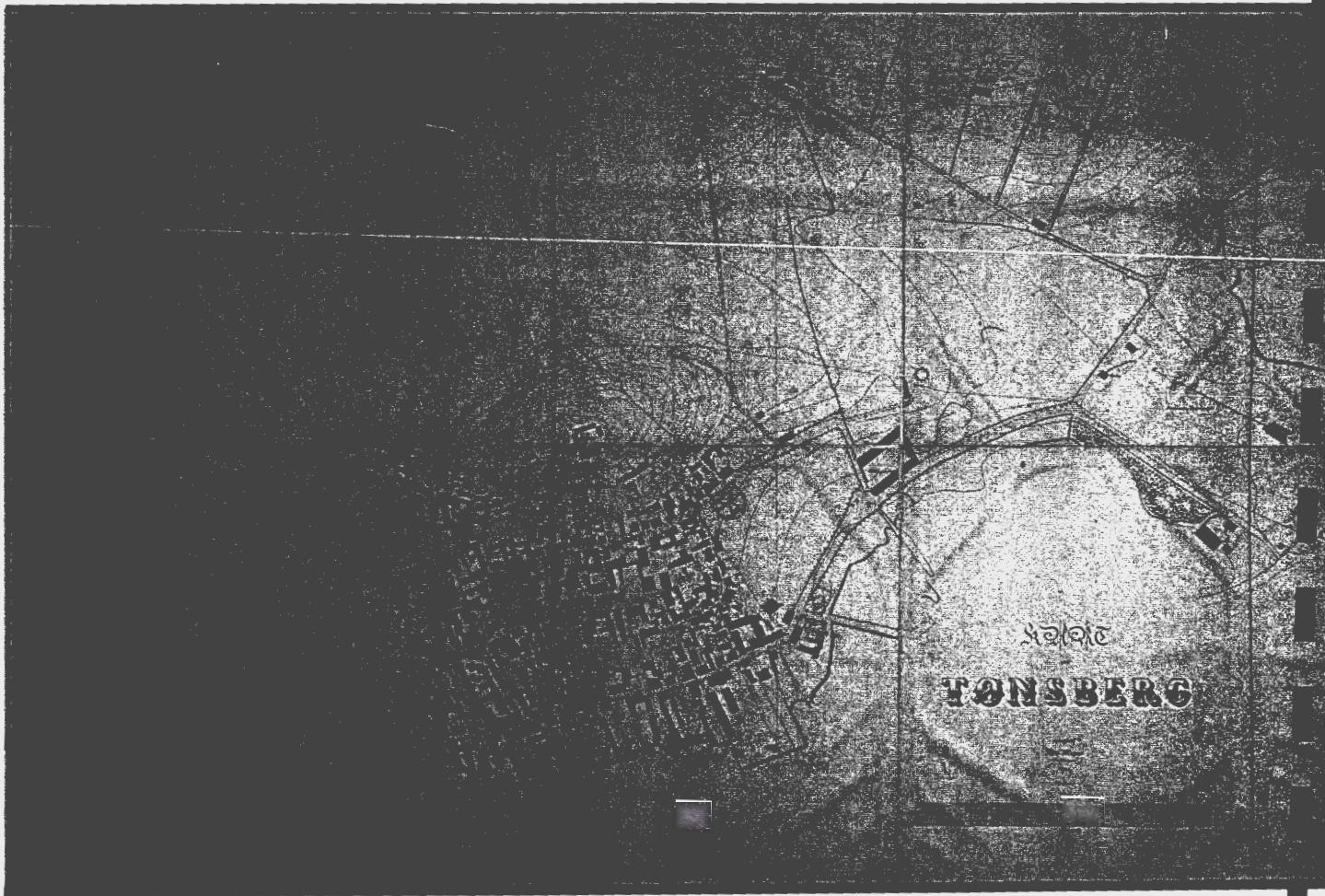
95

*Ny stasjonslokalisering ved Kjelle*

95

#### KONKLUSJON

95



# Kulturmiljø 0704-01

## Tønsberg by

### Oversiktsdata

#### TRASÉALTERNATIVER

- 1.1.1 Dobbeltspor i dagens sløyfe
- 1.1.2 Enkeltspor (godsspor) Semsletta
- 1.1.4 Enkeltspor i dagens sløyfe
- 2.1.1 Tomsbakken - Tønsberg stasjon, dobbeltspor i dagens trasé
- 2.1.2 Tomsbakken - Tønsberg stasjon, tunnel i Frodeåsen
- 2.2.1 Tønsberg stasjon - Teie, kulvert Vestfoldgaten - Kanalen
- 2.2.2 Tønsberg stasjon - Teie, bane i gateplan i Vestfoldgaten - vippebru Kanalen
- 3.2.3 Tunnel under Slottsfjellet - senketunnel i Byfjorden

#### KOMMUNE

Tønsberg

#### KARTBLAD

prosjektkart 24, 26  
økonomisk kartverk CL 030-5-3

#### FØRREFORMATORISKE LOKALITETER

0704/03/CL 030-5-3/1	kastell
0704/03/CL 030-5-3/2	ruin
0704/03/CL 030-5-3/3	2 gravhauger
0704/03/CL 030-5-3/4	ruin

#### AVGRENSING

Vi har i denne framstillingen valgt å behandle Tønsberg byområde som ett kulturmiljø og inkluderer da også Kjelle og de områdene på Nøtterøy som berøres av passasjen under Byfjorden eller over Kanalen, dvs. Teie og Kaldnes.

#### PLANSTATUS OG VERNESTATUS

##### *automatisk fredete kulturminner*

Automatisk fredete kulturminner på Haugar, Slottsfjellet og Kjelle. Også kulturlagene i middelalderbyen er automatisk fredet, det samme gjelder ruinene etter middelalderens steinbygninger i Tønsberg.

*Kartene t.v. viser Tønsberg by og de nærmeste omgivelsene slik de var like før og like etter at Jarlsbergbanen ble anlagt. Det øverste er Axel Magnus' kart fra 1868, det nederste er N. S. Krums kart fra 1883. Avfotografering fra Riksarkivet.*

*bevaringsplaner*

For den historiske delen av byområdet som strekker seg videre enn det fredete middelalderbyområdet skal det i følge kommuneplan for 1991-2003 skal utarbeides en helhetlig bevaringsplan. Teie hovedgård og nærmeste omgivelser på Nøtterøy-sida er også innenfor dette området.

*stasjonsområdet*

Jernbanestasjonen ligger innenfor det historiske byområdet hvor det skal utarbeides en helhetlig bevaringsplan. Stasjonsbygningen er med i spesialområde bevaring.

Nordbyen er regulert til spesialområde bevaring.

*fredete enkeltbygninger*

Fredete enkeltbygninger innenfor kulturmiljøet er:

Foyngården, Nedre Langgate 18

Kockegården, Tollbodgaten 14

Britanniagården, Nedre Langgate 26

Kossegården, Storgaten 55

Bentegården, Nordbyen 16

Arbeiderboliger, Svend Foyns gate 1

*andre vernebestemmelser*

Tønsberg Boligselskapers Hageby (Thurmannsgate og Enggaten) og villastrøket på Knut Adlers løkke (Huitfeldts gate, Rodes gate, Bugges gate, Adlers gate) er i Tønsberg kommuneplan for 1991-2003 forutsatt båndlagt og vernet i første 4-års periode.

**NATURGRUNNLAG***beliggenhet og geologi*

Tønsberg by ligger på halvøya mellom Byfjorden i vest og fjordbassenget Træla og Presterødkilen i øst. Den nordligste delen av Nøtterøy hører også inn under Tønsberg. Berggrunnen i kommunen består av Oslofeltets eruptiver, med lavabergarter i bysenteret. Byen ligger i et sammensatt område i overgangssonen mellom ulike landskapstyper; mellom Raet og slette-landskapet i nordvest og kystsonen med øyene i øst og sørøst. Fra byens sentrum strekker en høyderygge seg nordover og går over i Vestfoldraet. Her ligger et sammenhengende natur- og friluftsområde som strekker seg fra Greveskogen til Jareteigen. Atkomst fra byen er via Stenmalen og Frodeåsen.

*naturreservat*

På hver side av bysenteret er det naturreservat; Ilene naturreservat i Byfjorden og Presterødkilen i Træla. Begge er viktige våtmarksområder.

## Historikk og beskrivelse

### GENERELLE TREKK

#### Hva er gjort

Den historiske oversikten for Tønsberg bys vedkommende blir svært summarisk av flere grunner. En mer fullstendig analyse bli svært voluminøs og sprengte rammene for denne typen utredning. For omfangets skyld er derfor mye av den historiske redegjørelsen tatt med under avsnittet om virkning og konfliktvurdering, i den sammenhengende informasjonen har direkte relevans i forhold til de aktuelle traséalternativene.

#### Middelalderen

Tønsberg by ble opprinnelig anlagt like nedenfor det 63 meter høye Slottsfjellet. I utstrekning var middelalderbyen Tunsberg lokalisert mellom Slottsfjellet, tingplassen Haugar og Byfjorden. To streter løp parallelt med stranden med kongsgården i nord og Olavsklosteret i syd. Små tverrgater - *veiter* - forbant disse stretene med havnen. Bygårdene lå i tette rekker ned mot vannet. Innimellom trehusa og i utkanten av byen lå enkelte steinbygninger, som dominerte med sin iøyenfallende arkitektur og store betydning - kirkene, klostrene og hospitalene. Det kjennes i alt ti kirkelige institusjoner i middelalderens Tunsberg, tre sognekirker, to klostre, tre kapeller og to hospitaler.

#### Slottsfjellet

Slottsfjellet, tidligere kalt Berget, var fra naturens side svært velegnet som et sted å forsvare seg. Navnet Tønsberg er satt sammen av *tun* og *berg*. Sisteledet antas å sikte til Slottsfjellet. På alle sider er det bratte stup, enkelte steder finnes det mulige atkomstpartier, men disse er få og enkle å sperre. Trolig har det ligget et forhistorisk forvarsanlegg her som det i dag ikke finnes rester etter. I løpet av 1200-åra ble Tunsberghus utbygd til Norges og kanskje Nordens den gang største borg. En kongsgård ble lagt ved fjellets fot.



Utsikten fra Slottsfjellet mot byen slik den kan ha fortonet seg i middelalderen. Illustrasjon fra Snorres Kongesagaer.



*handelsgrunnlag*

Det som favoriserte Tønsberg som sentrum for handel var trolig en befolkningsvekst i perioden 700-1000 som gjorde at de nordre og indre bygdene i fylket ble oppdyrket. Dette forflyttet tyngdepunktet fra kystbygdene til bygdene omkring Tønsberg. Nyrydding og fødselsoverskudd førte til økt handel med Tønsberg som sentrum.

*hvor gammel er byen?*

I Snorre Sturlassons Heimskringla fortelles det at Tønsberg var kjøpstad allerede på Harald Hårfagres tid ved 870. De arkeologiske utgravningene i Tønsberg har imidlertid ikke kunnet påvise noen bymessig bebyggelse her før ca 1100. Det foreligger imidlertid andre registrerte strukturer på Tønsberg-halvøya som kan dateres til perioden romertid til vikingtid -middelalder, f.eks. spor av bygninger, åkre, graver, brønner og renner.

*nedgangstid i seinmiddelalderen*

I seinmiddelalderen og særlig etter reformasjonen mistet Tønsberg mye av sin betydning. Etter foreningen med Danmark i 1380, opphørte Tønsbergs status som residens for kongen. Andre omstendigheter som bidro til Tønsbergs nedgang var svartedauen i 1350, konkurransen fra andre byer og byens egne ladesteder, dessuten indre og ytre stridigheter. Den viktige handelsbyen fra middelalderen fikk minsket betydning.

*bybrann*

Bybrannen i 1536 raserte hele byen, bortsett fra murene; "ti de var uforbrennelige". Byen lå nå langt nede, men eksisterte fortsatt som kjøpstad, både rettslig og administrativt.

Trelasthandelen ble rammet etterhvert som skogene nærmest kysten ble nedhogd. På begynnelsen av 1500-tallet ble byen plyndret og borgen på Slottsfjellet ødelagt av svenskene.

*grevskapet Jarlsberg*

Lensherren i Tønsberg len flyttet ut av byen og bodde på Auli og Sem, som tidligere var henholdsvis ladegård for Olavsklosteret og en av kongens større gårder. Lensherrene residerte der til 1671. Da ble gårdene skjenket av kongen til grev Griffenfelt, den første greve til grevskapet som få år seinere fikk navnet Jarlsberg. I 1671 foreslo Norges stattholder, grev Ulrik Fredrik Gyldenløve i Larvik grevskap, å nedlegge Tønsberg som by og flytte borgerne til Hølen ved Larvik. Forslaget falt imidlertid etter sterke protester.

**Ny vekst med skipsfarten**

Oppbyggingen av byen tok tid, men under den lange fredsperioden fra 1720 økte velstanden, spesielt på grunn av skipsfarten. Etter 1814 begynte en ny og bedre tid for Tønsberg. Skipsfarten og skipsbyggingen blomstret, og fra midten av 1800-tallet startet selfangsten og litt seinere hvalfangsten, som ble en viktig næring fram til 1960-tallet.

*fangstnæringer og industri*

Industrivirksomhet knyttet til både skipsfart og hvalfangst vokste fram fra 1860-tallet. Handel, industri, skipsfart og hvalfangst ga grunnlaget for folkeveksten i byen.

*bystrukturen overlever*

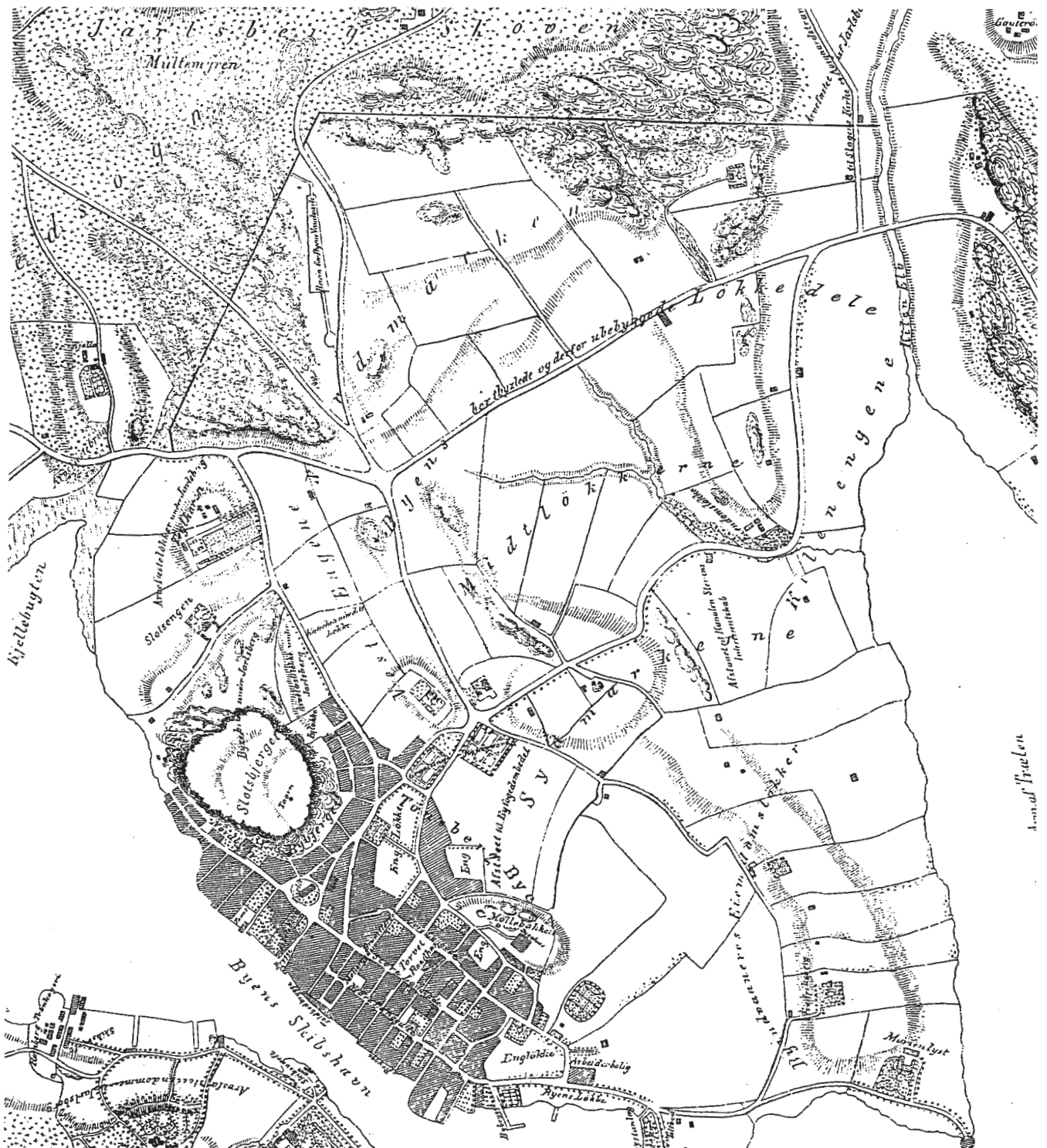
Helt fram til 1800-tallet lå Tønsberg stort sett innenfor middelalderbyens grunn. Bebyggelsen var strukturert langs et langgate-system med tre gater som gikk parallelt med bryggekanalen. Både disse primære gateløpene og de kortere tverrgatene ned til sjøen er fremdeles et hovedelement i Tønsbergs byplan, selv om gatene nok både har forskjøvet seg noe gjennom tidene og blitt forlenget da byene for alvor ekspanderte på 1800-tallet.

I bysenteret i skrånningen mellom Slottsfjellet, Haugar og havna kan middelalderbyens gatenett derfor avleses også i dag, og områder med eldre bevaringsverdig trehusbebyggelse fra 1700- og 1800-tallet er intakt.

**Byløkkene**

Utenfor selve byen lå det store byløkker. Fra gammelt av var de byens *takmark*, områder som byens borgere brukte til beite i fellesskap. Etter hvert ble disse oppdelt, og på 1800-tallet kom de i de privat eller kommunal eie. Det opprinnelige forbudet mot å bosette seg på løkkene ble forsøkt omgått, men løkkene ble fortsatt stort sett brukt til beiteområder på 1800-tallet, bare på noen privateide løkker var det bebyggelse. Byløkkene var delt inn av veier som krysset området og hadde betegnelser som Nordmarken, Midtløkkene, Vestløkkene Kileengene osv. De enkelte delene var

*Kart over Tønsberg by og de nærmeste omgivelsene fra omkring 1870. Ennå var byen innenfor middelalderens grenser.*



oppdelt teiger som ses av bykartet fra ca 1870. Enkelte av løkkene tilhørte Jarlsberg hovedgård. Dette gjaldt områdene mellom Slottsfjellet og Kjelle.

#### *utbygging på byløkkene*

Etterhvert som folketallet i Tønsberg økte, ble behovet for nye arealer til bebyggelse stort. På slutten av 1800-tallet startet en omfattende regulering av byens løkker. Det var også løkker inne i selve byen; disse var private og ble tidligere utbygd enn løkkene utenfor byen.

#### **Slottsfjellet**

Bydelene Nordbyen, Teglhagen og Fjerdingen er de mest sentralt beliggende boligområdene, iblandet en god del næringsvirksomhet. Områdene hører også til blant de mest trafikkbelastede boligstrøkene, da de ligger nær byens hovedårer. Slottsfjellet med Tallak er et natur- og museumsområde i bysentrum. Her finnes ruinene etter Tunsberghus med Michaelskirken på Slottsfjellet, og i skråningen på nordsida av fjellet ligger Vestfold fylkesmuseum på Tallak.

#### **Nordbyen**

Nordbyen er en gammel forstadsbebyggelse, typisk orientert langs innfartsveien til byen og i nær kontakt med sjøen. En stor del av bebyggelsen er fra 1700- og 1800-tallet. Nordbyen 16, "Bentegården", er en av byens eldste bygninger og ble sannsynligvis oppført ca 1700-1720. Huset er den eneste representanten i byen av denne typen bolighus, som har røtter i 1600-tallets byggetradisjoner.

#### *boligbygging og industri*

Det var hovedsakelig villabebyggelse som ble oppført på de tidligere løkkene, men det vokste også opp noe industriell virksomhet i dette området. De første husa ble bygd i tilknytning til de viktigste ferdselsårene, som Stenmalveien og Valløveien, i dag Halfdan Wilhelmsens allé.

*Nordbyen er en fredet plett på flere måter, men trafikken inn og ut av Slottsfjelltunnelen kutter over det gamle gateløpet.*



*Det smale gateløpet gjennom Nordbyen.*



### **Jarlsbergbanen**

Da Jarlsbergbanen ble anlagt i 1881, gikk et sidespor fra Jarlsberg Pens gjennom en tunnel i Slottsfjellet og ned til stasjonen ved havna. Etter at jernbanen ble flyttet sto tunnelen lenge ubrukt. Først i 1960-åra ble Nedre Langgate, som tidligere stoppet sør for Slottsfjellet, forlenget gjennom tunnelen. Den ble som utvidet for formålet, og er seinere blitt en av de viktigste ferdselsårene gjennom byen. Omleggingen medførte at det gamle gateløpet gjennom Nordbyen ble skåret over.

### *jernbanesløyfa*

Da jernbanesløyfa inn til byen med dagens stasjon ble anlagt på de tidligere byløkkene i 1914, var det fremdeles bare noen få løkker som var utbygd. Bebyggelsen innenfor og rundt sløyfa er siden delvis regulert i forhold til linjas krumning samt de gamle veien som krysset løkkeområdene.

### **Boligbygging på 1900-tallet**

Bebyggelsen i området dokumenterer den historiske utvikling innen byplanutvikling og boligbyggestil fra rundt århundreskiftet og framover, med representanter for ulike byplanidealer, bygningstyper og sosial tilknytning. Innenfor banesløyfa finnes bl.a. et strøk med jugendvillae i store hager, Egne Hjem-hus på tomter inndelt i et stramt rutenettmønster, hageby med arbeiderboliger, dessuten enkelte sveitserhus og funkisboliger.

### *hagebyen*

Av boligbebyggelse bør hagebyen innenfor jernbanesløyfa trekkes fram. Tønsbergs Boligselskapers arbeiderboliger ble bygd i 1917-1922 på Anders Madsens løkke. Tjue firemannsboliger ble anlagt etter hageby-

idealet, der husa ligger rundt en felles plass. Hver leilighet har i tillegg sin egen hage ved huset. Bygningstypen er ens for alle hus, men variasjon i vindustyper, dekorasjon og farge gir hver bygning et individuelt preg innenfor et planlagt homogent strøk. Hagen er et viktig element i dette planidealet. Det er et vakkert boligstrøk med et autentisk preg.

## Kjelle

Gården Kjelle lå utenfor den gamle bygrensen, der Kjelle ungdomsskole ligger i dag. Kjelle var en gård i Sem og tilhørte godssamlingen til Sem kongsgård og fulgte seinere over til Jarlsberg hovedgård. Langs jernbanelinja og oppover åsen ble det bygd en del villaer utover på 1900-tallet, i hovedsak på bygslede tomter av Jarlsberg hovedgård.

## Kjelleolla

Gården Kjelle fikk navn etter olla eller kilden som ligger rett nord for krysset mellom Kjelleveien og Farmannsveien - Semslinna. Åsen ovenfor ble tidligere kalt Frukjellåsen som viser til det gamle navnet Frukjella, eldre Frodakelda. I dag står det Frodeåsen på kartet. Kilden er omtalt som *Frodakelda* så tidlig som i Magnus Lagabøters Bylov i 1276. Stedet ble brukt til tøyvaskeplass og tørkeplass for Jarlsberg, og ellers for byens innbyggere. I 1880 søkte Treplantningsselskapet kommunen om en mindre bevilgning til forskjønnelse av plassen, som på denne tida fungerte som møteplass. I åsen ovenfor finnes et nett av stier som trolig kan knyttes til denne tidlige fritidskulturen.

## drikkevannskilde i 1000 år?

Vannet renner like godt i dag som i middelalderen, og mange Tønsbergfolk sverger til dette vannet som drikkevann, og henter det hjem i kanner. Selve utløpet er lagt i rør og renner ut i et sirkelformet basseng av fin tilhogd granitt, og holdes i orden av entusiastiske brukere.

## Moderne byfunksjoner

Sentrale fylkes-, region- og kommunale funksjoner er i dag lokalisert i bysenteret og de nærmeste byområder. Bysenterfunksjonene ligger innenfor et geografisk område hvor disse kan nås til fots. Forrettingsstrøket ligger i den historiske bydelen mellom Byfjorden og jernbanen. Gjennom de siste tiår har det foregått en omfordeling av funksjoner mellom bydelene. Transport- og arealkrevende virksomhet har flyttet ut av bykjernen og blitt erstattet av privat- og offentlig tjenesteyting. Boligandelen i bysenteret er redusert. Bysenteret har endret bygningsmessig karakter ved at store komplekser har erstattet den tradisjonelle trehusbebyggelsens beskjedne skala.

## sentrum forskyves

Samtidig har det foregått en tyngdepunktforskyvning av handelsvirksomhet fra området rundt torget og Kanalen til de øvre bydeler. Nye og tidsmessige trafikkårer gjennom byen har også påvirket bystrukturen.

## industri- og boligområder

Industri- og næringsvirksomhet for øvrig er i dag lokalisert til områder i tilknytning til større trafikkårer og havnemuligheter, både på fastlandssida av byen og på Kaldnes på Nøtterøy-sida. På de tidligere byløkkene øst for byen er det hovedsakelig villabebyggelse på løkkene nærmest jernbanesløyfa, mens arealkrevende industri- og næringsvirksomhet ligger i ytterkanten ned mot Trælen og Kanalen. Villabebyggelsen nord og øst for byområdet lå tidligere i Sem kommune. Kommunesammenslåingen mellom Sem og Tønsberg i 1988 har gitt byen større utviklingsmuligheter.

## Virkning og konfliktvurdering

### Hva er vurdert

Forslagene berører de tidligere parsellene K og N. Fjellanger Widerøe AS' traséforslag omfatter i hovedsak de samme alternativene som tidligere har vært vurdert, og berører de samme kulturmiljøene. Prosjektet har hatt tilgang til lengdeprofiler for kritiske områder. I tillegg har vi knyttet noen enkle kommentarer til forslaget om utflytting av stasjonen til Kjelle, siden dette har vært framme i pressen.

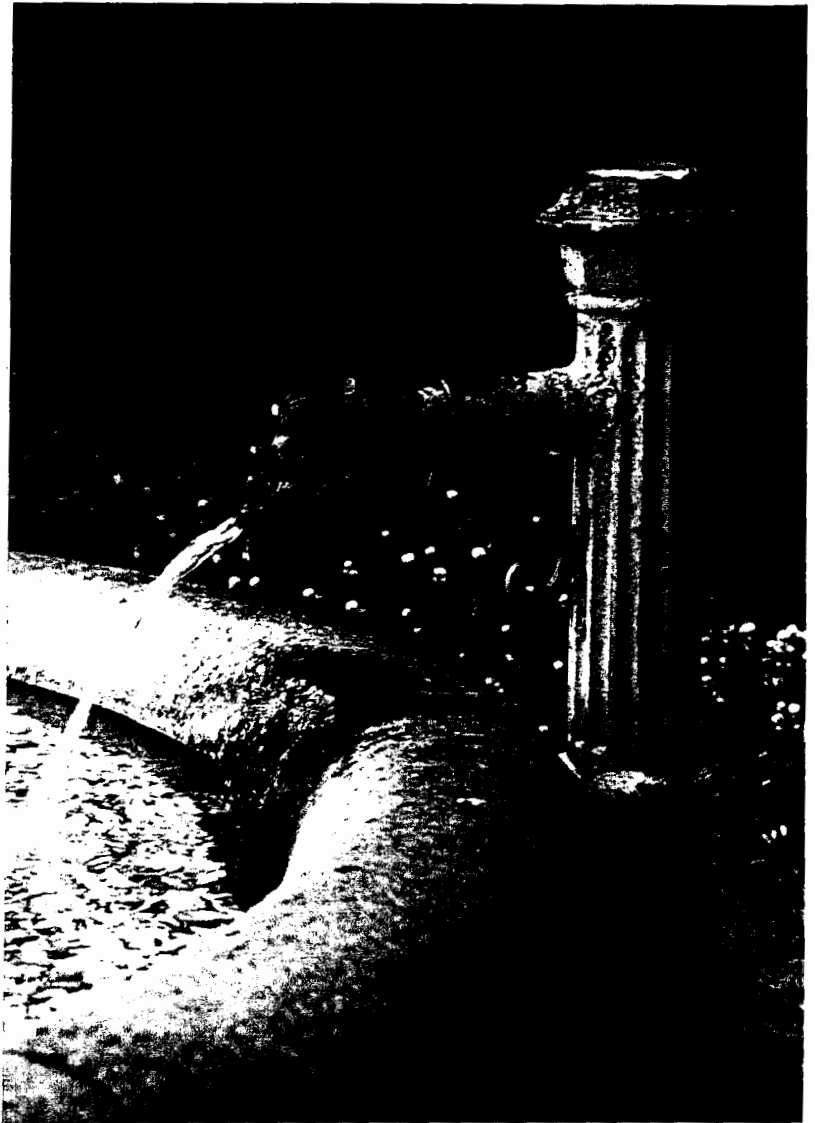
### 1.1.1 Dobbeltspor i dagens sløyfe

*Alternativet følger dagens trasé fra Tomsbakken inn i Tønsberg og videre rundt sløyfa og ut mot Jarlsbergsletta. Breddeutvidelsen videre medfører noe skjærings- og forstøtningsarbeider i skrenten opp mot Frodeåsen.*

Sporet nordfra inn på Kjelle kommer svært nær et par bolighus vest for linja som er den retningen sporet er foreslått utvidet. Forstøtning og fylling vil gjøre inngrep i hagene og enkelte uthus og kanskje et bolighus vil måtte rives. Ved sørgående linje ut av byen vil fyllingen ut mot sletta og brua over rives 308 utvides i bredden og sveitserhuset som ligger inn mot brua må antakelig rives. Kulturhistorisk er disse konfliktene ikke sentrale.

*Sveitserstilhuset ble bygd i 1924 etter at et annet bolighus knyttet til Eidsfossbanen brant. De øvrige villaene i området ligger på festetomter av Jarlsberg hovedgård, mens dette ligger egen tomt fradelt jernbanegrunden.*



*Kjelleolla*

Kjelleolla blir berørt av flere alternativer, men dette vil gi de største inngrepene og dermed de største utfordringene for utbyggeren, og de avbøtende tiltakene blir her meget viktige. Arrangementet og tilførselen til kilden ble omlagt da spor sløyfa ble anlagt 1914. De viktigste momentene i de avbøtende tiltakene vil være å bevare og sikre selve kilden, dessuten å opprettholde avkjøringen med et vakkert arrangement for vannposten med tilstrekkelig plass rundt.

*I sløyfa er breddeutvidelsen foreslått på utsida av dagens spor. Dette medfører indirekte og direkte inngrep i følgende lokaliteter med kulturhistorisk betydning:*

*I kilen mellom jernbanesløyfa og tidl. havnespor i krysset Jernbanegaten Slagenveien blir et mindre bygningsmiljø berørt med riving av i alle fall et par bygninger som resultat.*

Et sveitserhus og et uthus med verksted i tegl er bygd 1900-1910. Uthuset bærer inskripsjonen 1909. Et par av bygningene samt utvidelser er oppført seinere, men bebyggelsen er kartfestet 1923. Bebyggelsen orienterer seg etter Jernbanegaten og dermed den gamle Eidsfossbanen. Bygningsmiljøet framstår som et typisk restmiljø i et allerede trafikkutsatt situasjon. Et par av husa dokumenterer fremdeles godt byggeskikken rett etter århundre-



*Sveitserstilhuset og bebyggelsen på hjørnet av Jernbanegaten og Slagenveien er truet av flere utbyggingsalternativer.*

men er dårlig vedlikeholdt. Som helhet vurderes dette som et mindre viktig konfliktområde.

*Boligstrøk i Ø. Dietrichs vei på Træleborg. Husrekka ligger allerede i dag rett under jernbanefyllinga og utvidelsen vil medføre riving av 6 til 7 hus.*

Miljøet er et eksempel på den selvbyggervirksomhet av mindre eneboliger som pågikk i tiåra etter krigen. Reguleringen med ei husrekke mellom den kurvede jernbanen og den rette atkomstveien gjorde at tomtene ble grunne og avstanden til sporet liten. Tilsvarende bygningsmiljøer finnes det fortsatt mange av, også i Tønsberg, og sammen med den korte tida som har gått har dette medført at bygningstypen har vært omfattet med liten interesse av kulturminnevernet. Med forbehold om at ettertida kanskje vil vurdere dette annerledes vil vi derfor karakterisere dette som konflikt der kulturminneaspektet ikke er det viktigste.

*Nye Kirkegård i bydelen Solvang. Kirkegården ligger i dag inntil fyllingen og utvidelsen vil beskjære den.*

Nye kirkegård ble anlagt i mellomkrigstida da den gamle kirkegården inne i sporsløyfa var blitt for liten. Krematoriet bygd i 1938 med kunstnerisk utsmykking av Per Vigeland vil ikke bli berørt. Kirkegården som helhet vil tåle det ekstra sporet, men både i anleggstida og permanent må man inn med skjerming for å dempe støyen.

*Boligstrøk i Saxilds gate i bydelen Solvang. Eneboliger bygd rundt en halvsirkulær plass. Bygningene vil få beskåret hagene og komme svært nær sporet.*

Boligmiljø som er oppført etter krigen i særpreget regulering i hagebystruktur fra 1946. Konflikten vurderes av samme grunn som for boligmiljøet i Ø. Dietrichs vei ovenfor som liten, også fordi husa og gateløpet etter all sannsynlighet kan bli stående.

*Forslaget forutsetter enten at H. Wilhelmsens allé føres over sporene i ny bru eller at det ved en større trafikkomlegging etableres en ny undergang i stasjonens vestlige del. Videre må flere av undergangene i sløyfen utvides.*





*Egne hjem-bebyggelsen*

Begge forslagene vil føre til sekundære konsekvenser gjennom nye trafikkmønstre og detaljløsninger som man må komme tilbake til også i kulturminnesammenheng.

Føring av H. Wilhelmsens allé i bru vil skape en ny vegg langs Gamle Kirkegård som visuelt og funksjonelt vil avskjære den langsgående hovedaksen i kirkegården med gravkapellet. Mot sentrumssida vil løsningen forringe Stoltenbergparken med musikkpaviljongen. Begge disse konsekvensene må betegnes som viktige kulturminnekonflikter.

Ny undergang vest i stasjonsområdet vil avhengig av kryssenes detaljutforming medføre riving av rundt tre typiske løkkehuse fra tidlig 1900-tall. Hovedstrategien bak forslaget er en utvidelse av Erlandsens gates sørsida der husa ligger tilbaketrukket med en skrånende forhage.

*Dagens stasjon kan beholdes og videreutvikles*

Et positivt element ved dette alternativet.

*Krav om støyskjerming av banesløyfa.*

Støyskjerming av en bane som til dels allerede ligger på fylling vil bety en betydelig visuell barriere i disse miljøene som må veie med i en totalvurdering av alternativene. Utforming av støyskjermen har en viss betydning, også for de reisende, f.eks. bruk av glass i øvre halvdel.

**Utvidelse på innsida av banesløyfa**

*For sammenlikningens skyld tar vi med en kort vurdering av det tidligere forslaget om en sporutvidelse på innsida av banesløyfa. Disse lokalitetene blir berørt:*

*Gamle kirkegård og villastrøk*

Gamle Kirkegård med gravkapell vil bli beskåret i det sørlige hjørnet. Villastrøk på Knut Adlers løkke med jugendpreg er forutsatt båndlagt og vernet i kommuneplan. Hagene beskjæres. Tønsberg Boligselskapers arbeiderboliger på Anders Larsens løkke er en hageby fra 1917-1922 med et autentisk preg, og forutsatt båndlagt og vernet i kommuneplan. Hagene beskjæres. Eneboliger fra mellomkrigstida i Enggaten nord for hagebyen blir rammet ved at hagene beskjæres. Boligstrøk på Frodeløkka der utgående og inngående linje møtes. Egne Hjem-hus fra 1907-1912 og bolig-hus i sein sveitserstil (1916) rammes ved at hagene beskjæres og atkomsten må omlegges. Et par av husa ligger så nær at de står i fare for å rammes direkte.

*hageby*

*Egne hjem*

*inngrep i vernet bebyggelse*

Dette alternativet vil bety sterk forringelse av et par miljøer med akseptert status som verneverdige. Antallet hus som faktisk må rives er likevel større om man legger utvidelsen på utsida, men dette er altså etterkrigsbebyggelse uten den samme arkitektoniske standard. Når det gjelder stasjonen, nye veikryssinger og støyskjerming vil vurderingene være de samme. I denne situasjonen holdes det fast ved vår tidligere konklusjon om at en utvidelse på utsida likevel er å foretrekke fra et rent verne-synspunkt.

*stasjonen*

*Adlers gate på innsida av banesløyfa har mange fine eksempler på boligarkitekturen i mellomkrigstida. Husa er omgitt av hager med til dels store trær som her med blodbøk.*

**1.1.4 Enveisspor i dagens sløyfe**

*Ved å arrangere sportilslutningene ved Frodeløkka slik at en énveisstyring av trafikken kan gjennomføres, regner man med at kapasiteten blir stor nok til å unngå flaskehals, i alle fall fram til en eventuell tilknytning til Sørlandsbanen. Forslaget innebærer tunnel gjennom Frodeåsen med avgrening for å møte de to endene av sløyfen. Forslaget forutsetter toplans kryssing med rv 35 ved Tomsbakken. Forslaget kan imidlertid kombineres med et tunnelpåhogg lenger opp i bakken under riksveien ved Tomsbakken omtalt under alternativ 2.1.2 nedenfor.*

*Forslaget medfører riving av de to innerste husa i Frodegaten.*

Villabebyggelse fra 1. verdenskrig, mindre konflikt.

*Kjelleollas tilførselsystem blir berørt av rampen ned til sørgående spor.*

Det er viktig at vannløpet fram til dagens vannpost kartlegges og at dette sikres, ikke minst i anleggsperioden.

*Ny rampe fra Kjelle ut langs eksisterende sørgående spor vil ligge høyere enn dagens. Fall ut på Semsletta er foreslått ca. 18‰ som gjør at dagens sporhøyde nås ca 400 meter vest for brua over rv 308. Eksisterende bru utvides nordover både i høyden og bredden.*

Dette området er viktig i kulturminnesammenheng, ikke bare som del av draget mellom Jarlsberg og Ilene, men også som utsikts- og orienteringspunkt når man kommer nordfra og inn i byen. Sikten mot Slottsfjellet og Byfjorden fra rv 308 er viktig å opprettholde. Dagens jernbanebru og fyllingene til siden for denne sperrer i dag noe for utsikten fra en del av veien, men virker samtidig som en portal. Den nye rampen og bruutvidelsen er en potensiell konflikt. Avbøtende tiltak vil være å legge vekt på portalmotivet samtidig som den nye rampen i deler av løpet gjøres transparent gjennom utforming som viadukt. Omfanget og dermed kostnadene ved disse tiltakene må bestemmes gjennom videre studier av siktlinjer og høyder.

*Ny sørgående rampe utover Semsletta fra dagens nordgående spor riving av det innerste huset i kilen mellom dagens spor på Kjelle.*

Mindre viktig konflikt.

*Dagens spor Kjelle - Tomsbakken rives.*

Liten betydning for temaet. Togreisende mister et fint parti.

*Heving av rampen for jernbanen rører ved viktige siktlinjer og kulturhistoriske sammenhenger mellom by og omland.*



*Dagens stasjon kan beholdes og videreutvikles*

Et positivt element ved dette alternativet.

*Krav om støyskjerming av banesløyfa.*

Se kommentar ovenfor under alternativ 1.1.1

### 2.1.2 Tunnelalternativ Frodeåsen

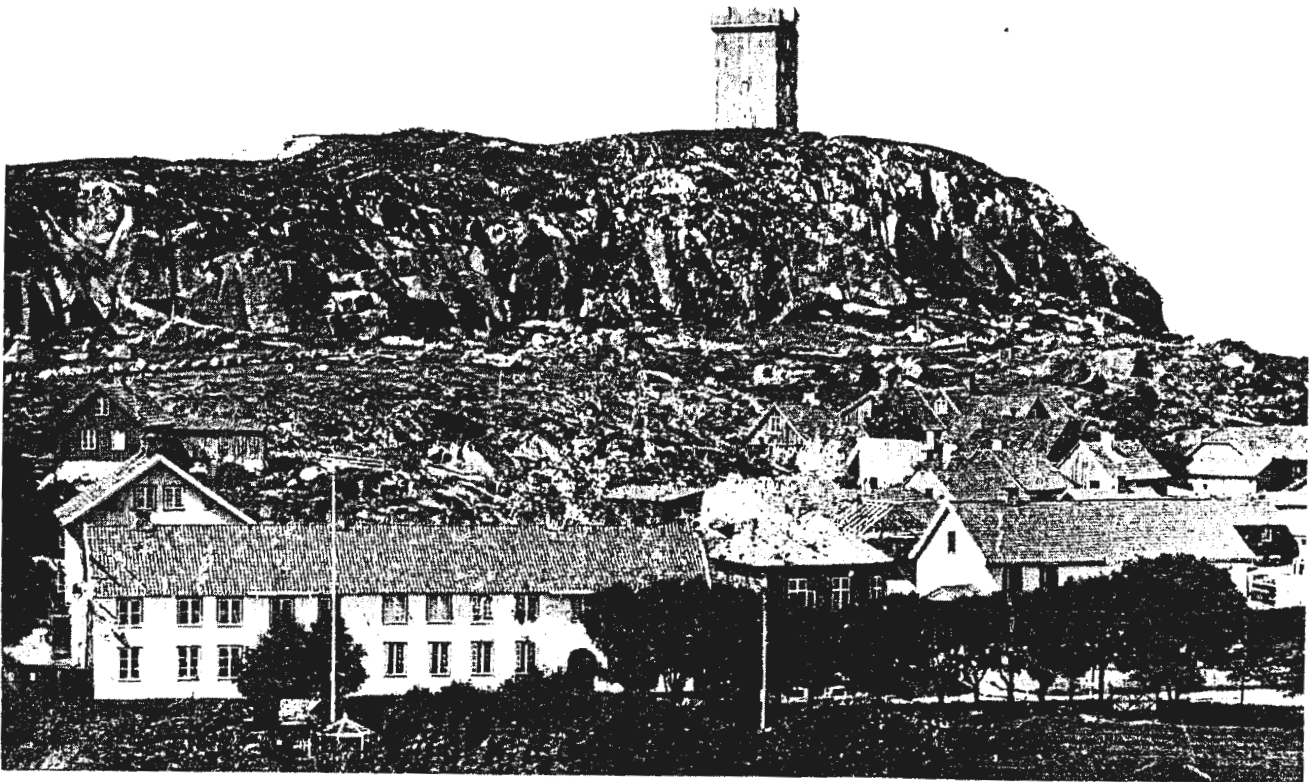
*Forslaget inneholder to varianter med vesensforskjellige konsekvenser ved Tomsbakken, se kulturmiljø 02 Semsletta. Forslagene henger sammen med de to Nøtterøy-traséene, men det antas at begge Tomsbakken-alternativer også kan vurderes i forbindelse med alternativ 1.1.4 ovenfor. Selv alternativ 1.1.1 skulle det være mulig å knytte til et tunnelalternativ her.*

Alternativene har først og fremst betydning ved Tomsbakken. På Tønsberg-sida er forholdene rundt tunnelpåhoggene behandlet under de tilknyttede alternativene

### 2.2.1 Kulvertalternativ Vestfoldgaten

*Nord for stasjonen innebærer alternativet ifølge forslaget tunnel under Frodeåsen. Sporet vil måtte ligge så dypt at passasjen herfra til stasjonen er foreslått lagt som løsmassekulvert. Alternativet skulle kunne kombineres med begge variantene 2.1.2, se beskrivelse av denne ovenfor. Nord for stasjonen vil dette frigjøre areal.*

Et eller to hus på Frodeløkka innerst i kilen mellom dagens spor vil måtte gi plass for kulvertarbeidene. Beskrevet under alt. 1.1.4 ovenfor som en liten konflikt. Videreføring av kulverten fram til stasjonen antas ikke å berøre bebyggelse.



*Dette fotografiet fra 1868 viser Slottsfjellet med tretårnet som sto der dengang. Den lange lyse bygningen er Kockegården i Tollbodgaten som nå er fredet som kulturminne og bl.a. huser pizzastedet Kong Sverre. I forgrunnen ses gårdens store hageanlegg som i løpet av 1800-tallet ble bygd ut med kvartaler. T.h. ses bebyggelsen i Fjerdingen.*

*Tønsberg stasjon vil kunne opprettholdes, men må endres slik at sporene blir liggende så dypt at dagens perrongnivå kan nyttes som overgang mellom sporene. Stasjonsbygningen vil kunne bevares.*

Endringen medfører et stasjonsmiljø uten synlige spor, men stasjonsbygningen, tegnet av NSBs dengang nystartede arkitektkontor til åpningen av sløyfa og på NSBs verneplan, vil kunne opprettholdes. Å beholde stasjonslokaliseringen er en positiv side ved alternativet sett fra kulturminnevernets synsvinkel. Likevel er det viktig å ha øynene åpne for de indirekte virkningene av en slik omlegging. Med ny godsterminal utenfor byen og store frigjorte arealer i dagens sporområde med høy kvadratmeterpris vil man i løpet av noen år stå ovenfor utbyggingsforslag som berører sentrale spørsmål hva kulturminnevern angår. I første rekke er disse knyttet til de tilgrensende byområdenes skala og struktur. Like viktig er selve Farmannsveien som er en av de gamle innfartsårene og som fremdeles er viktig i møte med byen. Slottsfjellets profil og dominans i bylandskapet er et annet viktig aspekt. Dette betyr at reguleringsplanen for denne seksjonen blir av stor viktighet.

*Strekningen videre vil anlegges som løsmassekulvert fram til Kanalen der banen kommer fram i dagen og føres over som vippebru. Utenom det lille bygningsmiljøet ved krysset Jernbanegaten - Slagenveien og enkeltbygninger i havneområdet antas det at øvrig bebyggelse kan bli stående. Etter en omfattende anleggstid vil Vestfoldgaten kunne restaureres og gjenåpnes.*

Bygningsmiljøet mellom dagens jernbanefylling og krysset Jernbanegaten og Slagenveien er omtalt ovenfor under alternativ 1.1.1. Konflikten karakteriseres som mindre viktig.

Bygningene mellom Slagenveien og Ringveien vil kunne bevares med en kulvertløsning. Et mulig unntak er Papirindustriens bygning mellom Jernbanegaten og Vestfoldgaten. Bygningen ble oppført 1916-18 og var ved oppførelsen en meget moderne bygning med bæresystem i jernbetong, sanitærsystem osv. Bygningen er et viktig industriminne i Tønsberg sammen med resten av anlegget og har også brukspotensiale som gjør at den kan ivaretas. Bygningen ligger innenfor bevaringsområdet som planlegges båndlagt, og riving av bygningen vil utgjøre en konflikt. Riving av næringsbebyggelse ned mot Kanalen der kulverten avsluttes anses ikke som viktig kulturminnekonflikt. Et meget positivt moment ved dette alternativet er at hele dagens gatestruktur fra Stasjonen ned til Ringveien kan opprettholdes.

