



# Plan for jernbanekulturminner

HOIESTE PUNKT  
Rørosbanen,  
Rena - Støren

2135 FOD

670 METER

OVER HAVET

1877.

Jernbaneverket  
Biblioteket



## OM VERNEPLANARBEIDET .....

"Verneplan for jernbanebygninger" (VJ) ble oversendt Riksantikvaren i 1992 etter at mer enn 1300 av NSB's bygninger var underlagt en arkitekturhistorisk evaluering. Som et resultat av denne prosessen er i dag ca. 120 jernbanebygninger fredet, eller varsel om fredning utsendt. Ytterligere ca. 320 bygninger er administrativt vernet gjennom selvpålagt vern.

"Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen" (NVP) er en videreføring av dette arbeidet, med fokus på kulturhistoriske miljøer og anlegg som ikke er utførlig berørt i VJ. Dette oppdraget er gitt Jernbaneverket med Baneforvaltningen som ansvarlig. Følgende mandat er fastlagt:

*"Det skal utarbeides en samlet plan for kulturminner knyttet til jernbanens infrastruktur i Norge, som kategoriserer disse, og som foreslår hvilke kulturminner som bør vernes. Planen skal omfatte jernbanetrasèer, tekniske innretninger, konstruksjoner, bygninger og miljøer. Planen skal utarbeides i samarbeid med Riksantikvaren."*

Mandatet er senere utdypet, og det er understreket at områder rundt allerede fredete/vernedede stasjonsbygninger skal vies spesiell oppmerksomhet. Likeså bygninger som ikke er utførlig behandlet i NSB's bygningsverneplan (redskapsskur, linjebuer, m.v.).

I etterkant av evalueringsarbeidet skal det i samråd med Riksantikvaren utarbeides detaljerte planer for ivaretagelse av et utvalg kulturminner, med angivelse av verneform, ansvarsplassering og forholdsregler/instruksjoner for bevaring av kulturminnene. For øvrig skal erfaringene fra verneplanarbeidet innarbeides i Jernbaneverkets totale virksomhet som en del av etatens miljøpolitikk.

## REGION NORDS EVALUERINGSRAPPORTER .....

Denne rapporten er et ledd i Jernbaneverkets forarbeider til "Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen". Følgende evalueringsrapporter er (eller vil bli) utarbeidet i regi av Region Nord:

- Gudbrandsdalsbanen, Lillehammer-Dombås
- Dovrebanen, Dombås-Støren
- Størenbanen, Støren-Trondheim
- Rørosbanen, Rena-Støren
- Raumabanen, Dombås-Åndalsnes
- Meråkerbanen, Trondheim-riksgrensen
- Nordlandsbanen I, Hell-Grong
- Namsosbanen, Grong-Namsos
- Nordlandsbanen II, Grong-Mo i Rana
- Nordlandsbanen III, Mo i Rana-Bodø
- Ofotbanen, Narvik-riksgrensen

## RAPPORTENE LESES SLIK .....

Kulturmiljøer og -objekter som foreslås formelt vernet er satt med *kursiv* og angitt med *vernekategori*:

- Vernekategori A:* Objekter og miljøer foreslått til fredning i medhold av Kulturminneloven (KML)
- Vernekategori B:* Objekter og miljøer foreslått vernet i medhold av Plan- og bygningsloven (PBL)
- Vernekategori C:* Objekter og miljøer foreslått til administrativt vern (ADM)

Som stedsangivelse er anvendt jernbanenettets kilometrering med Oslo S som utgangspunkt.

<b>FORORD</b>	Side 5
<b>VERNEKRITERIER OG LOVANVENDELSE</b>	" 6
<b>BANE OG LANDSKAP</b>	" 7
<b>SAMMENDRAG MED KONKLUSJONER</b>	" 8
<b>HISTORIKK</b>	" 10
<b>EKSISTERENDE (OG PÅGÅENDE) VERN</b>	" 21
<b>VERNEPLAN</b>	Side 23
<b><u>A. Kulturmiljøer</u></b>	
<b>1. Stasjoner</b>	" 24
Rena stasjon	" 25
Steinvik stasjon	" 26
Opphus stasjon	" 27
<i>Rasta stoppested</i>	" 28
Stai stasjon	" 30
Koppang stasjon	" 32
Atna stasjon	" 36
Hanestad stasjon	" 36
Barkald stasjon	" 37
Alvdal stasjon	" 37
Auma stasjon	" 39
Tynset stasjon	" 40
<i>Tolga stasjon</i>	" 41
Os stasjon	" 44
Røros stasjon	" 44
Glåmos stasjon	" 46
Rugldal stasjon	" 47
<i>Reitan stasjon</i>	" 48
Stensli stasjon	" 51
Haltdalen stasjon	" 53
Singsås stasjon	" 53
Rognes stasjon	" 53
Støren stasjon	" 53
<b>2. Holdeplasser</b>	" 55
Hummelvoll holdeplass	" 56
Bjørgen holdeplass	" 56
Kotsøy holdeplass	" 56
<b>3. Vokterboliger</b>	" 58
<b>4. Eldre baneanlegg</b>	" 60
<i>Nedlagt grustak ved Harborg</i>	" 60
Nedlagt banetrasè til Kongens Gruver	" 61
<i>Nedlagt baneparsell i Drøyliene</i>	" 62
"Krokkurven"	" 64
<b>5. Nedlagte lasteplasser</b>	" 64
Reitan lasteanlegg	" 64
Storvollen lasteanlegg	" 65

