



Jernbaneverket

Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen

Del II: Objekter og miljøer

Høringsutkast
Tekst pr. 23.03.2004

EKS 7

9904362 JBV Fug

09TU09368

 JERNBANEVERKET	TITTEL Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen, del II: Objekter og miljøer																							
	SAKSNR. 04/1446	ARKIVBETEGNELSE SI 093																						
	DATO 23.03.2004	ANTALL SIDER 68																						
OPPDRAAGSGIVER <i>Infrastruktur Bane og Eiendom</i>	OPPDRAAGSGIVERS REFERANSE <i>Terje Hauger</i>																							
SAKSBEHANDLER/PROSJEKTLEDER (NAVN, SIGN.) <i>Senioringeniør Magne Fugelsøy (sign.)</i>	PROSJEKTMEDARBEIDER <i>Carl Fredrik Thorsager (fram til 2000)</i>																							
KVALITETSSIKRET AV FAGPERSON (NAVN, STILLING, SIGN.)	<i>Seniorarkitekt Jan Petter Ødegaard (sign)</i>																							
GODKJENT (NAVN, STILLING, SIGN.)	<i>Direktør Ivar Hagland</i>																							
SAMMENDRAG																								
<p>I tillegg til strekningsvernet (del I) anbefales det i denne førsteutgaven av "Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen" vern av 27 miljøer på eller i tilknytning til det øvrige, landsdekkende jernbanenettet. Disse objektene/miljøene består av stasjoner med driftsanlegg, utvalgte minner på fri linje, eldre jernbanetrasèer uten spor, anleggsveger og –baner. De viktigste er:</p>																								
<table border="0"> <tr> <td>➤ <i>Bøn stasjon</i></td> <td>➤ <i>Kulturmiljø ved Drivstua</i></td> </tr> <tr> <td>➤ <i>Tretten stasjonsby</i></td> <td>➤ <i>Nidareid i Trondheim</i></td> </tr> <tr> <td>➤ <i>Dovre stasjon</i></td> <td>➤ <i>Steinhvelv ved Valøy</i></td> </tr> <tr> <td>➤ <i>Hamars lokstaller</i></td> <td>➤ <i>Bønsparsellen</i></td> </tr> <tr> <td>➤ <i>Sokna stasjon</i></td> <td>➤ <i>Hølen viadukt</i></td> </tr> <tr> <td>➤ <i>Trengereid stasjon</i></td> <td>➤ <i>Nedlagt parsell v/Maurholen</i></td> </tr> <tr> <td>➤ <i>Tolga stasjon</i></td> <td>➤ <i>Gammellina ved Gaulfossen</i></td> </tr> <tr> <td>➤ <i>Reitan stasjon</i></td> <td>➤ <i>Drøyliene i Holtålen</i></td> </tr> <tr> <td>➤ <i>Soknedal stasjon</i></td> <td>➤ <i>Bergensbanens rallarveg</i></td> </tr> <tr> <td>➤ <i>Elsfjord stasjon</i></td> <td>➤ <i>Ofofbanens rallarveg</i></td> </tr> <tr> <td></td> <td>➤ <i>Anleggsjernbane på Saltfjellet</i></td> </tr> </table>			➤ <i>Bøn stasjon</i>	➤ <i>Kulturmiljø ved Drivstua</i>	➤ <i>Tretten stasjonsby</i>	➤ <i>Nidareid i Trondheim</i>	➤ <i>Dovre stasjon</i>	➤ <i>Steinhvelv ved Valøy</i>	➤ <i>Hamars lokstaller</i>	➤ <i>Bønsparsellen</i>	➤ <i>Sokna stasjon</i>	➤ <i>Hølen viadukt</i>	➤ <i>Trengereid stasjon</i>	➤ <i>Nedlagt parsell v/Maurholen</i>	➤ <i>Tolga stasjon</i>	➤ <i>Gammellina ved Gaulfossen</i>	➤ <i>Reitan stasjon</i>	➤ <i>Drøyliene i Holtålen</i>	➤ <i>Soknedal stasjon</i>	➤ <i>Bergensbanens rallarveg</i>	➤ <i>Elsfjord stasjon</i>	➤ <i>Ofofbanens rallarveg</i>		➤ <i>Anleggsjernbane på Saltfjellet</i>
➤ <i>Bøn stasjon</i>	➤ <i>Kulturmiljø ved Drivstua</i>																							
➤ <i>Tretten stasjonsby</i>	➤ <i>Nidareid i Trondheim</i>																							
➤ <i>Dovre stasjon</i>	➤ <i>Steinhvelv ved Valøy</i>																							
➤ <i>Hamars lokstaller</i>	➤ <i>Bønsparsellen</i>																							
➤ <i>Sokna stasjon</i>	➤ <i>Hølen viadukt</i>																							
➤ <i>Trengereid stasjon</i>	➤ <i>Nedlagt parsell v/Maurholen</i>																							
➤ <i>Tolga stasjon</i>	➤ <i>Gammellina ved Gaulfossen</i>																							
➤ <i>Reitan stasjon</i>	➤ <i>Drøyliene i Holtålen</i>																							
➤ <i>Soknedal stasjon</i>	➤ <i>Bergensbanens rallarveg</i>																							
➤ <i>Elsfjord stasjon</i>	➤ <i>Ofofbanens rallarveg</i>																							
	➤ <i>Anleggsjernbane på Saltfjellet</i>																							
<p>Også for kulturmiljøene er det foreslått en gradering av verneform og bruk av lovverket etter verdi og hvilken sammenheng kulturminnet/ene opptrer i. Som regel vil det ikke være aktuelt å bruke Kulturminneloven på objekter som er i ordinær bruk. For kulturmiljøer der flere eiere/forvaltningsmyndigheter enn Jernbaneverket er inne i bildet, vil Plan- og bygningsloven i de fleste tilfeller bli tilrådd anvendt som lovanvendelse. For objekter/miljøer der Jernbaneverket er alene om forvaltningen vil administrativt (selvpålagt) vern være regelen. Forslagene til vernekategorisering er uansett en anbefaling fra Jernbaneverkets side. Endelig lovanvendelse vil bli bestemt av Riksantikvaren.</p>																								
<p><i>Forslagene i planen må ses på som et startfundament for videre vurdering. Både historiske, antikvariske og ikke minst praktiske hensyn vil ligge til grunn for et mer eller mindre kontinuerlig presiseringsarbeid. Noen av forslagene er konkretisering av allerede foreliggende vern – eller anbefaling om vern – fra NSBs og Riksantikvarens side.</i></p>																								
<p><i>Et flertall av disse minnene vurderes som truet av utviklingen, et forhold som har medvirket til utvelgelsen.</i></p>																								

Innhold

1.0 Innledning

2.0 Stasjoner og driftsanlegg

- 2.1 *Stasjoner pålagt fredning etter Lov om kulturminner*
- 2.2 *Forvaltning av fredete stasjoner*
- 2.3 *Stasjonsvern i denne utgaven av Nasjonal verneplan*
- 2.4 *Hovedbegrunnelser for vern*
- 2.5 *Enkeltomtaler stasjoner og driftsanlegg anbefalt for vern*
- 2.6 *Grensestasjoner og stasjoner på vernet strekning*
- 2.7 *Stasjoner og driftsanlegg med uavklart vernestatus*
- 2.8 *Andre stasjonsbygninger og -anlegg med pålagt vern*

3.0 Kulturmiljø på fri linje

- 3.1 *Kulturmiljø utvalgt for vern*
- 3.2 *Hovedbegrunnelser for vern*
- 3.3 *Enkeltomtaler miljøer utvalgt for vern*

4.0 Jernbanebroer

- 4.1 *Strategier for vern av broer*
- 4.2 *Brovern i denne utgaven av Nasjonal verneplan*
- 4.3 *Hovedbegrunnelser for vern*
- 4.4 *Enkeltomtaler brospenn anbefalt for vern*
- 4.5 *Aktuelle broer for vern i en broverneplan*
- 4.6 *Verdibevaring av steinbroer*

5.0 Nedlagte jernbanetrasèer

- 5.1 *Nedlagte jernbanetrasèer utvalgt for vern*
- 5.2 *Hovedbegrunnelser for vern*
- 5.3 *Andre banetrasèer vurdert for vern*
- 5.4 *Enkeltomtaler parseller utvalgt for vern*

6.0 Anleggsveger og -baner

- 6.1 *Anleggsveger og -baner utvalgt for vern*
- 6.2 *Hovedbegrunnelser for vern*
- 6.3 *Andre anleggsveger vurdert for vern*
- 6.4 *Enkeltomtaler veganlegg og baner utvalgt for vern*
- 6.5 *Masseuttak*

1.0 Innledning

I løpet av Jernbanelverkets arbeid med sin verneplan har regjeringen gjennom NOU 2002 nr. 1 "Fortid former framtid" tydeliggjort de nasjonale mål for forvaltningen av landets kulturminner, der det pekes på at

" - mangfoldet av kulturminner og kulturmiljøer skal ivaretas og forvaltes som bruksressurser, som grunnlag for opplevelse, og videreutvikling av fysiske omgivelser. - -"

I Jernbanelverkets verneplan er dette løst på den måte at planen har *vern av hele jernbanestrekninger i tre kategorier som hovedelement (del I)*. På denne måten har planen mest mulig kunnet samle elementene i jernbanens tekniske, topografiske og geografiske utvikling. Det er samtidig lagt vekt på å få med så mange representative objekttyper som mulig innen dette strekningsvernet.

Likevel vil det være en del objekter og miljøer knyttet til det øvrige banenettets utvikling og drift som ikke fanges opp av strekningsvernet. Dette kan være objekter vi ikke finner representert innenfor strekningsvernet, eller er minner knyttet til spesielle samfunns-, arkitektur-, teknikk- eller samferdselshistoriske epoker og hendelser som er av stor viktighet å få bevart for ettertiden.

En rekke viktige kulturminner har i årenes løp gått tapt, og spesielt mange etter 1960. Det har imidlertid vært mulig å finne et utvalg objekter og kulturmiljøer som er nødvendig utfyllende til strekningsvernet. Disse er det nærmere gått inn på i denne del II.

Som objekter og kulturmiljø regnes verneverdige stasjonsanlegg, installasjoner og innretninger av historisk verdi, eldre banetraséer ikke lenger i bruk, broer, miljø der jernbanens anlegg opptre i samspill med natur- eller annet menneskeskapt byggverk, etc, etc. Viktig er det også å ta vare på gjenværende anleggsminner som kan bidra til å belyse jernbanens omfattende anleggshistorie. Disse objektene forekommer over hele det opprinnelige jernbanenettet.

2.0 Stasjoner og driftsanlegg

I et samfunnshistorisk perspektiv er og blir stasjonene de mest betydningsfulle kulturminnene på det norske jernbanelnettet. Stasjonene var i sin tid selve symbolet på den samferdselsrevolusjon som tok til fra midten av 1800-tallet. Bare de beste arkitektene og håndverkerne ble hyret inn til oppgaven, og jernbanens bygninger dannet skole for nye arkitektoniske stilretninger der jernbaner ble bygget.

Jernbanen dannet i innlands-Norge også grunnlaget for en ny bosettingsstruktur. Rundt en rekke stasjoner vokste det på slutten av 1800-tallet, og tidlig på 1900-tallet, fram tettstedsdannelser som snudde opp ned på det gamle bondesamfunnets tilvante forestillinger om sentrum/periferi. Flere steder ble stasjonen det nye sentrum i bygda, mens kirkebakken ble liggende avsides.

Jernbanens plass i denne samfunnsomveltningen har fram til i dag ikke fått den oppmerksomhet som den fortjener, og mange av de historiske sammenhenger mellom sted og jernbane har gått tapt etter bilismens inntog på 1960-tallet. Uheldigvis har dette også blitt skjebnen til mange av våre bystasjoner.

De gjenværende miljøene der jernbanens samfunnsutviklende betydning fremdeles er lett lesbar, har derfor stor stedsverdi, og de best bevarte eksemplene må sikres vern for å unngå at viktig historisk dokumentasjon fra de siste 150 årene går tapt. I en del tilfeller vil det også være riktig å bruke ressurser på å gjenskape historiske sammenhenger for å sikre kulturarv.

2.1 Stasjoner pålagt fredning etter Lov om kulturminner

En hel rekke sentrale bygninger i norsk jernbane- og arkitekturhistorie er allerede fredet gjennom Riksantikvarens arbeid med NSBs "Verneplan for jernbanebygninger" (VJ).

Fredning etter Lov om kulturminner er den mest omfattende form for vernepålegg, og et fredningsvedtak inkluderer vanligvis både en bygnings interiør og eksteriør (§ 15). Oftest er også et område omkring bygningene medtatt "for å bevare virkningen av kulturminnet i miljøet" (§ 19).

Fredete jernbanestasjoner hvor Jernbanelverket fortsatt har et forvaltningsansvar er listet opp i tabell nedenfor.

Historisk viktige jernbanebygninger er imidlertid i årenes løp også blitt overdratt til private. Bygningene har fått ny bruk og er ikke lenger en del av et levende jernbanemiljø. Selv om disse bygningene ikke er viet omtale i verneplanen, har mange fortsatt stor historisk dokumentasjonsverdi. Blant disse kan nevnes Østbanestasjonen, Vestbanestasjonen, Brevik stasjon, Byglandsfjord stasjon, Eidsvoll stasjon, Trondheims gamle stasjon på Kalvskinnet, m.fl.

<i>bane</i>	<i>stasjon</i>	<i>fredningen omfatter</i>
Region Øst		
<i>Hovedbanen</i>	<i>Jessheim</i>	<i>Stasjonsbygning (1908).</i>
	<i>Dal</i>	<i>Godshus (1853).</i>
<i>Østfoldbanen</i>	<i>Ljan</i>	<i>Stasjonsbygning, stillverk, plattformundergang (1923-24).</i>
	<i>Halden</i>	<i>Stasjonsbygning (1879).</i>
	<i>Prestebakke</i>	<i>Stasjonsbygning, godshus m/kjøregrav og skinnegang, privèt og hageanlegg (1879).</i>
	<i>Kornsjø</i>	<i>Stasjonsbygning (1900).</i>
<i>Kongsvingerbanen</i>	<i>Fetsund</i>	<i>Stasjonsbygning, godshus, stasjonspark (1862).</i>
	<i>Seterstøa</i>	<i>Stasjonsbygning, godshus m/hestebom, plattform og hageanlegg (1862).</i>
	<i>Sander</i>	<i>Stasjonsbygning m/plattform og hageanlegg (1862).</i>
<i>Greensebanen</i>	<i>Åbogen</i>	<i>Stasjonsbygning, godshus m/plattform, privèt, uthus, hageanlegg (1865).</i>
	<i>Matrand</i>	<i>Stasjonsbygning, godshus, privèt, plattform og stasjonshage (1865).</i>
<i>Otta-Dombåsbanen</i>	<i>Sel</i>	<i>Stasjonsbygning, uthus, godshus (1913), plattform, lasteramper, hage og deler av beplantet platå.</i>
<i>Gjøvikbanen</i>	<i>Gran</i>	<i>Stasjonsbygning, uthus, godshus, plattformgodshus, plattformer, ramper og stasjonspark (1900).</i>

	Gjøvik	Stasjonsbygning (1902).
Randsfjordbanen	Hokksund	Stasjonsbygning (1897).
Kongsbergbanen	Darbu	Stasjonsbygning (1871).
Sørlandsbanen	Kongsberg	Stasjonsbygning og godshus m/ramper (1917). Lokstall m/svingskive og sportilknytning (1922).
Vestfoldbanen	Skoppum	Stasjonsbygning og godshus m/plattformoverdekning (1880).
	Larvik	Stasjonsbygning (1880).

bane	stasjon	fredningen omfatter
Region Vest		
Arendalsbanen	Rise	Stasjonsbygning, privèt og vanntårn (1910). Betjentbolig og uthus (1927), stasjonspark, lasterampe, mellomplattform, materialbu, hvilebu og trallebu (1940).
Krøderbanen	Krøderen	Stasjonsbygning, godshus, betjentbolig og uthus (1872). Lokstall og vanntårn (1908), vedskjul og privèt (1916).
Bergensbanen	Nesbyen	Stasjonsbygning, privèt, ilgodshus (1904-07) og godshus (1913). Plattform, stasjonsveg og parkanlegg.
	Haugastøl	Stasjonsbygning, uthus og vokterbolig (1903).
	Ygre	Stasjonsbygning (1880), uthus (1909) og stasjonspark.
	Bergen	Stasjonsbygning (1913), ilgodshus, toghall, plattformer m/sporordning og plattformoverbygg.
Vossebanen	Garnes	Stasjonsbygning (1919), uthus, vognremisse (1882), lokstall (1904), perronger, hage, ramper, spor og tekniske installasjoner.

bane	stasjon	fredningen omfatter
Region Nord		
Solørbanen	Roverud	Stasjonsbygning, ilgodshus, godshus m/ramper, privèt og tørkehus (1893).
	Flisa	Stasjonsbygning, godshus, ilgodshus, stasjonspark, privèt og lokstall m/svingskive og sportilknytning (1893).
Rørosbanen	Steinvik	Stasjonsbygning, godshus, privèt, bryggerhus (1873-75).
	Stai	Stasjonsbygning, godshus (1873-74), vokterbolig (1898), plattform og hage.
	Glåmos	Stasjonsbygning, godshus (1877), plattform og hageanlegg.
	Singsås	Stasjonsbygning, godshus (1877), plattform og rester etter stasjonshage.
Dovrebanen	Fokstua	Stasjonsbygning, godshus (1921), plattform, grunder m.v.
	Hjerkinn	Stasjonsbygning, godshus (1921), plattform, lokstall m/svingskive og sportilknytning.
	Kongsvoll	Stasjonsbygning, godshus (1921), plattform, grunder, fjellhage, pumpehus.
	Drivstua	Stasjonsbygning, godshus (1921), plattform, grunder, m.v.
Hell-Sunnanbanen	Langstein	Stasjonsbygning (1902), plattform og adkomstveg m/grind.
	Skogn	Stasjonsbygning, godshus, ilgodshus (1902), stasjonshage og park.
	Levanger	Stasjonsbygning, lokstall (1900) og stasjonspark.

I det etterfølgende er det gitt en omtale av hvilke hensyn som må ivaretas i forbindelse med forvaltningen av disse utvalgte anleggene. Disse aktsomhetspåleggene skal følges opp i Jernbanelinjes drifts- og vedlikeholdsplanlegging, og være styrende i alle plansaker som berører disse viktige kulturminnene.

Påleggene skal utdypes gjennom skjøtselsplaner eller egen formingsveiledere /stasjonsstandarder der dette er påkrevet. For enkelte av fredningsobjektene kan det også bli aktuelt å formalisere påleggene, enten gjennom å utvide fredningen, eller som lovhjemlet påbud etter Plan- og bygningsloven.

2.2 Forvaltning av fredete stasjoner ¹

Fredning etter Kulturminneloven krever at det må søkes om tillatelse til et hvert tiltak som går ut over vanlig vedlikehold. Søknad om tillatelse skal sendes fylkeskommunen som i samråd med Riksantikvaren avgjør om tiltaket kan iverksettes eller ikke.

Prinsippet for vedlikehold er å bevare mest mulig av de opprinnelige eller eldre anleggs- og bygningselementene, hvor alt arbeid skal utføres i samsvar med opprinnelig utførelse, teknikker og materialbruk.

For enkelte av stasjonsanleggene må stedegne forhold spesielt iakttas:

Halden stasjon

Stasjonsbygningen i Halden (1879) er arkitekt Peter Andreas Blix' viktigste arbeid for jernbanen og er en av flere historiske bygninger som er fredet i bystrukturen omkring stasjonstorget (Grand Hotell m.fl.). Ytterligere to eldre bygninger på stasjonstomta, pakkhuset og lokstallen, har uavklart regulerings- og vernestatus. Disse er anbefalt fredet av Fortidsminneforeningen i Østfold.

I medhold av Riksantikvarens tilrådning bør det utarbeides en reguleringsplan som grunnlag for å avgjøre hvilke øvrige bygninger og anlegg som skal bevares på Halden stasjon. I denne bør stasjonstorget sikres vern som et viktig historisk byrom i festningsbyen Halden.

Prestebakke stasjon

Prestebakke er en av arkitekt Peter Andreas Blix best bevarte sveitserstilstasjoner (1879). Godshuset og privèten er bevart i tilnærmet autentisk utgave, mens en antikvarisk korrekt tilbakeføring av eksteriøret er et uttrykt ønske for stasjonsbygningen.

Anlegget har behov for en snarlig renovering om viktige bygningsdetaljer ikke skal gå tapt.

Ljan stasjon

Ljan stasjon (1923-24) utgjør en del av flere historiske samferdselsanlegg ved innkjøringen til Oslo by sørfra, bygget i perioden 1850-1930.

Ljabruchaussen (Ljabruvegen) fra Herregårdsvegen til Mossevegen, som stasjonsanlegget er tilknyttet, er forslått vernet i Statens vegvesens verneplan som vegminne. Denne ble bygget i 1848-50 og var landets første hovedveg bygget etter det såkalte chausse-prinsippet. Veggen ble utvidet og utbedret på 1920- og 30-tallet, samtidig som NSB lot oppføre arkitekt Gerhard Fischers nyklassisistiske bygninger på Ljan stasjon på Østfoldbanen. Jernbanebroa fra 1923, som krysser Ljabruvegen nord for stasjonen, utgjør en del av anleggsminnet. Dette er et tidlig eksempel på en dobbeltsporet bjelkebro.

Disse monumentalt anlagte samferdselsanleggene er viktige fysiske minner fra hovedstadens historie og må forvaltes på en slik måte at anleggenes sammenheng og utstilling i landskapet ikke svekkes.

Fetsund stasjon

Fetsund stasjon er ett av de mest betydningsfulle arkitekturminnene på det norske jernbanenettet, med referanse til arkitektene Schirmer og von Hanno's arbeider, og sveitserstilen som banebrytende arkitekturretning i siste halvdel av 1800-tallet. Anlegget bestående av stasjonsbygning (1862), godshus og en eldre krambod utgjør en del av et område med flere tekniske kulturminner (Fetsund bro, Lensemuset).

I vedtatt reguleringsplan åpnes det for å utvide jernbaneterminalen til et område vest for godshuset. Dette gir muligheter for å skjerme det historiske anlegget fra krav som må stilles til en moderne trafikkterminal. Grensen mellom nytt og gammelt anlegg bør tydeliggjøres, og all ny infrastruktur etableres med den nødvendige avstand til det fredete anlegget. Dersom stasjonens plattform må heves og forlenges, skal dette skje i henhold til egen stasjonsstandard for Kongsvingerbanen (jfr. del I).

¹ For en fyldestgjørende redegjørelse om disse anleggene henvises det til Riksantikvarens fredningssaker med saksframstilling og juridiske bestemmelser.

Seterstøa og Sander stasjoner

Dette er de eldste bevarte sveitserstilbygningene med utkragete tak (1862). Fredningen har som formål å bevare bygningenes historiske og arkitektoniske verdi og bygningenes virkning i miljøet.

De karakteristiske treplattformene utgjør viktige deler av stasjonsanleggene og inngår i fredningsgrunnlaget. Dersom nye av- og påstigningsramper blir påkrevd, bør nye plattformer i tre bygges i forlengelse av de gamle, og de eksisterende ligge igjen urørt. Denne løsningen er med hell gjennomført på Haga. ~~Note: På Seterstøa har godshusrampa tilstrekkelig høyde til av- og påstigning. Denne kan forlenges og anvendes som ny plattform for lokaltog.~~

For å oppnå nødvendig avstand mellom de utkragete takene og passerende tog er det aktuelt å flytte spor og sporveksler både på Seterstøa og Sander. Bl.a. kan det være påkrevet å flytte ut spor 1 eller gjøre spor 2 gjennomgående. Formålet med fredningen stiller også krav til kontaktlednings(KL)-anlegget slik at man kan forebygge konflikter mellom nye og historiske anlegg. At man finner en løsning på disse utfordringene er kanskje det viktigste enkeltbidraget til bevaring av Kongsvingerbanens historiske særpreget.

På Sander er pukklageret et uønsket naboskap. Nettstasjonen fra 1960-tallet bør omplasseres, eller tiltak finnes for å dempe byggets framturen i miljøet.

Åbogen og Matrand stasjoner

Åbogen og Matrand hører til blant de eldste stasjonene som er bevart som helhetlige anlegg (1865). Fredningens formål er å sikre enkeltbygningene, bygningenes innbyrdes sammenheng, og de kulturhistoriske verdier som er knyttet til anleggene som en helhet. Hageanleggene og de kreosotimpregnerte plattformene inngår som viktige elementer i denne helheten.

Ingen av disse stasjonsanleggene er lenger i bruk og skal håndteres som historiske minner, uten moderniseringstiltak av noe slag. Det må i forbindelse med formingsveilederen som skal utarbeides for Kongsvingerbanen ses nærmere på de svært iøynefallende konfliktene som følger av nytt KL-anlegg.

På Matrand inngår ikke betjentboligen i fredningen, men bør forvaltes som en del av det historiske bygningsmiljøet. Stasjonsbygningen trenger til en snarlig renovering. Ny bebyggelse tillates ikke tett innpå de historiske anleggene.

Sel stasjon

I 1996 ble den 80 meter lange steinperrongen og godshusets lasterampe revet ved en inkurie. Disse elementene var viktige bestanddeler i det historiske anlegget og er av Riksantikvaren pålagt gjenoppbygget.

For å styrke fredningen foreslås områdevernet utvidet til å omfatte hele stasjonsplatået fra grind til grind. All virksomhet som ikke lar seg kombinere med vern må opphøre. Plattform og lasterammer rekonstrueres på grunnlag av fotografier og annen tilgjengelig dokumentasjon.

Stasjonens grøntområde må underlegges en parkfaglig skjøtsel, og trær som utgår må fornyes i tide slik at anleggets grøntstruktur og virkning i landskapet kan bevares.

Gran stasjon

Gran stasjon (1900) hører til blant de best bevarte anleggene på Gjøvikbanen. Bygningene har også arkitekturhistorisk verdi som deler av produksjonen til en av Norges mest betydningsfulle arkitekter i annen halvdel av 1800-tallet (Due). Fredningen omfatter stasjonsbygningen, uthuset, godshuset med tilhørende skinnegang, plattformgodshuset, plattformer, ramper, murer og restene etter parkanlegget i forkant av stasjonsbygningen.

Målsettingen er gjennom rekonstruksjon av stasjonsparken å gjenskape deler av det gamle stasjonsstedet. Bevaring av Jernbanehotellet (1870-1901), meieriet (1900) og den gamle brannstasjonen bør sammen med stasjonens bygninger inngå som ankerpunkter i et slikt gjenreisingsprosjekt. Tiltaket vil kreve ny reguleringsplan.

Gjøvik stasjon

Gjøvik stasjon er ett av arkitekt Paul Dues viktigste byanlegg. I tillegg til stasjonsbygningen (1902) er privèt, uthus og lokstall valgt ut for vern i VJ. Disse bygningene er også regulert til bevaring i reguleringsplan fra 1996. Fredningsbestemmelsene og Gjøvikbanens standard for stasjonsutrustning må legges til grunn ved all fornyelse.

Stasjonsparken har bevart sine treplantninger fra banens åpningsår. Forenklinger er gjort i vår tid og det anbefales at den viktorianske parkplanen gjenskapes med det historiske anlegget for øye. Minneparken i forkant av selve stasjonsbygningen er et stykke hagearkitektur av høy klasse som kan framstå som et forbilde.

Hokksund og Kongsberg stasjoner

Byggingen av Hokksund (1897) og Kongsberg (1917) stasjoner faller sammen med en svært aktiv utbyggingsperiode for jernbanen, med industrialisering og tettstedsvekst. Bygningene (tegnet av arkitektene Due og Hoel) dokumenterer denne epoken på en god måte. Den monumentale murarkitekturen bekrefter jernbanens status, og beliggenheten i bybildet gjør stasjonenes betydning for stedsutviklingen lett lesbar.

Stasjonenes verdi som formalanlegg må styrkes i den videre tettstedsutviklingen.

Larvik stasjon

Larviks havneområde inneholder flere historiske bygninger og anlegg, deriblant jernbanestasjonen (1880) og det gamle Toldkammeret (1888), begge tegnet av arkitekt Balthazar Lange. I tillegg til den fredete stasjonsbygningen er det på jernbanens område bevart en smalsporet lokstall fra Grevskaupsbanen (1880), og en 1930-talls lokstall i funksjonalistisk stil vernet i VJ (Baastad, 1939).

Opplevelsen av den historiske stasjonen lider i dag under at fergeterminalen stenger for fjorden, samtidig som Storgata er utvidet til å bli en barriere mot byen. Ved at disse viktige sammenhengene mellom by, stasjon og sjøfront er brutt har Larvik mistet kvaliteter i sin byplan. Disse feilgrepene lar seg reversere, men krever fokus på stasjonen som formalanlegg når ny byplan skal utarbeides.

Krøderen stasjon

Krøderen ble som det første stasjonsanlegget i Norge fredet som teknisk kulturminne i 1981. Anlegget er fra to epoker: Stasjonsbygningen, godshuset og betjentboligen er fra banens smalsporperiode hvor spesielt arkitekt Georg Andreas Bulls stasjonsbygning (1872) er godt bevart i alle detaljer. Lokstallen og vanntårnet er fra omleggingen til normalspor i 1908-09.

Bevaring av jernbanemiljøets autentisitet stiller krav til at også stasjonens omgivelser forvaltes med historisk arkitektur og arealbruk for øyet. Bl.a. bør grasvollen nedenfor stasjonen ("Stasjonsekra") beholdes ubebygget og utsikten til Krøderen holdes fri for vegetasjon. Rundt stasjonen bør man i samarbeid med Statens vegvesen prøve å få ryddet opp i en uoriginal og uoversiktlig veg- og plankryssituasjon.

Nesbyen stasjon

Nesbyen er et høyt rangert anlegg på Riksantikvarens fredningsliste, med et komplett miljø omfattende stasjonsbygning i jugendstil (1904), privèt, ilgodshus (1907), godshus (1913), stasjonspark og veganlegg. Også plattformen, sidesporene til enderampen og lasterampen ved godshuset skal være å betrakte som en del av vernegrnlaget og ikke utsettes for tiltak som kan bidra til å forringe verdien av det historiske miljøet.

Haugastøl stasjon

Haugastøl stasjon med Sløttfjord vokterbolig danner et helhetlig og bygningshistorisk verdifullt anlegg fra Bergensbanens bygging i 1903-08. Stedet markerer "Rallarvegens" endepunkt i øst. Herfra gikk all videre anleggstransport med båt.