I området sørøst for Svømmehallen er det i følge Riksantikvarens Tønsberg-kontor registrert sjøbunn med organiske avsetninger som kan inneholde materiale fra bosetting eller annen virksomhet knyttet til stranda og fjorden.

*På Nøtterøy-sida medfører alternativet dagstrekning og løsmassekulvert som medfører riving av villabebyggelse. Kulvertlengden før denne treffer fjell er noe usikker.*

Traséen rammer et boligområde fra 1900-1910 oppført på gården Ørsnes' grunn og et nyere næringsbygg mot Kanalen. Det antas at 4-7 boliger ved Valborgs gate må rives. Boligene er oppført i sein sveitserstil og seinere stilarter. Konflikten karakteriseres som middels, selv om den neppe vil kunne avbøtes. Dagens sporsløyfe vil kunne nyttes til andre formål.

*Den gamle papirfabrikken i Vestfoldgaten er i dag butikksenter.*



### **2.2.2 Bane i gateplan, Vestfoldgaten**

*Nord for stasjonen kan både dobbeltspor i dagens trasé og et av tunnelalternativene under Frodeåsen nyttes.*

Kommentarer til dagens trasé under alternativ 1.1.1, tunnelalternativ under 2.2.1

*Tønsberg stasjon vil kunne opprettholdes og videreutvikles med sporene på dagens nivå.*

Et positivt element ved dette alternativet.

*Sør for stasjonen forutsetter forslaget enten at H. Wilhelmsens allé føres over sporene i ny bru eller at det ved en større trafikkomlegging etableres en ny undergang i stasjonens vestlige del.*

Se vurdering under alternativ 1.1.1. Vil medføre konflikter.

*Traséen vil sannsynligvis kunne legges slik at Papirfabrikkens fasade mot dagens Vestfoldgate akkurat kan bevares, dvs. at sporet går tett i fasaden. Tønsberg Svømmehall kan bli stående, muligens med unntak av et utbygg. I havneområdet må et par næringsbygg rives.*

Se kommentarer under alternativ 2.2.1 ovenfor. Papirfabrikken mulig konflikt.

*Dagens Vestfoldgate vil opphøre å eksistere, og villabebyggelse med atkomst hit må skaffes ny atkomst gjennom et omfattende system med veier inne i kvartalene. Dette vil i første rekke gjelde kvartalet mellom Wilh. Wilhelmsens vei og Svend Foyns gate. De tverrgående veiene mellom Slagenveien og Ringveien vil bli blokkert og banen vil utgjøre en barriere på 700 meter.*

Sammen med støyskjerming vil dette bety et meget kraftig inngrep i bydelen Træleborg. Bydelen ble påbegynt regulert i 1906 som følge av regulering av en del løkker i privat eie. På løkker under Gunnarsbø ble det i

1909 satt igang tomtosalg. Sør for Slagenveien bygde kommunen etter 1914 mange hus, dels for ubemidlede, dels for vanlig utleie. De fleste av disse husa ble solgt i 1920-åra. Tønsberg-Eidsfossbanens spor ned til Kanalen ble anlagt 1901 og strukturerte bebyggelsen i denne delen av bydelen.

Bydelen utgjør et homogent miljø, stort sett med eneboliger, fra en periode med omfattende ekspansjon av byen. Foruten de kvalitetene som ligger i et sentrumsnært boligområde av denne typen ligger de kulturhistoriske verdiene i dokumentasjonen av denne utbyggingsperioden med den forsiktede stilvariasjonen som fant sted.

Inngrepet vil om ikke direkte, så indirekte ødelegge husrekka på østsida av Vestfoldgaten gjennom støy. Støyskjerming medfører dessuten mørkelegging av den tidligere mest attraktive husfasaden. For å unngå en videre konsekvenser innover i de berørte kvartalene kan det være aktuelt å erverve denne husrekka og opparbeide en gangvei og parksone på denne stripa. Dette kan også gjøre det mulig å anlegge gangveiforbindelser over eller under sporet uten store inngrep i tverrveiene.

Inngrepet vil uansett gjennom sitt omfang bety en alvorlig konflikt med et viktig kulturminnemiljø. Som nevnt ovenfor er det i området sørøst for Svømmehallen iflg. Riksantikvarens Tønsberg-kontor registrert sjøbunn med organiske avsetninger som kan inneholde materiale fra bosetting eller annen strand- eller vannbundet virksomhet.

*På Nøtterøy-sida går alternativet gjennom en relativt homogen villa-bebyggelse, først i dagen, lenger sør i løsmassekulvert.*

Se alternativ 2.2.1 ovenfor.

*Dagens sporsløyfe vil kunne rives og nyttes til andre formål.*

### **3.2.3 Tunnelalternativ Slottsfjellet - Byfjorden**

*Dette alternativet forutsetter tunnel gjennom Frodeåsen etter alternativ 2.1.2 ovenfor. Mellom Frodeåsen og Slottsfjellet vil traséen legges i en meget dyp kulvert for å kunne nå tilfredsstillende kjølhøyde over senketunnelen i Byfjorden og Vestfjorden.*

*Når det gjelder av hus som må rives vil omfanget av riggarbeidene være utslagsgivende. I beste fall vil kun de tidligere nevnte to boligene innerst på Frodeløkka måtte rives.*

Villabebyggelse fra 1. verdenskrig, mindre konflikt.

*Et par hus mellom Farmannsveien og dagens spor er truet. I underlagsmaterialet er eventuell stasjon lokalisert til tunnelen under Slottsfjellet (se nedenfor). Det er tenkelig at lengden på tilleggsspor eller en eventuell forskyving av stasjonen nordover kan bety inngrep i form av en bredere kulvert i dette området.*

Bygningsmiljøet består av 6-7 bygninger fra mellomkrigstiden. De fleste er bygd i norsk funkis i tre. Området som helhet er preget av den pressede situasjonen mellom to trafikkerte kommunikasjonsårer. Konflikten regnes som middels.



*Tønsberg er rik på funksjonalistisk boligarkitektur. Denne villaen i Farmannsveien har alle de karakteristiske horisontale trekkene; liggende panel, et halvsirkelformet utbygg på stua med horisontalt vindusbånd og balkong oppå samt et flatt, utstikkende pyramidetak.*

*Et par av bygningene på Vestfold Fylkesmuseum er utsatt, men vil muligens kunne trekkes til siden under anleggsarbeidene.*

Nordøst for Slottsfjellet går tunnel under Vestfold fylkesmuseum. En tunnel i løsmasser vil antakelig berøre noe av museets bebyggelse. Den truede delen av museumsbebyggelsen består delvis av tilflyttede trehus som kan flyttes til side under anleggsarbeidene. Omfanget av konsekvensene vil avhenge av anleggsarbeidets utførelse, spuntingsmulighetene for den ca. 30 meter dype skjæringen osv. Muligens vil man også støte på spor etter teglsteinsproduksjonen lenger nord.

*Slottsfjellet passeres i en dyp fjelltunnel der det eventuelt også skal tilrettelegges ny stasjonshall.*

En eventuell tunnel under Slottsfjellet vil muligens ikke berøre automatisk fredete kulturminner direkte, selv om strekningen passerer fornminneområdets nordre del. De perforeringer som har skjedd i Slottsfjellet har redusert bevaringsforholdene for organiske levninger på fjellplatået. Det er kun en liten del, mindre enn 10%, av de automatisk fredete kulturlagene i borganlegget som er undersøkt. Ytterligere perforering av Slottsfjellet vil endre grunnvannsforholdene på fjellet og sammen med rystelser i grunnen forverre bevaringsforholdene for de automatisk fredete kulturminnene i området.



Riksantikvaren ved Utgravingskontoret i Tønsberg uttaler: "Det er ikke ønskelig at nye perforeringer av fjellet finner sted. Det er allerede lagt frem planer, i forbindelse med ny hovedveiforbindelse mellom Tønsberg og Nøtterøy og i forbindelse med ny handlingsplan for Tønsberg sentrum, om å lokalisere trafikkmaskiner, veitraséer og parkeringshaller i Slottsfjellet. Ytterligere perforeringer av fjellet vil sannsynligvis forandre grunnvannsforholdene på fjellet og dermed ytterligere redusere bevaringsforholdene. Dersom det skulle bli valgt tunnelløsninger som går nærmere overflaten enn antydnet, vil også rystelser fra trafikk virke negativt på ruinenes bevaringsforhold. Dette er et problem som er godt dokumentert i Gamlebyen i Oslo."

*Arrangementet på bakkenivå og nedgangen til en slik stasjon er ikke klarlagt, men det er naturlig at dagens sporområde mot Grev Wedels gate inngår i alle fall som én av flere alternative forslag. Et annet sentrumsnært ledig areal er parkerings-plassen på nordsida av Tollbodgaten. Begge alternativene vil få en skråtunnel til perrong på ca. 250 meter.*

*Den første Tønsberg-stasjonen nede ved fjorden ligger faktisk som et nærliggende utgangspunkt for en nedgang under 100 meter fra perrongkant, men atkomstsituasjonen for reisende til stasjonen er i dag alt for trang. Parkeringsarealer for pendlere vil kunne anlegges i fjellet eller på det frigjorte sporarealet på stasjonen.*

Riksantikvaren uttaler om tidligere alternativ i Tollbodgaten at det i området finnes automatisk fredete kulturminner fra middelalderen, og at kulturlagtykkelsen varierer fra 0.2 til 8.0 meter i området mellom Baglergaten og Bryggen. Eventuelle stasjonsnedganger som drives i løsmasser eller graves ned for seinere og tildekkes i dette området vil medføre meget kostnadskrevende utgravinger som vil måtte pågå over flere år. Eventuelle deler av slike tilførselstunneler under kulturlagene vil medføre drenering av ovenforliggende kulturlag med uvisst effekt som medfører omfattende kontroll og sikringstiltak.

De nyere tids kulturminner som berøres må vurderes når forslagene ligger på bordet. Potensialet for konflikter også med denne type kulturminner er i høy grad til stede og må veie med i totalvurderingen av dette alternativet.

*Fjelltunnelen går over i senketunnel i Byfjorden rett utenfor Nordbyens sørlige ende. De permanente løsningene vil i utgangspunktet ikke ramme bebyggelsen, men sammenføyningspunkt mellom fjelltunnelen og senketunnelen vil nødvendigvis medføre et stort inngrep i riggperioden.*

Inngrepet utgjør en potensielt meget stor konflikt med et område av stor nasjonal- og kulturhistorisk verdi: Både Nordbyen med den fredete Bentegården og den nærmeste bebyggelsen i Nordbyen kan bli direkte berørt av anleggsarbeidet, avhengig av detaljert traséføring og anleggsarbeidets utførelse. Det må nevnes at det gikk et stort jordras her i Jordfallsbukta i 1858-59, så grunnforholdene er ikke de beste.

*På Nøtterøy-sida vil nyere industribyggelse på Kaldnes berøres under anlegget av løsmassekulvert fram til fast fjell.*

Det er ikke registrert verdifulle kulturminner i dette området. Etter restaurering av overflaten vil dette igjen bli et aktuelt industriområde.

Det er ikke foretatt marinarkeologiske undersøkelser i området.

### 1.1.2 Enkeltspor over Semsletta

Alternativet er omtalt under kulturmiljø 0704-02 Semsletta

### Ny stasjonslokalisering ved Kjelle

*En følge av å sløyfe innkjøringen til Tønsberg vil være anleggelsen av en ny stasjon på Semsletta.*

En slik utvikling vil forrykke den klare avgrensningen av byen mot nord-vest og åpne for store inngrep i dette området. Et slikt forslag vil ha store konsekvenser for kulturminnene og kreve videre utredninger.

*Sigillum urbis Tonsbergensis - Tønsberg  
bys seil, slik det er gjengitt i Jens  
Müllers Tønsberg-beskrivelse fra 1750.  
Motivet skal være en framstilling av  
kastellet på Slottsfjellet, men må vel ikke  
tolkes for bokstavelig.*



## KONKLUSJON

En vurdering av alternativene isolert innenfor dette kulturmiljøet vil ikke bli komplett. Den viktigste grunnen til dette er at de forskjellige løsnin-  
gene er bundet opp i de to hovedalternativene mellom Tønsberg og  
Stokkebyen, nemlig under Nøtterøy eller om Sem. Alternativene henger  
også sammen med forskjellige løsninger ved det viktige kulturmiljøet  
Tomsbakken. Gjør vi likevel en vurdering av alternativene med de conse-  
kvensene de skaper innenfor kulturmiljøet får vi følgende bilde:

Av de foreslåtte alternativene skiller 3.2.3 under Slottsfjellet og 2.2.2  
gjennom Vestfoldgaten i åpen trasé seg ut som særlig konfliktskapende.  
Dobbeltsporet langs dagens sløyfe (1.1.1) vil bety inngrep i verdifull  
boligbebyggelse, men et nytt spor på utsida av dagens vil fra et rent verne-  
ståsted gi de minste konfliktene. Dagens sløyfe med enkeltspor og  
ensrettet kjørevei (1.1.4) har som hovedproblem en høyere rampe ned på  
Semsletta enn dagens spor, avbøtende tiltak skulle imidlertid kunne gjøre  
denne konflikten mindre. Begge disse alternativer fører med seg planfri  
kryssing av H. Wilhelmsen allé eller annen veiomlegging, begge meget  
problemfylte. De kommer dessuten i konflikt med Kjelleolla, noe som  
antakelig vil kunne avbøtes.

Lenken under Vestfoldgaten Kanalen (2.2.1) vil etter undersøkelser så  
langt kunne anlegges uten store konflikter med kulturminner. Fordelen  
med dette alternativet er at både veier og andre kulturhistoriske strukturer  
kan gå over sporet samtidig som stasjonen i hovedsak kan beholdes som  
nå.

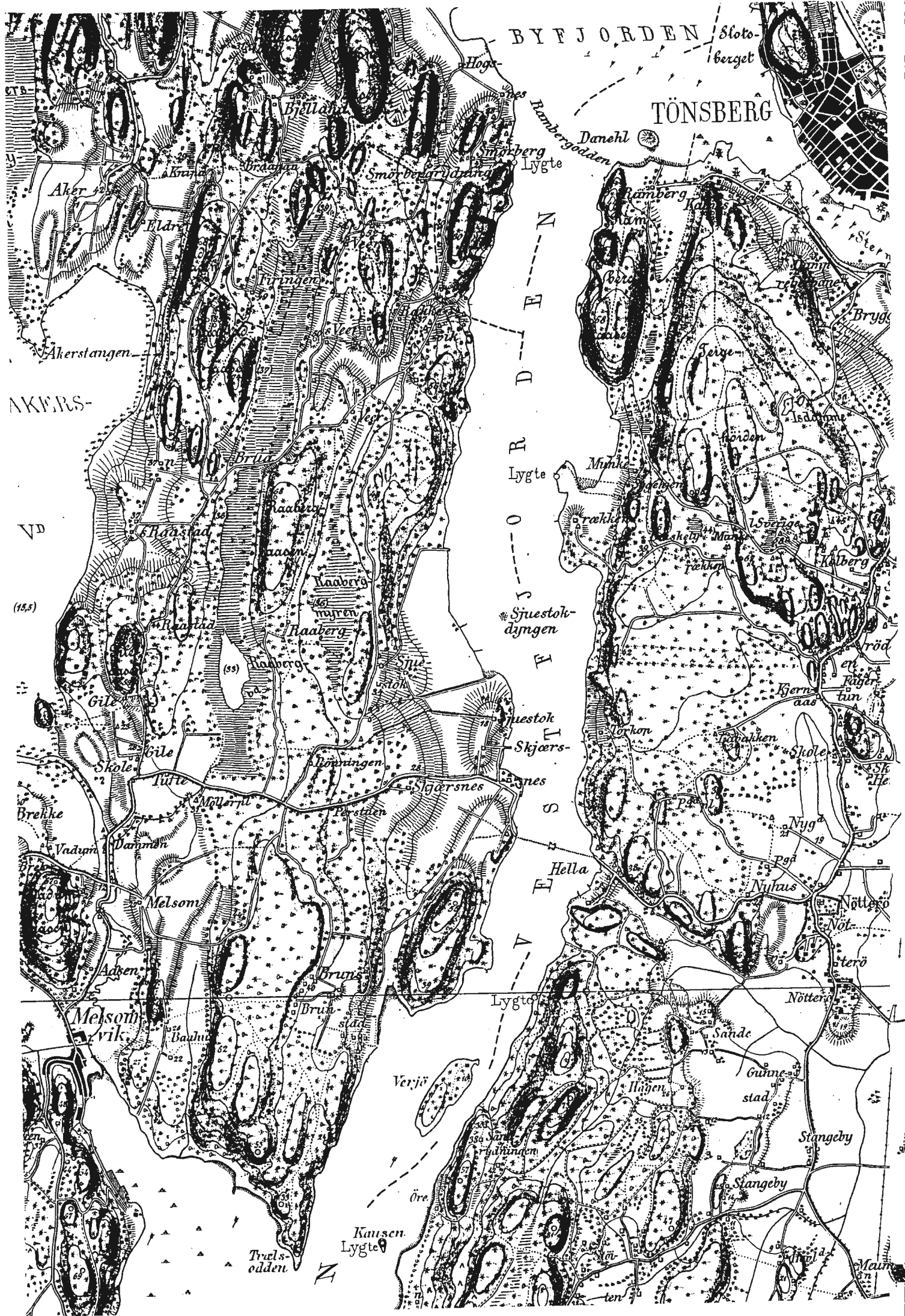
<p><i>Slottsfjellet sett fra Ilene. Domkirken og Hotell Klubben tegner seg også mot horisonten til høyre i bildet.</i></p>	<p><i>Enhetlig boligbebyggelse i Saxilds gate, i bydelen Solvang, på nordsida av banesløyfa. Området er preget av etterkrigstidas tradisjonelle saltakshus, lagt rundt en halvsirkulær lekeplass.</i></p>	
<p><i>Kjelleolla er omtalt i Magnus Lagabøters bylov, og har i flere hundreår vært en viktig vannkilde for byen og området rundt. Fortsatt henter folk drikkevann fra denne kilden. Det sies å ha svært god kvalitet. I bakkant ses jernbanens nord- og sørgående linjer liggende på hyller i fjellet, dels sprengt inn, delt lagt på tørrmur.</i></p>	<p><i>Den funkispregede boligbebyggelsen i Vestfoldgaten er vendt mot et parkdrag i den gamle Eidsfossbanens trasé.</i></p>	<p><i>Bolighus i Adlers gate i krysset med kapt. Hoff's allé. Husa er bygd i årene etter anlegget av vendesløyfa over byløkkene. De har hage liggende ut mot jernbanen.</i></p>
<p><i>Stoltenbergparken ble anlagt som park i 1877 etter initiativ av Tønsberg Treplantningsselskap som plantet 30 lønnetrær. Tidligere hadde det vært kirkegård her. Parken er et av Tønsbergs sentrale byrom. Bak ses Halvdan Wilhelmsens allé i krysset med jernbanen og Jernbanegaten.</i></p>		
<p><i>Fra Kaldnes har man et godt overblikk over Tønsberg. Helt til venstre ses Semsletta og næringsområdene på Korten. Under Slottsfjellet ser man Nordbyen og åpningen i Slottsfjelltunnelen som opprinnelig var jernbanetunnel. Den gamle stasjonsbygningen ligger like til venstre for kirketårnet. Ytterst til høyre ses Tollboden som har gitt Tollbodgaten dens navn.</i></p>		



# Kulturmiljø 0720-01

## Skjærnes - Sjestokk

<b>Innholdsoversikt</b>	<i>side</i>
<b>OVERSIKTSDATA</b>	99
<b>HISTORIKK OG BESKRIVELSE</b>	100
<b>GENERELLE TREKK</b>	100
<i>Gårdsnavna</i>	100
<i>Forhistorisk tid</i>	101
<i>Nyere tid, gårder og gods på 1600-tallet</i>	102
<i>Ferdsel</i>	103
<i>Gårds- og næringshistorie i nyere tid</i>	104
<b>GÅRDER OG STEDER</b>	105
<i>Nedre Skjærnes</i>	105
<i>Øvre Skjærnes</i>	106
<i>Husmannsplassene</i>	106
<b>VURDERING</b>	108
<i>Automatisk fredete kulturminner</i>	108
<i>Overordnede strukturer</i>	108
<i>Bebyggelsen</i>	108
<b>VIRKNING OG KONFLIKTVURDERING</b>	109
<i>Alternativ 2.3.2</i>	109
<i>Alternativ 2.3.3</i>	109
<i>Alternativ 3.3.1</i>	109
<b>KONKLUSJON</b>	110



BYFJORDEN Slotsberget  
TÖNSBERG

AKERS-

BYFJORDEN

(15,5)

Lygte

Kausen Lygte

Main

# Kulturmiljø 0720-01

## Skjærnes - Sjestokk

<b>TRASÉALTERNATIVER</b>	parsell M, alternativ 2.3.2, 2.3.3, 3.1.3	
<b>KOMMUNE</b>	Stokke	
<b>GÅRDSNUMMER</b>	7, 8, 11	
<b>KARTBLAD</b>	Økonomisk kartverk CK 029-5-2 Prosjektkart 27	
<b>FØR-REFORMATORISKE LOKALITETER</b>	0720/01/CK 029-5-2/0023	30 gravhauger, 1 hulvei
	0720/01/CK 029-5-2/0024	Gravhaug
	0720/01/CK 029-5-2/0025	Funnsted
	0720/01/CK 029-5-2/0027	Vegetasjonsmerker
<b>LOKALITETER NYERE TID</b>	0720 01 01 Fergestedet Skjærnes - Hella	0720 01 05 Grindastua
	0720 01 02 Nedre Skjærnes	0720 01 06 Tufterønningen
	0720 01 03 Øvre Skjærnes - Ekelund	0720 01 07 Veien Tufte - Skjærnes
	0720 01 04 Skjærnes	
<b>AVGRENSNING</b>	Området er avgrenset av Vestfjorden i øst, Olsåsen og Brunstad-området i sør, skogstrekningene mot Tufte og Vestfold Golfbane i vest og Sjestokkskogen i nord.	
<b>VERNESTATUS OG PLANFORHOLD</b>	Automatisk fredete kulturminner på Skjærnes. Ikke noen vernestatus for øvrig, utover at jordbruks- og utmarksarealene er LNF-område i kommuneplanens arealdel, vedtatt 23.9.1991.	
<b>NATURGRUNNLAG OG AREALBRUK</b>	Området er åpent jordbrukslandskap med slake jorder ned mot Vestfjorden. Mot vest avsluttes området i skog- og myrterreng som delvis også er oppdyrka. Gårdene Skjærnes og Sjestokk ligger framtrepende plassert i landskapsrommet. Jorda er lettrevet og fulldyrka, og kornproduksjon dominerer i dag. En randmorenerygg vest for Skjærnes og Sjestokk danner et høydedrag som strekker seg nordøstover. Grindastua ligger på det høyeste punktet.	
	Området har veiforbindelse til rv303 ved Tufte. En annen vei går i nord-sør-retning fra veikrysset vest for Skjærnes, forbi Sjestokk til Rakkevik. Langs veien til Sjestokk ligger ei grend med småbruk og noen boligeiendommer opp mot skogkanten i vest. Veien fortsetter videre nordover til et hyttefelt ved Vestfjorden.	

## Historikk og beskrivelse

### GENERELLE TREKK

#### Gårdsnavna

De to gårdene i området, Skjærnes og Sjuestokk har en interessant navnehistorie. Skjærnes har muligens hett Nes fra gammelt av, en part av gården kaltes i hvert fall det i Rødeboka, ca 1400. I dag kan navnet synes underlig fordi det ikke er noe nes ut mot Vestfjorden, men for 1000 år siden sto havet høyere. Følger man 5-meters-koten langs stranda ser man at høyden som øvre Skjærnes ligger på har stukket ut i fjorden med grunne og lune vikar inn mot sørvest.

Et lignende forhold som Nes - Skjærnes har vi trolig ved Sjuestokk som i Rødeboka skrives i *Siofuar Stokke*. Navnet har vært tolket som enten "Stokke ved sjøen" eller med mannsnavnet *Sjofarr*. Begge tolkninger tyder på at førsteleddet er føyd til for å unngå forveksling med en annen Stokkegård, nemlig den som har gitt navn til bygda - Stokke prestegård.

Tolkningen medfører at begge navna kan betraktes som usammensatte naturnavn, Nes og Stokke, noe som plasserer gårdsetableringen her lenger bakover i tid enn man umiddelbart kunne anta.

*Dette gamle kartet over innseilingen til Tønsberg har svært sparsommelige opplysninger om forhold på land. Olsåsen sør for Skjærnes er tydelig tegnet, ved F-en i fiord. Gårdene her må ha ligget svært sentralt i forhold til ferdselen inn fjorden. Den islandske sagaen Flateyrbok omtaler Trond lendmann som må ha levd midt på 1000-tallet. Gården hans het Stokkar og lå i Viken. Beretningen er tolket som at gården lå et sted med utsyn over sjøen fordi han gikk opp på noen høyder og så utover. Sjuestokk er den eneste Stokkar-gården rundt Oslofjorden som har en slik beliggenhet. Selv om antakelsene er spekulative er de interessante både i forhold til naturforhold og kulturminner i området.*







*Gravfeltet på Skjærnes er bevokst med høy granskog med til dels tett undervegetasjon, men om våren får man godt overblikk over feltets omfang og beliggenhet. Gjennom skogen kan man se vidt utover til tuna, Vestfjorden og Natterøy i øst. På bildet skimtes hovedbygningen på Skjærnes (8/2) mellom trærne.*

### **Forhistorisk tid**

Vi har i dag få spor etter en slik forhistorisk bosetting på disse gårdene ut mot Vestfjorden.

#### *Stokkes største gravfelt*

Like øst for husa på Grindastua, på eiendommene til gården Skjærnes (7/2,7,12, 8/16) finnes likevel vitnesbyrd om en tidlig bosetting i området. Her ligger det største gravfeltet fra jernalderen som er bevart i Stokke kommune. Gravfeltet ligger karakteristisk plassert langs den gamle ferd-selsåren ut til Vestfjorden og med utsikt mot fjorden. Ved registreringene for økonomisk kartverk ble det i 1971 registrert 30 gravhauger på dette feltet. Krattvegetasjonen på gravfeltet er i dag svært høy og vanskeliggjør nyregistreringer.

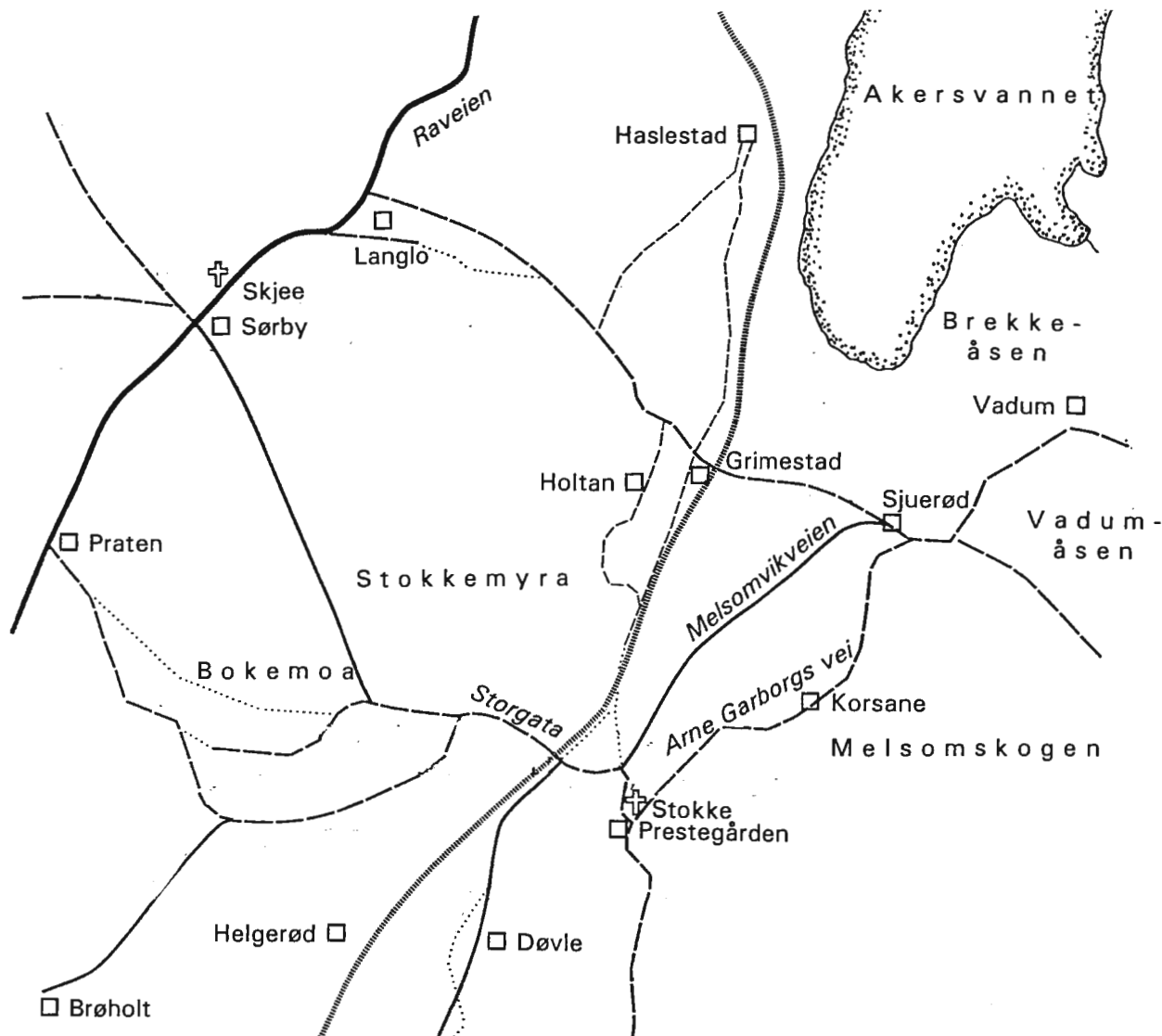
Det ser imidlertid ut til at en hulvei krysser gravfeltet og innenfor området ligger flere store steiner som kan tilhøre andre typer graver enn hauger, f.eks. steinlegginger og steinsettinger.

#### *bosettingsspor*

Flyfotografering i områdene rundt Skjærnes og Sjuestokk i forbindelse med registreringene for prosjektet "Modernisering av Vestfoldbanen" har gitt utslag på vegetasjonsmerker i dyrka mark på sørsida av det store gravfeltet, og i dyrka mark ned mot Vestfjorden på eiendommen Skjærnes (8/3). Disse vegetasjonsmerkene kan trolig tolkes som forhistoriske bosettingsspor.

#### *Vestfjorden*

Det er ikke kjent spor etter middelalderske eller forhistoriske nausttuffer langs vestsida av Vestfjorden. Fjorden stod dengang flere meter høyere enn i dag og eventuelle rester etter slike nausttuffer vil nå eventuelt ligge i dyrka mark. Flyfotografering og åkerregistreringer vil være aktuelt for å påvise rester etter slike tuffer.



Arkeologiske funn fra Skjærnes-gårdene er ikke kjent. På Sjuestokk ble det ved registreringene i år påvist et funnsted for et bryne av Eidsborgtype. Funnet var gjort i dyrka mark på Sjuestokk (7/8,9) og oppbevares hos finneren.

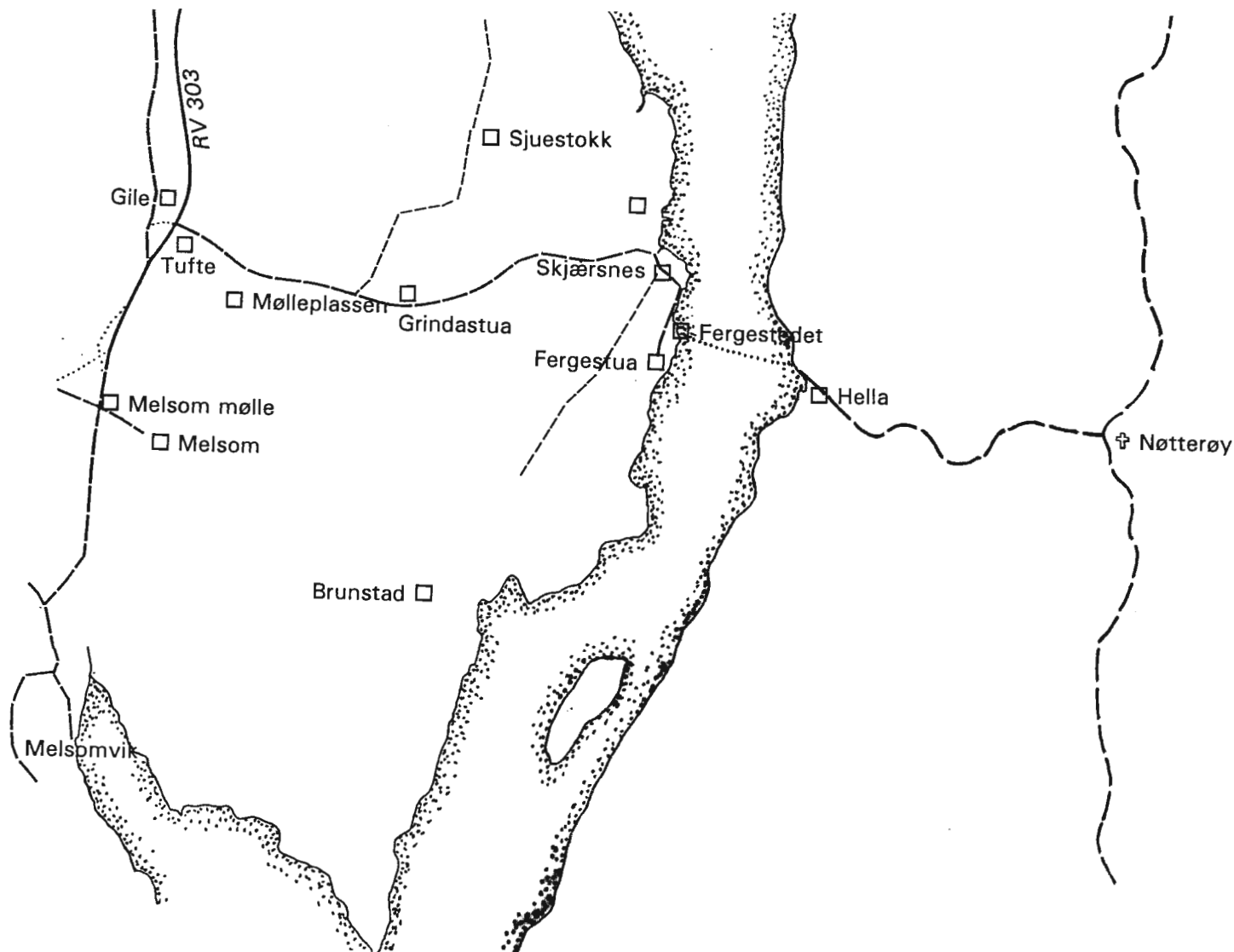
### Nyere tid - gårder og gods på 1600-tallet

Gårdshistorien til Skjærnes har et ganske spesielt forløp. I dag framstår gården med vanlige gårdsbruk, og har i liten grad preg av sin spesielle forhistorie. Rundt 1560 ble Skjærnes gjort til adelig setegård. Det innebar skattefrihet, og gården ble residens for Henrik Urup, sønn av lensherren på Auli i Sem og fru Karen Iversdatter, datter av Iver Jenssøn (Jernskjegg) på Fritsø ved Larvik.

#### *herresetet Skjærnes*

Husa på Skjærnes ble brent av et svensk streiftog under sjuårskrigen i 1560-åra, men fortsatte som adelig herresetet til begynnelsen av 1600-tallet. I denne tida ble nabogårdene Brunstad og Tufte lagt under Skjærnes. Selv om den reelt sett var "fri adelig sædegaard" bare en kort periode, beholdt den sin skattefrihet fram til 1700-tallet.

Rundt 1650 var godssamlingen knyttet til Skjærnes vokst ytterligere og omfattet blant annet parter i Sjuestokk, to av de tre Hvalberg-gårdene samt Hoksred og øya Vergø som seinere har fulgt Skjærnes. Rundt 1650 ble Melsom etablert som hovedgård, og en tid hadde Skjærnes felles eier med Melsom. De to Hvalberg-gårdene gikk inn i Melsom sammen med andre deler av Skjærnes-godset og er ikke lenger sporbare som gårder.



Kartskissen viser den gamle veiforbindelsen fra raveien til fergestedet ved Skjærnes. Et av de kanskje eldste gårdsnavna i området - Vadum viser til ferdseil og kan kanskje settes i sammenheng med denne ferdseilforbindelsen. Enkelte gårder er markert for orienteringens skyld.

### Ferdseil

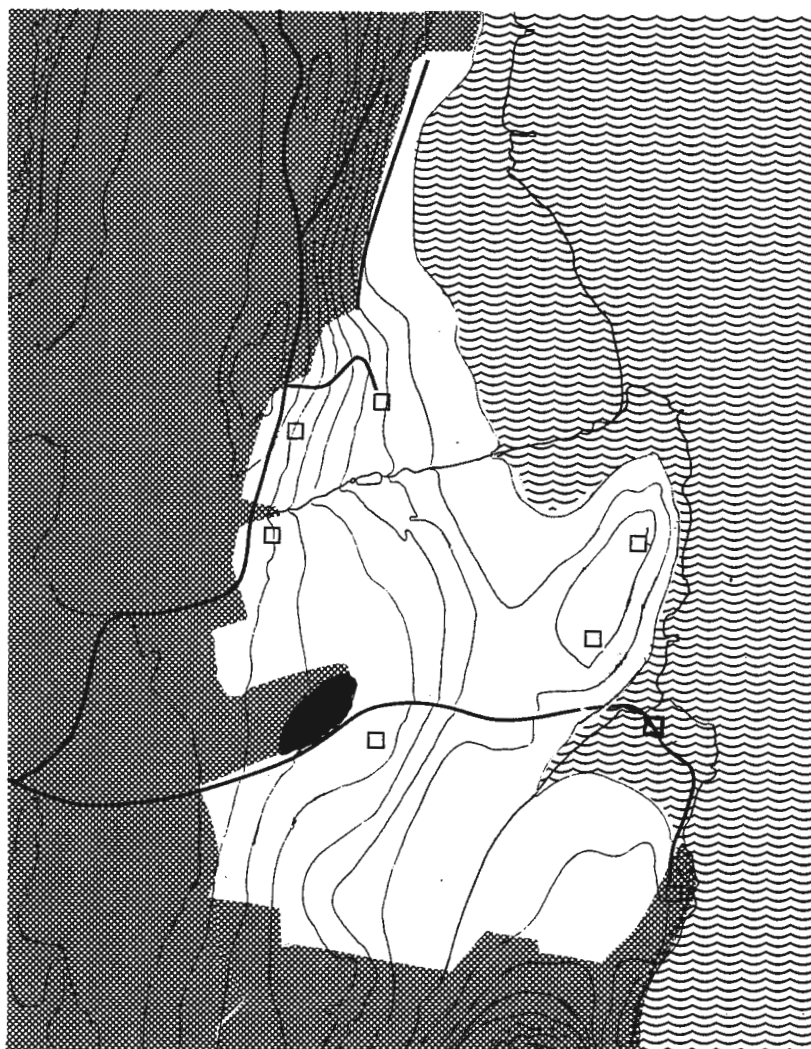
Veien som i dag er gårdsvei til Skjærnes-gårdene, var tidligere hovedforbindelse mellom Stokke og Nøtterøy. Kryssingsstedet over fjorden lå ca 250 m sør for tunet på nedre Skjærnes (8/3) og gikk over til Hella på Nøtterøy-sida. Trolig har fergestedet hatt størst betydning lokalt, for området sør og øst for Akersvannet som forbindelse over til Nøtterøy og Tønsberg, mens de øvrige delene av Stokke har hatt Raveien som sin naturlige byvei. De gamle veiene mellom gårdene øst for Akersvannet var trolig lite ferdseilsvennlige og en tungvint forbindelse til Tønsberg. Veien ut til Skjærnes er og var fra gammelt av den eneste veiforbindelsen helt ut til Vestfjorden nord for Melsomvik.

### fergested på Skjærnes

Det er uvisst hvor lenge det har vært fergeforbindelse mellom Stokke og Nøtterøy her, men trolig er dette et gammelt overfartssted. I historisk tid har fergemennene holdt til på Nøtterøy-sida, den første er nevnt i 1645. For bøndene på Nøtterøy var fergestedet viktig fordi de fikk malt kornet sitt på møllene på Melsom og Tufte. Stokke hovedsogn og Nøtterøy hadde en tid felles lensmann, slik at det også på denne måten har vært forbindelser mellom bygdene på begge sider av Vestfjorden. Fergestedet var i drift til 1923. Da var hovedveien Melsomvik - Auli bru ferdig, og det var med det etablert en hovedveiforbindelse til Tønsberg øst for Akersvannet.

*Kartskissen viser situasjonen ved Vestfjorden i yngre jernalder - vikingtid, da sjøen sto 5 meter høyere enn i dag. Det skraverete området markerer dagens utmark, firkantene eksisterende bosteder fra nyere tid.*

*Forsøket viser at store deler av dagens dyrkingsarealener var sjøbunn, særlig på Sjuestokk. Neset som Skjærnes ligger på trer tydelig fram med lune vikar på begge sider. Det store gravfeltet ligger på toppen av ryggen som som er en fortsettelse av neset.*



#### *dampskipsruter*

I forrige århundre ble det etablert faste dampskipsruter på Vestfjorden. Skjærnes var ett av fire anløpssteder i Stokke i 1875. Når det var strenge vintre frøs fjorden til. Det ble lagt isbruer over til Nøtterøy.

#### *kulturminnene på stranda*

Av selv fergestedet er det svært lite igjen. Noen steinsettinger på stranda er trolig alt. Selve veistubben ned til fergestedet er gjengrodd. Navnemiljøet er interessant. På Roparberget ved Fergestua sto folk og ropte etter ferge over på den andre sida av sundet. Den store bygningen på stranda like ved tunet på nedre Skjærnes var tidligere kulldeponi for dampskipene som trafikkerte Vestfjorden. Utenfor huset ses restene av dampskipsskaia. Bygningen brukes fremdeles, nå som redskapsskjul av eieren av nedre Skjærnes. Bygningen er bygd i bindingsverk, panelt med låvepanel og tekket med tegl.

#### **Gårds- og næringshistorie i nyere tid**

Først i 1738 kommer det en mer ordinær bonde på Skjærnes. Da hadde gården skiftet eiere flere ganger. Høy status til tross lå gården øde, i 1723 hadde det ikke bodd noen der på 30 år, og jorda lå udyrka.

#### *gårdsdeling*

Skjærnes ble delt i to parter ved et arveoppgjør på slutten av 1700-tallet. I hovedtrekk følger dagens eiendomsgrenser et debrev fra 1804, men utskifting mellom Skjærnes og Sjuestokk på 1870-tallet har endret forholdene noe, og den største Skjærnes-parten ble igjen delt på 1820-tallet.

#### *tunplassering*

Delebrevet fra 1804 tyder på at bebyggelsen på Skjærnes lå samlet der tunet til nedre Skjærnes (8/3) ligger nå. Det er nærliggende at det eldre

Skjærnes og den adelige setegården lå oppe på høyden. Det er ikke utenkelig at gården ble reist nede ved stranda, da den ble gjenoppbygd etter ødeperioden rundt 1700 og skipsbygging fikk sentral betydning.

#### *skipsbygging og sjøfart*

Den selveiende bonden innledet en ny æra i området da han satte i gang med skipsbygging på 1750-tallet. Beliggenheten ved skipsleia inn til Tønsberg ga gården en framstående posisjon i den voksende sjøfarten, og båtbygging og rederivirksomhet hadde nok tidvis større økonomisk betydning for eierne enn selve gårdsdrifta. Både på Sjuestokk og Skjærnes var det skipsbyggingsvirksomhet. På nordsida av jordene ved Sjuestokk skal det ha ligget et skipsbyggeri. Men det var spesielt på Skjærnes at skipsbyggingen fikk betydning. Allerede i 1758 gikk briggen "Ingeborg Sofia" av stabelen. I åra 1850-70 ble det bygget 7 skuter på Skjærnes.

#### *hvalfangst*

På 1800-tallet ble virksomheten utvidet med engasjement i hvalfangsten. Andreas Ellefsen (f. 1848) på øvre Skjærnes (8/1 m.fl.) var blant hvalfangstpionerene i Stokke og gjorde en oppfinnelse som fikk betydning for fangstmetodene. Sønnen Anders satte i 1909 i gang produksjon av *tidsbrannrøret* og *tennskruen* som ble en verdensartikkel. På det meste var det sysselsatt 20 mann på Skjærnes. I 1909 ble det bygget en fabrikkbygning i gårdstunet for produksjon av tennskruer og tidsbrannrør, begge til bruk i hvalharpunene.

#### *kverndrift*

På Sjuestokk har det vært bekkevern. Et debrev fra 1804 som gjelder Sjuestokkskogen inneholder også en overenskomst som gjelder denne. "Den gamle Quærnfos" skulle fremdeles være i sameie. Attholdsdammen skulle istandsettes, og det ble bestemt at den ikke skulle brukes i perioden fra mai til "engene med ager ere indhøstede" fordi de altså ville stå under vann i vekstsesongen. Det ser ut til å ha vært en større demning enn den som ligger i bekken sør for Sjuestokk i dag.

Bekkevernene har trolig en lang og viktig historie bakover. Adelige setegårder hadde i regelen egne kverner, og flere steder har nettopp det dannet kjernen i store godssamlinger, slik som på Melsom i Stokke og Fresje ved Larvik.

## GÅRDER OG STEDER

#### *fellestrekk i byggeskikk og tunorganisering*

Bebyggelsen på Skjærnes har mange fellestrekk. Tunorganiseringen er i utgangspunkt den samme på øvre og nedre Skjærnes. Tunet dannes av hovedbygningen, sidebygningen og driftsbygningen. Hovedbygningen ligger orientert nord-sør og sidebygningen som er sammenbygd i hjørnet danner nordvegg i tunet. Låven ligger på andre sida av gårdsveien og danner vegg mot vest. Stabburet ligger et godt stykke sør for framhusa. Både på Skjærnes og Sjuestokk er hovedbygningene relativt romslige og avspeiler solid økonomi på 1800-tallet.

#### **Nedre Skjærnes**

På nedre Skjærnes (gnr. (8/3) dominerer bebyggelsen fra 1800-tallet alene. Den nyrestaurerte hovedbygningen i klassisistisk preget sveitserstil ble bygd i 1884. Sidebygningen er eldre og den store driftsbygningen skal vært bygd rundt 1860, men har visstnok eldre deler inni og er påbygd seinere.

