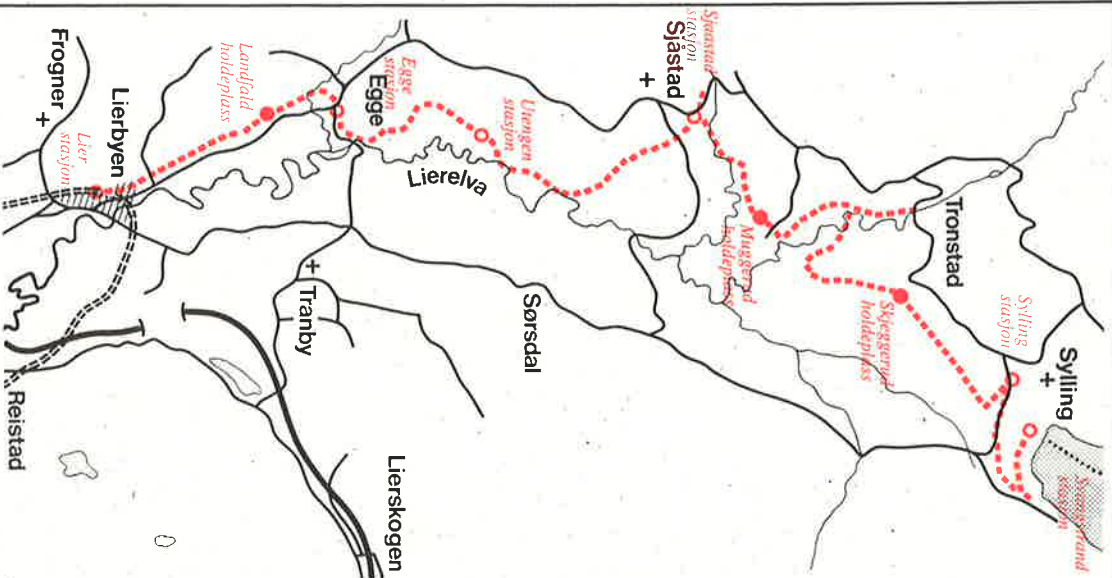
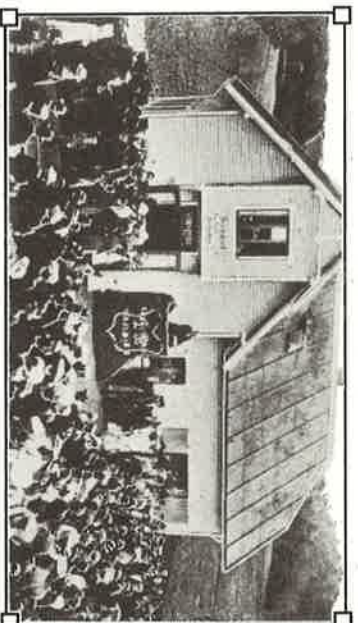


Kart over Lierbanen

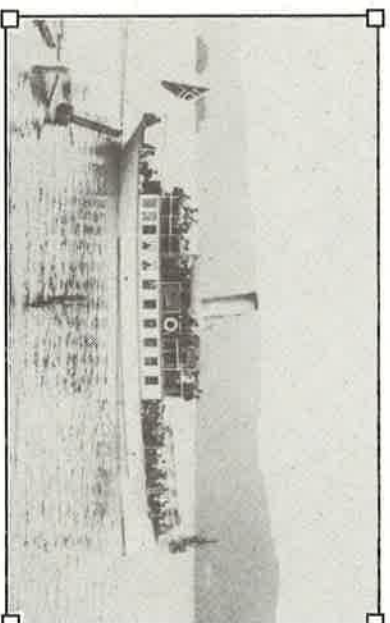


Tegnforklaring:

- Lierbanen
- Gamle Drammensbanen
- Stasjoner
- Haldeplasser
- == Vei
- Motorvei



Bildet over viser åpningen av Lierbanen ved Svangstrand stasjon den 12. juli 1904. Under ser vi banens eget dampskip «D/S Ringenke». Bildene er utlånt av Lier Historielag.