Det sto opprinnelig to kaier i Ustevatnet ved Haugastøl, hvorav rester etter den ene fortsatt er bevart. Med formål å formidle historien omkring byggingen av Bergensbanens høyfjellsanlegg, anbefales kaia restaurert og strandsonen mellom Ustevatnet og stasjonsbygningen gjenskapt slik området fremsto før oppfyllingen til parkeringsplass. Vegstumpen fram til brygga som markerer "Rallarvegens" slutt punkt bør inngå som et pedagogisk element i restaureringen.

Bergen stasjon

Bergen stasjon fra 1913 er et egenartet, og i norsk jernbanesammenheng enestående bygningskompleks. Den U-formede hovedblokken dekker et helt kvartal med hovedinngangsparti mot Strømgaten, og egne utganger for lokaltog- og fjerntogpassasjerer mot sidegatene Kaigaten og Zander Kaaes gate. Hele dette bygningskomplekset med plattformer og sporordning har Riksantikvaren fredet.

I medhold av fredningsbestemmelsene skal alt vedlikehold skje med tradisjonelle materialer og metoder, og på en måte som ikke reduserer anleggets arkitektoniske og historiske verdier. Dette betyr at Jernbaneverkets standarder for dimensjonering, utrustning og design ikke uten videre kan anvendes. Likeså bør serverings- og utsalgssteders profilering underordnes det historiske anlegget. Alle endringer av fasader og interiør skal på forhånd være avtalt med antikvariske myndigheter.

Garnes stasjon

Garnes er i dag hovedstasjon for veteranjernbanen Gamle Vossebanen som drives av Norsk Jernbaneklubb, avdeling Bergen. Det er jernbaneklubbens intensjon å bevare området så autentisk som mulig, samt etappevis å tilbakeføre anlegget til det opprinnelige.

Garnes var fram til 1964 endestasjon for lokaltogene i Bergen, med båtforbindelse videre over Sørfjorden til Osterøya. Musèet Gamle Vossebanen utnytter denne historiske sammenhengen gjennom å tilby turer med veteranbåt og musèumstog med overgang via kai på Garnes. På sikt bør målsettingen være å holde åkerlandet mellom stasjonen og fjorden fri for bebyggelse og gjenskape den historiske sammenhengen mellom kai og jernbanestasjon. Et slikt pålegg krever hjemmel i detalj- eller områdeplan etter (ny) Plan- og bygningslov (jfr. del I).

Roverud stasjon

Norsk Jernbaneklubb, avdeling Solør-Odal, leier stasjonen til museumsdrift. I sin uttalelse til fredningssaken uttrykker klubben ønske om å utvide vernegrnlaget til også å omfatte stasjonens traktorstall, hvilebrakke, tømmerkran og lasterampe for tømmer.

Flisa stasjon

Etter at ny Flisa bro nå er kommet på plass, bør et reparasjonsprosjekt igangsettes med formål å gjenskape de historiske sammenhenger mellom stasjon, park, elv, bro og fergested. Uønsket virksomhet i området bør bringes til opphør. Bl.a. bør bussgarasjen (vognremissen) rives til fordel for framheving av stasjonens fredete bygninger.

I medhold av Riksantikvarens direktiver bør flomvullen mot Glomma erstattes med nytt flomvern der kontakten mellom parken og elva gjenoprettes. *Note: Dette kan gjøres gjennom å heve høyden på veger og anvende vegfyllingene som flomvern. Vegarealet bør krympes og adkomstvegen til Flisa Mølle og Kornsilø anlegges som et underordnet vegfar gjennom stasjonsparken.* Istandsetting av bygninger, park og uteanlegg bør utføres samtidig.

Steinvik stasjon

Stasjonstomta med bygninger er i dag i privat eie. For å ivareta sikkerheten mot sporet har Riksantikvaren akseptert tiltak som kan bidra til å avstenge eiers adkomst til plattformen. Et (tilbaketrukket) plattformgjerde kan tillates satt opp mellom stasjonsbygningen og godshuset, etter modell av de gamle tregjerdene med fyllinger av andreaskors som opprinnelig sto på flere av Åmot-Størenbanens stasjoner.

Stai stasjon

Stai stasjon vurderes som ett av de arkitekturhistorisk mest verdifulle stasjonsanleggene fra jernbanens pionertid i Norge (1875). Stasjonen utgjør en del av et større samferdselshistorisk kulturmiljø hvor også FV606 og Stai bro foreslås fredet i "Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner". Vegen som avløste den gamle Kongevegen ble bygget i perioden 1918-25. Stai bro avløste det gamle sundstedet ved Koppang. Brostedet ble i sin tid valgt på grunn av tilknytningen til Stai jernbanestasjon.

For å ivareta opplevelsen av stasjonen og vegminnene som 1800- og tidlig 1900-talls kulturminner, er det viktig også å bevare rammen omkring, deriblant gjenværende spor, grunder, gjerder og annet utstyr

som minner om tidligere tiders bruk. Det bør også vurderes å verne tilstøtende historisk bebyggelse etter bestemmelsene i Plan- og bygningsloven.

Glåmos stasjon

Fredningen omfatter også diverse løsøre som togtelefon, bagasjevekt og andre remedier som er med på å levendegjøre stasjonens historie. Stasjonsbygningen bør beholdes i Jernbaneverkets eie slik at offentligheten kan få adgang til venterom og txp-rom.

Det må ikke tillates nye bygninger i stasjonens nærmeste omgivelser.

Singsås stasjon

Stasjonsbygningen har et historisk bevart interiør og bør beholdes i Jernbaneverkets eie, også etter at denne delen av Rørosbanen nå blir fjernstyrt og bemanning sløyfet. Deler av den gamle telefon- og telegrafkursen bør inngå som et segment i vernegrnlaget.

Fokstua, Hjerkin, Kongsvoll og Drivstua stasjoner

Glosimodts høyfjellsstasjoner inntar en særstilling i norsk arkitektur- og jernbanehistorie, hvor også miljøet utenom fredningsområdet må forvaltes med omtanke for helheten og tidsepoken disse høyfjellsmiljøene representerer (1917-21).

Standard fagverksmaster av stål må frarådes anvendt innenfor stasjonsområdene da disse vil bryte med den tidskoloritt som hviler over disse helstøpte anleggene. Man bør også unngå at nye og eldre kjøreledningsmaster brukes om hverandre. Eldre tremaster bør erstattes med nye tremaster inntil strekningsvise (systematiske) utskiftninger blir påkrevet.

For di trafikken er liten bør stasjonene betraktes som historiske minner der tiltak for å bedre publikums fasiliteter ikke må gå på bekostning av anleggenes autentisitet. Bl.a. bør eksisterende plattformer bevares. Må plattformene heves skal dette skje med gjenbruk av eksisterende perrongstein og plattformheller. En eventuell midtplattform på Hjerkin stasjon må bygges av treverk for ikke å forstyrre anleggets karakter.

I medhold av Riksantikvarens forarbeider til fredning av Kongsvoll og Drivstua stasjoner, foreslås en større del av Jernbaneverkets eiendommer pålagt vern omkring disse anleggene. Trykkbassenget og pumpehuset på Kongsvoll er administrativt vernet gjennom VJ. Det øvrige miljøet skal forvaltes i medhold av formålsbestemmelsene til Kongsvoll og Drivdalen landskapsvernområder (Naturvernloven) med særskilt vekt på å ivareta kulturmiljøene rundt Grønbakken seter og Kongsvoll fjellstue (steinhvelv, snøskjermer, gjerder, grunder m.m.). For Drivstua er verneområdets utvidelse og begrunnelse nærmere gjort rede for i kapittel 3.

Langstein stasjon

En av kvalitetene med Langstein stasjon er den frie beliggenheten i landskapet, et aktivum som i vår tid er blitt svekket av uaktsomt oppsatte bygninger og anlegg. Bl.a. kan det vises til et ulovlig oppsatt settefiskanlegg som ikke må gis planjuridisk hjemmel. To tekniske bygg (nettstasjonen og telefonsentral) bør flyttes ut av fredningsområdet, eller bygges om ved første anledning.

Skogn og Levanger stasjoner

Skogn og Levanger stasjoner (1902) er de best bevarte på Hell-Sunnanbanen med alle sine bygninger i behold.

Levanger er en av arkitekt Paul Dues mest vellykkede bystasjoner, og stasjonsanlegget er på en forbilledlig måte plassert inn i Levangers verneverdige byplan fra 1832. To rikt ornamenterte jugendhus ble reist omtrent samtidig med stasjonsanlegget (1903), anlagt som portal til jernbaneparken. Den ene av disse bygårdene, "Håndverkeren", er bevart og er fredningsverdig.

Fredningsbestemmelsene åpner for at plattformene kan tilbakeføres, med dekke av grus eller bitumen. På Levanger bør lokomotivstallens sportilknytning opprettholdes, og stallen fortsatt brukes til stalling av skinnegående materiell.

2.3 Stasjonsvern i denne utgaven av Nasjonal verneplan

I tillegg til de fredete anleggene er bygninger på nærmere 100 stasjoner pålagt administrativt vern i NSB's "Verneplan for jernbanebygninger" (VJ). I samsvar med mandatet vil Jernbaneverket anbefale at flere av disse bygningene blir sikret et utvidet vern, hvor målet er også å ivareta kulturmiljøet og -landskapet som bygningene opptrer i.

På grunn av økt fokus på historiske og fysiske sammenhenger peker anbefalingene i denne rapporten også på bevaring av andre bygninger og anlegg enn tilrådd i NSB's bygningsverneplan. *Intensjonen er at "Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen" skal harmoniseres mot "Verneplan for jernbanebygninger" gjennom Riksantikvarens arbeid med oppfølgingen av verneforslagene.*

I utvelgelsen har det – i tillegg til å vektlegge arkitekturarven – vært satt fokus på bevaring av teknisk infrastruktur i form av spor, svingskiver, driftsbygninger, kraner, redskapsskur, vannforsyningsanlegg osv. Følgende stasjoner og driftsanlegg anbefales vernet i denne utgaven av verneplanen:

bane	stasjon	verneforslaget omfatter
Region Øst		
Østfoldbanen	Loenga (skiftestasjon)	Eldre del av Loenga skiftestasjon med stillverk (ca. 1900), skifterygg og vannstønder.
Hovedbanen	Bøn	Stasjonsbygning (1884), privèt/uthus, plattformer, godshus m/ramper og spor, garasje, sidespor m/tømmerkran. Landskapsrom omkring bygningene med formål å opprettholde stasjonens virkning i landskapet.
Hamar-Selbanen	Tretten	Stasjonsbygning (1894), godshus, ilgodshus, linjebu, plattform, lasteramper, stasjonspark, vegger og tilliggende sveitserstilbygninger. Vegbro over Lågen (1894).
Otta-Dombåsbanen	Dovre	Stasjonsbygning (1913), godshus m/rampe, plattform, beplantet stasjonsplatå og allè. Landskapsrom omkring stasjonen.
Dovrebanen	Hamar	Rørosbanens lokstall (1910) og Dovrebanens ringstall m/svingskive (1916/24).
Region Vest		
Bergensbanen	Sokna	Stasjonsbygning, godshus, ilgodshus, privèt (1910), plattform, lasteramper og kran.
Vossebanen	Trengereid	Stasjonsbygning (1882), godshus (1925), plattformer og sporplan (1955). Omkringliggende "Vestlandsmiljø" med veg, kai, krambod, arbeider- og håndverksboliger.
Region Nord		
Rørosbanen	Tolga	Stasjonsbygning (1877), godshus, lasterampe, plattformer og kran.
	Reitan	Stasjonsbygning, godshus, signal- og linjebuer, plattform, hage, ruin etter lasteanlegg.
Dovrebanen	Soknedal	Stasjonsbygning (1921), godshus, privèt, plattform, hage, beplantet platå med adkomstveger.
Nordlandsbanen	Elsfjord	Stasjonsbygning (1936), plattform/lasterampe, signal- og linjebuer, hvilebu, plattformspor, sidespor.

De enkelte anleggene er nærmere omtalt nedenfor (kapittel 2.5). Med unntak av lokomotivstallene på Hamar, anbefales Plan- og bygningsloven som lovanvendelse. For lokomotivstallene vil fortsatt museal bruk og vedtaksfredning etter Kulturminneloven bli tilrådd.

2.4 Hovedbegrunnelser for vern

Arkitekturhistorien

Stasjonenes bygninger på Reitan, Trengereid, Sokna og Dovre er fra før pålagt arkitekturhistorisk vern i NSB's "Verneplan for jernbanebygninger" (VJ). Her skal arkitektene og deres meritter trekkes fram:

Stasjonsbygningene på Tolga og Reitan (1877) er sveitserstilbygninger fortolket i nasjonalt formspråk av arkitekt Peter Andreas Blix (1831-1901). Blix er kjent for restaureringen av Domkirken og Håkonshallen i Bergen, og stavkirkene Hove og Hopperstad i Sogn.

Arkitekt Paul Due (1835-1919) regnes som den viktigste av historismens arkitekter på slutten av 1800-tallet og har tegnet flere av NSB's bystasjoner. Som eksempel på hans byggeprogram for Hamar-Selbanen er Sjoa utpekt til vern i VJ. Sjoa er nedlagt som stasjon og ligger utilgjengelig til for publikum. I stedet anbefales stasjonsbygningen og ilgoshuset på Tretten (1894) utpekt som representanter for disse tallrike bygningene utviklet for Solørbanen og Hamar-Selbanen. For øvrig har Paul Due satt spor etter seg med flere monumentale teglsteinsbygninger med fraserte fasader i middelalderformspråk. Lokstallene på Hamar er blant de fineste.

Sokna stasjons gjennomførte jugendarkitektur (1910) er sjelden og et viktig arkitekturminne på Bergensbanen. Stasjonens bygninger var tidligere antatt å være tegnet av Paul Due, men er i kildene sannsynligvis forvekslet med sin sønn, Paul Armin Due (1870-1926).

Dovre stasjonsbygning (1913) er resultatet av den nasjonalt anlagte arkitektkonkurransen for Dovrebanen. Bygningen er tegnet av arkitekt Arnstein Arneberg (1882-1961) og har sammen med Glosimodt's høyfjellsbygninger (kapittel 2.1) inntatt en viktig plass i norsk arkitekturhistorie. Arneberg har også tegnet Vikingskiphuset på Bygdøy og sto for restaureringen og ombyggingen av Akershus slott og Oslo domkirke.

Vern av disse utvalgte bygningsmiljøene vil supplere Riksantikvarens fredningsliste og bidra til at nasjonal arkitekturarv blir bevart i sitt opprinnelige miljø. Bygningene er også dokumenter over disse arkitektenes virke, viss arbeider ble gjort til forbilder i sin samtid.

Historisk dokumentasjon

Tolga og Reitan stasjoner (1877) dokumenterer samfunnsomdanningen i fjellbygdene i Nord-Østerdalen og Ålen på slutten av 1800-tallet, og er viktige manifest over jernbanens betydning for etterutviklingen av de små lokalsamfunnene etter smeltehyttenes nedleggelse på 1870-tallet. Miljøet på Reitan forteller jernbanehistorie ved at husene omkring stasjonen alle har tilknytning til driften av Rørosbanen.

Bøn stasjon (1884-1960) anbefales vernet med formål å dokumentere Hovedbanens utviklingshistorie. Om 50 år vil dette miljøet, i bevart stand, være et viktig bidrag i manifestasjonen over norsk jernbanehistorie. Stasjonsvernet må ses i sammenheng med fredningen av Bønsparsellen som ligger like ved (kapittel 5.4).

Elsfjord stasjon foreslås vernet som arkitekturminne og et minne fra nazistenes virksomhet i Nord-Norge under 2. verdenskrig.

Stasjonsbyen Tretten dokumenterer et selvgrodd tettsted, basert på jernbanen og jernbanestasjonens betingelser og muligheter, før bilbruken gjorde sitt inntog på 1960-tallet.

Sammenheng og helhet

Tretten har også verdi som eksempel på et homogent stasjonsbymiljø anno ca. 1900. Utviklingen rundt stasjonen stoppet opp rundt 1930, og de omkalfatringer som bilen har ført til i Gudbrandsdalens øvrige tettsteder, har ikke skjedd på Tretten. Den historiske situasjonen med jernbanestasjonen i sentrum er fremdeles lett lesbar.

Som Tretten har Trengereid stasjon sin store verdi i samspillet med sine naturgitte og bygde omgivelser. Stasjonen og det vesle tettstedet ved Sørfjorden er bygget på "hyller" oppover i terrenget, hvor bygninger og transportanlegg har funnet sin form og plassering på vestlandsnaturens premisser.

Dovre og Soknedal stasjoner ligger fritt til i tradisjonsrike kulturlandskap som har endret seg lite siden Otta-Dombåsbanen og Dovrebanen ble bygget først på 1900-tallet.

Slike lite forstyrrede miljøer fra perioden rundt 1900 er blitt sjeldne, både i Gudbrandsdalen og i landet for øvrig, og har høy verneverdi. Å ivareta disse kulturverdiene – hvor flere grunneiere og etater må involveres og inngå et samarbeid – er en av verneplanens største utfordringer.

Driftshistorie

Lokomotivstallene på Hamar er ett av få gjenværende miljøer fra damptogenes 100-årige driftshistorie i Norge. Bygningsmiljøet med en rettstall og ringstall stående side ved side er sjeldent og har driftshistorisk dokumentasjonsverdi.

Kraner anvendt til løft av tømmer, stein og annet tunggods er bevart på Bøn, Tolga og Sokna stasjoner. For øvrig har de utvalgte stasjonene sine gods- og ilgodshus, godsramper og godsspor i behold, og blir som sådan bevart som komplette driftsanlegg. På Bøn anbefales også – om mulig – hensatte godsvogner bevart med formål å dokumentere driftshistorien.

Autentiske linjebuer på Tretten, Reitan og Elsfjord stasjoner bidrar til å belyse banevokterenes arbeidsvilkår den gang linjevisitasjonen foregikk med skinnesykkel.

Bruksverdi

Lokomotivstallene på Hamar er i bruk til stalling av museumsmateriell og egner seg med sin historiske infrastruktur til dette formålet. Stallene er et viktig supplement til Jernbanemuséets egne vognhaller og muliggjør at verdifullt museumsmateriell kan hensettes på verdibevarende måte.

2.5 Enkeltomtaler stasjoner og driftsanlegg anbefalt for vern

Loenga-skiftestasjon	Sted: Østfoldbanen, km 1,08
Akershus fylke	Oslo kommune

~~Vedtatt revet. Reguleringsplan vedtatt juni 2003.~~

Bøn stasjon	Sted: Hovedbanen, km 62,24
Akershus fylke	Eidsvoll kommune

Anlegg og bygninger

Arkitekt: ukjent

Opprinnelige bygninger: stasjonsbygning, godshus, privèt/uthus

Bygninger i dag: stasjonsbygning, privèt/uthus, godshus, garasje, lager

Andre tekniske anlegg i dag: KL-anlegg, vegbomanlegg, sidespor m/tømmerkran

Historiske data

1884: åpnet

1965: fjernstyrt

1989: ubetjent

Eksisterende vern

Ingen.

Historisk bakgrunn

Norsk Hoved-Jernbane, eller Hovedbanen som den er kalt, er landets eldste jernbane. Med unntak av Østbanebygningen og et godshus på Dal stasjon (1853), er ingen av banens opprinnelige bygninger bevart. Bygningene på Bøn stasjon er blant de eldste.

Etter at det hadde vært holdeplass ved Bøn (den gang Finstad Bro) fra 1858, ble det fra 1884 opprettet stasjon på Bøn (eller Bøhn som de skrev frem til 1893). Stasjonsbygningen antas reist i 1884. Det foreliggende kildematerialet gir ingen eksakte opplysninger om alderen på de øvrige bygningene, eller hvem som var arkitekten bak disse.

I 1944 ble Hovedbanen omlagt for å unngå den problematiske Løken tunnel noe lenger sør. Mens den gamle linjen krysset elva rett sør for stasjonsbygningen, ble linjen nå ført over Andelva på ei ny bro 500 meter sør for stasjonsområdet. Stasjonsbygningens vinkel i forhold til sporet gir oss en pekepenn om hvordan den opprinnelige traséen gikk.

Godstrafikken på Bøn er nedlagt, men et sidespor og lagerbygning tilhørende Eidsvoll Verk er bevart på stasjonstomta. Over dette sporet står ei tømmerkran.

Verne vurdering

Bøn stasjon vurderes for å være det mest betydningsfulle av de gjenværende stasjonsmiljøene på Hovedbanen. Stasjonen er bevart med en komplett samling bygninger, tekniske anlegg og installasjoner fra flere anleggs- og driftsepoker. Anlegget bidrar til å kaste lys over 150 års utvikling og drift ved landets eldste jernbane og har stor jernbane- og industrihistorisk verdi.

Sammenhengen med Bønsparsellen, og den flotte beliggenheten ved Andelva, bidrar til å forsterke opplevelsen av kulturminnet.

Gjennomføring

Vernet bør omfatte stasjonsbygningen og privèten, med stor sammenbindende treplattform, midtplattform, godshus og garasje. Bevares bør også stasjonens tømmerkran, godsramper i tre og stein, og kontaktlednings(KL)-mastene fra 1960-tallet. Planovergangen er opprinnelig, selv om grindene nå er erstattet med bomanlegg. Et utvalg utrangerte godsvogner som står ved stasjonen, bør tas vare på som en del av stasjonsminnet.

Vernet bør også omfatte et større område omkring stasjonen med formål å bevare anleggets opptreden i det uberørte kulturlandskapet.

Lovhjemmel: Plan og bygningsloven

Planmyndighet: Eidsvoll kommune

Forvaltningsansvar: Jernbaneverket

Tolga stasjon	Sted: Rørosbanen, km 368,15
Hedmark fylke	Tolga kommune

Anlegg og bygninger

Arkitekt: Pøter Andreas Blix

Opprinnelige bygninger: stasjonsbygning, privèt, godshus

Bygninger i dag: stasjonsbygning, godshus, lagerbygg

Andre tekniske anlegg i dag: vegbomanlegg, portalkran

Historiske data

1877: åpnet

1996: ubetjent

Eksisterende vern

Ingen.

Historisk bakgrunn

Samme år som jernbanen inntok Tolga (1877) ble smeltehyttas bygninger revet og solgt på auksjon; - det ble jernbanens oppgave å føre utviklingen videre gjennom handel av landbruksprodukter og inntektsgivende arbeid. Jernbanestasjonen ble innlemmet i stedsstrukturen på en harmonisk måte og varslet i 1877 en ny tids komme for Nord-Østerdalen. Ny bru mellom hytteplassen og stasjonen ble bygd i 1888 til erstatning for den gamle fra 1859 som lå mindre hensiktsmessig til nord for tettstedet.

Verne vurdering

Stasjonsområdet med stasjonsbygning, stort godshus, portalkran og plattformer og lasteramper av tre foreslås vernet som et av de best bevarte stedsminnene på Rørosbanen, og som en manifestasjon av jernbanens betydning for etterutviklingen av de små lokalsamfunnene i fjellregionen etter smeltehyttenes nedleggelse på 1870-tallet.

Bygningene er også gode eksempler på det omfattende byggeprogrammet som fulgte Rørosbanen. Mellomplattformen er en av meget få gjenværende av denne typen og er et viktig element i det historiske jernbanemiljøet.

Gjennomføring

Gammelgata i Tolga foreslås fredet gjennom prosjektet "Avgrensing, vern og forvaltning av verdensarv Røros". Deler av det øvrige sentrumsområdet med stasjonsanlegget foreslås regulert til bevaring imå Plan- og bygningsloven.

Et nyere lagerbygg vis à vis stasjonsbygningen anbefales revet for å gjenskape stasjonens opprinnelige plassering i stedsplanen.

Lovhjemmel: Plan og bygningsloven

Planmyndighet: Tolga kommune

Forvaltningsansvar: Jernbaneverket

Reitan stasjon	Sted: Rørosbanen, km 432,31
Sør-Trøndelag fylke	Holtålen kommune

Anlegg og bygninger

Arkitekt: Peter Andreas Blix

Opprinnelige bygninger: stasjonsbygning, privèt, pakkhus, godshus, fjøs

Andre tekniske anlegg: vannstasjon

Bygninger i dag: stasjonsbygning, godshus, linjebu, signalbuer

Andre tekniske anlegg i dag: vegbomanlegg, ruin etter lasteanlegg, luftskurs for telefon og telegraf

Historiske data

1877: åpnet

1988. ubetjent

Eksisterende vern

Stasjonsbygningen er administrativt vernet i VJ.

Historisk bakgrunn

Det var Kjøli Gruveselskap som sto bak lokaliseringen av stasjonen nord i Ålen, 6 kilometer fra kirkestedet og bygdas sentrum. Kort veg for malmen og nærhet til elv (Gaula) som kunne skaffe vannkraft var krav gruveselskapet stilte.

Med formål å betjene jernbanen vokste det i årene 1875-1910 fram ei lita grend med boliger for stasjonsmestre og baneansatte rundt stasjonen. Jordbruk som "attåtnæring" var svært vanlig både for jernbanens ansatte og for gruvearbeidere på 1800-tallet og var spesielt utbredt i fjellbygdene Røros og Ålen. De små, beskjedne gårdsanleggene preger fremdeles kulturlandskapet.

Verne vurdering

Situasjonen rundt Reitan stasjon har endret seg lite siden 1920. Diverse driftsbygninger har gått tapt. Stedsmiljøet for øvrig fremstår som uforstyrret og godt bevart. Stasjonsbygningen er den opprinnelige fra 1877 og står oppført på NSB's "Verneplan for jernbanebygninger". Nord på stasjonstomta er ruinene etter Kjøli Gruvers omlastingsanlegg og spor etter taubanen som ble anlagt i 1903 bevart. Denne var i drift fram til 1941.

Stedsmiljøet med bygninger, stolpekus for telefon og telegraf, hageanlegg, perrong, sidespor og ruiner etter taubaneanlegget anbefales vernet som et historisk minne fra jernbane- og gruvedriften i fjellregionen.

Gjennomføring

Vernet må ses i sammenheng med Sør-Trøndelag fylkeskommunes arbeid med prosjektet "Avgrensning, vern og forvaltning av verdensarv Røros". Miljøet anbefales sikret vern gjennom reguleringsplan med krav om historisk tilbakeføring av fasader (før 1940), hvor også godshuset, linjebua og signalbuene skal inngå i vernegrnlaget.

Dersom man ser seg i stand til å bygge opp en kopi av ett av de omlastingsanleggene som tidligere sto på stasjonene i Ålen, anbefales et slikt byggverk lagt til Reitan. Om mulig bør også vegbomanlegget fra 1960 inngå i vernet.

Lovhjemmel: Plan og bygningsloven

Planmyndighet: Holtålen kommune

Forvaltningsansvar: Jernbaneverket

Trengereid stasjon	Sted: Vossebanen, km 452,41
Hordaland fylke	Bergen kommune

Anlegg og bygninger

Arkitekt: Balthazar Lange

Opprinnelige bygninger: stasjonsbygning m/godsrom

Bygninger i dag: stasjonsbygning, godshus, relèhus

Andre tekniske anlegg i dag: vegbomanlegg, lastespor m/enderampe, omlastingsanlegg m/transportbane

Historiske data

1882: åpnet

1904: ombygging av stasjonsbygning

1955: ombygging av sporplan

1979: ubetjent

Eksisterende vern

Stasjonsbygningen er administrativt vernet i VJ.

Historisk bakgrunn

Arkitekt Balthazar Langes bygninger utviklet for Vestfoldbanen (1880) ble i 1882 adoptert og oppført på hele ni av Vossebanens stasjoner, deriblant Trengereid. Ved omleggingen til normalt spor i forbindelse med Bergensbanens åpning ble det foretatt en del gjennomgående endringer på Langes bygninger, blant annet en forlengelse av bygningskroppen. Blant de stasjonsbygningene som ble ombygd var også Trengereid (1904). Bygningen er i NSB's "Verneplan for jernbanebygninger" anbefalt vernet som representant for denne standard ombyggingen. Eget godshus ble oppført i 1925.

Sporplanen på Trengereid er spesiell. Det bratte sideterrenget gjorde at stasjonen i utgangspunktet ble anlagt som ekspedisjonssted uten spor for togkryssing. Kryssingssporet ble først anlagt i 1955 ved at hovedsporet ble lagt i fjell og Vossebanens gamle spor tatt i bruk som kryssingsspor. Ny plattform ble samtidig anlagt øst for stasjonsbygningen.

Verne vurdering

Trengereid stasjon med omgivelser er ett av de mest eiendommelige stasjonsmiljøene vi har her i landet. Både bygninger og anlegg bærer preg av liten plass hvor man var tvunget til å bygge på smale fjellhyller og utnytte plassen i lengden og høyden. Selve stasjonsanlegget er meget særpreget, med smal plattform og liten avstand fra stasjonsbygningen til sporet. Hovedsporet kommer ut av tunnel 100

meter øst for stasjonsbygningen, mens kryssingssporet (Gamle Vossebanen) går rundt på en utsprengt hylle i fjellet.

Stasjonen ligger der gammelvegen fra Hardanger tar seg ned til Sørfjorden. Vegen går i slynger ned den bratte Trengereiddalen hvor vegbanen er støttet opp av støttemurer og sirlig kantet med stabbesteiner. Vegen krysser jernbanen like ved stasjonsbygningen på en planovergang som i dag er sikret med bommer. Rett nedenfor ligger Trengereid fabrikk og kai med produksjonsanlegg, arbeiderboliger (1905), krambod, bakeri og skomakeri (1912). Herfra var det dampbåtforbindelse til Bergen (D/S "Bruvigen") før man fikk farbar veg ut fjorden. Stasjonsarkitekturen er gjenkjennbar i flere av stedets bygninger.

Gjennomføring

Dette stedsmiljøet, vevd sammen av vestlandsnaturen, har ikke sin make og anbefales vernet gjennom reguleringsplan. Vernet bør inkludere alle jernbanens bygninger og anlegg. Vern av stasjon og miljø vil også inngå i en langsiktig strategi om tilrettelegging for en museumsjernbane mellom Midttun, Garnes og Trengereid.

For å ivareta miljøet omkring stasjonen anbefales den gamle Hardangervegen og et utvalg av stedets eldre bebyggelse tatt med i planen. Hvilke må avklares i samråd med Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune gjennom en forutgående evaluering av bygninger og bevarte tekniske anlegg.

