



# SMAÅLENSBANEN



# Velkommen til Smaalensbanen

Smaalensbanen, en del av den gamle jernbanetraseen gjennom Vestby kommune, er rustet opp og har blitt en flott turvei. Traseen strekker seg fra Kjenn og Kjennstjernet i nord, gjennom Hølen tettsted over Hølenviadukten, til Sonsveien stasjon i sør. Som gammel jernbanetrasé er Smaalensbanen flat, og derfor tilgjengelig for alle. Området egner seg til fot- og sykkelturner, og som transportåre gjennom Vestby kommune.

For å gi en smakebit på hva du kan oppleve langs strekningen har Vestby kommune laget denne informasjonsbrosjyren i samarbeid med Hølen og Såner vel, Vestby historielag, Vestby forsvarsforening, Hølen idrettsklubb, Naturvernforbundet Follo-Moss, Vestby turlag, Skinnelangs v/Erlend Garåsen, Trond Taugbøl, Espen Franck-Nielsen og Vestby kirkelige fellesråd. En stor takk til alle bidragsyterne! Vi takker også de som har bidratt økonomisk til prosjektet: Miljødirektoratet, Viken fylkeskommune, Bane NOR og Statens vegvesen. De viktigste litterære kildene til brosjyren er Else Færdens *Norges minste by – en vandring i Hølen med Helge Holter*, og Ingvar Dahls *Glimt fra Hølen historie gjennom 300 år. Fra storhetstid på 1600-tallet til innlemmelse i Vestby*.

## Opplevelser langs Smaalensbanen

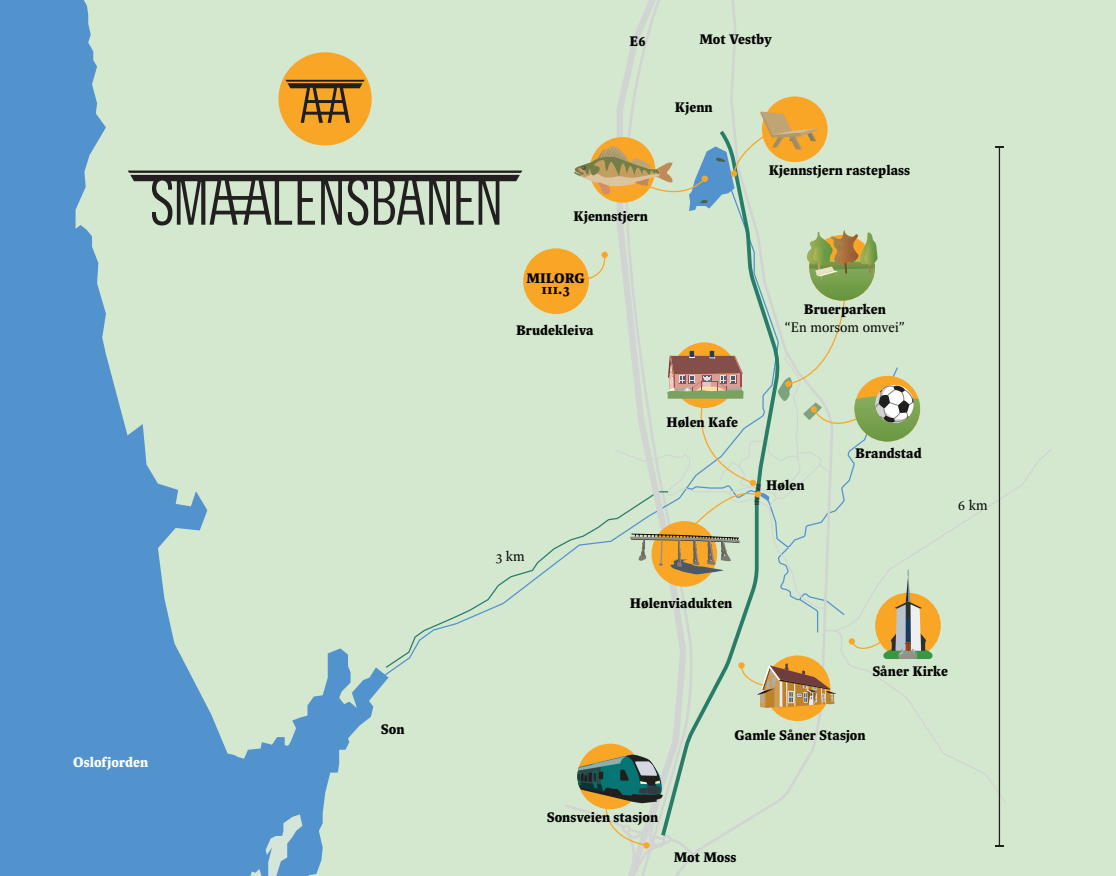
Det er mange muligheter for opplevelser, aktiviteter og tilrettelegging ved eller i tilknytning til Smaalensbanen. Kjennstjernet er kjent for sine to, relativt store, flytende øyer som flytter seg med vinden.

Hølenviadukten er en gammel jernbanebro på Smaalensbanen. Sikringen av Hølenviadukten gjennom opparbeidelse av gang- og sykkelvei over den gir Hølen tettsted brua tilbake. Med dette sikres bevaringen av et teknisk kulturminne av nasjonal verdi. Nyt den luftige opplevelsen av å sykle eller gå over Hølenviadukten, men ta også gjerne en avstikker ned i Hølen. Hølen sentrum er et levende kulturminne!

Sør for Hølen åpner kulturlandskapet seg opp, og man får en fin utsikt mot Såner kirke. Mellom Hølen og Sonsveien passerer man gamle Såner stasjon.

Bruerparken er under utvikling og skal blant annet tilrettelegges bedre for egenorganisert hverdagsaktivitet. Den nye utnyttelsen av dette området vil være til glede for nærmiljøet i Hølen, i tillegg til at brukere av Smaalensbanen kan legge inn et morsomt stopp her. Prosjektet er på skissestadiet, og forventes ferdigstilt i løpet av 2022.

Vi håper denne brosjyren kan inspirere deg til å utforske området og at du får en fin tur langs den historiske jernbanelinjen.



## Skånsom ferdsel

I et friluftslivsområde som i naturen ellers har alle rett til å ferdes, men på en skånsom måte. Bruk etablerte bålplasser. Ta med søpla hjem.

## Friluftslivsområde sikret med statlige midler

Siden 1950-tallet har staten bidratt til å sikre friluftslivsområder for folk flest. Smaalensbanen er et av over 2000 slike områder. De statlige midlene til sikring av friluftslivsområder forvaltes av Miljødirektoratet.

## Har du gode ideer til videre utvikling av Smaalensbanen?

Vi ønsker å legge til rette for at Smaalensbanen blir et attraktivt friluftslivsområde for alle. Hvis du har innspill til tilrettelegging langs turveitraseen eller har andre ideer til hvordan Smaalensbanen kan utvikles videre, vil vi veldig gjerne høre fra deg! Send oss en epost: [post@vestby.kommune.no](mailto:post@vestby.kommune.no) eller benytt kontaktskjemaet på våre hjemmesider; [vestby.kommune.no/smaalensbanen](http://vestby.kommune.no/smaalensbanen)

## **Jernbanehistorien**

Jernbanenettets utvikling i Norge startet med et mønster av baner som knyttet byer sammen, eller som knyttet større byer til fløtningsvassdrag. Slik ble landsdelene bundet sammen med hverandre. Smaalensbanen, også kalt Østfoldbanen, var vår andre mellomriksbane. Den ble foreslått bygd i 1873, og var inndelt i en vestre kystlinje og en østre innlandslinje for å gi best dekning av distriktet mellom hovedstaden og grensen. Linja delte seg i Ski før den på ny ble samlet til én linje i Sarpsborg. I juni 1873 sluttet Stortinget seg i prinsippet til forslaget. Den vestre linja som passerte Hølen ble åpnet først, og ble tatt i bruk 2. januar 1879.

