

FREDAGSPOSTEN 13.5.2022

Redaksjon: Styret

Medlemskontingenten ble i år ikke krevd inn før årsmøtet, fordi styret gjennom et forslag til endring i vedtektene ønsket at årsmøtet heretter skal fastsette kontingenten for *inneværende år*. Årsmøtet ga sin tilslutning til forslaget, så i 2022 og senere vil kontingenten bli krevd inn i etterkant av at årsmøtet har fastsatt den. Kontingenten for 2022 ble fastsatt til kr. 300,- og skulle vært innkrevd straks etter årsmøtet, men pga. uforutsette omstendigheter kreves den inn først nå. Mandag 9. mai gikk det ut en e-post til alle medlemmer som foreningen har registrert e-postadresse på, med informasjon om at man vil få tilsendt bankgiro pr. e-post eller – hvis man ikke er registrert med e-postadresse – pr. brevpost. Ved bruk av nettbank trenger man imidlertid ikke å vente på bankgiroen. Kontingenten kan betales til konto-nummer 2440.07.50889; husk bare på å skrive «Kontingent for NN» i meldingsfeltet, slik at vi vet hvem som har betalt!

Våren er her, og det er ei fin tid av året til å besøke et av kulturminnene som historielaget vedlikeholder. Noen av kulturminnene, som flommerkene ved Hvåra bru og Lunden ved Hedrum kirkegård, er lett tilgjengelige. Andre kulturminner, som bygdeborga Røvær'n ved Hagtvet og hjemmefronthovedkvartret Majorstua i Hvarnes, kan imidlertid ikke nås uten en tur gjennom terrenget. Kulturminnene er omtalt på historielagets nettsider.

Når ble bygdetunet første gang omtalt i Østlands-Posten? Nasjonalbiblioteket har digitalisert ØP fra 1920-tallet og fram til i dag, og på Nasjonalbibliotekets nettsted *nb.no* kan du finne svaret. Torsdag 30. juni 1983 var Bertha Brathagen, Ivar Asbjørnrød og Eivind Furulund på forsida av ØP i anledning av at kommunestyret samme dag skulle stemme over ei mulig bevilgning til historielaget på kr. 150 000,-, som kunne sette historielaget i stand til å kjøpe Vestbymoen. Dagen etter kunne ØP melde at vedtaket gikk i historielagets favør, og «resten er historie», som det heter!

Avgjøres i kommunestyret i kveld

150000 til Hedrum Bygdetun?



Lågendalsbanen ble stukket ut i 1880-årene. Fire byer – Larvik, Tønsberg, Horten og Holmestrand – kjempet om jernbane til indre Vestfold.

Det var nedgangstider i 1880-årene, og selv om Larvik fikk jernbaneforbindelse til Kristiania i 1881 og Skien året etter, ønsket byen nå en helt ny jernbanelinje til Kongsberg. Ved å utvide Larviks handelsområder nordover, ville Lågendalen få bedre markedstilgang, og sentrumshandelen i Larvik ville øke. Den største gulroten var A/S Vittingfoss Træsliberi. Tremassen fra bruket ble transportert med hest og kjerre ned til Holmestrand for videre utskipping. Kunne Larvik tjene penger på denne transporten?

Dessverre kom ikke Lågendalsbanen med i den nasjonale jernbaneplanen av 1891. Handelsforeningen i Larvik tok derfor grep høsten 1893 og fremmer ønske om en smalsporet privatbane til Hvitvingfoss. Dette ville sikre at ressursene i Lågendalen ble kanalisert direkte til Larvik.

Kun to jernbanealternativer klarte å samle nok lokal kapital, nemlig Eidsfossbanen og Hvitvingfossbanen, støttet av henholdsvis Eidsfos Verk og Vittingfoss Træsliberi. I håp om å redde Lågendalsbanen gikk Larvik og Horten sammen om en modifisert trasé fra Larvik til Skoppum via Hvitvingfoss. Stortingsforhandlingene startet på nytt 23. juli 1896 for å behandle disse tre søknadene. Dagen etter ble de endelige vedtakene fattet. Konsesjon og statsbidrag skulle kun gis til Eidsfossbanen og Hvitvingfossbanen.

Eidsfossbanen åpnet i 1901 og Hvitvingfossbanen året etter. Jernbanelinjene krysset hverandre ved Hillestad og delte felles trasé opp til Haslestad hvor de skilte lag. For å klare den bratte stigningen opp fjellet i Holmestrand, måtte togene på Hvitvingfossbanen rygge fra stasjonen til lasteplassen som ble kalt for «Reversen». Herfra kunne togene kjøre videre fremover opp fjellsiden og inn i den 342 meter lange Gausen tunnel. Eidsfossbanen lå i et lettere terreng, men det gikk ikke spesielt raskt. Det ble sagt at farten var så lav, at passasjerene kunne rusle langs toget i fart og plukke bær under ferden. Passasjerene sviktet banene da rutebiltilbudet ble utbygget i fylket, noe som medførte at persontrafikken ble innstilt i 1931. Syv år senere ble begge linjene nedlagt etter flere år med driftsstans ved bruket i Hvitvingfoss. (Teksten er ved Reidar Bergene Holm.)

Niels-Fredrik Nielsen (1945–2005) var sosiolog og forfatter, og på oppfordring fra Anders Meinich Andreassen avsluttes denne Fredagsposten med et av Nielsens humoristiske sitater:

Han tok mangelen på ros som et uttrykk for stum beundring.