### Øvre Skjærnes

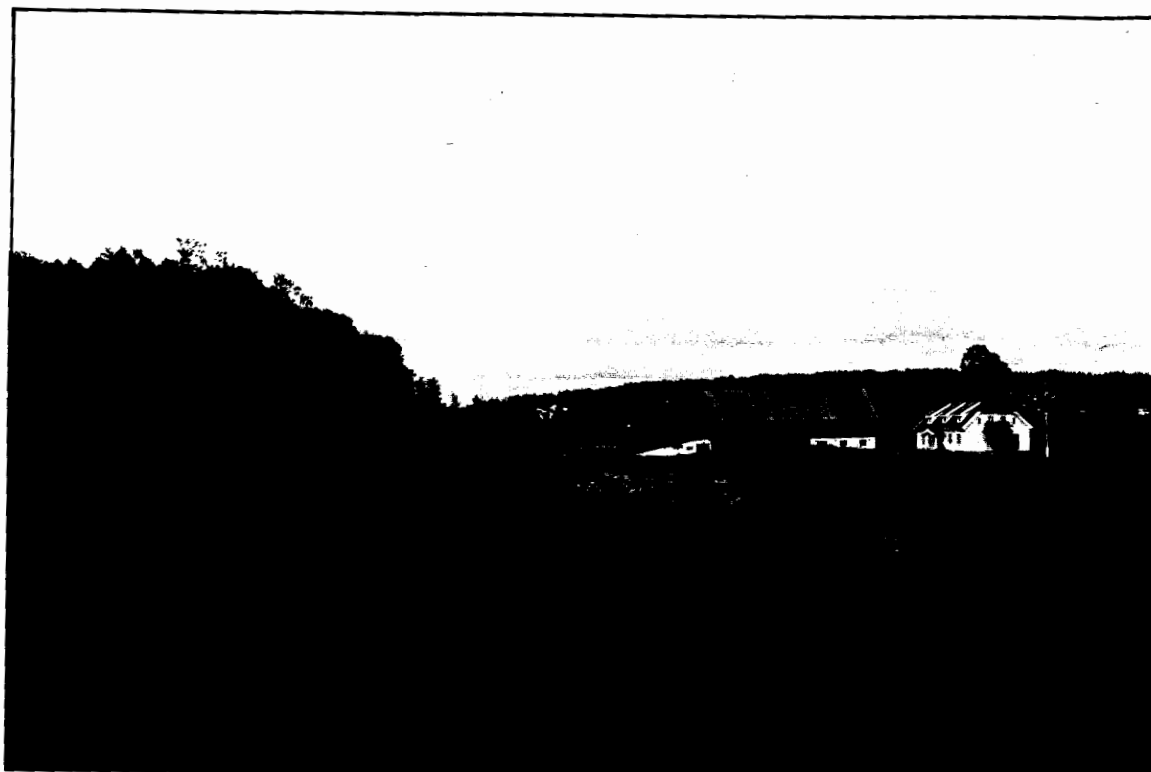
Den omfattende bygningsmassen på øvre Skjærnes (gnr. 7/2, 8/1 m.fl.) har bakgrunn i industrivirksomheten i dette århundre. Bebyggelsen gir et sammensatt og særpreget inntrykk, med gårdshus og verkstedsbygninger samlet i et sluttet bygningsmiljø. Både hovedbygning og uthus er oppgitt å være fra 1700-tallet, men har etter seinere ombygging preg av sveitserstil. Sidebygningen har et stort tilbygg på nordsida. Den store sveitserlåven har et særpreget murt fjøs med utmurte lisener, en konstruksjon som også går igjen et av verkstedene.

Skjærnes (gnr. 8/2) ble fradelt det som i dag er øvre Skjærnes i 1826. Trolig ble det ikke tatt i bruk som eget gårdsbruk før noen år seinere. Bonden var også skipper, så også dette Skjærnes-bruket hadde tilknytning til skipsfarten. Dette Skjærnes-bruket har bare to bygninger. Hovedbygningen fra rundt 1840 er med sitt halvvalmede tak typisk for byggeskikken i den tida. Låven ble bygd på 1950-tallet og ligger tilnærmet i øst-vest-retning, noe som er uvanlig blant eldre driftsbygninger i området.

### Husmannsplassene

Både på Skjærnes og Sjuestokk kom det opp flere mindre bosteder, trolig alt på 1700-tallet. Mange sjøfolk, både skippere, styrmenn og matroser, bodde på gårdene og småplassene. Noen var vel også knyttet til verftene på stranda. To plasser under Skjærnes var direkte knyttet til ferdselen, Skjærnesstua eller Fergestua nede ved stranda og Solibakken eller Grindastua ved veien. I dag er de sommerhus.

*Tunet på Skjærnes (8/2) sett fra sørvest. Hovedbygningens stil betegnes ofte prestegårdsstil, trolig fordi trekkene er hentet fra typetegninger som bl.a. fikk anvendelse på prestegårdene. Inne i skogholtet til venstre ligger gravfeltet som er Stokkes største.*



*Grindastua ved  
veien til Skjærnes*



*Grindastua*

Grindastua (8/17, 20) ligger ved den gamle ferdselsveien ut til fergestedet ved Skjærnes. Som husmannsplasser flest ligger den i ytterkant av de dyrka arealene. Betegnende nok er denne plassen knyttet til selve grensen mellom innmark og utmark. Som navnet forteller er dette plassen ved grinda. Det er nærliggende å anta at plassen har hatt ansvar for å åpne og lukke grinda for de reisende. Dette var viktig for at buskapen som havnet i utmarka ikke skulle komme inn på jordene. Bosettinga går trolig tilbake til midten av 1800-tallet, og plassen kaltes da Solibakken. Den har visstnok også blitt kalt Persstua. Det vites ikke om det hørte jord til plassen, men trolig gjorde det ikke det. Betegnelsen -stua ble fortrinnsvis brukt om husmannsplasser uten jord.

Området nord og nordøst for plassen er i dag skogbevokst, og det er her det store gravfeltet som er omtalt over, ligger. Kartet fra 1825 tyder på at dette området var innmark og altså åpent.

*Tufterønningen*

Som navnet viser er Rønningen (11/1 m.fl.) eller Tufterønningen en rydningsplass. I dag er relativt store deler av det tidligere skog og myr-området mellom Tufte og Sjuestokk oppdyrka. Kanskje var Rønningen en av de første forsøkene på å dyrke opp den myrlandte jorda her. Et militært veikart fra 1805 viser plassen. Plassen eies av Hammelow-Berg på Tufte og har trolig aldri vært i selveie. Bolighuset på Tufterønningen er ei stue med inngang på langsida mot veien. Uthuset ligger på andre sida av veien. Bebyggelsen er lagt på en flekk uegnet for dyrking med skogen tett innpå. Mot vest åpner landskapet seg ut mot Tufte, hvor det i dag er golfbane.

*Ekelund*

Bruket Ekelund som ligger nordøst for øvre Skjærnes er fra midten av 1800-tallet. Fra eldre kart kjennes Skjærnesodden, trolig en husmannsplass helt ute ved sjøen. I dette århundre har Ekelund bl.a. vært brukt til bolig for arbeidsfolk på Skjærnes. Ekelund ser ikke ut til å ha vært fradelt Skjærnes som eget bruk.

## VURDERING

### Automatisk fredete kulturminner

De eldste registrerte sporene etter en forhistorisk bosetting i dette området manifesterer seg gjennom det store gravfeltet på Skjærnes. Dette gravfeltet vitner om en bofast jordbruksbefolkning her i jernalderen.

#### *Stokkes største gravfelt?*

Gravfeltet ligger i dag i tilknytning til jordbruksarealer hvor man må anta at det er muligheter for å finne spor etter forhistorisk bosetting under åkerjorda. Vår flyfotografering av vekstmerker i dyrkamark tyder på at dette i hvert fall er riktig for områdene sør for gravfeltet. Gravfeltets strategiske plassering forholdsvis høyt i terrenget med vid utsikt mot Nøtterøy og Vestfjorden, ved den gamle ferdselsåren som gikk øst-vest gjør at dette fornminnet har en spesiell opplevelsverdi foruten den viktige vitenskapelige verdi slike forhistoriske bosettingsspor alltid har.

Spor etter maritime aktiviteter i strandsonen som f.eks. fiskeinnretninger og båtnaust, med datering til jernalder eller middelalder er ikke påvist. Trolig ligger eventuelle rester etter slike i dyrka mark, datidas strandsoner.

### Overordnede strukturer

#### *ferdsel*

Veien ut til Skjærnes er utvilsomt gammel, selv om det er vanskelig å datere selve ferdselsåra. Det er ikke helt urimelig å anta at ferdselen har fulgt omtrent samme far så lenge det har vært fast bosetting i området. Veien framstår rent fysisk som en relativt smal grusvei, og har ingen spesiell interesse som byggverk. Sett i et videre kulturhistorisk perspektiv, som struktur gjennom landskapet er den derimot svært interessant og peker langt tilbake i tid.

Kulturminnene knyttet til gammel ferdsel, til lands og til vanns har spesiell interesse. Svært få fergesteder har i dag konkrete minner som kan knyttes til virksomheten. Den gamle veien, Fergestua, og i tillegg et kulldepot med kaianlegg er interessante kulturminner og sammenhengene mellom dem styrker den kulturhistoriske verdien.

#### *jordbrukslandskapet*

Selv om ensidig korndyrking preger området med store sammenhengende jorder, har landskapet en stor rikdom i vegetasjonsbelter, store enkeltrær i åkerdelene, alt sammen gamle elementer som gjør at landskapet ut mot fjorden oppleves som vakkert.

### Bebyggelsen

#### *gårdene*

Den eldre bebyggelsen på gårdene danner klart avgrensede tun og har mye til felles i organiseringen av bygningene, noe som vitner om en sterk lokal byggeskikk som har festet seg. Størrelsen på bygningsmassen vitner om en velstand som må ses i sammenheng med skipsbygging, sjøfart og hvalfangst, som blomstret her i forrige århundre og slik sett dokumenterer viktige elementer i Vestfolds historie. Bygningene har i tillegg betydelig bygningshistorisk og til dels høy arkitektonisk verdi. Hovedbygningene er mest interessant og gjennomgående av høyest alder. I tilknytning til tuna ligger stedvis fine hageanlegg, flere steder med stor vegetasjonsmasse av gamle trær.

#### *husmannsplassene*

De tidligere husmannsplassene er ikke lenger bebodd, med unntak av Tufterønningen. Bebyggelsen framstår klart som gamle hus. På Tufterønningen er stua særlig godt bevart. Med sin karakteristiske beliggenhet dokumenterer den småkårsfolks boforhold og virksomhet og er som sådan et verdifullt kulturminne.



# Virkning og konfliktvurdering

## ALTERNATIVENE

*Det foreligger to undersjøiske tunnelalternativer og ett alternativ med bru over Vestfjorden med ca 10 m seilingshøyde .*

### Alternativ 2.3.2

*Teie - Stokke med senketunnel i Vestfjorden. Videre i tunnel mellom Skjærnes og Tufte. På et parti ved Skjærnes må denne muligens drives i løsmasser. Videre vestover går traséen i fjelltunnel.*

Traséen vil komme i direkte berøring med automatisk fredete kulturminner (CK 0299-5-22/23). Konflikt med forhistoriske bosettingsspor i dyrka mark må påregnes.

Inngrepet vil trolig berøre kulturhistorisk verdifull bebyggelse på nedre Skjærnes, avhengig av hvordan anlegget utføres. Kulturminnene på stranda vil være spesielt sårbare. Det er generelt vanskelig å vurdere hvordan det vil se ut i anleggsperioden og hva slags konsekvenser dette har, men det må presiseres at området er svært verdifullt. Dette gjelder ikke minst vegetasjonsbeltene i kulturlandskapet.

### Alternativ 2.3.3

*Traséen legges på lav bru, ca 10 m over havflata ut fra fjell på Nøtterøysida over Vestfjorden og inn over jordene nord for øvre Skjærnes. Traséen fortsetter i tunnel under Vestfold Golfbane til Tufte.*

Brua krysser Vestfjorden og løper inn over de flate jordene nord for øvre Skjærnes. Deler av jordene ligger svært lavt, under 5 moh. Et funn av et Eidsborg-bryne i dyrka mark på Sjustokk kan indikere konflikt med mulige bosettingsspor fra yngre jernalder eller middelalder i dyrka mark på denne strekningen. Muligheten for å støte på rester etter forhistoriske naustanlegg er til stede.

Fra nyere tid finnes det trolig rester etter skipsbyggingsvirksomheten her, men det utgjør ikke noen stor konflikt, og traséen går klar av verdifull bebyggelse. Den har mulighet til å føye seg inn parallelt med det kraftige vegetasjonsbeltet langs bekken fra Sjustokkmyra. I bekken ligger en demning som er et kulturminne, trolig etter kverndrift, og i bekken kan det være rester etter dette. Traséen vil slik den er tegnet gå klar av disse, uten alvorlige konflikter med nyere tids kulturminner.

Det må likevel presiseres at i et så viktig landskapsrom som innseilinga til Tønsberg vil utforming og landskapsmessig forankring av brua være av stor betydning. Fylling på de flate jordene i istedenfor bru vil virke svært dominerende og ødeleggende på de kulturhistoriske sammenhengene.

### Alternativ 2.3.1

*Traséen går i senketunnel under Vestfjorden og kommer inn i Stokke ved Sandodden nord for hytteområdet i Sjustokkskogen.*

Traséen ligger så dypt at det antas at den ikke får konsekvenser før den når bakkenivå ved Gilegårdene. Eventuelle konfliktområder er derfor ikke vurdert.

## KONKLUSJON

Ingen av alternativene rører direkte ved de viktigste kulturminnene eller kulturstrukturene i landskapet. Brualternativet vil selvsagt være det eneste som griper inn i landskapet, men en rent kulturhistorisk argumentasjon kan ikke brukes entydig mot en slik løsning. Likevel må det anføres at Skjærnes-området har vært en skjermet del av kommunen hvor både kulturminner og natur kan oppleves uten påtrengende inntrykk. Dette er en verdi i seg selv som favoriserer tunnellsøsing.

Det kan sies at brualternativet viderefører fergestedets funksjon, men en slik analogi er ikke helt reell. Samferdselsmidlene, framtidens høyhastighetstog og fortidas fergeprammer er knapt sammenlignbare.

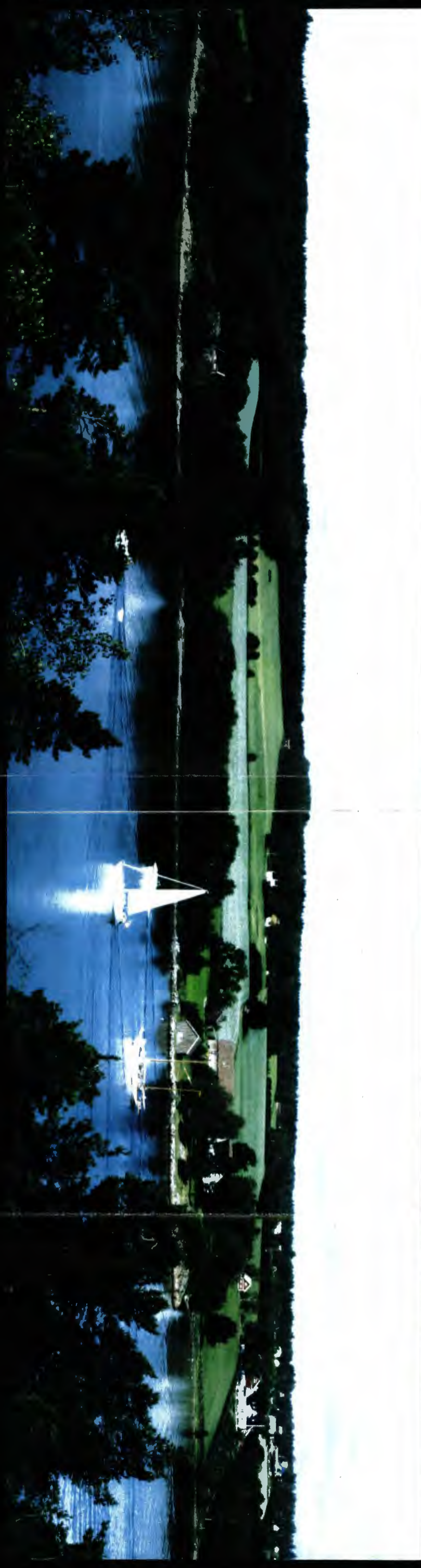
*Midt i bildet ses tunet på øvre Skjærnes. Vestfjorden og bebyggelsen på Nøtterøy skimtes i bakgrunnen. Til høyre går den gamle ferdssveien ned til fergestedet. Stor åpenhet sammen med rikdom og variasjon i vegetasjonsbelter og bebyggelse skaper et storslagent og frodig kulturlandskap.*

*Øvre og nedre Skjærnes sett mot sør. Restene etter dampskipsbrygga med kulldeponiet ligger på neset som stikker fram ved bebyggelsen. Sør for gården ses Olsåsen og øya Vergø.*

*Vestfjorden med nedre Skjærnes i forkant. Lengst inn i fjorden skimtes Semsletta med skogpartiene store og lille Gullkronen som avtegner seg tydelig. Kulldeponiet fra dampskiprutene tid. nede t.h.*

*Stokkes største gravfelt som ligger på Skjærnes vitner om fast bosetting her i jernalderen. Det ligger i et urørt skogsområde like ved veien til det gamle fergestedet over til Hella på Nøtterøy.*

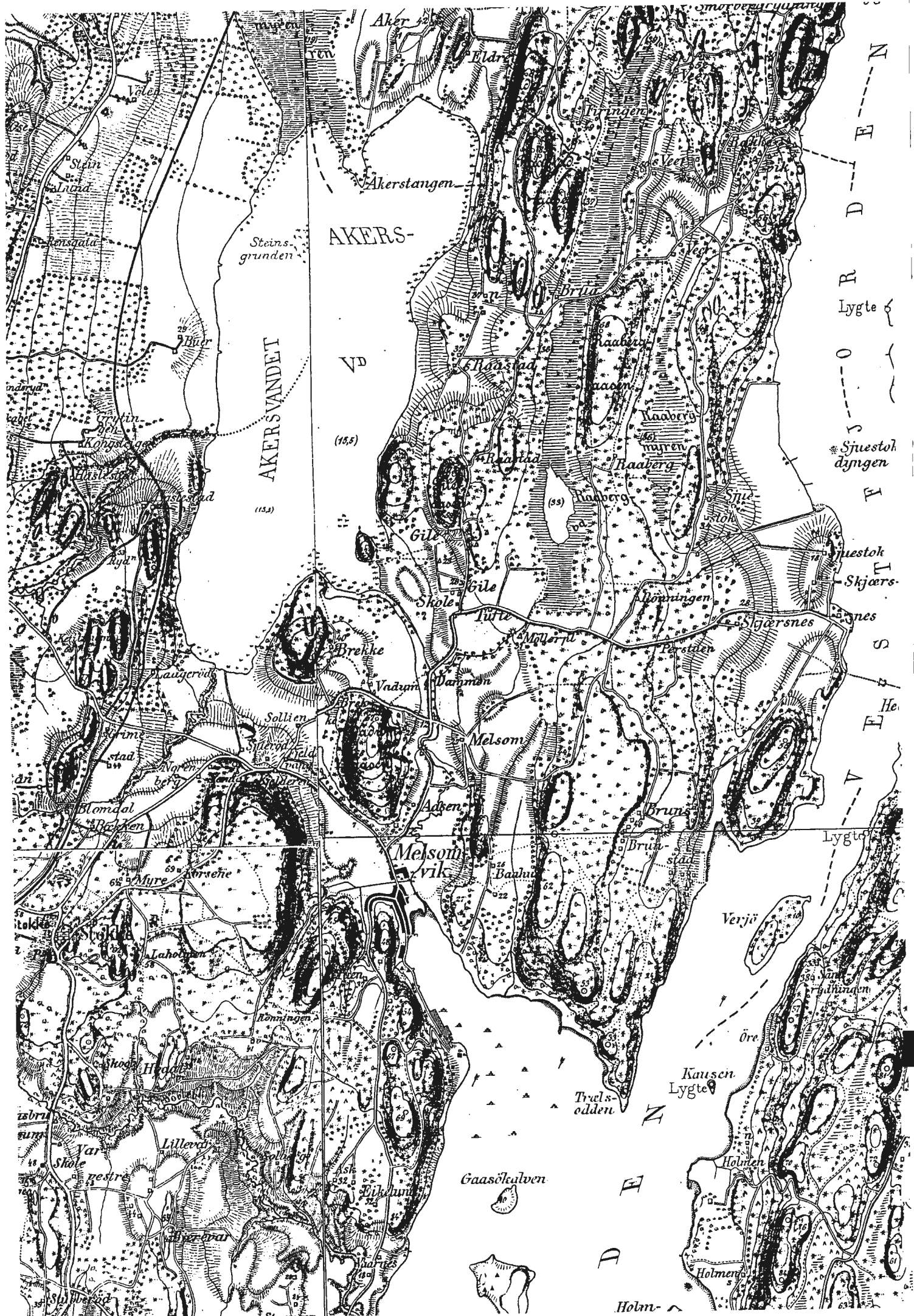
*Skjærnes sett fra Nøtterøy-sida. Fergestedet var i drift til 1923. Vi ser Fergestua til venstre i bildet. Knausen til venstre bak er Roparberget hvor folk sto og ropte etter ferge på den andre siden av sundet. Dampskipsbrygga og kulldeponiet ligger bak båten med de to mastene, med bebyggelsen på nedre og øvre Skjærnes videre inn til høyre. Over båten med utspent seil ses Øvre Skjærnes (bnr. 2). Det er i skogbrynet bak dette tunet vi finner det store gravfeltet. Grindastua skimtes helt øverst, ved enden av jordene.*



# Kulturmiljø 0720-02

## Melsom - Akersvannet

<b>Innholdsoversikt</b>	<i>side</i>
<b>OVERSIKTSDATA</b>	113
<b>HISTORIKK OG BESKRIVELSE</b>	115
<b>GENERELLE TREKK</b>	115
<i>Gårdsnavna</i>	115
<i>Fornminner</i>	116
<i>Ferdsel</i>	117
<i>Eiendomsforhold</i>	118
<i>Møllebruk</i>	118
<b>GÅRDER OG STEDER</b>	119
<i>Ladestedet Melsomvik</i>	119
<i>Adelsgodset Melsom</i>	119
<i>Vadum og Brekke</i>	120
<i>Tufte</i>	120
<i>Gile</i>	120
<i>Husmannsplasser</i>	121
<i>Dagens gårder og bosetting</i>	122
<b>VURDERING</b>	123
<i>Automatisk fredete kulturminner</i>	123
<i>Overordnede strukturer</i>	123
<i>Bebyggelsen</i>	124
<b>VIRKNING OG KONFLIKTVURDERING</b>	125
<b>HVA ER VURDERT</b>	125
<i>Alternativer og varianter</i>	125
<i>Alternativ 2.3.2</i>	125
<i>Alternativ 2.3.2 - 2</i>	127
<i>Alternativ 2.3.2 - 3</i>	128
<i>Alternativ 3.3.1</i>	128
<i>Alternativ 3.3.1 - 2</i>	128
<i>Alternativ 3.3.1 - 4</i>	129
<i>Alternativ 2.3.3</i>	129
<b>KONKLUSJON</b>	129



# Kulturmiljø 0720-02

## Melsom - Akersvannet

### Oversiktsdata

#### PARSELL/LENKE

parsell N  
alternativ 2.3.2 og 3.3.1  
varianter 2.3.2-2, 2.3.2-3, 3.3.1-2, 3.3.1-4

#### KOMMUNE

Stokke

#### GNR.

10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 22

#### KARTBLAD

CK 029-5-2, CK 029-5-4  
Prosjektkartene 27 og 28.

#### FØRREFORMATORISKE LOKALITETER

0720/02/CK 029-5-2/0016	Bygdeborg
0720/02/CK 029-5-2/0017	Gravhaug
0720/02/CK 029-5-2/0019	7 gravhauger
0720/02/CK 029-5-2/0020	Gravhaug
0720/02/CK 029-5-2/0022	Gravhaug
0720/02/CK 029-5-2/0026	Fossile dyrkingsspor

#### NYERE TIDS LOKALITETER

0720 02 01	Tufte	0720 02 07	Langloveien
0720 02 02	Mølleplassen	0720 02 08	Vadumveien
0720 02 03	Dammen - Melsom skole	0720 02 09	Sjurerød
0720 02 04	Gile	0720 02 10	Bekken
0720 02 05	Gile vestre (Gilehagan)	0720 02 11	Melsomvikveien
0720 02 06	Øvre Vadum - Brekke	0720 02 12	Nordenberg

#### AVGRENSNING

Området er definert av det store landskapsrommet på sørsida av Akersvannet. Det avgrenses av Gileåsen og Robergvannet i nord og nordøst, Mattisåsen i sørøst. Området tar med seg deler av Melsom og Vadumåsen i sør og strekker seg vestover Melsomskogen, Prestegårdsskogen og grenser mot Stokke sentrum i sørvest. I vest avgrenses området av Grimestadbekken som kommer fra Stokkemyra. Gårdene på vestsida av bekken behandles for under kulturmiljø 0720-03 Raet - Akersvannet. Som landskapsrom henger de sammen med dette området, men historisk skiller de seg delvis ut og har tilknytning nordvestover mot Raet.

*Kartet som er fra 1905 viser at området ikke har forandret seg så dramatisk siden århundreskiftet. Veiene er stort sett de samme, og bosettinga likedan, selv om en rekke gårdsbruk er nedlagt. Dagens boligfelter representerer likevel noe helt nytt. Kartet er sammensatt av flere kartblad i målestokk 1:25 000. Statens kartverk, Hønefoss.*

## VERNESTATUS OG PLANFORHOLD

### *automatisk fredete kulturminner*

Automatisk fredete kulturminner er registrert på Tufta 10/1, Gile 11/-, Melsom 13/1, Vadum 15/- og Brekke 16/-.

### *natur og jordbruk*

Akersvannet og Robergvannet er naturreservat. De eksisterende jordbruksarealene og mesteparten av utmarka er LNF-område i kommuneplanens arealdel, vedtatt 1991.

## NATURGRUNNLAG OG AREALBRUK

### *sammenhengende jordbruksarealer*

Området sørøst for Akersvannet domineres av sammenhengende jordbruksarealer. Brekkeåsen og Vadumåsen med den mellomliggende salen deler landskapet i to landskapsrom.

Skogkledde åser og høydedrag innrammer landskapsrommene. Den sørvestre delen av området skrår fra vannet opp mot tettbebyggelsen i Stokke. Det er mange steder kraftig randvegetasjon langs bekker og teigdeler.

Området har generelt lett-drevet, fulldyrka jord på marine avsetninger, sand- og leirmold, og i dag er jordbruket hovedsaklig basert på kornproduksjon. Vestfold landbruksskole på Melsom dominerer den sørøstre delen av området.

Langs rv 303, Melsomvikveien og Vadumveien ligger en del boligfeltbebyggelse, og i krysset ved Melsom ligger Melsom skole. Ved Gile er det noe småindustri.

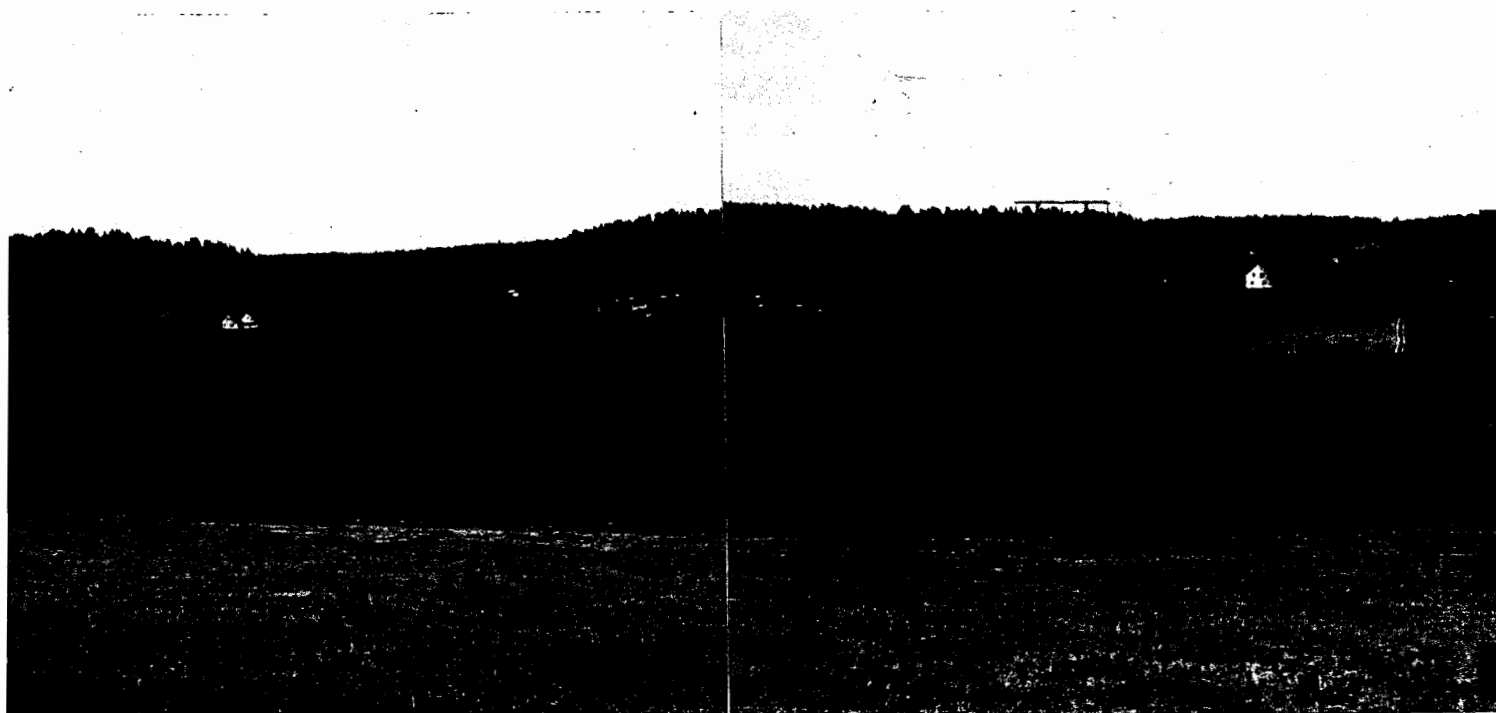
*Landskapet i sørenden av Akersvannet karakteriseres av relativt store jordbruksarealer avgrenset av skogkledde åser og høydedrag og oppdelt av små vassdrag med kraftig kantvegetasjon. Bildet er tatt fra Grimestad i vest, med jernbanen i forgrunnen og den gamle banevokterboligen t.h.. Det er gjennom dette landskapet enkelte av traséalternativene vil kreve fyllinger og viadukt på høyde med høyspentmastene midt i bildet. Et slikt inngrep vil endre inntrykket av kulturlandskapet på en svært dramatisk og kanskje lite ønskelig måte.*

*Brekkeåsen*

*"Vadum-salen"*

*Vadumåsen*

*Sjuerød Langloveien*



## Historikk og beskrivelse

### GENERELLE TREKK

#### Gårdsnavna

Gårdene i dette området har en historie som går langt tilbake og gårdsnavnene peker langt bakover. Gården med det usammensatte naturnavnet Haug var en av de større i området, men gikk inn i Melsom, og gårdsnavnet er i dag bare kjent fra skriftlige kilder.

#### *Vadum og Melsom*

To gårder i området har -heim-navn. Vadum er sammensatt med *vad*; vadested. Trolig sikter navnet til Melsombekken som renner fra Akersvannet og ut i fjorden ved Melsomvik. Navnet Melsom har vært gjenstand for flere fortolkninger. Forleddet settes bl. a. i sammenheng med *mæl*, sand- eller grusbanke.

#### *Gile og Roberg*

Gårdsnavnet Gile ble i middelalderen skrevet Geilum o.l. som er dativ flertall av *geil*; fegate eller -vei, innhegnet på begge sider. Et beslektet svensk ord *gilja* betyr hulvei. Nordøst for Gile, inne på det myrlendte skogområdet ligger Roberg. Navnet har trolig sammenheng med *raud* som betyr myrmalm.

#### *Brekke*

Brekke betyr bakke og var fra gammelt av mindre enn Vadum som den ligger inn mot. Det er ikke urimelig å anta at gården en gang har blitt skilt ut fra Vadum, som kan tenkes som en urgård i området.

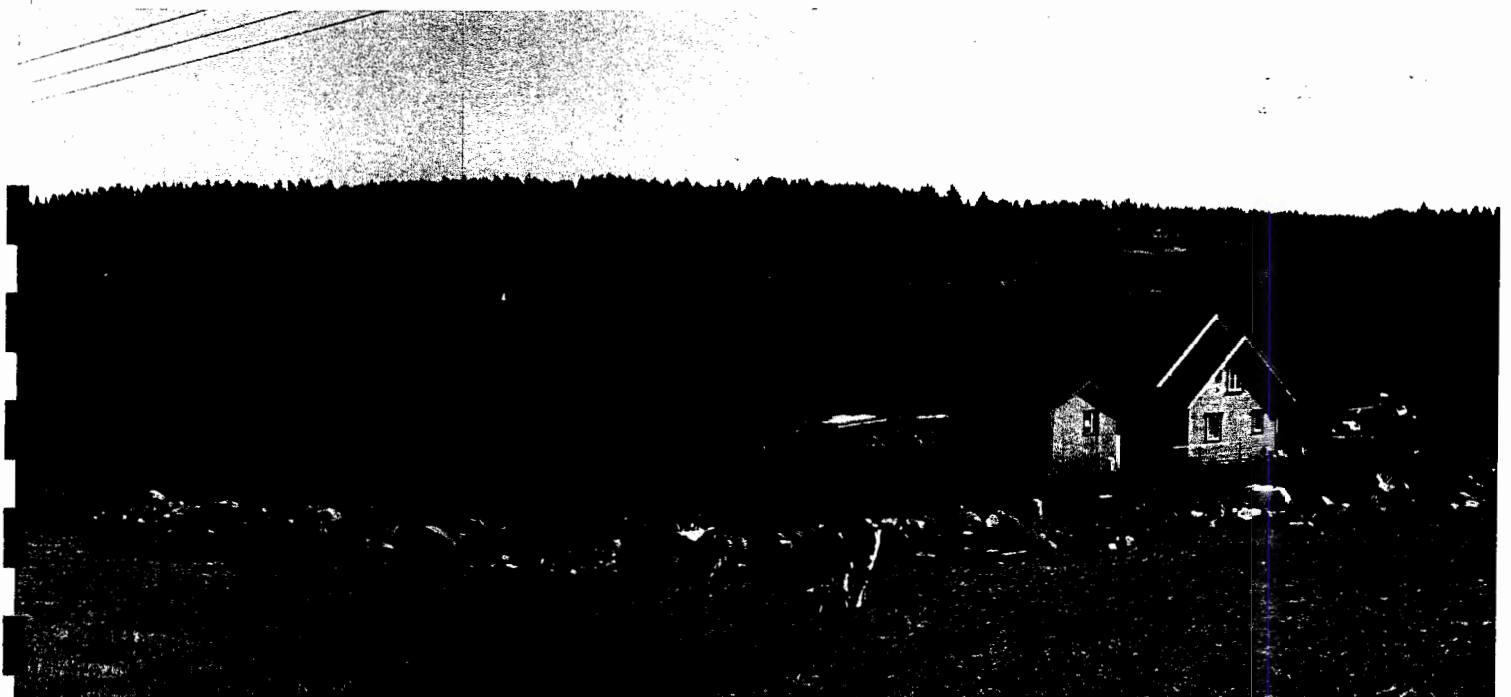
#### *Sjuerød og Lågerød*

De to gårdene ved sørenden av Akersvannet Sjuerød og Lågerød er ikke rud-gårder slik skrivemåten antyder. De gammelnorske formene var *Sjåvarendi* - "sjø-enden" og *Lagareid*, av *logr*; vann og eid.

*Nordenberg*

*Prestegårdsskogen*

*Korsane*





## Fornminner

Bruker man bevarte gravhauger og gravfunn som indikatorer på jernalderens bosetting har man innenfor dette kulturmiljøet belegg for å si at det allerede i jernalderen fantes flere gårder i dette området. Bevarte gravhauger og gravfelt ligger i dag som øyer i dyrka mark og kan fremdeles markere sentra og forhistoriske gårder. Synlige spor etter jernalderens gårdsbebyggelse er ikke påvist foreløpig, men stolpehull, ildsteder, kokegroper o.l. kan være bevart under pløyelaget i dagens dyrka mark.

### *gravminner fra jernalder og bronsealder*

Både på Melsom, Gile og Tufte finnes det bevart gravrøyser og gravhauger fra jernalderen og bronsealderen. Flere av disse gravene er lokalisert i større gravfelt. I stor grad er det her tale om rundhauger, men det finnes også eksempler fra Melsom på flere runde steinsettinger. Hovedvekten av løsfunn og gravfunn fra dette området dateres til vikingtid.

### *båtgrav fra vikingtid*

På Brekke er det gravd ut en båtgrav fra vikingtiden. På et lite platå i nordhellinga av Vadumåsen er det registrert en gravhaug fra jernalderen.

### *fossile dyrkingsspor*

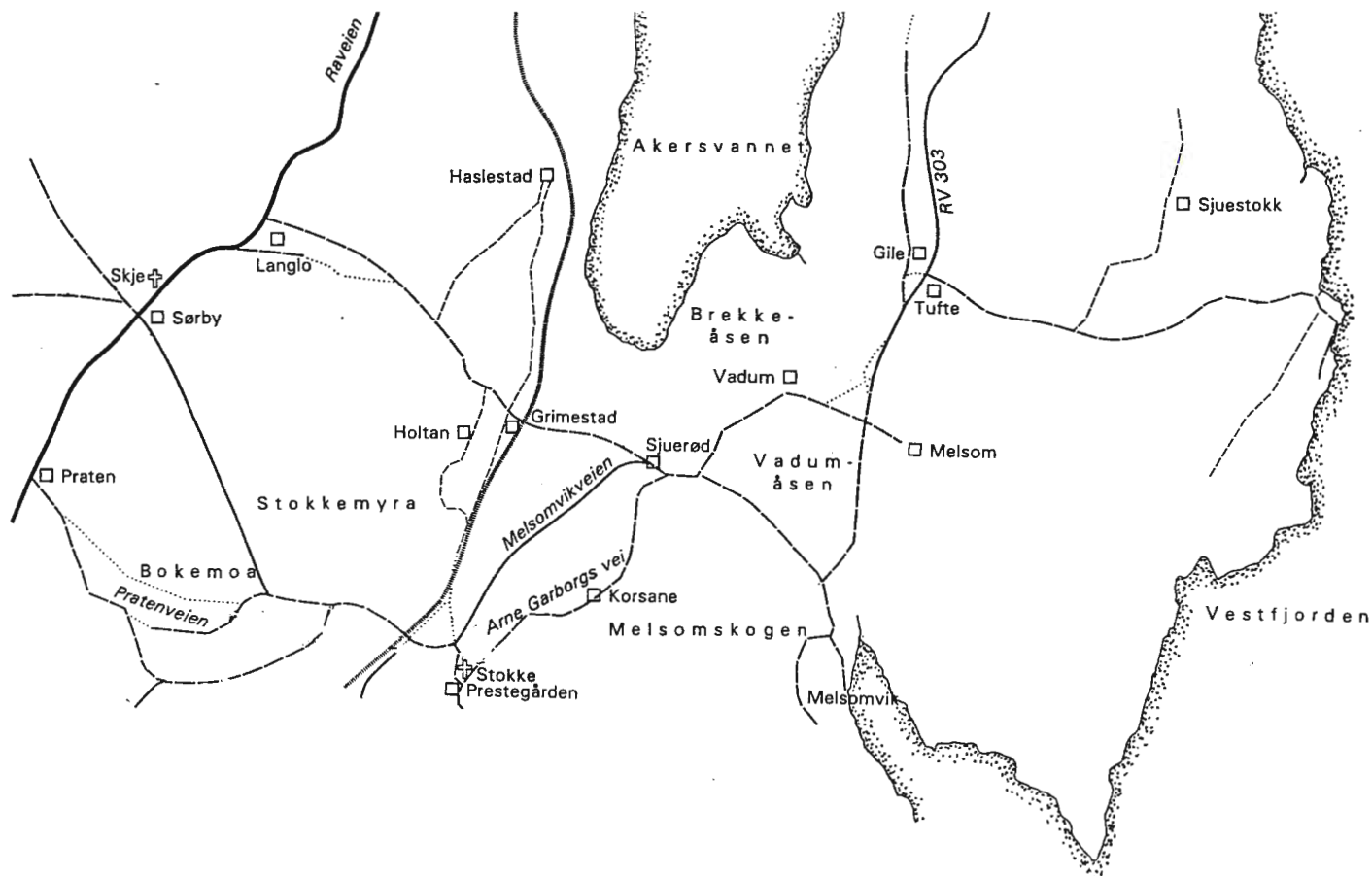
Områdene rundt de eldste gårdene har nok i stor utstrekning vært brukt som åkerland og beitemark for husdyr, men spor etter denne type aktivitet er nok i stor grad fjernet som følge av moderne jordbruk. I forbindelse med registreringene for prosjektet "Modernisering av Vestfoldbanen" ble det imidlertid inne på golfbanen ved Tufte, på et mindre skogvokst område registrert fossile dyrkingsspor i form av røyser, steinstrenger og ryddede flater. Disse dyrkingssporene kan trolig dateres til middelalder eller jernalder.

### *bygdeborg*

Blant de mest karakteristiske forhistoriske kulturminnene innenfor dette kulturmiljøet er bygdeborgen på Brekkeåsen. Borgen med sine godt bevarte murer mot syd forteller trolig om ufredstid i området engang i jernalderen. Fra toppen av borgen har man vid utsikt i alle retninger. Borgen ligger i dag så å si midt i bygda, med dyrkamark på alle kanter.

*Gravfeltet på Gile ligger like ved riksvei 303 og er godt synlig om våren når hvitveisen blomstrer, seinere på sommeren blir undervegetasjonen så tett at det kan være vanskelig å få øye på haugene.*





Kartskissen viser de gamle veiene i området. De faller i stor grad sammen med dagens veinett, bare rv 303 er lagt om. Riksvei 303 ble bygd på 1920-tallet. Nyest av veiene er Melsomvikveien som ble bygd etter at Jarlsbergbanen var anlagt.

## Ferdsel

Dagens veinett er i stor grad sammenfallende med de gamle bygdeveiene slik de kjennes på kart fra 1805 og 1825. Den gamle veien som knyttet området til den viktige ferdselsåra langs Raet gikk imidlertid fra Langlo over Lågerødåsen og videre østover til Sjuerød, der den faller sammen med dagens bilvei. Denne veien var trolig den viktigste helt fram til jernbanen ble anlagt og Stokke vokste fram som tettsted og trafikk-knutepunkt. Storgata er i dag den eneste passering over jernbanen på en relativt lang strekning.

til Melsomvik

Den gamle veien fra Langlo til Sjuerød brukes i dag bare som driftsvei for gårdene. Ved Sjuerød deler den seg. En vei går rett ned til Melsomvik. Sett under ett går denne veien så å si i rett linje fra Raet til Melsomvik. Det er interessant i forhold til dette stedets funksjon som omtales under. Det andre gamle veifaret går nordvestover til Vadum og videre over Melsombekken forbi Tufte og Gile ut til Skjærnes ved Vestfjorden. Førsteleddet i navnet Vadum, *vad*; vadested må sikte til en forhistorisk krysning av Melsombekken, og kan kanskje ses i sammenheng med ferdsel mellom Raet og Vestfjorden.

Mens det gamle faret fra Raet til Melsomvik følger en rett linje er det ikke noen kontinuerlig rett strekning mellom Vadum og Tufte på veien til Skjærnes, selv om det landskapsmessig ligger vel til rette for det. Veien går sammen med Rv 303 fra Melsomvik som stort sett følger den eldre bygdeveien. Det kan henge sammen med en omlegging av veien i den tida Melsom var hovedgård. Dersom veien har gått rett over jordene kan den ha ligget i eiendomsgrensa mellom Tufte og Gile. Navnet Gile kan ses i denne sammenheng, men kan også sikte til vei til beiteplasser i utmarka.

## Eiendomsforhold

Gårds- og eiendomsgrenser er en vanskelig tolkbar kilde til bosettingshistorien i dette området. Eiendomsforholdene har vært svært ustabile gårdene imellom. Helt tilbake til 15- og 1600-tallet har området gjennomgått store strukturelle endringer. Adelens interesse for gårdene i området var den viktigste faktor i begynnelsen av denne prosessen.

## Møllebruk

Både under Melsom og Tufte var det flere møllebruk, en virksomhet som går tilbake til middelalderen. Særlig Nøtterøy-bøndene var avhengig av å få kornet malt her. Melsom hadde fallrettighetene i Melsombekken, og Rødeboka (1399) nevner "*ok serdelis kuærnae forsen*" 150 år seinere ble det satt opp oppgangssager i elva. Tufte fikk på 1600-tallet en ørliten tilleggsskyld på 1 ½ lispund tunge som var knyttet til fossen, dvs bekken fra Robergvannet. Det viser at det var kvern eller sagbruk der da.

## *minner etter mølledrift*

I Melsom-møllene ble det i åra 1861-1865 årlig malt 10-12000 tønner korn, med en arbeidsstokk på 2 mestere og 5 svenner. Øvre Mølle i Melsombekken, som var i drift til ut i 1960-åra er i dag under gjenoppbygging, og møllestua ved siden av er restaurert. Mølleplassen under Tufte er et av flere fysiske minner etter møllevirksomheten på Tufte. Det er uvisst hvor lenge det var drift i Tufte-møllene. Det er kun rester etter dem i bekken, mens selve dammen er så å si intakt. Dammen har trolig vært i bruk som attholdsdam for Melsommølla helt fram til den ble nedlagt på 1960-tallet. Tufte hadde også oppgangssager i bekken, men både mølla og sagbruket var langt mindre enn de som var på Melsom.

## *regulering i Melsombekken*

Møllene i Melsombekken var sikret jevn vanntilførsel takket være vannreservene i Akersvannet. Tidvis ble det demt opp. (Se kulturmiljø 0720-03 Raet - Akersvannet). Normalvannstanden i Akersvannet er noe lavere i dag enn tidligere som følge av regulering. I 1970 ble vannstanden senket med 80 cm, men også tidligere skal vannet ha vært regulert ned for å vinne inn dyrkamark langs breddene. Nedreguleringen ble utført ved at Melsombekken ble gravd ut. Bekkeløpet ligger derfor i en utgravd kanal.