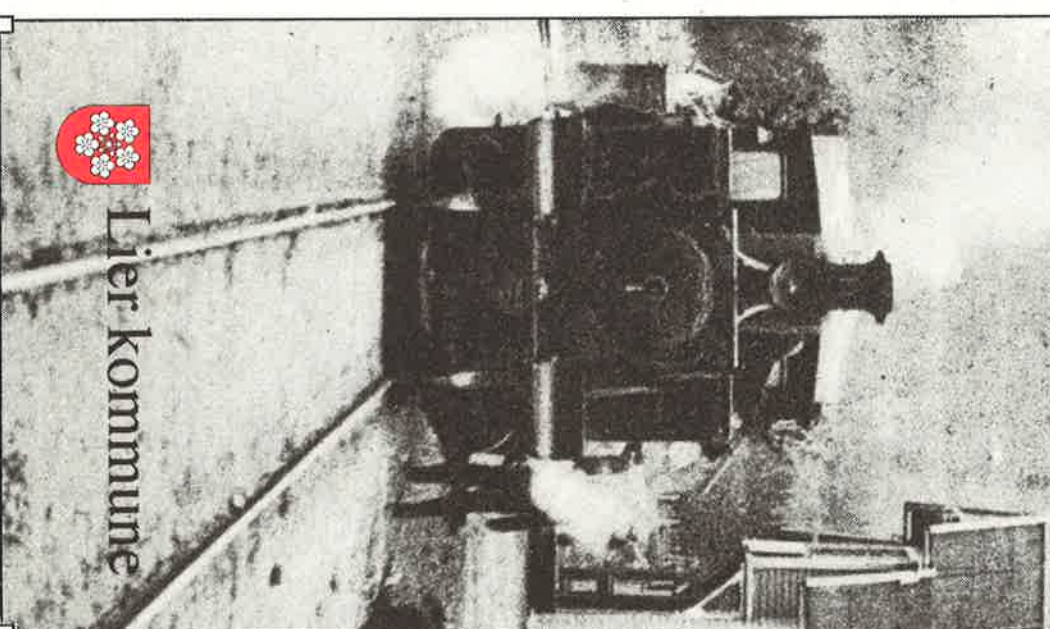
I dag er deler av jernbanetrasséen borte, men mesteparten er tilgjengelig som bygdevei eller tur- og sykkelsti. Den starter ved Lier stasjon i Lierbyen. Videre oppover dalen mot Sylling vil du finne informasjons-skilt som forteller deg litt om stedene du passerer.

Hvis du vil vite mer om Lierbanen kan du prøve disse skriftlige kildene:

- Gausmel Steffen : Liers historie bind 6, 1969
- Foss Ole : Trekk fra lierbanens historie, Lier Historielags årsskrift 1977
- Jacobsen John W. : Langs åsene mot nord - Lier før og nå - 1995
- Jacobsen Asbjørn : En reise i tiden - fra 1839-1949 med dampskip fra Busund til Svangstrand og tog til Drammen over Lier - 1995

Denne folderen er utgitt av kulturkontoret i Lier Rådhuset, 3400 Lier - tlf: 32 22 01 00

Lierbanen



Lier kommune



Lierbanen

Norges første jernbane, «Hovedbanen», ble åpnet i 1854. Dette innebar omfattende forandringer i et samfunn som tidligere hadde vært avhengig av vær, vind og muskelerkraft for å få frakter sine varer. Transport og kommunikasjon ble stadig en viktigere del av folks hverdag, og da Drammensbanen ble åpnet i 1872, fikk også Lier sin egen stasjon. Denne stasjonen hadde imidlertid nesten bare innflytelse på nedre del av bygda, og tanken på en egen «småbane» eller «tertiærbane» begynte å bre seg blant bygdas befolkning.

I den midtre delen av Lier, på Ståstad, var det — etter dattidens forhold — stor industri. Hans Jacob Hofgaard het mannen som drev både skogsdrift, et stort sagbruk og trevarerfabrikk. I 1896 hadde han over 50 ansatte, og produktene ble frakter den lange veien til Lier stasjon med hest. Hofgaard hadde store interesser i en eventuell jernbane, og han ble den drivende kraften for at jernbanen skulle kunne realiseres.

De første kostnadsoverslagene for Lierbanen lød på kr. 700 000,-. Da var et mindre dampskip regnet med. Dette skulle knytte forbindelsen over Tyrifjorden til Sundvolden. Kommunestyret bevilget kr. 140 000,- til tegning av aksjer, og den 18. mai 1899 ga Stortinget tillatelse til byggingen, og bevilget samtidig kr. 350 000,-.