Lovhjemmel: Plan og bygningsloven

Planmyndighet: Bergen kommune

Forvaltningsansvar: Jernbaneverket

Sokna stasjon	Sted: Bergensbanen, km 111,99
Buskerud fylke	Ringerike kommune

Anlegg og bygninger

Arkitekt: Paul Armin Due

Opprinnelige bygninger: stasjonsbygning, godshus, ilgodshus, privet

Bygninger i dag: stasjonsbygning, godshus, ilgodshus, privet, relèhus

Andre tekniske anlegg i dag: tømmerkran

Historiske data

1909: åpnet

1982: persontrafikken nedlagt

1986: fjernstyrt

Eksisterende vern

Stasjonsbygning, godshus, ilgodshus og privet er administrativt vernet i VJ.

Historisk bakgrunn

Bergensbanen avsluttet den tredje store utbyggingsperioden i Norsk jernbanehistorie. Samtidig representerer den det største løftet i jernbanebyggingens historie her i landet.

Med unntak av den nye endestasjonen i Bergen var det NSB's faste arkitekt Paul Due som fikk oppdraget med å tegne de permanente bygningene på banen. I samarbeid med sin sønn Paul Armin Due sto Due bak oppføringen av i alt 24 mellomstasjoner på strekningen Roa-Voss til banens åpning i 1909. Note: På denne tiden ser det ut som om Paul Armin Due mer eller mindre hadde overtatt som arkitekt både når det gjelder helhetsløsninger og detaljutforming. Sokna på Ringerike var en av disse stasjonene.

Verne vurdering

Sokna stasjon på Ringerike viser noen av Paul Armin Dues (1870-26) oppgaver som jernbanearkitekt, hvor stasjonsbygningen (1910), godshuset, ilgodshuset og priveten er vernet gjennom VJ. Dette er en

av Due d.y.s mange jugendstasjoner tegnet for Flekkefjordbanen, Gjøvikbanen, Arendalsbanen og Bergensbanen, - denne med saltak og midtarker. Noen vinduer er skiftet ut, men fasadenes rike ornamentering er bevart. Ilgodshuset er tilpasset stasjonsbygningens arkitektur, mens privèten er av en eldre type utviklet for Flekkefjordbanen ("Flikkeidtypen").

I sum fremstår anlegget som ett av de best bevarte på Bergensbanen med en betydelig arkitektur- og kildehistorisk verdi. Fordi stasjonen ikke lenger er i bruk til persontrafikk kan også plattformen bevares.

Gjennomføring

Det anbefales at anlegget med plattform, spor, bygninger og tømmerkran vernes som et jernbaneminne med hjemmel i Plan- og bygningsloven. Vernet skal omfatte hele stasjonstomta og inkludere stasjonsvegen med grind. Den nedfalne lasterampa og godshuset må istandsettes for å unngå at en viktig del av kulturminnet skal gå tapt.

Lovhjemmel: Plan og bygningsloven

Planmyndighet: Ringerike kommune

Forvaltningsansvar: Jernbaneverket

Tretten stasjon	Sted: Hamar-Selbanen, km 214,35
Oppland fylke	Øyer kommune

Anlegg og bygninger

Arkitekt: Paul Due

Opprinnelige bygninger: stasjonsbygning, privèt, ilgodshus, godshus, linjebu, provisorisk lokstall

Andre tekniske anlegg: vanntårn, svingskive (flyttet til Ringebru)

Bygninger i dag: stasjonsbygning, ilgodshus, godshus, linjebu

Historiske data

1894: åpnet

1966: fjernstyrt

1996: ubetjent

Eksisterende vern

Ingen.

Historisk bakgrunn

Tretten stasjon var Hamar-Selbanens endestasjon fra 1894 til 1896. I en periode før og etter forrige århundreskifte vokste det fram en husklynge med hotell, landhandleri, bevertningssteder, boliger og forsamlingslokale som følge av stasjonens etablering. Stasjonen ble liggende på vestsiden ("baksiden") av dalen og ble tilknyttet hovedstedet Stav og hovedvegen gjennom Gudbrandsdalen med bro over Lågen. Tilsvarende broer ble også bygget ved Øyer og Fåvang stasjoner, men disse er senere revet og erstattet med nyere betongbygg.

Landets første "automobilrute" ble igangsatt mellom Tretten og Ringebru i 1896. Det ble også etablert båtforbindelse mellom Tretten og Vålebru på Losna, men ruten ble oppgitt og dampbåten "Prøven" overført til Mjøsa.

Herredsstyrelsen i Øyer hadde i 1894 ingen tro på at det skulle bli så stor aktivitet og tett bosetting i stasjonsområdet at det var nødvendig for offentligheten å gripe inn med regulerende tiltak. Tretten stasjonsby er derfor et selvgrodd tettsted og representerer det gamle bondesamfunnets tradisjoner; i motsetning til Ringebru (Vålebru) og Vinstra som er klassiske, gjennomregulerte stasjonsbyer basert på urbane forbilder. Flere av bygningene ble flyttet hit i forbindelse med stasjonens etablering og er eldre enn selve stasjonsanlegget.

Verne vurdering

Tretten vurderes som et sted med et stort potensiale for framvisning av et tidstypisk arkitektur- og kulturmiljø fra en viktig epoke i Gudbrandsdalens samfunns- og samferdselshistorie.

I tillegg til stasjonens bygninger er flere større steinbygninger fra perioden 1880-1900 bevart med sin snekkerskrud i behold. Fagverksbroa over Lågen er den opprinnelige, og den gamle landevegen er lite endret siden stasjonen ble anlagt i 1894. I grøntanlegget ved godshuset står en minneplakett over bilruten Tretten stasjon-Ringeby som ble opprettet i 1896.

Hele området har et meget frodig preg, med et stort innslag av edelløvtrær og hengebjørk, typisk for Gudbrandsdalens stasjonsanlegg.

Gjennomføring

I samarbeid med Oppland fylkeskommune, kommunen og grunneierne bør det finnes fram til løsninger for etterbruk, økonomisk bistand og istandsetting av de gamle husene slik at miljøet kan bevares for ettertid. Gamle RV 254 (Musdalsvegen) og Tretten vegbro er en del av miljøet og bør bevares sammen med stasjonsbyen.

En historisk tilbakeføring av deler av stasjonsanlegget vil ytterligere kunne øke verdien av dette 100 år gamle kulturmiljøet. Det bør blant annet vurderes om nåværende anlegg kan kompletteres med bygninger som tidligere sto ved stasjonen. Bl.a. har flere Narvesenkiosker stått på perrongen. Den eldste fra 1897 står i dag på Jernbanemuséet.

Stasjonene på Hamar-Selbanen var også utstyrt med privètbygninger. Den siste i sitt slag står i dag ved Sjoa stasjon og er vernet i NSBs bygningsverneplan. Denne kan bringes fram "i lyset" igjen gjennom flytting til Tretten.

Også den gamle linjebua nord for stasjonen, godshuset og stasjonens lastespor med lasteramper, stoppbukk m.v. bør tas vare på som en del av kulturmiljøet. Linjebua er en av de siste gjenværende på Hamar-Selbanen og bør pålegges vern.

Lovhjemmel: Plan og bygningsloven

Planmyndighet: Øyer kommune

Vernemyndighet: Oppland fylkeskommune

Forvaltningsansvar: Jernbaneverket /Øyer kommune/ Statens vegvesen

Dovre stasjon	Sted: Otta-Dombåsbanen, km 330,82
Oppland fylke	Dovre kommune

Anlegg og bygninger

Arkitekt: Arnstein Arneberg

Opprinnelige bygninger: stasjonsbygning og godshus

Andre tekniske anlegg: sidespor med lasterampe

Bygninger i dag: stasjonsbygning og godshus

Andre tekniske anlegg i dag: lasterampe, stigestativ

Historiske data

1913: åpnet

1969: fjernstyrt

1969: ubetjent

Eksisterende vern

Stasjonsbygning og godshus er administrativt vernet i VJ.

Historisk bakgrunn

En periode med nasjonal nybarokk ble innledet med arkitekt Arnstein Arnebergs stasjoner på Otta-Dombåsbanen i 1913. Hans bygninger på Sel, Brennhauget og Dovre ble etterfulgt av arkitekt Erik Glosimodts høyfjellsstasjoner på Dovrefjell i 1918-21. Disse stasjonene har vært Dovrebanens "varemerke" i 80 år, rikt utsmykket med dekorelementer hentet fra Gudbrandsdalens storgårder.

Verne vurdering

Dovre stasjonsbygning er lik Brennhauget og Sel (fredet), men skiller seg ut ved sin frie beliggenheten i landskapet. Den karakteristiske bjørkerækken kommer her til full utfoldelse som et iøynefallende og viktig landskapselement ved siden av stasjonens bygninger. Plattformen og lasterampen kompletterer anlegget.

Både stasjonsbygning og godshus er tidligere vernet gjennom NSB's "Verneplan for jernbanebygninger".

Gjennomføring

Det anbefales at stasjonen med Arnebergs bygninger, stasjonsvegen og deler av det åpne kulturlandskapet rundt anlegget vernes gjennom Plan- og bygningsloven. Trerekken av bjørk må fortløpende fornyes slik at anleggets karakter også kan bevares i framtiden. Plattformen og lasterampa skal inngå i vernegrunnet.

*Lovhjemmel: Plan og bygningsloven
Planmyndighet: Dovre kommune
Forvaltningsansvar: Jernbaneverket*

Hamars lokomotivstaller	Sted: Røros-/Dovrebanen, km 126,26
Hedmark fylke	Hamar kommune

Anlegg og bygninger

Arkitekt: ukjent

Opprinnelige bygninger: verksted og lokstall for Rørosbanen (1880), lokverksted for Hamar-Selbanen (1896).

Bygninger i dag: rettstall og ringstall

Andre tekniske anlegg i dag: 20 meters elektrisk drevet svingskive

Historiske data

1910: rettstall bygget

1916: ringstall bygget

1924: ringstall utvidet

Eksisterende vern

Ingen.

Historisk bakgrunn

Av Hamars to lokomotivstaller er Rørosbanestallen den eldste. Første del av denne ble trolig oppført i 1905, med tre spor. Ca. 1910 ble det reist et tilnærmet identisk bygg inntil. Den eldste og nordlige delen av stallen ble revet i 1972, mens bygget fra 1910 fortsatt står. Dette brukes i dag av NSB AS til enklere vedlikehold.

I 1916 sto Dovrebanens ringstall ferdig med plass til 10 lokomotiver og med en 20 meters dreieskive utenfor. I 1924 ble stallen utvidet med fire spor slik at den fikk 14 celler. Både denne og Rørosbanestallen er bygget i teglstein. Etter at NSB trappet ned sitt bruk av ringstallen, huser den i dag flere museumslokomotiver.

Verne vurdering

Lokomotivstallene på Hamar danner et historisk stallmiljø i et av de eldste driftsmiljøene som er bevart. Rørosbanestallens nordre del er revet (1972), ellers er store deler av anlegget fra 1910-24 autentisk bevart med spor, svingskive og teknisk utstyr på plass.

Stallene ligger side ved side mellom Dovrebanens og Rørosbanens hovedspor og framstår som eksempler på henholdsvis en rettstall og ringstall.

Gjennomføring

Bygningenes interiør og eksteriør, med spor, svingskive og øvrige anlegg foreslås fredet som det best bevarte delen av et historisk og tradisjonsrikt driftsbaneanlegg på Hamar. Sportilknytningen til Rørosbanens og Dovrebanens hovedspor bør bevares slik at stallene fortsatt kan gis anvendelse til jernbaneformål; - til stalling av museumsmateriell, beredskapsmaterieell og annet driftsmateriell som kan gjøre bruk av det historiske anlegget.

Lovhjemmel: Kulturminneloven

vernemyndighet: Riksantikvaren

Forvaltningsansvar: Jernbaneverket

Soknedal stasjon	Sted: Dovrebanen, km 486,60
Sør-Trøndelag fylke	Midtre Gauldal kommune

Anlegg og bygninger

Arkitekt: NSBs arkitektkontor v/Gudmund Hoel

Opprinnelige bygninger: stasjonsbygning, privèt/vedbu og godshus

Andre tekniske anlegg: vannforsyningsanlegg

Bygninger i dag: stasjonsbygning, privèt/vedbu og godshus

Andre tekniske anlegg i dag: KL-anlegg

Historiske data

1921: åpnet

1968: fjernstyrt

1968: ubetjent

Eksisterende vern

Ingen.

Historisk bakgrunn

Med opprettelsen av NSB's arkitektkontor i 1913 gikk norsk jernbanearkitektur inn i en ny fase. Da arkitektkontoret som sin første oppgave gikk løs på Dovrebanens nordre del, var det arkitekt Erik Glosimodts bygninger på Dovrefjell som var forbildet. De store stasjonene på Oppdal og Berkåk fikk sine spesialtegnede bygninger, mens de små ble oppført etter samme tegning (Engan, Driva, Fagerhaug, Garli og Snøan). En mellomstor type med frittliggende godsbygning ble utviklet for Ulsberg og Soknedal.

Stasjonsbygningene på Engan, Driva, Garli og Snøan er senere revet/brent, eller tatt i bruk til annet formål. De gjenværende mellomstasjonene Fagerhaug, Ulsberg og Soknedal er i dag uten betjening. Stasjonsbygningene er imidlertid fortsatt i bruk som relèhus og tekniske rom for Jernbaneverket.

Verne vurdering

Soknedals stasjonsbygningens arkitektoniske kvaliteter (nybarokk) er høye, selv om den er mer nøktern i formspråket enn de fredete stasjonsbygningene på høgfjellsstrekningen. Anlegget vurderes for å være det mest autentiske av de gjenværende stasjonsanleggene på nordre del av Dovrebanen, og tiltak er de senere år gjennomført for å ta vare på bygningene.

Selv om stasjonen for lengst har mistet sin betydning som stoppested er Soknedal fortsatt en milepæl på reisen mellom Dovrefjell og Trondheim. På grunn av den sterke stigningen til jernbanen mellom

Støren og Bjørset bro, er stasjonsanlegget blitt liggende et godt stykke opp fra bygdesenteret, vakkert plassert med vidt utsyn over bygda. Anlegget har derfor verneverdi også ut over sin arkitekturverdi.

Gjennomføring

Foruten bygningene er den gjennomgående stasjonsvegen med grunder, stabbesteiner, stasjonshage, bjørkerekken og plattform viktige elementer i anlegget. Interessant er også en hestebom av betong som er bevart på stasjonstomta. Stasjonens vannforsyningsanlegg må anses som tapt og inngår ikke i verneforslaget.

Stasjonsanlegget og anleggets virkning i landskapet kan best ivaretas gjennom reguleringsplan.

*Lovhjemmel: Plan og bygningsloven
Planmyndighet: Midtre Gauldal kommune
Forvaltningsansvar: Jernbaneverket*

Elsfjord stasjon	Sted: Nordlandsbanen, km 447,62
Nordland fylke	Vefsn kommune

Anlegg og bygninger

*Arkitekt: NSBs arkitektkontor v/Bjarne Baastad og Gudmund Hoel
Opprinnelige bygninger: stasjonsbygning, redskapsbu/trallebu, signalbuer
Andre tekniske anlegg: lasterampe, sidespor til brakkeleir, luftkurs telefon/telegraf*

*Bygninger i dag: stasjonsbygning, redskapsbu/trallebu, signalbu
Andre tekniske anlegg i dag: kombinert perrong og lasterampe, sidespor, luftkurs*

Historiske data

*1941: åpnet
1989: nedlagt*

Eksisterende vern

Stasjonsbygningen er administrativt vernet i VJ.

Historisk bakgrunn

Stasjonsbygningen på Elsfjord er oppført med 1936 som byggeår, mens Nordlandsbanen først ble åpnet til Elsfjord i krigsåret 1941.

Åpningen ble foretatt med tysk øverstkommanderende og andre notabiliteter tilstede og ble gjort til et propagandanummer for Hitlers storstilte plan om en jernbane til Fauske og Kirkenes. Stasjonen var endestasjon på Nordlandsbanen ett års tid inntil banen ble åpnet til Mo i 1942. Her var også ministerpresident Quisling til stede for å kaste glans over begivenheten.

Vernevurdering

Stasjonsbygningen er en funksisbygning med hjørnестilte vinduer som er pålagt arkitekturhistorisk vern i NSBs "Verneplan for jernbanebygninger".

Med unntak av gjennomgående hovedspor er sporområdet intakt med opprinnelige skinner i behold. Det samme gjelder stasjonens plattformer og lasterampe. Ved stasjonen finnes også ei linjebu, ei hvilebu og signalbu som antas å være autentisk. Deler av den gamle luftkursen står også fremdeles.

Under 2. verdenskrig plantet tyskerne et stort antall popler ved militære installasjoner og andre anlegg av strategisk viktighet, for eksempel jernbanestasjoner. Slike beplantninger finner vi også på Elsfjord. Trærne skulle bidra til å kamuflere anleggene sett fra luften. Popler ble valgt fordi de er særs hurtigvoksende.

Gjennomføring

Det er viktig at alle vesentlige bestanddeler innenfor stasjonstomta ivaretas og at ødelagte og skadde elementer istandsettes. Likeledes er det ønskelig at gjenværende sporveksel i hovedspor beholdes slik at stasjonssporene kan anvendes.

Vernets omfang og vilkårene for bruk og vedlikehold av bygninger og anlegg fastsettes gjennom reguleringsplan.

Lovhjemmel: Plan og bygningsloven

Planmyndighet: Vefsn kommune

Forvaltningsansvar: Jernbaneverket

2.6 Grensestasjoner og stasjoner på vernet strekning

Bemerk at i tillegg til stasjonsanleggene som er opplistet ovenfor, kommer stasjonene på museumsjernbanene og strekningsvernet. *For en omtale av disse stasjonene henvises det til verneplanens del I og kapittel 2.1.*

Av disse igjen må grensestasjonene, dvs. stasjonene som museumsbanene og vernestrekningene greiner ut fra, underlegges en spesiell vurdering, der hensynet til det historiske miljøet, og kravet om bevaring av gammelt driftsutstyr, må finne sin plass som en del av det operative stasjonsanlegget. *Grenseoppgangen må gjøres særskilt for hver enkelt stasjon og kan medføre at både vernehensyn og standard teknisk regelverk må settes til side.*

Tilknytningsstasjonene til museumsbanene krever ekstraordinær oppmerksomhet, hvor også hensynet til publikums sikkerhet (kryssing av spor, opphold på plattform) må løses, uten at man må ty til løsninger som vil forringe opplevelsen av det historiske miljøet:

Vikersund stasjon

Vikersund stasjon har siden 1985 fungert som avgreiningsstasjon for museumsbanen Krøderbanen, eid av Stiftelsen Krøderbanen. Egen plattform for museumsbanens tog ble etablert i 2001.

Stasjonen har bevart sin ekspedisjonsbygning og godshus fra 1865, begge pålagt vern i NSBs "*Verneplan for jernbanebygninger*", og en vognremisse fra 1872. Anlegget har gjennom rehabilitering av bygninger og anlegg et stort potensiale for framvising av arkitektur og parkkultur. Bl.a. er det aktuelt å gjenskape overgartner Trygve Andersens stasjonspark fra 1951 (aktuell for parkverneplanen).

Stasjonsbygningen bør i nødvendig grad stilles til Stiftelsen Krøderbanen's disposisjon. Stallplass til museumsbanens materiell bør fortrinnsvis legges til motstående side av sporene, for eksempel gjennom å flytte over vognremissen.

Grovane stasjon

Stasjonen ble fra Sørlandsbanens åpning i 1938 endepunkt for Setesdalsbanen og dermed også sporbruddstasjon mellom 1067 og 1435 mm sporvidde i 25 år til 1962. Etter at Setesdalsbanen gjenoppsto som museumsbane i 1963 har stasjonen vært tilholdssted for Stiftelsen Setesdalsbanen.

Ved stasjonen er bevart en rekke bygninger og anlegg fra ulike epoker i Setesdalsbanens historie. I "*Verneplan for jernbanebygninger*" er Dues stasjonsbygning, et verksted, kullskuret og pakkhuset vernet. Andre historiske bygninger er lokstall, materiallager og ei hvilebu som var i bruk som ekspedisjonslokaler for museumsbanen fram til 1983. Setesdalsbanens 3-skinnespor ble gjenetablert innenfor det historiske stasjonsområdet i 1999-2001.

I forbindelse med fredningen av dette anlegget må det foretas en grenseoppgang mellom historisk og operativt banenett, med klargjøring av hvilke bygninger og anlegg som skal forvaltes på kulturhistorisk grunnlag. Det må i denne sammenheng også tas stilling til hvordan smalsporstasjonens tilknytning til stasjonsbygningen og stasjonens publikumsarealer skal løses.

Med formål å bevare stasjonens aldersverdi bør Sørlandsbanens kontaktledningsanlegg med betongmaster og åk bevares. Til områdebelysning bør eldre lysarmaturer anvendes.

Sira stasjon

Flekkefjordbanen ble ved Sørlandsbanens åpning i 1944 omlagt ved Sirnes slik at den fikk ny avgreining fra Sørlandsbanen ved Sira stasjon. Ingen bygninger ved stasjonen er pålagt vern, men det aldersbestemte miljøet bør bevares med særskilt vekt på å bevare bygninger, anlegg og installasjoner som har hatt betydning for Flekkefjordbanens drift. Foruten stasjonsbygningen og lokomotivstallen gjelder dette svingskiven og annen nødvendig infrastruktur for damplokomotivenes og motorvognenes betjening. Som en del av strekningsvernet anbefales det å gjenskape 3-skinneprofilen på Flekkefjordbanens spor slik driften ved stasjonen foregikk i 3 år fra 1941 til -44.

Det ble anvendt standard betongelementer i stedet for perronkantstein da hovedplattformen ble hevet i 2001. Dette kan rettes opp ved en senere anledning.

2.7 Stasjoner og driftsanlegg med uavklart vernestatus

Forarbeidene til Nasjonal verneplan har også avdekket stasjoner der historisk verdi er påvist, men hvor evalueringsarbeidet ikke er ført fram til en endelig konklusjon. Det kan derfor bli aktuelt å komplettere listen over stasjoner som ønskes vernet etter bestemmelsene i Kulturminneloven eller Plan- og bygningsloven. Dette gjelder bl.a. Hamar stasjon og flere stasjoner på Østfoldbanens østre linje; Hønefoss stasjon og flere av Bergensbanens stasjoner i Hallingdal og på gamle Vossebanen; nordover stasjonene Ådalsbruk, Koppang, Hovin, Selsbakk, Hell, Røra, Valøy, Kvalfors og Bolna med flere.

Stasjonsparkene vil få sin egen verneplan, men i praksis vil det være innenfor det samme utvalg stasjoner som gjennomgås i disse kapitler at vi finner de mest verdifulle park- og hageanleggene.

Følgende stasjoner og driftsanlegg velges omtalt særskilt:

Dal stasjon

Godshuset på Dal stasjon er den eldste bevarte jernbanebygning her i landet (1853) og er fredet (kap. 2.1). Også stasjonens øvrige bygninger er av eldre opprinnelse. Det er for eksempel ukjent om nåværende stasjonsbygning er et "nybygg", eller er en ombygd utgave av Hovedbanens opprinnelige stasjonsbygning, i så fall den eneste gjenværende. I følge bygningsregistreringene er stasjonsbygningen fra 1853, men ombygd før 1900, mens baneformannsboligen er fra 1860.

Inntil en antikvarisk datering og tilstandsvurdering er utført, bør hele stasjonsanlegget med godshus, -spor og -ramper, linjebu, privèt/vedbu, stasjonsbygning og plattformer med tredekke forvaltes som et potensielt verneobjekt. Dersom den eldste tømmerkassen er i behold, kan det være aktuelt med en antikvarisk tilbakeføring av stasjonsbygningen.

Kråkstad, Askim, Slitu, Eidsberg og Gautestad stasjoner

I 1997 gjennomførte Jernbaneverket Region Øst en kulturminneregistrering på Østfoldbanens østre linje med henblikk på et mulig strekningsvern.

Ved åpningen (1882) hadde banen 10 stasjoner og stoppesteder, og ved de fleste ble det etablert virksomheter som kornmølle, frørenseri, sagbruk, meieri, landhandleri m.v. Viktige sentra som Spydeberg, Askim, Mysen og Rakkestad har alle sin bakgrunn i gamle stasjonsbyer. Fem av disse stasjonsanleggene ble i 1997 funnet å ha særskilt jernbane- og samfunnshistorisk interesse:

Askim er et eksempel på en stasjonsby med det eldre bygningsmiljøet ved stasjonen bevart. Sammen med stasjonsparken er dette ett av de best bevarte stedsmiljøene på Østfoldbanen, med historisk og arkitektonisk verdi. Stasjonsbygningen er den eneste som har bevart den karakteristiske plattformoverdekningen til arkitekt Balthazar Lange. Parkanlegget med storvokste trær har i seg selv verneverdi og er et viktig grøntanlegg i stasjonsbyen Askim. ~~Parken er aktuell for vern i parkverneplanen.~~

På Gautestad stasjon står stasjonsbygningen med godshus som fløy, et bryggerhus av mur og en privèt tilbake fra det opprinnelige anlegget. Stasjonsbygningen er trolig den som har gjennomgått færrest endringer på Østfoldbanens indre linje. Stasjonsanlegget ligger godt synlig i landskapet, noe allèen framhever. Anlegget fra 1880-årene har stor autentisitet og er et jernbanehistorisk interessant anlegg med høy kunnskapsverdi.

Eidsberg stasjon er typisk for en mellomstor stasjon på Østfoldbanens østre linje og går inn i en struktur med godt bevarte stasjonsanlegg av historisk verdi. Eldre bebyggelse ved stasjonen, bl.a. tre nedlagte landhandleri, vitner om travlere tider. Interessant er de lokale vegene som alle fører fram til stasjonen som målpunkt. Stasjonen og tilliggende bebyggelse er regulert til bevaring i reguleringsplan.

Også Slitu stasjon i Hobøl kommune er regulert til bevaring. Stasjonsbygningen og privèten, samt ei overgangsbro fra 1959, danner et jernbanehistorisk interessant anlegg. Stasjonen er samtidig eksempel på en lokalisering som ikke medførte etablering av en stasjonsby eller tettbebyggelse.

Den femte av disse stasjonsanleggene er Kråkstad som i VJ er utvalgt som eksempel på arkitekt Balthazar Langes typestasjoner på Østfoldbanen. Miljøet er typisk for stasjonene på østre linje. En allé med bjerketrær skiller stasjonsanlegget fra bebyggelsen i stasjonsstedet. På andre siden av sporet står det store kornmagasinet/frørenseriet fra 1918 og et meieri fra 1902. Et eldre sykkelstativ er en kuriositet som fortsatt er i bruk. Også dette stasjonsminnet er vernet gjennom reguleringsplan.

Disse fem stasjonene er hver for seg viktige historiske minner i sine respektive lokalsamfunn. Til sammen gir anleggene og miljøene som har vokst fram rundt disse stasjonene et inntrykk av jernbanens betydning for bosetting og næringsutvikling i Indre Østfold. Note: Viktige lokalhistoriske minner vil gå tapt dersom man ikke lykkes å bevare disse stasjonene som en del av sine respektive miljøer.

Spesielt er det at så mange lokale meierier, landhandlerier, kornsiloer og andre næringsbygg er bevart. Slike åpenbare sammenhenger mellom samferdselsvilkår og næringsutøvelse er i svært liten grad ivarettatt i andre verneplaner. Hensynet til disse historiske strukturer må derfor tillegges vekt når spørsmål om Østre linjes framtid kommer opp til diskusjon. Note: Om disse stasjonene skal gis status som nasjonale kulturminner må avklares i samråd med Riksantikvaren, der også verdien av tilliggende historiske anlegg må legges i skålen.

Magnor stasjon

Åbogen og Matrand stasjoner på Grensebanen er fredet. På Magnor er stasjonsbygning og privèt (1865), godshus og uthus (1870) administrativt vernet i VJ. Stasjonen med sine godt bevarte bygninger, samlet rundt en viktoriansk stasjonspark, har høy arkitektur- og stedsverdi. Stasjonens formelle vernestatus tas opp til vurdering i parkverneplanen.

Hamar stasjon

Museumsdirektør Andreas Dreyer har skrevet:

"Mange norske byer og tettsteder kan takke jernbanen for sin eksistens og sitt utseende. Selv om Hamar by har gamle røtter, står det moderne Hamar første og fremst i gjeld til jernbanen og menneskene rundt den. - Hamar er jernbanebyen fremfor alle i Norge. Den monumentale stasjonsbygningen vitner om dette".

Stasjonsbygningen, som arkitekt Paul Due tegnet til Hamar-Selbanen i 1895, er hans viktigste verk som jernbanearkitekt. Den storslagne bygningen er oppført i nyklassisistisk stil, med romanske og gotiske elementer, og hvor det store buede inngangspartiet gir assosiasjoner til en byport.

Stasjonsbygningen vender mot et byrom med en sentral park omkranset av monumentale bygårder, også disse med en arkitektur etter klassiske forbilder. Byrommet er et resultat av Hamars eldste byplan (1848), som professor Sverre Pedersen (1882-1971) innlemmet i sin storslåtte plan for Hamar, Vang og Furnes fra 1925.

Slike opprinnelige bymiljøer med jernbanestasjonen i sentrum er dårlig vernet om i vårt land.

Stasjonsplassen i Hamar har fortsatt meget av sin monumentalitet i behold, selv om to hjørnebygninger fra vår tid svekker den arkitektoniske homogeniteten. Gjennom planmessige forføyninger bør det over tid være mulig å gjenskap byrommets storslagenhet. Dette bør være en utfordring for Hamar kommune.

Lesja og Lesjaverk stasjoner

Selv om begge ligger utenfor Raumabanens vernestrekning er dette viktige stasjoner og stedsminner på Raumabanen som kompletterer strekningsvernet. Begge stasjonene bør derfor bevares og vilkår for bruk, istandsetting og vedlikehold fastsettes i samråd med Oppland fylkeskommune (lokalt vern).

Tinnoset stasjon

Stasjonsområdet på Tinnoset er stort og omfatter bygninger og anlegg knyttet til Rjukanbanens og Tinnosbanens drift i regi av Norsk Hydro. Anlegget med bygninger er pålagt midlertidig fredning av Fylkeskonservatoren i Buskerud, og permanent vern må drøftes med grunnlag i stedets plass i Rjukan's industri- og krigshistorie. *Evalueringen bør samordnes med Statens vegvesens verneplan for ferger og fergeanlegg som er under utarbeidelse i Vegdirektoratet.*

Tinnosbanen vurderes ikke til å ha et bredt nok utvalg av representative kulturminner til at banen og stasjonen kan forsvare en plass på Jernbaneverkets verneplan.