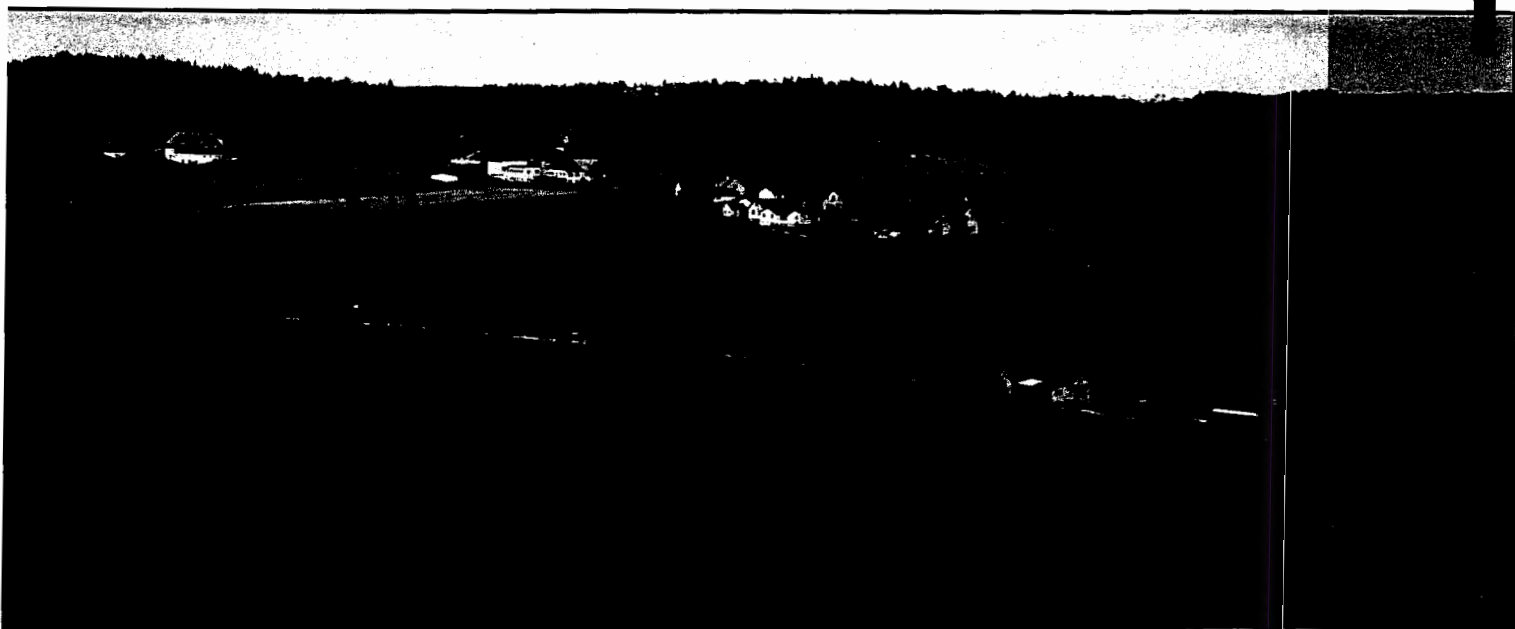
*Landskapet mellom Gile og Melsom er i dag en sammenhengende åker, bare oppdelt av Melsombekken og Tuftebekken. Før i tida spilte vassdraga en viktig rolle som kraftkilde til møllene som malte korn bl.a. for Stokke og Nøtterøy.*

vestre Gile

husklynga på Gile

riksvei 303

Tufte



## GÅRDER OG STEDER

### Ladestedet Melsomvik

Melsomvik er ett av de mange ladestedene i Vestfold med opprinnelse som utskipingssted for tømmer, etter hvert trelasthandel. Virksomheten her er kjent fra kildene p.g.a. de stridigheter som oppstod i forhold til borgerne i Tønsberg. De så handelen i uthavnene som en trussel mot sitt levebrød. I 1534 ble det slått fast at Melsomvik var en fri havn for bøndene i Arendal skipreide, dvs. Stokke. I middelalderen hadde Melsomvik trolig vært havn for leidangsskipet som bøndene i skipreiden eide i fellesskap. Gårdsnavnet Lågerød - *Lagareid* - ved Akersvannets sørende kan sikte til landstrekningen mellom Akersvannet og Melsomvik. I nyere tid vokste ladestedet fram og fikk fast bosetting på 1600-tallet.

### Adelsgodset Melsom

Melsom er den overlegent største gården innenfor området i dag. Dette forholdet er en følge av hendelser på 1600-tallet. Melsom var fra gammelt av Olavsklosterets gods, og i likhet med mye annet kirkelig gods ble det konfiskert av kongen ved reformasjonen. I ufredsåra 1643-45 lånte kongen penger av adelen, som fikk jordegods i pant. Slik kom Melsom på adelige hender i 1649 sammen med Grimestad, Haug, Vadum, østre Gile, og en rekke andre gårder og gårdsparter i og utenfor Stokke. Vincent Bildt utvidet gården ytterligere med restene etter Skjærnes-godssamlingen, slik at både Skjærnes, Brunstad og Tufte og tre Hvalberg-gårder fikk samme eier som Melsom, og delvis ble lagt under Melsom. I 1660 fikk Melsom skattefrihet og ble adelig hovedgård. Else Friis som overtok etter Vincent utvidet godset ytterligere med bl. a. Råstad, Sjestokk og Sjuerød. Fordi Skjærnes opprettholdt sine hovedgårdsprivilegier var det to hovedgårder i godssamlingen.

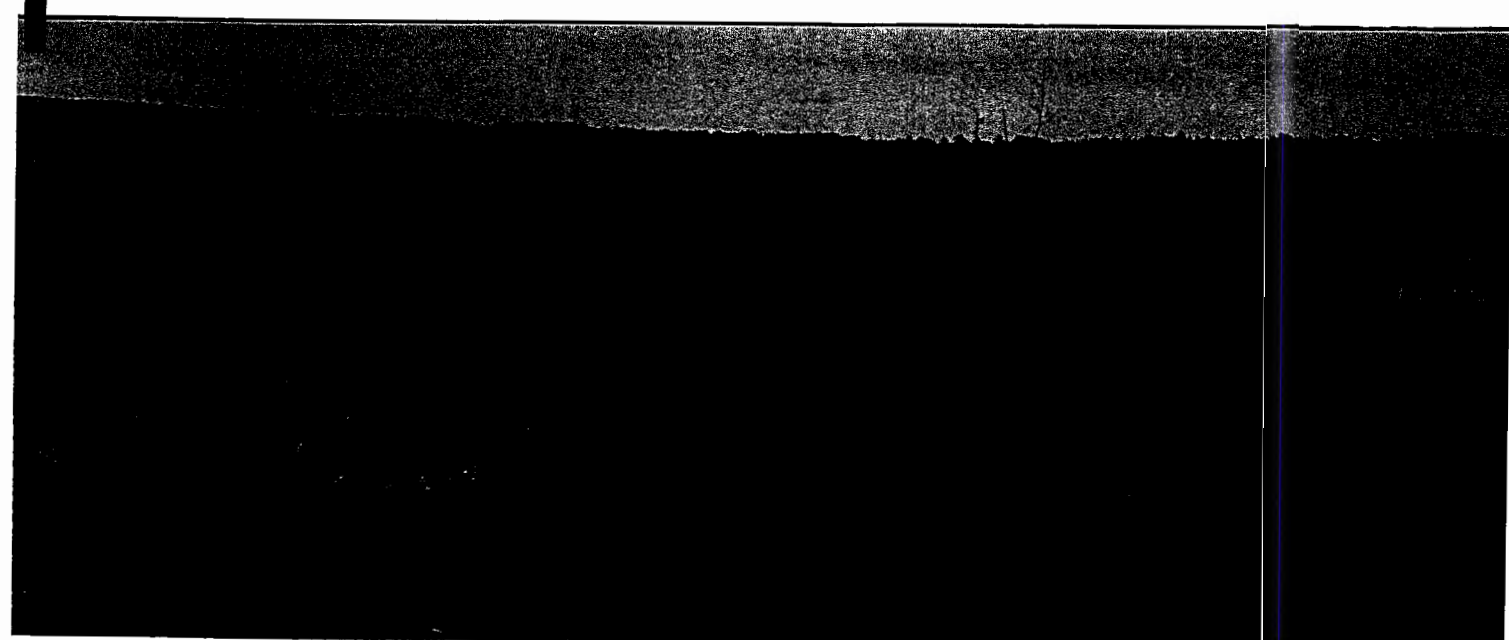
### *forsvunne gårder*

Enkelte av gårdene i Melsom-godset ble fullstendig innlemmet i Melsom. De forsvant fra matrikkelen og er i dag glemt. Lorens Berg har lansert en teori i bygdeboka om hvor gårdene lå. Haug som var større enn den opprinnelige Melsom-gården, lå trolig der tunet på Melsom ligger i dag, mens Melsom visstnok omfattet området på begge sider av Melsombekken mellom Vadumåsen og høydedraget østafør. Han antok at tunet hadde ligget

*Tuftebekken*

*bøkeskog på Vadumåsen, hvor bildet er tatt fra*

*Melsom*



der husmannsplassen Gata lå seinere, på sørsiden av Vadumåsen. På høydedraget sør for Haug lå trolig tre Hvalberg-gårder.

*gårdene som løser seg*

Grimestad og de andre gårdene som lå under Melsom ble etter hvert revet løs. I motsetning til Haug og Hvalberg ble de ikke nedlagt som egne bruk, og gårdshistorien har derfor et mer vanlig forløp.

### Vadum og Brekke

Vadum som i middelalderen var eid av Olavsklosteret i Tønsberg, ble lagt under Melsom da den ble opprettet i 1649. På 1770-tallet ble gården delt i fire, og tre bruk ble frasolgt Melsom. Det fjerde, kalt Kjelleren ble værende under Melsom som husmannsplass. Etter 1892 har det vært kalt Fjellvang. Den nordligste parten var øvre Vadum (15/1). Delinga i to matrikelgårder, 14 og 15 stammer fra 1838.

Brekke ble aldri berørt av gårdssammenslåingene rundt Melsom hovedgård, og kom i selveie på 1700-tallet. Siden den gang har Brekke og øvre Vadum vært mye brukt sammen. I 1954 ble jordveien på øvre Vadum solgt til Vestfold Landbruksskole på Melsom.

### Tufte

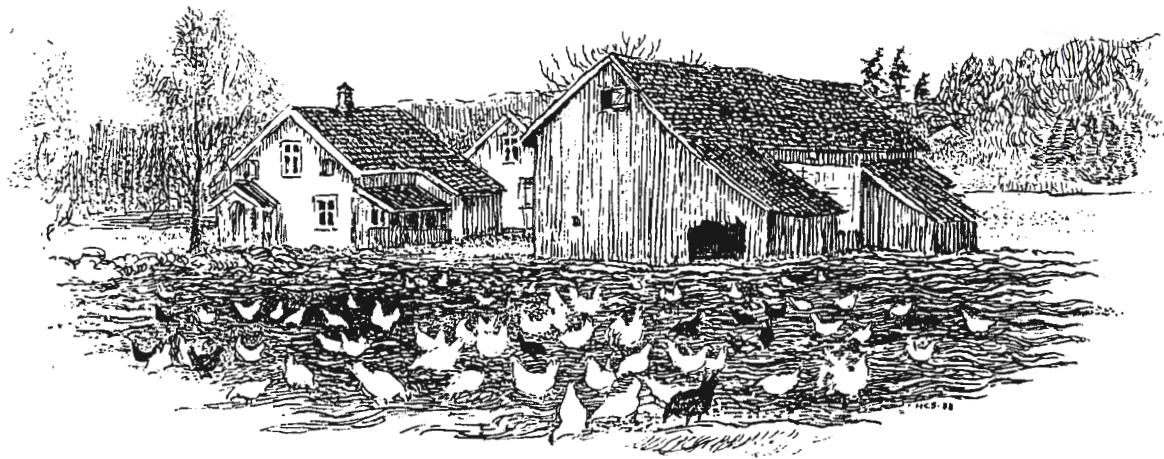
Tufte er i dag den største gården innenfor området etter Melsom. Grensene mot Melsom følger naturlige grenser i vassdrag. På 1600-tallet var Tufte knyttet til hovedgården i nærheten, først Skjærnes, seinere Melsom, men ble i 1721 solgt og drevet som selvstendig bruk. Hammelow-Berg slekta som har vært eiere siden 1783 har vært knyttet til bl.a. skipsfart foruten at de har hatt oppgaver som lensmann og ordfører. Tufte har i motsetning til nabogården Gile forblitt udeelt helt fram til i dag. I seinere tid har flere parter av Gile blitt kjøpt til Tufte.

### Gile

Delinga i østre og vestre Gile går tilbake til middelalderen, og da var gårdene eid av ulike kirkelige institusjoner. Bl.a. eide Stokke kirke i 1398 en part som *Rannaug på Melsom* hadde gitt. Noe seinere ga *Olav på Gile* en gårdspart som sjelegave for seg og hustruen til Mariakirkens prestebord i Tønsberg.

*Melsom og Tufte sett fra sør. Den enorme driftsbygningen på Melsom dominerer i landskapet. Fra Stokke bygdebok.*





Nordenberg, etter tegning i Stokke bygdebok

Østre Gile ble lagt under Melsom da gården ble hovedgård i 1649, og ble trolig liggende øde en tid før den på 1700-tallet ble lagt under Tuft. Tidvis ble gården brukt som "enkesete" for Hammelow-Berg på Tuft, tidvis forpaktet av leilendinger. Enkesetet som ble kalt Hammeløgården etter en *Mor Hammelo*, brant i 1947.

Vestre Gile besto fra gammelt av to eiendomsdeler som hver ble brukt for seg. Gården forble i kirkelig eie helt til første halvdel av 1800-tallet, da den ble solgt til brukerne og delt i fire små bruk som ble drevet hver for seg fram til 1900-tallet.

Bruket Gilehagan ble fradelt østre Gile i 1831, og solgt til en skipper. Sannsynligvis hadde det sin opprinnelse i en plass under østre Gile. En tid var læreren på Gile skole eier - det hørte ikke skolejord til skolen slik det var vanlig. På Gilegårdene bodde det i forrige århundre mange sjøfolk som eide eller leide hus. Blant de ti familiene som bodde der i 1875 var det 8 mannfolk til sjøs.

#### skolen

På det sørligste av Gile-gårdene ble det bygd skole i 1863. Dette var en av de første faste skolene i Stokke etter skoleloven av 1860. Gile skolekrets ble slått sammen med Melsomvik da Melsom skole ble bygd på 1920-tallet.

#### Husmannsplasser

Flere husmannsplasser har hørt inn under gårdene. De lå ofte opp mot åsen og inntil myrområder, i tilknytning til ferdselsveiene eller sagbruka og møllebruka. Melsom skiller seg ut også på dette området. Flere av gårdene som ble innlemmet i gården fikk husmannsplass-status. Disse 1600-talls plassene var relativt store, langt større enn de mange småplassene som kom seinere. Det må ha vært relativt små økonomiske og sosiale forskjeller mellom disse store husmannsplassene og de små gårdsbruka.

Også under Stokke Prestegård fantes det en del større husmannsplasser, slike som Bekken og Nordenberg. Trolig er også disse relativt gamle husmannsplasser, etablert på 1700-tallet.

Mølleplassen er trolig fra midten av 1800-tallet og må ha vært husmannsplass under Tuft. Plassen har ikke vært fradelt gården som egen eiendom. Det ser ut til å være et gjennomgående trekk at plassene som var knyttet til sagbruks- og mølledrifta i Melsombekken hadde lite eller ingen jord.

**Dagens gårder og bosetting***Melsom*

Melsom er fremdeles den suverent dominerende gården i området med mer enn 1000 mål innmark. Også gårdens nyere historie følger ganske andre linjer enn nabobruka. Melsom var i privat eie fram til 1946, da den ble solgt til fylket. Gården hadde ofte vært på salg og hadde ikke vært arvet fra far til sønn på nesten 200 år. Vestfold landbruksskole ble flyttet hit fra Fossnes i Arnadal på 1950-tallet.

*bruksnedleggelse og -sammenslåing*

Svært mange av de mindre gårdene i området har blitt nedlagt på 1900-tallet. Jorda er samlet i større drifts- og eiendomsenheter. Tunområdene eksisterer fremdeles som boligeiendommer, og flere gamle framhus er derfor bevart, om enn i ombygd form. Forutsetning for prosessen er den oppsplittinga av gårdene som fant sted da de ble løsrevet fra Melsom eller kirkelig eie på 1700-tallet. Dette gjaldt både Gile og Vadum. Gilehagan, i dag kalt Gile vestre er den eneste av Gile-gårdene som har overlevd og blitt et solid bruk med omlag 160 mål innmark og 200 mål skog. Etter at Gile-bruka er nedlagt er det etablert et par industribedrifter i tilknytning til de tidligere gårdstuna, Ragnvald Knudsens trappefabrikk og Verner Baumanns verksted. Av Vadum-gårdene har ingen overlevd, men Brekke (16/1) framstår fremdeles som gårdsbruk.

*tidligere husmannsplasser*

Et tilsvarende mønster finner man ved de gamle husmannsplassene. Også de er å finne som boligeiendommer nå. Her er det imidlertid større usikkerhet mht. kontinuitet i bosettinga. Husmannsplasser fradelt Stokke prestegård følger en litt annen utviklingslinje, trolig fordi de var større enn sagbruks- og mølleplassene under Melsom, og fordi de ikke ligger så nær den ekspansive Melsom-eiendommen. Både Bekken og Nordenberg eksisterer som småbruk.

*boligfelter*

I etterkrigstida har det kommet en del boligfelter i området, f.eks. Fjellvang og sørsida av Vadumåsen.

*Tufte*

Et av de mest interessante tuna er Tufte. Hovedbygningen er en to-etasjes bygning fra midten av 1800-tallet i sveitserstil. Den er sammenbygd med en langt eldre bygning i en etasje. Stabburet er et såkalt kåpestabbur. Det har en rettvegget tømmerkjerne, men kledningen er vippet ut fra veggen, brukt til oppbevaring av redskap. Det er oppgitt å være fra ca 1740. Det var inntil i vinter to driftsbygninger på gården. Den største, typisk for enhetslåven rundt århundreskiftet, er revet. Hovedvolumet hadde T-form. Driftsbygningen delte tunet i to med en side for gårdsdrifta på østsida og en mot framhusa og hage på vestsida. Ved innkjørselen ligger en stor dam. Tunet har stor vegetasjonsmasse med store trær.

*Brekkeåsen og Brekke-bruka. Tunet t.v. er nytt og lagt på en helt plan terrasse, muliggjort ved et enormt terrenginngrep.*



*Brekke og Sjuerød*

Brekke (16/1) framstår som gårdsbruk med framhus fra 1896 i tidstypisk sveitserstil og driftsbygning fra dette århundre. Sjuerød (17/2) har også bebyggelse fra 1900-tallet, men framstår som et tradisjonelt gårdsbruk.

*Nordenberg og Bekken*

Også Nordenberg og Bekken har bebyggelse som følger den tradisjonelle tunorganiseringen, bl.a. med sammenbygd framhus og bryggerhus)

*I løpet av vinteren 1993-1994 ble den gamle driftsbygningen på Tufte revet. Dermed framstår ikke bebyggelsen lenger så klart som gårdstun, med mindre det blir bygd en ny bygning til erstatning for den som er borte.*



## VURDERING

### Automatisk fredete kulturminner

Bevarte fornminnene innenfor dette kulturmiljøet er i hovedsak knyttet til en jordbruksbosetting i jernalderen. Gravhaugene dominerer som fornminnekategori, men her er også registrert spor etter tidlig dyrking, en hulvei og en bygdeborg. Fornminnene har store kunnskapsverdier og opplevelsesverdier. Tilgjengeligheten i området er svært god. Rundt Melsom er flere fornminner tilrettelagt for publikum med skilting og skjøtsel langs en opparbeidet tursti.

Siden store deler av dette kulturmiljøet består av jordbruksarealer vil man kunne forvente at det finnes bosettingsspor fra jernalder og middelalder i dagens dyrka mark. Dette gjelder spesielt i områdene omkring Brekke, Vadum, Tufte og Gile.

### Overordnede strukturer

#### *vassdrag*

Vassdraga i området har hatt stor økonomisk betydning. Vassaga kom tidlig i bruk, trolig på 1500-tallet, mens bekkverkene har tradisjon tilbake til middelalderen. Vassdraga markerer seg i landskapet med frodige vegetasjonsbelter, og flere steder med faste kulturminner knyttet til virksomheten i tidligere tider.

#### *veier*

De fleste av dagens veier i området følger svært gamle veifar. De binder sammen viktige historiske tyngdepunkter, f.eks. Raet, Melsomvik, Skjærnes, Melsom, foruten at det finnes en rekke fornminner, bl.a. gravfelt i nær tilknytning til veiene. De spiller derfor en svært sentral rolle i kulturminnestraturen. Trolig kan veiene betraktes som fornminner, i hvert fall der de ikke er omlagt og utvidet til bilvei i nyere tid, som f.eks. over



Sjuerød-jordene. Det kreves imidlertid videre undersøkelser for å avklare dette. Det har vært krefter i sving for å tilrettelegge dette veifaret for allmennheten. Veiene har vært strukturerende for nyere boligbebyggelse.

## Bebyggelsen

Som nevnt er det foregått en sterk omstrukturering innen landbruket som har ført til nedleggelse av en rekke gårdsbruk. Nesten alle bostedene er i dag boligeiendommer, og eldre framhus står ennå i stor grad, f.eks. på Gile-gårdene og Vadum samt de mindre eiendommene langs Vadumveien.

### *tunformer*

Store omstillinger til tross har tradisjonelle organiseringsmønstre i tunet overlevd der gårdene er i drift, og det er store likhetstrekk gårdene i mellom. Sammenbygd framhus og sidebygning er svært vanlig. Sidebygningene kalles ofte bryggerhus, men kan ha inneholdt flere andre funksjoner. De største bygningene ligger ofte i nord-sør-retning, og nesten alltid når det faller sammen med retningen på høydedrag i landskapet, f.eks. slik som på Gile vestre.

### *Tufte*

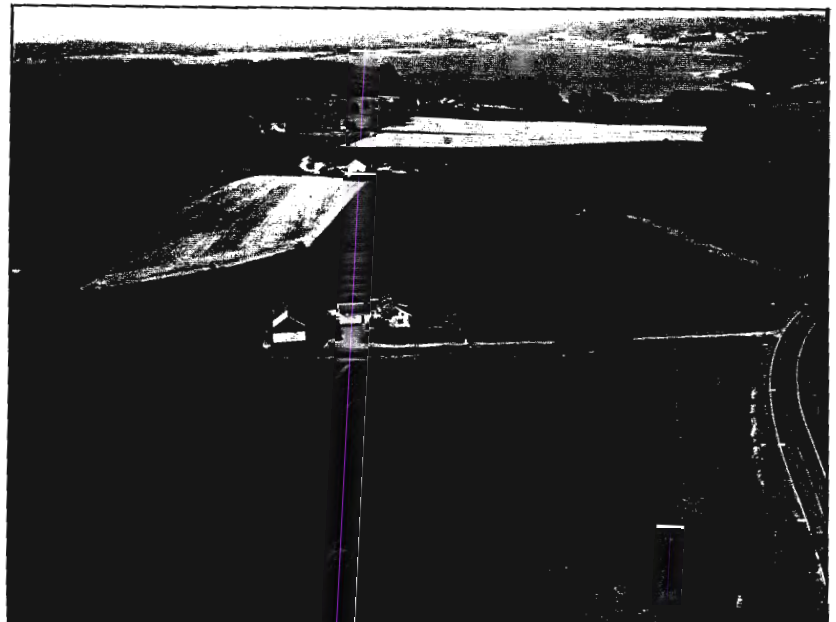
Tufte har svært interessant bebyggelse. Hovedbygningens lave del er trolig en av de aller eldste bygningene i Stokke. Kåpestabburet representerer en bygningstype som var utbredt i Vestfold. Dette er et av svært få som er bevart, her i sin opprinnelige sammenheng, og svært verdifullt som kulturminne. Bebyggelsen representerte et komplett gårdstun med svært høy verdi som kulturminne. I løpet av vinteren 1993-94 er driftsbygningen revet, noe som sterkt virker inn på miljøet. Tunet framstår nå som nevnt som en spredt gruppe bygninger med liten grad av organisering - "ryggeraden" i tunet er borte.

### *de mindre bruka*

Både på Gile vestre (11/2 m.fl.), Brekke (16/1), Sjuerød (17/2) og Nordenberg (22/12) og Bekken (22/13) er det bevart interessant gårdsbebyggelse. Kulturminnene her dokumenterer små til mellomstore gårdsbruk.

### *Melsom*

Vestfold Landbruksskole er dominert av bygningene som er bygd til skolefunksjonene, men flere bygninger er eldre. Mest interessant er kanskje den store driftsbygningen fra 1937. Den er tydelig preget av nyklassisismens arkitekturoppfatning og er vel et av svært få eksempler på dette i norsk landbruksarkitektur. Anleggets størrelse gjør at det ikke framstår som gårdstun i tradisjonell forstand.



*Bekken ligger helt i sørenden av jordbrukslandskapet sør for Akersvannet. Bak Bekken ses Grimestad. Jernbanen ligger t.v., Melsomvikveien t.h.*

## Virkning og konfliktvurdering

### Hva er vurdert

*Alternativ 2.3.2 og 3.3.1 er vurdert etter de versjonene som finnes på kart i målestokk 1:5000 med vertikalprofiler datert 30.9.1993. Seinere versjoner avviker noe fra denne. De øvrige variantene, 2.3.2-2, 2.3.2-3, 3.3.1-2 og 3.3.1-4 er vurdert uten eksakte vertikalprofiler.*

### generelt

Inngrepet virker på ulike nivåer i forhold til kulturminnene i området. De direkte konfliktene er relativt oversiktlige, mens de landskapsmessige inngrepenes implikasjoner på kulturminnestrukturen er vanskeligere å ta stilling til uten helt eksakt kjennskap til hvordan inngrepet tenkes utført.

### Alternativ 2.3.2

*Fra tunnelmunningen ved Mølleplassen ved Tufte stiger linja og når bakkeplan ved kryssning av dagens rv 303 som må legges om. Linja krysser så Melsombekken i 7-8 meters høyde.*

Traséen kommer i direkte konflikt med bebyggelse og andre kulturminner knyttet til kverndrift og sagbruk ved Mølleplassen sørøst for Tufte. Bekken vil måtte legges om, noe som rammer kulturminnene enten de fjernes eller ei. Kulturminnene her er dessuten viktige sett i sammenheng med den restaurerte Møllestua og Melsom Mølle i Melsombekken som er under gjenoppbygging.

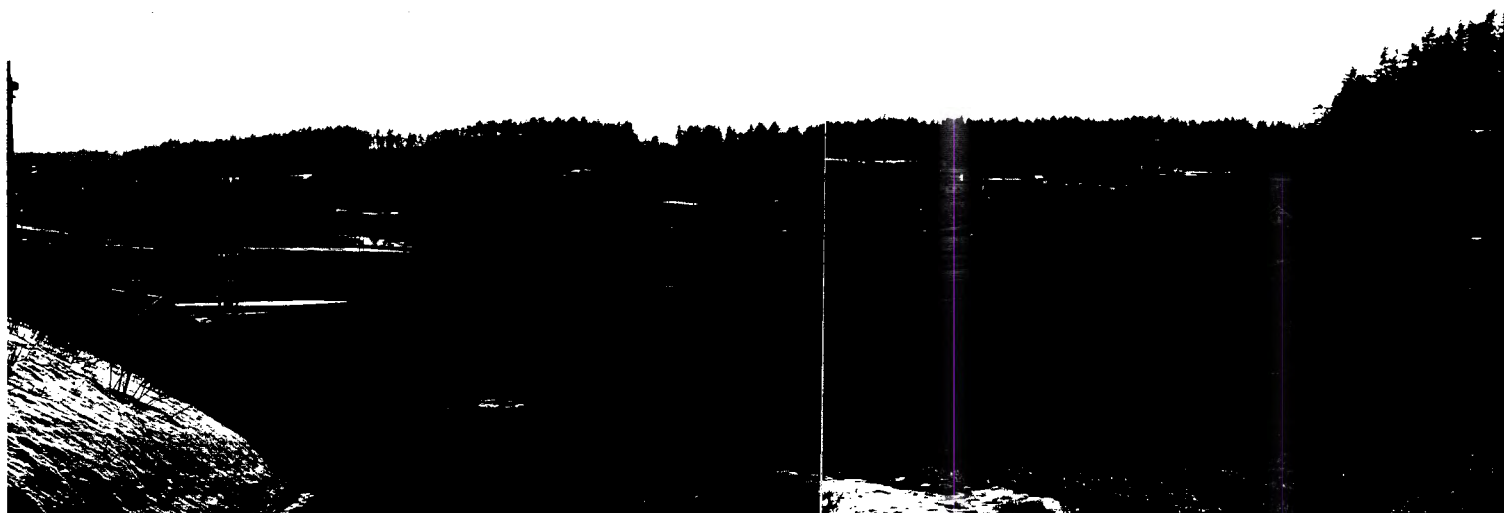
En justering av traséen nordover vil komme faretruende nær tunet på Tufte, mens en forskyving 50 m sørøst vil kunne avbøte konflikten ved at linja blir liggende parallelt med bekken, på sørsida av vegetasjonsbeltet langs bekkeløpet.

Omlagging av rv 303 reiser også problemer. Riktignok er ikke selve veitraséen så gammel, den ble bygd rundt 1920. Men en omlagging av veibanen med et slyng ned mot bekken for å komme under jernbanebrua rammer kontinuiteten i et historisk viktig veiforløp. Veien ligger dessuten vakkert i landskapet, til tross for en uheldig kryssing for gang- og sykkelvei ved skjæring under veien.

Kryssing av Melsombekken berører ikke kjente kulturminner direkte, men området har sannsynligvis stort potensiale for funn etter virksomheter og installasjoner knyttet til denne bekken. Ei bru vil lett kunne virke dominerende i det åpne og slake jordbrukslandskapet.

*Traséen går inn i en ca 200 m lang skjæring i salen mellom Vadum og Brekke, ca 8 meter på det dypeste. Deretter går linja ut på en 500 m lang strekning opptil 12 m over eksisterende terreng, før den når "neset" hvor gården Sjuerød ligger.*

Gjennomskjæringen av salen mellom Vadum og Brekke vil være et stort inngrep i et karakteristisk landskapselement i området. Bygdeborgen på Brekkeåsen er nært knyttet til dette landskapet, og inngrepet vil få negative konsekvenser for opplevelsen av kulturminnet. Området på sørøstsiden av bygdeborgen regnes for å ha et meget høyt potensiale for bosettingsspor fra forhistorisk tid. Mulighetene for direkte konflikter med



Sjuerød

Vadumveien

"nye Brekke"

*De kanskje alvorligste konfliktene i kulturmiljøet er knyttet til kulturlandskapsmessige forhold. Gjennomskjæring av salen mellom Vadumåsen og Brekkeåsen rører ved viktige kulturhistoriske strukturer.*

automatisk fredete kulturminner er store. Nye arkeologiske undersøkelser bør kunne avklare om det finnes slike automatisk fredete kulturminner her

Passeringen av dalen mellom Brekke og Sjuerød forutsetter et omfattende inngrep i landskapet. Dersom dette anlegget utføres som fylling med massene fra tunneldriften vil det gi store konflikter fordi de landskapsmessige sammenhengene endres dramatisk. Kulturminnenes sammenheng med landskapet vil bli alvorlig rammet.

En bruløsning behøver ikke å få de samme konsekvensene. Landskapsrommet rundt Akersvannet åpner seg mot sørøst mellom Brekkeåsen - Vadumåsen og Melsomskogen. Traséen vil slik den er tegnet gå tvers over denne bevegelsen i landskapet. Det kan fungere bedre landskapsmessig enn de nordligere forslagene. Likevel er det et stort inngrep som vil virke sjenerende i forhold til bygdeborgens omgivelser

*Traséen følger terrengnivå fra Sjuerød, over Nordenberg og Bekken før den går inn på dagens jernbane like nord for Stokke stasjon.*

Ved Sjuerød kommer traséen forholdsvis nær tunet. Eventuell direkte berøring vil utgjøre en moderat konflikt. Bebyggelsen her er verdifull fordi den fremdeles framstår som gårdsbruk i et område hvor mange bruk er gått over til ren boligeiendom.

Rett vest for Sjuerød vil traséen komme i konflikt med Langloveien, det gamle veifaret som kan følges helt opp til Raet. Inngrepet rammer først og fremst kontinuiteten til det gamle veiløpet, noe som er en alvorlig konflikt. Overskjæringen gjør også tilgjengeligheten vanskeligere, men dette kan avbøtes ved å anlegge sti langs nordsiden av linja med passering under traséen nordøst for Sjuerød.



Brekkeåsen Brekke

Akersvannet (bak) "Vadum-salen"

Videre ser småbruket Bekken ut til å rammes direkte, en gammel husmannsplass under Stokke prestegård. Bekken har eldre bebyggelse og utgjør en viktig del av det åpne jordbrukslandskapet nord for tettstedet Stokke - mot Akersvannet.

### Variant 2.3.2-2

*Variant 2.3.2-2 ligger lenger nord enn 2.3.2. Traséen føres i tunnel forbi Tufte på sørsida av tunet og kommer ut av tunnelen rett sørvest for bebyggelsen på Gile og vest for rv 303. Den går rett over til Brekkeåsen hvor den går i tunnel gjennom åsen. Opp til Stokke følger den bunnen i dalen og legger seg med en stor kurve ut landskapsrommet.*

Det er uklart hvor dypt traséen vil ligge. Om den drives i fjell eller løsmasser vil være svært utslagsgivende i forhold til konfliktpotensialet, som er høyt både for nyere tids og forhistoriske kulturminner. Traséen går svært nær tunet på Tufte. Konflikten med Melsombekken blir som ved alt. 2.3.2.

Tunnelpassering av Brekkeåsen medfører gjennomhulling av åsen og rører ved en naturformasjon som også har et verdifullt fornminne - bygdeborgen. Konflikten med fornminnet kan bli som ved alt. 2.3.2. Tilgjengeligheten vil trolig også bli skadelidende.

Fra Brekkeåsen mot Stokke ligger varianten lenger nord for Sjuerød. For øvrig kan konsekvensene bli omtrent som for alt. 2.3.2.

### Variant 2.3.2-3

*Omlegging av Stokke stasjon med tunnelløsning under Myre og kirkeområdet medfører at traséen må krysse Melsomvikveien.*

Konsekvenser for gjennomskjæringen av Brekke - Vadumåsen som for alt. 2.3.2. Varianten synes å kunne berøre gårdsbebyggelsen på Sjuerød direkte, med negative konsekvenser for kulturminner. Videre fram mot tunnelpåhogget synes konfliktene i forhold til registrerte kulturminner her beskjeden - forutsatt at Melsomvikveien omlegges uten høye brukryssinger.

**Alternativ 3.3.1**

*Linja kommer ut i dagen på jordet ca 150 m rett sør for Gile vestre og krysser Melsombekken i 4-5 meters høyde. Skjæringa gjennom salen ved Brekke og Vadum er ca 300 m lang og opptil 8 m dyp. Herfra følger linja samme trasé som alternativ 2.3.2 til Stokke stasjon.*

Inngrepet vil i sterkere grad berøre gårdslandskapet på Gile. Konfliktene videre vil bli omtrent som for alt. 2.3.2.

**Variant 3.3.1-2**

*Traséen følger i store trekk 3.3.1 til tunnelmunningen sørvest for Gile vestre og passerer Melsombekken ved utløpet fra Akersvannet. Videre går traséen i tunnel gjennom Brekkeåsen.*

Både ved Melsombekken og Brekkeåsen - Grimestad medfører forslaget omfattende bruløsninger som vil virke dominerende i landskapet. Tunnelpåhogget vil komme midt på jordene vest for vestre Gile og bryte helheten i gårdslandskapet. Tunnel i Brekkeåsen og videre føring mot Nordenberg vurderes som ved 2.3.2-2.

Bebyggelsen på Nordenberg og ser ut til å rammes direkte ved denne varianten. Husa er verdifulle, men i sterkt framskredet forfall. Konflikten må derfor anses som liten.

**Variant 3.3.1-4**

*Traséen følger 3.3.1-2 til Melsombekken og passerer Brekkeåsen i dagen på nordsida og følger bekkedraget opp til Stokke.*

Det antas at forslaget forutsetter en bruløsning ved kryssing av Melsombekken og Brekkeåsen - Grimestad. Konsekvenser for Gile blir som ved variant 3.3.1-2. Selv om linja ligger i skjul av vegetasjon på Brekkeåsen vil den bli svært dominerende i det åpne landskapet Akersvannet - Stokke. Bygdeborgen på Brekke er nært knyttet til de karakteristiske landskapselementene i området og et inngrep i disse vil også få konsekvenser for kulturminnet.



Forslaget ligger langt ut i det åpne jordbrukslandskapet mellom Stokkebyen og Akersvannet, og vil komme i konflikt med verdifulle elementer i kulturlandskapet ved å følge bekkedraget langs Grimestadbekken. Med hensyn til Langeloveien og småbruket Bekken blir konsekvensene som for alternativ 2.3.2.

### Alternativ 2.3.3

*Brualternativet over Vestfjorden går i tunnel til Gile der den dukker opp i dagen i sørvest for bebyggelsen, vest for rv 303..*

Som for variant 2.3.2-2 vil det være svært utslagsgivende for konfliktgraden om traséen drives i fjell eller løsmasser, både for nyere tids og forhistoriske kulturminner. Traséen går svært nær tunet på Tuft. Videre vestover vil konsekvensene bli som for alternativ 2.3.2.

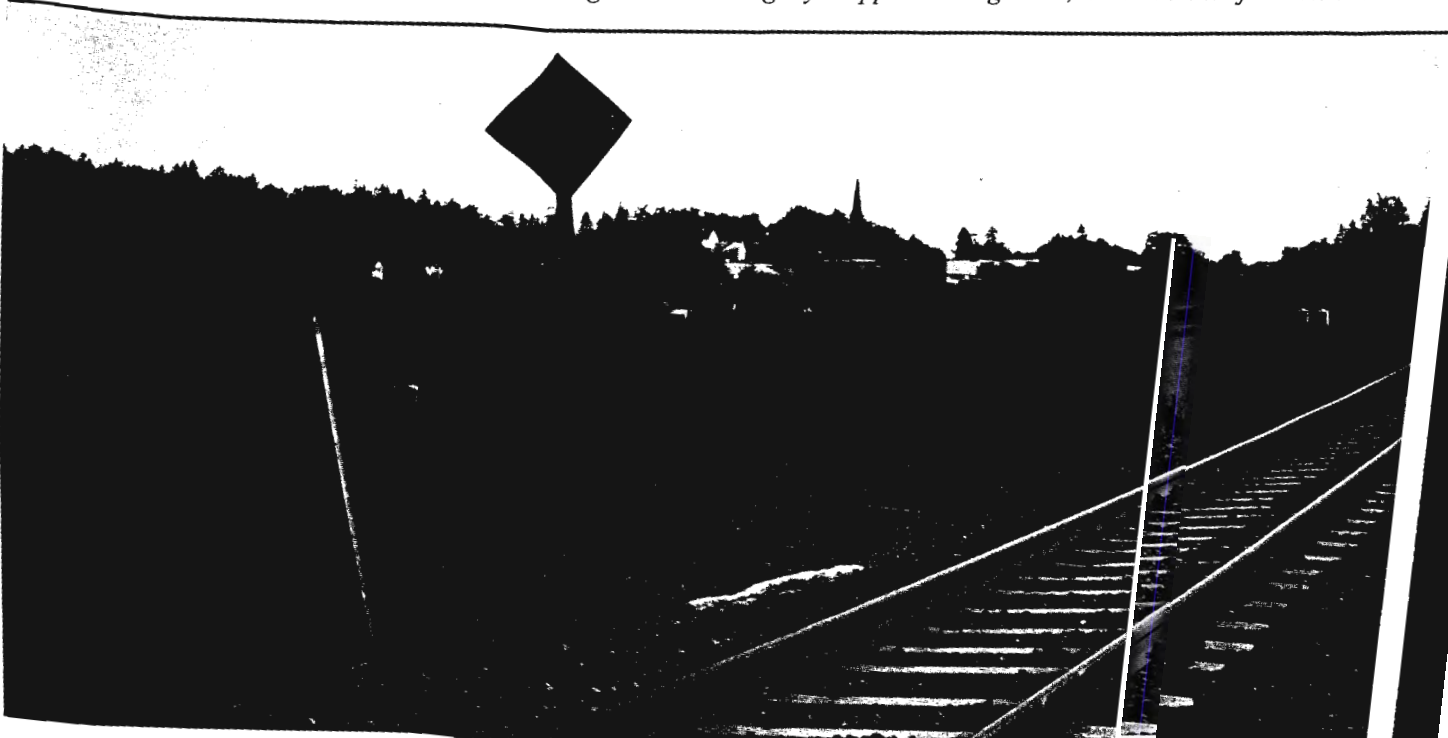
### KONKLUSJON

Alle alternativer fører til indirekte eller direkte konflikter med kulturminner. Likevel er det i forhold til landskapets kulturhistoriske innhold de mest alvorlige konfliktene oppstår.

Kryssingen av Melsombekken fører til relativt omfattende landskapsinngrep for alle trasévarianter. Vegetasjonsetablering vil kunne avbøte de negative konsekvensene til en viss grad.

Sør for Akersvannet dannes de dominerende retningene i landskapet av slake daler mellom oppstikkende åspartier som går nord-sør. Dalene er armer av det store landskapsrommet ved Akersvannet. Linjeføringen går dels på tvers av disse dragene, i retning vestnordvest-østsørøst. Trolig øker den negative virkningen jo lenger nordover linjeføringen legges, for linjeføringen blir liggende diagonalt over landskapsrommet, og en stor strekning må legges på høy bru.

*Alle alternativene berører landskapet like nord for Stokkebyen. Området preges av småbruk som fram til rundt 1885 husmannsplasser under Stokke prestegård. Korsane og Myre oppe ved skogen t.v., Bekken under jernbaneskiltet t.h.*



Sjuerød ligger mot det åpne jordbrukslandskapet ved Akersvannet som ses i t.v. bakgrunnen. Jordveien skrår jevnt nedover mot vannet. Planalternativet med jernbanetrasé nord for Brekkeåsen (3.3.1-4) vil ligge høyt i dette landskapet. Alternativer over Brekke - Vadumåsen (2.33, 3.3.1-2) skjærer gjennom skogholtet like ved låven på Sjuerød. Gårdstunet på Sjuerød ligger til Melsomvikveien. I forkant vises så vidt Langloveien som tar av vestover mot raet.

Gårdsbebyggelsen på Sjuerød ligger på et nordvendt nes i jordbrukslandskapet med fjellrabber og hageskog.

Foto er tatt over Gile mot Stokkebyen som ses øverst til høyre. Vadumåsen nærmest t.v og Brekkeåsen t.h. I sjiktet bak ses skogstrekningen Melsomskogen - Prestegårdsskogen, Melsombekken, med boligbebyggelsen og Melsom skole nederst t.v. Salen mellom Brekke- og Vadumåsen er et karakteristisk landskapselement i området. Gravhauger inn mot Vadumåsen og bygdeborgen i Brekkeåsen forteller om bosetting i forhistorisk tid. Nøtterøy-alternativene må føres gjennom dette landskapet for å komme til Stokke stasjon.

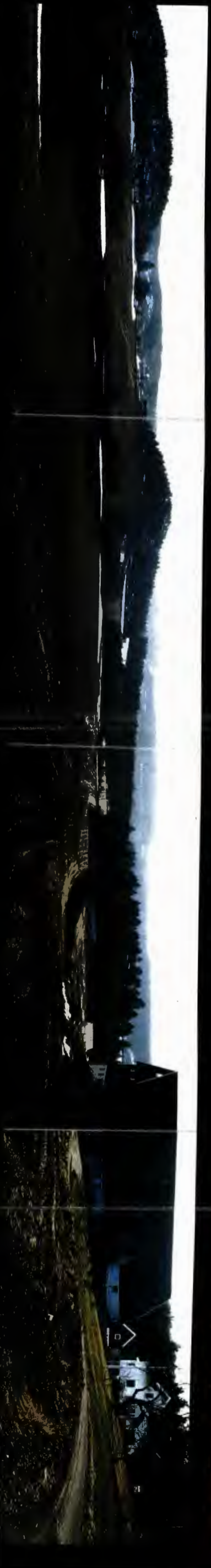
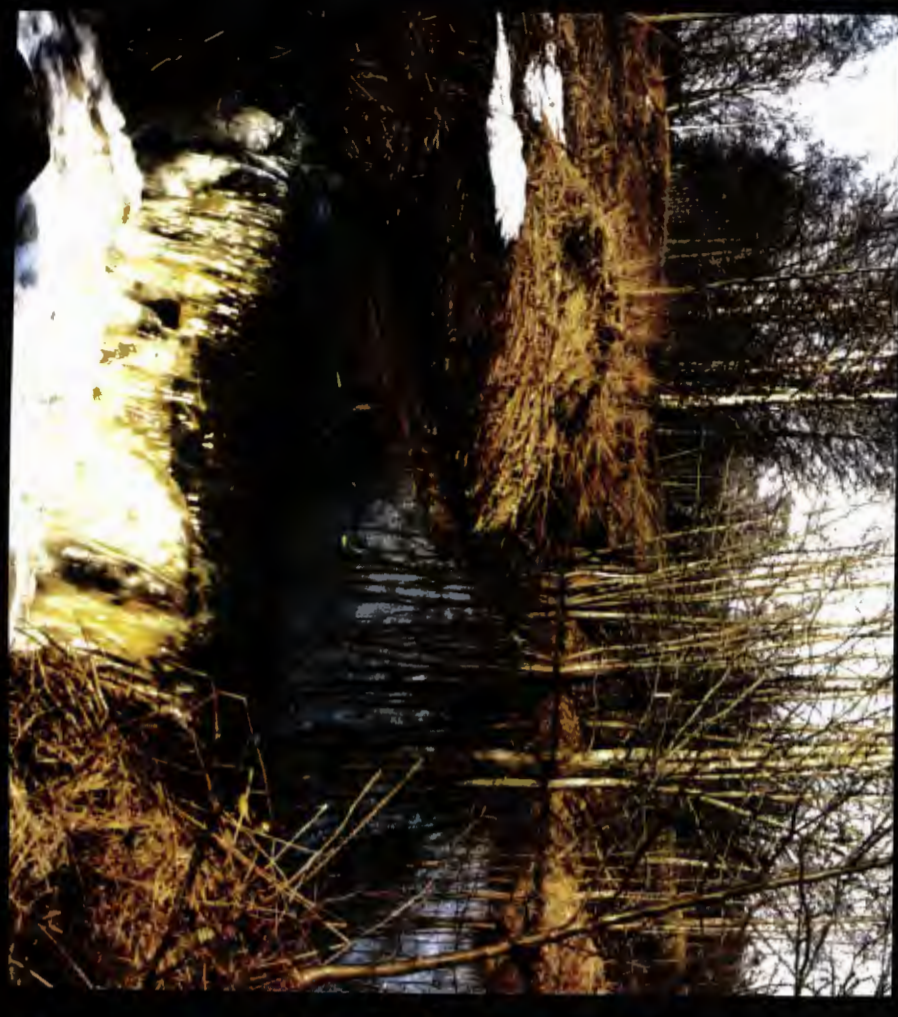
Demningen ved Mølleplassene er en rest etter mølledrifta i Tuftebekken.

Møllstua ved Melsom er satt i stand av lokale krefter som nå arbeider med gjenreisning av Melsom mølle.

Møllestein fra Tufte brukes i dag som hagebord på Mølleplassen.

Del av landskapet øst for Vadumåsen, med bebyggelsen langs Melsombekken i forgrunnen, Melsom skole t.h. og boligbebyggelsen t.v. Bak ses Gilebebyggelsen t.v. og tunet på Tufte t.h..

Utsikten fra Gile vestover mot Vadumåsen til venstre og Brekkeåsen til høyre. Herfra ses den karakteristiske salen mellom de to åsene godt. Gårdstunet nærmest til høyre er vestre Gile. Jernbanealternativet gjennom Slotts fjellet er planlagt å komme i dagen på jordene nedenfor dette tunet.