Høsten 1901 startet byggingen. Hele banen skulle graves ut med hakker og spader. Det var et hardt, og ikke problemfritt

arbeid de ga seg i kast med. Moreneryggene inneholdt tonnevis av grus og sand, og ikke mindre enn syv jernbanebruer av tre måtte til for å fullføre arbeidet. Den lengste av bruene var 115 meter lang. Arbeidskarene, «Fallarene», var svært dyktige. De fleste av dem var svenske. Innløst på gårdene rundt om i Lier, satte de sin ære i å få arbeidet unna. Med en maksimumslønn på kr. 3,- pr. dag jobbet de også om vinteren — på tross av snø og tåle. Banen ble bygget med en sporbredden på ca. en meter, og det ble bygget grunder ved hver overgang. Banen hadde 8 stasjoner og en svingskive, som toget kunne snu på, i hver ende. Det ble også bygget et sidespor fram til Hofgaards bedrift på Ståstad, og til et nyanlagt tresliperi ved Tronstad. To små tyske lokomotiver, kalt «Hole» og «Lier», skulle betjene banen. Som en startpakke ble det også kjøpt inn to personvogner, noen vanlige godsvogner og en kombinert gods- og konduktorvogn.

Et lite ståt fra boken «Barndommens rike» av Johan Borgen: «Den begynte på Vestbanen. Toget til Lier stasjon. Togbytte der — til et luntende lekerøystog, såne det dessverre ikke er noen igjen av. Popen på det vesle lokomotivet var av messing, blank som en skipsklokke. Vognene var en slags små kabinner på hjul. Togets mål var Svangstranden på sørsiden av Tyrifjorden. Der var noen oppforbaker under veis. Der gikk min far av toget og plukket prestekraver under farten.»

Den 12. juli 1904 ble banen offisielt åpnet med en festivitas som Lier-bønderne knapt hadde sett maken til. Statsminister Hagerup holdt åpningstalen, og blant de prominente gjestene var det representanter fra storting, regjering, amt (fylke) og kommune. Et flagg- og løpnyttet lokomotiv, «Hole» (bildet under), dro følget til Ståstad. Der ventet Hofgaard med frokost i det grønne. Drammen Parkmusikk spilte og Ståstad blandede kor hadde spesiallagde sanger for anledningen. På grunn av taler og andre festligheter ble toget tre timer forsinket til Svangstrand, der «D/S Fingrike» ventet på å ta besøk med seg

over fjorden. Først når gjestene kom tilbake til Svangstrand skjedde den offisielle åpning ved statsministeren. Dermed startet festen — også for den vanlige luring, og festen varte til langt ut i de små timer.

Helt i starten gikk banedriften litt trått, men etter få år begynte turismen å ta seg opp betraktelig. Belliggenheten og den nydelige naturen — både opp Lierdalen, og videre på Tyrifjorden — gjorde at folk strømmet til fra både Drammen og Oslo for å ta turen. Etter noen år måtte man kjøpe enda et dampskip, «D/S Aktiv», som skulle supplere «Fingrike». Folk som ikke var vant til å reise, fikk nå anledningen til å se steder de før ikke hadde hatt muligheten til. Prisene var modererte, så de fleste kunne ha råd til en reise. En billett fra Lier til Landfall kostet 10 øre. I sommerseongen var det fulle tog, og «Fingrike», som hadde bespisning, øl- og vinrett, var ofte fylt til randen. Det fortelles om en tur hvor skipet hadde skallet lukene, og hvor enkelte passasjerer sto med vann opp til støvskaffet på dekk. Skipet hadde ikke lov til å ta med mer enn 120 passasjerer, men det var ikke alltid lett for en kaptein å ta folk stå igjen på kaia.

Tross god pågang de tørste årene begynte driften av banen etterhvert å bli tynge. Banen var temmelig sparsommelig bygget, og den dårlige standarden kunne lett forårsake sporbrudd. Hvis så var tilfelle måtte alt gods lastes om, og dette medførte store forsinkelser. I 1927 kom det i tillegg en buss-rute på vestsiden av dalen, som tok mange kunder fra toget. En periode tilbød arbeiderne seg å jobbe for 50% av vanlig lønn, men heller ikke dette hjalp. I 1930 ble banen kortet ned for bare å gå til Tronstad. Senere ble banen kun brukt til grustransport for byggingen av Buskerud og Vestfold psykiatriske sykehus. I 1937 ble banen innstilt for godt.