Nelaug stasjon

Nelaug ønskes nærmere vurdert i kraft av sitt omfattende bygningsmiljø, et eget jernbanesamfunn bestående av stasjonsbygning, betjentbolig, vokterbolig, lokomotivstall og vanntårn. Vanntårnet skal fremdeles være i bruk, nå til vannforsyning for grenda.

Hen stasjon

Hen stasjonsbygningen av "Askertypen" ble i 1909 ombygd til to fulle etasjer, men er likevel den eneste av Bull's bygninger på Randsfjordbanen (1867) som har bevart sine rikt utsmykkede gavlutskjæringer. Også godshuset har høy autentisitet (1873). Disse bygningene er pålagt vern i NSB's bygningsverneplan fra 1993 (VJ).

Stedets best bevarte bygning er likevel Hen Jernbanehotell vis à vis stasjonen (1883). Jernbanehotellet var i drift fram til 1975 og har sine rikt dekorerte interiører og fasader bevart. Denne bygningen er av Fylkeskonservatoren i Buskerud vurdert til å ha fredningsverdi.

Ved dampskipskaia er ytterligere en håndfull historiske bygninger i behold, deriblant stedets andre hotell (Andersens Hotell) og det gamle landhandleriet. Selve kaia er revet, men sporforbindelsen fra stasjonen og ned til elva ligger fremdeles på plass og illustrerer på en god måte hvordan omstigning og omlasting til dampskipene som trafikerte Sperillen foregikk.

Etter år med neglisjert oppmerksomhet er dette samferdselshistoriske miljøet i sterkt forfall. Paralleller kan trekkes til Koppang på Rørosbanen, og kun inngripen fra myndighetshold kan hindre at et viktig dokument fra jernbanens og industrialiseringens barndom i Norge går tapt.

Hønefoss stasjon

Hønefoss ble i 1867 opprettet som mellomstasjon på den smalsporete Randsfjordbanen, men fikk med Bergensbanens og Hønefoss-Roalinjens åpning i 1909 ny status og betydning. En ny høyreist stasjonsbygning, tegnet av arkitekt Paul Due, med middelalderform og jugenddetaljer, ble reist til erstatning for Georg Andreas Bull's trestasjon av "Askertypen".

Sett fra Hønefoss bybro trer stasjonen fram tronende over Hønefossen. Med Begna bros steinhvelv og Edv. Lloyd's gamle fabrikkbygninger (1909) som kulisser er dette ett av de mest monumentale og verdifulle formalanlegg på det norske jernbanenettet, som manifesterer jernbanens og industrialiseringens betydning for samfunnsutviklingen i Norge på 1900-tallet på en iøynefallende måte.

Hele dette byanlegget har høy verneverdi hvor bevaring av bygninger og anlegg fra 1. og 2. generasjons bane må tillegges stor vekt når 3. generasjons jernbaneanlegg (Ringeriksbanen) skal få sin traseinnføring og utforming.

Stasjonsbygningen og det tilliggende toalettanlegget (Kaas, 1910) er fra før pålagt vern som arkitekturminner i VJ. Også den store rettstallen er interessant fordi den på en god måte viser hvordan anlegget gjennom ombygging og modernisering er blitt tilpasset endrede behov.

Flå, Nesbyen, Gol og Ål stasjoner

Arkitekt Paul Armin Due (Due d.y.) utviklet flere bygningstyper til bruk på Bergensbanen i Hallingdal og over fjellet (1903-10). Få år etter banens åpning gjorde den store togtettheten det også nødvendig å redusere avstanden mellom en del stasjoner, og nye stasjonsbygninger ble reist etter tegninger av arkitektene Harald Kaas og Bjarne Baastad (1911-14). Flere av disse stasjonsbygningene er i VJ utpekt for historisk vern. Nesbyen stasjon er valgt ut til fredning etter Kulturminneloven (jfr. kapittel 2.1).

I tillegg til Nesbyen har Flå og Ål stasjoner i Hallingdalen bygninger og anlegg av historisk verdi. Bl.a. er den store ringstallen på Ål (Baastad, 1914) fredet av Riksantikvaren. Ål har for øvrig i norsk sammenheng en uvanlig sporplan med stasjonsbygning og publikumsarealer liggende mellom sporene. Dette påpekes uten at det i denne omgang er gjort noen avsluttende evaluering av disse stasjonene som historiske anlegg.

Størst verdi har imidlertid Hallingdals stasjoner som ankerfester for en rad bygdebyer som i perioden 1900-60 har hatt sin utvikling jernbanen å takke. Denne historiske sammenhengen mellom stasjon og sted kan det være vel verdt å fokusere i kommunenes stedsutviklingsarbeid. Et slikt fokus kan over tid bidra til å gjenskape de arkitektoniske verdier som kjennetegnet Dues og Kaas bygninger, og promotere Bergensbanens betydning i fortid og samtid.

Reimegrend stasjon

Stasjonen utgjør et tilnærmet komplett driftsanlegg øverst i Raundalen, anlagt for Bergensbanens snøryddingstjeneste på høyfjellet. Vern av anlegget som et driftsminne vil bli vurdert. Men det vil også være aktuelt å flytte utstyr og anlegg som ikke lenger er i bruk til museumsbaner hvor det kan komme til ny anvendelse. F. eks. gjelder dette Reimegrends kullskur.

Trengereid, Vaksdal, Stanghelle, Dale, Bolstadøyri og Evanger stasjoner

Bergensbanens stasjoner mellom Arna og Voss (Vossebanen) har først og fremst verdi som eksempel på et enhetlig byggeprogram fra jernbanens første periode i Norge.

Arkitekt Balthazar Langes mellomstasjoner på Vossebanen ble opprinnelig utviklet for bruk på Vestfoldbanen (1880), men ble ansett som velegnet også for en lokalbane som Vossebanen (1882). Lange fikk mye oppmerksomhet i samtiden og byggeprogrammet på Vestfoldbanen (Grevskapsbanen) ble trukket fram som et forbilledlig og helhetlig arbeid med rosende omtale både i norske og tyske tidsskrifter.

Langes 2dre-, 3dje- og 4de-klasses stasjonsbygninger på Vossebanen ble bygget om i forbindelse med Bergensbanens åpning i 1908. Noen ble også flyttet til mindre trafikkerte stasjoner. Vossebanens stasjonsanlegg har imidlertid fremdeles stor verdi, hvor ulike bygningsvarianter med samme arkitektoniske uttrykk følger etter hverandre fra stasjon til stasjon. *Vern av bygningene med formål å ivareta en 120-årig bygningsarv på lokaltogstrekningen Bergen-Voss bør derfor vurderes. Som et ledd i en slik strategi vil det også være riktig å vurdere riving av nyere påbygg med formål å redusere omfanget på bygningsmassen og foredle bygningenes historiske arkitektur.*

Ivaretagning av Vossebanens stasjoner på kulturhistoriske premisser aktualiseres også av den kjensgjerning at lite er bevart av Langes mellomstasjoner fra Grevskapsbanen. Vestfoldbanen har vært – og er – under sterk transformasjon, hvor de mindre stasjonene er blitt revet, avhendet eller forringet som anlegg. Formidlingen av det som er bevart lider også av avstanden mellom stasjonene som er plukket ut for vern (Skoppum, Borre, Stokke, Råstad, Eidanger), og ved at bare to fortsatt er i bruk som stasjonsanlegg.

Vossebanens stasjoner har også hver for seg en betydelig lokal stedsverdi: Trengereid stasjon foreslås som endepunkt for en framtidig museumsjernbane Midttun-Garnes-Trengereid (jfr. del I). Dette er den mest autentiske av Langes reviderte bygninger fra perioden 1904-08. På Bolstadøyri ivaretas forbindelsen over Vosso av et eldre brospenn fra Vossebanens smalsporperiode (1882), som i 1910 ble tatt i bruk til vegbro. På Evanger krysses elva av ei fagverksbro med felles brobane for veg og jernbane (sidespor til Evanger kraftverk). Slike kombinerte broløsninger er svært sjeldne og tilsvarende kjennes bare fra Numedalsbanen.

Evanger tettsted brant i 1923, og bygdebyen som ble gjenreist fikk en ensartet trehusbebyggelse som i dag framstår med stor arkitektonisk og autentisk verdi. I arkitekturen kan det leses at inspirasjon til gjenoppbyggingen også ble hentet fra Vossebanens bygninger. Denne delen av Eidanger har nå vernestatus.

Trengereid vil i NVP bli foreslått vernet som del av et autentisk vestlandsmiljø med jernbanestasjonen som ett av flere verneverdige elementer (kap. 2.5). De øvrige stasjonene trenger en evaluering med formål å belyse anleggenes stedege og arkitektoniske verdier. Som et ledd i dette arbeidet bør det også vurderes om Vossebanen vil være tjent med en egen stasjonsstandard med regler for hvordan de historiske anleggene skal forvaltes og videreutvikles som trafikkterminaler.

Kirkenær stasjon

Ingen bygninger på Kirkenær er anbefalt vernet i VJ. Stasjonen inntar imidlertid en sentral posisjon i stasjonsstedet Kirkenær, med flere bygninger fra samme stilepoke som jernbanens.

Stasjonen er i reguleringsplan fra 2001 regulert til bevaring, og stasjonsbygningen, godshuset og privèten er tillagt en sentral rolle i Grue kommunes prosjekt for bevaring av Kirkenærs sveitserstilarkitektur. Prosjektet inngår i Miljøverndepartementets stedsutviklingsprogram og gjennomføres i samarbeid med Riksantikvaren.

Et arkitekturhistorisk begrunnet vern av Kirkenær stasjon kan eventuelt gjøres på bekostning av Grinder stasjon hvor mindre godt vedlikeholdte bygninger fra Dues bygningsprogram for Solørbanen (1893) er anbefalt vernet i VJ.

Ådalsbruk stasjon

En anselig samling bygninger fra ulike tidsepoker er bevart ved Ådalsbruk stasjon. Stasjonsbygningen fra 1915 har meget av sin originale arkitektur i behold. Bygningen er særpreget og enkeltstående som type. Bevart er også godshuset (1921), privèten med adskilt avtrede for menn og kvinner (1915), og et originalt vedskjul (1921). En skinneliggerbolig med uthus (fjøs) avslutter stasjonstomta mot vest. Hovedhuset er sterkt ombygd, men uthuset er det opprinnelige fra 1862, som ett av to gjenværende bygninger fra arkitekt Georg Andreas Bull's eksotiske byggeprogram for Hamar-Grundsetbanen.

Stasjonens historie er knyttet til Klevfoss Bruk som i dag er et industrimusèum med jernbanespor og lokstall bevart. Et vernepålegg må bygge på en evaluering hvor de to historiske anleggene ses i sammenheng, hvor det bl.a. kan være aktuelt å gjenetablere sidesporet mellom stasjonen og museumsområdet.

Det vil også være verdt å vurdere en tilbakeføring av skinneliggerboligens eksteriør. Med unntak av Hovebanens boliger er dette den eldste arbeiderboligtypen tegnet for norske jernbaner.

Rasta holdeplass

Ekspedisjonshuset er et laftet uthus tatt i bruk som stasjonsbygning i 1882. Ellers består anlegget av godshus og privèt, samt en eldre vokterbolig. Denne er vernet i VJ. Bygningene er eksempler på arkitektene Georg Andreas Bull's og Peter Andreas Blix's rike produksjon som forøvrig bare finnes bevart i et svært lite antall.

På grunn av anleggets kompakte struktur kan det være aktuelt å flytte stasjonen til musèum. Flyttingen bør i så fall inkludere vokterboligen, perrongen og alle øvrige historiske elementer. Det haster med å få sikret anleggets bygninger mot videre forfall. Bl.a. er tak, grunnmur og enkelte vinduer i dårlig forfatning. Rasta var også fergested på Glomma. Den gamle fergestua står i dag på Norsk vegmusèum.

Koppang stasjon

Fra Rørosbanens åpning i 1877 og fram til 1885 måtte togreisende mellom Østlandet og det nordenfjeldske overnatte på Koppang. Dette førte til stor aktivitet ved stasjonen, med innstilling av lokomotiver og innlosjering av de reisende. Tre hoteller (losjihus) ble reist i stasjonens umiddelbare nærhet. Det mest betydningsfulle av disse historiske losjihusene, Hansens hotell, ble revet så sent som i 2001.

Stasjonsbygningen er tegnet av arkitekt Georg Andreas Bull (1875) og er siste gjenværende av hans "Stor National". Bygningen står ennå, men brukes i dag til andre formål etter at ny stasjonsbygning ble

tatt i bruk i 1959. Til sammen utgjør Bull's bygning, parken, en større betjentbolig og det siste gjenværende hotellet et historisk jernbanemiljø fra Rørosbanens pionørtid, da reisen mellom Kristiania og Trondhjem fremdeles tok dager og inkluderte både båtreise på Mjøsa (Skibladder), stopp for bespisning, og overnatting under veis.

Koppang stasjons historie, og de mange elementene fra flere driftsepoker, taler for en kulturvernlig evaluering før forfallet kommer lenger. Evalueringen bør også omfatte den victorianske parken og andre bygninger av historisk interesse, bl.a. et autentisk uthus fra arkitekt Peter Andreas Blix' hånd ved Nysted vokterbolig. Bygningen er pålagt midlertidig fredning av Fylkeskonservatoren i Hedmark.

Disse utfordringene bør finne sin avklaring gjennom arbeidet med å omgjøre Koppang til skysstasjon for buss og tog. Antakelig er dette siste mulighet til å redde restene av et historisk samferdselsanlegg fra jernbanens pionørtid i Norge.

Hovin stasjon

Ingen av Trondhjem-Størenbanens opprinnelige stasjonsanlegg er bevart. Hovin stasjon har imidlertid sitt preg fra sporombyggingen i 1913-21 i behold, og stasjonsbygningen er utpekt til vern i VJ.

Ved Hovin la jernbanen også grunnlaget for et lite tettsted med en hovedgate som munner ut ved stasjonen. Tettstedsutviklingen stoppet opp etter 2. verdenskrig, noe som gjør at bebyggelsen ennå framstår i mellomkrigstilstand. Bygningsmassen er imidlertid vanskelig å sette inn tiltak som kan berge bygninger og miljø.

Jernbanelverket ser verdien av å utvide bygningsvernet til også å omfatte resten av stasjonsanlegget med plattformer, hage, privét/uthus og "Gata" med tilliggende bebyggelse.

Selsbakk stasjon

Selsbakk ble opprettet som stoppested i 1890 og oppgradert til stasjon i 1907. Stasjonsbygningen er en høyreist bygning tegnet av NSB's arkitektkontor (arkitektene Gudmund Hoel og Jens P. Flor, 1921).

Sør for stasjonen finner vi et parkanlegg med plener, syrener, asaler og større parktrær. En allé av lønn og alm er plantet langs vegen opp til stasjonsområdet. De eldste trærne har en størrelse som tyder på at parkanlegget ble anlagt samtidig med at stasjonen ble etablert. I tillegg finner vi yngre trær som antas å være fra 1950-tallet, den siste blomstringsperioden for parkkulturen ved NSB (overgartner Trygve Andersens periode i tidsrommet 1943-61).

Stasjonsanlegget foreslås vernet som en reminisens fra den tiden jernbanen ennå var det viktigste transportmiddel mellom by og bynært omland i Trondheim, og som et minne om parkkulturen ved NSB. Vernesaken avgjøres endelig i forbindelse verneplanen for stasjonsparker.

Hell stasjon

Stasjonsbygningen inngår i den meget originale serien for Hell-Sunnanbanen og er vernet i VJ. Godshuset med sitt berømte godsekspedisjonsskilt ("Gods expedition") er en del av et flott bevart bygningsmiljø. Ved stasjonen finner vi også et parkanlegg som ble fornyet på 1950-tallet. Dette er i god hevd og vurderes som verneverdig både som miljøskaper og som en naturlig del av totalmiljøet.

Hell stasjon er i turistsammenheng ett av de mest kjente stasjonsanleggene i landet. For å ivareta helheten i bygningsmiljøet anbefales godshuset medtatt i bygningsverneplanen.

Stasjonsanleggets vernestatus og omfanget av et (eventuelt) områdevern anbefales fastsatt i forbindelse med revisjonen av verneplanen. Et grensesnitt må settes mot gjennomgående spor på Nordlandsbanen. Et reléhus som er plassert inntil stasjonsbygningen bør erstattes med et nytt utenfor stasjonsområdet.

Tevelidal holdeplass

Det finnes en del vokterboliger på "Verneplan for jernbanebygninger", men et fåtall har et miljø rundt seg slik vi finner det i Tevelidalen. Boligen er innredet med togekspedisjon og opptrer i en autentisk sammenheng med uthus, linjebu/hvilebrakke og plattform av tre (laget av sviller) som har vært i bruk på Meråkerbanen helt opp til vår tid (1993). Miljøet er sjeldent godt bevart og har høy historisk verdi. Dette er også den eneste gjenværende vokterbolig på Meråkerbanen (1881).

Røra stasjon

Røra har en frodig stasjonspark sør for stasjonsbygningen. Denne har fortsatt mange elementer fra den opprinnelige parken; bl. a. trær (alm og bjørk), busker (søtmispel og ungarsk syrin) og plener. Anlegget er godt holdt i hevd, men er forenklet noe opp gjennom årene.

Stasjonsbygningen avviker i form og materialbruk fra de øvrige på Hell-Sunnanbanen. Godshuset er det best bevarte på banestrekningen. Begge er tegnet av arkitekt Paul Armin Due.

På grunn av det intakte parkanlegget er Røra stasjon aktuell for vern i parkverneplanen. Vernet bør i så fall også omfatte stasjonsbygningen og godshuset som komplettering av listen over verneverdige stasjonsbygninger på Hell-Sunnanbanen.

Valøy stasjon

Stasjonen har verdi som del av et større område med flere fornminner og nyere samferdselshistoriske kulturminner (se kapittel 4). Stasjonsbygningen fra 1923 er i privat eie og er tenkt anvendt som museum.

Kvalfors stasjon

Dette er et komplett anlegg fra 1933. Både stasjonsbygningen av "Veggli-typen", og en privèt/vedbu er i god stand. Ved stasjonen ligger også ei linjebu med pulttak. Typen er karakteristisk for Nordlandsbanen.

Dette er det siste autentisk bevarte mellomstasjonsmiljøet på jernbanen mellom Steinkjer og Bodø. Et formelt vern bør utredes, hvor man bl.a. også vurderer anleggets verdi opp i mot stasjoner som allerede har tilsvarende bygninger på bygningsverneplanen (Majavatn, Eggevåg, Tjønnås m.fl.). Spor og bygninger skal inntil videre forvaltes som kulturminner.

Bolna stasjon

Bolna stasjon ble åpnet i 1947 og har fortsatt manuell drift. Like ved stasjonen finner vi tre vokterboliger, hvorav to er i bruk som foreningshytter. Sammen utgjør disse husene et interessant jernbanemiljø ved det som i dag er Nordlandsbanens høyestliggende stasjon, 550 m.o.h.

Bolna stasjon med vokterboligene er ett av få gjenværende minner fra jernbanedriftens tidligste år over Saltfjellet. Bl.a. er stasjonsbygningens txp-rom med togtelegraf, stillverkspult og øvrig utstyr av stor historisk interesse. Stasjonen skal behandles som et verneobjekt der anlegg og utstyr sikres en mest mulig autentisk og komplett bevaring.

Stasjonen er også fremhevet som et jernbanehistorisk minne i Ranas kommunedelplan for kulturminner.

Katterat og Bjørnfjell stasjoner

Blant Ofotbanens bygningsmiljøer anbefaler kulturminneregistreringen for Ofotbanen (1999) Katterat stasjon til fredning. Stedet er i sin helhet bygget opp for å betjene jernbanen og består i alt av 14 bygninger, hvorav 6 fortsatt er i jernbanens eie. De øvrige er tidligere tjenesteboliger med uthus som nå er solgt og drives som leirsted. Selve stasjonen med stasjonsbygning, stillverkshus, verksted og transformatorstasjon ligger på ei utplanert hylle i landskapet 374 m.o.h. Boligene ligger på et lavere nivå i terrenget, som ei tett husgruppe.

Stasjonsbygningen er et monumentalt bygg, oppført i 1921. Stillverkshuset er fra banens åpning og oppført ca. 1910 i dragestil. Trafostasjonen er av samme type som ved Narvik stasjon (1923). Det planlegges nå et elektrisitetmuseum her. Verkstedbygningen er fra samme år og ligger tett inntil sporet. Alle disse bygningene er klassifisert med høy verneverdi i VJ.

Katterat har ingen vegforbindelse, og samfunnet minner således mye om et miniatyr av Finse på Bergensbanen. Stedet har en veldefinert avslutning i begge ender, ved at linjen går inn i snøoverbygg og tunneler både mot øst og vest. Topografien er variert, og utsikten over Rombaksbotn er storslagen.

Stasjonen ble i 2001-02 anvendt som brakkeleir og riggplass i forbindelse med byggingen av Hundal tunnel. Det bør i etterkant av dette arbeidet klargjøres hvilke opprettingstiltak som trengs gjennomført, og om bevaring av det historiske miljøet krever binding gjennom Kulturminneloven.

Bjørnfjell stasjon (514 m.o.h) ble etablert i 1925 i forbindelse med at banen ble elektrifisert. Stasjonsbygningen ble ombygd til funksisstil med pulttak i 1939 og klinger i dag arkitektonisk godt sammen med turiststasjonen (1938) og ekspeditørboligen lenger øst (1930). Skiboksanlegget er en interessant bygning fra den gang toget var eneste transportmulighet til fjells for Narviks befolkning.

Ved siden av stasjonsanlegget er det den karrige naturen som omgir stasjonen som sterkest setter sitt preg på Bjørnfjell. De kollete og blankskurte svabergene gir stedet en identitet som er enestående. Rallarvegens trasé gjennom stasjonsområdet utgjør en ekstra attraksjon og verdi. Hele dette miljøet har høy verneverdi. Det må også her avgjøres om fredning er påkrevet.

Både Katterat og Bjørnfjell stasjoner er fra før sikret vern etter Plan- og bygningslovens bestemmelser ("Reguleringsplan for for vern av kulturminner og landskap for Rombaksbotn-Bjørnfjell").

Inntil vernestatus er avklart skal det ikke være tillatt å foreta ombygginger eller fjerne bestanddeler fra stasjonstomtene nevnt i kapittel 2.7, uten at dette er hjemlet i (ny) reguleringsplan, eller er avklart med rette vernemyndighet. Det henvises også til de banevise evalueringsrapportene hvor slike er utarbeidet.

Også vernestatus til 3 av NSB's verksteder (Hamar, Trondheim, Narvik) er usikker da driften er under omstilling og verneverdige bygninger er påtenkt ny bruk. En håndfull av disse er pålagt vern i NSB's "Verneplan for jernbanebygninger".

Marienburg jernbaneverksted

Det verkstedanlegget som har flest vernede bygninger er Marienburg i Trondheim. NSB AS (ROM Eiendom) er i dag i ferd med å omforme de gamle verkstedsbygningene til næringsformål. *Byantikvaren i Trondheim og Sør-Trøndelag fylkeskommune må se til at verneverdige bygninger og et utvalgte objekter og elementer fra 80 års jernbanedrift blir bevart på en integrert måte.*

Hamar jernbaneverksted

Hamar har det eldste og historisk mest interessante av NSB's verksteder. Flere bygninger og anlegg fra 1896-1950 er bevart, og mange er fremdeles i bruk. *Det anbefales at det utarbeides en egen forvaltningsplan for de historiske anleggene der drifts- og vernehensyn gis likeverdig behandling.*

2.8 Andre stasjonsbygninger og –anlegg med pålagt vern

Det må også gjøres kjent at en rekke stasjonsbygninger som ikke står oppført på vernelisten, og som heller ikke er medtatt i NSB's "Verneplan for jernbanebygninger", er pålagt ulike grader av juridisk vern etter kommunale vedtak hjemlet i Plan- og bygningsloven. Disse lokalt vernede bygningene må håndteres i medhold av reguleringsbestemmelsene. Likeledes kjennes det til at minst én stasjon på Rørosbanen, Stensli stasjon i Holtålen, er anbefalt fredet som graveminne gjennom prosjektet "Avgrensning, vern og forvaltning av verdensarv Røros".

Publikums tilgang til kulturarven må nøye vurderes før vernede stasjonsbygninger overdras til private. Dette gjelder spesielt stasjoner på strekningsvernet, men også øvrige stasjonsanlegg hvor framvising av venterom og rom for beboelse og teknisk utstyr utgjør en del av historieformidlingen.

Sum å summarum står Jernbaneverket, NSB AS, fylkeskommunene og kommunene foran store utfordringer når det gjelder å ivareta og forvalte den kulturarv som stasjonsanleggene representerer.

3.0 Kulturmiljø på fri linje

En rekke kulturmiljø av nasjonal betydning er også å finne utenfor stasjonsområdene. Miljøene har blitt til i en symbiose mellom naturskapte omgivelser, teknikk- og materialvalg, god formgivning og håndverksutøvelse.

Vermaavsnittet på Raumabanen er et eksempel på dette, hvor en banestrekning med mange broer, tunneler og terrengmurer på en forbilledlig måte er bygget inn i et landskap som ikke er skapt for jernbanebygging, men hvor baneanlegg og natur i dag oppleves i sterk gjensidig harmoni med hverandre.

Vi finner flere slike kulturmiljø langs våre museumsjernbaner og innenfor strekningsvernet, men vi kommer ikke utenom også å sikre vern av et utvalg kulturmiljø på det øvrige banenett, hvor jernbaneanleggene i samspill med sine omgivelser bidrar til å belyse samfunns- og samferdselshistorien.

3.1 Kulturmiljø utvalgt for vern

I denne omgang er det valgt å prioritere vern av 3 forekomster med samferdselsminner, alle med bevaringsverdige kulturlandskap som bakteppe. Dette er kulturmiljø med et bredt vernegrnlag, såvel i tid som i rom, hvor jernbanen og jernbanens historie utgjør en av flere innfallsvinkler for vern: *Evalueringen av ett av prosjektene (Valøy) er i skrivende stund ikke slutført, da det fremdeles hersker usikkerhet omkring kommunens deltakelse i prosjektet.*

<i>bane</i>	<i>sted</i>	<i>periode</i>	<i>vernegrnlag</i>
Region Nord			
<i>Dovrebanen</i>	<i>Drivstua i Drivdalen</i>	<i>1773-1921</i>	<i>Nyere og eldre samferdselsanlegg i kulturlandskap.</i>
	<i>Nidareid i Trondheim</i>	<i>1884-1919</i>	<i>Jernbaneanlegg i bylandskap.</i>
<i>Nordlandsbanen</i>	<i>Valøy ved Snåsavatnet</i>	<i>1917-1938</i>	<i>Steinhvelv i kulturlandskap, fornminner.</i>

Disse kulturmiljøene bør vernes med hjemmel i Plan- og bygningsloven. Der et formelt vern ikke er berettiget, må jernbanens anlegg og eiendommer pålegges et administrativt vern som nedfelles i baneforvaltningens drifts- og vedlikeholdsplaner.

3.2 Hovedbegrunnelser for vern

Historisk verdi

Nidareid og Drivstua representerer begge miljøer av stor historisk verdi, men er blitt liggende i skyggen av mer promoterte kulturmiljø i middelalderbyen Trondheim og på Dovrefjell.

Nidareid representerer et kulturmiljø i by. Drivstua er et sammensatt miljø der ferdselen over fjellet og flere hundre års næringsdrift fremdeles setter sitt preg på kulturlandskapet. Uten tiltak for å ivareta vernegrnlaget er begge disse miljøene truet av omforming og permanent endring.

Tidsdybde

Begrepet tidsdybde får en ekstra dimensjon på Valøy. Her ved Snåsavatnet finner vi fornminner og nyere tids kulturminner med et historisk spenn på 6000 år. Begge forekomstene har bearbeiding av stein som uttrykksform, og begge er blitt til som del av sin tids ferdselsveger.

Drivstuas samferdselsminner dekker en periode på 300 år.

Kunstnerisk verdi

Helleristningsfeltet på Bøla representerer bergkunst fra vår veidekultur. Steinhvelvene på Nordlandsbanen er steinhåndverk utført med stor faglig dyktighet i vår tid. Begge er ypperlige eksempler på steinbearbeiding fra sine epoker.

Pedagogisk verdi/opplevelsesverdi

Med enkle tiltak kan de estetiske og kulturhistoriske verdier disse miljøene representerer foredles og settes inn i en sammenheng som kan bidra til opplevelse av historie, natur og håndverkskunst.

3.3 Enkeltomtaler miljøer utvalg for vern

Kulturmiljø på Drivstua	Sted: Dovrebanen, km 405,65-407,45
Sør-Trøndelag fylke	Oppdal kommune

Anlegg og bygninger

Opprinnelige bygninger (anno 1921): Fjellstue (skysstasjon), stasjonsbygning, godshus, lokomotivstall, vokterboliger (3), betjentbolig, skolehus.

Opprinnelige tekniske anlegg: Hovedveg (RV50), steinhvelvundergang, fagverksbro, hvelvkulverter (3), vannstendere (2), vannbasseng, pumpehus, svingskive, askegrav, snøskjermer, trådgjerder, grunder og utmarksporter av tre.

Bygninger i dag: Tidligere fjellstue (nå i drift som gårdsanlegg), stasjonsbygning, godshus, lokomotivstall (uten spor), vokterboliger (3), betjentbolig, skolehus (i bruk som boliger/feriehus).
Tekniske anlegg i dag: Nedlagt veg (tidligere RV50), steinhvelvundergang, fagverksbro, hvelvkulverter (2), pumpehus, vannbasseng, snøskjermer, trådgjerder, grunder og porter av tre, kontaktledningsanlegg, relèhus.

Historiske data

1272: Drivstua fjellstue opprettet (fjellstuetoll innført)
1773: datering eldste bygninger nåværende fjellstue
1853: Dovrefjellvegen (RV50) åpnet
1921: Dovrebanen åpnet
1932: Drivstua fjellstue nedlagt som skysstasjon
1986: Drivstua stasjon nedlagt som stoppested

Eksisterende vern

Følgende bygninger og anlegg er fredet: - Drivstua fjellstue (1923); Drivstua stasjon (1997).