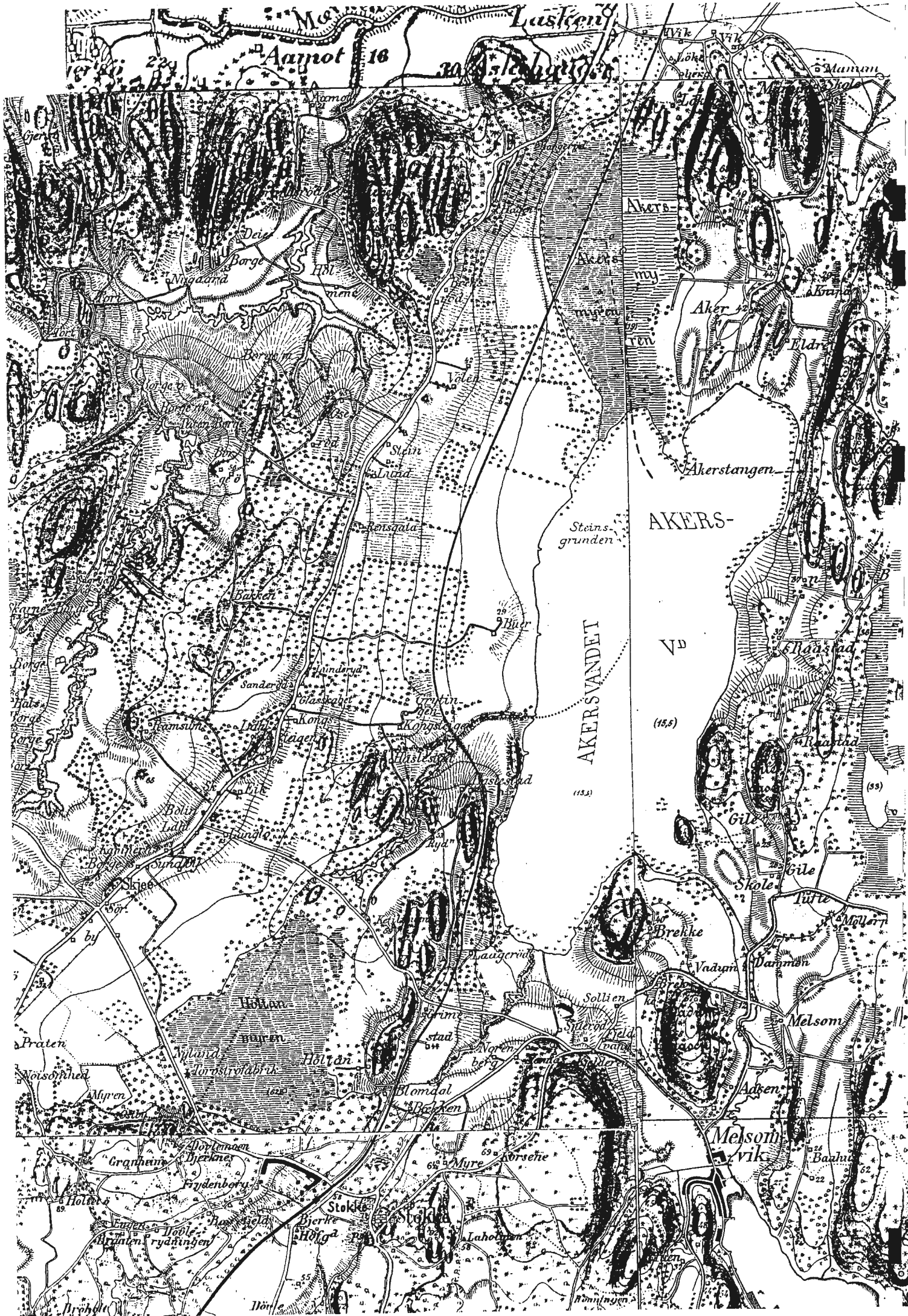




# Kulturmiljø 0720-03

## Raet - Akersvannet

<b>Innholdsoversikt</b>	<i>side</i>
<b>OVERSIKTSDATA</b>	133
<b>HISTORIKK OG BESKRIVELSE</b>	135
<b>GENERELLE TREKK</b>	
<i>Ferdselen</i>	135
<i>Kulturhistoriske sentre</i>	135
<i>Gårder, bebyggelse og landskap</i>	137
<i>Akersvannet</i>	137
<i>Torvmyrene</i>	138
<b>GÅRDER OG STEDER</b>	139
<i>Storgården Aker</i>	139
<i>Buer</i>	139
<i>Grytingen og nedre Kongsteigen</i>	140
<i>Haslestad</i>	141
<i>Lågerød</i>	144
<i>Grimestad</i>	145
<i>Holtan</i>	146
<i>Holtanveien</i>	147
<i>Langloveien</i>	148
<b>VURDERING</b>	148
<b>VIRKNING OG KONFLIKTVURDERING</b>	150
<b>PARSELL L, Semsletta - Akersvannet</b>	150
<b>PARSELL M, Akersvannet - Stokkebyen</b>	150
<i>Hva er vurdert</i>	150
1.3.2 Østlig alternativ, Akersvannet - Lågerødåsen	150
1.3.2 Lågerødåsen - Grimestad	151
1.3.2-2 Forbindelse til Solåsen - tunnel	152
1.3.3 Midtre alternativ Akersvannet - Lågerødåsen	152
1.3.3 Lågerødåsen - Stokkebyen	152
1.3.7 Forbindelse til Solåsen - tunnel	152
1.3.4 Vestlig alternativ, Akersvannet - Stokkebyen	153
<b>KONKLUSJON</b>	153



# Kulturmiljø 0720- 03

## Raet - Akersvannet

### Oversiktsdata

#### TRASÉALTERNATIVER

parsell M, alternativ 1.3.2, 1.3.2-2, 1.3.3, 1.3.4, 1.3.7  
parsell L, alternativ 1.2.3

#### KOMMUNE

Stokke, Tønsberg

#### KARTBLAD

prosjektkart 25, 28  
økonomisk kartverk: CK 029-5-1, CK 030-5-2,  
CK 030-5-4

#### FØRREFORMATORISKE LOKALITETER

0720/03/CK 029-5-1/0017	2 gravhauger
0720/03/CK 029-5-1/0018	5 gravhauger
0720/03/CK 029-5-1/0019	6 gravhauger
0720/03/CK 029-5-1/0021	11 gravhauger, 1 hulvei
0720/03/CK 029-5-1/0022	gravrøys
0720/03/CK 029-5-1/0023	steinlegging
0720/03/CK 029-5-1/0024	9 gravhauger
0720/03/CK 029-5-1/0041	3 gravrøyser
0720/03/CK 029-5-1/0042	4 gravrøyser
0720/03/CK 029-5-1/0043	haug
0720/03/CK 029-5-1/0044	grop
0720/03/CK 029-5-1/0045	kullgrop
0720/03/CK 029-5-1/0046	kullgrop
0704/03/CK 030-5-2/0003	8 gravhauger, 1 steinsetting
0704/03/CK 030-5-2/0010	1 fossil åker, 5 kullgroper, 1 hulvei
0704/03/CK 030-5-4/0001	5 gravhauger
0704/03/CK 030-5-4/0021	1 hulvei, 1 fossil åker, 1 steingjerde
0704/03/CK 030-5-4/0022	1 fegate, 3 gravhauger, 2 steinsettinger, røyser
0704/03/CK 030-5-4/0023	1 fossil åker, 5 kullgroper, 1 hulvei

#### NYERE TIDS LOKALITETER

0720-03-01	Akersmyra	0720-03-07	Kittilstua
0720-03-02	Buer	0720-03-08	Lågerød
0720-03-03	Grytingen og nedre Kongsteigen	0720-03-09	Grimestad
0720-03-04	Haslestad hovedbruk	0720-03-10	Holtan
0720-03-05	Haslestad nord	0720-03-11	Stokkemyra
0720-03-06	Rønningen	0720-03-12	Langloveien
		0720-03-13	Rideveien

#### AVGRENSING

Området utgjør vestsida av Akersvannet. Det avgrenses av høydene ved Aker gård og tettbebyggelsen ved Semsbyen i nord, i sør av Stokkebyen og Grimestadbekken. Raveien er grense mot vest og Akersvannet i øst.

Kartet t.v. er fra ca 1905. Selv om målestokken er 1:25 000 har tegneren fått med detaljer som f.eks. vegetasjonsbelter i eiendomsgrensene. Sammenstilling av flere kartblad. Statens kartverk.

## VERNESTATUS OG PLANFORHOLD

Automatisk fredete kulturminner er å finne på Aker, Haslestad, Lågerød, Holtan og Lund. Akersvannet naturreservat (våt mark) ble fredet 1981, fredningen gjelder vannet med stranden. Stokke kommuneplans arealdel 1991; Lågerødåsen er planlagt som boligområde. Stokkemyra er område for råstoffutvinning. Tønsberg kommuneplans arealdel 1991; Akersmyra og Aker; LNF-områder hvor friluft, natur- og landskapsvern er dominerende interesse.



*Akersmyra sett fra Raet. Akersvannet skimtes ut til høyre i bildet, gården Aker til venstre. I dag står skogen tett på myra. Det er et resultat av grøfting og drenering. Tidligere var myra treløs og landskapet var langt mer åpent enn i dag.*

## NATURGRUNNLAG OG AREALBRUK

### *Raet*

Vestfoldraet er en vesentlig del av kulturmiljøets naturgrunnlag. Hovedelementene i landskapet er Raets jevne østside og Akersvannet. Jordsmonnet er leirblandet mold i de lavere partier og sandblandet mold oppe på raryggen. Det rolige landskapet brytes i nord av et småkupert landskap dannet av havavsetninger og små koller med fjell i dagen; Manumåsene i nord og Haslestad - Lågerødåsene i sør.

Jordbruket dominerer arealutnyttelsen. I nord ved Raet er det et rolig enhetlig jordbrukslandskap med sammenhengende store åkervidder og stor åpenhet både til Raet og Akersvannet. I sør er det større felter med skog på Raet. De store myrene i sør og nord er for en stor del tilplantet med skog. I sør renner Haslestadbekken og Grimstadbekken ut i Akersvannet.

Ved Haslestadbekken skifter landskapet karakter. Sørøver skaper det småkupert terrenget et mer vekslende jordbrukslandskap med mange mindre landskapsrom. Langs Raveien er det jevnt bebygd med gårder og bolighus. I sør mot Stokke er gårdsbebyggelsen mer spredt.

# Historikk og beskrivelse

## GENERELLE TREKK

### Ferdselen

Raveien er et veifar med svært lange tradisjoner for nord-sør-ferdselen gjennom Vestfold. Her ble en av Norges første kjøreveier, Kongeveien, lagt på 1660-tallet. De fleste steder har Raveien blitt bygd ut til dagens standard for kjøreveier. Nordvest for Stokke, mellom Sundby og Grytingen, har nyere utrettinger ført til at den såkalte Gamle Kongevei kan følges i mer urørte partier.

### *forbindelser øst-vest*

Til Raveien har det knyttet seg en rekke øst-vest forbindelser. En slik vei, som kan ha røtter tilbake til forhistorisk tid, forbinder Raveien ved Langlo med kysten ved Melsomvik og Skjærnes. Mellom Sjuerød og Langlo på Raet ligger den uberørt av moderne utbygginger og kalles lokalt for Langloveien, se beskrivelse under kulturmiljø nr. 0720-02. Vestover fra Raet har den forbindelse med gamle veier til Andebu og Kodal kirkesteder. Ellers var trolig Akersvannet selv en ferdselsåre. I følge Ryghs tolkning av gårdsnavnet Lågerød, som i de eldste tider ble skrevet *Lagareid*, viser det til en strekning hvor man måtte ta over land mellom to vann - her Akersvannet og Melsomvik.

### *nettverk av lokale veier*

Av mindre gårdsveier er det flere, mange holdes for å være gamle. Her finnes også brokker av veifar og tradisjoner om gamle forbindelser som kanskje kan vise til allmenn og lokal ferdsel i flere lag bakover i tid.

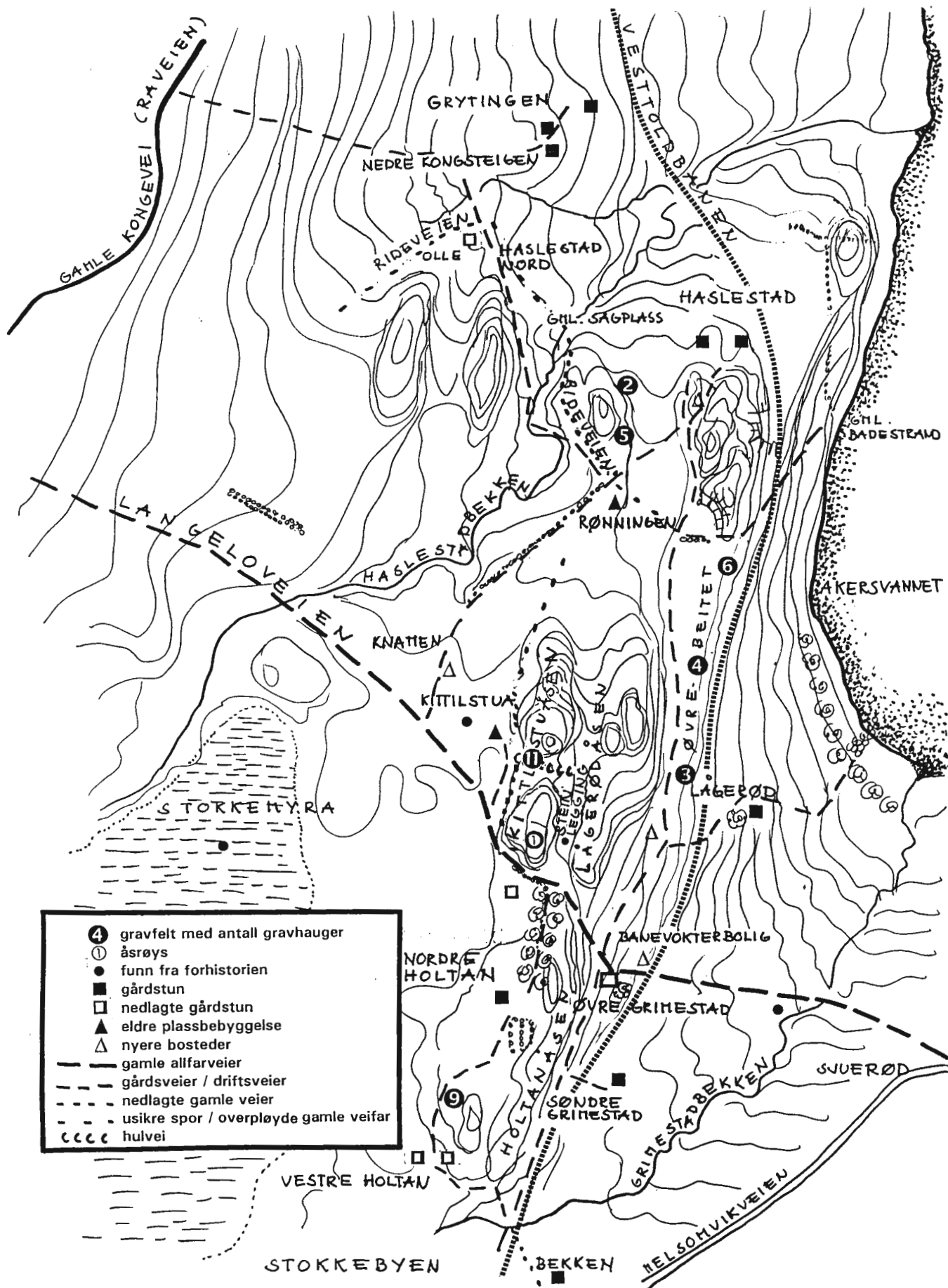
### *Vestfoldbanen*

Et kommunikasjonsinngrep i nyere tid som fikk stor innvirkning på området var Vestfoldbanen som ble anlagt 1877-81. Det var ikke selvsagt at linja skulle gå der den ligger i dag. Opprinnelig skal den ha blitt stukket ut over Stokkemyrene, ikke ulikt traséen til det østligste av våre dagers aktuelle jernbaneforslag. Etter tradisjonen i området var det et skifte av ingeniører (den første døde) som førte til dagens linje. Vestfoldbanen fikk store konsekvenser for flere gårdsbruk. I Ra-sida fikk nesten alle bruk delt jordveien sin på tvers av eiendomsstrukturen, og de gamle driftsveiene i grensene måtte krysse banen. Andre steder måtte hus flyttes.

Under anleggstida ble det diskutert om Grimestad skulle bli stasjonssted. Grimestad lå lagelig til ved den gamle veien mellom Langlo og Vestfjorden, og denne skulle da rustes opp til fylkesvei. Dette ble ikke noe av, stasjonen ble lagt ved en av de gamle husmannsplassene til Stokke prestegård. Grimestad ble imidlertid stoppested i 1930 og Grytingen i 1929, begge nedlagt 1978.

### Kulturhistoriske sentre

Kulturmiljøet deles av Sem prestegjeld, Stokke prestegjeld og Skjee annekst. Ved Haslestad går sognegrensa langs Haslestadbekken - som derfor ikke bare er et skille mellom ulike landskapstyper, men også et administrativt skille med lange historiske røtter. Både Stokke og Skjee kirker ligger i nærområdene til kulturmiljøet. Skjee ligger ved Raveien. Andre viktige gamle sentre i områdets nærhet er Sørby på Raet med skyss-stasjon og gjestgiveri, og hvor kommunestyret holdt til de første åra etter 1838. Stokkebyen ble skapt av jernbanen som ble åpnet 1881 og er i dag kommunens administrative senter.



- ④ gravfelt med antall gravhauger
- ① åsrøys
- funn fra forhistorien
- gårdstun
- nedlagte gårdstun
- ▲ eldre plassbebyggelse
- △ nyere bosteder
- gamle allfarveier
- - - gårdsveier / driftsveier
- - - nedlagte gamle veier
- - - usikre spor / overpløyde gamle veifar
- CCCC hulvei

## Gårder, bebyggelse og landskap

Det meste av gårdsbebyggelsen er lokalisert til ryggen av Raet og Raveien. Buer, Grytingen og nedre Kongsteigen er unntaket. Raet har gitt gode betingelser for de første jordbrukerne; med selvdrenerende slake lier ned mot Akersvannet.

### *gårdenes alder*

Den eldste bosettinga har stort sett fulgt de samme naturformasjonene der gårdsbebyggelsen er konsentrert i dag. Gårdsnavnene og de mange fornminnene i området tyder på en ekstensiv utnyttelse av disse arealene allerede i eldre jernalder. Basert på arkeologiske funn fra de store gravfeltene på Raet konkluderes det med at gårdene Grytingen og Kongsteigen kan dateres til yngre jernalder, mens Langlo, Ramsum og Lund trolig er eldre. Haslestad og Grimestad kan være ryddet i vikingtid.

### *eiendomsstrukturer*

Området omfatter i dag 15 navnegårder. Det er markerte forskjeller i eiendomsstrukturen mellom de som ligger på Raets jevne sider og de som ligger i de kuperte området sør for Haslestadbekken. Raets vestsida er delt inn i mange parallelle teiger som strekker seg fra Raveien og ned til Akersvannet, et tverrsnitt som gav brukerne lik tilgang på naturressursene. Landskapet sør for Haslestadbekken legger ikke forholdene til rette for en slik regelmessighet. Men gårdsgrensene følger delvis bekkefarene og den gamle veien til Langlo, noe som skulle vise til gamle forhold.

### *eierforhold*

De fleste brukerne i området var blitt selveiere midt på 1700-tallet. Unntaket er Holtan og Lågerød som tilhørte Stokke kirke fram til 1840-tallet. Haslestad og Grimestad i samme område tilhørte Melsom-godset under 16- og tidlig 1700-tall.

### *mange kulturlandskapselementer bevart*

Kart fra 1825 viser at gårder og gårdsveier i store trekk er slik vi finner det i dag. Ser vi nærmere etter de typiske kulturlandskapstrekkene i området støtter dette opp om inntrykket av et landskap som har bevart svært mange gamle trekk. Det gjelder ved Aker, for deler av Raet og ved Holtan - Haslestad-området. De mange bevarte veiene, både allmenne og lokale støtter opp om dette inntrykket.

### *bebyggelsen*

Dagens gårder viser en variert jordbruks bebyggelse, både med hensyn til alder, tunformer og plassering i landskapet. En tilnærming til firkanttunet er likevel det vanligste. Et interessant trekk ved driftsbygningene er at flere har, eller har hatt natursteinfjøs. De skogkledde kollene i sør og nord har gitt fine naturlige beiteområder. Her finnes fortsatt beitehager som holdes i hevd. Ved Raet var det beitehager nede ved vannet før senkingen av Akersvannet.

## Akersvannet

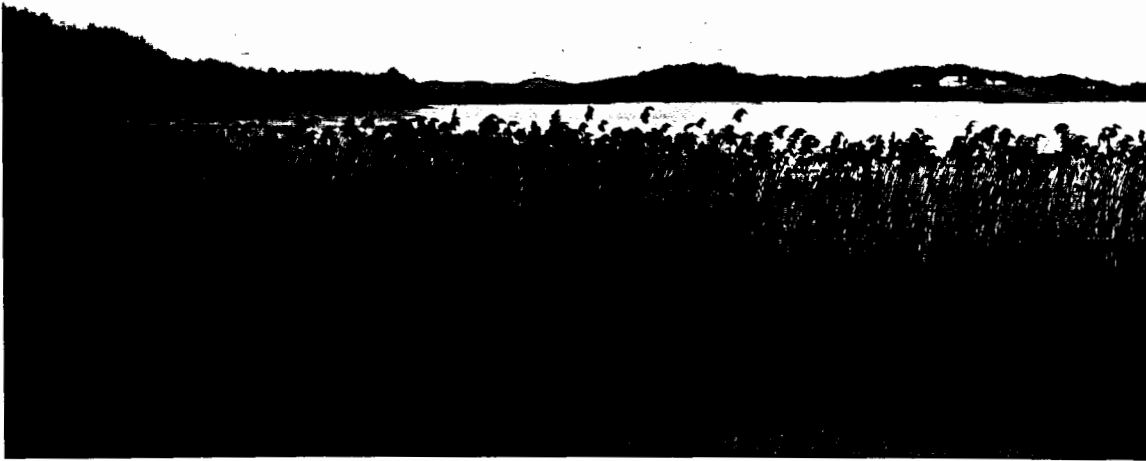
Akersvannet binder området sammen og eksponerer de ulike kulturlandskapstypene rundt vannet på en fin måte. Det knytter seg historisk interesse til utnyttelsen av vannets ressurser, og bruken av det har fått store følger for landskapet rundt.

### *fisket*

Til alle tider har nok fisket i vannet vært en viktig ressurs, og enkelte av gårdene rundt har utnyttet gjeddefisket kommersielt langt inn på 1900-tallet.

### *oppdemming av vannet*

Langt større virkninger for landskapet fikk imidlertid utnyttelsen av kraftreservene i vannet til sag og møllebruka i Melsombekken. Allerede i Rødeboka (1399) nevnes møllebruk her, og på 1500-tallet ble det satt opp oppgangssager. Det var særlig Melsom-godset som fikk hand om denne virksomheten - som førte til at Akersvannet ble demt opp. Oppdemmingen var et stadig tilbakevendende konflikttema i forhold til oppsitterne rundt



*Stranda ved Akersvannet med gården  
Aker i horisonten.*

*drikkevannskilde*

vannet, som fikk jordveien sin satt under vann. På 1740-tallet kom det i stand en avtale som koblet møllebrukets rettigheter til oppdemming mot bøndenes rettigheter til å male korn. I Saueberget sørøst i vannet ble det laget maksimums og minimumsmerker i fjell knyttet til årstider (fortsatt synlige). Denne avtalen gjaldt helt til Nøtterøy kommune kjøpte Melsom Mølle i 1940 for å få damrettighetene i Akersvannet - en rettighet som imidlertid da ganske snart (etter rettssak) gikk helt over til oppsitterne.

Akersvannet var Stokkes hovedvannkilde til kommunen ble tilsluttet Vestfold Interkommunale Vannverk i 1970 men er reservedrikkevannskilde.

*nedregulering*

I 1970 gikk oppsitterne sammen om å senke vannet 80 cm og vant på den måten inn 710 da mark som ble ryddet og dyrket opp. Innen dette kulturmiljøet fikk nedreguleringen særlig konsekvenser for jordbrukslandskapet nord for Haslestad hvor mye ny jordvei ble ryddet i de slake liene mot vannet. Nedenfor Haslestad er de fine sandbanker ved vannet. Før reguleringen var dette mye brukte badeplasser. I dag driver bøndene rundt Akersvannet Stokke jordvanning sammen, med pumpestasjon på Lågerød. De selger vann til en god del av gårdsbrukene i omegnen.

**Torvmyrene**

*industriell utnyttelse*

I det gamle høstingsbruket ble myrene brukt til utslått og beite. Av jernholdig myr kunne myrmalm utvinnes. Det er ikke registrert spor etter slik virksomhet på de to myrene i dette området. Myr kunne også tørkes til brenne, og det finnes tradisjon om at det ble gjort på Stokkemyra. På bakgrunn av utviklingen i jordbruket på slutten av 1800-tallet fikk myrene en ny betydning. Bøndenes behov for torvstrø i gjødselbehandlingen muliggjorde en storstilt utnyttelse av denne sida av torvmyrenes ressurser, og gjorde dem interessante for industrigründere utenfor gårdbruermiljøet. Stokkemyra og Akersmyra ble fraskilt gårdene i 1892 og kjøpt av samme interessentskap som startet industriell produksjon med store produksjonsanlegg begge steder. Eierforholdene vekslet noe de første åra, men var felles for de to myrområdene fram til 1908.

*Akersmyra*

Akersmyra var det drift til 1960-tallet. Det var ganske stor produksjon, med trallespor fram til Sem stasjon. I dag er det lite her som forteller om denne virksomheten. Sporene etter uttakene er svært tydelige i myra, men trallebanen og alle produksjonshus er borte. Torvuttak og dreneringen har gjort myra mye tørrere og egnet til skogplanting, og på Akersmyra står det i dag tett gran- og furuskog.

*Stokkemyra*

På Stokkemyra ble det også anlagt dampsgag i 1892, og fra 1939 høvleri. Her er det fortsatt drift, både med torvuttak for jordforbedringstorv og sagbruk. Ingen gamle produksjonshus eller tørkehus står lenger.



## GÅRDER OG STEDER

### Storgården Aker

I nordenden av Akersvannet dominerer Aker, som ved siden av Jarlsberg er en av de største gårdene i gamle Sem kommune. Gården fikk midt på 1800-tallet eiere og brukere knyttet til Vestfolds skipsfarts- og fangstmiljø. Dette har preget utformingen mot storgårdspreg. I første halvdel av 1900-tallet ble flere tidligere utskilte bruk samlet, og mesteparten av nabogården Eldre lagt til, slik at gårdskomplekset nå omfatter flere gårdstun og mange hus. Gårdstun og jordvei ligger fint til på høydene øst for Akersmyra. Bygningsmiljø og hageanlegg forteller om gårdens posisjon og utvikling og her er fine gamle enkelthus, bl.a. et staselig empirehus bygd i 1803. Landskapet mellom Aker og Manum er særlig rikt på interessante kulturelementer som lange steingjerder, gamle veier, beitehager, tufter etter gamle hus osv.

### *mange fornminner*

På eiendommen tilhørende dagens Aker gård ligger det svært mange fornminner bevart. Disse representerer spor etter bosetting fra steinalder, jernalder og middelalder. Her er bl.a. registrert en bygdeborg, flere gravfelt, enkeltliggende graver, skålgroper og fossile dyrkingsspor i form av rydningsrøyser, åkerterrasser, steinstrenger osv. De automatisk fredete kulturminnene vurderes som spesielt interessante idet man her har muligheter for å studere utnyttelsen av området i forskjellige faser, uten at nyere aktivitet har ødelagt alle tidligere bosettingsspor. Flere av fornminnene på Aker ligger i skogsområder i nær tilknytning til nyere tids bebyggelse og opparbeidede turstier/lysløyper gjør atkomsten til de registrerte fornminnene enkel for lokalbefolkningen.

### Buer

Buer (80/1 og 81/1 med 77/3) er den gården som ligger lengst ned mot Akersvannet, og den eneste med gårdstunet på østsida av jernbanen. Gårdsnavnet betyr ganske enkelt buer, sannsynligvis i betydningen bu for oppbevaring av fiskeredskap. Gårdshistorien er sammensatt, med parter fra flere gårder og bruk som har blitt skilt og sammensatt flere ganger. Jordveien skråner i slake lier ned mot Akersvannet og mye ble innvunnet

*På Aker er det registrert spor etter bosetting i steinalder, jernalder og middelalder. Denne ringformede steinsettinger finnes i åsen like nord for Akersmyra. Den ligger i et gravfelt sammen med åtte gravhauger.*



ved nedreguleringen av vannet i 1970. Her er bebyggelse til to bruk som ligger side om side i et samlet tunområde. Tunet ligger fint til på en slak høyde og er godt eksponert i landskapet. Bygningstilbygget hører i hovedsak til 1900-tallet, flere hus er av relativ ny dato.

#### *kullgroper*

I skogsområdene mellom Buer og Grytingen under Lund (83/1) ble det ved registreringene i forbindelse med prosjektet Modernisering av Vestfoldbanen registrert 3 kullgroper samt en haugformasjon med parallelle voller hvis funksjon er ukjent. Dette har trolig vært utmarksområder for gårdene oppe på Raet i eldre tid og har derfor kunnskapsverdi knyttet til en tidlig bosetting.

#### **Grytingen og nedre Kongsteigen**

Grytingen og nedre Kongsteigen (78/1, 79/1, 79/2, 3) er ved siden av Buer det eneste gårdstunområdet innenfor området som ikke ligger oppe på Raet. Her ligger tre gårdstun som ennå utgjør selvstendige driftsenheter. To av gårdstuna hører til navnegården Grytingen, det tredje er skilt ut av Kongsteigen. Kart fra 1825 antyder to tunområder for Grytingen og Kongsteigen ved Raveien og i dette området, nede i Raets østside. Seinest 1870 har det blitt to Grytingen-bruk her nede.

#### *Grytingen-grenda*

Gårdsbebyggelsen på Grytingen og nedre Kongsteigen utgjør kjernen i et miljø som, sammen med lite bolighus på Buer og restene av et småbruk på Haslestad oppfattes som ei lita grend for seg - og kalles Grytingen-grenda. Bebyggelsen ligger ordnet i hver sine tilnærmede firkanttun, men tett og med felles nedkjørsel fra Raveien gjennom det ene tunet.

#### *tett tunstruktur*

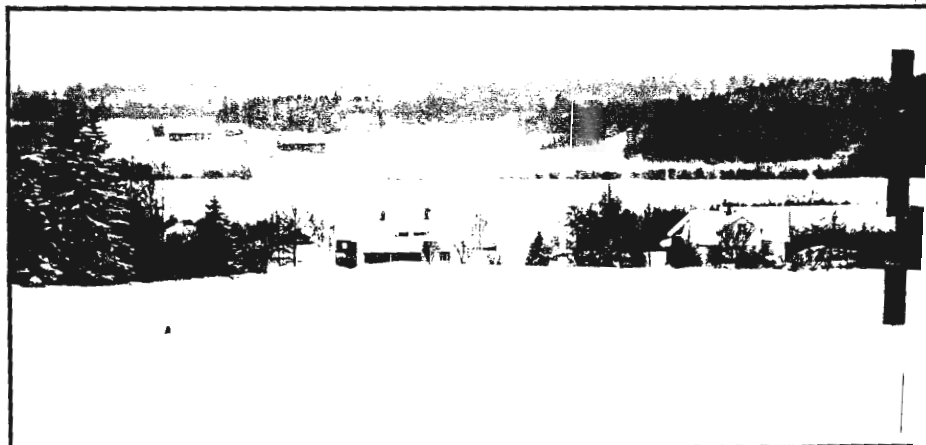
Den tette tunstrukturen har nok sin bakgrunn i de lange smale eieendomsteigene som karakteriserer Raet. Det er hus fra før 1900 i alle tre tuna, først og fremst fra andre halvdel av 1800-tallet. Deler av hus skal være fra 1700-tallet.

#### *hjulmakerverksted*

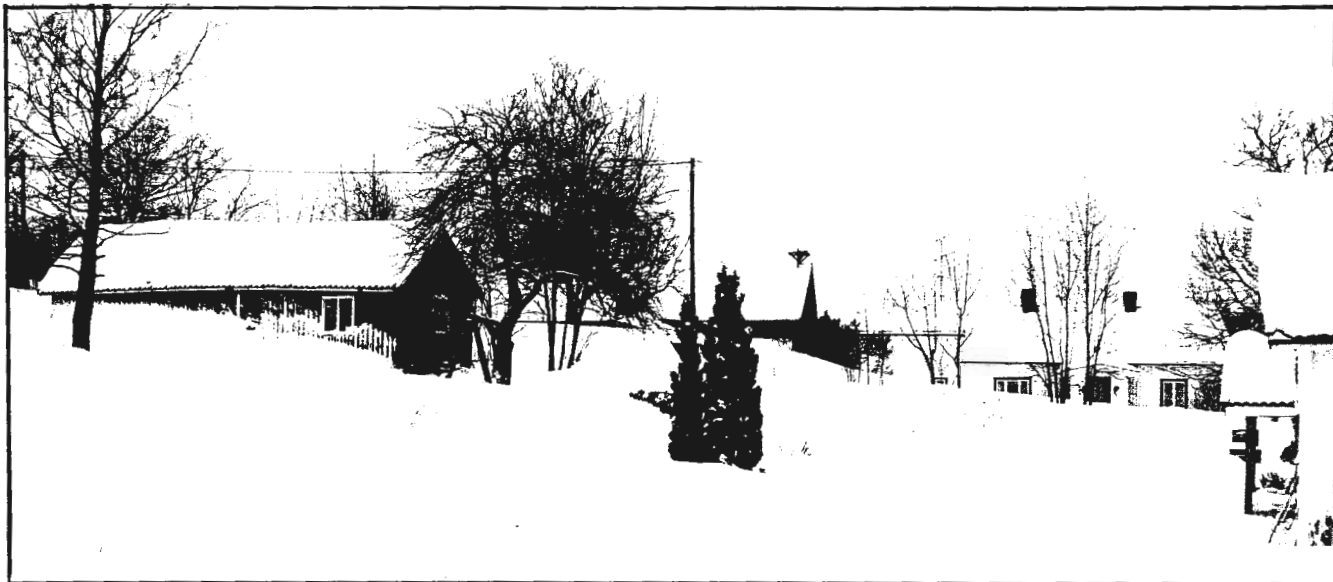
På nedre Kongsteigen står et hjulmakerverksted med mye utstyr intakt. Her er også et eldre steinfjøs bevart.

#### *bygningmassen*

På Grytingen (79/2, 3) er framhus, sidebygning og driftsbygning bygd sammen i vinkel. Bebyggelsen har småbrukspreg, og enkeltvis er husa en del endret. Bolighuset som står på Buers gårdsgrunn er fra etter krigen og ble satt opp som kårhus for Buer. Bebyggelsen på Haslestads grunn, Haslestad nord (19/25), ligger helt i ytterkant av Haslestads gårdsområde. Fordi det har tilkjørsel fra Raveien oppfattes det som en del av bygningstilbygget i "Grytingen-grenda". Stedet var eget gårdsbruk, gnr/ bnr 19/1 inn-



*Gårdstunet på Grytingen og nedre Kongsteigen utgjør ei levende lita grend i Vestfoldraets skråning ned mot Akersvannet*



*Husa til de to hovedbruka på Haslestad ligger orientert samme vei. T.v. ses smia som ble bygd på 1870-tallet. Den ble mye brukt under anlegget av Jarlsbergbanen. Bak skimtes framhuset på det vestligste av de to bruka.*

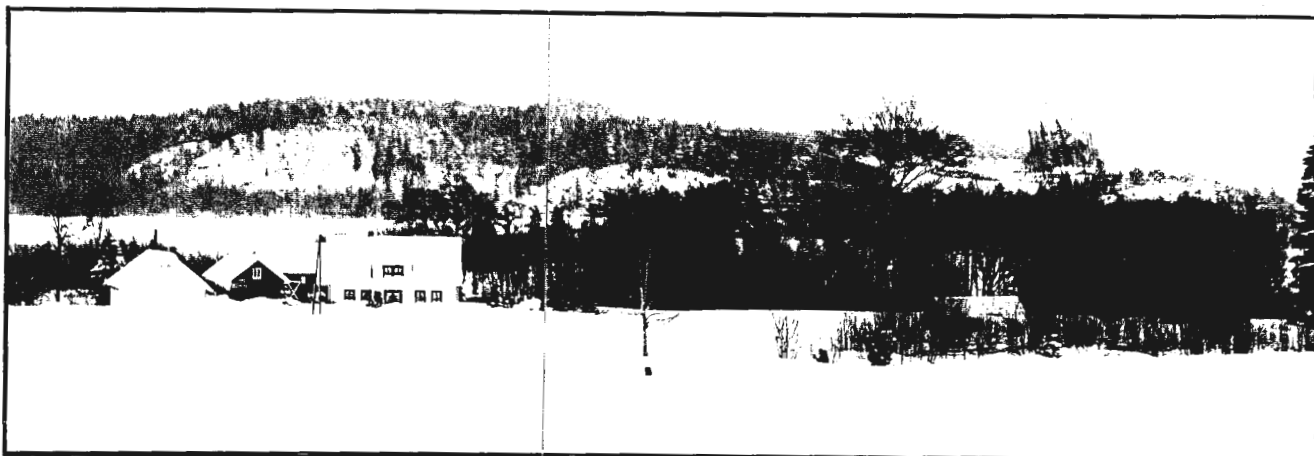
til 1955, da innhusa ble skilt ut som en egen eiendom. Driftsbygningen er revet, men framhuset, et mindre og relativt intakt sveitserhus fra 1880 og noen mindre uthus står. Stedet har imidlertid ikke lenger karakter av gårdstun. Som helhet utgjør "Grytingen-grenda" et interessant bygningsmiljø. Det ligger fint i landskapet og viser hvordan gårdsbruk i dette området ble delt og utbygd.

## Haslestad

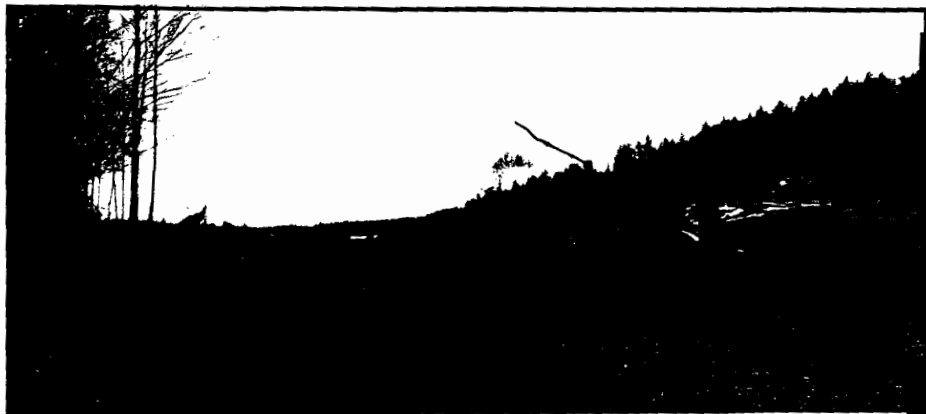
Haslestad er en ganske stor gård og gårdshistorien er preget av mange endringer fra 1600-tallet fram til i dag - i antall bruk og i størrelse på bruka. I første halvdel av 1900-tallet var det fire bruksenheter på Haslestad, to større og to mindre. I 1955 ble to bruk samlet, slik at det i dag er tre driftsenheter på gården. Det står eldre gårdsbebyggelse i fem av de gamle tunområdene, men her er bare tre driftsbygninger bevart.

### *hovedtunet*

Det eldste tunområdet på Haslestad, og bebyggelsesområdet til hovedbruka, skal etter gamle kart og tradisjonen på stedet være det til de to bruka på gnr/bnr 19/12 og 19/2, 10. Tunområdet ligger ganske langt nord på eiendommen, der landskapet åpner seg mot Akersvannet. Bebyggelsen ligger ved foten av en kolle, men likevel høyt med bratte skrenter ned til vannet. Eksisterende jernbane skiller tun og innmark og det er to driftsoverganger hvorav en er bru.



*Haslestad-tuna ligger nordvendt ved foten av åsen. Jernbanen krysser over innmarka i forgrunnen.*



*nord-sør-orienterte hus*

Husa til de to gårdsbruka ligger i klart adskilte tun, men relativt samlet og med påfallende lik struktur. Alle hus er orientert nord-sør. De følger på typisk Vestfold-vis kollenes lengderetning. Men slik terrenget er her gir det en sjelden åpenhet mot det store landskapsrommet ved Akersvannet. Bebyggelsen i det vestre tunet (19/12) skal være eldst og ha vært forbilde for de hus som ble ført opp i det østre tunet (19/2, 10) på 1870-80-tallet. Ellers er bygningene i vekslende grad preget av typiske endringer opp mot vår tid. Her er bevart hus med alderspreg og hus hvor endringene er særlig godt lesbare.

*smie for jernbanen*

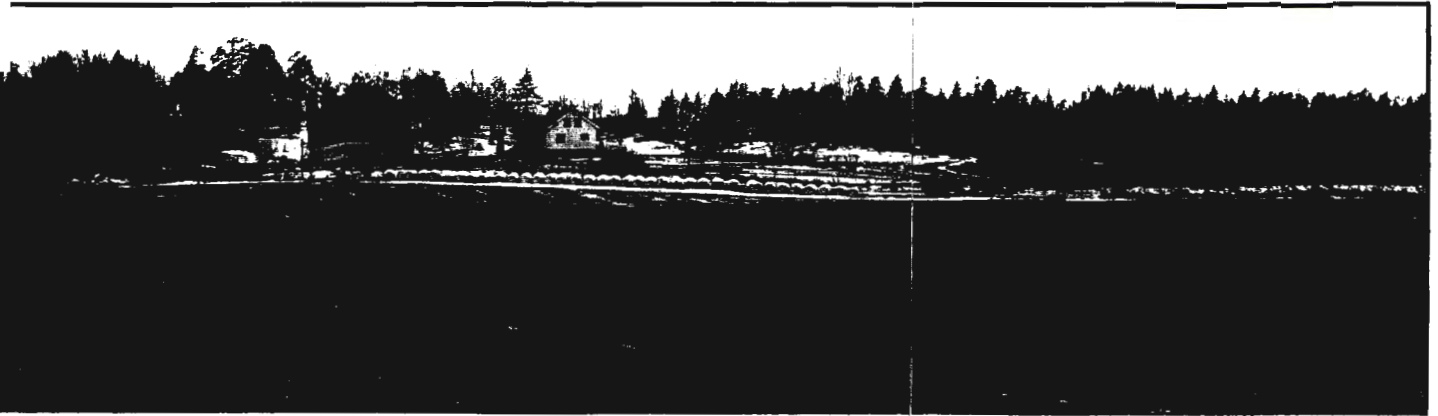
Av særlig interesse er en smie på gnr/bnr 19/2, 10, som ble brukt under anleggsarbeidet på Vestfoldbanen og hvor mye gammelt utstyr skal være bevart. Begge driftsbygninger har rester av gamle steinfjøs, men på gnr/bnr 19/2, 10 bare som en liten mur i en moderne driftsbygning fra 1950-tallet.

*andre tun og bosteder*

To av de andre tunområdene som er sporbare på Haslestad ligger helt i utkanten av gårdsområdet. På Haslestad nord (19/25), står bolighus og noen små uthus igjen etter bruket som hadde gnr/bnr 19/1 (se omtale under Grytingen-grenda over) og i sør mot Holtan ligger Kittilstua (19/8, 9, 15). Begge skal i følge tradisjonen ha vært husmannsplasser, men har hatt status som småbruk det meste av 1900-tallet. Kittilstua er en gammel boplass og skal være omtalt i eiendomspapirer fra 1700-tallet. Framhus og driftsbygning kan ha svært gamle elementer, men er mye ombygd. Likevel er noe av alderspreget bevart, og sammen med beliggenheten dokumenterer typisk småbruksmiljø. Rønningen (19/17) skal være en annen gammel plass under Haslestad, fraskilt tidlig på 1800-tallet. Her står bare et eldre, ombygd bolighus i dag.

*Hester på beite på Haslestad*





*andre kulturlandskapselementer*

Haslestad er en av få gårder i området som hadde sag og kvern. Anlegget lå i Haslestadbekken vest for hovedtuna. Området ved bekken er noe plannert og her skal ikke være rester. Ellers er landskapet på Haslestad variert, med store trær, fine lunder, bekkedrag med løvtrær og mange steingjerder.

*steinbrudd*

I åsen sør for tuna er det trolig et steinbrudd. Kanskje tok man stein til de mange steinfjøsa her, eller til jernbanen - eller kanskje er det eldre? På Vestfoldbanens eiendom over Haslestad, tett i linja, er det et annet steinbrudd som jernbanen brukte.

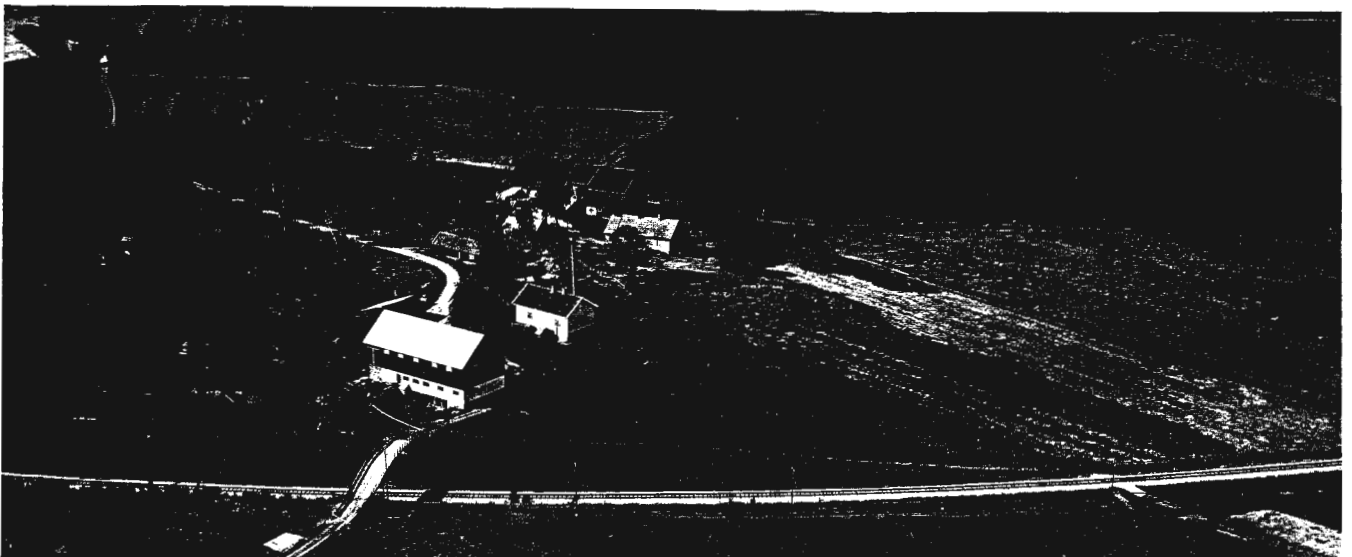
*gårdsveier og driftsveier - "Rideveien"*

Gårdsveiene og driftsveiene over gården skal ha lange tradisjoner. En særlig interesse har et veifar som går nordvestover fra Rønningen mot Kongsteigen. Den har tradisjon som "Rideveien" og skal være eldre enn dagens kjerrevei i samme retning. Den gikk over Haslestadbekken der saga og kverna var. Ved Kongsteigen skal den svinge sørvestover mot Eik på Raet, og i øst og sør for Rønningen kan den kanskje knyttes til brokker av gamle veifar mot Akersvannet og over Holtan mot Stokke. (se under ) Det er litt vekslende hvor lett det er å følge Rideveien. Enkelte steder på Haslestad er den bygd opp med stein, andre steder trolig pløyd bort. Den skal være sporbar ved Kongsteigen, men vi vet ikke hvor langt fram mot Eik den kan følges.

