



# La viadukten leve!

av Roger Pihl

*Denne artikkelen er ikke ment for å hylle en duggfrisk pils, men jeg kommer ikke utenom, sånn helt innledningsvis. Det var nemlig ønsket om å sitte et helt bestemt sted og nyte en øl, som har medført denne artikkelen.*

Tilfeldighetene brakte meg til Norges minste by, Hølen – like nord for Moss. Eller ”Hør’n” som den heter på lokal dialekt. Navnet kommer av ordet høl, og betyr utvidelse, dypt sted i vann, hull eller kulp. Gjennom Hølen renner nemlig elven Såna, og midt i denne lille, rare byen danner elven en unnselig innsjø.



Hølen viadukt sett fra bokkaféen Karl Johan.

Foto: Roger Pihl

Jernbaneviadukten i Hølen høsten 2004.

Foto: Roger Phil

Akkurat denne dagen satt jeg i Hølen bokkafé, Karl Johan, et beskjedent smutt-kast fra innsjøen. Kaféen holder til i et hus fra 1850 og har altså fått skjenkebevilling. Selv om Hølen er Norges minste by, er den merkelig urban. Eller, urban på en merkelig måte.

Solen glitret i ølglasset, elven klukket stille på sin vei mot Oslofjorden, og over hodet på meg svevde Hølen viadukt, et ubestridt landemerke og kulturmerke, som en romersk akvedukt over den pittoreske vesle byen. Få steder i Norge kan oppvise maken. Få steder jeg kan tenke meg har et byggverk som til de grader gir særpreg og karakter. Få steder har en like sterkt tilstedeværelse av historie, kultur og jernbanemiljø. Få steder er så heldige at de i det hele tatt har en viadukt. Hølen er i så måte forfordelt. Hølen er *heldig*.

Jeg drakk en slurk duggfriskt og nøt synet av broen.

Tankene vandret til mange av de britiske landsbyene jeg har besøkt, der jernbane og elv eller kanal har møtt bebyggelsen. Jeg har som tommelfinger-regel at landsbyer med jernbane, bro og vann er de vakreste. Naturligvis vet jeg det er en helt personlig preferanse, men den stemmer forbløffende ofte.

I en beskrivelse fra 1920 het det at broen i sammenheng med bebyggelsen og vannet under ”oppfordrer flere av våre landskapsmalere til å feste stedets skjønnhet til lerretet.” Hølen kalles med rette ”stedet med broene” på kommunens webside fordi stedet har flere broer, datert fra 1850 og frem til våre dager. Men jernbaneviadukten er den viktigste.

Uten tvil, den viktigste.

Jeg drakk en slurk til, og så for meg damptogene som tøffet over broen, på vei til eller fra.

Naturligvis måtte jeg skyte av viadukten til et par av de andre gjestene på bokkaféen, bare for å få vite at sterke krefter kjemper for å få den revet. Bort med svineriet. At Riksantikvaren har klassifisert viadukten som teknisk kulturminne med nasjonal verneverdi er ikke til hinder for

ønsket om rivning. Tvert i mot. Og så lenge det ikke er vedtatt at viadukten skal fredes eller bli stående, er det fritt frem for å forsøke å få den revet.

Jeg satte den duggfriske i halsen. Rive? Hallo? Her tar de vare på gamle veibroer, stabbesteiner og skilt, de pusser opp gamle hus, og så vil de rive viadukten?

Jeg måtte spørre om jeg hørte riktig, og det gjorde jeg.

Ikke alle ser at Hølen vil bli fattigere uten viadukten. At miljøet blir ødelagt, at historie og kultur vil forsvinne, og at særpreg til denne vesle byen vil bli borte. For alltid. Det første som slår deg når du kommer inn i Hølen er nemlig ingen av de gamle husene, hvor pent de enn er pusset opp. Det er heller ikke elven. Og det er i hvert fall ingen av hovedgatene, Store og Lille Strandgate, som går langs hver sin elvebredd. Nei, det er jernbanebroen du legger merke til.

Hølen viadukt var den første av flere pendelpilarbroer som ble oppført på Østfoldbanen, en konstruksjon som ble utviklet av brokontorets første sjef, Axel Jacob Petersson i 1877. Det nye konstruksjonsprinsippet vakte raskt stor internasjonal oppmerksomhet, og ble kopiert i mange land. Jernbaneviadukten i Hølen ble åpnet 2. januar 1879. Den har en lengde på 130,60 meter mellom landkarene, har 14 spenn og ligger i en kurve med radius 470 meter.

Broen var ferdig i 1878, et år før den offisielle åpningen. Den ble vellykket testet med tungt lastede grusvogner, og da Kong Oscar 2. bestemte seg for å ta det bemerkelsesverdige byggverket i øyesyn sommeren 1878, var passasjervognene ennå ikke levert. Kongen måtte derfor ta til takke med en grusvogn, som i anledningen var staset opp – i den grad grusvogner kunne stases opp.