Følgende bygninger er administrativt vernet gjennom VJ: - Drivstua lokstall; Drivstua betjentbolig.

Historisk bakgrunn

Fjellstua på nåværende sted ble oppført i 1718 og var i bruk som skysstasjon fram til 1932.

I disse årene skjedde det store endringer i samferdselen. Tidlig på 1700-tallet ble oldtidsvegen gjort farbar for hest, og fjellstueene ble skysstasjoner. I 1853 ble ridevegen avløst av den første kjørevegen (karjolvveg). Jernbanen (Dovrebanen) overtok i 1921. Medregnet ny E6 kan Drivdalen således framvise minner etter 5 generasjoner samferdselsanlegg: oldtidsveg, rideveg, den første kjøreveg (RV50), jernbane og motorveg.

Som del av Dovrebanens anlegg ble det i årene 1912-21 bygget jernbanestasjon, oppført funksjonær- og arbeiderboliger, og et skolehus på fjellstuas eiendom. Drivstua stasjon ble også stasjonsingssted for innsatslokene som gikk i forspann med ekspressstogene over fjellet. Disse ble overflødiggjort da "Dovre-gubbene" ble satt inn i tjeneste ut over på 1930-tallet.

Sluttstrek for stedets 700 år lange historie som skysstasjon og utpost for ferdsele over fjellet ble satt ved at Drivstua stasjon ble fjernstyrt og nedlagt for trafikk i 1986.

Beskrivelse

Jernbanens og fjellstuas nåværende og tidligere eiendommer fra og med Driva bro og forbi Drivstua stasjon inneholder et stort antall veg- og jernbanerelaterte kulturminner, som sammen med landskapet gjør området spesielt interessant med tanke på vern.

På denne 2 kilometer lange strekningen finner vi følgende objekter: En gammel parsell av RV50 (fra 1853), Driva jernbanebro med riksvegundergang av steinhvelv, to steinhvelvkulverter for sidebekker til Driva, tre vokterboliger med inngjerdet innmark, Drivstua stasjon med stasjonsbygning, godshus og

lokomotivstall, vannverk og pumpehus, betjentbolig med fire leiligheter, og et skolehus. Stedets tre vokterboliger, betjentboligen, skolehuset og lokomotivstallen er i dag i privat eie, men alle er godt vedlikeholdt.

Sammen med den gamle riksvegen og elva skaper jernbanens bygninger og anlegg et sjeldent flott samspill der natur- og kulturmark, bygninger, veg, gjerder og grunder fremdeles er bevart i opprinnelig utførelse og forteller sin historie uten nyere forstyrrende elementer. Miljøet henger nøye sammen med det fredete stasjonsanlegget. Stasjonsbygningen er holdt i samme formspråk som Glosimodts bygninger på fjellet, men gjennom torvtekte tak er anlegget tilpasset beitelandskapet og gårdsbebyggelsen omkring.

Verne vurdering

Drivstua stasjon utgjør ett av fire unike stasjonsanlegg på Dovrefjell som alle har en spesiell plass i norsk jernbane- og arkitekturhistorie. Bygningene er tegnet av arkitekt Erik Glosimodt, sterkt inspirert av norsk bondearkitektur, med fasadedetaljer hentet fra Gudbrandsdalens storgårder. Både stasjonen og Drivstua gård (den gamle fjellstua) er fredet gjennom Kulturminneloven.

I tillegg til disse historiske bygningene kan stedet framvise et sjeldent godt bevart kulturmiljø fra Dovrebansens tidligste periode, i et vakkert og opplevelsesrikt kulturlandskap, som har sin opprinnelse som kulturmark (hestehager) for den gamle fjellstua (ca. 1700-1932). Beitepreget er fortsatt bevart gjennom sauebeiting.

Av betydning for vernegrnlaget er også en intakt parsell av den første kjørevegen som ble bygget gjennom Drivdalen i 1853, og som kompletterer dalens eldste vegminner fra 1100- og 1700-tallet (Vårstigen og Gamle Kongeveg).

Gjennomføring

Kulturmiljøet på Drivstua innehar mange av de samme landskapsmessige kvaliteter som Kongsvoll. Mens Kongsvolls kulturlandskap er vernet gjennom særlov (Naturvernloven, Kulturminneloven), står kulturlandskapet på Drivstua uten vern og kan bare påregnes ivaretatt så lenge gressgangene fortsatt brukes til beite.

Videreføring av den flere hundre år gamle beitetradisjonen vil kreve tilrettelegging av utmarka til husdyrhold, og et samarbeid mellom Jernbaneverket og grunneier(e) omkring vedlikehold av gjerder. I utmark som ikke kan brukes til beite bør vegetasjonspleie utføres gjennom årviss slått og fjerning av kratt.

Utfordringen blir å finne fram til løsninger der kulturlandskapet kan bevares og åpnes for innsyn og bruk, uten at dette i urimelig grad vil medføre ulemper for fritidseiendommene (vokterboligene) og sikkerheten på sporet. Pga. verneområdets mangeartethet anbefales det at verneområdets avgrensning og bestemmelser om skjøtsel og bruk bindes opp i reguleringsplan. Tilrådingen er i samsvar med Riksantikvarens anbefaling (kfr. fredningssak for Drivstua stasjon, 1996).

Området ble påført betydelige skader i forbindelse med storflommen i Drivdalen høsten 2003. I etterkant bør man vurdere om en gjenåpning av gjenlagte vannveier kan bidra til å forebygge lignende hendelser i framtiden. Åpne vannveier var vanlige på den tid veg og bane ble bygget.

Lovhjemmel: Plan og bygningsloven

Planmyndighet: Oppdal kommune

Forvaltningsansvar: Grunneiere/ Jernbaneverket/ Statens vegvesen

Jernbaneanlegg på Nidareid	Sted: Dovrebanen, km 551,37-551,79
Sør-Trøndelag fylke	Trondheim kommune

Anlegg og bygninger

Opprinnelige bygninger (anno 1904): Skansen ekspedisjonshus.

Opprinnelige tekniske anlegg (anno 1884): Smalsporet jernbane og enkelt tunnellop under Nidareid, fast bro over Skansenløpet.

Bygninger i dag: Skansen ekspedisjonshus.

Tekniske anlegg i dag: Dobbeltsporet bane og doble tunnelløp, hevbare bro over Skansenløpet, kontaktledningsanlegg.

Historiske data

1884: åpning av ny Trondheim stasjon på Brattøra

1893: Skansen holdeplass opprettet

1912-21: ombygging til normal sporvidde og dobbeltspor (Dovrebanen)

1918: Skansen klaffebro tatt i bruk

1918-19: Nidareid tunnel bygget om til doble løp

2003: Skansen brovakt automatisert

Eksisterende vern

Ingen.

Historisk bakgrunn

I 1884 sto den nye fellesstasjonen for Meråkerbanen og Rørosbanen ferdig på Brattøra i Trondheim. Omleggingen krevde etablering av en tunnel under Nidareid, og (fast) bro over kanalen ved Skansen. Stasjonsområdet ble delt mellom den smalsporete Rørosbanen (Vestre tomt) og den normalsporete Meråkerbanen (Østre tomt), med sporbruddstasjon og felles stasjonsbygning for begge baner på Østre tomt (nåværende Trondheim s).

At Rørosbanen ikke fikk eget stasjonsanlegg skapte stor misnøye i bydelen Ila. Vestbyens befolkning mente at stasjonen på Østre tomt lå for usestralt til og krevde en egen "Vestre Trondheim stasjon" for Rørosbanen nærmere Skansen. Det gikk så langt at Trondheim kommune gikk til rettssak mot Arbeidsdepartementet. Denne tvisten tapte kommunen, men Skansen holdeplass ble opprettet i 1893 som et plaster på såret. Ekspedisjonsbygningen ble oppført noe senere, antakelig i 1904 (nøyaktig datering noe usikker), med Paul Armin Due som arkitekt.

Tunnel nr. to under Nidareid og nåværende Skansen klaffebro ble bygget som en del av Dovrebaneanlegget i årene 1912-21. Spesielt utgjorde jernbanebroa over Skansenløpet en ingeniørmessig utfordring da broa måtte klare hyppige og raske hevinger for ikke å hindre skipstrafikken i kanalen. Det valgte brosystemet, basert på vektarmprinsippet, var nytt og uprøvd og satte spesielt store krav til fundamentering og nøyaktighet i utbalanseringen av vekt og motvekt.

Broa skulle erstattes av ei ny i 1987, men vedtaket ble omgjort og den gamle broa ble i stedet restaurert i to omganger, sist ved utskifting av motvektssloddet i 1996.

Beskrivelse

Nidareid med Kongens gate, de gamle festningsvollene, Skansevakta, Ila kirke og jernbanens anlegg utgjør et sammensatt konglomerat av anlegg fra flere epoker i Trondheim bys historie.

Den eldste tunnelen under Nidareid (1884) er i sin helhet bygget av naturstein, mens nytunnelen (1919) er støpt i betong med granittforblennede portaler. Arbeidet var meget krevende (løsmassetunnel under veg og sporvegtrasè) og kostet i sin tids pengeverdi 370.000 kroner. Til sammenligning kostet Orkla bro (landets lengste steinhvelvbro) som sto ferdig tre år tidligere "bare" 297.000 kroner. Tunnelene danner et skarpt landskapsskille mellom Nidelvas grønne elvekorridor i sør, og bylandskapet, havna og det åpne fjordlandskapet på nordsiden. "Byporten" og omgivelsene før og etter tunnelene utgjør et vakkert bymessig panorama.

Skansen bro er den siste hevbare broa som fortsatt daglig er i bruk på det norske jernbanenettet. Broa er konstruert slik at brospenn og motvekt til enhver tid er i balanse, - uansett hvilken stilling broa måtte stå i. Brooverbygget veier 1055 tonn, hvorav motvektssloddet alene 560 tonn. Broklaffen er 40 meter lang og løftes for vanlig trafikk til 60 grader. Største åpningsvinkel er 84 grader. Broa fungerer etter 85 års bruk fremdeles meget tilfredsstillende!

Verne vurdering

Den ca. 400 meter lange baneparsellen inneholder anlegg fra to viktige epoker i Trondheims jernbanehistorie:

Tunnelene under Nidareid framstår i dag som én enhet, selv om de har en innbyrdes aldersforskjell på nesten 40 år. På dette stedet skjedde den mye omtalte Nidareidulykken 18. september 1921 hvor seks mennesker omkom. Den betraktes som den første store ulykken på det norske jernbanenettet, hvor bl.a. den kjente jernbanearkitekten Erik Glosimodt omkom.

Skansen stoppested er et minne om tiden da jernbanen og sporvegen var nerven i Trondheims samferdsel. Ekspedisjonsbygningen er tegnet av arkitekt Paul Armin Due og har også verdi som arkitekturminne.

Skansen klaffebro representerer ingeniørkunst av høy klasse. Det finurlige motvektssystemet er interessant og lett lesbar teknologi. I Norge er broa enestående i sitt slag. I verden for øvrig finnes i dag kun et fåtall broer av tilsvarende konstruksjon.

Gjennomføring

I forbindelse med innføring av større lastebærere på godsvogner vurderes det tiltak for å utvide Nidareid tunnelenes profil. Riving av portalene og murte hvelv kan ikke tilrådes. Alle planer om å forlenge tunnelene under et betonglokk må også sterkt frarådes. I stedet bør man bøte på de skader som murverket er blitt påført av nyere betongpåstøp de siste 30 årene.

På Skansen stoppested førte plattformhevingen i 1997 til at Dues bygning er blitt liggende lavere enn perrongen. Dette kan rettes opp ved å heve bygningen på en høyere grunnmur, eventuelt flytte bygningen nærmere broa, der den opprinnelig sto.

Etter oppgraderingene Skansen bro gjennomgikk i 1987 og 1996 har broas fagverk og heveanordninger fortsatt lang restlevetid. Brovakthytta og den gamle trafobygningen utgjør en del av kulturminnet og må bevares sammen med brooverbygget, selv om driften av broa ble automatisert høsten 2003.

Hvilke vernetiltak som må iverksettes for å sikre de byplanmessige og kulturhistoriske verdier som knytter seg til denne banestrekningen, og det byrommet jernbanens anlegg opptre i, må avklares i samråd med Riksantikvaren og Byantikvaren i Trondheim. Det må stilles strenge krav til ombygginger/-påbygginger. Likeledes må nye, dominerende konstruksjoner i broas umiddelbare nærhet unngås.

Spesielle utfordringer vil være knyttet til senketunnelen som er planlagt for Nordre avlastingsveg tett inntil broa. Bare små setninger eller forskyvninger av broas fundamenter kan få alvorlige følger for broas funksjonsevne og levetid.

Lovhjemmel: Plan og bygningsloven

Planmyndighet: Trondheim kommune

Forvaltningsansvar: Jernbaneverket/ Trondheim kommune

Steinhvelv på Valøy	Sted: Nordlandsbanen, km 152,43-158,06
Nord-Trøndelag fylke	Steinkjer kommune

Anlegg og bygninger

Opprinnelige bygninger (anno 1926): Valøy stasjonsbygning og privèt.

Opprinnelige tekniske anlegg (anno 1938): Vannkulvert, overgangsbro for gårdsveg, Bøla bro, vegkulvert med åpen vannrenne, riksveg.

Bygninger i dag: Valøy stasjonsbygning.

Tekniske anlegg i dag: Vannkulvert, overgangsbro for gårdsveg (ombygd i 2003), Bøla bro, vegkulvert med vannrenne, bygdeveg (nedklassifisert riksveg).

Historiske data

1921-26: datering steinhvelv langs Snåsavatnet

1926: Valøy stasjon og Nordlandsbanen til Snåsa åpnet

1938: RV763 (Valøyvegen) anlagt
1972: Valøyvegen nedlagt som riksveg
2003: Valøy bro ombygget

Eksisterende vern

Automatisk fredete kulturminner (forminner) ved Bøla bro.

Historisk bakgrunn

Sunnan-Grongbanen ble bygget i natursteinepoken i norsk jernbanebygging. Tilhagd naturstein fra lokale brudd ble brukt til forstøtningmurer, landkar, store og små hvelvbroer, overgangsbroer, bekkekulverter, stikkrenner og i stasjonsbygninger. Arbeidet ble utført av håndverkere fra Dovre- og Raumabanen som her ved Snåsavatnet avleverer noen av de vakreste kunstbygg vi har på det norske jernbanenettet.

Etter ferdigstillingen av strekningen Sunnan-Snåsa i 1926 dør steinhåndverket gradvis ut, og mellom 1923 og 1940 opplever vi en gradvis overgang fra bruk av naturstein til et stadig større innslag av betong i broer og kulverter. Langs Nordlandsbanen er det mulig å følge denne utviklingen på vegen nordover.

Beskrivelse

Fire steinhvelv av høy håndverksmessig klasse opptre innenfor en strekning på 5 kilometer: Ei stikkrenne for bekk, ei overgangsbro for gårdsveg, Bøla bro og en undergang for bygdeveg.

Stikkrenna er "bygget inn" i terrenget ved at en steil fjellnabb er tatt i bruk som sidevange. Murarbeidet er flott utført og har høy håndverksmessig klasse. Overgangsbroa er autentisk og i bruk som adkomst til Valøy gård. Broa ligger uforstyrret og vakkert til i naturlandskapet og er et praktkeksemplar av ei steinbro. Broa ble i 2003 bygget om til høyere lastklasse og fikk i den anledning nytt brodekke og rekkverk.

Bøla bro, som var ferdigbygget i 1926, er den meste navngjetne steinbroa på Nordlandsbanen. Jernbanen passerer på dette stedet et av landets mest kjente helleristningsfelter ("Bølareinen") hvor nye helleristninger er blitt avdekket tett inntil sporet så sent som i 2001 ("Bølamannen"). Broa utgjør en viktig del av opplevelsen av helleristningsfeltet, hvor også Bøla og Bølafossen er en del av attraksjonen.

Undergangen nord for Valøy er en type som ble brukt på Dovre- og Sunnan-Grongbanen, hvor bekken ledes åpent gjennom vegkulverten i en vannrenne parallelt med vegen. Pga. liten vannføring og lite behov for å breddeutvide vegen er bekkeløpet på Valøy ikke blitt gjenlagt, slik skjebnen har blitt de fleste underganger bygget etter dette prinsippet.

Valøy stasjon kompletterer de mange håndverksminnene. Stasjonen ligger vakkert til, men anlegget er i forfall.

Verne vurdering

Steinhvelvene på Valøy har pedagogisk verdi ved at de representerer ulike typer kunstbygg utviklet av Statsbanenes steinarbeidere, og som i antall og kvalitet når sitt høydepunkt i årene 1915-27. De utvalgte objektene ligger alle lett tilgjengelig fra KV 230 (Valøyvegen) som på dette stedet følger et naturskjønt parti av Snåsavatnet. Situasjonen innbyr til stopp og rast.

Fremst av disse objektene er Bøla bro som er et meget fint eksempel fra steinhvelvepoken i norsk jernbanebygging. Broa er bygget over noen livlige stryk i elva Bøla som renner ut i Snåsavatnet ved Valøy. Like ved broa finner vi den kjente "Bølareinen" på et svaberg ved elva. I elva er det også bevart minner fra tidligere mølledrift.

Bekkekulverten og overgangsbroa supplerer Bølabroa og fremstår som "smykker" hvor man har oppnådd en tilnærmet optimal symbiose mellom menneskeverk og natur.

Gjennomføring

Bølareinen har vært kjent siden 1842. Den er en av våre største og mest monumentale helleristninger, og trolig den som er best kjent. I 2001 ble det gjort nye bergfunn, bl.a. en skiløper ("Bølamannen") i

tilnærmet naturtro størrelse på Jernbaneverkets eiendom. Det er også funnet fragmenter etter flere dyrefigurer. Bølareinen besøkes av 50.000 i året og det er ønskelig at jernbanen på dette stedet forvaltes som en del av kulturmiljøet.

I tråd med dette foreslås Bøla bro pålagt vern som element i et større fornminne- og naturvernområde. De øvrige steinhvelvene anbefales skiltet og tilrettelagt for publikum som historiefortellende elementer med bakgrunnen i teknikkhistorien og de gode naturgitte forholdene som foreligger med hensyn til formidling av håndverket.

Følgende tiltak anbefales gjennomført:

Bekkekulverten ligger tett ved den gamle riksvegen ved Snåsavatnets bredder. Gjennom enkel tilrettelegging kan vannrennen og hvelvet innlemmes i et vegsideanlegg som allerede er et attraktivt sted for rast og rekreasjon. Det anbefales et samarbeid med Statens vegvesen med henblikk på tilrettelegging av en slik (enkel) rasteplass.

Ombyggingen av Valøy bro i 2003 var fra et kulturminneståsted ikke entydig vellykket. Spesielt broas rekkverk avviker fra det historiske korrekte og bør erstattes av en historisk tilpasset utgave ved første anledning. For øvrig har en forsiktig opprusting av veggen og fjerning av vegetasjon gjort broa åpen for innsyn. Skrentene mot jernbanelinja må i nødvendig grad sikres med påkjørssterke stabbesteiner, og trådgjerder.

Gjerdene som er satt opp mot sporet og elva ved Bøla bør erstattes med en gjerdetype som ikke skjemma opplevelsen av miljøet. Vegetasjon bør i tillegg ryddes for at broas flotte beliggenhet igjen kan komme til sin rett.

Vegkulvertens betonglokk over bekkeløpet bør fjernes og nytt, tilpasset rekkverk settes opp på murkronen.

Også Valøy stasjon er en viktig del av dette miljøet. Stasjonen er i dag uten bruk og framstår som uflidd og dårlig ivaretatt. Selv om stasjonsbygningen ikke er medtatt i NSB's bygningsverneplan (VJ) er dette en arkitekturhistorisk viktig bygning (nybarokk), tegnet av NSB's arkitektkontor (Hoel). Jernbaneverket vil tilrå et initiativ fra Førr historielag om etablering av et bygdemusèum i bygningen. Tiltaket må ses i sammenheng med øvrige tiltak som anbefales gjennomført på denne strekningen ved Snåsavatnet, hvor formålet vil være å gjøre stedets historie og kulturminner tilgjengelig for publikum.

Det må avklares om vernegrnlaget krever juridisk beskyttelse, eller om det vil være tilstrekkelig med avtaler grunneiere og myndigheter imellom. Tilrettelegging for turister og opplevelsesbesøkende krever at veggen forblir i offentlig eie.

Lovhjemmel: Plan og bygningsloven/ Kulturminneloven/ administrativt vern

Planmyndighet: Steinkjer kommune

Vernemyndighet: Nord-Trøndelag fylkeskommune

Forvaltningsansvar: Grunneierlag/ Jernbaneverket/ Nord-Trøndelag fylkeskommune/ Statens vegvesen

4.0 Jernbanebroer

Det norske jernbanenettet består av et stort antall broer; - 2800 i tallet. 700 har spenn over 10 meter, og hver fjerde er eldre enn 80 år. Når man normalt setter fysisk levealder for ei stålbro til 100 år, sier det seg selv at det ikke er mange år til før man står overfor en omfattende utskifting av en rekke jernbanebroer i Norge. *Stilt overfor en slik situasjon vil det bli en krevende oppgave å bevare et representativt utvalg av disse viktige anleggs- og teknikkhistoriske objektene. Mange har også stor egenverdi/stedsverdi.*

4.1 Strategier for bevaring av broer

Broer fra det 20. århundre er – som man forstår av dette – en svært omfattende objektgruppe med ulike innfallsvinkler for vurdering av vern. *I "Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen" har man tatt konsekvensen av dette og vil bruke nødvendig tid på å utrede brovernet.*

Det er heller ikke entydig at et konserverende vern er riktig måte å verne broer. For eksempel synes en verneplan for steinhvelvbroer ikke å være nødvendig. Broene står "til evig tid". *I stedet foreslås egne retningslinjer for verdibevaring av steinbroer.*

Opplæring av en ny generasjon håndverkere og arbeidsledere i håndverks- og restaureringsteknikker synes i så måte helt nødvendig for å kunne ivareta denne forvaltningsoppgaven. Dette er en utfordring Jernbaneverket må gripe fatt i.

For stålbroene er situasjonen en annen. Selv om det senere er gjort flere endringer i broenes lastforskrifter, er det "Belastningstoget av 1899" som er beregningsgrunnlaget for det store flertall broer som fortsatt er i bruk på det operative nettet. Alle brooverbygg med datering 1900 eller senere, også betongbroer, er bygget etter disse forskriftene med senere modifiseringer.

Disse broene – tallrike i antall og fortsatt i bruk – bør behandles samlet. Mange vil måtte skiftes ut innenfor en periode på 30 år, i første rekke de som er eldre enn 80 år. *Det foreslås derfor at det utarbeides en egen verneplan for stål- og betongbroer bygget etter år 1900.*

Jernbaneverket anbefaler at et slikt vernearbeid forberedes og utføres parallelt med en nedbyggingsplan for de eldste stålbroene, hvor fornyelse og etterbruk av broene vurderes som to av flere kriterier for vern.

4.2 Brovern i denne utgaven av Nasjonal verneplan

Broer utvalgt til vern i denne utgaven av NVP finner vi på baner som pålegges strekningsvern – og på trasèer tatt ut av bruk:

Broer på vernet strekning

Tre teglsteinsbroer ved Bøn er foreslått fredet som del av en jernbaneparsell uten spor (kapittel 5). Broene ble bygget i årene 1868-69 og er de eldste brobygg bevart fra norsk jernbanebygging. Flekkefjordbanens kulvert for Spinneribekken er den eldste hvelvbroa av naturstein på vernet strekning (1898).

Dimensjoneringsreglene som ble innført med "Belastningstoget av 1899" ga som konsekvens at så godt som alle jern- og trebroer bygget før 1900 i dag er byttet ut. Det er derfor ingen 1800-talls broer igjen på det ordinære jernbanenettet. *De som er bevart finner vi i gjenbruk (på museumsbanene) eller i ombruk (i veg- og sporvegsbroer).* Blant annet er to brospenn fra Gamle Vossebanen (1882) gjenbrukt i Selura bro (71 meter) på Flekkefjordbanen, mens et annet har fått ny anvendelse i bro over Rugåna (13 meter) på Setesdalsbanen. Selv om disse broene ikke lenger ligger i sitt opprinnelige leie, forteller de brohistorie, – om tidligere tiders aksellastkrav, materialbruk, -bearbeiding og teknisk formgivning; løsninger som senere er forlatt.

Kortere brospenn, i det alt vesentlige bjelke- og platebroer fra vårt århundre, finner vi bevart i et stort antall innenfor kategori B og C strekningsvern (del I). Dette er viktig når en vet at de fleste gjenværende bjelkebroer på operativt nett etter hvert vil bli erstattet av ballastbroer.

Overgangsbroer av stein anbefales vernet som del av et miljø i Asker (1913) og på Valøy (1924). Disse er nærmere beskrevet i kapittel 3 og 5. Overgangsbroer av armert betong er Bratsbergbanen alene om. Disse er sannsynligvis de tidligste betongbroene bygget på norsk jernbane og har kildehistorisk verdi (1916). Vegbroer av betong ble bygget av Statens vegvesen så tidlig som i 1905. I NSB ble armert betong i brobygg vanlig først på 1930-tallet.

Bratsbergbanen kan i tillegg framvise flere autentiske eksemplarer av de spinkle overgangsbroene bygget av stål og med dekke av tre som ble bygget i et stort antall i 1. halvdel av forrige århundre. Bratsbergbanens er fra 1915-16. De to eldste finner vi på Flekkefjordbanen (1904). Dette er konstruksjoner som gjør lite av seg og glir godt inn i kulturlandskapet. Flest mulig bør bevares der de ikke utgjør en fare for togtrafikken og sine brukere.

Krøderbanen har en rekke overgangsbroer i tre, hvilket er en sjeldenhet i dag.

Alle broer på baner pålagt strekningsvern skal i utgangspunktet bevares som en del av strekningsvernet. I enkeltstående tilfeller må man imidlertid akseptere at originale brospenn på grunn av alder eller skade kan bli tatt ut av bruk. Regelen skal da være at ei ny eller ombygd bro skal gis en utforming som harmonerer med banens teknikkhistorie og øvrige tidstypiske miljø.

Utrangerte brospenn i ombruk

Selv om de fleste har gått i smelteovnen, har en del utrangerte brospenn fra perioden 1866-1900 fått ny anvendelse som vegbroer, èn også som sporvegsbro. Fagverket gjorde flytting mulig på en helt annen måte enn med andre brotyper og forteller om endringer i samferdselen.

En samlet oversikt over fagverk i ombruk foreligger imidlertid ikke. Èn foreslås fredet som vegminne i Statens vegvesens verneplan "Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner". Dette er et eldre brospenn fra Kongsvingerbanen som har fått nytt liv som vegbro ved Strømsgodset kirke i Drammen. Det 36 meter lange fagverksspennet i sveisjern fra 1877 var fram til 1919 i bruk som midtspenn i Gamle Fetsund bro over Glomma, men ble flyttet og erstattet ei eldre trebro på samme sted i 1920.

Av andre kjente brospenn i ombruk kan nevnes bro over Vosso ved Bolstadøyri stasjon; opprinnelig et 48 meter langt fagverk i bruk på Vossebanen (1882), men flyttet til Bolstadøyri for å gi adgang til stasjonen i 1910. På Kongsvoll fikk et brospenn fra gamle Katfoss bro på Randsfjordbanen (1866) ny anvendelse i bro over Driva til Kongsvoll stasjon i 1916. Fagverksbroa erstattet ei gammel tømmerbro på samme sted (Gamle kongeveg) fra 1800-tallet. Disse og tilsvarende eksempler på gjenbruk av gamle fagverk er aktuelle verneobjekter på steder hvor de kan inngå i et samferdselshistorisk miljø.

Størst verdi som jernbaneminner har imidlertid de broer som har fått ny anvendelse uten å ha blitt flyttet. Den mest kjente av disse er gitterverksbroa over Glomma ved Elverum:

Bro over Glomma ved Elverum

Broa ble bygget i 1860 som jernbanebro, men fordi traséføringen til Hamar-Grundsetbanen ble omgjort ble den aldri tatt i bruk til jernbanemål. I stedet fikk broa anvendelse som vegbro, en bruk den hadde fram til 1936. *Dette er visstnok Norges første bro av fagverk (gitterverk). Broa er produsert i Skottland og er satt sammen på stedet. Som historisk dokument er broa enestående og er anbefalt fredet med hjemmel i Kulturminneloven (Statens vegvesens verneplan).*

Følgende jernbanebroer i ombruk anbefales i tillegg pålagt vern som enkeltstående objekter i Jernbaneverkets verneplan:

region	bro	lengde	konstruksjon	bygget/ forsterket	endret bruk	dagens bruk
Region Øst						
Østfoldbanen	o. Såna v/Hølen	130 m	pendelpilar	1878/1914	-	ikke i bruk
Hamar-Selbanen	o. Lågen v/ Randklev	146 m	rett fagverk	1896	1957	vegbro
Region Vest						
Setesdalsbanen	o. Otra v/Evjemoen	138 m	rett fagverk	1895	1970	vegbro
Region Nord						
Gråkallbanen	v. Hoem i Trondheim	56 m	pendelpilar	1879/1951	1924	sporvegsbro

Rørosbanen	o. Glomma v/ Steinvik	120 m	buett fagverk	1894	1963	vegbro
------------	-----------------------	-------	---------------	------	------	--------

Med unntak av Hoemsbroa er disse broene bevart i sitt opprinnelige leie. Hoemsviadukten er tatt med på verneisten fordi broa er det eldste bevarte eksempel på en pendelpilarviadukt med sitt opprinnelige fagverk i behold (1879). Broa er fortsatt i bruk til skinnegående trafikk (sporveg).

Disse enkeltstående brobyggene anbefales i utgangspunktet gitt administrativt vern gjennom Jernbaneanverkets og Statens vegvesens verneplaner. Broer i kommunal eie kan vurderes vedtaksvernet dersom det påvises behov for dette. For å sikre vernegrunnlaget anbefales Hølen viadukt fredet med hjemmel i Kulturminneloven.

4.3 Hovedbegrunnelser for vern

Autentisitet

Med unntak av Paulen bro på Setesdalsbanen (1895) er ingen jern- og stålbroer fra jernbanens første 30-40 år (bygget før 1900) lenger i opprinnelig bruk. Noen har fått ny anvendelse på museumsbanenettet, andre er omgjort til vegbroer. Av disse vurderes broer bevart i sitt opprinnelige miljø å ha større jernbanehistorisk verdi enn brospenn flyttet om på. Slike originalt bevarte broer finner vi ved Randklev i Gudbrandsdalen, Steinvik i Østerdalen og Hornnes ved Evjemoen.