Under planleggingen av Smaalensbanen stod valget mellom to traseer. Daværende jernbanedirektør Carl Abraham Pihl foreslo å bygge jernbanen langs Fallentinkbekken og over Grønland mellom Vestby og Garder, med stasjon ved Krom. Det andre traséalternativet som ble utredet var forbi Kjenn og Hølen, med stasjoner i Vestby og Såner. Valget falt på det siste alternativet. Et av kravene til traseen var at den ikke skulle være brattere enn 10 promille, eller 1/100. Derfor ble det besluttet å bygge jernbanen på bru over Hølen, og anlegge en stasjon ved Såner. Jernbanen ble bygget et stykke fra kysten for at den ikke så lett skulle skytes i stykker fra fiendtlige krigsskip i ufredstider.

### **Viaduktene kommer til Norge**

De store bruene som spenner fra dalside til dalside - såkalte viadukter – var noe nytt som kom til Norge med jernbanen. På grunn av det kuperte landskapet i

Norge var vegene preget av mange og tunge bakker. De eldste jernbanene fikk store viadukter utført av tømmer, men med industriens utvikling av bedre jernkvaliteter og stål overtok disse materialene. Smaalensbanen var den første banen i Norge der viadukter og bruer i hovedsak ble utført som jernkonstruksjoner. I dag har Smaalensbanen flere store viadukter enn noen annen norsk jernbane.

### **Hølenviadukten**

Med brusende damp og rullende høyt oppe på en diger viadukt, nådde den moderne tid fram til Hølen. Helt siden den var ny i 1878, har Hølenviadukten vært stedets ubestridte landemerke. Den slanke jernbrua var en nyvinning innen brubyggingen, både i norsk og internasjonal sammenheng. Mellom landkarene i hugget naturstein på hver side har brua en lengde på 130,6 meter. Det siste ordinære rutetoget passerte 21 september 1996. Noen hundre meter lenger vest ligger nye Hølen jernbanebru fra 1996, som på det meste rager mer enn 50 meter over Hølendalen.

### **Hvorfor navnet Smaalensbanen?**

Navnet Smaalensbanen kom av at det tidligere Østfold fylke på den tiden het Smaalenes Amt. Uoffisielt ble banen også kalt Sydbanen. Etter hvert ble AA byttet ut med Å, og fra 1921 het banen Smålenesbanen. Smålenes Amt ble Østfold fylke i 1930, og fra da ble banen hetende Østfoldbanen.

Kilder:

Ingvar Dahl i *Follominne, årbok 2011*  
Taugbøl, Trond (1998) *Hølen - stedet med bruene*, Vestby kommune





# Fløyta og Kjenn holdeplass

## **Fløyta**

Det lille småbruket Fløyta fikk navnet fordi det stod et skilt der som sa at togfører som kom sørfra skulle fløyte. Årsaken var selvsagt at folkene på veien der framme skulle bli oppmerksomme på toget som kom. På småbruket Fløyta bodde Håkon Håkonsen som var banemester på en strekning av banen. Han var daglig ute på dresin mellom holdeplassene Tvetter og Sonsveien for å kontrollere at banen var i orden. Riktig klokke og timetabell over togavgangene var god forsikring å ha med hver dag.

Kjenn holdeplass ble anlagt akkurat der veien krysser sporet og midt i en sving på jernbanen. En farlig kombinasjon som foreldre innprentet barna på Kjenn om at de aldri måtte gå over uten å høre etter om det kom tog. Bommer kom på plass etter hvert.

Den vesle ventebua var fin når det regnet, og fint ly en kveld man fulgte en kjæreste hjem og ville ha en liten pause der før man skiltes.



*Bildene over viser at det har skjedd en stor utvikling i området på Kjenn siden 1960-tallet. Venstre bilde er fra 1960-årene og høyre bilde er fra*



*2000-tallet. Det lille hvite huset til høyre på bildet er Fløyta. Kjenn holdeplass er synlig på bildet fra 60-tallet.*

# Rampestreker på Kjenn

På Kjenn surra de unge guttene rundt jernbaneholdeplassen der for 60 år siden. Den beste plassen å kaste på stikka var ved trappa til plattformen. Skolebarna kjørte buss fra Kjenn til Hølen på skolen, og tog fra Hølen til Kjenn hver dag. En tur på 2,5 km som gikk unna på en 7-8 minutter. Det gikk ikke så fort. Så holdeplassen og togene var de vant med. De fleste guttunger den gang, hadde prøvd trikset med en kobber-femøring på jernbaneskinna for å se hvordan den så ut etter at toget hadde kjørt over den. Det ble ikke prøvd mange ganger, for det var jo et tap av fem øre, som kunne komme godt med.

En dag var gutte-gjengen nede ved tjernet, tvers over for Fløyta-huset der jernbaneinspektør Håkonsen bodde. Her fordrev de tiden med å fange småfisk med hendene. Hvor mange klarte den ene og hvor mange klarte den andre.

- Hør her, sa den ene gutten. Hva med å legge fisk på skinnene? Ohh – alle syntes det var en god ide. Ikke noe verditap ble det heller, og spennende resultat. Jo, flere fisk havnet på skinnene, i god avstand fra Fløyta sin friskt til skinnene. Og der kom det jammen et godstog.

Ja, guttene lette og lette, men nesten ingen rester etter fiskene var å finne. De var blitt spredd ut til hver sin side. De kunne se litt våte rester her og der. Ja, det var jo i utgangspunktet en god ide.

Kilder:  
Vestby Historielag  
Kjell Arne Jacobsen



# Brudekleiva

Denne hula var et våpen-gjemme for Hølenstroppen i Milorg III.3, Vestby, under krigen. Hula er en naturlig formasjon i fjellet og ble brukt i 1940-1945 for våpen ankommet via flyslipp over Seutmyra fra England.

Milorg eller Hjemmefronten som det het på folkemunne, hadde full aktivitet i vår kommune. Milorgjegerne var væpnet med rifle, maskinpistol eller US karabin. Dette måtte gjemmes for angivere og tyskere, liksom alle som deltok bare kjente hverandre med kodenavn, og bare sin direkte overordnede og sitt eget lag. Våpnene skulle gjemmes så nær jegerens bosted som mulig, men likevel utilgjengelig for andre. Sikkerhet var bokstavelig talt livsviktig. I tillegg til gjemmet ved Brudekleiva, som var hovedarsenal for Hølenstroppen, ligger det et våpen-gjemme ved Nordre Rød.



*Gammelt skilt utenfor Brudekleiva*





*Hvis en ikke vet om den er  
det ikke lett å få øye på hula*





Kjennstjernet    Under: Toppdykker (*Podiceps cristatus*) Foto: Roar Lysen



# Kjennstjernet

Kjennstjernet er en rik kultur-landskapssjø. Tjernet er kjent for sine to, relativt store, flytende øyer som flytter seg med vinden.

Både Kjennstjernet og Flåtorva, myra som ligger vest for tjernet, er kartlagt som naturtypelokaliteter. I tjernet og de omkringliggende områdene er det observert en rekke fuglearter, som for eksempel toppdykker, rosenfink, vannrikse, nattergal og vipe. Det lever også en rekke fiskearter i tjernet: mort, gullbust, gjedde, abbor og ål. Flåtorva er en rikmyr. Det er den eneste kjente rikmyrsforekomsten i Vestby. En rikmyr får tilsig av næringsrikt vann fra omkringliggende områder.