Pilarer og platespenn ble skiftet ut i forbindelse med forsterkninger i 1914, uten at broens utseende ble forandret.

Men selv om Hølen hadde fått sin jernbanebro, stoppet ikke toget der. Nærmeste holdeplass

var Såner, og det var først i 1930 at Hølen fikk sin egen holdeplass; på nordsiden, like ovenfor broen.

Det siste ordinære passasjeretoget gikk over broen 21. september 1996, mens selve nedleggelsen ble markert 7. oktober samme år, da damplok 271 trakk hølninger, voksne og barn og andre interesserte over broen for aller, aller siste gang.

Siden har broen (og jernbanetraseen) stått ubenyttet. Men Jernbaneverket har satt av de nødvendige midler til å pusse opp broen, med det for øyet å overdra den til Statens Vegvesen og la den inngå i en regional sykkelvei langs traseen for Den fredrikhaldske kongevei, som fra gammelt av gikk over Hølen torg. Broen er i god stand, og vil etter sandblåsing ha lang levetid, i følge Jernbaneverkets nasjonale verneplan for kulturminner i jernbanen. Derfor haster det med det fredningsvedtaket. Det er ikke nok å mene at den er fredningsverdig, men man må også vedta fredningen. Derfor ber jeg innstendig om at de av dere som måtte lese dette og som har en eller annen mulighet



All fredsel over viadukten er i dag forbudt. Foto: Roger Phil

til å påvirke at Hølen viadukt blir fredet og får leve, bruker de mulighetene.

At dere som kan beslutte eller påvirke beslutningen om fredning, gjør det.

At dere som kjenner noen, eller kjenner noen som kjenner noen, snakker med disse.

At dere skriver til alle som kan tenkes å få fart på fredningen. Til Riksantikvaren. Til Vestby kommune. Til Jernbaneverket. For min del, gjerne til Kongen, om nødvendig.

Det er grenser for hvor fattige vi skal gjøre oss.

Jeg innrømmer at den duggfriske smakte ikke like godt lenger, men det skyldtes verken bryggeriet eller kafeen. Nei, det var historieløsheten som ødela smaken på ølet.

Naturligvis vil jeg anbefale et besøk i Karl Johan bokkafe, slik at du med selvsyn kan oppleve den lille byen med den store viadukten. Du trenger ikke nødvendigvis vente til sommervarme dager, men det er fantastisk flott i Hølen da.

PS: De historiske detaljer om Hølen viadukt har jeg med velsignelse hentet fra Else Færdens lokalhistoriske bok: "Norges minste by" på Sandengen forlag. Foruten historien omkring viadukten, får du også et godt innblikk i den vesle byens historie.



70-sett på Hølenbrua 24. juli 1994.

Foto: Roar G. Nilsson

## Omtaler



Christer Engström,  
Rutger Friberg,  
Lars Olov Karlsson

### Allt om Modelltåg 5

112 sider, heftet,  
format 17x24  
Utgiver: Allt om  
hobby  
ISBN 91-7243-  
032-X

Anmeldt av Tore  
Bergundhaugen

En årlig bok om modelljernbaner er også blitt en tradisjon i vårt naboland i øst. Etter at Kristian Brandt stod for en serie på 1990-tallet, har nå trioen Engström, Friberg og Karlsson overtatt ansvaret for bokserien. Og her er det mye lekkert. Mange svenske modellbyggere har i en årrekke satt detaljering og forbildelighet i høysetet. Det er imponerende å se en H0- modell av en postvogn bygget for 40 år siden med et detaljeringsnivå som ligger langt over det de fleste klare i dag. Tilgangen på utstyr og deler den gangen var jo langt dårligere enn det er nå.

Ellers er det en fin balanse mellom forskjellige tema i boken. Her finner en forbildestoff om omformerstasjoner, besøk hos digital-leverandøren Zimo og beskrivelse av hvordan en bygger nytt understell i messing til et D-lok. Flere

flotte MJ-anlegg blir også besøkt, og en artig historie om hestemarkedet i Lilianslund og det store togranet blir fortalt med tekst og modellbilder.

Innholdet i boken er selvsagt knyttet opp mot svenske forbilder, men her er mange tips å ta med seg også for norske modellbyggere. Boken egner seg kanskje best for de litt videregående modellbyggerne, men kan selvsagt også være en inspirasjon for nybegynnere. En må bare ikke bli skremt av det høye detaljeringsnivået.

Kvaliteten på bildene i boken er god og her finnes også flere tegninger av byggeprosjekter og MJ-anlegg. Totalt sett er dette en spennende og innholdsrik bok for den interesserte modelljernbanebygger.