Hølen viadukt antas å være den første pendelpilarbroa som ble bygget. Selv om dens pilarer og brobjelker ble byttet ut i 1914 har broa bevart sitt 1870-tallsutseende.

Teknikkhistorie

Æren for pendelpilarprinsippet tilhører Axel Jacob Petersson (1834-1884), brokontorets første sjef (1865-81). Etter først å ha konstruert den store Ljansviadukten i Oslo på en måte som inntil da var tradisjonell, utviklet han det nye konstruksjonsprinsippet basert på fritt opplagrede bropilarer av stål som kunne "pendle" med broas bevegelser. Hans løsning var så vellykket at han ved Østfoldbanens åpning ble hedret med St. Olavs Orden, og brotypen vakte oppsikt langt ut over landets grenser. Pendelpilarbroer ble bygget helt fram til 1937, da betongen overtok.

Broene i Østerdalen og Gudbrandsdalen ligger tett inntil de nye broene som tok over i henholdsvis 1957 og 1963. Sammen bidrar de gamle og nye broene til formidling av teknikkhistorien. De nye broene har derfor komplementærverdi.

Brooverbygning

Broene har ulik stålverbygning: Steinvik bro har buett fagverk med mellomliggende brobane. Randklev bro har rett fagverk med mellomliggende brobane. Hornnes bro har rett fagverk med overliggende brobane. Hoemsbroa er en pendelpilarkonstruksjon med brobane av "fiskebuefagverk". Hølen viadukt er en pendelpilarkonstruksjon med platespenn.

Alle er bygget av smijern, en forløper til stålet.

Profil/sporvidde

Randklev bro, Hoemsbroa og Hølenviadukten ble bygget for normalt spor; Steinvik og Hornnes for smalt spor. Steinvik bro ble imidlertid forberedt for normalt spor slik at ombygging ikke var påkrevet.

Pedagogisk verdi/opplevelsesverdi

Hølen viadukt - og tettstedet Hølen - er av Riksantikvaren klassifisert som et kulturmiljø av nasjonal verdi, med flere samferdselsminner av historisk betydning.

4.4 Enkeltomtaler brospenn anbefalt for vern

Hølen viadukt	Sted: Østfoldbanen, km 46,90
Akershus fylke	Vestby kommune

Konstruksjon og tekniske data

Brokonstruktør: Axel Jacob Petersson
Brotype: pendelpilar med platespenn av stål
Lengde: 130 meter (14 spenn)
Sporbredde: 1435 mm

Historiske data

1878: bygget som jernbanebro på Østfoldbanens vestre linje
1914: pilarer og platespenn fornyet
1996: tatt ut av bruk

Eierskap og bruk

Eierskap: Jernbaneverket
Dagens bruk: avstengt

Eksisterende vern

Ingen.

Historisk bakgrunn

Fra 1850 var det jernbanen som ledet an i den teknologiske utviklingen innen brokonstruksjoner i Norge. Store broer som spente fra dalside til dalside – såkalte viadukter – var noe nytt som kom med jernbanen. De eldste jernbanene fikk viadukter utført av tømmer, men med industrien ble stål og jern utviklet til bærende konstruksjoner.

Brokontorets første sjef, Axel Jacob Petersson, utviklet i 1877 en brotype som muliggjorde slanke og høye jernkonstruksjoner med lite forbruk av jern, de såkalte pendelpilarbroene. Flere slike ble oppført på Østfoldbanen, den første på Hølen. Broas pilarer og platespenn ble skiftet ut i forbindelse med forsterkninger i 1914, men uten at broas utseende ble endret. Broa var i bruk inntil Østfoldbanen ble omlagt i 1996.

Beskrivelse

Hølen er med rette kalt stedet med broene, et lite tettsted med flere broer datert fra ca. 1850 og fram til i dag. Av disse er jernbaneviadukten den viktigste. I en beskrivelse fra 1920 omtales viadukten som

"- en uhyre jernbanebro i flere meters høide over hustakene."

Formuleringen "uhyre" siktet til broas imponerende dimensjoner og ikke dens estetikk. Snarere het det at broa i sammenheng med bebyggelsen og vannet under

"- oppfordrer flere av våre landskapsmalere til å feste stedets skjønnhet til lerretet."

Med sin lengde på 130 meter, svevende 10 meter over bakkenivå, har broa bevart sitt identitetsskapende grep på tettstedet Hølen helt fram til i dag.

Verne vurdering

Hølen bro har helt siden den var ny i 1878 vært stedets ubestridte landemerke. Broa svever som en romersk vannviadukt over det pittoreske småstedet, høyt over elva Såna, og med Lille og Store Strandgate som bindeledd mellom bebyggelsen på hver side av broa. Dette sammensatte kulturmiljøet har høy verneverdi.

Broa er også et teknisk minnesmerke av rang ved at dette sannsynligvis var den første pendelpilarbroa som ble bygget; - et prinsipp utviklet av NSB, og som fikk stor betydning for den brotekniske utvikling her i landet. Broa har visuelt beholdt en stor likhet med situasjonen før ombyggingen i 1914, utskiftingen av pilarer og platespenn til tross. Landkar og fundamenter av hoggen stein er de opprinnelige, antall pilarer og spenn med underliggende platebærere er som originalbroa.

Broa er erklært som fredningsverdig av Riksantikvaren.

Gjennomføring

Hølenviadukten er foreslått ombygd til gangbro. Den vil da inngå i en regional sykkelveg som følger trasèen for Den Fredrikshaldske kongeveg. Denne gikk fra gammelt av over torget i Hølen.

Skinnene fra 1996 ligger fortsatt på plass. Disse anbefales revet og broa utstyrt med et nytt bruksdekke av tre. Rekkverket må utbedres, men med bevaring av gjerdestolper og føringslister av flatjern og rørsprosser av rundjern. De gjenværende kontaktledningsmastene utgjør en del av jernbaneminnet og skal bevares. Man må unngå å sette opp moderne skilt og annet vegutstyr som kan forringe opplevelsen av den historiske broa.

Jernbaneverket har påtatt seg å bekoste oppussingen av den historiske broa, mens det er ønskelig at Statens vegvesen overtar det videre vedlikeholdet og bekoster ombyggingen til gangbro. Broa er i god stand og vil etter sandblåsing og maling ha lang levetid.

Lovgrunnlag: Kulturminneloven

Vedtaksmyndighet: Riksantikvaren

Vernemyndighet: Akershus fylkeskommune

Forvaltningsansvar: Jernbaneverket/ Statens vegvesen

Hoemsbroa	Sted: Selsbakk i Trondheim
Sør-Trøndelag fylke	Trondheim kommune

Konstruksjon og tekniske data

Brokonstruktør: Axel Jacob Petersson

Brotype: pendelpilar med buet undergurt i sveisjern

Lengde: 56 meter (5 spenn)

Sporbredde: 1435/1000 mm

Historiske data

1879: bygget som jernbanebro på Meråkerbanen

1924: tatt i bruk som sporvegsbro

1951: restaurert

Eierskap og bruk

Eierskap: Trondheim kommune

Dagens bruk: sporvegsbro

Eksisterende vern

Ingen.

Historisk bakgrunn

På Meråkerbanen ble det i 1879 bygget flere viadukter som senere ble skiftet ut med sterkere konstruksjoner. En av dem var Funna viadukt. Broa er en såkalt pendelpilarkonstruksjon, for øvrig den eldste av en slik type som har sine originale pilarer og brospenn bevart.

Etter demontering i 1918 ble broa solgt til Gåkallbanen, en forstadsbane i Trondheim. Brodelene ble tatt inn til Trondhjems mek. verksted og tilpasset sin nye plassering over Hoemsdalen. Monteringen ble gjennomført våren 1924, men fordi broa var et spenn for kort ble den supplert med et nytt spenn og en ny pilar, denne gang i tre. Disse sto frem til 1951. Deretter ble de skiftet med nye elementer i stål. Det er i dag ikke mulig å se forskjell på hva som er nytt og hva som er gammelt. Også de nye elementene ble klinket sammen.

Beskrivelse

Viaduktens høyde og brobanens smale bredde volder ukjente trikkepassasjerer ubehag og kan sammenlignes med de store treviaduktene som var i bruk på Størenbanen på 1800-tallet. Broa er et markant og "luftig" innslag i bylandskapet.

Verne vurdering

Broa er et historisk og teknisk kulturminne av nasjonal verdi. Dette var en av de første pendelpilarkonstruksjonene som ble bygget, og den eneste bevarte med sine opprinnelige pilarer og fagverksspenn i behold. (Hølenviaduktens jernoverbygning er fra 1914.) Konstruksjonen var spesielt godt egnet der høge brokonstruksjoner var påkrevd, f. eks. ved kryssing av dype elve- og ravedaler, og kommer til sin fulle rett ved kryssingen av bekkeravinen ved Hoem.

Gjennomføring

Tilstanden på broa kjennes ikke, men før eller senere vil den bli gjort til gjenstand for vurderinger om den skal bevares eller ikke. For å unngå at verdibevarende vedlikehold blir neglisjert, bør Jernbaneverket ta ansvar for broas tilstandskontroll, og bidra med vedlikehold når dette blir påkrevd.

Verneform: administrativt vern

Vedtaksmyndighet: Trondheim kommune /Jernbaneverket

Forvaltningsansvar: Trondheim kommune/ Jernbaneverket

Bro over Lågen ved Randklev	Sted: Hamar-Selbanen, km 240,98
Oppland fylke	Ringebu kommune

Konstruksjon og tekniske data

Brokonstruktør: E. O. Johannessen Svanøe

Brotype: fagverksbro i sveisjern

Lengde: 147 meter (3 spenn)

Sporbredde: 1435 mm

Historiske data

1896: bygget som jernbanebro på Hamar-Selbanen

1958: tatt i bruk som vegbro

Eierskap og bruk

Eierskap: Statens vegvesen

Dagens bruk: vegbro

Eksisterende vern

Ingen.

Historisk bakgrunn

Fra 1890 medførte tyngre tog at belastningskravene til jernbanens broer måtte økes. For nye anlegg ble valgt det såkalte "Anleggstog for bredt spor", supplert med "Fremtidstog for bredt spor", som var noe ugunstigere ved lengre spenn. På strekningen Hamar–Otta, som ble åpnet for full drift i 1896, ble det bygget et stort antall broer for denne belastning. Av disse kan nevnes broene over Lågen ved Randklev og Eide, samt broa over Otta. Alle disse broene ble fullført i årene 1893-96.

Disse gamle plate- og fagverksbroene er senere erstattet av nybygg fordi de ikke lenger holdt mål når det gjaldt bæreevne. Hamar-Selbanen ble bygget for 10 tons akseltrykk; man skulle komme "smalsporistene" i møte og bygge billig. Dette viste seg tidlig å være et feilgrep og Hamar-Otta ble i mange år et svakt ledd i forbindelsen mellom Oslo og Trondheim over Dovre. Broene ble skiftet ut i årene 1956-57.

Ved Randklev skjedde ombyggingen ved at sporet ble omlagt og den gamle broa ble tatt i bruk som vegbro.

Beskrivelse

Både den nye og den gamle jernbanebroa over Gudbrandsdalslågen på Randklev er fagverksbroer. Broseksjonene ligger på kar av henholdsvis murt naturstein og betong. Da broene har nokså lik konstruksjon oppstår det ingen arkitektonisk disharmoni dem mellom. De ligger der som tvillinger i

landskapet og har stor verdi som tekniske kulturminner og landemerker. Med sine 173 meter er nybroa Gudbrandsdalens lengste.

Verne vurdering

Tvillingbroene ved Randklev oppleves som et helhetlig landskapselement fordi formspråket er felles. Broene forteller jernbane- og brohistorie og er fremragende eksempler på stålbroer av fagverk som det ble bygget så mange av i Gudbrandsdalen fra 1890-tallet og fram til 1957.

Den gamle jernbanetunnelen fra Hamar-Selbanen, som ligger direkte i tilknytning til gammelbroa, utgjør en del av kulturminnet.

Gjennomføring

Med unntak av brobanen er gammelbroa godt bevart. Man bør unngå skilt og annet vegutstyr som kan forstyrre broas arkitektur. Blant annet bør de påsatte føringslistene (guardrail) av korrugert stål sløyfes.

Nybroas uttrykk er svært lik den gamle fra 1896 og har komplementær verdi. Utfordringen blir å beholde fagverket uten nye forstyrrende elementer. Tiltak for også å ivareta denne broas arkitektur vil bli ivare tatt gjennom broverneplanen.

Verneform: administrativt vern

Vedtaksmyndighet: Statens vegvesen /Jernbaneverket

Forvaltningsansvar: Statens vegvesen /Jernbaneverket

Bro over Glomma ved Steinvik	Sted: Rørosbanen, km 204,85
Hedmark fylke	Åmot kommune Stor-Elvdal kommune

Konstruksjon og tekniske data

Konstruktør: ingeniør A. O. Johannessen Svanøe

Brotype: fagverksbro av flussjern

Lengde: 120 meter (2 spenn)

Sporbredde: 1067 mm/ 1435 mm

Historiske data

1894: bygget som jernbanebro på Rørosbanen

1931: omlagt til normalspor (uten ombygging av broa)

1966: tatt i bruk som vegbro på FV636

Eierskap og bruk

Eierskap: Statens vegvesen

Dagens bruk: vegbro

Eksisterende vern

Ingen.

Historisk bakgrunn

Fagverksbroa fra 1894 erstattet ei eldre trebro på Støren-Åmotbanen fra 1875. Utover på 1940- og 50-tallet ble også denne stålbroa innhentet av utviklingen og ble erstattet av ei ny i 1963. Ombyggingen skjedde ved at sporet ble omlagt og ny bro bygget ved siden av. I stedet for å bli revet ble den gamle broa fra 1894 tatt i bruk som vegbro og unngikk derved smelteovnene.

Broa fikk omlagt spor med normal sporvidde i 1931, men uten at fagverket ble endret. Med den nye broa kunne tyngre lokomotiver tas i bruk mellom Hamar og Koppang.

Beskrivelse

Gammelbroa har to buespenn i fagverk (lukket halvparabel). Nybroa har to rette fagverk. Broseksjonene ligger på kar av henholdsvis murt naturstein og betong.

Verne vurdering

Fagverksbroene er på vikende front og man bør sikre at et utvalg blir bevart for ettertiden. Ved utvelgelse bør alder, teknikkhistorie, opprinnelighet, tilgjengelighet og opplevelsesverdi tillegges vekt. Steinvik bro oppfyller alle disse kriteriene.

Nedstrøms gammelbroa finner vi fundamentet etter den første broa i tre som sto fram til 1894. Stedet kan således oppvise spor etter tre generasjoner jernbanebroer.

Gjennomføring

Nybroa fra 1963 er antakelig den siste av de store klassiske fagverksbroene som ble bygget av NSB. På 1960-tallet hadde NSB sluttet å bygge fagverksbroer og brotypen ble sannsynligvis valgt for å tilpasse seg gammelbroa. Sammen bidrar broene til å belyse 70 års utvikling av stålfagverket. Også nybroa bør derfor forvaltes som en del av samferdselsminnet.

Verneform: administrativt vern

Vedtaksmyndighet: Statens vegvesen/ Jernbanelinjen

Forvaltningsansvar: Statens vegvesen/ Jernbanelinjen

Bro over Otra ved Hornnes	Sted: Evmoen leir
Aust-Agder fylke	Evje og Hornnes kommune

Konstruksjon og tekniske data

Brokonstruktør: E. O. Johannessen Svanøe

Brotype: fagverksbro i flussjern

Lengde: 137,5 meter (5 spenn)

Sporbredde: 1067 mm

Historiske data

1895: bygget for Setesdalsbanen

1969: tatt i bruk som gangbro

1999: restaurert

Eierskap og bruk

Eierskap: Evje og Hornnes kommune

Dagens bruk: gangbro

Eksisterende vern

Ingen.

Historisk bakgrunn

Evje og Hornnes kommune overtok eierskapet til broa etter at Setesdalsbanen ble lagt ned i 1962. Med nødvendig bistand fra lokale bedrifter og britiske ingeniørtropper stasjonert på Evmoen leir ble sandblåsing og full restaurering av broa gjennomført i 1999.

Beskrivelse

Jernbanebroa over Otra ved Hornnes er ei av de lengste vi har hatt for smalt spor. Broerbygget består av 5 spenn à 27,5 meter av rett fagverk (parallellfagverk). Brokar og pilarer er av bruddstein. Broa ligger vakkert til og er et aktivt bindeledd mellom Hornnes og Evmoen.

Broa er etter restaureringen i 1999 i god stand.

Verne vurdering

Hornnes stasjon er tidligere fredet som arkitekturminne. Stasjonen er en del av en liten tettbebyggelse med selve stasjonsanlegget vakkert beliggende mot vannet. Noen eldre villaer, landhandleri og hotell er bevart vest for stasjonen. Mot øst fører vegen i Setesdalsbanens trasé fram til Hornnes bro.

Stasjonen, "stasjonsbyen" og broa utgjør et viktig historisk miljø fra Setesdalsbanen driftsperiode 1896-1962.

Broa har også egenverdi som et eksempel på en stor fagverksbro med overliggende brobane. Den er blant de lengste bygget på smalsporet bane.

Gjennomføring

Kommunen har inngått kontrakt for vedlikehold av broa med Aust-Agder fylkeskommune.

Verneform: administrativt vern

Vernemyndighet: Aust-Agder fylkeskommune

Forvaltningsansvar: Evje og Hornnes kommune

4.5 Aktuelle broer for vern i en broverneplan

I tillegg til å verne disse utrangerte brospennene, vil Jernbanelverket arbeide for at et utvalg stålbroer fortsatt i bruk (yngre enn 1900) kan få forlenget sin levetid gjennom en gradvis utskifting og fornying av fagverket og bærende konstruksjoner. Dette kan være en aktuell strategi for et særskilt utvalg broer hvor alternativet til full utskifting er komplisert og belastende for miljøet. *Vedtak må fattes mens broene ennå er i ordinær bruk, slik at fornyelse kan planlegges og gjennomføres i tide og over tid.*

Tre betydningsfulle broer er allerede utpekt for slik "stedsbevaring", som del av et miljø som ønskes bevart: - Hjuksa bro på Bratsbergbanen (1917), Skansen bro på Dovrebanen (1918) og Fetsund bro på Kongsvingerbanen (1919); alle nærmere omtalt på annen plass.

Norddalsenden bro

Problemstillinger knyttet til uavklart etterbruk av stålbroer lar seg eksemplifisere ved Norddalsenden bro på Ofotbanen (1902). Den 180 meter lange og 40 meter høye pendelpilarviadukten ble i 1988 erstattet av to nyere betongbroer og har siden stått uten bruk.

Korrosjon er hovedproblemet for disse tilårskomne stålbroene. Nye forskrifter krever at før ny maling påføres må gammel maling som inneholder giftige stoffer fjernes, uten å forurense miljøet. Dette er en omstendelig og kostbar prosess som må tas med i betraktning når verdibevaring av gamle stålkonstruksjoner planlegges. Norddalsbroas totale ståloverflate er estimert til ca. 6000 m²!

På grunn av den fokus denne broa har i opinionen bør Norddalsbroa være den første som underlegges en teknisk/økonomisk evaluering i en broverneplan, hvor et (eventuelt) vernevedtak bør fattes på grunnlag av en gjennomtenkt strategi for omfang og innretning på vernet. Et alternativ til å vedlikeholde broa som "stående konstruksjon", er å bevare broa som "ruin", hvor man på kontrollert måte velger ut hvilke konstruksjoner som skal få stå, og hvilke som kan fjernes eller legges ned på bakken.

Av andre samtidige broer kan Stjørdalselva og Verdalselva jernbanebroer på Hell-Sunnanbanen holdes fram som eksempler på beslektede problemstillinger som må utredes i en broverneplan:

Stjørdalselva- og Verdalselva broer

Broa over Stjørdalselva (175 meter) regnes som den eldste på det operative banenettet med sitt originale fagverk i behold (1900). Broa vil imidlertid med stor sannsynlighet måtte skiftes ut med en ny, dobbeltsporet jernbanebro innen en periode på 10-20 år. Bevaring av den gamle broa vil by på problemer, bl.a. pga. hensynet til elvelandskapet og nærføringen til nybroa. Broa bør derfor rives og de 5 brospennene gis ny anvendelse som gangbroer, gjerne i et miljø hvor jernbanehistorie kan formidles.

Broa over Verdalselva (1902) er av samme type som Stjørdalselva bro og har 6 spenn à 35 meter (210 meter). Dette er den vakreste av Hell-Sunnanbanens mange stålbroer og den lengste på Nordlandsbanen. Fordi flere av spennene etter elvereguleringer er blitt "liggende på land" kan brokar og det klinkede fagverket oppleves tett innpå. *Broa har pedagogisk verdi og bør være den som utpeker seg med henblikk på vern. I det lengste bør broa få bestå som jernbanebro.*

Det er i en slik innledning til en broverneplan også naturlig å trekke fram Minnesundbroa, ferdigstilt til Hedmarksbanens (Eidsvoll-Hamar) åpning i 1880, ombygd og fornyet i 1913 og 1922-25:

Minnesund bro

Minnesundbroa er ett av de mest monumentale brobygg i Norge. Broas utseende er lite endre gjennom årene og er et unikt teknisk og estetisk brominne. Broa er tegnet av senere statsarkitekt i Christiania, B. Lange, med ingeniør Axel Jacob Petersson som ansvarlig for de tekniske konstruksjoner. Broa er 362 meter lang og vekket begeistring i sin samtid.

I 1913 ble de karakteristiske midtpilarene flyttet pga. vannstandsregulering i Mjøsa. De massive steinpilarene med gotiske buer ble bygget opp igjen, bak de gamle, og etter opprinnelige tegninger. Dagens karakteristiske midtspenn på 82 meter i buet fagverk er fra denne tid. Egen bro for RV50 ble bygget inntil jernbanebroa i 1959. Ny motorvegbro ble anlagt utenfor disse igjen i 1993, slik at tre generasjoner broer i dag preger det gamle sundstedet. Broene er foreslått vernet som "vegmiljø" i Statens vegvesens verneplan "*Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner*".

Minnesundbroa var flottest da den regjerte sundet alene. Etter at den siste broa for ny E6 kom til er landskapets metningspunkt for brokonstruksjoner overskredet. Ei eventuelt 4. bro for en modernisert jernbane vil ytterligere forverre denne situasjonen og bør unngås.

Jernbaneverket kan med en slik begrunnelse ikke støtte Statens vegvesens tilrådning om vern av broene. Utredninger bør gjennomføres med formål å avklare hvordan det visuelle miljøet kan forbedres, og hvordan jernbanens anlegg skal kunne moderniseres uten at dette vil føre til ytterligere kaos og tap av kulturverdier.

De eldste pendelpilarbroene finner vi på Østfoldbanen, som har et stort antall broer aktuelle for en broverneplan:

Østfoldbanens pendelpilarviadukter

Hobølviadukten (176 meter) og Solbergviadukten (140 meter) på Østfoldbanens østre linje er i dag de eldste pendelpilarbroene som fortsatt er i bruk på det norske jernbanenettet (1881). Broenes plateoverbygning ble fornyet i 1914 og fikk da de karakteristiske "fiskebukforsterkningene" under brobanen. Broene ligger med kort avstand til hverandre og er aktuelle for vern.

Broene over Glomma og Bovimelva ved Langnes

Broene over Glomma ved Langnes skal være bygd i 1947 (hovedløpet) og 1951 (flomløpet). Hovedløpets er ei fagverksbro båret av kraftig murte landkar. Flomløpets er ei bjelkebro. Landkar og brokar er fra eldre broer som tidligere har stått på samme sted. Ved broene ligger Langnes Batteri fra 1899, og Langnes brogalleri fra 1913-17. Formålet med disse var nærforsvar av jernbanebroene. Anleggene var i bruk i april dagene 1940.

Broene ved Langnes danner et miljø av stor historisk verdi. Beliggenheten i et gammelt område for ferdsel, og nærheten til forsvarsverkene, bidrar til å belyse Østfoldbanens militærstrategiske betydning. Begge broene er aktuelle verneobjekter i en broverneplan, selv om dagens brobygg ikke er eldre en vel 50 år.

Hevbare broer

De tidligste broene bygget over seilingsløp ble bygget som svingbroer. Rørosbanens svingbro over Ravnkloløpet i Trondheim, beliggende i aksen Domkirken-Munkegata-Munkholmen, er antakelig den mest kjente. Den ble erstattet av ei fast flerspors platebro i 1917. Andre kjente svingbroer er broene over Strømsløpet i Drammenselva (1930) og Tista i Halden (1926). Disse broene er bevart, men kan ikke lenger åpnes. Brooverbyggene er meget forseggjorte med en betydelig egenverdi.

Den siste klaffebroa som fremdeles er i bruk er Skansen bro i Trondheim, en teknisk konstruksjon av stor teknikkhistorisk og pedagogisk verdi. Denne er særskilt omtalt på annen plass i denne verneplanen (kapittel 3).

Det var likevel Sørlandsbanens og Nordlandsbanens anlegg som ga brobyggerne ved NSB de største utfordringene i det 20. århundre. Begge anleggene kom til å strekke seg over et langt tidsrom, der betydelige tekniske fremskritt ble gjort, og mange forskjellige byggemåter og konstruksjonsprinsipper ble prøvd ut under veis. Steinbroene skal vi komme tilbake til (kapittel 4.6). De broteknisk mest avanserte er de store stålbroene som ble bygget i flere ulike varianter i perioden 1914-35:

Broene over Telemarks vannveier

I fire store brobygg bygget over elver og kanaler i Skiensvassdraget er det anvendt 2-ledds fagverk i hovedspennet. Dette er Hjuksa bro, Sauereelva bro, Bøelva bro og broa over Bandakkanalen ved Lunde; - alle med brospenn på 80-85 meter, de lengste stålspenne i landet. Toledsdfagverket ble tatt i bruk på Solørbanen i 1910 og videreutviklet i forbindelse med ombyggingen av Minnesund bro i 1913. Spesielt den vellykkede ombyggingen av hovedspennet til Minnesundbroa (82 meter) førte til at NSB's brokontor rundt 1914 festet seg ved dette konstruksjonsprinsippet, velegnet til kryssing av Telemarks trafikkerte vannveier. Som begrunnelse for valget het det i innstillingen fra brokontoret at

"- - der av estetiske grunner ikke godt kan anvendes noen annen konstruksjon for det indhængte midtspenn end netop en buebro med strækbånd."

Broene ble bygget i perioden 1914-25 og tåler i likhet med andre stålbroer som vedlikeholdes regelmessig alderen godt. *Hjuksa bro er allerede utpekt for vern (del I)*. De øvrige er i kraft av sin størrelse og tekniske og estetiske formfullendthet aktuelle verneobjekter i en broverneplan.

Bro over Gjerstadelva

Broa over Gjerstadelva er Sørlandsbanens lengste (201 meter) og er en videreutvikling av 2-leddsdfagverket. Det 56 meter brede buespennet ble bygget av stålplater som ga broa sitt karakteristiske, solide utseende. Broa var den første hvor det ble brukt elektrodessveising i enkelte detaljsammenføyninger.

Buneset og Fosslandselva broer

Også på Nordlandsbanen nord for Grong finner vi en rekke store broer fra tiden før 2. verdenskrig. Den største, broa over Namsen ved Buneset, måler 207 meter. Også dette er en kombinert fagverks buebro og pendelpilarviadukt. I motsetning til Gjerstadelva bro, hvor buespennet er bygget av plater, er Bunesbroas 70 meter brede bue bygget på tradisjonelt vis av fagverk.

Broa henger høgt over E6 og dominerer dalrommet fullstendig der den spenner fra dalside til dalside. Etter at banen har nådd terrenget på et framspring på vestsiden av dalen, krysses sideelva Fosslandselva på ei ny pendelpilarbro etter bare 25 meter landfeste. Denne broa er 80 meter lang.

Mellom broene sto inntil høsten 1998 en dresinbu med adkomst via en bratt trapp som ender i hagen til den ene av to vokterboliger på stedet. Vokterboligene ligger på et platå under broene. Dramatikken i hele situasjonen, og samspillet mellom de ulike elementene i dette jernbanemiljøet, tilsier at Buneset bro med omgivelser bør vernes.

Broa har nylig vært igjennom et omfattende vedlikehold hvor man bl.a. har lyktes i å bevare broas originale landkar. Det klinkede stålfagverket vurderes også å ha lang levetid og gir muligheter for gradvis utskifting av bjelker og plater.

Disse stålbroene er avanserte og estetisk vellykkede brobygg som viser at NSB's brokontor var ledende innenfor brobyggingsfaget i årene mellom de to verdenskrigene. Kontoret ble i denne perioden ledet av overingeniør Hans Tønnessen. Tønnessen gikk av i 1940 som den lengstregjerende sjef for brokontoret (1911-40).

Nordlandsbanen er også kjent for sine "kinaspenner"; en standard fagverkskonstruksjon som ble produsert i Tyskland for de kinesiske statsbanene, men som på grunn av krigen aldri kom dit. I stedet havnet et stort antall i Norge hvor mange gjennom "improvisasjon" fikk anvendelse på Nordlandsbanen. Fagverket er 41,4 meter langt og vi finner det igjen i fem broer på strekningen Mosjøen-Rognan. To skal nevnes her:

Røssåga bro

Røssåga bro er 124 meter lang og er satt sammen av 3 kinaspenner. Dette er også en av de første hvor brokarene er av uforblandet betong. Broa er fra 1941 og skiller seg fra samtidige broer lenger sør hvor karene er av fuget naturstein. Broa er autentisk og er et aktuelt verneobjekt som eksempel på "kinaspenner".

Bro over Saltdalselva

Broa over Saltdalselva ved Rognan ble bygget av "overskuddsmateriale" fra krigen så sent som 1956. Den består av to "kinaspenn", tre platespenn, og ett bjelkespenn. Platespennene er bygget etter tegninger laget i 1919 til broene over Akerselva ved Oslo sentralstasjon. Totalt er broa 167 meter lang og hviler på forseggjorte plasstøpte kar. Selv om konstruksjonen er et "lappeteppe", og bygger på bruk av standardelementer og gamle plantegninger, er broa blitt en elegant og velproporsjonert konstruksjon som er godt tilpasset landskapet og elverommet.