På grunn av mye avrenning av næringsstoffer fra omkringliggende områder, spesielt salt fra E6 og Osloveien, har Kjennstjernet dårlig vannkvalitet. Saltet som kommer fra nærliggende veier hopper seg opp i bunnen av tjernet. Dette gir en sjiktning av vannmassene, som gjør at den øvre delen av vann-massene ikke blander seg med vannet som ligger dypere ned i tjernet. Sjiktningen gjør at bunnvannet blir oksygenfattig, noe som gir ulevelige forhold for vannlevende organismer.

Det anbefales ikke å bade i Kjennstjernet.



*Kjennstjernet 2008, 2013, 2014 og 2017*

# Hølenviadukten

Hølenviadukten stod ferdig i 1878, ett år før den offisielle åpningen. Brua ble bygget med pendelpilarprinsippet, der pilarene har et ledd ved foten og et ved toppen slik at de kan svinge med bruas bevegelser og dermed minske belastningene på konstruksjonen. Brua er 130,6 meter lang over 14 spenn. Hølenviadukten er anbefalt fredet i Jernbaneverkets nasjonale verneplan for jernbaneanlegg (pr 2012) og klassifisert som teknisk kulturminne av Riksantikvaren.

Jernbanebroen over Hølen var gjennom all sin tid et viktig ledd i det norske transportnett i Sørøst-Norge med sin forbindelse til utlandet. Hølenviadukten var også tema for bevaring under andre verdenskrig. Viadukten var så viktig for de kommende fredsbehov, at den IKKE skulle sprenges av Milorg i Vestby under en stor sabotasjeaksjon mot slutten av krigen, «Operasjon betongblander». Broen ble uttrykkelig «fredet» av Milorg. Det gikk da ut en ordre om at «I henhold til den militære situasjonen kan det nu bli tale om å sprengre hvisse jernbanestrekninger innen Avsnitt III.» Jernbaneforbindelsen på Østfoldbanen skulle brytes, men «Hølenbroen skal ikke ødelegges».

Det følger også av en ordre fra krigen at «Ved en tysk kapitulasjon eller tilbaketrekning må vi regne med at tyskerne eller eventuelle andre nazistiske elementer vil søke å ødelegge jernbanebrua i Hølen. (...) Brua er forberedt til sprengning. Tyske avdelinger har flere ganger hatt øvelse, hvor ladningene er blitt lagt ut og tatt inn igjen. (...) Vi skal hindre tysk ødeleggelse av brua.» Som et ledd i arbeidet med å bryte jernbaneforbindelsen ble imidlertid kraftmaster ved Ulfski, rett nord for Sonsveien holdeplass, sprengt sammen med to sporsprengninger i mars 1945. Sprengningene ble utført for å hindre tyske tropper i å bli overført fra Norge til sluttkampene i Tyskland.

## **Pendelpilarprinsippet:**

Prinsippet ble utviklet av den svenskfødte ingeniøren Axel Jacob Petersson, som var ansatt ved den norske jernbanens brokontor i det 19. århundre. Da Østfoldbanen ble åpnet mottok Petersson St. Olavs Orden for sin nyvinning, som ble brukt på en rekke av jernbaneviaduktene på Østfoldbanen, blant annet den i Hølen som stod ferdig i 1878 og ble åpnet i 1879.



Ordre.

1. Vi skal i overensstemmelse med de militære operasjoner på frontene bryte jernbaneforb. på Østfoldbanen.

2. Jeg vil bruke område 1113 ved følgende operasjoner:

- A. Bryte jernb. forbindelsen på 2-to steder mellom Vestby st.-Soonsveien holdepl.  
Hølenbroen skal ikke ødelegges.
- B. Sprengning av sporskiftene på stasjonene Vestby-Såner.
- C. Brytning av jernbanetelegraf og telefonforbindelsen på 2-to steder mellom Vestby-Soonsveien hp.
- D. Sprengning av alle jernbanebroer strekningen Vestby-Soonsveien hp. Hølenbroen undtatt.
- E. Ødeleggelse av ledningsnett på 2-to steder mellom Vestby-Soonsveien hp.
- F. Ødeleggelse av lagere av skinner og sviller på sist nevnte strekning.

3. Aksjonens skal foregå som stille sabotasje. Klump ikke folkene sammen. Velg aksjonsstedene med minst 2 km.s avstand.

4. Tiden for aksjon vil bli gitt fra Avsnittet.

5. Alle aksjoner foretas på samme tidspunkt.

6. Rapport og beregninger samt skisser skal være avsn.staben i hende innen fredag 9. mars d.å.

7. Alle rapporter, beregninger og skisser skal leveres 2-to eksemplarer.

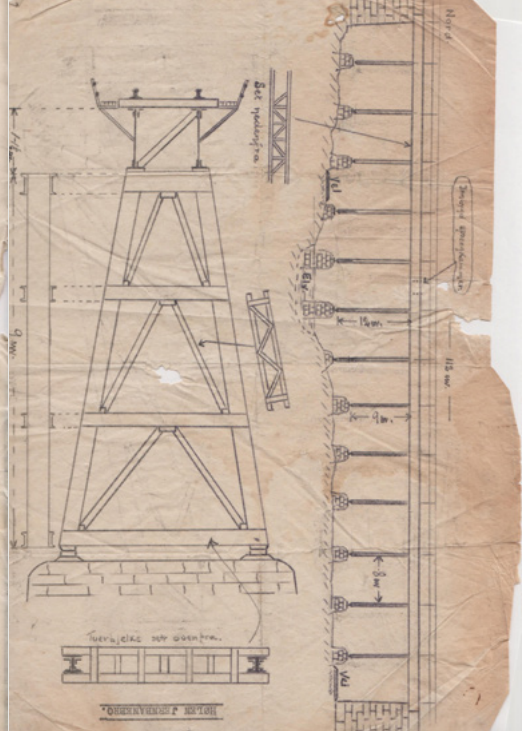
Målsjefen må også ha et eksemplar til eget bruk, da intet vil bli returnert fra Avsnittet.

8. Ordre ang. mobilisering av dekningsstyrker eller annet som vakthold m.m vil komme senere.

Avsnitt 111, den 5. mars 1945.

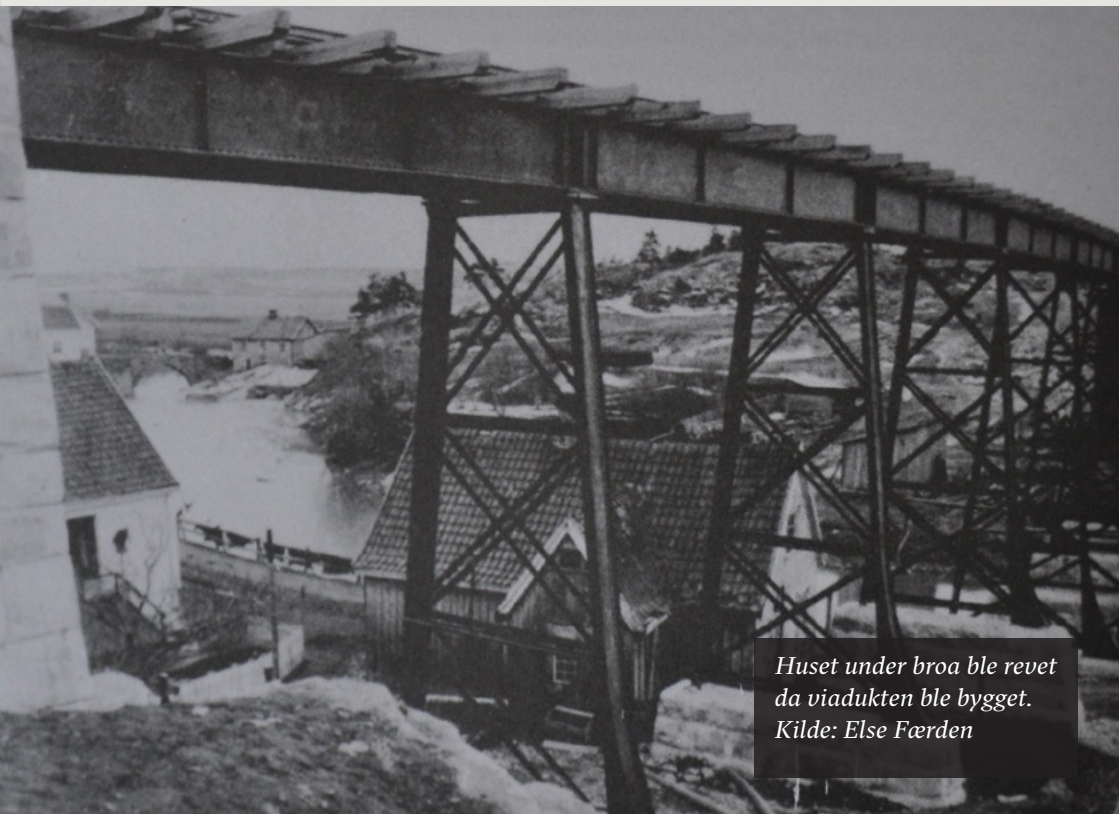
Tom.