<b>B. Objekter</b>	Side 67
<b>1. Korte bruer og underganger</b>	" 68
Bruer på gamle natursteinkar	" 68
<b>2. Jernbanebruer (bruer &gt;20 m)</b>	" 70
Stålbruer med bærere av fagverk, bjelker og plater	" 71
<i>Gamle Steinvik bru</i>	" 71
Ny Steinvik bru	" 72
Bru over Hitterelva ved Røros	" 72
Bru over Glomma ved Glåmos	" 72
Bru over Gaula ved Støren	" 72
Bruer av betong	" 73
Bru over Gaula ved Reitan	" 73
<b>3. Lokomotivstaller, svingskiver, linjebuer m.m.</b>	" 74
Svingskiver og lokstaller	" 74
Lokstall på Koppang	" 74
Svingskive og rundstall på Røros	" 74
Linjebuer	" 76
<i>Signal- og dresinbuer på Reitan stasjon</i>	" 76
<b>4. Perronger, lasteramper, kraner m.v.</b>	" 77
Plattformer	" 77
<i>Plattform av tre på Tolga</i>	" 77
Lasterampe	" 77
<i>Lasterampe på Tolga</i>	" 77
Portalkraner	" 78
<i>Portalkran på Tolga</i>	" 78
Skinner	" 78
Stoppbukker	" 78
<b>5. Stolpekurser</b>	" 79
<b>6. Planoverganger, grunder, skilt</b>	" 79
Grunder	" 79
Bomanlegg	" 79
Eldre skilt	" 81
<b>7. Grøntanlegg, minnesteiner m.v.</b>	" 81
Stasjonsparker	" 81
Koppang stasjonspark	" 82
Minnesteiner	" 82
<b>KILDER</b>	" 83



## FORORD

Kulturminneåret 1997 ga støtet til at flere statsetater igangsatte utarbeidelse av nasjonale verneplaner for kulturminner knyttet til sine anlegg og virksomheter. Jernbaneverket satte også i gang arbeidet med sin nasjonale verneplan i 1997. Denne rapporten om Røsosbanen er utarbeidet av Jernbaneverket Region Nord og er en av i alt 11 rapporter som samlet utgjør regionens bidrag til "Nasjonal verneplan".

Rapporten inneholder en beskrivelse av strekningen Rena-Støren med vekt på verneverdige objekter knyttet til jernbanens anlegg og drift, samt kulturmiljøer hvor samspillet mellom landskapet og baneanlegg/bygningsmiljøersamlet utgjør en helhet som er verneverdig. Etter en gjennomgang av potensielle verneobjekter konkluderer rapporten med hvilke anlegg som i denne omgang bør gis et formelt vern i "Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen".

Det må understrekes at det er kulturminner som antas å ha nasjonal verdi som er framhevet med forslag til formelt vern i rapporten. I tillegg peker rapporten på en rekke objekter og miljøer av lokal verdi. Disse bør, i den grad det er interesse og ressurser til det, forankres i avtaler og planer som utarbeides lokalt (privatrettslige avtaler, etatsinterne planer, reguleringsplaner, kommuneplan, fylkesplan).

Følgende fokusområder har vært vektlagt i denne førsteutgaven av verneplanen:

- fokus på objekter/miljøer som er truet av ødeleggelse eller forringelse, enkeltvis eller som gruppe
- fokus på sammenhenger/samspill som vil kreve involvering av parter/myndigheter utenfor Jernbaneverkets ansvarsområde
- fokus på muligheter for eksponering og tilrettelegging.

Spesielt viktig i denne innledende fasen vil være å sikre verneverdige objekter og miljøer som i nær fremtid kan stå i fare for å bli ødelagt, eller gjennom ombygging og vedlikehold (eller mangel på sådant) så sterkt forringet at viktige kulturverdier kan gå tapt. Viktig vil det også være å få "sirklet inn" verneoppgaver som vil kreve involvering av flere parter enn Jernbaneverket alene (private, NSB BA, kommunene, Fylkeskommunen, Statens vegvesen, Fylkesmannen m.fl.).

Rapporten er utarbeidet i tidsrommet november 2000-oktober 2001. Arbeidet er utført av senioringeniør Magne Fugelsøy ved Jernbaneverket Region Nord. Eldre fotos er skaffet til veie av Norsk Jernbanemusèum, Rørosmuséet, fra Sevilhaugs samlinger i Alvdal, eller er utlånt fra Jernbaneverkets billedarkiv i Trondheim.

Undertegnede vil takke Jernbanemusèet ved Thor Bjerke for velvillig bistand og "ildsjeler" i Jernbaneverket og NSB BA for gode innspill og korrekter. Plankontoret i Region Nord håper at rapporten kan bidra til å øke bevisstheten omkring verdien av det løpende kulturvernarbeidet i regionen og at flere vil engasjere seg i det videre arbeidet. Det er også å håpe at rapporten kan gi grobunn for inspirasjon og refleksjoner.

Trondheim, oktober 2001.



Regionansvarlig

## VERNEKRITERIER OG LOVANVENDELSE

Et objekts kulturhistoriske verdi er fastlagt på grunnlag av

- ❑ jernbanehistorien
- ❑ arkitekturhistorien
- ❑ teknikk- og håndverkshistorien
- ❑ sosial- og samfunnshistorien.

I tillegg har man i utvelgelsen vektlagt kriterier som

- ❑ alder og opprinnelighet (autentisitet)
- ❑ representativitet, sjeldenhet
- ❑ estetikk og arkitektonisk verdi
- ❑ symbol- og opplevelsesverdi
- ❑ bruks- og gjenbruksverdi
- ❑ helhet og sammenheng.