*olle*

Like nord for det nedlagte Haslestad-bruket (19/25), på Kongsteigens grunn, går den forbi ei fjellolle, et naturlig oppkomme i fjellet. En oppreist stein ved stien har tradisjon som ridestein for å lette rytternes av- og påstiging av hesten når de skulle til olla.

*Haslestad på 1950-tallet, da driftsbygningen på det østre bruket var ny. Bygningsmessig er gårdene lite endret siden da.*





### *gravfelt*

På Haslestad er det i kanten av dagens dyrka mark flere steder registrert bevarte gravfelt. Selv om skjøtselen av disse gravfeltene ikke ivaretas, de er gjenvokst med krattskog, vurderes gravfeltene likevel å ha en stor opplevelsesverdi. Ved registreringene for "Modernisering av Vestfoldbanen" ble det registrert nye gravhauger og udefinerbare steinstrukturer i tilknytning til de allerede kjente gravfeltene. Ved grundigere undersøkelser i nærområdene til disse gravfeltene forventes det at man vil finne forhistoriske bosettingsspor i dyrka mark.

### **Lågerød**

Gårdsområdet til Lågerød er lite og gården har aldri vært delt. Før må det har vært enda mindre, for fra 1861 har en del av Haslestad vært brukt sammen med Lågerød. Det er lite igjen av eldre bebyggelse på Lågerød, men et stort tuntre, en freda Ask, markerer tunet fint i landskapet.

### *frukt dyrking og letrær*

Dagens gårdslandskap og bygningsmiljø har i har i stor grad sine forutsetninger i omlegging til frukt- og gartneridrift i 1942. Da ble mye ny jordvei brutt opp og plantet til med frukttrær. I tunet kom det drivhus. I dag er frukthagene borte og drifta lagt om til fjørfe, men her holdes også hest og sau. Nede ved Akersvannet står en tett rekke med kjempepopler som ble planta som letrær for frukthagene i 1940.

### *gammel brygge?*

Her er det også en stor steinrøys som strekker seg ut i vannet. Den har vært brukt som brygge og deler av den skal være meget gammel.

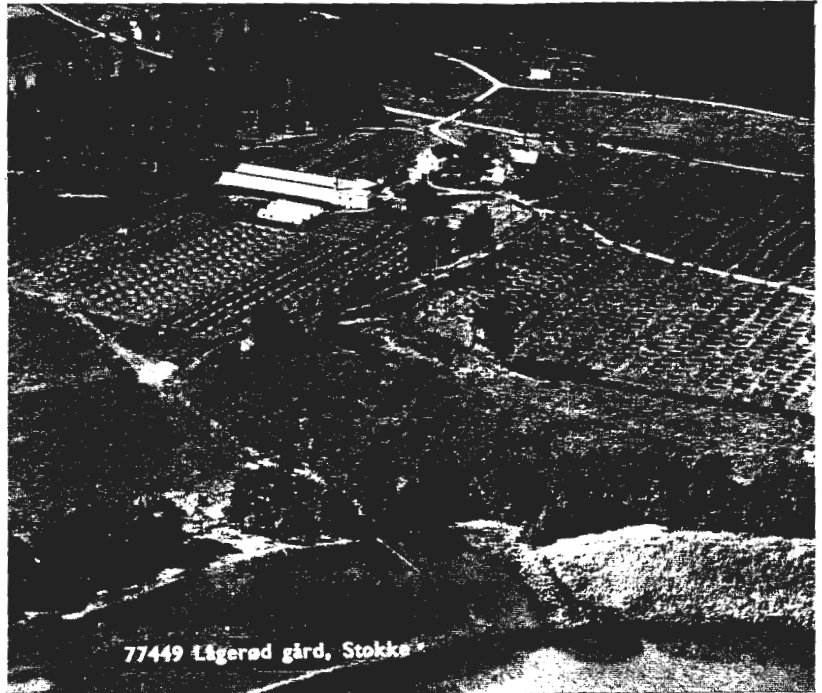
### *Øvrebeitet*

Da Vestfoldbanen ble anlagt rammet den inn et mindre område av Lågerød mellom banen og Haslestadveien som har blitt spart for større terrengendringer og moderne jordbruk. Det kalles Øvrebeitet og holdes fortsatt i hevd av gårdens hester og sauer. Beitet har karakter av åpen hagemark med spredte "hagemarksgraner", bjørk og einer og mye jordfast stein.

### *gravfelt og gravrøyser*

At området er bevart som uplanert beite er trolig også årsaken til at vi her finner flere synlige spor fra forhistorien. Ved registreringene for prosjektet "Modernisering av Vestfoldbanen" påvist et nytt gravfelt bestående av tre gravrøyser. Fra før var det like ved registrert et annet lite gravfelt som ved

*Gravhaugene på Øvrebeitet er godt synlige. Området brukes fremdeles som beite og dermed holdes undervegetasjonen nede.*



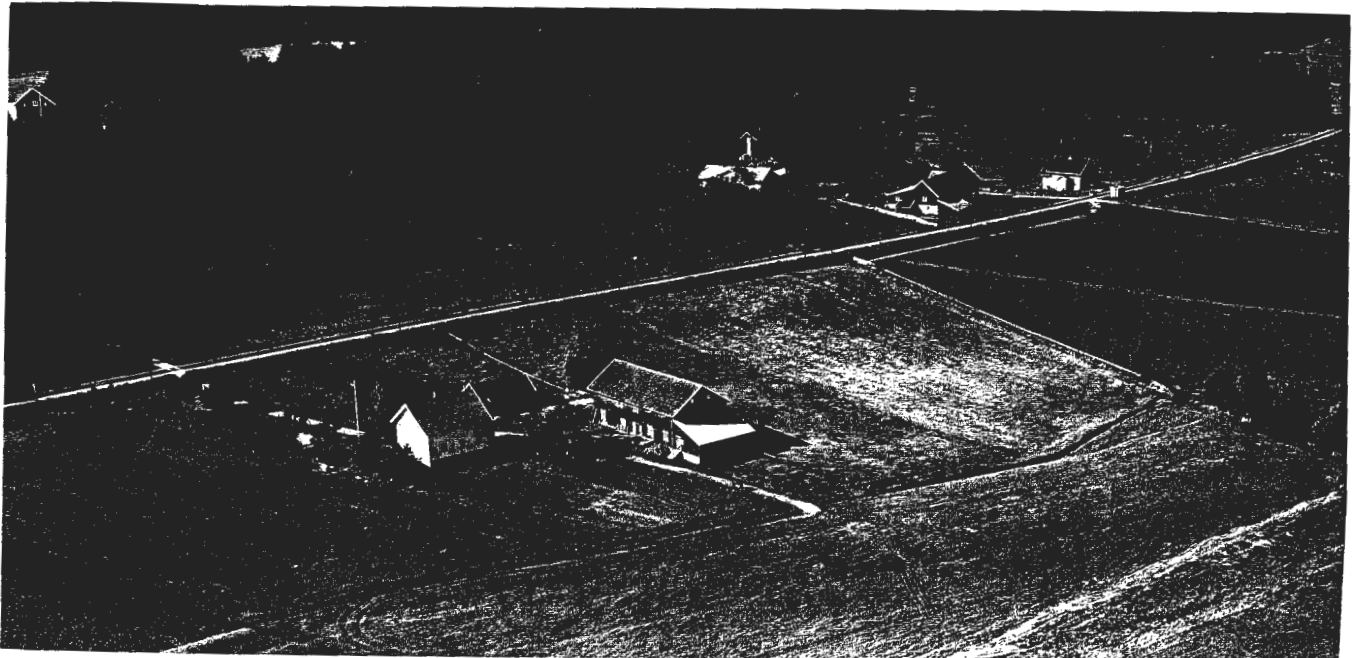
*Lågerød på 1950-tallet, den gang det var store frukthager på eiendommen. Kjempepoplene i strandkanten var ennå ganske små, i dag er de blitt "kjemper".*

årets registrering ble utvidet fra to til fire gravrøyser. I dette snaubeita landskapet er gravhaugene godt synlige i terrenget til tross for deres lave høyde.

### **Grimestad**

Langloveien går over Grimestad. Her krysser den veien til Haslestad og jernbanen. Grimestad ble sterkt berørt av jernbanen da den ble utbygd 1877-81. Jernbanen eksproprieterte mye av jordveien og gårdsbebyggelsen til søndre Grimestad (21/1) måtte flyttes. Det er i dag to tunområder på Grimestad og sammen med banevokterboligen i kryssingen med Langloveien utgjør dette all nåværende bebyggelse på gårdsområdet.

*De to Grimestad-bruka og banevokterboligen i krysset med Langloveien, fotografert i 1950-åra. Begge driftsbygningene på Grimestad er i dag revet. På det søndre bruket har det kommet mange nye uthus, men framhuset står fortsatt.*



*gammel bebyggelse og lindelysthus*

De eldste og mest interessante husa finner vi i tunet til øvre Grimestad (21/3). Haslestadveien går gjennom tunet, som også ligger tett ved Langloveien og med Vestfoldbanen like øst for husa. Driftsbygningen er i dag brent, men med framhus, stabbur og skjul har bebyggelsen fortsatt karakter av gårdstun. Framhuset har en uvanlig plassering på tvers av terrenget. Alder er noe uviss, 1875 eller kanskje med en eldre kjerne? Alderspreget er godt bevart med detaljer fra sveitserstilen. Stabburet øst for veien er et av få i området. I nedkant av hagen øst for tunet, like i jernbanen står en samling lindetrær i sirkel, plantet som lysthus.

De to Grimestad-bruka drives i dag som en driftsenhet med base på søndre Grimestad (21/1). Dette er en av få gårder i området med melkeproduksjon og alle driftsbygningene er ganske moderne. Framhuset fra 1920-tallet er også ombygd, men tunformen er tradisjonelt firkanttun og har en sluttet virkning i det åpne landskapet. Et gammelt beite- og skogområde mellom jernbanen og Haslestadveien som er en forlengelse sørover fra Øvrebeitet på Lågerød) ble forsøkt ryddet til åker ca 1980. Det ble lagt opp to store steinrøys-gjerder. Den steinrike morenejorda viste seg for gjenstridig for maskinell drift og området brukes i dag som beite igjen.

*Banevokterbolig*

Banevokterboligen (21/2) med lite uthus i kryssingen med Langloveien skal være fra ca 1900. Med mindre endringer ser bygningens hovedtrekk ut til å være bevart og utgjør et viktig element fra nyere tid i den gamle Langloveiens historiske landskap.

*sølvskatt fra vikingtid*

Selv om det i dag ikke er registret fornminner på Grimestad er gården interessant i forhistorisk sammenheng på grunn av et stort sølvskattefunn fra vikingtid som er gjort på gårdens eiendom. Nøyaktig funnsted er aldri avmerket på kart. I følge de funnopplysninger som finnes i topografisk arkiv på Oldsaksamlingen er gjenstandene funnet ved en elvebakke, hvor jorda er blitt mer og mer jevnet ut, ca 300 m øst for gården og 25 m fra en bekk, på gnr/bnr 21/3. Informanter i området stedfester funnstedet til like nord for Langloveien og nær Grimestadbekken.

**Holtan**

Holtan grenser i sør opp til tettstedsbebyggelsen i Stokkebyen. Holtan gamle gårdsområde er stort, men Stokkemyra, tidligere kalt Holtanmyra utgjør en stor del av den.

*gårdsdelinger*

Vi finner i dag bebyggelse etter tre gårdstun på Holtan, to på nordre Holtan og ett på vestre Holtan. De ligger på rad like under og vest for Holtanåsen. Kart fra 1825 indikerer at denne bosettingsstrukturen kan ha lange tradisjoner, men gårdshistorien og kart fra ca 1900 viser at det har vært litt fram og tilbake med gårdsdelinger og antall bruk på Holtan. Etter samling av flere parter midt på 1800-tallet ble nordre Holtan delt igjen i 1919. I sør har det vært fraskilt småbruk, kalt vestre Holtan, siden tidlig på 1800-tallet. I seinere tid har Holtan avgitt flere boligtomter til Stokkebyen.

*dagens gårdstun*

Gårdsbruket på Holtan drives i dag som én driftsenhet samlet til gårdstunet på det største og midterste bruket på nordre Holtan, gnr/bnr 20/1. Bebyggelsen i tunet er fra de siste tiåra, med unntak av driftsbygningen. Den er til gjengjeld interessant med et av få intakte gråsteinsfjøs i område. Fjøset som skal være fra ca 1870 er bygd sammen med en låve fra 1932. Tunet ligger fint til under åsen, med mange kulturlandskapselementer som knytter tun og landskap sammen Her er spesielt mange steingjerder - langs oppkjørselen, som sammenhengende innhegninger og mellom inn- og utmark, og her er store trær, bl.a. en eikeallé langs oppkjørselen. Den øvrige gårdsbebyggelsen som er bevart på Holtan har i dag mer eller mindre



karakter av boligeiendommer. Framhusa som er fra mellomkrigstida er relativt intakte. På det gamle småbruket vestre Holtan er noen mindre uthus bevart.

### Holtanveien

De gamle tunområdene på Holtan bindes sammen av en gammel gårdsvei. Den svinger vestover fra dagens vei til Haslestad like utenfor tettbebyggelsen i sør, smyer seg langs Holtanåsens vestfot. Den går innom gårdsbebyggelsen og kommer inn på Langloveien i nord, sør for Kittilstua.

#### *gammelt gårdsveinett*

Etter tradisjonen skal dette også ha vært den eldste *utveien* fra Haslestad til Stokke kirke. Den skal da ha fortsatt nordover langs vestsida av Kittilstuåsen, over Rønningen til hovedtunet på Haslestad. Ved foten av Kittilstuåsen, skal den ennå kunne spores som en hulvei i følge muntlig opplysning. I sør mot Stokke skal den ha svingt øst for dagens jernbane og gått over gårdsbruket Bekken, men her er den helt borte. Tradisjonsmaterialet om veifarets høye alder kan forsterkes av de mange forhistoriske gravminnene nær veien.

#### *gravfelt og gravhauger*

I dette området av Holtan og Haslestad, i det samme skogpartiet som veien går langs, er det registrert flere gravfelt, enkeltliggende graver og ei åsrøys. I skogholtet mellom Vestre og Nordre Holtan, der veien har karakter av gårdsvei, omkranses den av flere godt bevarte hauger. I slike forholdsvis urørte skogsområder hvor aktivitet i nyere tids ikke har ødelagt naturomgivelser i for stor grad, har fornminnene ofte høy opplevelselsesverdi. Her forsterkes denne verdien av de mange andre kulturlandskaps-elementene langs veien samt god tilgjengelighet.

#### *åsrøys*

Retten nord for Langloveien, på Holtans del av Kittilstuåsen er det registrert en åsrøys. Åsrøysa på Kittilstuåsen har en beliggenhet som gir betingelser for god synlighet landskapet både fra Langloveien i vest og fra Holtan. Det kan man ikke si om et annet interessant gravfelt i Kittilstuåsen, som ligger rett øst for tunet på Kittilstua. Feltet med mange fine hauger ligger her i en kløft i mellom to berg og er påfallende lite i høynefallende.

#### *hulvei og løsfunn*

Men like ved er det registrert en hulvei - kanskje et element som oppveier synligheten og knytter feltet til den eldre ferdselsstrukturen i området? Av løsfunn fra forhistorisk tid i denne sørvestre delen av området kan nevnes et pileskaft av tre, med rester av surring (lær?). Funnet oppbevares på gården Sundby (74/3). Den ble funnet i Stokkemyra på ca 1,5 meters dyp. På Kittilstua oppbevares en pilespiss av flint, funnet på gården.



*Gårdsveien mellom Nordre og vestre Holtan er etter tradisjonen gammel. Den går gjennom et lite skogholt med gravfelt fra jernalderen. Vi ser en av gravhaugene like til venstre for veien. Tunet på Nordre Holtan ligger i bakgrunnen.*

*Vel nede fra Raryggen passerer den gamle ferdelsveien fra Langlo nordkanten av slettene ved Stokkemyra. Her ser man rett på Kittilstuåsen, hvor det ligger ei åsrøys fra forhistorisk tid på toppen. Like ved finnes et stort gravfelt og en hulvei. T.v. ses bebyggelsen på Kittilstua, og t.h. skimtes Holtan.*



## Langloveien

Som nevnt over har Langloveien vært en viktig vei for allmenn ferdsel i området langt tilbake i tid - en vei som har knyttet den nord-sør-gående ferdseien på Raveien til øst-vest-forbindelser mellom kysten ved Melsomvik og Skjærnes og innlandet. Om det er dagens far eller andre ferdelsspor i området som representerer forbindelsen i forhistorisk tid får forbli et åpent spørsmål. Kart fra 1825 indikerer omlag samme trasé som i dag, men ved Raet delte den seg i to armer. Da Stokke ble valgt som stasjonssted i stedet for Grimestad, og det ble bygd ny vei til Raveien over Sørby, ble strekningen Langlo - Sjuerød etter hvert redusert til mer lokal ferdsel.

### *veiens landskap*

Den opprettholdes som driftsvei, gårdsvei og turvei. Landskapet veksler fra Raets slake linjer ved Langlo, til myrer og koller ved Holtan og åpent jordbrukslandskap ved Akersvannets sørende. Den går gjennom skog, over dyrka mark, nær forhistoriske gravfelt og gårdstun med lange tradisjoner. Veiens landskap er også rikt på kulturlandskapselementer som steingjerder, åkerholmer, kantvegetasjon, alléer og andre tregrupper. Over Grimestadbekken og Haslestadbekken skal det være rester av gamle bru-fundamenter. Langloveien kan knyttes til et nettverk av lokale gårdsveier og mulige eldre veifar i området.

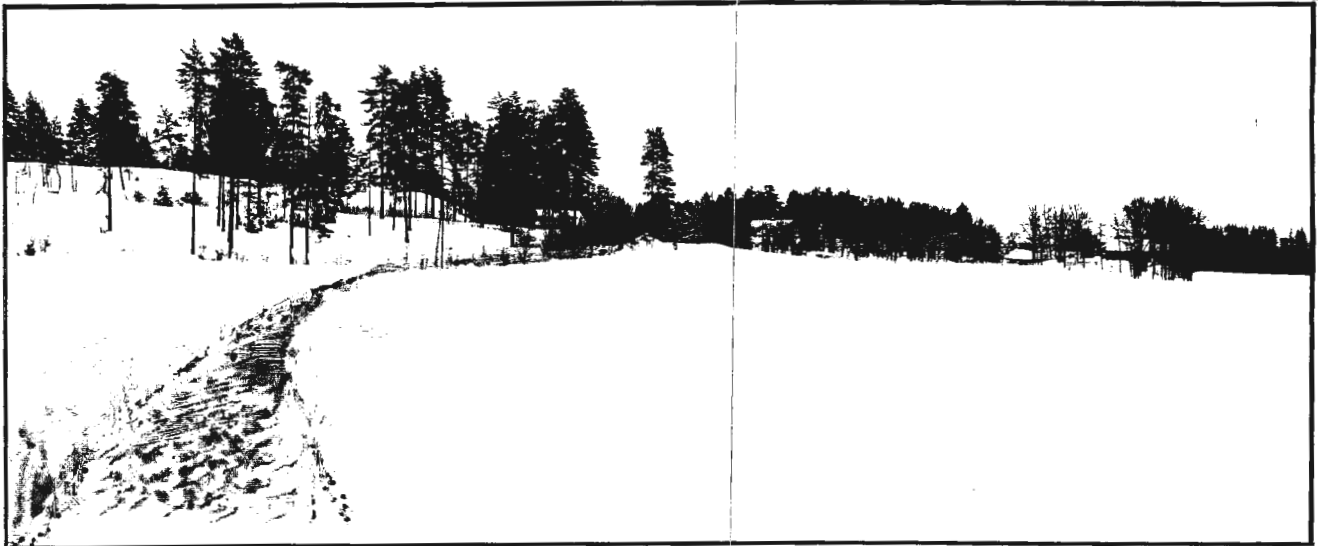
## VURDERING

### *rikt kulturlandskap*

Området rundt Akersvannet utgjør et særlig fint landskap med stor rikdom og variasjon i natur- og kulturelementene og med overordnede strukturer som binder dem sammen til et hele. Vestfoldraet og de kuperte områdene i sør og nord byr på hver sine karakteristiske kulturlandskap. Landskapene sør og nord for Akersvannet har mange likhetstrekk i topografi og i de mange bevarte kulturlandskapselementene - som urørte gravfelt i skog, gamle gårdsveier, steingjerder og beitehager.

### *gårdshistoriske ulikheter*

Gårdshistorien har likevel ført til en markant forskjell. I nord dominerer storgården Aker. I sør preges jordbrukslandskapet av flere gårder og bruk, mange med småbrukskarakter, og dagens jordbruk drives med flere og spredte driftsenheter. Ra-området er også rikt på gravfelt, gammel bebyggelse, steingjerder og lignende, men her har gårdslandskapet en helt annen struktur. I dette området er Vestfoldraet som kulturlandskap særlig tydelig og karakteristisk - dels på grunn av Akersvannet som eksponerer Raet,



dels ved kulturelementer som den regelmessige eiendomsstrukturen, veien og bosettingsstrukturen.

#### *Langloveien - et unikt ferdselsminne*

Et særlig viktig kulturminne er den gamle veien fra Raet til Skjærnes og Melsomvik, som har sin mest intakte strekning mellom Langlo på Raet og Sjerød ved rv 303. Den går gjennom vakkert og variert landskap med mange kulturminner og landskapselementer fra forhistorisk og nyere tid. Den binder sammen kulturminner og områder, den knytter seg til et nettverk av historisk interessante lokale veifar og den knytter seg til hovedferdselsårer i regionen. Langloveien har stor kunnskapsverdi fordi den dokumenter gamle forbindelser. Den har stor opplevelsesverdi på grunn av kulturlandskapet den går gjennom og et stort pedagogisk potensiale ved sin tilgjengelighet og nærhet til tettstedet Stokke.

#### *rike forhistoriske innslag og funn*

De mange registrerte sporene fra forhistorisk tid gjør dette kulturmiljøet på østsida av Raet spesielt interessant i et vitenskapelig perspektiv. I de mer kupertene områdene ved Aker og i sørvestenden av Akersvannet ligger de fleste av gravfeltene i forholdsvis uberørte skogsområder. Noe som gjør at man har et godt utgangspunkt for å lete opp andre typer bosettingsspor; som f.eks. rester etter hus, åkre og hulveier. Det er også interessant å studere dette området i sammenheng med de sentrale bosettingsområdene som ligger oppe på Raet, hvor arkeologer i forrige århundre gjennomførte store gravfeltsundersøkelser.

#### *i hvilken sammenheng skal de ses?*

Rike funn som skattefunnet fra Grimestad peker på at man nok bør rette søkelyset også på andre forhistoriske gårder i det rike jordbrukslandskapet rundt Akersvannet.

#### *naturgrunnlag og kulturstrukturer*

En sammenligning av de ulike områdene rundt Akersvannet og på Raet vil også være interessant i lys av nyere tids historie. Variasjon i naturgrunnlag; jordsmonn og beliggenhet i forhold til ferdselsveier til lands og vanns har disponert for visse utviklingslinjer av nærings-, gårds- og bosettingsstrukturer. Eksempelvis har det noen steder dannet seg store gårdskomplekser, mens andre steder er dominert av en mer oppdelt eiendomsstruktur. Området utgjør et levende jordbrukslandskap med mange gårdstun som fortsatt fungerer som driftsenheter. I sørvest drives det med et relativt stort innslag av beitedyr, hvilket er positivt for skjøtsel og pleie av viktige elementer i kulturlandskapet. Det er godt kulturhistorisk vernearbeid å sikre at bruka her fortsatt har vilkår for gårdsdrift.

## Virkning og konfliktvurdering

### Parsell L, Semsletta - Akersvannet

*Alternativet berører i sin hovedsak kulturmiljøet Semsletta, 0721-02. Tunnelpåhogg Manumåsen Akersmyra mot Stokke kommune.*

Direkte konflikt med automatisk fredete kulturminner, et gravfelt på Aker, CK 030-5-2/13 ved tunnelpåhogget ved Akersmyra. Ingen kjente konflikter med nyere tids kulturminner

### Parsell M, Akersvannet - Stokkebyen

#### Hva er vurdert

*Det forelå i oktober 1993 tre alternativer for denne parsellen:*

*1.3.2: Et østlig alternativ noe nærmere Akersvannet enn dagens spor.*

*1.3.3: Et midtre alternativ med tunnel gjennom Lagerødåsen*

*1.3.4: Et vestlig alternativ over Stokkemyra.*

*Det østre og midtre alternativet har seinere (kart datert 09.12.93) fått varianter som forbinder disse med spor gjennom Solåsen med Stokke kirke. Disse er betegnet som 1.3.2-2 og 1.3.7 (variant av 1.3.3)*

*Alternativene 1.3.2 og 1.3.3 vil få evt. stasjon i dagens stasjonsområde, mens evt. stasjonslokalisering for 1.3.4 ikke er avklart. En føring av banen øst for dagens stasjon er også drøftet.*

#### 1.3.2 Østlig alternativ Akersvannet - Lagerødåsen

*Traseen er de første 2 kilometrene lagt med et lengdeprofil noe motsatt terrengformene for å muliggjøre evt. driftsvei i undergang nedenfor gårdene Stein og Lund, og likeledes overgang til Buer. Skjærings- og fyllingshøyder blir likevel ikke større enn ca. 5 meter i dette området og den overordnede landskapstilpassingen må anses som tilfredsstillende. Haslestadbekken passerer på en ca. 6 meter høy fylling før skjæring nord og vest for Haslestad der traséforslaget ligger noe lavere enn dagens spor.*

Landskapet mellom Buer og Haslestad har mange fine kulturlandskaps-elementer som steingjerder i kantene og variasjon i kantvegetasjon. Det er et landskap med store drag. Særlig Haslestad har et fint tun med eldre hus og interessant struktur. Dagens jernbane ligger like nedenfor tunet og må passerer i høy bru over banen. En kan ikke se at en utretting av eksisterende linje vil forandre det kulturhistoriske innholdet i landskapet i vesentlig grad, forutsatt at gårdene sikres vilkår for drift ved overganger.

*Haslestadåsen og dagens spor tangeres i bratt lende og pga. overbygningens bredde vil inngrepet i åssida bli større enn i dag.*

Dagens interessante kulturlandskap på Haslestad er her rammet inn av den eksisterende jernbanen. Inngrep på østsida vil ikke direkte påvirke dette. Avstandsvirkningen, landskapsbildene sett fra østsida av Akersvannet kan bli skadelidende - avhengig av utformingen. Bebyggelse vil ikke bli berørt på denne strekningen.

### 1.3.2 Lågerødåsen - Grimestad

*Ved Akersvannets sørende vil avstanden mellom åssida og traséen bli så stor at det må anlegges en viadukt eller en lettgylling. Inn til tettbebyggelsen i Stokkebyen vil traséen ligge på østsida av dagens spor i et noe lavere nivå enn dette. Alternativet vil medføre direkte inngrep i tuna Lågerød, søndre Grimestad (21/1) og Bekken, se kulturmiljø 0720-02.*

Den største konflikten i området vil være kryssingen av Langloveien, den gamle veien mellom Raet og Melsomvik. Veien er et svært verdifullt kulturminne som det er viktig å opprettholde sammenhengende. Den passerer her et fint og karakteristisk parti av landskapet.

I sammenheng med allerede kjente jernalderfunn fra Grimestad forventes det at man vil kunne komme i konflikt med eventuelle forhistoriske bosettingsspor i dyrka mark rundt Grimestad og Lågerød.

Det er ingen store verneinteresser knyttet direkte til bebyggelse eller det nære kulturlandskap ved Lågerød og søndre Grimestad. Hus og innmark bærer preg av endringer i moderne tid. De viktigste kulturlandskapsverdiene her ligger på vestsida av eksisterende jernbane. Men det er i kulturminnevernets interesse at jordbrukslandskapet rundt det gamle veifaret blir holdt i hevd og inngrepet kan få negative konsekvenser for dette hensynet. Både Lågerød og søndre Grimestad er gårder i drift med dyr på beite og derfor vesentlige for skjøtselen av landskapet.

*Dagens Vestfoldbane krummer seg mykt over jordene mellom Haslestad og Buer. Her vil alternativ 1.3.2 rette ut svingen og gå lenger til høyre. Bildet er tatt sørfra og gården til høyre er Buer.*



### 1.3.2-2 Forbindelse til Solåsen i tunnel

*Denne varianten knytter traséen til tunnel under Solåsen og Stokke kirke. Som grunnalternativet griper denne varianten direkte inn i Lågerød-tunet, mens de øvrige tuna som er nevnt ovenfor vil passeres på nedsida.*

Konflikten med Langloveien vil bli som nevnt over, ved alt. 1.3.2. Inngrepet i veiens kulturlandskap vil trolig bli større ved dette alternativet enn det opprinnelige, ved at det skrår over det åpne landskapet mot Akersvannet. Inngrepet i gårdstun og jordvei kan få samme negative virkning for vilkårene for levende jordbrukslandskap som nevnt over.

Som nevnt over er det muligheter for konflikt med bosettingsspor fra forhistorisk tid i dyrka mark.

### 1.3.3 Midtre alternativ Akersvannet - Lågerødåsen

*Traseen følger terrenget til tunnelpåhogget ved Haslestad. Sporet går mellom Grytingen og nedre Kongsteigen tuna i en grunn skjæring. På det søndre tunet (79/23) vil hus sannsynligvis bli direkte rammet. Selve tunnelpåhogget ligger i ly av en kolle inntil Haslestadbekkens løp.*

Den største konflikten vil være oppsplittingen av "Grytingen-grenda", en interessant tett tunggruppe. Her ligger tre gårdsbruk i drift. Foruten virkning på bygningsmiljøet vil inngrepet få konsekvenser for vilkår for drift - og dermed få indirekte virkning på kulturlandskapet. Ved tunnelpåhogget vil alternativet kunne komme i direkte konflikt med spor etter den gamle Rideveien over Haslestad.

### 1.3.3 Lågerødåsen - Stokkebyen

*Alternativet viderefører traséen fram til dagens stasjonsområde i Stokke. Søndre tunnelpåhogg ligger inntil tunet på øvre Grimestad (21/3) der bygningene vil bli liggende på kanten av skjæringen. Tunnelpåhogget ligger sør for Langloveien og ser ikke ut til å berøre denne.*

Tunet på øvre Grimestad (21/3) og banevokterboligen (21/2) sammen med Langloveien er verdifulle kulturminner i området. Om bebyggelsen på Grimestad (21/3) må fjernes fører dette til store konflikter med verneverdier. Om tunnelpåhogget kommer så langt sør at gårdsanlegget kan spares, ses ingen store konflikter med kulturminnevernet. Kommer det derimot lenger nord vil konfliktene både med bebyggelsen og Langloveien bli store.

### 1.3.7 Forbindelse til Solåsen - tunnel

*Denne varianten knytter traséen til tunnel under Solåsen - Stokke kirke. Tunnelpåhogget vil som ved alternativ 1.3.3 komme svært nær tunet på øvre Grimestad (21/3), men på motsatt side. Banevokterboligen (21/2) vil bli direkte berørt. Herfra vil varianten få en kort dagstrekning som sneier tunet på søndre Grimestad (21/1) og krysser bekken fra Stokkemyra før tunnelpåhogg like før RV303 krysses.*

Potensiale for konflikt med eventuelle uregistrerte forhistoriske bosettingsspor i dyrka mark på Grimestad.

Tunet på Grimestad (21/3) og banevokterboligen (21/2) sammen med Langloveien er verdifulle kulturminner i området. Dette er et karakteristisk og fint parti langs den gamle veien. Inngrepet vil ødelegge dette miljøet og føre til store konflikter med kulturminnevernshensynet.

### 1.3.4 Vestlig alternativ Akersvannet - Stokkemyra

*Traseen følger dagens spor ca. én kilometer før den skjærer inn i skråningen opp mot Raet vest for dagens spor. Fra traséen er på høyde med Buer går den inn i en markert skjæring som går helt opp til og langt inn i Stokkemyra. Skjæringen er tidvis dyp, f.eks. ligger sporet godt under Haslestadbekkens løp der denne krysses. Løsningen fører til at lokalveier og driftsveier kan føres over sporet nær opprinnelig terrengnivå. Sporet går vest for Grytingen-grenda, men svært nær Haslestad nord 19/25.*

I skogsområdene mellom Buer og Grytingen er det registret kullgroper, spor etter kullproduksjon. Sporene er ikke datert.

Det er knyttet store verneinteresser til tunggruppa i Grytingen-grenda og den gamle Rideveien. Alternativet kommer ikke i konflikt med bebyggelsen i tunggruppa og ser også ut til å komme relativt bra ut i forhold til vilkår for fortsatt drift. Inngrepet ser ikke ut til å få konsekvenser for bevarte partier av Rideveien, men kanskje for muligheten for å oppleve den sammenhengende. Inngrepet vil direkte berøre noen mindre uthus etter det nordligste Haslestadtunet (19/25), men dette og nærheten til framhuset er en konflikt som er av mer lokal betydning.

De sterkeste verneinteressene i området er knyttet til Langloveien. Det vil føre til store konflikter om veien brytes av her - en konflikt som vil avbøtes om veien opprettholdes. Videre fram til Stokkemyra sees ingen alvorlige konflikter for dette kulturmiljøet som følge av alt. 1.3.4.

## KONKLUSJON

De største konfliktene med verneinteressene innenfor dette kulturmiljøet lokaliseres til sørvestenden av Akersvannet. Her finnes en spredt gårdsbebyggelse, et variert og kupert landskap med mange kulturlandskapselementer i form av steingjerder, beiteområder, gamle gårdstun og faste fornminner av ulike kategorier. Fornminnene ligger i hovedsak i mindre skogsområder som er lite berørt av nyere tids aktivitet og er derfor godt bevart. Potensialet for bosettingsspor i dyrka mark er stort. Gamle veier binder området sammen og gjør det tilgjengelig. De knytter også området til andre viktige hovedferdselsårer. Tilgjengeligheten gir området høy pedagogisk verdi som er særlig viktig med hensyn til nærheten til tettstedet Stokkebyen. Hensynet til opplevelsen av kulturmiljøet må være et overordnet mål ved gjennomføringen av inngrepet. Det er derfor viktig å skåne de eldste veiene og de eldste bosettingssporene og det helhetlige kulturlandskapet disse kan oppleves i.

Størst konflikt med disse hensyn får vi ved alternativ 1.3.7 og 1.3.2 og 1.3.2-2. Ved Lågerød og Grimestad går de gjennom et område med stort potensiale for bosettingsspor fra forhistorisk tid. I samme område skjærer de over den gamle ferdssåren og 1.3.7 ødelegger dessuten verneverdig og interessant bebyggelse fra nyere tid.

Alternativ 1.3.3 er den som skåner det gamle veiløpet best, men kommer i direkte konflikt med gårdsmiljøet på øvre Grytingen.

Alternativ 1.3.4 er det som kommer i konflikt med færrest kjente kulturminner. Konflikten med Langloveien vil også her være tilstede, men siden banen krysser veien i dyp skjæring bør den kunne opprettholdes. Alternativet er også det som kommer best ut med hensyn til overordnede land-

skapsstrukturer av interesse for kulturlandskapet, det vil si kulturminnenes forhold til Raet og Akersvannet.

Tilgjengeligheten til Akersvannet er et annet viktig moment. Konsekvensene av en nedleggelse av eksisterende linje bør kunne få en positiv effekt på opplevelsen av kulturminnene i forhold til Akersvannet. Det er ingen store interesser i dette området knyttet til banen selv som kulturminne. Deler av banen kan kanskje brukes i et turveisystem. Tilgjengeligheten synes størst ved tunnelalternativ 1.3.3. Det vil også være stor tilgjengelighet ved alternativ 1.3.4, men dette avhenger av at Langloveien og forbindelsene mellom Haslestad nord (19/25) og resten av Haslestad opprettholdes.

Tunnelpåhogget ved alternativ L lengst nord i Akersmyra skaper et annet viktig konfliktområde innenfor dette kulturmiljøet. Det er viktig at gravfeltet på Aker ikke ødelegges ved dette inngrepet.

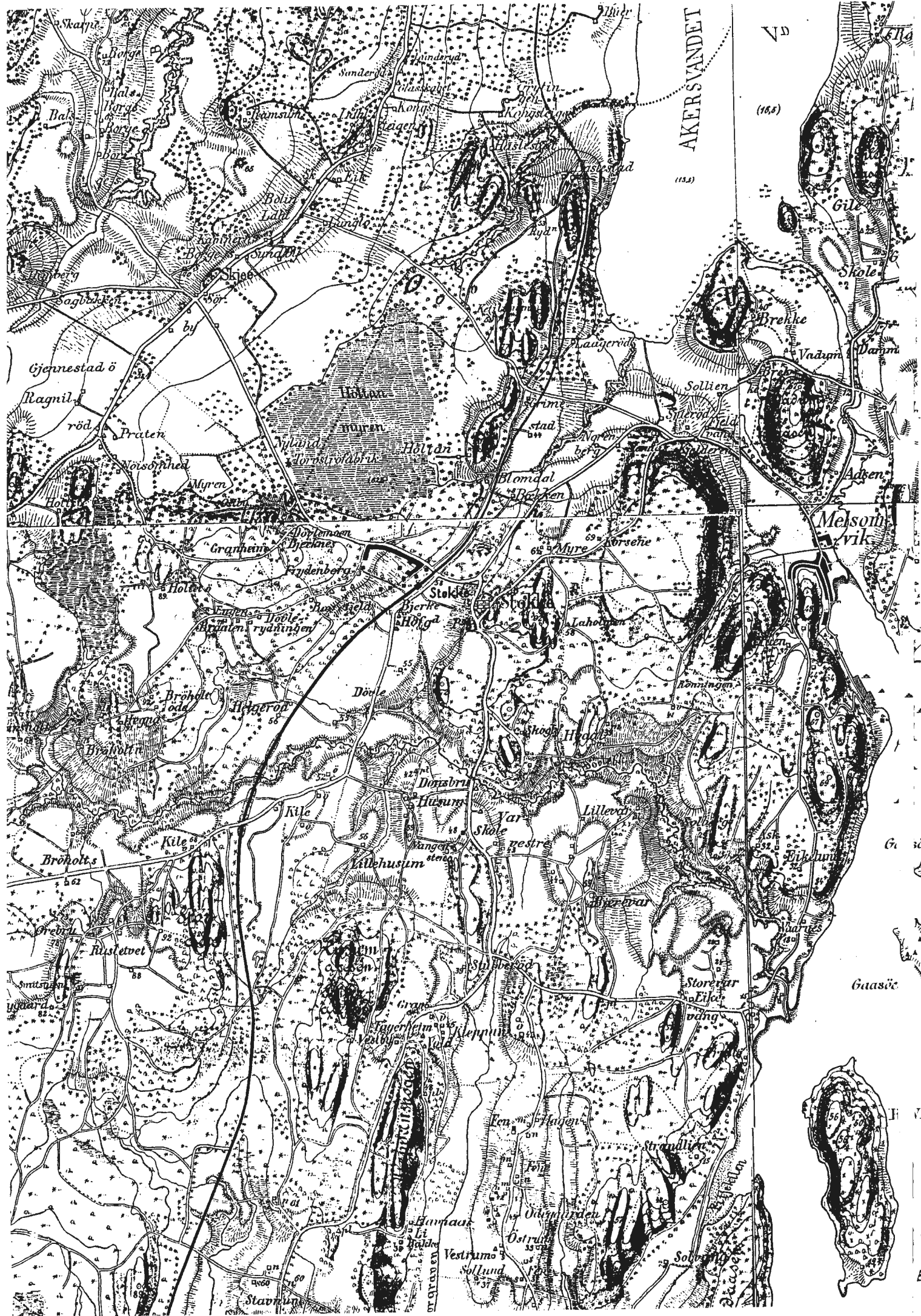
<p><i>Det slake ra-landskapet på vestsida av Akersvannet veksler med fulldyrka mark og skogstrekninger sett fra Vadumåsen. Som følge av nedreguleringen av Akersvannet er det i dag ei øy i vannet. På eldre kart er den avmerket som grunne.</i></p>	<p><i>Banevokterboligen ved Langloveien på Grimestad. Den gamle veien kommer her ut i det åpne jordbrukslandskapet ved sørenden av Akersvannet.</i></p>	
<p><i>Grimestad-bruka ligger ved østfoten av Holtan- og Lågerødåsene, i ytterkanten av det åpne jordbrukslandskapet mellom Stokkebyen og Akersvannet. Dagens jernbane følger det samme høydedraget og glir fint inn i terrenget. Beltet med løvtrær i forgrunnen markerer Grimestadbekken. Flere av traséforslagene krysser dette landskapet.</i></p>	<p><i>For få år siden ble dette beiteområdet på Grimestad forsøkt oppdyrket. Det viste seg å være umulig å pløye, jorda er for steinrik, men det er et fint kulturlandskapselement.</i></p>	<p><i>På Haslestad ligger husa nordsør mot Akersvannet. Her ses bebyggelsen på gnr/bnr 19/12.</i></p>
<p><i>Ra-landskapet mot Akersvannet preges av regelmessige eiendomsstrukturer og langstrakte jordteiger fra toppen av Raet og ned til Akersvannet. Til venstre ses det valmede taket på driftsbygningen på storgården Aker på andre sida av Akersmyra. I dette området følger alle planforslagene den eksisterende jernbanen som ses et stykke ned i lia. Bildet er tatt fra Rensgata. .</i></p>		





# Kulturmiljø 0720-04 Stokkebyen

<b>Innholdsoversikt</b>	<i>side</i>
<b>OVERSIKTSDATA</b>	157
<b>HISTORIKK OG BESKRIVELSE</b>	159
<b>GENERELLE TREKK</b>	
<i>Kirkestedet</i>	159
<i>Kommunikasjoner</i>	160
<i>Tettstedet</i>	161
<i>Regulering av bebyggelsen</i>	163
<b>GÅRDER OG STEDER</b>	164
<i>Prestegården</i>	164
<i>Prestehagen</i>	165
<i>Døvle</i>	166
<i>Helgerød</i>	166
<b>VURDERING</b>	167
<b>VIRKNING OG KONFLIKTVURDERING</b>	168
<i>Alternativ 1.3.4 - Bokemoa</i>	168
<i>Alternativer forbi Stokke stasjon</i>	168
<i>Alternativ 2.3.2 - 2 m.fl., Tunnelløsning under kirken</i>	168
<b>KONKLUSJON</b>	168



# Kulturmiljø 0720-04

## Stokkebyen

### Oversiktsdata

#### TRASÉALTERNATIVER

#### KOMMUNE

Stokke

#### GNR

22, 58, 59

#### KARTBLAD

CK 029-5-3  
Prosjektkart 28, 29

#### FØRREFORMATORISKE LOKALITETER

0720/04/CL 029-5-3/5	gravhaug, steinlegging
0720/04/CL 029-5-3/6	2 gravhauger
0720/04/CL 029-5-3/7	2 gravhauger
0720/04/CL 029-5-3/16	mur, fossil åker
0720/04/CL 029-5-3/17	mur, fossil åker

#### NYERE TIDS LOKALITETER

0720-04-01	Stokke kirke
0720-04-02	Stokke prestegård
0720-04-03	Stokkebyen (Jevnaker)
0720-04-04	Stasjonsområdet - Tassebekkveien
0720-04-05	Døvle (58/8)
0720-04-06	Døvle (58/170)
0720-04-07	Helgerød

#### AVGRENSNING

Området er i hovedsak begrenset til tettbebyggelsen i Stokkebyen. Men til området regnes også Bokemoa i vest, området rundt kirken, Stokke prestegård, samt gårdene Døvle og Helgerød. Tettbebyggelsen i Kvellestadåsen på vestsida av Bokemoa og Hvalåsen sørøst for kirken er nært knyttet til Stokkebyen, men er ikke behandlet her, dels fordi det er nyere feltutbyggingsovråder, dels fordi det ligger utenfor inngrepets nærmeste influensområde. Likevel omtales noe av den eldre bebyggelsen som ligger langs veiene inn til tettstedet.

#### PLANFORHOLD OG VERNESTATUS

Det er automatisk fredete kulturminner på Døvle, Rønningen og Stokke prestegård.

Bokemoa er landskapsvernområde. Stokke stasjonsbygning og godshus er medtatt i den nasjonale verneplanen for jernbanebygninger. Prestegårdens hovedbygning er fredet som kulturminne.

**NATURGRUNNLAG OG AREALBRUK**

*en arm av raet*

Mesteparten av selve Stokkebyen ligger i en svak skråning som heller sør-østover. Skråningen opp mot Bokemoa i vest er en arm av det store Raet. Høydedraget øst for Stokkebyen er derimot en berggrunnsformasjon der fjellet stedvis er bart, bare dekket med barskog. Her ligger Stokke kirke på ei hylle i terrenget.

*jordbruksland rundt tettstedet*

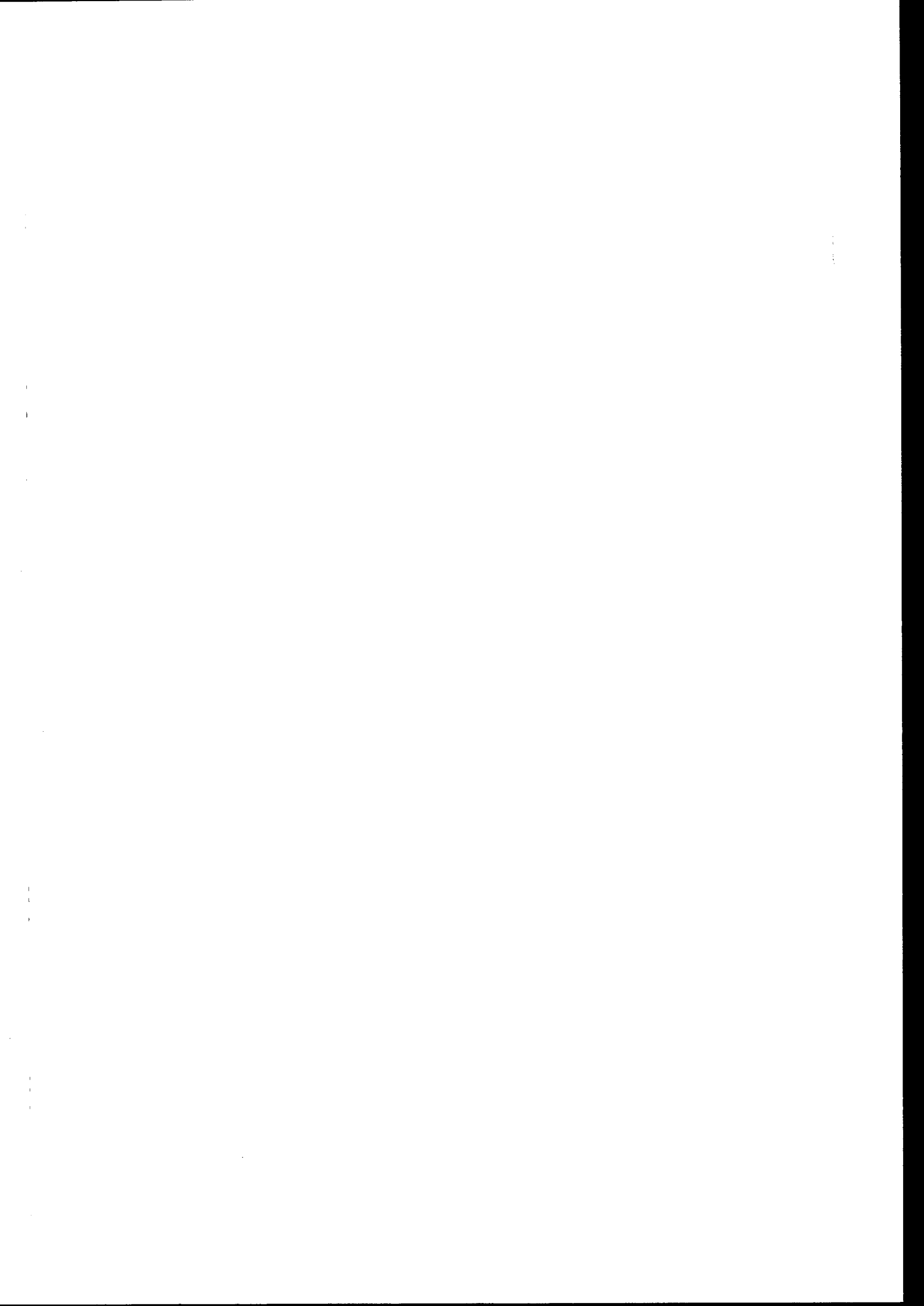
Tettstedet er omgitt av jordbruksområder på marine avsetninger, både nordover mot Akersvannet og sørover. Boligbebyggelsen dominerer i Stokkebyen. I de mest sentrale områdene, dvs Storgata og områdene langs jernbanen ligger både kommuneadministrasjon, handel, service, offentlige institusjoner, kirke, prestegård, skole og boligbebyggelse.