Henrik.



Avsnittsordre 5. mars 1945

Tegning av Hølen bro fra Milorg



Huset under broa ble revet da viadukten ble bygget.  
Kilde: Else Færden



Øverst: Hølen holdeplass  
Foto: Ingvar Dahl sr.



I midten: Hølenviadukten under de siste arbeidene

Nederst: Moss avis 18.II.14

Kilder:  
Tidligere leder i Vestby Forsvarsforening Kjell T. Olsen

Færden, Else (2002). *Norges minste by – en vandring i Hølen med Helge Holter*. Oslo. Sandengen forlag.

Dahl, Ingvar (2014). *Glimt fra Hølen historie gjennom 300 år. Fra storhetstid på 1600-tallet til innlemmelse i Vestby*. Vestby Historielag.

## Et minne fra Hølenviadukten

Hølenviadukten er 100 år. Tom for tog i en årrekke allerede. Men en snart 70 år gammel historie dukker opp i erindringer:

Året er 1945. Vi bodde på Jeløen, far pendlet til og fra Oslo. I alle år gikk det somletog fra Oslo til Østfold-byene klokken 16.05. Pendlere som var raske på foten, rakk akkurat dette ettermiddagstoget, som på halvannen time klarte å forsere alle de seksti kilometrene til Moss. Den 7. mai var toget som vanlig fylt opp av sivile nordmenn og tyske militære i uskjonnet for-ning, slik det hadde vært i

over fem år denne våren. Men den vanlige grå somletogstemningen har vekket plassen for noe mer oppspilt: Alle aner at noe er i gjære i disse timene. Rykter har fortalt at Tyskland hadde kapitulert betingelsesløst denne dagen. Men det var på kontinentet, ikke i Norge – enda.

Toget har saktet farten, stanser ved Hølen holdeplass, slipper av noen reisende. Så knirker de gamle trevognene saktmodig videre, ut på viadukten. Det er da det skjer: Et flagg går til topps foran ett av husene dypt der nede. Flere flagg

følger. Alles øyne læses mot disse flaggstengene. Flaggstenger, som har stått nakne siden april 1940.

I noen forte sekunder er det helt stille i kupéen. Så reiser en av pendlerne seg, begynner å synge «Ja, vi elsker». De øvrige nordmennene reiser seg også, faller inn i sangen.

Tyskerne? Tause forlater de sine plasser, samler seg på vognenes endeplattformer. Mens «Ja, vi elsker» toner videre mot Säner.

Det var en rar tur, fortalte far.

**KNUT A. NILSEN**

# Hølen holdeplass

Det tok en stund før Hølen fikk eget stoppested. Nærmeste stasjon var ved Skøien i Såner, men ettersom det ikke skjedde noen utvikling der bestemte NSBs hovedstyre at det skulle opprettes egne stoppesteder ved Sonsveien og Hølen.

Først i 1930 kom Hølen holdeplass, og det var daglig fem tog i hver retning som stoppet her – i starten bare på håndsignal. Holdeplassen lå på nordsiden like ovenfor broen og det var anlagt en stikkvei med trapper opp dit fra Store Strandgate. Den bestod av en lang perrong i tre og et lite venteskur på 6 m<sup>2</sup> med benk og varmeovn. Det lille huset ble med årene alt for lite, og høsten 1953 ble det erstattet av et større åpent leskur. Etter hvert fikk holdeplassen høyttaleranlegg som ble betjent fra Såner stasjon og senere fra Vestby stasjon. Det siste ordinære passasjeretog gikk over broen 21. september 1996. Hør'nsælvas Improviserte Sløyeband troppet opp på Vestby stasjon og spilte der før de fulgte toget til Hølen holdeplass. De underholde passasjerene med munter musikk, før de takket for seg med nok en konsert da toget stanset på perrongen. På plass var også Hølenkoret, som med fakler i handa sang en egenskrevet tekst til melodien «No-body knows the troubles I've seen».

## **Hølenkorets tekst til melodien «No-body knows the troubles I've seen»**

*Ingen forstår den trøbbel vi får  
(når) Jernbanen går forbi oss  
Hjertene blør når togduren dør,  
Hør hva den vil si oss:*

*Her stanset tog i hundre år - Hundre år  
Nå siste reis fra Hølen går - Hølen går  
De små stasjoner legges ne' - Legges ne'  
For storfolk styrer NSB - NSB*

*Vi synger farvel med toget ikveld,  
snart er disse skinner minner  
Vi synger vår blues for drømmer i grus,  
et sus av jern som sviner*

*Det teller mere enn vår sorg – Enn vår sorg  
Å komme for til Göteborg – Göteborg  
Ha takk perrong og uværsskur – Uværsskur  
Fra nå av blir det bussetur – Bussetur*

*Ingen forstår den trøbbel vi får  
(Etter denne ene linjen av verset, avbryter  
koret brått seg selv og SIER et unisont og  
vemodig:) HULK!*



# Hølen, nasjonalt viktig kulturmiljø, tidligere skatteparadis

Det er gjort funn fra eldre steinalder i Hølenområdet, men det var først etter middelalderens slutt at tettstedet oppsto. På 1600-tallet ble Hølen ladested under Christiania med egne tollrettigheter. Handelsvaren var særlig tømmer som ble fløtet ned Hølenelva/Såna til Son, hvor det ble lastet om bord på skip. I en lengre periode var det også mulig for nederlandske flatbunnede kogger å seile opp elven for å laste tømmer direkte fra Hølen, som ser ut til å ha vært det eneste ladestedet som lå inne i landet. Det var i 1688 åtte oppgangssager i Hølen, og syv av dem var i drift så sent som i 1836.

## Norges minste by og skatteparadis

I 1837 kom formannskapsloven, som førte til at man kunne velge om Hølen skulle innlemmes i Vestby herredskommune, eller fortsette som en egen enhet. Både Hølen og Son forble egne kommuner. De to stedene hadde en tid felles formannskap, men i 1847 ble det ved kongelig resolusjon bestemt at Hølen skulle være en egen bykommune.

Byen omfattet omkring 130 mål og rundt 300 innbyggere. Ved folketellingen i 1876 hadde Hølen 266 innbyggere og var en periode Norges minste by.

I tiden som ladested hadde Hølen blitt temmelig velstående, og som by fikk stedet flere rettigheter. I 1850 fantes det åtte sagbruk, to møller, syv detaljhandlere, en brennevinshandel, to skreddere, fire skomakere, seks snekkere, tre smeder, en blikkenslager, tre garvere, en farver og en hattemaker. Det var totalt omkring 80 skattytere, hvilket var en høy andel for en så liten befolkning.

