

RAMNES HISTORIELAG

Årsmøte med jernbanehistorie.

På årsmøtet i Ramnes Historielag den 12. mars på Bygdetunet Brår ble alle som sto på valg gjenvalgt. Kåre Holtung er leder, og med seg i styret har han Jan Vidar Bjune, Torunn Frøland, Aage N. Nilsen og Trygve Gran. Varamedlemmer er Odd Roar Sulutvedt og Inger Ekstrøm le Maire. Ramnes Historielag har 174 medlemmer og 5 æresmedlemmer. Årskontingenten er kr 150,- .

Christian Erik Nordby har laget film om Tønsberg-Eidsfosbanen, og denne ble vist i forkant av årsmøtet. Nordby var med på møtet og fortalte om arbeidet med filmen. Han har gått store deler av jernbanetraseen; gjennom gatene i Tønsberg, over Jarlsberg-jordene, over forseggjorte bruer og stikkrenner, gjennom fjellskjæringer og gjengrodde skogholt. Hele veien har Nordby brukt fotoapparatet flittig, og sammen med gamle fotografier fikk publikum en god dokumentasjon av den gamle jernbanetraseen. I enkelte autentiske filmsnutter var vi med toget og så landskapet som det var den gangen, samtidig som vi hørte lokomotivets monotone tøffing.

Tønsberg-Eidsfosbanen hadde som startsted – eller endepunkt – Stensarmeen i Tønsberg. Her var det pakkhus, verksted og lokomotivstall, og her var det lagerplass og brygge for varer som skulle fraktes videre med båt. Noe av banelegemet er fortsatt intakt her. Herfra gikk banen opp til nåværende Tønsberg jernbanestasjon. Her lå Knapløkka stasjon med en liten stasjonsbygning.

Videre mot Eidsfoss var det tett mellom stasjonene med knøttsmå stasjonsbygninger og nødvendige utedoer. Mellom disse var det holdeplasser eller melkeramper hvor både passasjerer og melkespann ble tatt om bord i toget. Første stasjon i Ramnes sydfra var Freste. Her var det et vanntårn hvor oppumpet vann fra Storelva ble fylt på lokomotivet. Vanntårnet står fortsatt, og det blir vedlikeholdt av Ramnes Historielag. Jernbanebrua over elva er også intakt og i daglig bruk.

De neste stasjonene var Klopp og Ramnes, og så kom den beryktede Valle bru. Banen var på det nærmeste ferdig bygget med solide steinfundamenter på hver side av elva og med ei jernbru over. En sein høstkveld etter langvarig regnvær forsvant det søndre fundamentet og brua i dypet. (Det nordre fundamentet står fortsatt). Etter dette ble det bygget ei 120 m lang trebru over elva. Dette var en løsning som skapte mye bekymring og store vedlikeholdsutgifter i driftsperioden. Før toget passert brua måtte det ha god fart, og så rulla det

over den vaklende brua. Ikke rart at lokomotivet sa «Valle bru, hutte tu». Fra Revetal og nordover forbi Kronlia følger Bispeveien stort sett den gamle jernbanetraseen.

Tønsberg-Eidsfosbanen hadde stor betydning for næringslivet i Tønsberg og for Eidsfos Verk, for landbruket, de mange sagbrukene og annen industri. Også for turisttrafikken fikk banen stor betydning. Mange tok turen fra Tønsberg til Eidsfoss, videre derfra med båt til Vestfossen, og så med jernbane derfra om Drammen tilbake til Tønsberg. I den mest hektiske perioden gikk toget tur/retur Eidsfoss-Tønsberg to ganger daglig. Kjøretid ca. 2 ½ time hver vei. Det gikk også et godstog i hver retning daglig. Banen tapte i konkurransen mot biltrafikken og ble nedlagt i 1938.

Jernbanehistoria er også godt ivaretatt av Asbjørn N. Jakobsen som har skrevet flere bøker om emnet. En annen viktig historieformidler er «Museumsforeningen Vestfold Privatbaner». Her er Håkon Westby fra Ramnes leder. Han var med på møtet og fortalte om virksomheten i foreningen. Ved Reidvintunet i Hillestad har de bygget opp et parti av Hvitvingfosbanen. Dit har de også flyttet og gjenreist Ramnes stasjon. En gammel aviskiosk er straks ferdig restaurert, og i en nybygd vognhall er de i gang med å restaurere ei av Eidsfosbanens gamle personvogner.