Kulturminnene kan ha ulik utstrekning og sammensetting, f.eks. bestå av flere objekter innenfor et avgrenset område (miljø). Det er også ofte en sammenheng mellom de jernbanerelaterte kulturminnene og omgivelsene (landskap, tettsted, veganlegg m.v.). Å ivareta denne sammenhengen er i mange tilfeller helt vesentlig for opplevelsen av kulturminnet/-ene og forståelsen av de funksjonelle og historiske sammenhenger.

Miljøer og objekter kan

- ❑ fredes etter Kulturminneloven gjennom enkeltvedtak eller statlig forskrift (vernekategori A)
- ❑ vernes på nærmere angitte vilkår etter bestemmelsene i Plan- og bygningsloven (vernekategori B)
- ❑ vernes på grunnlag av etatsinterne, selvpålagte restriksjoner (vernekategori C).

Fredning etter Kulturminneloven vil bare unntaksvis bli anbefalt brukt 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 (eller annen statlig etat) 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.



## BANE OG LANDSKAP

I Østerdalen går banen gjennom et stor-skala dallandskap preget av glasiøle og fluviale avsetninger. På morenejorda vokser granskogen, mens elveavsetningene ligger som furumoer der de ikke er blitt oppdyrket.

Skoglandskapet åpner seg i vakre jordbruksbygder ved Stor-Elvdal, Alvdal og Tynset. Videre nordover forbi Tolga og Os preger Glomma, barskogen og små jordteiger synsinntrykket, før bjørkeskogen og viddene overtar sør for Røros. Banens høyeste punkt passerer ved Harborg (670 m.o.h).

Nord for vannskillet faller banen bratt ned gjennom et ubebodd område med granskog ("Sibirien") før dalen åpner seg i jordbruksbygda Ålen. Gjennom Ålen og nabobygda Haltdalen ligger jernbanen høyt over dalbunnen med dyrkingsteiger, gårdsanlegg og husmannsplasser i den vestvendte lisonen. Jordteigene er små og kulturlandskapet bærer fremdeles preg av at jordbruket i flere generasjoner ble drevet som kombinasjonsnæring til gruve drift. Mellom de to fjellbygdene krysses den dype elveravinen Drøya.

Fra Haltdalen og vestover følger banen Gaula i et trangt dalrom preget av skogbruk og småskala jordbruk.



Figur 1: Kart over Støren-Åmotbanens trasè .



## SAMMENDRAG MED KONKLUSJONER

Jernbanen Hamar-Trondheim over Røros ble den første reelle prøvekluten på jernbanedrift under norske forhold. Rørosbanen var vår første stambane og den første bygget i høyfjellsterreng. Banen revolusjonerte gruvedriften ved Røros Kobberverk og forkortet reisetiden mellom to av landets viktigste byer fra åtte til to dager. Banen sto ferdig i 1877 og forble hovedforbindelsen mellom det sønnenfjeldske og nordenfjeldske Norge i 44 år. Dette setter banen i en særstilling i norsk samferdsels-historie. (Bergen fikk for eksempel del i denne samferdselsrevolusjonen først 30 år senere.)

Banen ble opprinnelig anlagt smalsporet (1067 mm). Smalsporet avspeiler de muligheter - og begrensninger - man så for seg i jernbanens pionertid og var et konsept Jernbanedirektør A. C. Pihl utviklet spesielt for norske forhold. I Drøyliene mellom Ålen og Haltdalen er det bevart en gammel sportrasè fra 1875 med seks smalsportun- neler i behold. Strekningen gjennom Nord- Østerdalen og Gauldalen går for øvrig gjennom et tradisjonspreget kulturland- skap. Dette er Falkbergets rike og kultur- minner fra gruvedriftens infrastruktur er godt representert (Tolga, Røros, Harborg, Storvollen, Reitan, Stensli).