Fra 1847 hadde Hølen poståpneri, som var et av de første i Follo. Det lå først i Røttergården, og ble i 1870 flyttet til Holterhuset. Jernbanen kom til Hølen i 1879 med Hølenviadukten som stod ferdig i 1878 som en del av anlegget. I 1896 ble Brennevinssamlaget opprettet som aksjeselskap ved folkeavstemning.





*Skosalg hos Jacobsen i 1945. Under krigen var det mangel på sko. Etter krigen fikk Jacobsen et parti sko fra Amerika og annonserte i avisen. Responen var enorm. Kilde: Else Færden*

Det betalte skatt til byen, og på grunn av en langt høyere omsetning enn forventet fikk kommunen store skatteinntekter. Hølen hadde i storhetstiden hele tre brennevinssalg; til sammenligning hadde Moss ingen. Etter en tids vurdering av hva disse pengene skulle brukes til, ble det bestemt at man skulle sette ned skattesatsen til halvannen prosent på inntekt og en promille på formue. Denne inntektskilden forsvant da avholdsfolket vant en ny folkeavstemning i 1913 og samlaget ble nedlagt i 1915.

I perioden hvor samlaget fylte byens kasse hadde flere selskaper etablert seg i Hølen for å nyte godt av den lave

skatteprosenten. Trelasteksportør, rederi og dampskipsselskap etablerte seg i Hølen. I 1915 sto disse selskapene for 87,2 prosent av skatteinntektene. Dermed kunne man fortsette med lav skatteprosent. Flere ønsket å slå seg ned i skatteparadiset, og løsningen var Pensjonatet, eller Hjørne- og Antoniehuset som det egentlig het, et stort hus med hybelleiligheter der velstående personer satte inn en seng og en koffert med klær, og dermed kunne registreres som bosatt i Hølen. Også andre innredet hybelrom hvor kofferter ble parkert. Flere «skatteflyktninger» bygde seg også store hus i Hølen. I 1943 ble Hølen slått sammen med Vestby og etter krigen var skatteparadistiden over.

# Reidar Roy – en ivrig utleier av rom i Hølen på 1930-tallet

Reidar Charles Marino Roy, tidligere durkderven spritsmugler, var huseier av Kongeveien 7. Han var en av flere huseiere i Hølen som leide ut rom til sjøfolk som ville benytte seg av den lave skatteprosenten. Reidar Roy utnyttet etterspørselen til det fulle, og fant ut at sjansen for at sjømennene var innom Hølen samtidig var svært liten. Derfor leide han likegodt ut

ett og samme rom til 40 ungarer og sjøfolk - "koffert-innbyggerne". Alle betalte 100 kroner i husleie i året, og Reidar Roy tilbød seg også å ordne med skatten deres. Dette var greit, men det skulle senere vise seg at han beholdt alle skattepengene i egen lomme! Den meget oppfinnsomme husverten ble avslørt og måtte sone fire års fengsel.



## Lesekiosken i Hølen

Ved torget i Hølen sentrum ligger en av de gamle, røde telefonkioskene. Den er en av 100 vernede telefonkiosker i landet som nå er fylt med bøker og har

fått nytt liv som lesekiosk. Lesekiosken er åpen, og alle som ønsker kan stikke innom for å finne noe fint å lese.



## De blå skiltene i Hølen - Kulturhistorisk skilting

Oppdag litt lokalhistorie ved å ta en titt på de blå skiltene når du går forbi!

Tettstedet Hølen har svært høy kulturhistorisk verdi. Området rundt torget og øvre del av Store Strandgate er spesielt verdifullt som byhistoriske sammenhengende kulturmiljøer. Flere bygninger har kulturhistorisk verdi i kraft av arkitektonisk egenverdi, autensitet og sin sentrale funksjon i Hølen historie. Bygningene er i ulik grad vedlikeholdt og intakte, men

Kilder:

Færden, Else. (2002) *Norges minste by – en vandring i Hølen med Helge Holter*. Hølen: Sandengen Forlag

utgjør samlet et kulturmiljø med stor verdi for opplevelsen og lesbarheten av Hølen som tettsted.

Flere bygninger i Hølen har fått blått skilt. Disse synliggjør kulturhistorien på stedet. Kriteriene for skilting er at stedet er knyttet til en betydningsfull person, en historisk begivenhet eller virksomhet – eller at objektets alder er bemerkelsesverdig. Skiltprogrammet er nasjonalt og kan sees landet rundt.





## Hølen kafé - mye historie i veggene i Holterhuset

En koselig kafe midt i Hølen med flott utsikt til Hølenviadukten og Hølenelva. Kaféen er et populært møtested for folk i nærmiljøet og er også egnet som stoppested for syklistene og turgåere. Her serveres hjemmebakst, småretter og deilig drikke til små og store – både inne i de hyggelige lokalene og ute på den store terrassen. Det holdes konserter og andre arrangementer her, i tillegg til at huset kan benyttes til private selskap og møter.

Hølen Kafé er lokalisert i Holterhuset som ble bygget i 1850 av Torstein Martin Langlie. Han hadde drevet en skole i Hølen siden 1842, og det nye huset ble både skolestue og hans hjem. Skoledriften i bygningen opphørte ved hans død i 1878. I 1870 ble Langlie også poståpner. Poståpneriet lå i

Holterhuset fram til 1972, da postkontoret ble åpnet i nye lokaler.

Omkring år 1900 ble det åpnet kommunale kontorer i huset. Kunstmaleren Karl Johan Holter (1870-1960) som da bodde der, og som huset har fått navnet etter, fungerte dermed som poståpner, kemner og ligningsfunksjonær. Fra 1908 til 1927 var det offentlig bibliotek i huset med en liten boksamling som Holter bestyrte. Han var også ansvarlig for den lokale trygdekassen og for kassen til Hølen Elektricitetsværk. Fra 1912 til 1975 var det også telefonsentral i Holterhuset.

I 2005 åpnet «Karl Johans kafé» i huset, med serveringssted, bokkafé og brukthandel. Stedet drives nå som **Hølen kafé**.



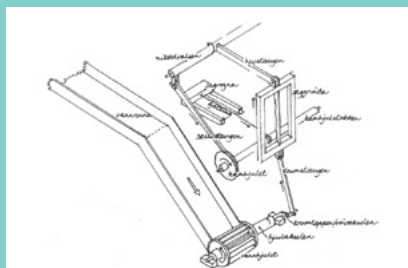


# Industri og mennesker ved Storfossen gjennom tidene

## Sagbruk og kverner i Hølenelva

Skogen og vanddrevne oppgangssager i Hølenelva dannet basis for Hølenes storhetstid på 1600- og 1700-tallet. Dette var Folloes viktigste sagbruksområde. Trelasten ble ført til skip som lå og ventet i Son. Sagbruksdriften var regulert, og samlet hadde Hølenes sager lov til å skjære 10.400 bord årlig, drøyt halvparten av Vestbys kvantum.

Vestby gårdshistorie beretter om at sagbruk ble kombinert med kvernbruk i Hølenelva i 1600-årene. Vannet var en ytterst knapp ressurs som ble gjenbrukt ved at det ble ledet fra sag til kvern. En alternativ framgangsmåte ved vannmangel var å sage tømmer på dagtid og male korn om natten.



Oppgangssag

## Sagbruksprivilegiene av 1688

På grunn av ønsker om en omfattende regulering av sagbruksdriften på Østlandet og Sørlandet, ble det i 1688 fastsatt et sagbruksreglement.