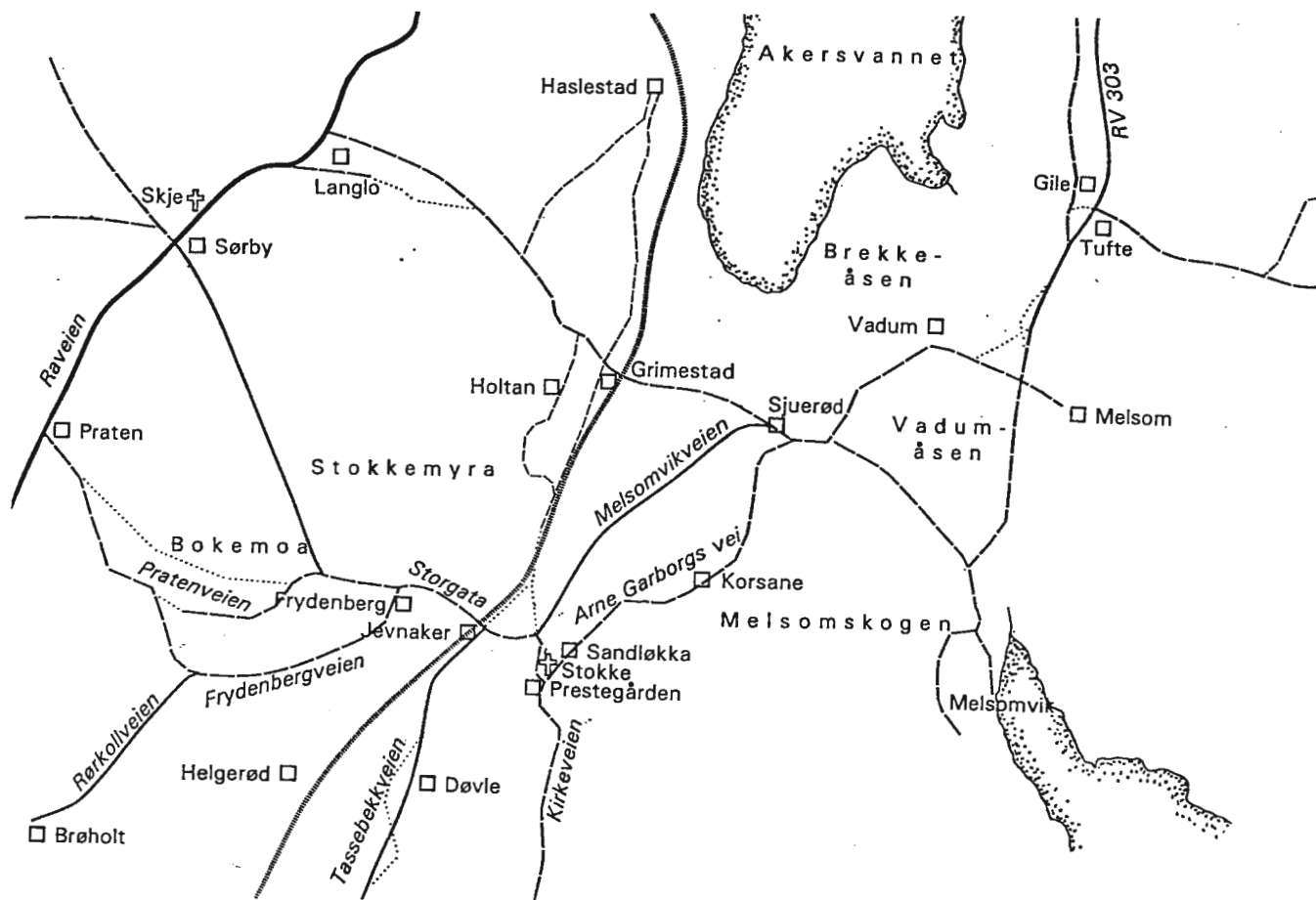
*et tettsted i transformasjon*

Det siste tiåret er det bygd flere nye bygninger i dette området som ser ut til å være i sterk endring. Industri er særlig konsentrert til området langs Melsomvikveien og jernbanen, nordvest for stasjonen.

*Stokke prestegård sett fra Kirkeveien. Tunet ligger like sør for kirken, helt i nordkanten av det vide jordbrukslandet sør for Stokkebyen. Fra venstre ses driftsbygningen bak den oppstikkende åkerholmen, stabburet, hovedbygningen med sidefløy ut mot veien og kirken oppe på høyden*







Kartet viser de viktigste ferdselsveiene i området rundt Stokke. Til grunn for kartet ligger en sammenstilling av informasjonen som kan avleses på de gamle kartene fra Stokke. Enkelte gårder og bosteder avmerket for orienteringens skyld.

gammel vei (hovedvei)  
vei bygd etter jernbaneetableringen 1881

gammel gårdsvei  
usikker / fjernet gammel vei

## Kommunikasjoner

Da jernbanelinja fra Drammen til Skien ble anlagt, ble Stokke stasjon plassert midt mellom det gamle kommunikasjonsknutepunktet ved Sørby på Raet og ladestedet Melsomvik. For å få full nytte av det nye transportmidlet måtte det bygges veier fra distriktene til stasjonen.

### stasjonen genererer nye veier

Tre veianlegg ble fullført omtrent samtidig. Tassebekkveien går sørover fra stasjonen. Veien over Bokemoa til Sørby, er kalt Storgata gjennom tettstedet. Dette var ikke noen ny vei, den ble ombygd og opprustet i 1885. Melsomvikveien nordøstover fra stasjonen ble også bygd i den store utbyggingsepoken som fulgte jernbaneanleggelsen.

### eldre veier til kirkestedet

Melsomvikveien avløste veien over Korsane som i dag kalles Arne Garborgs vei, fordi dikteren bodde på Myre en tid på 1890-tallet. Fra raveien gikk tidligere den såkalte Pratenveien fra Østre Gjennestad østover til Stokke prestegård. Det er litt uklart hvor denne veien gikk gjennom det som i dag er Stokkebyen. Fra Prestegården går det fremdeles en veistump over til stasjonen som heter Prestegårdsveien. Dette kan være en rest av en eldre forbindelse vestover, men det kan like gjerne være Storgata som var den viktigste forbindelsen vestover.

Ved Prestegården møttes det mange veier: fra Sand til Stokke kirke langs nåværende fv 303. Fra Skelbrei over Raveien ved Nordre Fevang forbi Olsrød, Nygård, Russeltvet, Kile og Døvle til Stokke stasjon (Tassebekkveien). Fra Stokke kirke gikk veien videre forbi Myre, Korsane, Sjuerød og Vadum til Melsom (Vadumveien). Ved Sjuerød møtte den veien fra Langlo ved Raveien som gikk ned Kjellerbrekka til Melsomvik.



*Selv om de sentrale delene av Stokkebyen, stasjonsområdet og nedre del av Storgata er sterkt transformert og preget av nybygg, finnes det i gatene bak mange eksempler på bebyggelse fra tettstedets første tiår, slik som i Mathias Gjeins vei.*

### **Tettstedet**

Jernbanen la grunnlaget for framveksten av tettstedet Stokkebyen. Framveksten av tettstedet skjedde relativt forsiktig de første tiåra etter jernbaneetableringen.

### *Melsomviks rolle*

Stokke sto i et konkurranseforhold til Melsomvik som tidligere hadde hatt enkelte fellesfunksjoner i bygda, f.eks. Sparebanken, foruten at det var et gammelt ladested og spilte en viss rolle som base for Marinen. Fra kommunens side ble det arbeidet aktivt for å samle funksjonene rundt Stokke stasjon. Melsomvik ble svekket og har ikke vokst noe utover at det er bygd en del boliger i etterkrigstida.

### *stasjonsstedet etableres*

Rundt Stokke stasjon vokste det fram flere virksomheter i tiåra etter stasjonsetableringen. Blant de første var et ysteri og en ysteriskole og en knappefabrikk. Etter hvert kom flere virksomheter som er karakteristisk for stasjonsstedene; landhandlerier, trelastbedrift, kornsalgslag foruten selvfølgelige kommunikasjonsinstitusjoner som post og telegraf samt kommunale institusjoner. Den første bebyggelsen ble bygget på Jevnaker og Frydenberg som tidligere var husmannsplass under Prestegården. Husa på Frydenberg-plassen ble visstnok flyttet opp til Storgata ved jernbaneanleggelsen.

### *arbeiderboliger*

Jorda til Jevnaker ble innkjørt av en av Stokkes industriprionerer, Mathias Gjein. Langs Storgata og Frydenbergveien reiste han et titalls arbeiderboliger i åra 1895-1900 som han solgte rimelig til arbeiderne. Husa står ennå alle sammen, de fleste i ombygd stand. Resten av Jevnaker kom i 1904 på kommunens hender.



*en ny stedstype oppstår*

Rundt 1900 var det bygd en rekke hus, og stedet fikk preg av stasjonsby. Gatene fikk navn etter mønster fra byene, Storgata, Apotekergata, Ysterigata osv, en skikk som seinere ble forlatt da stasjonsstedene etter hvert ble etablert som en egen stedstype. Den nederste delen av Storgata var alt fra begynnelsen dominert av handelsmenn. Området rundt jernbanestasjonen trakk tidlig til seg småindustri. Både ysteriet og knappefabrikken lå rett nordvest for stasjonen.

*kommunelokale og meieri*

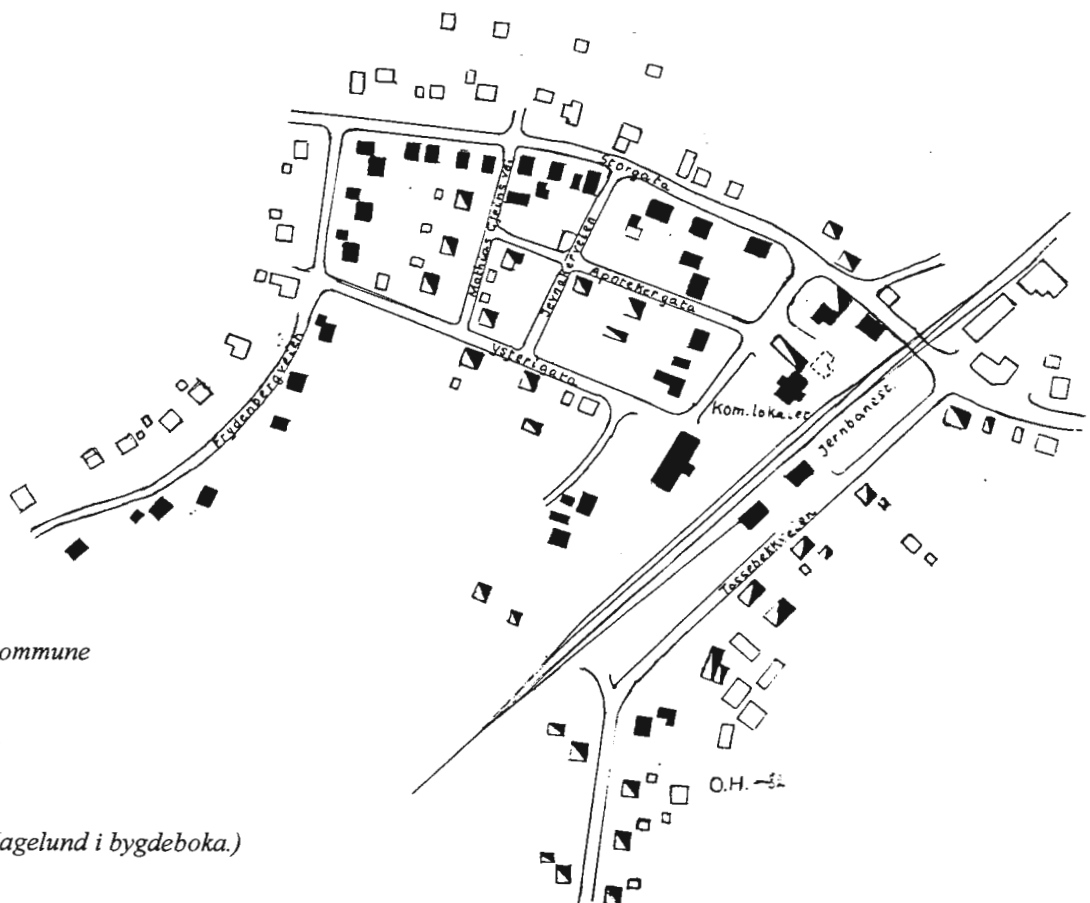
Rundt århundreskiftet overtok kommunen en av de større bygningene på vestsiden av stasjonen. Huset som ble kalt *Vold* ble tatt i bruk som herredshus. På *Vold* holdt også kommunelegen til fram til 1930-tallet. *Vold* var bygd som lokale for Stokke Aktieysteri i 1892. Ysteriet fortsatte på naboeiendommen *Bråten*. Det var meieridrift til 1963, da det ble nedlagt. Bygningene ble revet på slutten av 1980-tallet i forbindelse med byggingen av det nye rådhuset og butikksenteret *Borgen* på meieritomta.

*sparebanken*

Stokke Sparebank holdt lenge til i *Melsomvik*, til tross for kommunens anstrengelser for å få den til å flytte. Etter noen år i leide lokaler på *Vold* flyttet banken inn i eget nytt hus i 1916. Det store huset med valmtak og klassisistisk preg ble rundt 50 år seinere tilbygd med en flat modernistisk "kasse".

*kornmagasinet*

Vis-a-vis banken ligger i dag *Allessenteret*, samme sted som Stokke kornsalgslag tidligere hadde forretning. Laget var dannet under dyrtida under 1. verdenskrig, Kornmagasinet sto ferdig i 1920, mens forretningsgården mot *Storgata* kom i 1938. Lagerbygningen ble revet da de karakteristiske runde siloene ble bygd i 1972-74. Dette er en konstruksjon av korrugerte galvaniserte stålplater. Området er for øvrig preget av nyere industribygg.

*Jevnaker bygningskommune*

- bygd før 1900
- ▨ bygd 1900-1920
- bygd 1920-1940

(Tegning av Olav Hagelund i bygdeboka.)

## Regulering av bebyggelsen

De eldste husa ligger i forholdsvis regulære kvartaler, bare litt inntrukket fra gata, slik at mesteparten av tomtearealet ligger i bakkant. Her ligger uthus og hager. Ysterigata er sammenfallende med et steingjerde som ses på kart fra 1883 over Stokke prestegård.

### *Jevnaker bygningskommune*

Utbyggingen av bebyggelsen skjedde ikke tilfeldig. Alt i 1908 trådte en reguleringskommisjon i virksomhet med det formål å måle opp og selge tomter av kommunens eiendom Jevnaker, og i 1912 var alle tomtene bebygd. Jevnaker ble egen *bygningskommune*, en sammenslutning der oppsitterne betalte en avgift for veivedlikehold, brøyting, brannvern og feing osv. Ordningen varte til 1954, bygningskommunens største løft hadde vært å anlegge kloakk til bebyggelsen. Bygningskommunen ble utvidet i 1916 og i 1931, i takt med veksten i tettbebyggelsen.

### *nordsida av Storgata*

På nordsida av Storgata var det et barskogsområde da jernbanen ble bygd, og det tok tid før tettstedet vokste innover her. De eldste husa her er fra mellomkrigstida, men storparten av boligene er bygd i feltutbygging de siste 30 åra.

### *Tassebekkveien*

På stasjonssida fant det sted en begrenset utbygging av boliger nedover Tassebekkveien. Også disse husa var omfattet av bygningskommunen. Den langsomme veksten utover kan avleses i bebyggelsen. I nord finner vi vanlige sveitserstilhus, deretter hus påvirket av jugend, funkis og ytterst etterkrigstidas knappe, tradisjonelle saltakshus.

### *feltutbygging av boliger*

Bosettinga innenfor den tidligere bygningskommunen skiller seg fra den seinere bebyggelsen på flere måter. Bosettinga er f.eks. ikke lenger er knyttet til næringer og arbeidsplasser i nærområdet. Stokke kommune er i større og større grad blitt avhengig av arbeidsplasser utenfor kommunen, først og fremst i Tønsberg men også i Sandefjord. I de seinere har da også kommunen profilert seg som en bostedskommune.

### *grenser for vekst - jordvern*

Stokkebyen har klar avgrensning mot nord og nordvest. Bokemoa har vært spart for utbygging på grunn av den fine bøkeskogen. Mye av tettstedsveksten har funnet sted på Prestegårdens grunn, noe Stokke har til felles med tettstedet Sande nord i fylket. Kommunen har brukt sin innflytelse over denne offentlige eiendommen og har dermed kunnet unngå konflikter med privat eiendomsrett i forhold til de andre gårdsbruka i nærheten.

### *Prestegården er skånet*

På denne bakgrunn er det derfor påfallende at selve Prestegårdens tun fortsatt ligger så fritt i et åpent jordbrukslandskap og at så lite av tettstedsveksten kom på denne sida av jernbanen. Sannsynligvis har kirkegården dannet buffer denne veien, samtidig som det har vært nok vekstmuligheter i andre retninger. Kirkegården og den lille parken med monumentet utgjør en grønn avslutning av Storgata og en overgang til kirkeområdet.

Jordbrukets interesser har hindret omfattende utbygging, både sørover fra stasjonen mot Døvle og Helgerød og nordover til Holtan. Boligbygginga utenfor selve Stokkebyen begrenser seg til mindreverdige arealer, og de siste tiåras boligbygging er stort sett konsentrert til udyrkbare områder, i første rekke skogkledde åser og koller med lav bonitet for skog.

Framveksten av tettstedet slik det framstår i dag har gått i en kontinuerlig prosess, og bebyggelsen er derfor svært sammensatt hva alder angår. Likevel er det flere relativt ensartede sekvenser, også utenfor kjernebebyggelsen. F.eks. domineres Kirkeveien sør for Prestegården av relativt store villaer fra tida rundt 1. verdenskrig til opp på 1920-tallet. Stykket

langs veien hadde fin utsikt vestover og har trolig vært attraktive bolig-tomter. Denne bebyggelsen er fortettet i bakkant med feltutbygging av boliger de seineste tiåra. 20-talls-bebyggelsen viser dessuten at boligbyggingen på et tidlig tidspunkt spredte seg langs veiene ut fra stasjonsstedet, et trekk som ses i mange av de mindre stasjonsstedene langs Vestfoldbanen.

Området langsmed jernbanen er sterkt transformert det siste tiåra. Det er bygd rådhus og kjøpesenter foruten store industrilokaler som representerer noe helt nytt i forhold til den eldre bebyggelsens beskjedne skala.

## GÅRDER OG STEDER

Her omtales gårdene og kulturminnene som ligger utenfor den tette bebyggelsen. De enkelte bostedene inne i tettstedet får ingen særskilt omtale utover den generelle redegjørelsen over.

### Prestegården

Prestegården har som nevnt gitt navn til bygda, men selve navnet Stokke er langt eldre enn kirkestedet. Trolig betyr det ganske enkelt *stokker* - uten at det med sikkerhet kan sies hva det viser til. Innenfor det store landskapsrommet som folder seg ut sør for Stokkebyen finnes flere gårdsnavn som kan knyttes til tidlig gårdsetablering, bl.a. Døvle (se under) og Husum som er det eneste -heim-navnet i landet som med stor grad av sikkerhet er sammensatt med *hus*.

#### *automatisk fredete kulturminner*

På Prestegårdens eiendom er det gjort flere arkeologiske funn. Her ligger fremdeles forhistoriske graver bevart.

#### *gårdsområdets utstrekning*

Stokke prestegård ligger helt i nordkanten av det store fulldyrka jordbrukslandskapet sør for Stokkebyen. Gårdsområdet omfatter som nevnt mesteparten av Stokkebyen men det strekker en arm langt sørover med Kirkeveien som østlig grense helt til Sandskje, to kilometer sør for kirken. Innenfor dette området ligger også det særskilt matrikulerte bruket Vaktberg (gnr 55) som tidligere var klokkergård, men tilhørte Prestegårdens eiendom. Like nord for Vaktberg har det vært flere husmannsplasser og bruk ved navn Ødegården. Et av disse bruka ligger oppå høyden sammen med store Husum. Lengst sør ligger Stubberød. Navnene indikerer at jorda her har ligget øde etter agrarkrisen som fulgte svartedauen.

Prestegården var ikke noen særlig stor gård fra gammelt av. I nyere tid ble en del mindre bruk som grenset opp mot gården og som var i kirkelig eie lagt til Prestegården. Korsane og Mjørud, i dag kalt kalt Myre ligger ved

*Stokkebyen, Døvle (58/8) Prestegården og Stokke kirke sett fra Tassebekkveien en vinterdag. I skogkanten ses også ei lita stue som har vært brukt som kårbolig for Døvle. Det skogkledd høydedraget er en stor åkerholme og tilhører Prestegården. Området østover kalles Prestehagen er rik på gravminner fra forhistorisk tid og ulike kulturlandskapselementer.*



Arne Garborgs vei noen hundre meter nordøst for kirken og er i dag småbruk, og begge disse bruka hadde en mer selvstendig stilling i tidligere tider. Begge bruka er nevnt som eget bruk i Rødeboka fra ca 1400. Midt på 1600-tallet ble de lagt til Prestegården, sammen med *Husum ødegård* sør for Prestegården. Fram til Stokke stasjon ble etablert var Prestegården derfor blant de største gårdene i bygda. Prestegården har også en del skog, hovedsaklig i Prestegårdsskogen, øst for kirken.

#### *Prestegårdens husmannsplasser*

Trolig var Prestegården den gården i bygda som ved siden av storgårdene Melsom og Fossnes hadde flest husmannsplasser. Flere av dem som Jevnaker og Frydenberg, lå i forrige århundre innenfor det området som i dag kalles Stokkebyen. Sandløkka-plassene rett øst for kirken er dels borte som bosted, dels eksisterende som boligeiendom med nye hus. Bekkenplassene og Nordenberg er omtalt under kulturmiljøet Melsom - Akersvannet (0720-02). Både Myre og Korsane hadde status som husmannsplasser inntil de igjen ble fradelt Prestegården ved salg i 1884.

#### *bebyggelsen på Prestegården*

Prestegårds-tunet ligger like sør for kirken, ved foten av Solåsen. Gårdsbebyggelsen er ordnet i et tilnærmet firkanttun. Vi kjenner igjen prinsipper for organiseringen som ses ellers i Stokke. Den staselige, store hovedbygningen fra 1700-tallet ligger her øst-vest og sammenbygd i hjørnet med en lavere sidebygning med bryggerhus og garasjer. Hovedbygningen og sidebygningen er fredet som kulturminne. Sidebygningen er ikke så gammel. Den ble bygd rundt 1930 og erstattet en eldre bygning på samme sted. Kirkeveien på nordsida ligger litt høyere enn tunet og svinger rundt sidebygningen. Den store driftsbygningen fra 1900-tallets første tiår ligger nord-sør. Den ligger lavere enn framhusa og med litt avstand fra disse og lukker tunet mot vest. For øvrig avgrensnes tunet av stabbur fra 1936 i sør og forpakterbolig ved veien bygd i 1951.

#### **Prestehagen**

Prestegårds-tunet henvender seg til det åpne jordbrukslandskapet mot Døvle sør for Stokkebyen. Her er det store sammenhengende åkervidder. En skogkledd kulle omkring 300 meter sør for tunet og et løvtrekantet bekkedrag bryter opp landskapet og skaper variasjon. Kollen og området østfor kalles Prestehagen og er et gammelt beiteområde. På kartet over Prestegården fra 1883 er området kalt Hestehagen. Den tuete enga øst for kollen har fortsatt karakter av beite.

#### *forhistoriske gravfelter*

Det er i dag typisk at det er i de litt skrinne beiteområdene vi finner synlige gravminner fra forhistorisk tid bevart. I Prestehagen ligger det tre mindre gravfelt. Her er det registrert fire rundhauger, en langhaug og en steinlegging fra jernalderen. Flere av gravhaugene ble ved registreringene for økonomisk kartverk i 1974 vurdert som spesielt bevaringsverdige. Det



er sannsynlig at man ved nærmere undersøkelser i dyrkamark rundt Prestegården og sørover vil kunne finne ytterligere spor etter bosetting fra forhistorisk tid og kanskje her.

## Døvle

Tolkningen av gårdsnavnet Døvle er usikker. Det kan være et -vin-navn sammensatt med *dal* som første ledd. En annen tolkning setter navnet i sammenheng med *dufl* som betyr senkning. Landskapsmessig stemmer begge tolkninger. Gården har ligget midt i et åpent og sammenhengende jordbruksland, avgrenset av slake åser og gjennomskåret av små bekke-daler. Som følge av bakkeplanering og omlegging av bekkeløp de siste ti-åra er ikke dalene så framtrædende.

Døvle ble delt i flere parter på 1800-tallet, men delingen i to hoveddeler går tilbake til begynnelsen av 1700-tallet. Kart fra 1825 indikerer at gårds-bebyggelsen ser ut til å vært begrenset til to tun med samme beliggenhet som dagens bosetting.

I tillegg har det vært noen mindre bruk oppe mot skogkanten i nordvest, Holtet, Bærefjell og Døvlerønningen. Bærefjell ser ut til å ha vært en selvstendig gård i middelalderen da den er nevnt i Rødeboka rundt 1400. Også Holtet kan ha historie som går lenger tilbake enn husmannsvesenet. Det har trolig vært et selvstendig bruk, men er matrikulert under Døvle.

Tunet på Døvle (58/8) ligger rett sør for av bebyggelsen i Tassebekkveien. Tunet har en relativt tett struktur med hovedbygningen liggende nord-sør og med mindre sidebygninger som avgrenser tunet på hver side. Hovedbygningen som skal være fra 1850 har empirestilens karakteristiske halvvalmede tak. Den store sveitserlåven fra 1923 ligger litt fra, i vinkel med framhuset og dominerer tunet. En liten kårstue, trolig fra mellomkrigstida ligger for seg øst for tunet, ved foten av Prestehagen. Bygningsmiljøet på Døvle er preget av høy autentisitet, og tunet henvender seg mot det samme landskapsrommet som Prestegården.

Det søndre Døvle-bruket (58/170) er ikke lenger å anse som gårdsbruk. Bare hovedbygningen og hageanlegget vitner om at det var et gårdstun. Hovedbygningen ble bygd i 1917 da gården var eid av lensmannen i Stokke. Bygningen har halvvalmet mansardtak og er typisk for byggestilen rundt første verdenskrig.

## Helgerød

Helgerød er trolig sammensatt med mannsnavnet *Helge*, eller kvinne-navnet *Helga*, selv om slike navn av og til kan knyttes til adjektivet *hellig* og ha en kultisk opprinnelse.

### *fossile dyrkingsspor*

Rett nord for Helgerød, men på eiendommer tilhørende Rønningen og Døvle ble det ved registreringene for prosjektet "Modernisering av Vestfoldbanen" observert flere steinmurer og fossile åkre. Dateringen av disse kulturminnene er uvisst, men kulturminnernes karakter gir inntrykk av høy alder. Sammenholdt med opplysninger om gårdsnavn Helgerød - rydning ca 1350-tallet, kan dette være spor av høy- og seinmiddelaldersk jordbruk. I følge funnkatalogen på Universitetets Oldsakssamling i Oslo skal det være funnet et klebersteinskar på Helgerød, dateringen er uvisst.

Helgerød har vært todelt siden ca 1815. De to tuna ligger side om side, opp mot det slake det skogkledde høydedraget i vest som avgrenser jordbrukslandskapet sør for Stokkebyen. Bygningsmiljøet hører til 1900-tallet og er preget av endringer fra de siste tiår.



*Helgerød-tuna sett fra sør. Gårdsbebyggelsen er fra 1900-tallet, selv om tunplassene er eldre. I skogen bak tunet finnes fossile dyrkingsspor som tolkes som forhistoriske eller middelalderske. Bakerst ses bøkeskogen på Bokemoa.*

## VURDERING

Stokke er et tettsted som har gjennomgått en utvikling som er typisk for de mindre stasjonsstedene langs Vestfoldbanen. Den første bebyggelsen og stedets strukturerende elementer er fortsatt er til stede i dagens situasjon. I likhet med andre steder langs Vestfoldbanen tok det et par tiår etter at jernbanen ble anlagt før man kan snakke om noen egentlig tettstedsbebyggelse. Et spesielt trekk for Stokke er den planmessige utbyggingen av arbeiderboliger på slutten av 1890-tallet. De ti husa markerer virkelig starten; eldre hus enn disse kan trolig telles på en hånd.

### *tettstedets kulturhistoriske ankerpunkter*

Stokke kirke og særlig Prestegården er svært viktige kulturminner, med åpenbar identitetsverdi både for tettstedet og hele kommunen for øvrig. Også stasjonsbebyggelsen er viktige kulturminner, men sammenhengen med den samtidige bebyggelsen rundt stasjonen er overskåret av store nybygg, i første rekke Rådhuset vest for stasjonen og kjøpesenteret på nordsiden. Stokkebyens eldste bebyggelse utenfor den sterkt transformerte sonen ved stasjonen er preget av til dels hardhendt restaurering og framstår som et broket bygningsmiljø

### *veinettet og tettstedets avgrensning*

Et helt vesentlig viktig element i kulturminnestrukturen er veinettet. Som de fleste kirkesteder er det mange veier som møtes, og dette er viktig for opplevelsen av stedet. Også avgrensningen av stedet er viktig. Både mot nord og særlig sør har bebyggelsen klar avgrensning mot det åpne jordbrukslandskapet, noe som er verdifullt.

### *verdifullt kulturlandskap*

Enkelte gårdstun aksentuerer denne forskjellen, slik som Døvle (58/8) ved Tassebekkveien og Prestegården ved Kirkeveien. Prestegården og Døvle har begge svært verdifulle gårdstun. Sammen med Prestehagen med de forhistoriske gravfeltene og de variasjonsskapende landskapselementene inngår de i et svært verdifullt kulturlandskap.

## Virkning og konfliktvurdering

### Alternativ 1.3.4 - Bokemoa

*Alternativ lenke 1.3.4. medfører omlegging mot Stokkemyra i vest og tunnel under Bokemoa. Linje i dagen fra Bærefjell og sørover.*

Alternativet vil berøre ytterkanten av Bokemoa landskapsvernområde. Tunnelåpning sør for Frydenbergveien er på kartet antydnet rett i et nytt boligfelt. En ny stasjonslokalisering vil medføre behov for nytt veisystem og parkeringsarealer. Tyngdepunktet i sentrum vil strekkes vestover, men ingen av de viktigste kulturminnene knyttet til tettstedet berøres direkte.

Derimot er det fare for direkte konflikt med fossile dyrkingsspor; steingjerder og gamle åkerteiger like nord for Helgerød. Disse kan trolig knyttes til aktivitet i forhistorisk tid eller middelalder

### Alternativer forbi Stokke stasjon

*De øvrige lenkene faller sammen gjennom Stokkebyen og følger dagens sporområde på stasjonen.*

Hovedproblemet vil bli barrierevirkningen som banen skaper i forhold til Storgata. Dersom det er umulig å legge banen ned under bakkenivå, vil dette få store og alvorlige følger for stedet, fordi Storgata må stenges som forbindelse mellom den to sidene av jernbanen. Det første alternativet vil løsrive den vernede stasjonsbebyggelsen fra sporene, det andre vil føre til omfattende inngrep i sentrum.

Planfri kryssing med Storgata gir konflikt uansett løsning. Omlegging av veien rundt tettstedet er likevel å foretrekke framfor å legge Storgata på høy bru. Støyskjerming vil i alle fall medføre et negativt visuelt element.

### Alternativ 2.3.2-2 m.fl Tunnelløsning under kirken

Fjerning av stasjonen fra det nåværende stedet vil røre ved det viktigste elementet i Stokke som tettsted. Det er ut fra stasjonen at tettstedet har vokst fram, ikke fra kirkestedet. En eventuell lokalisering av ny stasjon i fjell under kirken flytter riktignok ikke stasjonen så veldig mange meter ut, men vil forrykke tyngdepunktet ut i retning Prestegården, et område med svært store kulturhistoriske og landskapsmessige kvaliteter.

Det må likevel sies at det ligger visse fordeler i at de viktige historiske strukturene i gate- og veinett ikke berøres. Hvis det viser seg at omlegging av trafikken i Storgata er nødvendig utfra miljøhensyn, med bygging av omkjøringsvei som resultat, blir ikke totalløsningen særlig bedre, sett fra rent kulturvernssynspunkt.

## KONKLUSJON

Vurderingene som er gitt her har visse begrensninger. Konsekvensene av jernbaneløsningen i Stokkebyen vil til en viss grad avhenge av traséen videre sørover. Som nevnt må løsningen av linjer og stasjonsplassering ses sammen med tettstedets behov, noe tettstedsanalysen har belyst.

Ut fra kulturvernssynspunkt er det likevel klart at flytting av stasjon og bane østover mot Prestegårds-området medfører størst konflikter.



*Avlang spenne i bronse funnet  
i langhaug på Stokke prestegård.  
Original ca. 7 cm.*



*Stasjonsbygningen i Stokkebyen er en fin representant for "stor mellomstasjonstype i tre" Hovedhus og godshus er tatt med i NSBs verneplan for jernbanebygninger. Stasjonsbygningstypen ble også brukt på den indre Smålensbanen og Meråkerbanen.*

*Stokkebyen sett fra Bekken og sørover. Vi ser næringsområdet nord for jernbanestasjonen, med kornmagasinet og de store runde stålsiloene litt inn i bildet.*

*Landskapet rundt Stokkebyen sett fra Husum mot Akersvannet. Klyngen med Husum-gårdene ligger nærmest. Skogholtet og det grønne beltet litt lenger inn i bildet er Prestehagen som sammen med Døvle-bebyggelsen litt til venstre og Prestegården ved kirken skaper et frodig kulturlandskap med store linjer sør for Stokkebyen.*

*Villabebyggelsen i Stokkebyen og Tassebekkveien, Døvle-tunet, Prestegården, kirken og Prestehagen utgjør hovedelementene i et område hvor tettsted og jordbruksland går sammen i et harmonisk og verdifullt kulturlandskap.*



# Kilder

## ANVENDT LITTERATUR

- Berg, Lorens, m.fl. 1928. *Stokke. En bygdebok*. Oslo.
- Bjanes, T. O. 1947. *Norske gardsbruk. Vestfold fylke*. b. I og II. Oslo
- Brendalsmo, A. Jan og Vea, Erik, red. *Vestfoldkirkene - bygning, landskap og samfunn*. I: *Arkeologiske rapporter fra Tønsberg*, nr. 3. Tønsberg.
- Broch, Theodor og Erling Eriksen. 1968. *Gamle Tønsberg: Nordbyen 16*. Tønsberg.
- Broch, Theodor og Erling Eriksen. 1970. *Gamle Tønsberg (hefte 3): Gunnarsbø*. Tønsberg.
- Braathen, Helge 1989: *Ryttergraver*. Varia 19. Oslo.
- Christensen, Arne Emil, Anne Stine Ingstad, Bjørn Myhre. 1992. *Osebergdronningens grav. Vår arkeologiske nasjonalskatt i nytt lys*. Oslo.
- Christensen, Nils Steen & Olav Hagelund. 1974 *Landbruksundersvisningen i Stokke gjennom 80 år*. Tønsberg.
- Christensen, Nils Steen & Olav Hagelund. 1978 *Stokke bygdebok*. b. I. Tønsberg.
- Christensen, Nils Steen & Olav Hagelund. 1983 *Stokke bygdebok*. b. II. Tønsberg.
- Christensen, Nils Steen & Olav Hagelund. 1988 *Stokke bygdebok*. b. III. Tønsberg.
- Coldevin, Axel. 1950. *Norske Storgårder*. b. II. Oslo.
- Egeland, Lars. 1992. *Gamle Tønsberg (hefte 12): Fjerdingen*. Tønsberg.
- Eriksen, Erling, red. 1984. *Gamle Tønsberg (hefte 9): Jarlsberg*. Tønsberg.
- Eriksen, Erling. 1989. *Gamle Tønsberg: Fra Buskerøa til Semsbyen. En stasjonsby blir til*. Tønsberg.
- Eriksson, Jan E. G. red. 1992. *Gamle Tønsberg (hefte 11): "Rusletur i gamle Tønsberg" - en guide for vandrerne*. Tønsberg.
- Eriksson, Jan E. G. & Per Thoresen. 1992. *Gamle Tønsberg: Middelalderbyen*. Tønsberg.
- Fladby, Rolf red. 1980. *Gamle norske kart. (bind 6) Vestfold*. Oslo
- Gjessing, Guttorm 1939. *Oldfunn og oldtid*. I: Sandeboka. Bygdebok for Sande i Vestfold, red. G. O. Kløvstad og A. Mørch. Drammen. s 27-49.
- Gløersen, G. red. 1900. *Tønsbergs og omegns industri i text og billeder*. Kristiania.
- Grepstad, Johs. *Kanalen og Kanalbroen i Tønsberg*. Tønsberg
- Grieg, Sigurd 1943: *Vestfolds Oldtidsminner*. Oslo.
- Gudesen, Hans Gude 1980: *Merovingertiden i Øst-Norge*. Varia 2. Oslo.
- Hals II, Harald 1947. *Godser og storgårder i Vestfold*. Særtrykk av Den Norske Turistforenings årbok. Oslo.
- Haugen, B. 1924. *Grav og boplass. Eldre jernalders gravskikk i Østfold og Vestfold*. I: *Vitenskapsselskapets skrifter II Hist.-filos. klasse 1924*. No 6. Kristiania.
- Helland, Amund. 1914. *Norges Land og Folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Jarlsberg og Larvik amt. Anden del. Den almindelige del*. Kristiania.
- Helland, Amund. 1915. *Norges Land og Folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Jarlsberg og Larvik amt. Tredje del. Byerne og Herrederne*. Kristiania.
- Henningsmoen, Kari 1979. *En karbondatert strandforskyvningskurve fra søndre Vestfold*. I: *Fortiden i søkelyset*. Trondheim.
- Hoff, J. A. 1914. *Tønsberg i hundre aar 1814-1914*. Tønsberg
- Haavaldsen, Per 197?: *Virik et gårdsanlegg fra eldre jernalder på Østlandet*. I: *Nicolay*. s. 37-45.
- Jensen, Gulbrand 1969. *Tønsberg Treplantningsselskap. Selskap for Tønsberg Bys Vel. 1852-1968*. Tønsberg
- Johnsen, Oscar Albert. red. 1945. *Sem og Slagen. En bygdebok*. b. I.1. *Gårdshistorie. Sem hovedsogn*. Tønsberg.
- Johnsen, Arne Odd. 1971. *Tønsberg gjennom tidene*. Tønsberg
- Johnsen, Oscar Albert. 1929. *Tønsbergs Historie*. b. I. *Middelalderen*. Oslo.
- Johnsen, Oscar Albert. 1934. *Tønsbergs Historie*. b. II. *Tidsrummet 1536-1814*. Oslo.
- Johnsen, Oscar Albert, red. 1952. *Tønsbergs Historie*. b. III.1. *Tidsrummet 1814-ca. 1880*. Oslo
- Johnsen, Oscar Albert, red. 1954. *Tønsbergs Historie*. b. III.2. *Tidsrummet ca. 1880-ca. 1940*. Oslo
- Johnsen, Oscar Albert. red. 1945. *Sem og Slagen. En bygdebok*. b. I.1. *Gårdshistorie. Sem hovedsogn*. Tønsberg.
- Karlsen, Viktor Steen 197?. *Den gamle jernbanestasjon. Historisk oversikt*. Tønsberg
- Kavli, Guthorm, Gunnar Kjelde og Carsten Hopstock 1983. *Jarlsberg*. Oslo.
- 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. *Mesolithic in South-eastern Norway*. N.A.R., Vol 8
- Mikkelsen, Egil. 1975. *Frebergsvik. Et mesolitisk boplassområde ved Oslofjorden*. I: *Universitetets Oldsaksamlings Skrifter*. Ny rekke - Nr. 1. Oslo.
- Mikkelsen, Egil 1984. *Neolitiseringen i Øst-Norge*. I: *Universitetets Oldsaksamlings Årbok 1982/1983*. Oslo
- Müller, Jens 1750. *Beskrivelse over Den ældste Kiøbstad i Norge Tønsberg*. København.
- 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 reise-optegnelser 1574-1597*. Kristiania
- Norges Matricul 1838.
- Norges Matrikel 1886.
- Norges Matrikel 1905
- Olsen, Emil. 1920. *Tønsberg Historie i kort omriss*. Tønsberg.
- Rian, Øystein. 1980. *Vestfolds historie. Grevskapstiden 1671-1821*. Larvik.
- Rygh, Oluf. 1898. *Norske Gaardnavne. Forord og Indledning*. Kristiania.
- Rygh, Oluf. 1907. *Norske Gaardnavne. Gaardnavne i Jarlsberg og Larviks amt. (b. VI)* Kristiania.
- Sando, Svein m.fl. 1991. *Fra Jarlssbergsvarten til InterCity. Vestfoldbanen gjennom 110 år i tekst og bilder*. Utgitt av Stiftelsen Råstad stasjon.
- Schiørn, Karl. 1933 *Gater og gatenavn i Tønsberg 1933*. I: *Vestfold-minne 1933*. Tønsberg.
- Sjøvold, Reidar 1967. *Keltertid eller romertid. Noen iakttagelser omkring en ubrent, eldre jernalders grav fra Ås, Sande i Vestfold*. Viking XXXI. Oslo. s 123-141.

- Svendsen, H. Blom. 1959. *Sem og Slagen*. En bygdebok. b. II.1. *Kulturhistorie*. Tønsberg.
- Svendsen, H. Blom. 1963. *Sem og Slagen*. En bygdebok. b. II.2. *Kulturhistorie*. Tønsberg.
- Sverdrup, Jacob 1835. *Veiledning til Anlæg og Bebyggelse af Præstegaarde paa Landet i Norge*. Christiania.
- Syvertsen, Arnfinn 1966. *Nyoppdagede boplasser fra steinalderen i Borre*. I: *Vestfold-Minne 1966*. Tønsberg.
- Sørensen, Jan Viggo 1990. *Fra Bjørn Farmand til Farmandstredet. Glimt fra en bydel som ble vekk - og en som kom til*. Tønsberg
- Tank, Roar 1930. *Jarlsberg Hovedgaard og dens besiddere gjennom tiderne*. Oslo
- Tønsberg kommune, Kulturkontoret m.fl (u.å.) *Grevestien*. Natur- og kultursti.
- Tønsberg og omland reislivslag. 1967. *Tønsberg i Norges historie. Fra 871 til Kalmarunionen*. Tønsberg.
- Wienberg, Jes 1991: *Middelalderens Tønsberg, kirken og omlandet*. I: *Vestfoldminne 1991*. Tønsberg. s.12-23.

## ANDRE KILDER

- Bardalen, Geir Erik F. & Terje Gansum 1993. *Rapport fra registreringene i nord-fylket. Strekingen Bergsenga - Tomsbakken*. NSB - Prosjekt Modernisering av Vestfoldbanen.
- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Planutredning Vestfoldbanen. Trasé-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
- Fjellanger Widerøe AS. 1993. *Landskapsanalyse Vestfoldbanen*. Vedlegg 2 til Fjellanger Widerøe AS. *Planutredning Vestfoldbanen. Trasé-natur- og miljøkonsekvenser*. NSB Bane Region Sør.
- Fjellanger Widerøe AS. 1994. *Tettstedsanalyse Stokke*.
- Fylkeskultursjefen i Vestfold. 1992. *Fredede bygninger og anlegg i Vestfold - handlingsplan for vern og vedlikehold*.
- Haraldsen, Tom 1990. *Preliminær Rapport - arkeologiske registreringer for Gass til Østlandet*. I.A.K.N. Oldsaksamlingen, Top. ark.
- Henriksen, Ronny. 1993. *Rapport for de arkeologiske registreringene i deler av søndre Vestfold for prosjektet Modernisering av Vestfoldbanen*.
- Karlberg, Inger. 1993. *Delrapport for kulturminneprosjektet Modernisering av Vestfoldbanen. Nyregistrering av området Nykirke til Tombakken. Bronsealder til og med middelalder*.
- Mjaatvedt, Svein / Riksantikvaren 1993. *Prosjekt Naturgass til Østlandet. Registrering og vurdering av nyere tids kulturminner og kulturlandskap*.
- Rui, Liv Marit 1990. *Gassprosjektet delappport fjellpipe 1, parsell 10, 11*. I.A.K.N. Oldsaksamlingen, Top. ark.
- Stokke kommune 1992. *Stokkeguiden 92-95. Kommunal informasjon, bransjeregister og kulturliv perioden 1992-1995*. Tønsberg
- Tønsberg kommune. *Kommuneplan 1991-2003 Arealdelen, vedtatt 23.10.1991*
- Tønsberg kommune. *Fortegnelse over approberte reguleringer / Stadfestede reguleringsplaner. 1893-1989*. Stensil.
- Vestfold fylkeskommune / Riksantikvaren 1990. *Prosjekt Naturgass til Østlandet. Fortløpende registreringer - nyere tid*.