*L'icevedal*

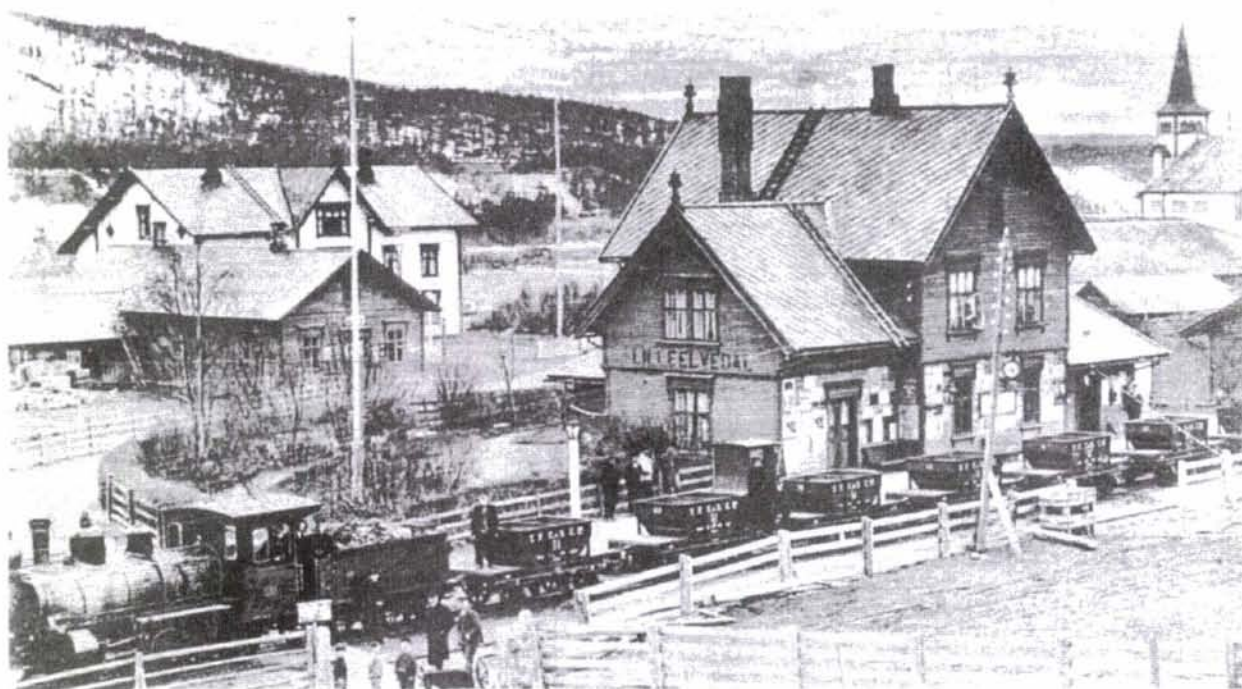


Foto 1: Svovelkisforekomstene i Ålen, Røros og Folldal var økonomisk unyttbare før jernbanen kom og "lå bare og ventet på Rørosbanen". De første kistogene begynte å gå mellom Røros (Kongens Gruver) og Trondheim i 1886. Fotoet viser ett av de smalsporete malmtogene som fraktet kis fra Alvdal (Folldal Verk) til Sarpsborg (Borregård) i 1908. Dimensjonene på kisvognene forteller hvilke lastbegrensninger som lå i smalsporet. Malmen måtte i tillegg lastes om på Elverum (og senere på Koppang) pga. at banene videre sørover ble bygget med normal sporbredde. Smalsporets begrensninger avslørte seg med andre ord tidlig. Til tross for dette handikappet fikk Rørosbanen stor innvirkning på samfunnsutviklingen i Østerdalen og Gauldalen i perioden 1875-1920. Jernbanen er opphavet til de små bygdebyene som på slutten av 1800-tallet vokste fram på Rena, Koppang, Alvdal, Tynset m.fl.

Foto: Sevilhaugs samlinger.



Ved flere av Rørosbanens stasjoner står fortsatt de opprinnelige bygningene fra 1870- og 1880-årene. Ved enkelte av stasjonene finner vi også sammenhengende bygningsmiljøer som stort sett har stått uendret siden banen ble bygget. Tidligere er Glåmos og Singsås stasjoner fredet etter Kulturminnelovens §§ 15 og 19 (gjennom Riksantikvarens arbeid med "Verneplan for jernbanebygninger"). For Steinvik og Stai er fredningssak på gang\*). På Tolga finner vi et tettstedsmiljø som avspeiler "hamskiftet" Rørosbanen ga opphav til på slutten av 1800-tallet. På Koppang er et av jernbanens eldste skysstasjonsanlegg delvis i behold. På Rasta og Reitan er stasjonsmiljøer med verneverdige arkitekturminner bevart.

*Det er disse stedsmiljøene som har størst verneverdi. Man kommer derfor ikke utenom å sette fokus på Rørosbanens mange stasjonsanlegg når historiske minner fra Østerdalens, Røros og Gauldalens siste 125 år skal sikres.*

En av landets eldste jernbanebruer i stål (Steinvik bru fra 1894) er funnet verdig til en plass på den nasjonale vernelisten. Brua har siden 1963 vært i bruk som vegbru. Også et eldre massetak på Harborg (banens høyeste punkt) er et teknisk kulturminne i omgivelser som anbefales vernet.

Rørosbanen er også knyttet til en rekke graveminner som ikke hører inn under Jernbaneverket's ansvarsområde. Disse minnene er (eller vil bli) håndtert gjennom Riksantikvarens og Sør-Trøndelag fylkeskommunes forvaltning av Røros Verks kulturarv (jfr. side 21). Rester etter taubaneanlegget på Harborg, den nedlagte jernbanetraséen etter "Arvedalslina" i Rugldalen, Størvollen lasteanlegg i Ålen, og Stensli stasjon foreslås fredet som graveminner etter Kulturminnelovens §§ 15 og 19. Det er ambisjonen at forvaltningen av disse graveminnene skal samordnes med jernbanens bygninger og anlegg der berøringspunkter foreligger.

### Miljøer med forslag til vern i kategori A (Kulturminneloven):

Drøyliene;	bevart baneparsell fra smalsporperioden	km 446,30-447,30
------------	---	------------------

*Steinvik, Stai, Glåmos og Singsås stasjoner er fredet med hjemmel i Kulturminnelovens §§ 15 og 19 \*). Fredningen håndteres gjennom Riksantikvarens oppfølging av "Verneplan for jernbanebygninger".*

### Miljøer med forslag til vern i kategori B (Plan- og bygningsloven):

Rasta stoppested;	autentisk stasjonsmiljø	km 223,89
Tolga stasjon;	historisk stasjonsanlegg	km 368,14
Reitan stasjon;	historisk stasjonsanlegg	km 432,30

### Objekter med forslag til vern i kategori C (administrativt vern):

Gml. Steinvik bru;	fagverksbru fra 1894	km 204,85
Harborg;	eldre grustak	km 416,80

\*) fredningsvedtak er i skrivende stund ikke fattet for Steinvik og Stai.