Bakgrunnen for dette var delvis faren for avskoging i kystnære områder, og delvis at byborgerne som hadde enerett til trelasthandel, klaget over dårlige priser som følge av overproduksjon.

Frykten for avskoging vedvarte også utover 1800-tallet. I amtmannens innberetning for årene 1846-50, kan vi lese om frykten for avskoging i Follo:

*«Det fordum saa skovrige Vestby sogn er i den Grad bleven udplyndret, at neppe 30 Gaarde kunne siges at eie Skov til Afsætning».*



*Søfren og Maren eide blant annet Andbekk gård, som i dag ligger rett vest for Smaalensbanen.  
Foto: Vestby historielag/Widerøe 1950-tallet.*

## Søfren og Maren Solgaard

Fire betydelige handelsmenn etablerte seg i Hølen fra 1670-årene og utover. Historikerne kaller disse for Hølen-patrisiatet, stedets økonomiske og sosiale elite. En av disse var Søfren Larsen Solgaard.

Sammen med sin kone Maren Solgaard, var Søfren Follo's største sagbrukseier. Solgaard startet karrieren i 1671 og eide hele ni sager i 1686. I tillegg til egen produksjon, kjøpte Solgaard trelast fra ca. 350 gårder. Søfren kjøpte også gårder, og eide ved sin død i 1694 omkring 80 gårdsbruk. Minst halvparten lå i Vestby. Han hadde full kontroll over begge gårdene som avga all byggegrunn til det voksende tettstedet Hølen. Etter hans død videreførte enken Maren

trelastproduksjonen. Hun investerte også i skipsfart, og behersket dermed samtlige ledd i trelastkjeden – fra hogst i egen skog og trelastoppkjøp hos bøndene til saging på eget bruk og utskipping på egen kjø.

I 1856 finner vi første tegn på at oppgangssagenes tid snart var over. Da satt firmaet Wold og Huitfeldt opp sin vanddrevne sirkelsag i nedre Hølen. Dødsstøtet kom tidlig i 1860-årene da Soon Dampsag ble etablert ved utløpet av Hølenelva. Sagbruket ble drevet av en mobil dampmaskin med stor kapasitet, kalt lokomobil. Sagene i Hølen var fullstendig utkonkurrert og ble ikke senere omtalt i amtmannens beretninger.







## Naturmangfold og sjørret

### **Om Hølevassdraget**

Hølevassdraget er det største vassdraget i Vestby kommune med en total elvelengde på over 150 km. Nedbørsfeltet er 138 km<sup>2</sup>. Sidebekkene tar imot nedbør fra kommunene Ås, Nordre Follo, Indre Østfold og Våler. De tre største sidevassdragene er Fallentinbekken, Kjærstadbekken og Loskabekken. Hele vassdraget er sterkt påvirket av menneskelig aktivitet.

### **Naturmangfold langs Hølelsva**

Langs vassdraget er det flere forskjellige naturtyper og sentrale økosystemer som er viktige for naturmangfoldet, og for å motvirke avrenning og dempe flom. Flere av disse områdene langs vassdraget er på rødlisten over naturtyper. De

viktigste naturtypene langs vassdraget er lågurt edellauskog, flomskogmark, åpen flommark, høystaudegranskog, gammel lågurt granskog med død ved, og flere områder med kroksjøer og meanderende bekkestrekninger. Disse områdene er viktige for mange sjeldne arter som ikke kan leve andre steder. Det er funnet sjeldne kjuke (vedsopper) som flammekjuke og svartsonekjuke som lever på døde liggende trær. Kantvegetasjonen som utgjør skogen langs bekken er også svært viktige hekkeområder for en rekke fuglearter. Blant annet er vår minste hakkespett dvergspetten avhengig av gamle løvtrær i slike områder, og den svært sjeldne isfuglen er observert flere steder langs vassdraget.



Isfugl. Foto: Tove Eriksen



Sjøørret. Foto: Stian Stensland

### **Sjøørret og andre fisker i elva**

Som kjent er det store tettheter av sjøørret og lakseyngel nederst i vassdraget i Hølen. Mindre kjent er det at sjøørret er funnet flere steder langt oppe i vassdraget de siste årene. I Hølen er det kun to fosser nederst i Hølelsva som er vanskelig å passere for sjøørret og laks. Det er Mølledammen og Fabrikkfossen. I 1986 var det høy isgang som rev av store biter fra betongdemninga ved Møllefossen, og siden den gang har sjøørret kunne vandre forbi demningen når det er stor vann-

føring. Fabrikkfossen kan også være vanskelig for sjøørreten, men fisken kommer seg forbi denne fossen også når det er mye vann i elva. Nesten hele resten av vassdraget er uten hindringer for fisk som vil svømme og vandre til forskjellige deler av elva. Dermed er det over 100 km med elv og bekk som kan være tilgjengelig for ørret og laks.

Av andre fiskearter som er funnet i elva, kan det nevnes gullbust, gjedde, ål, ørekyte, mort og trepigget stingsild.

### **Kilder:**

Dahl, Ingvar (2014). *Glimt fra Hølen historie gjennom 300 år. Fra storhetstid på 1600-tallet til innlemmelse i Vestby*. Vestby Historielag.

Færden, Else (2002). *Norges minste by – en vandring i Hølen med Helge Holter*. Oslo. Sandengen forlag.



*Kirken fra 1880. Foto: ukjent.  
Kilde: Else Færden*

## Såner kirkested: 4 tidsaldre – 4 kirker

Såner er et middelalderkirkested der kirka har eksponert beliggenhet. Fra gammelt av var stedet et kommunikasjons-knutepunkt med oldtidsveger som løper ut i flere retninger fra kirkestedet. Den Fredrikhaldske kongevegen fra Oslo-Halden krysser området i oldtidsvegen. Bygdevegen fra Hølen langs Såna til Son er datert 1650-1800.

Det har stått tre kirker på stedet før den eksisterende kirken ble oppført i 2000. Av gamle kilder kan en tidfeste at den første kirken ble bygget før året 1347, men byggemåte og utseende er ikke kjent. det eneste som er bevart av inventaret er ei gammel kirkeklokke. Den tjenestegjorde i tre kirker helt til den sprakk under en begravelse i 1936(!). En ny kirke ble bygget rundt år 1500. På 1700-tallet ble kirken utvidet,

men på grunn av at den var i dårlig stand ble det besluttet at den skulle rives. Ny kirke ble innviet i 1880. Kirken ble stående helt til den tragiske brannen i 1995, da kirken ble påtent av satanister. Kirken brant ned til grunnen, og det eneste som ble reddet ut var gravregisteret og noe sølvtøy. Dagens kirke ble innviet i 2000.



*Tømmerkirken fra år 1500.  
Etter maleri av Therese WoldThorne  
Dagens kirke. Foto: Vestby kirkelige fellesråd*

**Vestby kirkelige fellesråd** har mer informasjon om kunsten i Såner kirke.





# Såner



*Bommen*

*Nordre Vines*

*Foto: L-P Lorentzen*

Kirkestedene har stor betydning for forståelsen av kulturlandskapet og stedshistorien. Noen av de sentrale gårdene rundt kirkestedet Såner er synlig her: Bommen, Vines, Såner og Skøyen. Nedenfor gis et lite glimt inn i noen av gårdenes historie.

## **Bommen**

Bommen tilhørte opprinnelig det gamle gårdsområdet Skøyen. Navnet Bommen er et yngre navn etter en veibom her ved innkjøringen til Hølen. Første kjente bruker er Aslak Skøien som bodde på gården fra 1610-1645. Gården var kirkegods og leilendingen Aslak leide jorda av kirken.

I 1839 ble eiendommen delt i to – Bommen og Nordre Skøyen. Våningshuset på Bommen ble i sin tid brukt som skole- og forsamlingslokale. Historien forteller at kirkeklokkene i Såner ble senket i en dam i skogen tilhørende Bommen for at ikke svenskene eventuelt skulle ta dem og smelte dem om.