Med dette er vernepotensialet gjennom et knippe stålbroer - fortsatt i bruk - belyst. *Gjennom en dialog med vernemyndighetene vil Jernbanelinjen rede grunnen for at et utvalg av disse stålbroene kan få forlenget liv som jernbanebroer, mens andre blir forberedt for ny bruk. Samtidig må man ta inn over seg at etterslepet i brovedlikeholdet er stort, og at verdibevaring av stålbroer er en omstendelig og kostbar prosess.*

4.6 Verdibevaring av steinbroer

De første hvelvbroene ble bygget på Hovedbanen i 1866-69. Etter engelsk påvirkning ble bærehvelvene til disse broene murt opp av teglstein. Bruken av teglstein ble likevel bare en parentes i NSB's brohistorie.

Da NSB rundt år 1900 for fullt tok til å bygge hvelvbroer av naturstein, var ikke dette noen selvfølge. Steinbroer var dyre å bygge, men Statsbanene fikk gjennomslag for at estetiske hensyn måtte gå foran ensidig økonomiske når storverk som Bergensbanen skulle bygges. I et foredrag i Bergen i 1908 uttalte overingeniør og sjef for brokontoret Søren Andreas Lund (1856-1936) at

" - - vi faar haabe at vort land som er saa rikt paa fjeld og rikt paa smukke landskaper, ogsaa maa bli rikt paa smukke stenbroer."

Steinhvelvbroa ved Farrisvann

Den første hvelvbroa av naturstein ble oppført i 1881 på "Grevskabernes Jernbane", den nåværende Vestfoldbanen, over ei bukt av Farrisvannet. Broa er 9,4 meter lang (6,3 meter lysåpning) og er utført av tilhøgd bruddstein i sementmørtel, visstnok det første brobygg i Norge bygget etter denne metoden. *Broa er fortsatt i bruk og er etter forsterkning av hvelvet i god stand. Broa ligger vanskelig til og har først og fremst kildehistorisk verdi.*

Steinhvelvbroene på Bergensbanen

De store hvelvbroene hører alle de første 30 årene av det 20. århundre til, og det var Bergensbanens som fikk størst oppmerksomhet det første tiåret. Hvelvbroa over Moldåa ved Klevevannoset regnes for å være den første (1900). Broa er også blant de vakreste. Dens iscenesettelse og samspill med omgivelsene konkurrerer bare med Stuguflåten og Kylling bro på Raumabanen.

Broa over Begna er den lengste av Bergensbanens steinbroer. Tronende over Hønefossen med 9 buespenn i 220 meters lengde er den blant de mest imponerende brobygg i Norge. Broa ble ferdigstilt til Roa-Hønefosslinjas åpning i 1909 og utgjør en del av et verneverdig bylandskap rundt Hønefossen. Broa ble kåret til århundrets byggverk på Ringerike i 1999. Den kostet i sin tid 1,7 millioner kroner.

Steinhvelvbroene på Raumabanen og Dovrebanen

Om det var Bergensbanen som var først ute, er det Dovrebanen, Raumabanen og Sørlandsbanen som kan vise frem det største utvalg hvelvbroer. Den største av dem alle er Orkla bro på Dovrebanen, nær Ulsberg, med et spenn på hele 60 meter. Orkla bro ble fullført i 1915.

På Raumabanen er den 42 meter lange Kylling bro mest kjent, der den elegant fører linjen tvers over dalen, 60 meter over elvebunnen. På grunn av den storslåtte natur som omgir den, og den fremragende måte broa føyer seg inn i landskapet på, er den oftere avbildet enn noen annen bro i Norge. Kylling bro sto ferdig i 1923 etter hele 8 års utfordrende anleggsarbeid.

Steinhvelvepokens kulminasjon

Steinhvelvene på Sunnan-Grongbanen (1923-26) og Kragerøbanen (1927) utgjør en flott avslutning på en svært viktig epoke i utviklingen av norske jernbanebroer. Det ble nok fortsatt bygget noen steinbroer i årene som fulgte, men stein som byggemateriale ble gradvis fortrent av betong. Den siste kjente steinbroa bygget av NSB er den vakre Sefrivasselva bro på Majavatn. Denne sto ferdig så

sent som i 1935 og forteller at tradisjonen "satt i fingrene" lenge etter at nedgangstider og dyrtid ryddet veg for rimeligere betong- og stålbroer.

I dag er det neppe noen lenger som behersker kunsten å bygge ei steinhvelvbro. Men de om lag 300 store og små som er bygget vil nok bli stående i lange tider og glede oss som eksempler på brobyggingskunst og et fremragende håndverk.

Det vil på generelt grunnlag være vanskelig å pålegge alle disse steinbroene et konserverende vern. Banene skal leve videre. Løsningen synes å være regler for forebyggende vedlikehold og fornyelse som gjør at vi evner å ta vare på og overlevere disse kunststykkene til nye slektsledd.

Utfordringene man står overfor kan kort fremlegges slik:

Til nå har man betraktet steinarbeidene som NSB's dyktige murere og steinhoggere etterlot seg i perioden 1900-35 som "evigvarende" og "vedlikeholdsfrie" konstruksjoner. Erfaringer fra senere år tyder imidlertid på at også disse solide konstruksjonene er utsatt for skader dersom elementært vedlikehold blir neglisjert.

De hyppigst registrerte skadene er belastningsskader forårsaket av en tyngre og bredere overbygning. Utviklingen er først og fremst en fare for bekkekulverter og stikkrenner. Når disse konstruksjonene utsettes for strekkrefter i vangene, fører det til oppsprekking av sammenføyningen, og i verste fall sammenstyrting av hvelvet.

For steinbroene er problemet i større grad av estetisk og visuell art. Utviklingen mot høyere skinnevekter og økt ballasttykkelse har ført til at overbygningen har "vokst seg ut av" de gamle brotrauene. På små broer og kulverter har problemet fram til i dag vært løst gjennom påstøp av vanger og brobaner for å holde ballasten på plass. Provisoriske løsninger med innlegg av langsgående sviller til oppstøtting av pukken er også anvendt i noen utstrekning, bl.a. på Dovrebanen. Dette er en metode som ikke har ført til den samme estetiske forringelsen av det originale steinhåndverket, men som like fullt er løsninger Jernbaneverket ikke kan leve med over tid.

I stedet for betong er det også blitt eksperimentert med påskjøting av murer og brogesimser med naturstein; forsøk som på grunn av manglende kunnskap omkring utøvelsen av håndverket og utvelgelse av steinemner har falt mindre heldig ut. Denne forsimplingen har til nå først og fremst gått ut over de små broene, men det er et tidsspørsmål før tiltak også på de større steinhvelvbroene blir nødvendig for å tilfredsstillende et stadig økende krav til justeringsstandard på sporet.

Disse praktiske, og til dels også formale problemene, må tas opp til drøfting i Jernbaneverket, og regler og metoder som tar hensyn til de gamle steinarbeidenes estetiske og håndverksmessige verdier må finnes.

5.0 Nedlagte jernbanetraséer

Komplette baneanlegg med infrastruktur eldre enn 1896 (Setesdalsbanen) er ikke bevart i Norge. Det nærmeste vi kommer er enkeltstående byggverk som Hølen viadukt på Østfoldbanen (fra 1878) og bruddstykker i form av 1860- og 70-talls banestrekninger tatt ut av bruk før det 20. århundrets profiler, hastigheter og lastkrav ble gjort gjeldende. Disse avglemte, og til dels bortgjemte parsellene er i dag uten skinner og sviller, men i de tilfeller underbygningen fremdeles er i behold er dette dokumenter som kan bidra til å belyse den eldste anleggshistorien.

5.1 Nedlagte jernbanetraséer utvalgt for vern

Fem traséer er valgt ut til vern for historisk dokumentasjon. Tre av disse har blitt liggende uten ny bruk og er bevart med grøfter, stikkrenner, murer, broer, gjerder, luftkurser m.v. i behold. Stedvis er også rester etter overbygningen i form av ballastgrus, svillerester og skinnespiker å finne. To har gjennomgått en skånsom tilrettelegging for gående og syklende, men uten at opprinnelige anleggsdeler er fjernet eller nye tilført.

Totalt foreslås 4,8 kilometer gammel banetrasé vernet som teknikkhistoriske jernbaneminner:

<i>bane</i>	<i>parsell</i>	<i>km</i>	<i>sporvidde</i>	<i>åpnet/ombygd</i>	<i>nedlagt</i>
Region Øst					
<i>Hovedbanen</i>	<i>Bønsparsellen</i>	1,0	1435 mm	1854/1869	1944
<i>Drammenbanen</i>	<i>Askerfyllingen bro</i>	0,2	1435 mm	1872/1913	1955
Region Vest					
<i>Jærbanen</i>	<i>Maurholen</i>	1,8	1067 mm	1878	1948
Region Nord					
<i>Størenbanen</i>	<i>"Gammellina" ved Gaulfossen</i>	0,8	1067 mm	1864	1918
<i>Rørosbanen</i>	<i>Drøyliene i Holtålen</i>	1,0	1067 mm	1876	1945
<i>sum</i>		4,8			

Parsellene med tilhørende historiske anlegg anbefales fredet med hjemmel i Kulturminneloven, alternativt ved bruk av Plan- og bygningsloven. For én parsell kan det også være aktuelt å anvende bestemmelser hjemlet i Naturvernloven. *Lovanvendelsen må i hvert tilfelle bestemmes i samråd med Riksantikvaren.*

Det kan vurderes tilrettelegging for gangtrafikk på traséene, men ikke vegdekke.

5.2 Hovedbegrunnelser for vern

Alder og autentisitet

Banene representerer et tidsspenn på 50 år og ble bygget i perioden 1864-1913. Spesiell interesse knytter det seg til Bønsparsellen som er den eneste autentisk bevarte baneparsell fra landets første jernbane, Hovedbanen. Men også Drøyliene på Rørosbanen og Maurholen på Jærbanen er jernbanehistorisk viktige dokumenter som gir et godt innblikk i hvordan de første smalsporbanene ble bygget på 1860- og 70-tallet.

Teknikkhistorie/pedagogisk verdi

Selv om disse traséene ikke dekker hele det jernbanetekniske fagområdet, gir den bevarte underbygningen innblikk i baneanleggenes fundamentering og hvilke byggemetoder og materialer som ble anvendt. Murer, grøfter og grøftesteiner er sammen med rester av ballasten på plass. På flere av strekningene er også tunneler og originalt bygde broer bevart. Steinhvelvbroene på Bønsparsellen er de eldste i landet. I Drøyliene er det bevart ei kort jernbanebro av tre. I Maurholen finner vi linjegjerder av stein, osv.

Regionale særtrekk

Traséene utfyller hverandre, men fremstår også som representanter for jernbanelandsdeler med sine særegenheter. Eksempler på dette er teglsteinsbroene på Hovedbanen, trebroene på Størenbanen, og steingjerdene på Jærbanen. Hølenviadukten, en pionèrkonstruksjon av stål spesiell for Østfoldbanen, utgjør en del av denne regionale "flora".

Parsellene som foreslås vernet er nærmere omtalt nedenfor (kapittel 5.4). Hølen viadukt er omtalt i kapittel 4.4.

5.3 Andre banetrasèer vurdert for vern

Nesttun-Osbanen

Det ble i forarbeidet til verneplanen også gjort forsøk på å få med representative strekninger fra de mange privatbanene som ble bygget med sporbredder under 1000 mm. Av disse har en parsell av Nesttun-Osbanen vært påtenkt vernet ved Kalandsvannet i Bergen kommune. Banen ble bygget av private investorer i 1894 og ble nedlagt i 1935. Sporbredden var 750 mm.

Bestrebelsen har ikke ført fram, og det har også vist seg vanskelig å finne fram til alternative trasèer av tilstrekkelig historisk verdi. Dette var lettbygde baner med enkel infrastruktur som det ikke er mange igjen av med underbygningen bevart.

Tønsberg-Eidsfossbanen

Nord for gamle Freste stasjon på Tønsberg-Eidsfossbanen i Stokke kommune er det bevart et gammelt vanntårn og ei jernbanebro i fagverk fra ca. 1900. Broa har fått betongdekke og er i bruk som gårdsveg. Den er i tålelig god stand, men har neppe sett maling siden banen ble nedlagt i 1938. Vanntårnet antas å være fornyet på 1920- eller -30-tallet. Intet er tilbake av selve stasjonsanlegget.

Vanntårnet er også tidligere vurdert for vern (VJ), men miljøet anses ikke å være av slik verdi at det berettiger en plass på NVP. Det anbefales imidlertid at miljøet gis lokalt vern.

Lillesand-Flaksvatnbanen

Også en parsell av Lillesand-Flaksvatnbanen i Modalen i Birkenes kommune er vurdert for vern. Parsellen er vel ivaretatt som turveg, men på grunn av at andre smalsportrasèer har en større bredde i sitt vernegrunnlag enn denne, og fordi deler av traseen er fjernet gjennom oppdyrking, er parsellen ikke tatt med i NVP. Den bevarte delen av parsellen tilfredsstiller imidlertid autentisitetetskravet med bl.a. ei sjelden platebro med mellomliggende brobanen fra 1895.

Setesdalsbanen

Også to nedlagte parseller av Setesdalsbanen ved Kilefjord i Vennesla kommune har vært evaluert med henblikk på vern. Den sørligste traseen (Nedre Gåseflå-Hægeland) har fine fyllinger mot vannet og en uvanlig fagverksbro med knekket overgurt fra 1913. Den nordligste traseen (Kiledal-fylkesgrensen) har på det stedet linjen ble lagt om i 1929 også den opprinnelige traseen i behold, - i en skarp kurve utenom broa fra 1929.

Begge parsellene har dokumentasjonsverdi, men ingen har så meget av sin autentisitet i behold at de kan forsvare en plass i NVP. Bl.a. er planum over lengre strekninger utvidet og gjort farbar for bil. På disse partiene er det lite igjen som minner om at trasèene en gang har vært i bruk til jernbaneformål. Trasèene har imidlertid stor verdi anvendt til friluftsbuk.

Kragerøbanen

Strekningen Kammerfosselva bro-Kammerfoss holdeplass er vurdert bevart som et minne om Kragerøbanen. Banen var Sørlandsbanens endepunkt i 8 år fra 1927 til 1935.

Spesielt Kammerfosselva bro er et teknisk minne utenom det vanlige. Dette var den siste store steinhvelvbroa bygget på det norske jernbanenettet. Det lengste spennet, som krysser elvas hovedløp, ble på grunn av den lave høyden bygget som en treleddsue, en høyst uvanlig konstruksjon for ei steinbro.

Også miljøet rundt Kammerfossen holdeplass med vokterboligene og den uvanlige (lave) pendelpilarbroa over Årøbukta er minner vel verdt å ta vare på.

Etter at to broer er fjernet, landkar revet, og deler av det gamle jernbanesporet bygget igjen anses strekningen som tapt for kulturminnevernet.

Hardangerbana

Som eksempel på en yngre bane med en annen type infrastruktur er Hardangerbana vurdert. Banen ble bygget i 1935 og var NSB's første som var planlagt for elektrisk drift fra start. Spor og kontaktledningsanlegget er fremdeles bevart på den 3,5 kilometer lange strekningen mellom Voss og Palmafoss. På de resterende 24 kilometrene er overbygningen revet og er – på en 5 kilometer lang strekning nær – tatt i bruk til gang/sykkelveg. De mest markante byggverkene som står igjen er den 87 meter lange fagverksbroa over Vosso på Voss, og 3 fagverksbroer på henholdsvis 22, 34 og 36 meter på Granvin.

Trasèen som er vurdert for vern finner vi på nedstigningen mellom Skjervet og Nesheim, hvor den opprinnelige underbygningen er bevart over en strekning på 4,6 kilometer. Parsellen har 3 tunneler, den lengste 1100 meter. Banelegemøtet mellom to av tunnelene vil bli avskåret og fjernet i forbindelse med omlegging av RV7. Med et slikt inngrep anses også denne strekningen som tapt for kulturminnevernet.

Jernbanebroene på Granvin tilrådes omdisponert til gang/sykkelvegbroer, alternativt tatt ned for gjenbruk på museumsjernbanene.

5.4 Enkeltomtaler parseller utvalgt for vern

Bønsparcellen	<i>Strekning: Hovedbanen v/Bøn tunnel, km 61,00–62,00</i>
Akershus fylke	Eidsvoll kommune

Tekniske data

Sporvidde: 1435 mm

Bevart overbygning: ingen synlige rester (tilgrodd)

Bevart underbygning: 3 steinhvelvbroer av tegl, én løsmassetunnel, erosjonsvern

Annet: vokterbolig m/innmark

Historiske data

1854: åpnet

1868-69: datering teglsteinsbroer

1882-84: ombygging av tunnel

1944: tatt ut av bruk

Eksisterende vern

Ingen.

Historisk bakgrunn

Landets første jernbane, Hovedbanen, ble åpnet mellom Kristiania og Eidsvoll i 1854, og ble bygget av engelske ingeniører under engelsk ledelse (Stephen Stephenson) i årene 1851-54. Spesielt gjennom Bønsdalen møtte anlegget utfordringer som var svært krevende etter datidens teknologiske evne.

Beskrivelse

Strekningen som foreslås vernet gikk ut av bruk i 1944. På denne finner vi bevart restene etter de eldste steinhvelvbroene på det norske jernbanenettet, og landets første jernbanetunnel.

Hovedbanens broer var opprinnelig av tømmer. Mellom Dal og Bøn ble disse erstattet av teglsteinsbroer på slutten av 1860-tallet. Tre stykker er bevart med sine hvelv delvis intakt. Broene er forholdsvis små med en lysåpning på 4,6 meter. Bro 1 (den sydligste) er i forholdsvis god stand, mens hvelvene til bro 2 og 3 er delvis sammenstyrtet. Bruddflatene avdekker byggemåten og gir et godt inntrykk av hvordan disse tidligste hvelvbroene ble konstruert, med bruk av teglstein i bærehvelvet, og naturstein i øvrig murverk.

På parsellen finner vi også bevart en 80 meter lang steinmur bygget for å fange opp erosjonsutglidninger i de bratte elveskråningene mot Riselva, og rester etter forstøtningspilarer av tre rammet ned i elveløpet for å sikre jernbanefyllingen mot utglidninger.

Den 162 meter lange Løken tunnel var én av to løsmassetunneler på Hovedbanen. Den andre lå like syd for Eidsvoll stasjon. Begge ble gravd ut i leirjord og utmurt med teglstein. Spesielt i Løken tunnel var det problem med vanninntrengning og isproblemer vinterstid. I 1856 raste også noe masse ut inne i tunnelen og det måtte legges en provisorisk linje rundt mens tunnelen ble reparert. I årene 1882-84 ble begge tunnelene ommurt med utvidet profil. Tunnel har i mange år stått avstengt med et plankeverk. Teglsteinsomrammingen er i ferd med å forvitte og det har med stor sannsynlighet gått nye ras inne i tunnelen.

Verne vurdering

Denne trasèen er med sine teglstensbroer og Løken tunnel representativ for den gamle Hovedbanen. Den inneholder elementer vi i dag ikke finner andre steder på det norske jernbanenettet og anses meget verneverdig. Ved å stoppe forfallet vil det være mulig å beholde restene av disse svært sjeldne og for Norge helt spesielle brokonstruksjoner til minne om engelskmennenes påvirkning ved byggingen av Norges første jernbane. Parsellen gir også en god pedagogisk innføring i et jernbaneanlegg anno 1850-80, i omgivelser med store naturopplevelser.

Gjennomføring

På grunn av sin historiske verdi anbefales parsellen fredet med hjemmel i Kulturminneloven. Å sette parsellens broer og tunnelportaler tilbake i opprinnelig stand vil neppe være tilrådelig. *Tiltak må imidlertid iverksettes for å bevare broene i sin nåværende tilstand.*

Ved Løken tunnel er det også bevart en eldre vokterbolig med hus og innmark intakt. Denne utgjør en del av det historiske minnet. Selv om bygningen har fått sin arkitektoniske verdi forringet gjennom fasadetiltak, anbefales det å inkludere eiendommen (bygninger, adkomstveg, innmark) i fredningen. Det bør i samarbeid med eieren arbeides mot å tilbakeføre bygningen slik den fremsto mens anlegget var i drift.

Vegetasjonsrydding må gjennomføres dersom kulturminnet skal gjøres tilgjengelig for publikum. Parsellen må i så fall også skiltes med anvisning om hvordan trasèen kan beferdes. *Kulturminnets tåleevne må bli avgjørende for hvilken tilrettelegging som velges.*

Av praktiske og formidlingsmessige hensyn bør vernet av Bønsparsellen og Bøn stasjon ses i sammenheng (se kap. 2.5).

Lovhjemmel: Kulturminneloven

Vernemyndighet: Riksantikvaren

Forvaltningsansvar: Akershus fylkeskommune

Maurholen	<i>Strekning: Jærbanen v/Hellvik, km 528,92–530,78</i>
Rogaland fylke	<i>Eigersund kommune</i>

Tekniske data

Sporvidde: 1067 mm

Bevart overbygning: ingen synlige rester

Bevart underbygning: grøfter, stikkrenner, støttemurer, fjellskjæring, tunnel, steingjerder

Annet: vokterbolig m/fjøs

Historiske data

1878: åpnet

1944: provisorisk ombygd til normalspor

1948: tatt ut av bruk

Eksisterende vern

Ingen.

Historisk bakgrunn

Sammen med Størenbanen er Jærbanen den eneste hovedstrekningen her i landet uten bevarte stasjonsbygninger fra det opprinnelige anlegget. Lite er også bevart av den opprinnelige smalsportraséen. Biter av den gamle banen er imidlertid blitt liggende igjen etter linjeutrettinger som fulgte med ombyggingen av Sørlandsbanen til normalspor i 1944-1951. Disse er nå under opparbeidelse til å bli en sammenhengende turveg mellom Sirevåg og Egersund.

Beskrivelse

På en vel 1,8 kilometer lang strekning mellom Maurholen og Stølsvatn er deler av den opprinnelige underbygningen med oppmurte grøfter, støttemurer, stikkrenner og linjegjerder av stein fortsatt på plass slik anlegget ble bygget på 1870-tallet. Linjegjerder av stein er bevart på Grensebanen (1865), men er for øvrig meget sjeldne på norske jernbaner. Her ved Maurholen finner vi steingjerder brukt i rikt mon, slik tradisjonen har vært på Jæren. Stedvis er steingjerdene også komplettert av trådgjerder fra perioden før omleggingen til normalspor i 1944-48.

Bevart er også Maurholen vokterbolig med fjøs og innmark, omkranset av en storvokst bøkkelund. Bygningen er tegnet av arkitekt Peter Andreas Blix (1878) hvor vokterboligen er kombinert med ekspedisjon for reisende i første etasje. Dette er en av få bygninger bevart fra "Jæderbanens" smalsporperiode. Tilsvarende bygninger "for Stoppesteder og Vokterbolig" ble også oppført på Varhaug og Vigrestad, men er nå revet.

Der den gamle jernbanetraséen krysser Sørlandsbanen (km 529,17) er turvegen omlagt og ført gjennom en fint forblendet betongkulvert som fremstår som et godt eksempel på de mange komposittkonstruksjonene som oppsto i overgangen mellom steinmurte og betongbygde broer på 1920-40-tallet.

Verne vurdering

Parsellen kan vise til omgivelser med en rik fauna og flora som innbyr til naturopplevelser. Traséen passerer under høye bergnabber, gjennom furulunder, eikeskog og storvokst bøkeskog, hvoretter landskapet åpner seg med utsyn til Eigerøya og Nordragapet.

Før Eigerøyene ble landfast rodde man over sundet for å ta toget fra Maurholen, eller Lille Sirevåg som stedet også ble kalt. Vokterboligen ble derfor innredet med egne ekspedisjonslokaler for reisende, en løsning brukt på trafikksvake strekninger før 1910. Bevarte eksempler er i dag svært sjeldne.

Av tekniske anlegg må spesielt den 100 meter lange og 15 meter høye støttemuren, og en 200 meter lang og 20 meter høy fjellsprenget skjæring som avsluttes i en 44 meter lang tunnel ved Maurholen nevnes. Disse anleggene viser på en komprimert måte hvilke utfordringer man sto overfor ved jernbanebygging i dette bergrike kystlandskapet. Ved støttemuren er det bevart en merkestein med innskrevet årstall 1874. Merker etter bruk av feisel og bor er godt synlige i flere av fjellskjæringene.

Gjennomføring

Parsellen bør vernes som et jernbaneteknisk kulturminne uten moderniseringer og utbedringer av noe slag. Fjerning av røyser, grøftesteiner og øvrige anleggsdeler skal ikke være tillatt, og banens planum bør bevares uten utvidelser og fast dekke.

Maurholen vokterbolig med innmark og bygninger anbefales innlemmet i fredningen. Bygningen fra 1878 har gjennomgått diverse ombygginger, og anbefales tilbakeført til en nærmere angitt utførelse.

Lovhjemmel: Kulturminneloven /Plan- og bygningsloven

Vernemyndighet: Riksantikvaren

Forvaltningsansvar: Rogaland fylkeskommune

"Gammellina"	Strekning: Størenbanen v/Gaulfossen, km 509,10–509,87

Sør-Trøndelag fylke

Melhus kommune

Tekniske data

Sporvidde: 1067 mm

Bevart overbygning: få synlige rester

Bevart underbygning: støttemurer i stein, bevart brofundament

Historiske data

1864: åpnet

1918: tatt ut av bruk

Eksisterende vern

Ingen.

Historisk bakgrunn

Størenbanen ble bygget mellom Thronthjem og Støren i perioden 1861-64. Banen ble i sin samtid omtalt som en "fjellbane" og var landets første jernbane bygget i terreng hvor smalsporet kom til sin rett. Spesielt var forseringen av Gaulfossen en ingeniørteknisk krevende oppgave og ble sammen med de mange pæleåkkbroene sett på som imponerende og skrekkinngytende byggverk.

Beskrivelse

Den smalsporete Størenbanen fra 1864 krysset Gaula like syd for Gaulfossen og ble anlagt på ei smal og rasutsatt hylle langs det 700 meter lange elvegjelet som danner Gaulfossen. Under Dovrebanens anlegg ble denne rasfarlige strekningen nedlagt og banen lagt i tunnel på motsatt side av det trange elvepartiet. Ei 72 meter lang steinbro (Gulfoss jernbanebro) ble bygget til erstatning for smalsporbrua fra 1864 nord for fossen. Den nye traséen tatt i bruk i 1918.

Også rester etter gamle veganlegg, hovedveger som bygdeveger, kan påvises på begge sider av elva. Gulfoss vegbro, som krysser Gaula 700 meter oppstrøms jernbanebroa (1922), er ei steinbro som i form og uttrykk har hentet sin inspirasjon fra jernbanebrua fra 1918. Til sammen fremstår veganlegg og jernbane som en integrert og estetisk enhet som sammen med den dramatiske naturen øker opplevelsen av samferdselsanleggene.

Verne vurdering

"Gammellina" ved Gaulfossen representerer pionærperioden i norsk jernbanebygging og er bevart uten senere ombygginger. Sammen med steinhvelvbroa fra 1918 formidler traséen anleggshistorie fra to viktige epoker i landets jernbanebygging. Naturlandskapet forsterker kulturminnernes opplevelsesverdi og taler for et kombinert natur-/kulturvern.

Gjennomføring

Gjenoppbygging av et spenn av den gamle trebroa som inntil 1918 var i bruk oppstrøms fossen bør vurderes med formål å illustrere de mange pælebroene som Størenbanen var så kjent for. Denne ved Gaulfossen hadde hovedspenn av gitterverk og var også utstyrt med takoverbygg.

For øvrig bør den gamle jernbanetraséen og omgivelsene til Gulfoss bro ryddes for kratt. Også skogen bør kraftig tynnes med formål å gjenskape sammenhengen mellom naturmiljø og ingeniørarbeid.

Før traséen gjøres alment tilgjengelig må rasutsatte partier med løst fjell og gamle murer sikres. Grensene for verneområdet settes i samråd med Fylkesmannen.

Lovhjemmel: Naturvernloven/ Plan- og bygningsloven

Vernemyndighet: Fylkesmannen i Sør-Trøndelag

Forvaltningsansvar: Fylkesmannen i Sør-Trøndelag

Drøyliene	Strekning: Rørosbanen v/Svølgja, km 446,30–447,30
Sør-Trøndelag fylke	Holtålen kommune

Tekniske data

Sporvidde: 1067 mm

Bevart overbygning: svillerester, trådkurs telefon/telegraf

Bevart underbygning: grøfter, murer, 6 fjelltunneler

Annet: krigsskadet mur

Historiske data

1876: åpnet

1941: provisorisk omlagt til normalspor

1945: tatt ut av bruk

Eksisterende vern

Ingen.

Historisk bakgrunn

Et av de vanskelige partiene under anlegget av Rørosbanen var Svølgja i Haltdalen. Her ble banen over en 1,3 km lang strekning i 1874 anlagt på en delvis oppmurt og utsprengt hylle i de bratte dalsidene. Banen ble tatt i bruk i 1876. Vel en kilometer lenger ned i dalen lå Drøia bro, som var en av de lengste og høyeste trebroene i landet. Denne var i bruk til 1925.

Svølgja-partiet var et av flere steder hvor det var ønskelig med linjeomlegging i forbindelse med overgangen til normalspor i 1941. Det var imidlertid ikke mulig å få alt ferdig til omleggingen. Nye Drøyli tunnel ble påbegynt i 1937, men først tatt i bruk i 1945.

Beskrivelse

Den nye tunnelen erstattet fem eldre tunneler på fra 11 til 70 meter. En sjette tunnel på 205 meter ble delvis innlemmet i nytunnelen. Ved omleggingen ble banen forkortet med 280 meter. De fem nedlagte tunnelene har alle originalt, råsprengte profil med langsgående, oppmurte drenggrøfter fra Rørosbanens smalsporperiode. På strekningen finnes også en stor massetipp med overskuddsmasse fra anleggsarbeidene. Denne utgjør en del av kulturminnet.

Banestrekningen har høye fjelloverheng og hviler et sted på en vel 15 meter høy tørrmurt forstøtningsmur (Stormuren). Muren ble vinteren 1944/45 forsøkt sprengt av motstandsfolk og resultatet av sprengningen er fremdeles godt synlig i banens over- og underbygning.

Opprinnelige skinner og de fleste sviller er fjernet, men sporet er reetablert på en kortere strekning på begge sider av bruddstedet ved Stormuren. Den gamle trådkursen er imidlertid inntakt og fremdeles i bruk.