## HISTORIKK

### Banens forhistorie.

I 1857 fattet Stortinget vedtak om bygging av de tre første statseide jernbanene i Norge. Fra før fantes den private "Norsk Hoved Jernbane" mellom Kristiania og Eidsvoll, ferdigstilt og bekostet av britisk kapital 3 år tidligere (1854). Landets fremste menn så imidlertid tidlig viktigheten av at jernbanen ble underlagt statlig kontroll. I 1857 samlet stortingsmajoriteten seg om å vedta Kongsvingerbanen og to smalsporete jernbaner; - "HamarGrundset Jernbane" mellom Hamar og fløtningsplassen Grundset nord for Elverum, og "Trondhjem-Støren Jernbane" mellom Trondheim og Midtre Gauldal. Banene ble i sin samtid begrunnet ut fra transport av malm, kull, tømmer og jordbruksprodukter og ble vedtatt bygget etter sterkt påtrykk fra kjøpmenn og foretaksomme brukseiere i Trondhjem, Kristiania og Røros med overstiger Knud Olsen ved Røros Verk som hovedtalsmann ("Rørosbanens far").

Den 21. juli 1862 ble Hamar-Grundsetbanen høytidelig åpnet som landets første statsjernbane. To år senere sto også Størenbanen ferdig. Begge var i sin tid pionerbanner ved at dette var de første jernbanene bygget etter Jernbanedirektør C. A. Pihls konsept for smalsporete jernbaner (1067 mm), et konsept som i årene fram til 1890 skulle spre seg til alle verdens hjørner, men også møte mye kritikk (lav lastevne).

Spørsmålet om å forlenge Trondhjem-Størenbanen sydover, og sammenkoble denne med Hamar-Grundsetbanen, ble første gang reist for Stortinget i 1864. Støren-Åmotbanen ble imidlertid først vedtatt bygget 8 år senere (3. mai 1872). Forlengelsen av Hamar-Grundsetbanen til Åmot var da allerede vedtatt av Stortinget i 1869 og ferdigstilt til Rena i oktober 1871.

Avgjørende for at Røros og Gauldalen ble valgt som trasè framfor den kortere linjen over Kvikne, var hensynet til kis- og kobbergruvene i Holtålen og på Røros, og den betydning man mente jernbanen ville få for malmtransporten. Motstanden mot den lengre og fordyrende Røroslinjen var imidlertid stor blant stortingsmenn som kjempet for bevilgninger til "sine" banestrekninger. Johan Sverdrup uttalte at "han tvilte på at der i hele Europa hadde vist sig et eneste eksempel på at der var lagt en bane med 5 mils krok for å opta en virksomhet som Røros Kobberverk." Røroslinjen ble likevel vedtatt med 67 mot 44 stemmer.

Støren-Åmotbanen ble påstartet ved Støren høsten 1872 og den 32 mil lange banen ble ferdigstilt i fire etapper:

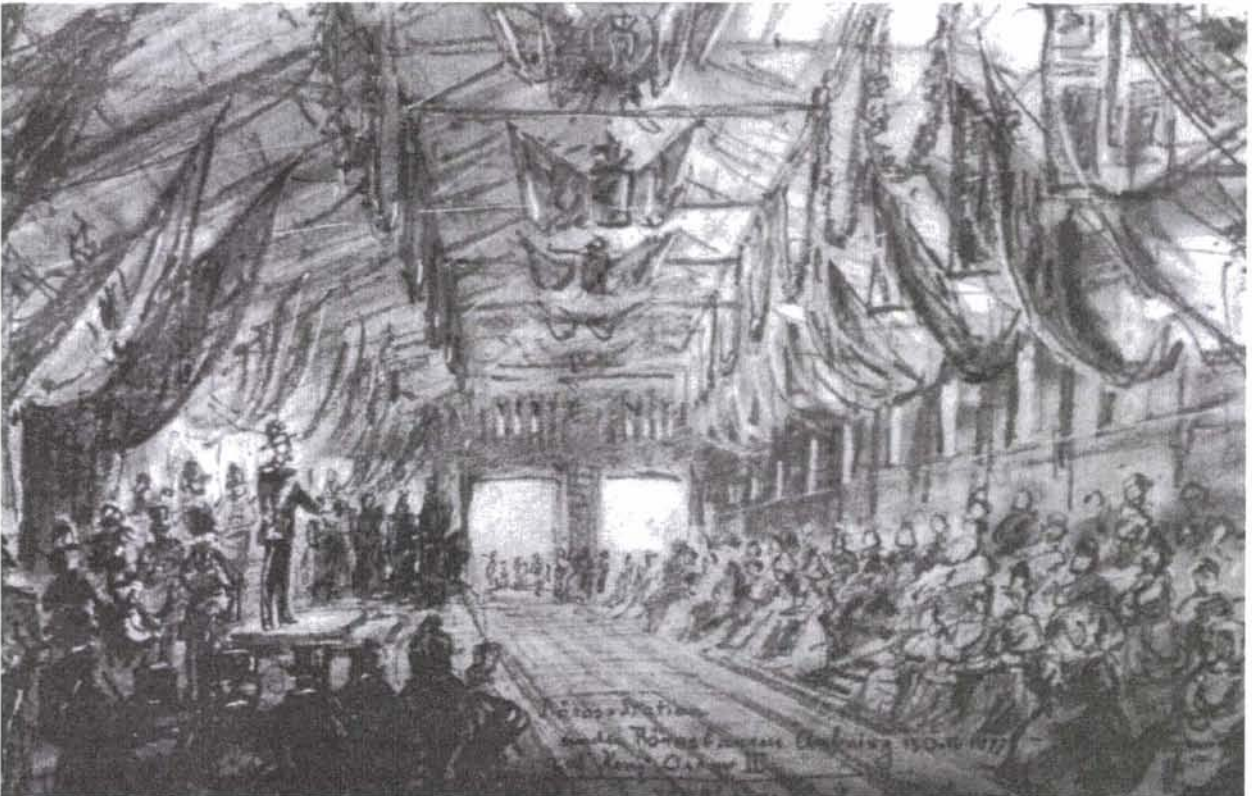
Rena-Koppang	14. desember 1875
Støren-Singsås	04. januar 1876
Singsås-Røros	16. januar 1877
Røros-Koppang	17. oktober 1877.