## **Vinesgårdene**

Like nord for Såner kirke ligger Vinesgårdene. Kanskje er gården ryddet i folkevandringstiden og delt i en søndre

og en nordre gård alt i middelalderen.

I 1956 hadde Nordre Vines følgende arealfordeling: en liten frukthage, 125 da korn, 6 da poteter, 6 da rotfrukter, 375 da produksjonsskog, 123 da eng og beite og 20 da annen utmark.

I 1869 overtok Ole Martin Thoresen gården Søndre Vines av sin barnløse onkel Vebjørn Johannesen. Ole Martin giftet seg med Mina Nilsdatter, og sammen fikk de 6 barn. Mina drev gården alene etter mannens død, og etter hennes død i 1918 ble gården tilskjøttet yngste sønn Johan Vinæs. Han var engasjert i styre og stell i bygda og ellers – flerårig medlem av kommune-styret, formann i overlikninga, medlem av veikomite, av representantskapet for Østlandske Melkesentral og styremedlem og formann i Moss Meieri & Handelslag.





Søndre Vines

Såner

Såner kirke

Nordre og Søndre Skøyen

Minst to steder på gården finner en rester etter kullmiler – et sted nord i skogen og et sted nær husene. En kullmile er et anlegg for fremstilling av trekull, med hensikt å fjerne vanninnholdet i veden for å oppnå høyere temperatur ved videre forbrenning.

### Såner

Såner ligger i et svakt hellende terreng like ved Såner kirke. Stedsnavnet kan ha flere betydninger. Sånar ble antakelig brukt om elver som minket betraktelig i tørketider. I 1732 gir sogneprest Rødder en folkeetymologisk forklaring: stedet som ligger nær ladestedet Son – Sogen – Sogner. Navnet Huseby er også brukt, hvilket betegner en godt bebygd gård med mange og prektige hus. Det var 52 Husebygårder i landet – de skulle være et lite sentrum for den lokale styringen. Under sine reiser tok kongene inn på disse gårdene. Om ikke selve urgården, kan en i alle fall regne Såner som en sentral gård i dette jordbruksområdet.

### Skøyen

Skøyen er et stort gårdsområde på leirblandet jord som en antar er ryddet i de første hundreår av vår tidsregning. Allerede i middelalderen ble det delt i en nordre og søndre gård. Det har vært en rekke eiere og gårder her, noe som gjør det vanskelig å skille de forskjellige plassene på området fra hverandre. I dag er det gårdene Nordre og Søndre Skøyen som har bevart det opprinnelige gårdsnavnet. ble påtønt av satanister. Kirken brant ned til grunnen, og det eneste som ble reddet ut var gravregisteret og noe sølvtøy. Dagens kirke ble innviet i 2000.

#### Kilder:

Færden, Else (2002). *Norges minste by – en vandring i Hølen med Helge Holter*. Oslo. Sandengen forlag.  
Vestby kirkelige fellesråd, Arne Eriksen. Martinsen, O. (1976). *Vestby bygdebok: gård og grend gjennom tidene*. 3. Garder og Såner sokn. Vestby kommune.





Foto: Norsk jernbanemuseum

## Såner stasjon

Ved Skøyen i Såner ble det oppført en stasjonsbygning i 1878. Den er tegnet i sveitserstil av arkitekt Peter A. Blix. Hit dro mange skuelystne for å oppleve det prustende og dampende lokomotivet på nært hold. Andre kom for å stille uret etter den store stasjonsklokken. Selv om Såner stasjon var tenkt å betjene Hølen og Son, skjedde det nærmest ingen utvikling rundt stasjonen. Det var nedgangstider og ingen bedrifter fra ladestedene var interessert i å flytte «på landet». Derfor bestemte NSBs hovedstyre at det skulle opprettes egne stoppesteder ved Sonsveien og Hølen.

I sitt «julibrev fra Son», beskriver Nils Kjær den utilgjengelige beliggenheten til Såner jernbanestasjon:

*De brave menn, som har forestått samferdsvesenet i dette strøk av landet, har heldigvis virket bakuendt og mot sin bestemmelse. De har fått henlagt Såner jernbanestasjon så vel isolert fra menneskelig bebyggelse som mulig, og medens vår naboby Hølen iallfall har banelegemet hengende som et luftsyn over sine tak, er adkomsten fra Son til stasjonen besværleggjort ved hjelp av en sindig og vidløftig omvei.*

**Det siste toget** som trafikkerte viadukten, var Norsk Jernbaneklubbs veteranog. Norsk jernbaneklubb arrangerte lørdag 5. oktober avskjedstur Oslo-Såner med toget. Det bestod av et damplokomotiv fra 1914 og to litt yngre trevogner til passasjerene.



Foto: Espen Franck-Nielsen

## Hva slags togsett kjørte på Smaalensbanen?

Gjennom de over 140 årene jernbanen har vært i drift har det kjørt ganske mange varianter av togtyper på sporene. De første årene ble det brukt blandede tog, det vil si tog med både personvogner og godsvogner. Til åpningen ble det anskaffet lokomotiver fra fabrikken Beyer, Peacock & Co. i Manchester.

De første utenlandstogene som bare stanset i Ski, Kornsjø (ved svenskegrensen) og i byene, var nattog mellom Christiania og Göteborg. De begynte å kjøre i juni 1886 og hadde også postvogner for posten mellom Norge og det europeiske kontinentet. Senere er det blitt kjørt direkte vogner til Berlin, Hamburg og Paris. Det har også blitt kjørt ei vogn ukentlig mellom Oslo

og Moskva fram til Sovjetunionens sammenbrudd.

De tre første bildene over viser tre bevarte personvogner som opprinnelig ble levert til Smaalensbanen tidlig i 1880-årene. Til vestre på ramma står det SB og vognnummer. Vognene kalles karévogner. Opprinnelig tok konduktørene seg fram på stigbrettene og kontrollerte billetter ved at vinduene til kupeene ble åpnet, men etter ulykker der konduktører ramlet av, ble det slutt på dette.

Vogna nede til høyre er bygget til Smaalensbanen i 1890. Den har konduktørkupé og postkupé i tillegg til sitteplasser for 3. klasse.

# Den høygravide kvinnen som gikk fra Erikstad til Såner stasjon

I et utdrag fra dagboka til Peder Arnestad fra 1895 får vi et innblikk i hvordan hverdagen kunne være for lokalbefolkningen da Såner stasjon var i bruk. Det fortelles om den høygravide Anne som fødte barn kun dager etter at hun, i minusgrader og snøvær, hadde gått hele veien fram og tilbake fra Erikstad til Såner i for å ta toget til Moss:

«Fredagen den 1te februar er det stygt vær. Snøfokk med 3 graders kulde. Det har vel kommet 4 – 5 tommer snø og blåser nordavind. Anne har i dag reist til Moss. Hun skal være med jernbanen fra Såner kl. 10. Hun gikk herfra kl. ½9. Johan kjører tømmer til Soon. Han har nå omtrent halvkjørt. Anne kom hjem kl. 5. Hun kjøpte en lykt til meg for kr. 2, og så kjøpte hun garn til seg selv.

Lørdagen den 2re er det godt vær med 4 graders kulde. Johan har kjørt 2 lass tømmer og siden ½ favn bjerkeved å kr. 6 til Johan Hansen. Jeg har også gjort opp med Johan i dag for januar. Jeg har hugget litt ved, og ble i kveld buden til Erikstad. Jørgen Karterud var der. Jeg kom hjem kl. 4.