Verne vurdering

Den nedlagte baneparsellen i Drøylia er bevaringsverdig både pga. sin krigshistorie og som teknisk kulturminne fra jernbanens tidligste år. Strekningen gir oss et godt bilde av den gamle Rørosbanen og har stor anleggshistorisk verdi. De fem nedlagte tunnelene har alle sine originale, råsprengte profil med oppmurte drenggrøfter fra smalsporperioden i behold. På strekningen finnes også støttemurer og en massetipp med overskuddsmasse fra anleggsarbeidene. Spesielt er det at den gamle trådkursen for telefon og telegraf er bevart.

Gjennomføring

Den gamle underbygningen må holdes fri for vegetasjon og alle tunneler og fjelloverheng renskes for løst fjell. Hvor omfattende dette arbeidet må gjøres vil bl.a. avhenge av hvor tilgjengelig kulturminnet skal gjøres for allmennheten.

Traséen foreslås også vernet gjennom prosjektet "Avgrensning, vern og forvaltning av verdensarv Røros" som et kulturminne av verdi for å illustrere transportutviklingen i Rørosverkets 333 årige historie.

Lovhjemmel: Kulturminneloven

Vernemyndighet: Riksantikvaren

Forvaltningsansvar: Sør-Trøndelag fylkeskommune

Askerfyllingen bro	Strekning: Drammenbanen, km 22,10-22,30
Akershus fylke	Asker kommune

Tekniske data

Sporvidde: 1067/1435 mm

Bevart overbygning: ingen synlige rester

Bevart underbygning: overgangsbro i steinhvelv, skjæring i alunskifer

Historiske data

1913: overgangsbroa bygget

1918-22: parsellen ombygd til normalspor

1922: elektrisk drift

1955: tatt ut av bruk

Eksisterende vern

Ingen.

Historisk bakgrunn

Drammenbanens eventyrlige trafikktvikling førte i perioden 1912-22 til jernbanehistoriens største ombyggingsprosjekt i Norge. I disse årene ble jernbanen mellom Oslo og Drammen ombygget fra enkeltsporet dampdrevet smalsporbane til elektrifisert normalsporbane, med dobbeltspor Oslo V-Sandvika. I 1953 ble dobbeltsporet forlenget til Hvalstad, to år senere til Asker.

Beskrivelse

Blant de mest iøyenfallende objektene som er bevart etter det gamle baneanlegget, er ei overgangsbro i naturstein mellom Høn og Askertunnelen. Broa ble bygget i 1913, med et profil som var forberedt for normalspor og elektrisk drift. Parsellen var i bruk inntil dobbeltsporet Hvalstad-Asker sto ferdig i 1955.

Verne vurdering

Broa har en elegant buform med et forhøyet midtpart som ble lagt inn for å gi plass til kjøreledning. Et fåtall tilsvarende broer er siden bygget på Bergensbanen (Voss) og Nordlandsbanen (Lurudal), men denne med sine stabbesteinsikrede vegmurer formidler håndverks- og jernbanehistorie i omgivelser som er egnet for turbruk og kontemplasjon.

Gjennomføring

Vegetasjonsrydding må til for å gjøre bro og vegmurer tilgjengelig for publikum. Med formål å formidle Drammenbanens historiske utvikling, anbefales det også at minimum 100 meter av den gamle jernbaneskjæringen gjennom alunskifer vernes som en del av kulturminnet, hvor det kan være aktuelt å gjenskape og vise fram teknisk utstyr fra tidlig elektrisk driftsfase. Vernet formaliseres gjennom Plan- og bygningsloven.

Lovhjemmel: Plan- og bygningsloven

Planmyndighet: Asker kommune

Forvaltningsansvar: Akershus fylkeskommune

6.0 Anleggsveger og -baner

Ofofbanen og Bergensbanen ble begge påbegynt i 1890-årene. For å kunne bygge jernbane i disse utilgjengelige og ugjestmilde fjelltraktene måtte man først anlegge transportveger. Hestetransport av verktøy, byggematerialer og proviant var nødvendig for å holde anleggene i gang. Vegene var også nødvendig for å binde de mange anleggs- og brakkeleirene sammen.

Et fåtall steder der forholdene lå til rette ble det også bygd anleggsbaner. Anleggsbanetrasèen på Saltfjellet ved Lønsdal er så vidt vites den eneste som er bevart og derfor et viktig supplement til vegaanleggene på Bergensbanen og Ofofbanen.

Dette er viktig historisk dokumentasjon fra jernbanebygging i norsk høfjellsnatur, hvor de best bevarte anleggene med tilhørende teknisk infrastruktur og historiske minner anbefales vernet.

6.1 Anleggsveger og –baner utvalgt for vern

Av totalt 123 kilometer foreslås 42,5 kilometer veg vernet på Bergensbanen. Dette er det best ivarettatte anlegget mellom Finse og Myrdal, og vegen ned Flåmsdalen. For Ofofbanens del anbefales Rallarvegen på norsk side av grensen, med avstikkerne til Norddalsenden bro og Katterat stasjon, vernet:

<i>bane</i>	<i>anlegg</i>	<i>strekning</i>	<i>bygget</i>	<i>km</i>
Region Vest				
<i>Bergensbanen</i>	<i>anleggsveg i Flåmsdalen</i>	<i>Berekvam-Vatnahalsen-Myrdal</i>	<i>1895-98</i>	<i>7,5</i>
	<i>anleggsveg på høfjellet</i>	<i>Vatnahalsen-Høgheller-Finse</i>	<i>1898-02</i>	<i>35</i>
Region Nord				
<i>Ofofbanen</i>	<i>anleggsveg på Ofofbanen</i>	<i>Rombaksbotn-Katterat-Bjørnfjell</i>	<i>1898-99</i>	<i>16</i>
<i>Nordlandsbanen</i>	<i>anleggsjernbane på Saltfjellet</i>	<i>Lønsdal grustak-Kjemåa</i>	<i>1944</i>	<i>3,5</i>
<i>sum</i>				<i>62</i>

Det anbefales at vernet bindes opp i bestemmelsene i Plan- og bygningsloven.

6.2 Hovedbegrunnelser for vern

Formidling av anleggs- og driftshistorie

Forsyningsvegene som måtte bygges opp i forkant av jernbaneanleggene over Hardangervidda og i grensefjellene i Ofoten er viktig dokumentasjon over norsk jernbanebygging rundt forrige århundreskifte.

Restene etter anleggsbanen på Saltfjellet er av nyere dato, men supplerer anleggsvegene med hensyn til innblikk i hvilke tekniske løsninger som var i bruk.

Reiselivssatsning

På Finse markedsfører Rallarmusèet anleggsvegen over fjellet og ned Flåmsdalen som en kultur- og opplevelsestur for syklister og fotturister.

I Narvik utnyttes Ofofbanen i kultur- og reiselivssammenheng gjennom "Fotefar mot nord"-prosjektet, hvor Rallarvegen utgjør viktige brikker i reiselivssatsningen.

6.3 Andre anleggsveger vurdert for vern

Anleggsveger ble også bygget på Nordlandsbanen. Like nord for Buråselva bro i Lurudal krysser en transportveg jernbanen på ei forseggjort steinbro. Broa er en del av en anleggsveg som i 1923 ble bygget for Sunnan-Gronganlegget. Vegen fungerte i mange år også som hovedveg mellom Snåsa og Grong.

Den aktuelle vegstrekningen utgjør sammen med flere kunstbygg av naturstein et anleggshistorisk minne som det vil være vel verdt å forsøke og bevare. Strekningen kan imidlertid ikke framvise det samme utvalg tekniske minner som vi finner på Bergensbanen og Ofofbanen.

6.4 Enkeltomtaler veganlegg og baner utvalgt for vern

Rallarvegen i Flåmsdalen	<i>Strekning:</i> Berekvam-Vatnahalsen-Myrdal
Sogn og Fjordane fylke	Aurland kommune

Historiske data

1895: anlegget igangsatt

1898: vegen ferdig til Myrdal

1907: status som fylkesveg

Ca. 1930: vegen omlagt ved Berekvam

Eksisterende vern

Ingen.

Historisk bakgrunn

Bergensbaneanlegget fra Voss til Geilo var en meget krevende oppgave. Man skulle bygge jernbane i høyder på opptil 1300 m.o.h. Et utall tunneler skulle bores og sprenges, fyllinger anlegges, broer bygges, brakker og hus reises. Arbeid på anlegget kunne bare utføres i sommersesongen, og de lange avstandene gjorde transport av materialer og folk til et stort problem. For å sikre anlegget de nødvendige forsyninger bestemte Statsbanene å bygge transportveger inn i fjellheimen både fra Voss og fra kai i Sognefjorden (Flåm).

Arbeidet tok til med vegforbindelsen Voss-Upsete i 1894. Året etter startet arbeidet med vegen i Flåmsdalen fra Flåm til Myrdal. Det eksisterte fra før en seterveg inn til Kårdal. Denne ble forbedret og åpnet for hestetransport i august 1898.

Vegen ble også tidlig tatt i bruk til befordring av turister mellom Myrdal stasjon på Bergensbanen og Fretheim Turisthotell i Flåm. Notabiliteter fra den europeiske overklasse ble fraktet i stolkjerrer de bratte Myrdalskleivene før Flåmsbanen overtok transporten i 1940. På travle dager kunne opptil 30-40 vogner være i sving samtidig.

For å gi plass til Flåmsbana ble ca. 1 kilometer av vegen mellom Berekvam og Blomheller omlagt i 1930 (datering usikker).

Beskrivelse

Vegen gjennom Flåmsdalen er i dag en mye benyttet tur- og sykkelveg, med Flåmsbanens imponerende ingeniørkunst som følgesvenn på den 17 kilometer lange strekningen mellom Flåm og Myrdal. Vegen markedsføres som en del av en kultur- og opplevelsesreise med tog og sykkel mellom Haugastøl, Flåm og Voss ("Rallarvegen") og benyttes årlig av ca. 30.000 sykkelister.

Den 7,5 kilometer lange vegstrekningen som foreslås vernet er den best bevarte delen av det opprinnelige veganlegget i øvre Flåmsdalen, i Kårdal. Vegen svinger seg fram langs stupbratte fjellsider, kantet med stabbesteiner. På ett sted er vegen lagt i tunnel for å unngå årvisse snøskred fra Trodlatoppen. Men vegen passerer også gjennom fredelige setervoller hvor geitestølen fremdeles drives på tradisjonelt vis.

På de siste kilometerene stiger vegen bratt opp Myrdalsberget til Myrdal stasjon (867 m.o.h). Fra vegen har man utsyn til de imponerende vendetunnelene på Flåmsbana som går i sløyfer i flere nivå inn og ut av fjellet. Omgivelsene er overalt vill og mektig vestlandsnatur.

Verne vurdering

Sammen med Rallarvegens høyfjellsstrekning gir vegen i Flåmsdalen et godt innblikk i hva som måtte til av forberedelser for å kunne realisere Bergensbanen høyfjellsanlegg i perioden 1895-1909. Vegen utgjør som sådan en viktig del av landets anleggs- og jernbanehistorie. Vegen var også medvirkende til at Flåm og Sognefjorden ble et internasjonalt turistmål tidlig på 1900-tallet.

Strekningen er rik på opplevelser og tekniske minner: Opp det bratte Myrdalsberget er vegen lagt i 21 krappe svinger – "Myrdalssvingene". Ved foten av bakkene sto det et skilt med oppfordring om å "- - be gentle against the horse - -". For å berge seg unna snøskred ble vegen på et 100 meter langt parti lagt i tunnel, visstnok den første vegtunnelen av noe lengde i landet. Kaardalsfos bro fra 1898 er en tidlig fagverksbro produsert av Kværner Bruk som fortsatt ligger i sitt opprinnelige leie.

Bredden i vernegrnlaget underbygges av at tradisjonell stølsdrift fremdeles utøves i Kårdal.

Gjennomføring

Vern på kulturhistorisk grunnlag vil kreve forbud mot inngrep som kan bidra til å forringe veganleggets autentisitet. Bl.a. må vegens profil og geometri bevares uten tilpasninger og moderniseringer av noe slag. Reparasjoner og vedlikehold bør utføres etter antikvariske prinsipper med anvendelse av materialer og vegutstyr som historisk har vært i bruk på anlegget. Moderne vegdekke tillates ikke.

Vernevilkårene fastsettes gjennom bestemmelser knyttet til Plan- og bygningsloven, alternativt ved bruk av særlov (Kulturminneloven, Naturvernloven).

Lovhjemmel: Plan- og bygningsloven

Planmyndighet: Aurland kommune

Vernemyndighet: Sogn og Fjordane fylkeskommune

Forvaltningsansvar: Aurland kommune /Rallarmuséet

Rallarvegen over Finse	<i>Strekning: Vatnahalsen–Høgheller- Finse</i>
<i>Sogn og Fjordane fylke Hordaland fylke</i>	<i>Aurland kommune Ulvik herad</i>

Historiske data

1898: anlegget igangsatt

1902: vegen ferdig til Haugastøl

1991: vegen omlagt ved Høgheller

Eksisterende vern

Følgende bygninger, dels med område, er fredet: - Memorge snømålingshytte; Sandå stikningsbu; Slirå vokterbolig og rallarbrakke; Fagnut vokterbolig; Seltuftsberget rallarbrakke.

Administrativt vernet i VJ: - Sandå, Grjotrust, Hallingskeid 1 og 2 og Reinunga vokterboliger; Lågheller stikningsbu; Kjosfossen gamle kraftstasjon.

I Klevagjelet har Riksantikvaren varslet fredning av den gamle anleggsvegen (1982).

Historisk bakgrunn

Etter at anleggsvegen mellom Voss, Myrdal og Flåm var gjort ferdig tok man til med byggingen av selve høgfjellsparsellen over Hardangervidda til Usteoset. Brakkeleirene fulgte anlegget innover i fjellet etter hvert som veg og bane ble ferdigstilt. Anlegget nådde Taugevatn i 1901 og Haugastøl i 1902. Mellom Haugastøl og Ustaoset gikk anleggstransporten med båt. I alt ble det bygget 123 kilometer veg til 0,5 millioner kroner for å realisere anlegget.

Det var Indredepartementets forutsetning at høyfjellsvegen etter anleggsperiodens slutt skulle bli liggende "til almenhetens avbenyttelse". Systematisk vedlikehold av vegen kom imidlertid ikke i gang før på midten av 1950-tallet. I 1970 markerte Norske Ungdomsherberger sitt 40-årsjubileum ved å arrangere en internasjonal arbeidsleir på Fagnut vokterbolig. Det ble ryddet langs traséen, og arbeid ble igangsatt for å gjøre vegen farbar for syklistene. Arbeidsleirer ble siden arrangert hvert år frem til 1975. Etter den tid har Aurland kommune bidratt med vedlikehold på strekningen Vatnahalsen-Seltuft.

Beskrivelse

Ved vegens høyeste punkt ligger Taugevatn, for alltid knyttet til Stortingets vedtak om igangsetting av Bergensbaneanlegget i 1894. Stolperekker etter den første telefon- og telegraflinjen bygget i 1896 er bevart og bidrar sammen med den nedlagte jernbanelinjen til opplevelsen av dette historiske stedet.

Det bratte Kleivagjelet og Kleva steinhvelvbro representerer anlegg med stor opplevelsesverdi, med høy standard på ingeniør- og håndverksarbeidet, i en dramatisk høyfjellsnatur. Riksantikvaren stoppet Statskrafts planer om å utbedre dette vegpartiet i 1982.

På strekningen står fortsatt et stort antall vokterboliger og brakker som fungerte som arbeiderboliger under anlegget. Disse ble oppført så tidlig at de kunne benyttes til husvære, kontorer og forsyningsdepot i anleggsperioden, med "Rallarvegen" som forsyningslinje. På høyfjellet ligger boligene med 1-3 kilometers avstand. Dette er tettere enn på noen annen norsk jernbanestrekning.

Med sine 1310 m.o.h er Fagernut den høyest beliggende jernbaneboligen i landet. Bosetningen representerte i sin tid Norges høyest beliggende arbeidersamfunn, i et ekstremt klima med kamp mot snø, is, vind og kulde. Huset brukes i dag som serveringssted på Rallarvegen og er innredet med et banevoktermuseum. Siste banevokterfamilie flyttet fra boligen i 1960. Bygningen eies av Rallarmusèet på Finse

De eldste vokterboligene er signert arkitekt Paul Armin Due (1900-07). De senere bygningene ble reist i 1913 etter tegninger av arkitekt Harald Kaas. Hele denne rekken av bevarte hus og brakker er verneverdige og bidrar til å komplettere høyfjellsstrekningens historie og driftsproblematikk.

Verne vurdering

Parsellen Vatnahalsen-Høgheller-Finse er den mest intakte delen av transportvegen som ble bygget i fjellet mellom Myrdal og Haugastøl, og er den som er minst berørt av nyere inngrep. Veggen ligger nær banen og gir de mange tusen besøkende som årlig sykler eller går Rallarvegen et synlig inntrykk også av kulturminner på jernbanen, som steinhvelvbroer, snøoverbygg, stasjonsanlegg, vokterboliger, mannskapsbrakker osv.

Tre av vokterboligene er fredet gjennom Kulturminneloven (Slirå, Fagernut og Seltuftsberget), mens ytterligere fem boliger og arbeiderbrakker er pålagt administrativt vern gjennom VJ (Sandå, Grjotrust, Hallingskeid 1 og 2, og Reinunga). Også en kortere strekning av selve anleggsvegen i Klevagjelet er gitt fredningsstatus av Riksantikvaren.

På denne parsellen finner vi den historiske Bergensbanens høyeste punkt, ved Fagernut, 1301 m.o.h. Vegens høyeste punkt er 1343 m.o.h.

Gjennomføring

Mellom Finse og Høgheller ligger veggen tett innpå høyfjellsbanen som ble erstattet av Finse tunnel i 1993. Denne 16 kilometer lange nedlagte banestrekningen er anbefalt vernet i medhold av Plan- og bygningsloven i verneplanens del I (strekningsvern kategori B).

Nærheten til Rallarvegen gjør bevaring av parsellen ekstra interessant og skaper gode muligheter til formidling av de klimatiske utfordringer man sto overfor ved byggingen av Bergensbanen. Eksempler på forbygning som måtte til for å skjerme høyfjellssporet mot snø og vind anbefales bygget opp igjen med formål å eksemplifisere hvilke konstruksjoner som måtte til for å holde banen åpen vinters tid. Bl.a. ønskes ett eller flere av spissbyggene gjenskapt for å vise hvordan disse tradisjonelle snøoverbyggene ble konstruert og bygget. Plasseringen bør være slik at reisverket lar seg studere fra Rallarvegen.

For øvrig utgjør de 100 år gamle vokterboligene og gjenværende brakker og stikningsboder en viktig del av historien, formidlingen og opplevelsen av kulturmiljøet og bør gis lovpålagt vern for å sikre at nye eiere følger opp NSB's administrative vernevedtak fra 1993 (VJ).

Verneomfanget og vilkårene for vedlikehold og formidling av kulturarven fastsettes i kommuneplan eller områdeplan (kommunedelplan) etter Plan- og bygningsloven.

Lovhjemmel: Plan- og bygningsloven

Planmyndighet: Aurland og Ulvik kommuner

Vernemyndighet: Sogn og Fjordane og Hordaland fylkeskommuner

Forvaltningsansvar: Aurland og Ulvik kommuner /Rallarmusèet

Rallarvegen på Ofotbanen	<i>Strekning: Rombaksbotn-Katterat-Bjørnfjell-riksgrensen</i>
Nordland fylke	Narvik kommune

Historiske data

1898: anlegget igangsatt

1899: taubaner og anleggsveg ferdig

1988: Norddalsenden bro tatt ut av bruk

Eksisterende vern

Solheimsbrakka er fredet.

Bygninger som er gitt administrativt vern i VJ: - Katterat omformerstasjon; Sjørdalen vokterbolig med uthus; Fjosen, Lilleboligen og Storboligen ved riksgrensen.

Alle synlige kulturminner fra Ofotbanens anleggsperiode og fra unionsoppløsningen med Sverige er pålagt vern i "Reguleringsplan for Rombaksbotn-Bjørnfjell". Denne ble vedtatt i 1996.

Historisk oversikt

Jernbanen mellom Gällivare på svensk side og Narvik (Viktoriahavn) på norsk skulle bygges på 5 år. For å skaffe forsyninger til anlegget måtte det bygges mer enn 80 kilometer med transportveger, hvorav drøye 20 kilometer på norsk side.

Vegen på norsk side og fram til Abisko i Sverige ble ferdigbygget på ett år og sto ferdig i 1899. Til å overvinne de store høydeforskjellene fra Rombaksbotn til Ulvelandet, Katterat og Fagerlia ble det bygget taubaner. Som en del av anlegget ble det også bygget kraftstasjoner til drift av taubanene, hvorav én på norsk side (Hundalen).

Flere tusen mann var sysselsatt på anlegget, og en egen anleggsby ble etablert i bunnen av Rombaksfjorden hvor forsyninger ble tatt i land. I 1902 var det registrert bosatt innpå 500 mennesker på sandøyene innerst i Rombaksbotn. Dette rallarsamfunnet ble avfolket kort tid etter at anleggsarbeidene tok slutt i 1903.

I mange år etter at Ofotbanen kom i drift var anleggsvegen fra Rombaksbotn og over til Sverige lite påaktet. Midt på 1980-tallet startet arbeidet med å finne fram til den gamle traséen, rydde vegetasjon og sette i stand murer og broer. Gjenåpningen skjedde høsten 1996. Vegen er Narvik kommunes bidrag til landsdelsprosjektet "Fotefar mot nord" (prosjekter som belyser Nord-Norges historie, natur og kultur gjennom ti tusen år).

Beskrivelse

Forsyningsvegen som en gang var helt nødvendig for Ofotbaneanlegget, har i dag blitt lagt til rette for kulturinteresserte vandrere. Vegen er anlagt i bratt terreng fra Rombaksbotn opp Hundalen, deretter i flatere lende fram til Bjørnfjell. På de mest utsatte partiene er det satt opp rekkverk av tre. Langs vegen finner vi gamle steinbrakker, ruiner etter brakkeleire og hus, broer, massetak og rester etter vannkraftanlegg og taubaner. Murer, grøfter og stikkrenner er solid bygget av stein.

En 2 kilometer lang avstikker fra vegen fører fram til Katterat stasjon; et jernbanesamfunn som fremdeles er vegløst. I tillegg til bygninger og driftsminner fra en uavbrutt driftsperiode på 100 år kan stedet skilte med anleggsminner fra to anleggsperioder, fra den engelsk/svenske (1883-89) og den norsk/svenske (1898-03). Tilrettelagte stier er også anlagt fram til Norddalsenden bro, Sjørdalen vokterbolig og tunnelene som ble nedlagt ved baneomleggingen i 1988.

Ofoten museum har i samarbeid med Narvik kommune satt opp informative skilt om kulturminnene langs vegen.

Verne vurdering

Rallarvegen til Ofofbanen er et kulturminne som det lokalt er gjort en betydelig innsats for å ta vare på. Vegen ble kåret til Norges friluftslivsområde i 1997. Juryen uttalte bl.a. at "vegen er en kulturhistorisk vandringsveg av nasjonal verdi".

Vegen og omgivelsene forteller mye om transportforhold og menneskers slit for å bygge jernbane. Langs vegen er oppsatt informasjonsskilt som viser de ulike minnesmerkene. Her treffer man på steder der rallarne hadde kraftverk, taubaner, pumpestasjoner m.m. Man passerer også gjennom flere rallarleire med legendariske navn som Tornehamn, Katterjåkk, Hundalen og Rombaksbotn.

Vegen er tilknyttet Katterat stasjon med sitt unike jernbanesamfunn hvor Rallarvegen er eneste vegforbindelse mot omverdenen. Dette miljøet er aktuell for fredning etter Kulturminneloven. Også Norddalsenden bro og Bjørnfjell stasjon representerer minner knyttet til Ofofbanens utvikling og drift som formidles best fra Rallarvegen.

Gjennomføring

Rallarvegen og Ofofbanen mellom Rombak og Bjørnfjell omfattes av reguleringsplan fra 1996 hvor hovedformålet er å verne om jernbanens kulturminner, og sikre publikums adkomst til og opplevelse av natur- og kulturmiljøet.

I medhold av reguleringsbestemmelsene er alle synlige og merkede minner fra Ofofbanens anlegg vernet. Inngrep som vil føre til varig endring av landskapets og det bygde miljøets egenart er likeledes ikke tillatt. For å ivareta dette kravet ved fornyelse og ombygging av Ofofbanens anlegg, anbefales det utarbeidet en formingsveileder som fastsetter prinsippene for banens modernisering. Denne utfordringen er det nærmere redegjort for i verneplanens del I (strekningsvern kategori C).

Katterat stasjon (373 m.o.h) ble i 2001-02 anvendt som brakkeleir og riggplass i forbindelse med byggingen av Hundal tunnel. Det bør i etterkant av dette arbeidet klargjøres hvilke opprettingstiltak som trengs gjennomført, og om bevaring av det historiske miljøet krever vedtaksfredning etter Kulturminneloven.

Bjørnfjell stasjon (514 m.o.h) ble etablert i 1925 i forbindelse med at banen ble elektrifisert. Ved siden av stasjonsanlegget er det den karrige naturen som sterkest setter sitt preg på stedet. De kollete og blankskurte svabergene gir området en identitet som er enestående og som må verdsettes når anleggstiltak skal gjennomføres.

Det knytter seg også spesielle utfordringer til bevaring av Norddalsenden bro. Broa ble i sin tid oppført fordi Forsvaret krevde at Ofofbanen fikk ei bro som lett kunne sprenges ved en krigssituasjon. Broa gikk ut av bruk i 1988 og står i dag uten anvendelse. Broa er et krigshistorisk og anleggsteknisk kulturminne av stor verdi hvor det er påkrevet med en avklaring på eierskapet og i hvilket omfang og teknisk stand broa skal overlates våre etterkommere. Ordinært teknisk vedlikehold av den 180 meter lange pendelpilarkonstruksjonen vil over år kreve millionbeløp. Kfr. også redegjørelsen i kapittel 4.5.

Allmennhetens ferdselsrett langs vegen er sikret gjennom avtaler inngått av Narvik kommune.

Lovhjemmel: Plan- og bygningsloven

Planmyndighet: Narvik kommune

Vernemyndighet: Nordland fylkeskommune

Forvaltningsansvar: Narvik kommune /Ofofen musèum /Jernbaneverket

Anleggsbanetrasè på Saltfjellet	<i>Strekning: Lønsdal grustak-Kjemåa, km 602,70-606,20</i>
<i>Nordland fylkeskommune</i>	<i>Saltdal kommune</i>

Tekniske data

Sporvidde: 600 mm

Historiske data

Ca. 1944: anlagt
Ca. 1950: nedlagt
(usikker datering)

Eksisterende vern

Ingen.

Historisk oversikt

Jernbaneanlegget mellom Lønsdal og Røskle øverst i Saltdalen ble igangsatt med bygging av en anleggsbane mellom Lønsdal og Kjemåa. Banen ble bygget for å gi anlegget fotfeste i det bratte og vegløse terrenget øverst i Saltdalen. Byggingen av banen åpnet for at anlegget kunne drives fra flere kanter samtidig og derved utnytte den korte anleggssommeren så langt nord og høyt til fjells.

Traseen ble anlagt i krigsårene og var i bruk til ca. 1950 (datering usikker).

Beskrivelse

Anleggsbanen strakte seg opprinnelig ca. 6 kilometer fra Lønsdal grustak fram til Kjemåanasetunnel, hvorav 3,5 kilometer av underbygningen fremdeles er bevart. Banen ble bygget med 600 mm sporvidde og rester etter sviller m/dogs er fremdeles godt synlig i underbygningen. Traseen snor seg gjennom den glisne bjørkevegetasjonen mellom blankskurt fjell. På steder der terrenghøyder måtte overvinnes, er banefundamentet bygget opp av tørrmurt stein.

Verne vurdering

Dette anlegget er ett av de få, om ikke det eneste gjenværende av de anleggsbaner som ble anlagt i forbindelse med jernbanebygging her i landet (flere kjennes ikke). Traseen ble bygget i krigsårene og er således også å regne som et krigshistorisk anleggsminne. Banens uvanlig gode terreng- og landskapstilpassning gjør dessuten sitt til at parsellen har opplevelsesverdi.

Gjennomføring

Det anbefales at den gjenværende delen av banen med synlige rester etter sviller, skinnespiker, klopper, murverk m.v. pålegges vern. Traseen ryddes for vegetasjon og nedfalte anleggsrester som stenger for ferdsel. Etterlatte vagger bør få stå igjen som minner i landskapet.

Lovhjemmel: Plan- og bygningsloven

Planmyndighet: Saltdal kommune

Vernemyndighet: Nordland fylkeskommune

Forvaltningsansvar: Saltdal kommune/ Jernbanelinjen

6.5 Masseuttak

I forbindelse med anleggsvirksomhet har det i NSB's historie vært drift ved en rekke steinbrudd og sandtak. En samlet oversikt foreligger ikke, men ett grustak og ett steinbrudd utpeker seg pr. i dag for vern:

Harborg grustak

Grustaket i Rugldalen er gammelt og antas å være fra Rørosbanens anleggsperiode (1873-75). Grustaket ble nedlagt før 1910, men er forholdsvis intakt. Grustaket ligger på banens høyeste punkt (670 m.o.h). På samme sted står en minnestøtte fra banens åpning.

Innenfor grensene til grustaket er det også bevart en ruin og svispor etter et taubaneanlegg som fraktet svovelkis fra Kongens Gruver til omlasting på Rørosbanen i perioden 1910-48. *Disse ruinene er det aktuelt å vedtaksfredede som en del av Røros' verdenskulturarv.*

Grua steinbrudd

Fra dette bruddet på Gjøvikbanen ble det tatt ut stein til Oslo Ø. Bruddet som tilhørte NSB ble nedlagt ca. 1945. Det er i dag forholdsvis intakt med trallespor og en heisebane ned til steinbruddets sidespor til Gjøvikbanen. På grunn av den bevarte infrastrukturen peker bruddet seg ut i vernesammenheng.

Med hensikt å skaffe byggematerialer til vedlikehold og reparasjoner av gammelt murverk kan det igjen bli aktuelt å hente ut stein fra nedlagte steinbrudd. Hvilke dette blir bør spille inn på hvilke som utpekes til vern.