Anlegget ble knyttet sammen på Alvdal 14. august 1877. Den offisielle åpningen ble avholdt på Røros 13. oktober 1877 med kong Oscar II til stede (figur 2). Trafikken mellom Røros og Trondheim hadde da allerede vært i gang et års tid (fra august 1876).

### Baneanleggene.

Banen ble bygget smalsporet (1067 mm sporvidde) som de to eldre jernbanene som Rørosbanen skulle sammenbinde. Den smale sporvidden var avgjørende for at Norge økonomisk sett kunne gi seg i kast med en omfattende jernbanebygging på 1860- og 1870-tallet. Smalsporet var tilpasset norske forhold og kom til sin fulle rett i de vanskelige partiene øverst i Gauldalen.



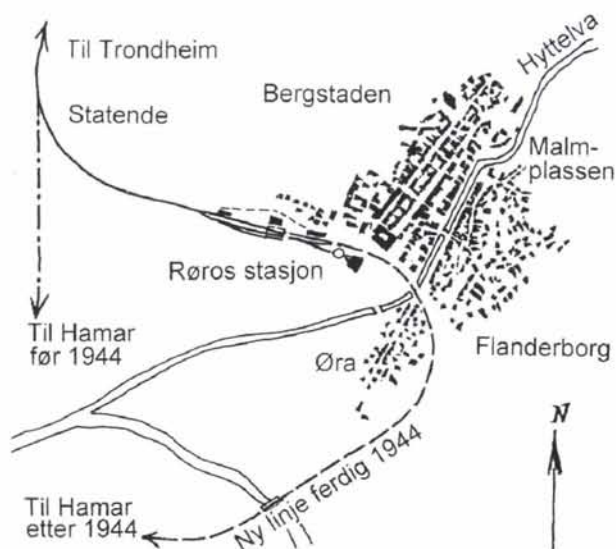


Figur 2: Tegningen er fra Oscar II's åpningstale i toghallen på Røros 13. oktober 1877 hvor unionskongen bl.a. uttalte at: "Et nytt bånd knytter fra i dag av det søndenfjeldske til det nordenfjeldske Norge – et sterkt bånd, et bånd av jern. Dette verk kan i en viss mening sies å være en utvikling og fortsettelse av Harald Hårfagres verk til samling av riket. I hvert fall er den en verdig begynnelse på det annet årtusende av Norges tilværelse som samlet kongerike. Høit bør denne landets utvikling skattes, som både det hele folk ved sine kårne menn og kommunerne har lagt for dagen, ikke minst høit endelig den tekniske kunnskap og dygtighet som har formådd å overvinde de vanskeligheter naturen la i veien for arbeidet. I dag er Dovre beseiret!" Under dundrende salutt utbrakte den tallrike folkeskaren et "leve for kongen"!

Tegning: Arkitekt von Hanno.

Banen ble i Gauldalen lagt i krappe kurver og gjennom fjellskjæringer og tunneler ("Drøiliene"). Kurveradien er helt nede i 188 meter ("Krokkurven"). Gjennom Østerdalen var terrengforholdene enklere. Man bygde imidlertid i denne pionørtiden mest mulig rettlinjede strekninger, sammenbundet av korte (krappe) kurver. Minste kurveradius er derfor også i Østerdalen helt nede i 210 meter. Med datidens hastigheter på det rullende materiell var dette uproblematisk. Framskrittet i forhold til hestetransport på dårlige landeveger var uansett enormt.

Siden Rørosbanen sto ferdig i 1877 har svært lite skjedd med traséen. Etter at den normalsporete Dovrebanen ble satt i trafikk mellom Trondheim og Oslo i 1921, mistet Rørosbanen mye av sitt trafikkgrunnlag og ble liggende som en nokså isolert smalsporet jernbane med sporbrudd på Hamar og Støren. Arbeidet med å omgjøre banen til normalspor startet ved Elverum i 1917, var ferdigstilt til Koppang i 1931 og fullført av tyskerne i 1941, men uten at de store bruene i første omgang ble byttet ut.



Figur 3: Linjeomleggingen på Røros 1944.

Under krigen ble banen lagt om på Røros. Fram til 1944 lå Røros stasjon i enden av et 2 km langt sidespor som tok av fra hovedlinjen ved Statende ("Stadt Ende"). Banen ble lagt gjennomgående ved at det ble bygget en ny linje på 3,6 km sydfra (figur 3). Den store toghallen fra 1877 (t.h. på foto 2) ble samtidig revet.