Søndagen den 3de er det godt vær med 7 graders kulde. Jeg og Carl Erikstad er i ettermiddag buden til Karterud, men jeg vet ikke sikkert om vi kommer til å gå. Martin Smed var her og fikk 4 kr. i forskudd på en sæle som han skal ha 5 kr. for. Jeg var på Karterud, men Carl Erikstad ble buden til Dahl. Lars Kjære kom også til Karterud. Vi holdt på til kl. 3.

Mandagen den 4de er det godt vær, litt skyet og frisk nordavind, så det er en del sno med 7 graders kulde. Her kom i dag en liten datter til verden i bryggerhuset hos Anne og Johan. Det gikk brått over, for jordmoren kom her kl. 5, og kl. 6 var alt godt vel over for dem. Det skal være bra, både med moren og datteren. Jeg var på Erikstad og vekslet en 100 kroneseddel, for jeg trenger mindre penger. Johan fikk med seg en pike, datter til Wulf, som skal være her noen dager mens Anne er dårlig. Jeg har i dag fått brev om begravelsen på Tømt etter Helga, datter av A. Christiansen. Jeg vet ikke hvordan det går med krans. Vi har myrter nok, men ingen levende rose. Jeg tror jeg kommer til å reise til Moss i morgen for å kjøpe noe.»



Carl og Silla Erikstad gik til Arnestad med vognene  
Torsdagen den 1<sup>de</sup> Februar er det skjøt veir Snefog med 3 graders Kilde er vel  
kommen 4 a 5 hammer Sne og blæser Nordervind, Anne er idag Reist  
til Moss hien skal være med Jernbanen fra Laner Kl 10 hien gik  
herfra Kl 8 $\frac{1}{2}$  Johan Rjører kom hien til Seon han har nu ombrent halv-  
- Rjører Anne kom hjem Kl 5 hien kjølte en Logh for mig for Kr 2.00  
ogsaa kjølte hien garn for sig selv, Lørdagen den 2<sup>de</sup> er det godt  
veir med 4 graders Kilde, Johan har kjøst 2 Les hinner og siden  
1/2 favn Birkved til Johan Mannen a 6 Kr jeg har ogsaa gjort op  
med Johan idag for Januar jeg har kjøgt lidt Ved jeg blev i hæl  
biden til Karteren Erikstad Jørgen Karterud var der jeg kom hjem Kl 4, Søndagen den 3<sup>de</sup>  
- er det godt veir med 7 graders Kilde, jeg og Carl Erikstad er i Effrud biden til Karter-  
- ten i men jeg ved ikke sikkert om vi kommer til at gaa, Martin Sene var her  
idag og fik 4 Kr i forskud paa en Sole som han skal have 5 Kroner for  
jeg var paa Karterud men Carl Erikstad blev biden til Dahl, Lars Rjører kom  
ogsaa til Karterud vi holdt paa til Kl 3. Mandagen den 4<sup>de</sup> er det godt veir  
- lidt skjøt og frisk orordervind saa det er en hæl sne med 8 graders Kilde  
her kaan idag en liden Datter til Vorden i Byggenhusen hos Anna og  
Johan det gik brott over for Jordenmoderen kom her Kl 5 og Kl 6 var  
- det godt veir over dem skal være bra baade Moderen og Karteren

#### Kilder:

Dahl, Ingvar (2014). Glimt fra Hølen  
historie gjennom 300 år. Fra storhetstid på  
1600-tallet til innlemmelse i Vestby. Vestby  
Historielag.

Dagboka til Peder Arnestad. Eier av dag-  
boka: Brita Linnestad, Pepperstad gård.

Færden, Else (2002). Norges minste  
by – en vandring i Hølen med Helge  
Holter. Oslo. Sandengen forlag.

Norsk Jernbaneklubb,  
<https://forsk.njk.no/stdb/index.php>

# Andre turmuligheter i Vestby

## Kyststien

Kyststien går gjennom hele Vestby kommune. Den følger kystlinja fra svenskegrensa, sør for Halden, og nordover, på begge sider langs Oslofjorden. Kyststien er en del av EU-prosjektet «Rekreative Ruter».

Kyststien er en merkevarer kjent av mange, også utenfor landet. I Vestby passerer, eller går den gjennom de fleste av kommunens statlig sikrede fri-luftsområder. Kyststien er én sammenhengende led, med merking som er avstemt med resterende av kommunene i kyststinetverket. I Vestby er det kommunen som har ansvaret for Kyststien. I tillegg til etappeskilt langs stien, kan informasjon også finnes på **kommunens nettsider**, med kart, distanse og vanskelighetsgrad på etappene.

Fra Smaalensbanen er det lettest å nå Kyststien fra de sydligste områdene, - Sonsveien stasjon, eller Hølen. For å komme innpå Kyststien er det enklest å legge turen om Son, hvor den krysser gjennom sentrum. Du møter Kyststien på bryggene. Fra Son sentrum kan du følge Kyststien sørover mot Moss, eller nordover, mot Frogn og Drøbak.

**Fra Sonsveien stasjon** kan du følge gang- og sykkelveien mot Son. Hvis du går nordover på Smaalensbanen kan du også ta vestover inn på en grusvei etter omtrent 1,5 kilometer, rett før gamle Såner stasjon. Videre derfra følges grusvei og skogssti over Deør skog, og ned til Son. Alternativt, så går det busser til Son sentrum.

**Fra Hølen** er den letteste, og fineste ruta, å følge grusveien langs Hølenelva (Såna) ned til Son. Elva ser du under deg når du krysser Hølenviadukten. Gå av Smaalensbanen rett nord for viadukten, og følg den bratte trappa ned til Hølen bokkafe. Følg deretter med elvestrømmen nedover. Følg grusvei sørover etter at du har krysset elva i bunn av bakken. Kyststien treffer du på i Son, på brua over Hølenelva der den renner ut i Oslofjorden.

**Nordover.** Kyststien følger riksveien nordover fra Son, et lite stykke, til den tar av mot Kjøvangen, mot vest. Populære turområder nord for Son:

- Kjøvangen
- Hulvika
- Krokstrand
- Svartåshytta og Skjelavika
- Emmerstad, med sherpatrapp
- Hvitsten
- Ramme



**Sørover.** Kyststien sørover går gjennom Son sentrum, og følger veien til Langesand (Sonstranda), og videre til Son spa, og sandstranda, Skutebaugen. Andre populære områder, videre sør for Son:

- Brevikbukta
- OBOS- stranda
- Arnestranda
- Kulpe (nedenfor Sjøhagen, Moss kommune)

### **Pilegrimsleden**

Pilegrimsleden gjennom Vestby kommune er del av Borgleden. Leden går gjennom variert og frodig kulturlandskap gjennom Østfold og Akershus. Borgleden byr på både skog-, kyst-, og kulturlandskap. Leden egner seg både for dagsetapper, kort vandring eller som en del av en langvandring.

Fra Smaalensbanen nås Pilegrimsleden lettest fra den nordre delen, - Kjennstjernet. Nord for Kjennstjernet følges grusveien sørvestover (Kjennsmyrveien), eller mot nordvest (Tømteveien). Begge grusveiene støter på Pilegrimsleden rett vest for E-6.

**Sørvestre rute.** For de som ønsker å følge Pilegrimsleden sørover mot Son og videre mot Østfold. Du kommer inn på leden ved Nordre Klokkerud gård. Derfra følger du grusvei, og skogsstier sørover. Gjennom Son og videre sørover mot Østfold er Pilegrimsleden sammenfallende med Kyststien.

**Nordvestre rute.** Skal du følge Pilegrimsleden nordover mot Vestby sentrum, og videre innover i Ås, følger du grusveien mot nordvest, til Nordre Tømt. Pilegrimsleden følger nordover gjennom ridesenteret på Svartedal, videre i skogsterreng mot Vestby kirke.