## KARTOGRAFISKE KILDER

### Jordskifteverkets kartarkiv:

- Utskiftingskart Berg søndre gnr/bnr 56/1 i Sem 1942
- Utskiftingskart Fresje gnr 58/ i Sem 1919
- Utskiftingskart Døvle og Helgerød, gnr 58 og 59 i Stokke. 1929
- Kart over Stokke prestegårds innmark og skog. 1883

### Riksarkivet:

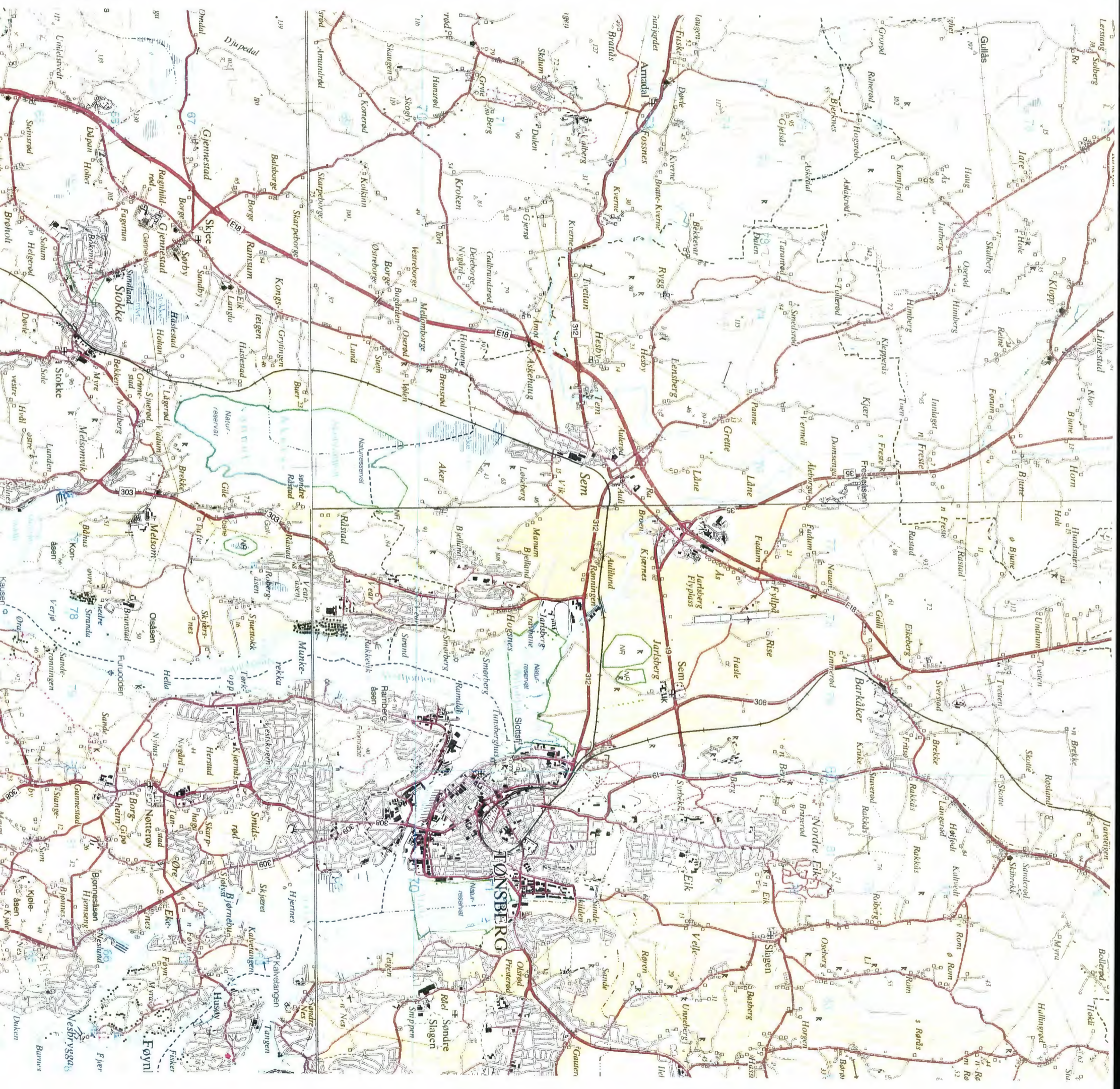
- Carte over Tønsbergs Haufn og dets Indløb. 1732
- Tønsberg Bye 1:3000. 1868
- Tønsberg By 1:2000. 1883

### Statens Kartverk:

- Økonomisk kartverk 1:5 000. 1987
- Rektangelmålinger 1:25 000. ca 1905
- Rektangelmålinger 1:100 000. 1869, 1891-1908 (rev. 1930-tallet), 1915
- Kart over Grevskabernes Amt. 1:200 000. 1832.
- Rektangelmålinger. 1:20 000. ca. 1825.

### Tønsberg kommune:

- Historisk kartarkiv
- Grundtegning af Tønsberg Bye med nærmeste omegn. ca 1870.



# Kart lokaliteter og konflikter

## TEGNFORKLARING



Lokalitet automatisk fredete kulturminner



Lokalitet nyere tids kulturminner



Skille mellom kulturmiljøer

## KONFLIKTOMRÅDER:



Direkte eller indirekte konflikt med kulturminner



Konflikt med landskapets kulturhistoriske innhold

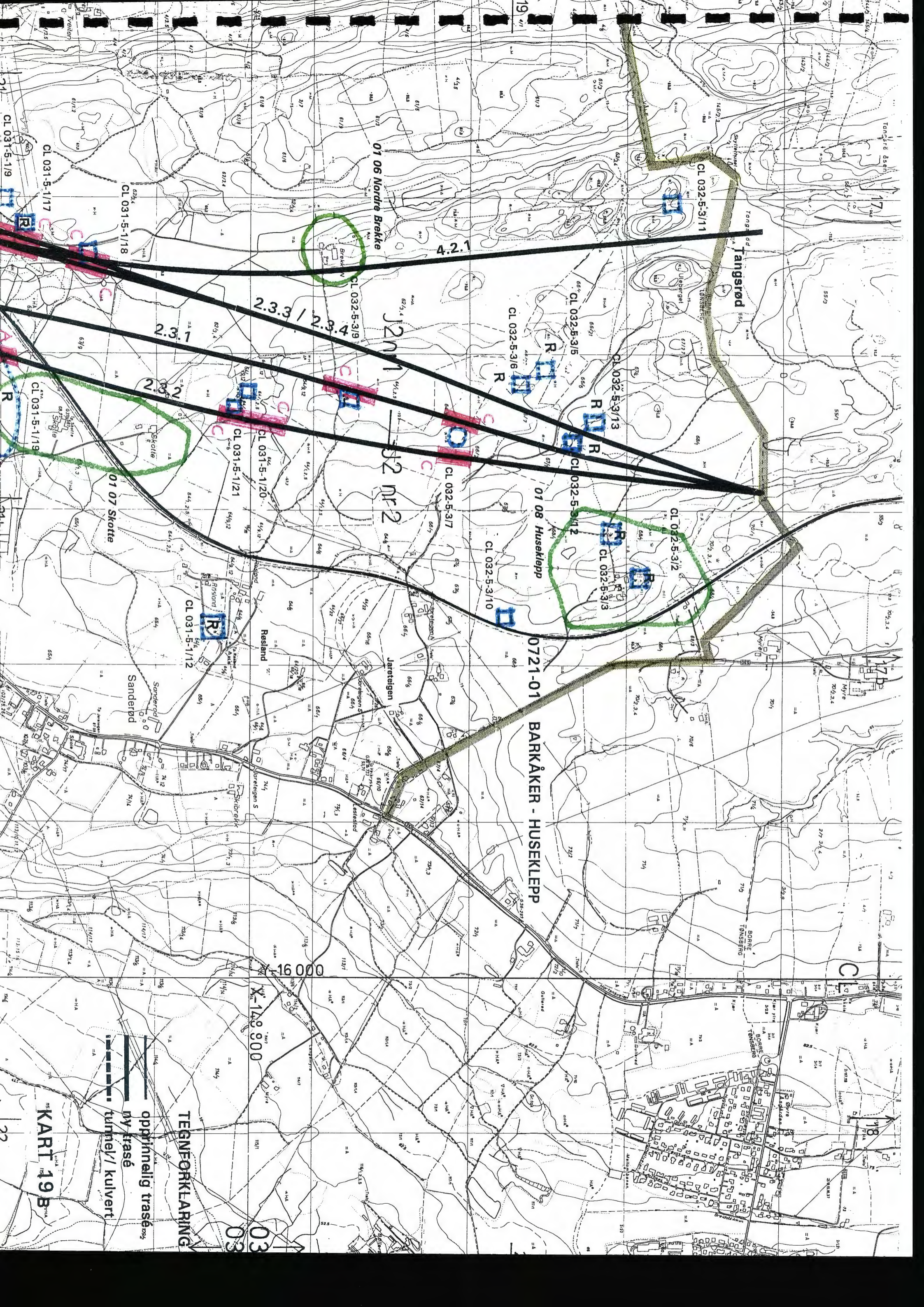
## KLASSIFIKASJON AV KONFLIKTENE SOM ER BENYTTET PÅ KARTENE OG I SAMMENDRAGET AV KONFLIKTENE:

- 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





CL 031-5-119  
CL 031-5-117  
CL 031-5-118

CL 031-5-119  
CL 031-5-121  
CL 031-5-120

CL 031-5-112  
CL 031-5-111

CL 032-5-311  
CL 032-5-313  
CL 032-5-312  
CL 032-5-313

CL 032-5-315  
CL 032-5-316  
CL 032-5-317  
CL 032-5-310

CL 032-5-312  
CL 032-5-313

01 06 Nordre Bekke

01 07 Skotte

01 08 Huseklepp

0721-01 BARKÅKER - HUSEKLEPP

J2 m1 nr 2

J2 m2 nr 2

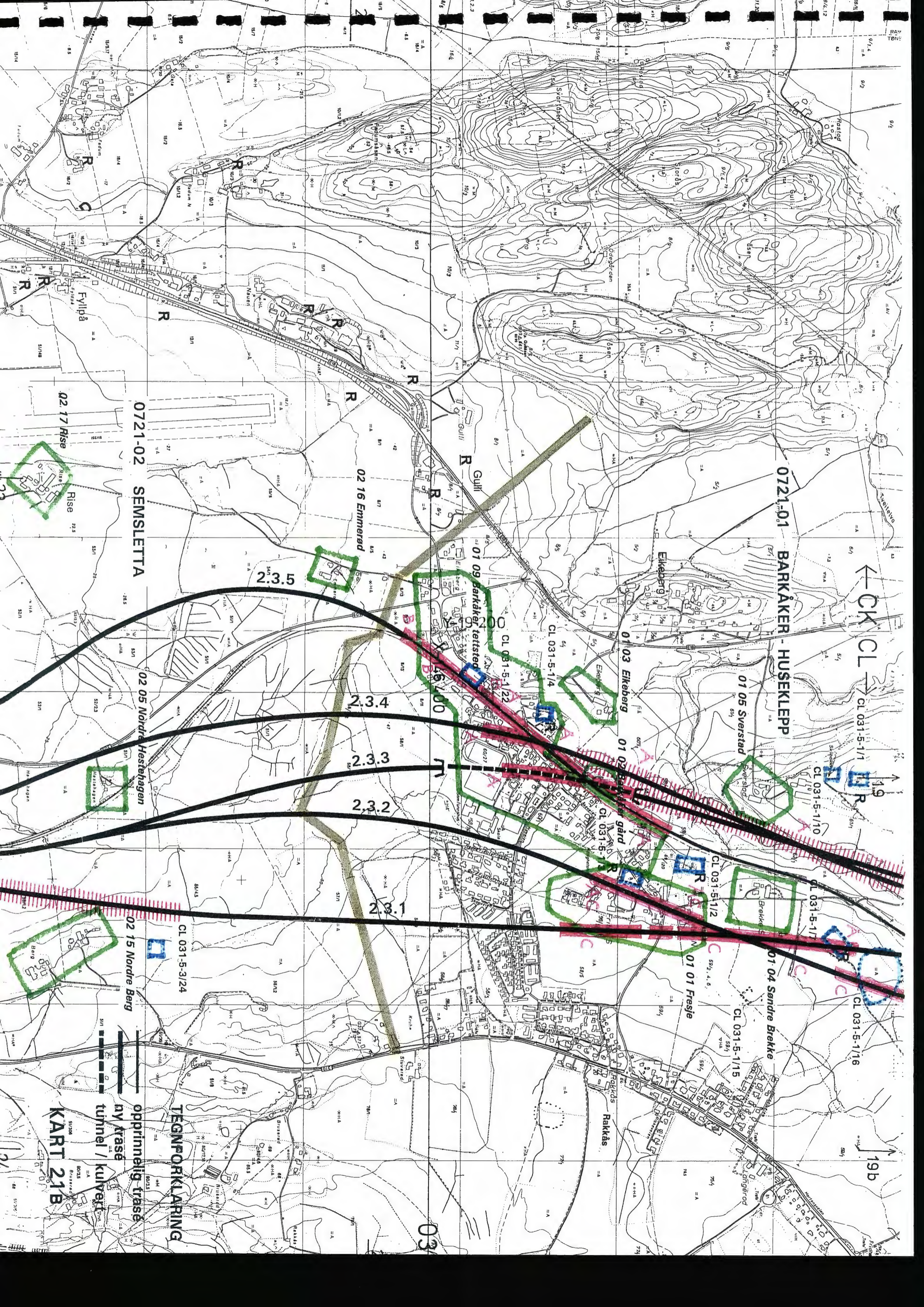
16 000

X-142 300

TEGNFORKLARING  
oppinnelig trasé  
ny trasé  
tunnel/ kulvert

KART 19B  
03  
03





← CK CL →

19

CL 031-5-1/1

CL 031-5-1/10

CL 031-5-1/11

CL 031-5-1/12

CL 031-5-1/16

CL 031-5-1/17

CL 031-5-1/18

CL 031-5-1/19

CL 031-5-1/20

0721-01 BARKÅKER - HUSEKLEPP

01 05 Sversted

Bekke

01 04 Sandre Brekke

CL 031-5-1/15

01 01 Fresje

01 03 Eikeberg

01 02 Eikeberg

CL 031-5-1/4

CL 031-5-1/14

01 09 Barkåker tettsted

CL 031-5-1/22

02 16 Emmerød

2.3.4

2.3.3

2.3.2

2.3.1

0721-02 SEMSLETTA

02 05 Nordre Hestehagen

02 15 Nordre Berg

TEGNFORKLARING

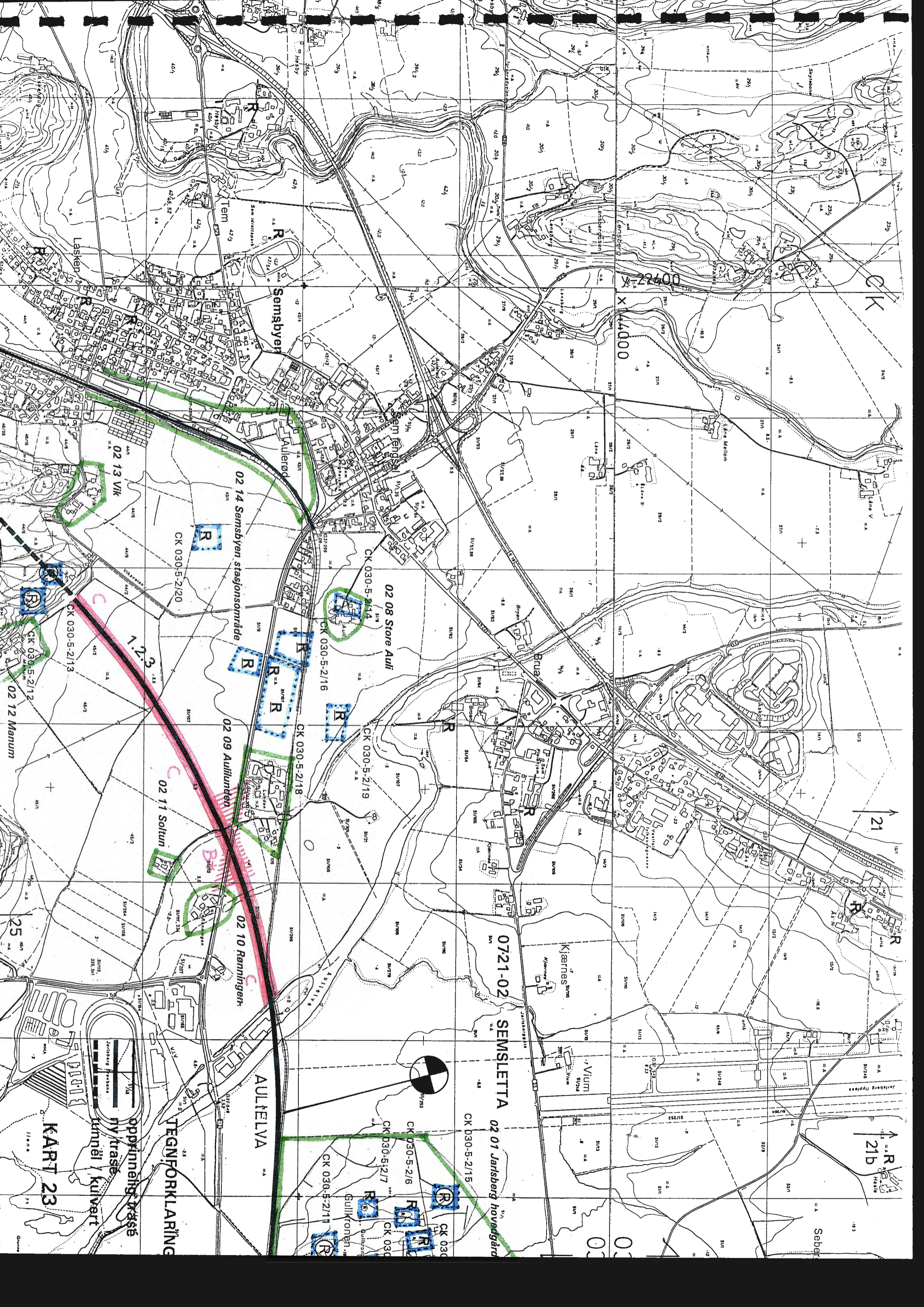
oppriinnelig trasé

ny trasé

tunnel / kulvert

KART 21B

19b



CK

X 44000

21

21B

Semsbyen

02 14 Semsbyen stasjonsområde

02 08 Store Auli

02 09 Aullunden

02 10 Rønningert

02 11 Soltun

02 13 Vik

02 12 Manum

0721-02

SEMSLETTA

02 01 Jarlsberg hovedgård

AULTELVA

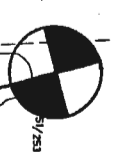
TEGNFORKLARING

opplysningsbasse

ny trase

tunnel / kuivert

KART 23



CK 030-5-2/6

CK 030-5-2/15

CK 030-5-2/17

CK 030-5-2/11

CK 030-5-2/20

CK 030-5-2/16

CK 030-5-2/19

CK 030-5-2/13

CK 030-5-2/12

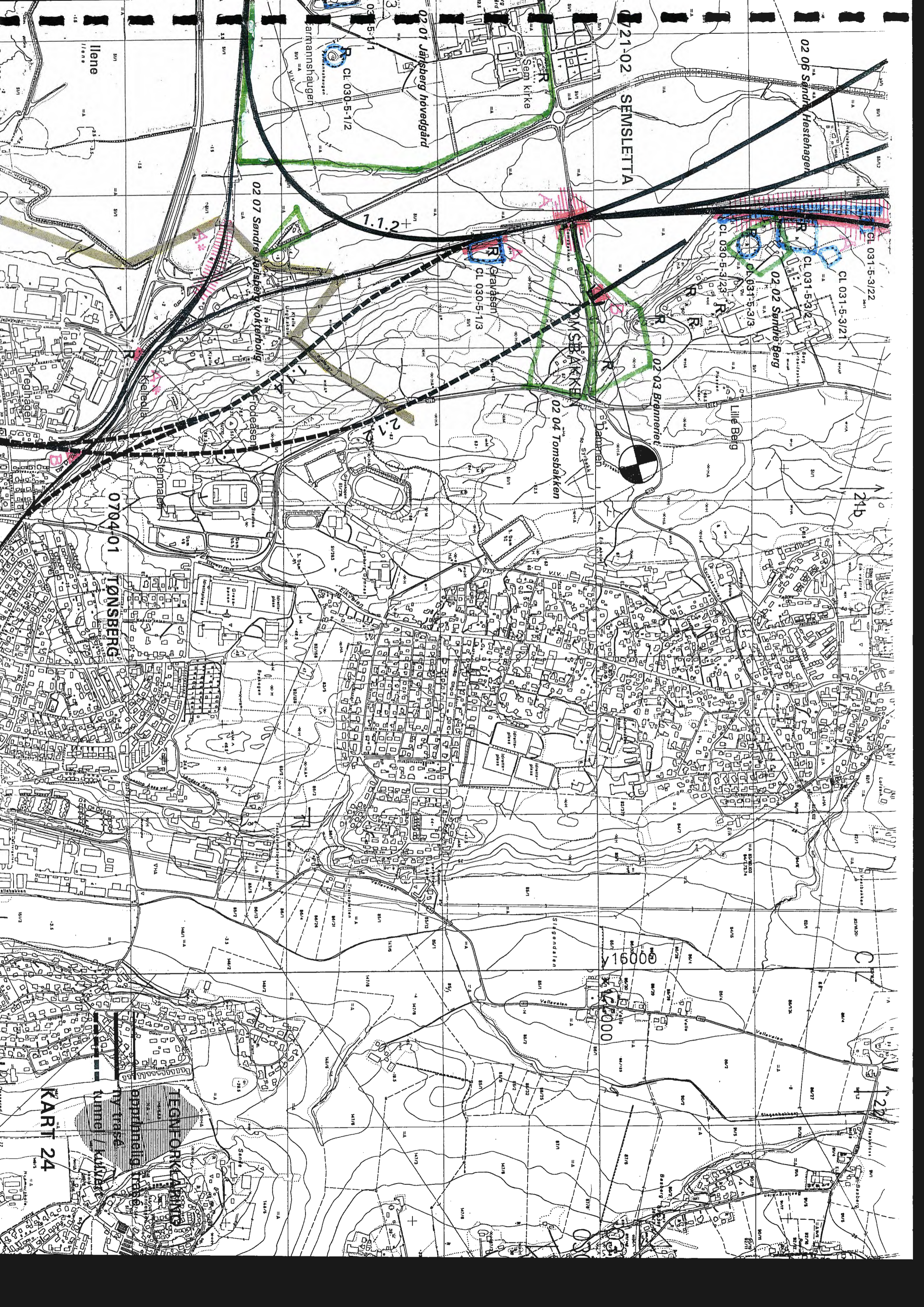
CK 030

CK 030

CK 030

CK 030

CK 030



24b

22

21-02 SEMSLETTA

02 06 Sandr Hestehagen

02 01 Jårsberg hovedgård

Ilene

1.1.2+

02 07 Sandr Jårsberg Vokteboig

02 02 Sandr Berg

02 03 Bønneriet

02 04 Tomsbakken

070401

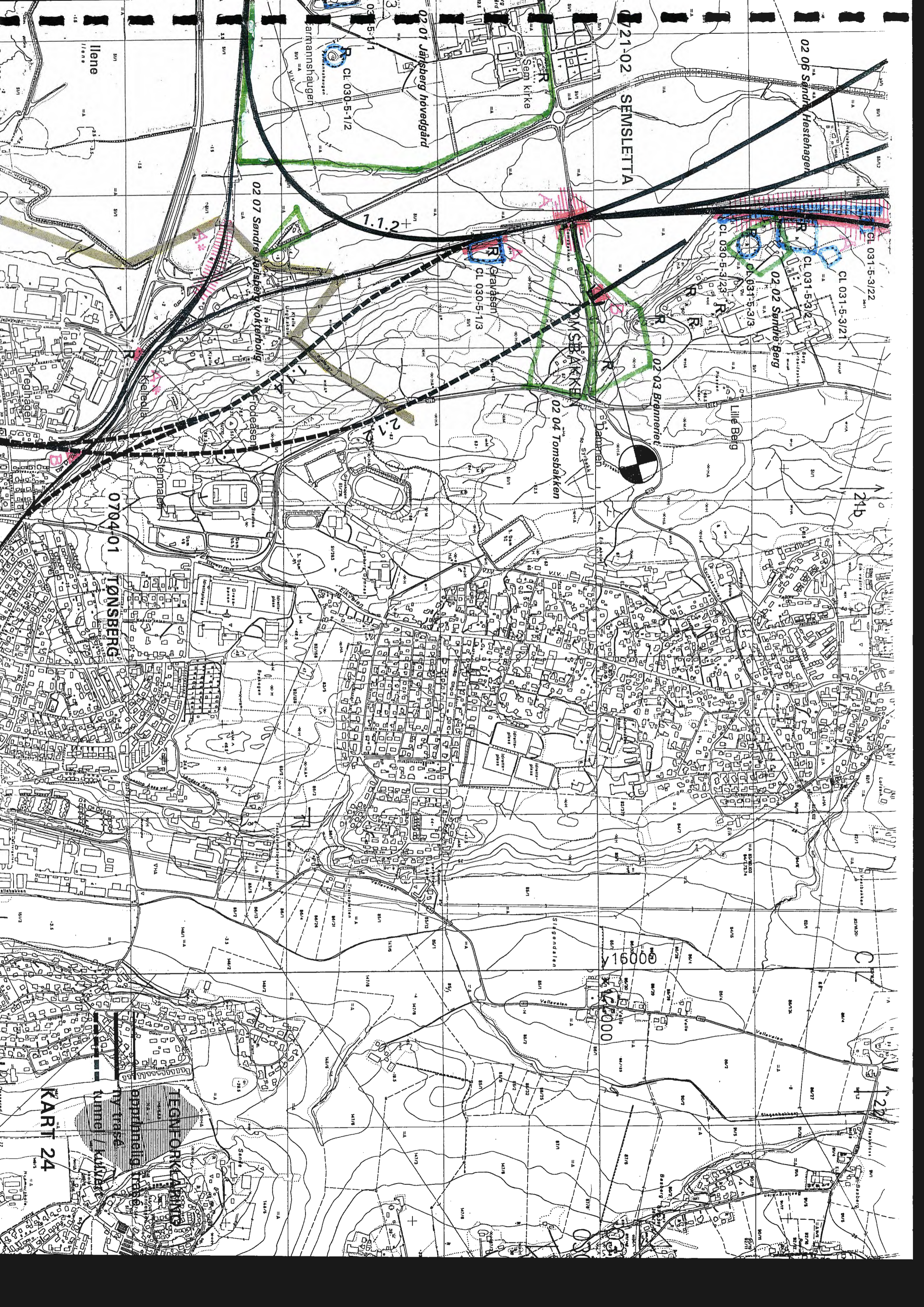
TØNSBERG

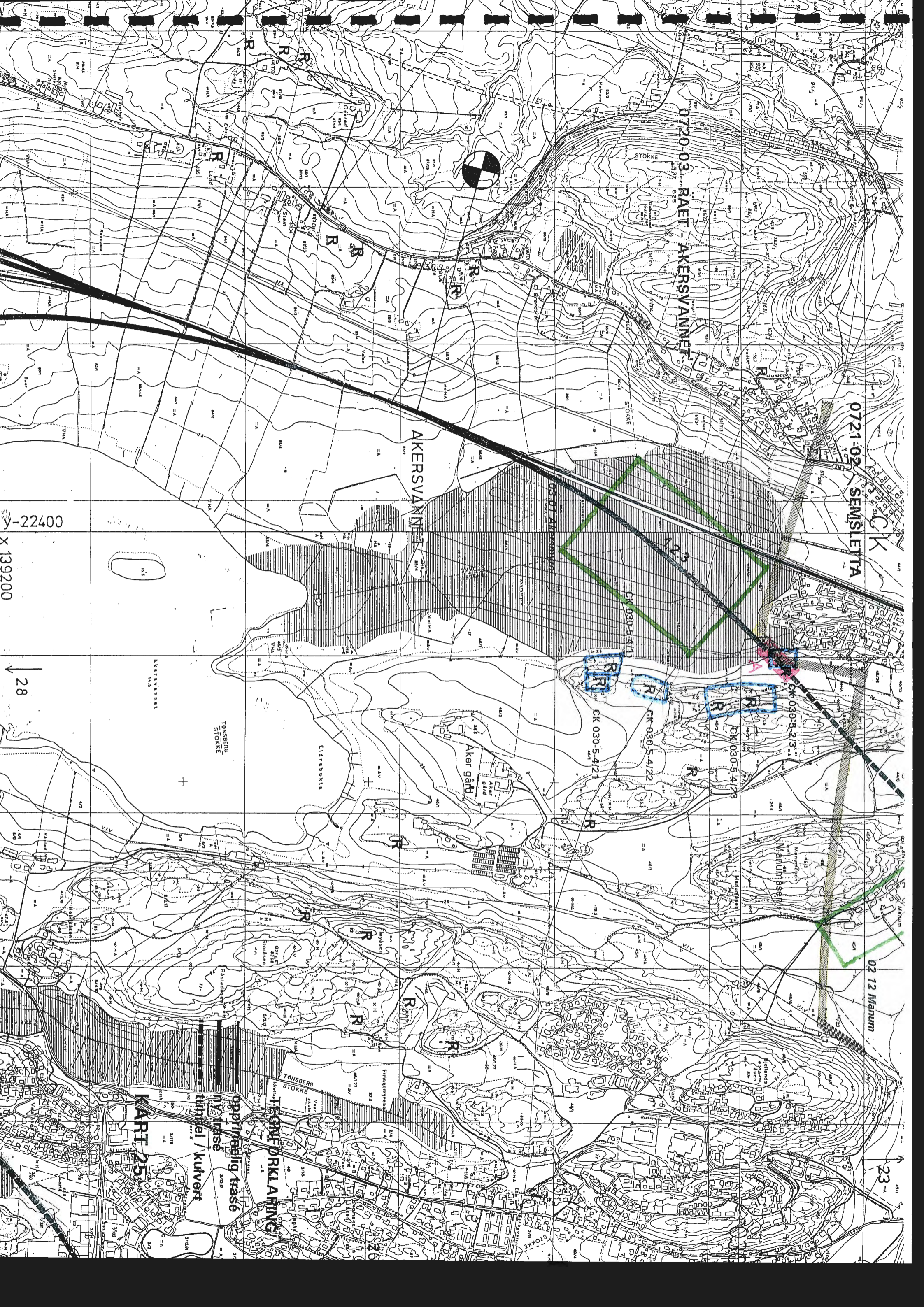
1:16000

1:16000

KART 24

TEKNISKE AVDELING  
BYUTVIKLING  
KARTAVDELING





0721-02 SEMSLETTA

0720-03 RAET - AKERSVANNET

02 12 Manum

AKERSVANNET

03-01 Akersvannet

CK 030-5-4/11

CK 030-5-4/21

CK 030-5-4/22

CK 030-5-4/23

CK 030-5-2/3

y-22400  
x 139200

28

23

KART 25

TEKNI FORKLARING

Opprinnelig trasé

ny trasé

tunnel / kulvert

TØNSBERG  
STOKKE

Stordalen

Fløyaberg

Fingstøyen

Manum

Manumsgården

Manumsgården

Manumsgården

Manumsgården

Manumsgården

Manumsgården

Manumsgården

Manumsgården

Manumsgården

Manumsgården

Manumsgården

Manumsgården

Manumsgården

Manumsgården

Manumsgården

Manumsgården

Manumsgården

Manumsgården

Manumsgården

Manumsgården

Manumsgården

Manumsgården

Manumsgården

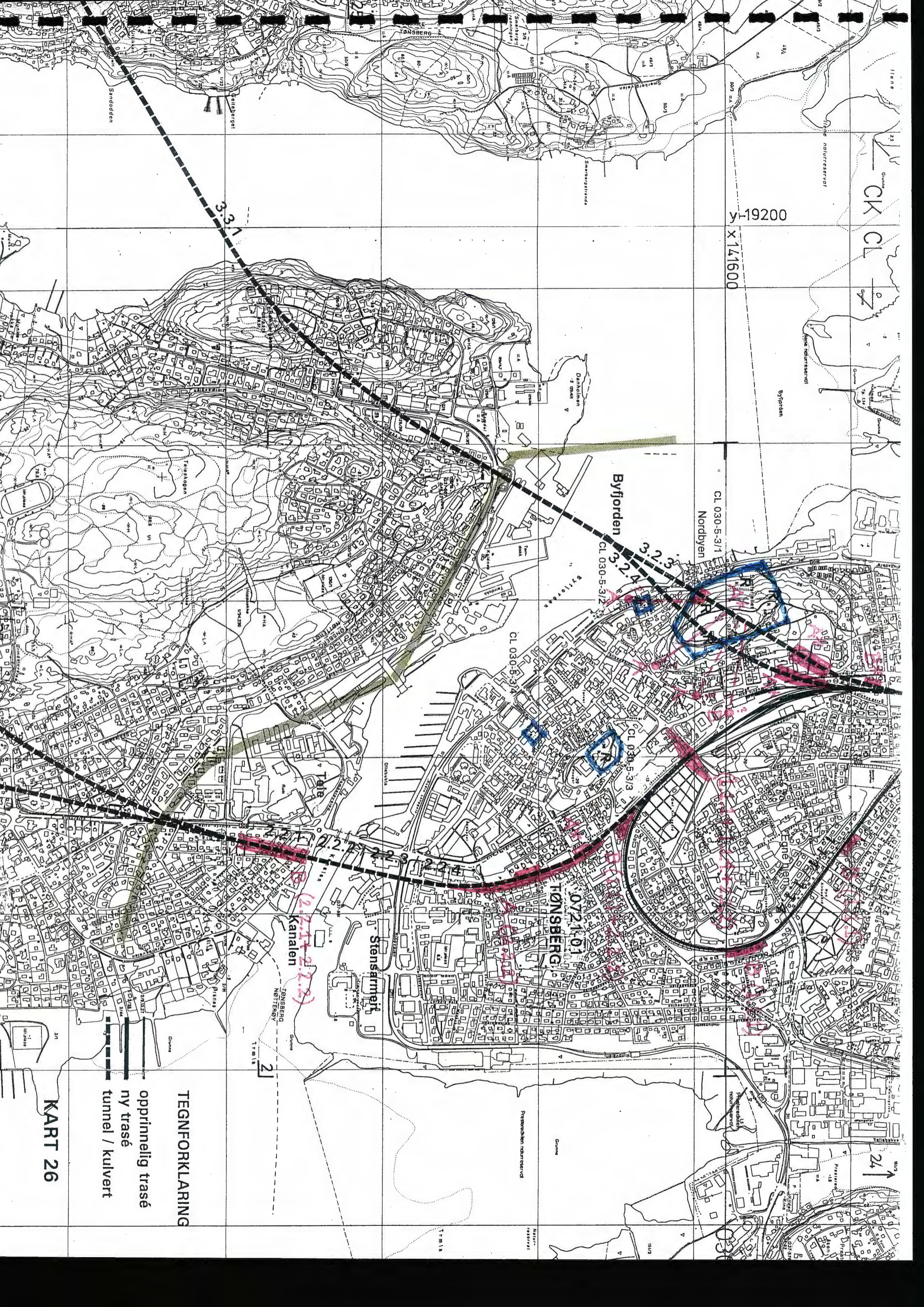
Manumsgården

Manumsgården

Manumsgården

Manumsgården

Manumsgården



CK CL

y-19200  
x 141600

CL 030-5-3/1  
Nordbyen

Byfjorden  
CL 030-5-3/2

TØNSBERG  
0721 01

Stensarmet

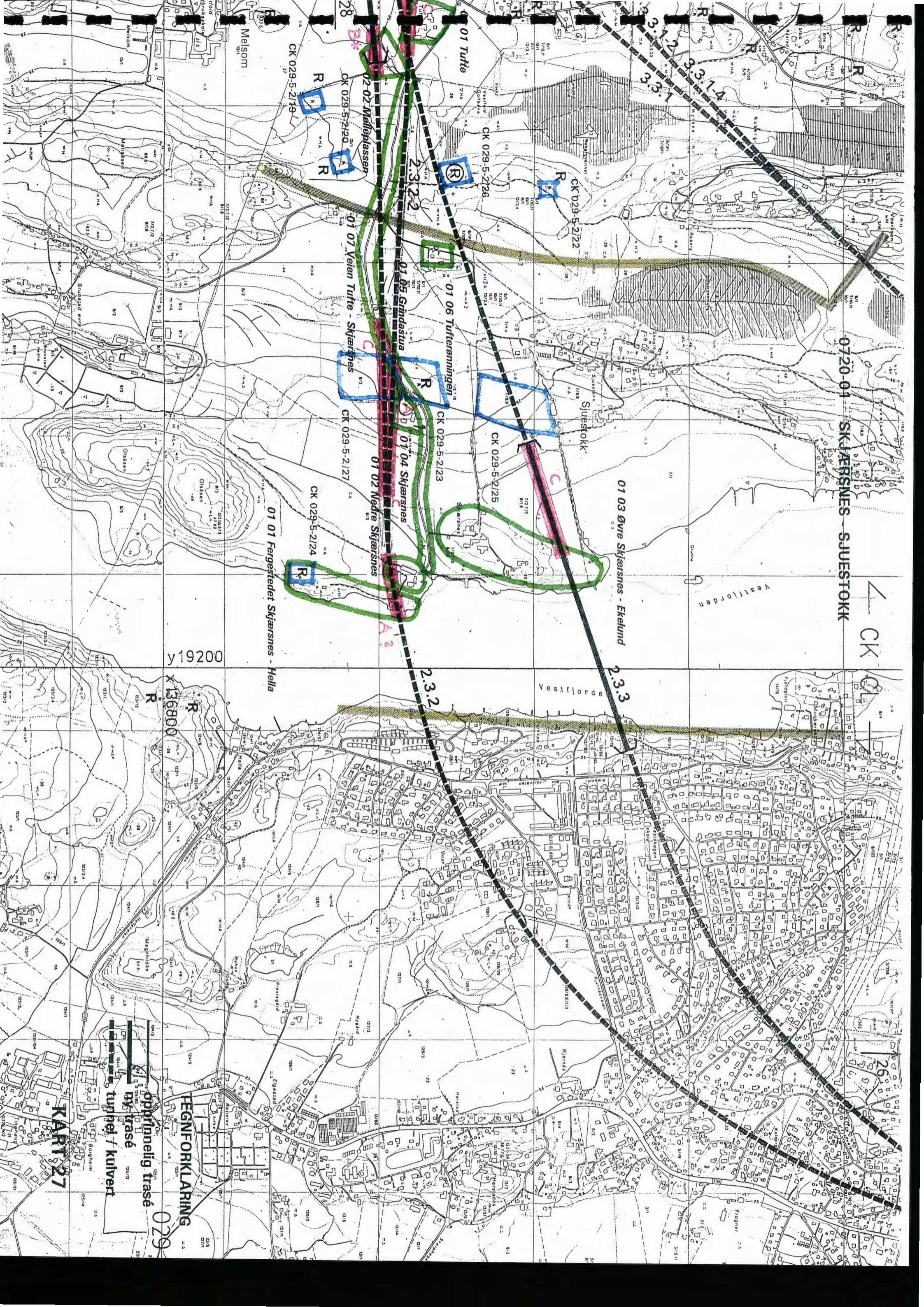
kanalen

**TEGNFORKLARING**  
opprinnelig trasé  
ny trasé  
tunnel / kulvert

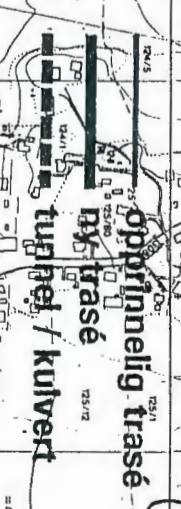
**KART 26**

0720-01 SKJÆRSNES - SJUESTOKK

CK



- 01 Turfte
- 02-02 Malteplassen
- 01 07 Veien Turfte - Skjærnes
- 01 06 Turfterningen
- 01 05 Gindastua
- 01 04 Skjærnes
- 01 02 Nedre Skjærnes
- 01 03 Øvre Skjærnes - Ekelund
- 01 01 Feigestedet Skjærnes - Hella



HEGNFORKLARING 029

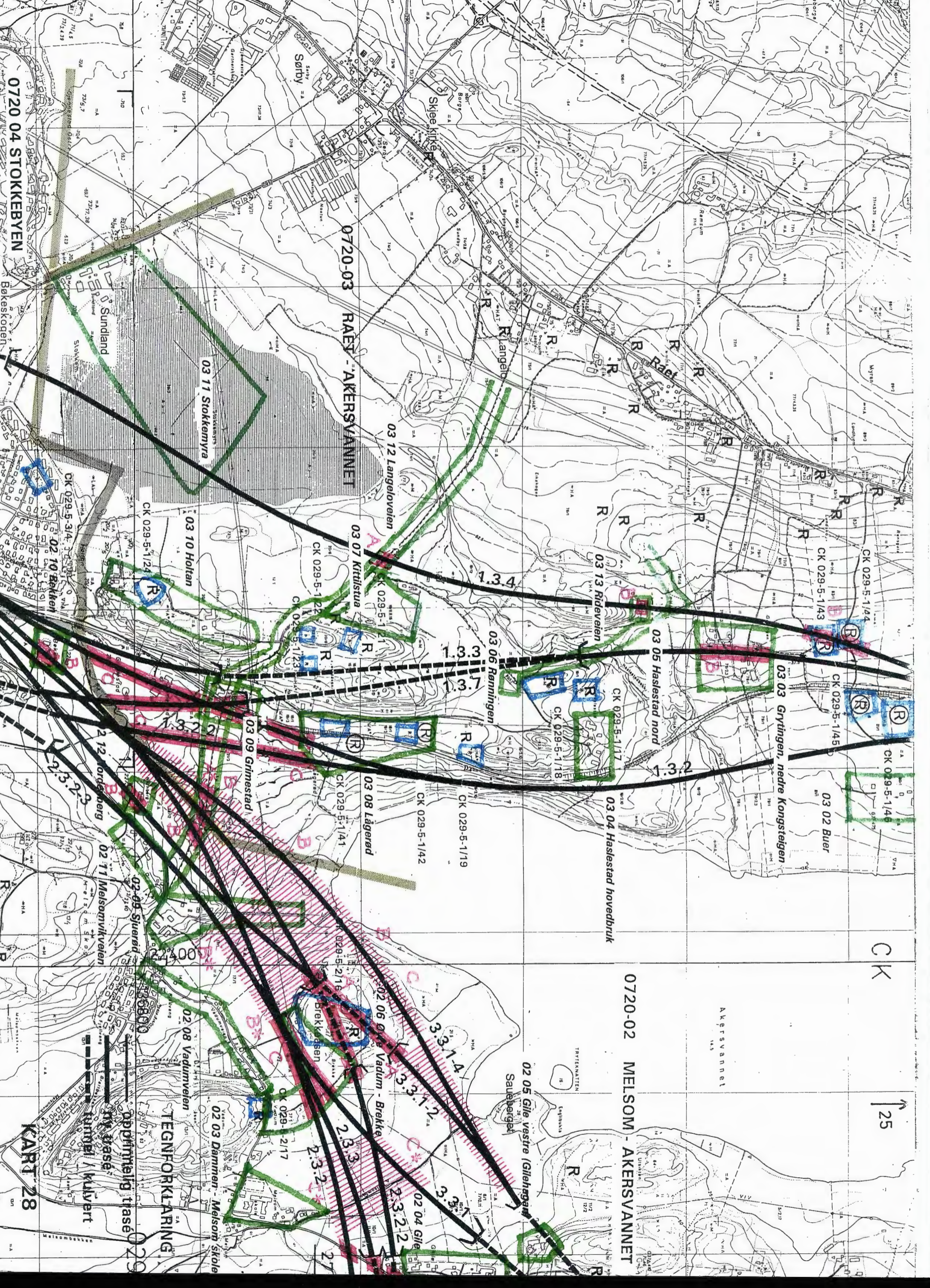
KART 27

y19200

x136800

0720 04 STOKKEBYEN

KART 28

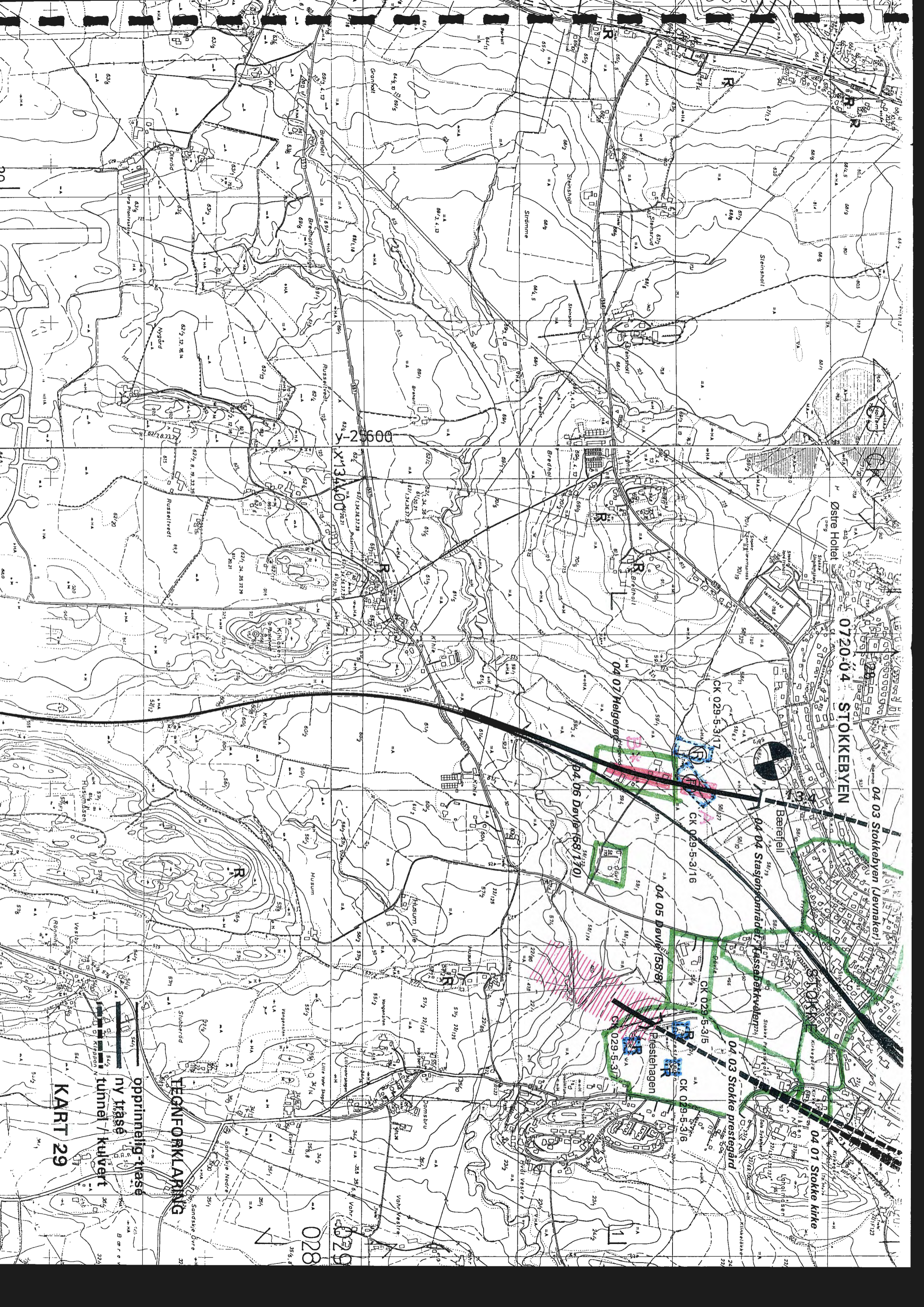


25

CK

0720-02 MELSOM - AKERSVANNET

0720-03 RAET - AKERSVANNET



Østre Hotel  
0720-04 STOKKEBYEN

04 03 Stokkebyen (Levnaker)

Bærefjell

04 04 Stasjonområdet (Kassabekkvælan)

04 05 Døve (58/8)

Prestehagen

04 03 Stokke prestegård

04 01 Stokke kirke

Y-25600  
X-13400

TEGNFORKLARING

Opprinnelig trasé

ny trasé

tunnel / kulvert

KART 29

028  
029