I årene etter krigen ble den påbegynte opprustingen fullført ved at en ny trasè ble tatt i bruk forbi de vanskelige partiene i Drøyliene øverst i Haltdalen. Dette tiltaket eliminerte en banestrekning som i flere mannsaldre ble ansett som et stort problem for togframføringen på Rørosbanen. Ombyggingen hadde allerede startet i 1919 ved omlegging av banen utenom den store treviadukten over Drøya. Dette arbeidet tok det 6 år å fullføre og i 1925 ble den gigantiske tømmerbrua (foto 3 og 4) revet og erstattet med en fylling.

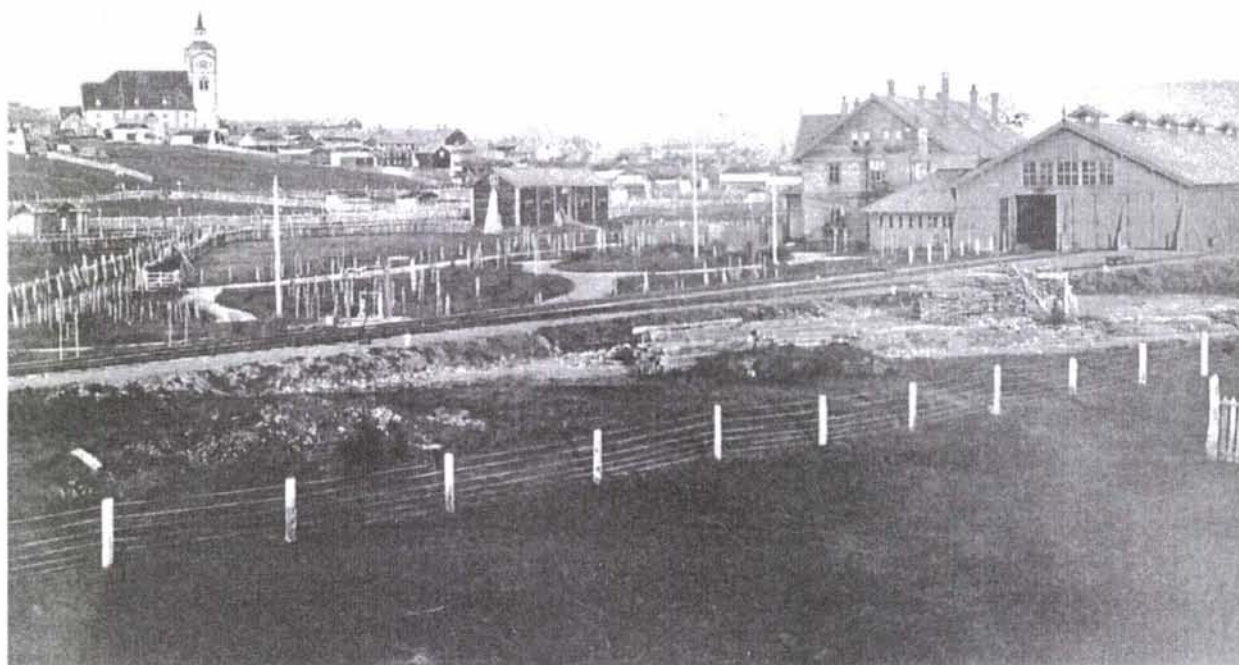
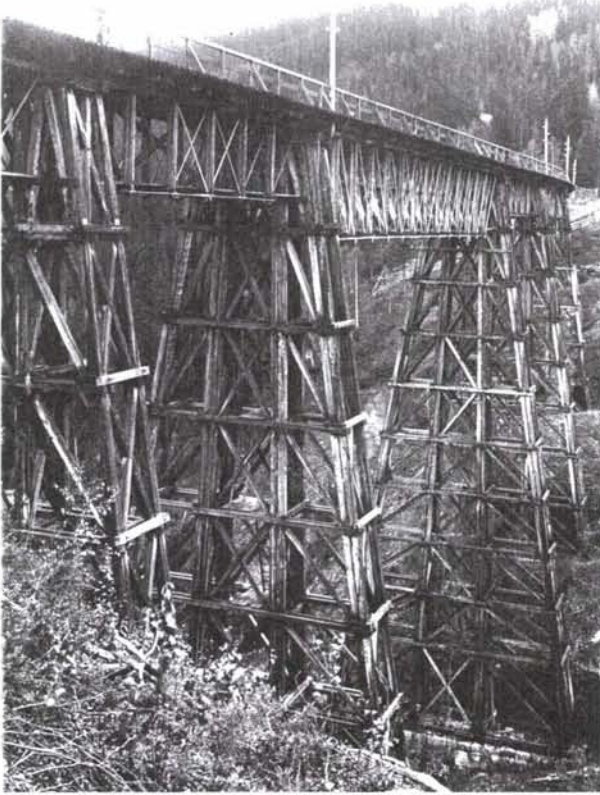


Foto 2: Røros stasjon lå inntil 1944 ved enden av et buttspor som endte i en stor toghall vis å vis stasjonsbygningen. I denne ble bl.a. festlighetene rundt banens åpning avholdt (figur 2). Toghallen ble revet under krigen og erstattet av en ny lokstall lenger øst på tomten. Stasjonsområdet på Røros, slik det ligger i dag, er derfor av nyere dato der bare stasjonsbygningen, godshuset og rester av stasjonsparken er tilbake av det opprinnelige anlegget fra 1876-80. Bygningene er tegnet av P. A. Blix. Fotoet fra ca. 1880 viser også den nyanlagte stasjonsparken.

Foto: Rørosmusèets arkiv.





Etter utskifting av de eldre, lastsvake bruene (bl.a. de store stålbruene over Glomma på Steinvik og Gaula på Reitan), og nye 35 kgs skinner, var det fra 1963 mulig å trafikere Rørosbanen med inntil 16 tonns akseltrykk. Siden er overbygningen nok en gang skiftet ut og består i dag av 49 kgs skinner som tillater aksellaster på 22½ tonn.

Banens fyllinger og skjæringer med stikkrenner og drengrofter, dimensjonert for smalt profil og 6 tonns akseltrykk, er imidlertid i liten grad endret og har stort behov for oppgradering. Også banens opprinnelige luftkurs for telegraf og telefon er bevart (og fortsatt i bruk!) på strekningen Støren-Røros. Dette antikvariske anlegget vil bli faset ut i løpet av få år i forbindelse med at banen nå blir fjernstyrt.



Foto 3 og 4: Den 40 meter høye Drøia viadukt ble revet i 1925 etter at banen var lagt om i en veldig fylling som alene krevde 50 - 60.000 m<sup>3</sup> jord og stein. Viadukten var i sin tid den lengste og høyeste i sitt slag i landet. I en rapport om anleggene fra 1875 heter det: "Broen over Drøia er 138 fot høi, altså omtrent halvhundre fot høiere enn Slupbroen på Thronhjøm-Støren Jernbane og dens konstruksjon skal være et mesterstykke der vekker almindelig beundring. Den er konstruert av jernbanekontorets broingeniør Petterson der nylig har vært der oppe for å inspisere arbeidet som han skal ha fundet sig tilfreds med".

Foto: Jernbaneverkets arkiv.



### Rørosbanens plass i Røros Kobberverks historie.

De første drivverdige funn på Røros ble gjort på Storwartz i 1645. Ikke lenge etter fant man også forekomster i det området som man i dag kaller for Nordområdet (Kongens Gruver) og i Killingdal i Ålen. For å sikre utnyttelsen av de store malmforekomstene skrev kong Christian IV ut privilegiebrev til Røros Kobberverk i 1646. Privilegiebrevet ga Kobberverket enerett på mineraler, skog og vassdrag i en sirkel med radius på fire gamle norske mil (ca. 44 km), "Circumferencen". Innenfor dette området kunne også bøndene bli pålagt å selge sine varer og utføre transportarbeid for Kobberverket.

Malmen ble de første 200 år drevet ut ved hjelp av ved og (tre)kull, og man måtte plassere smeltehyttene der det var tilgang på skog og vannkraft. I tillegg til Røros ble det anlagt smelteplasser ved Femunden, på Tolga (Tolgen hytteplass, anlagt 1670), i Alvdal (Lovise smeltehytte, 1748) og i Ålen (Eidet smeltehytte, 1832). Hyttenes behov for tilkjøring av kull og malm skapte et umenneskelige slit i et arktisk klima hvor transportforholdene var særs primitive (bl.a. skildret i Johan Falkbergets bøker om "An-Magritt"). Kobberkonsentratet ble fraktet fra smeltehyttene for utskipping i Trondheim. Det var bønder fra Gauldalsfjøret som påtok seg dette fraktarbeidet. Forsyning av proviant og materialer ble fraktet opp til Røros, kobber tilbake.

Etter at jernbanen Støren-Røros sto ferdig i 1876 ble det mulig å transportere både malm, (stein)kull og koks til Røros slik at man fikk rasjonalisert smelteprosessen og transportoppgavene ved verket. Verkets proviantforsyning ble avviklet i 1877, og alle smeltehytter med unntak av Røros ble lagt ned som resultat av jernbanen utover på 1870- og 80-tallet. Malmkjørernes oppgaver ble redusert til å frakte malmen til omlastingsstasjoner langs banen. Rundt 1900 ble også denne oppgaven mekanisert ved at man fikk bygget elektrisk drevne

taubaner med omlastingsanlegg på Reitan (for Kjøli Gruver), Storvollen (for Killingdal Gruver) og Harborg (for Kongens Gruver). Også mellom Folldal Verk og Alvdal stasjon ble det bygget taubane. Denne sto ferdig i 1906 og var med sine 34 km Nord-Europas lengste. Med jernbanen og taubanene ble malmtransporten med hest og okse historie.

I mesteparten av verkets driftstid var det kobberproduksjonen som var viktigst, men da jernbanen kom ble det også mulig å få nyttiggjort svovelkisen. Svovelkis ble hentet ut fra Nordgruvene via et eget sidespor fra Rugldal (Tyvoll) stasjon ("Arvedalslina", anlagt i 1886) og derfra fraktet til Trondheim for utskipping.

Jernbanen bidro således vesentlig til strukturendringene i gruvedriften i siste halvdel av 1800-tallet og var også en viktig årsak til at Kobberverket greide seg gjennom de vanskelige årene med lavkonjunktur på 1920-tallet. Med unntak av et nyere omlastingsanlegg på Storvollen er alle disse pionéranleggene borte eller sterkt skamferte. Men fremdeles forteller ruinene etter anleggene, slagghauger og gammel bebyggelse rundt stasjonene sin historie.

All produksjon ved Røros Kobberverk ble lagt ned i 1977. Killingdal Gruver fulgte i 1986. På det meste (rundt 1920) sysselsatte Nordgruvene (med Kongens som den største), Kjøli og Killingdal rundt 1000 mennesker. Disse gruvesamfunnene var tuftet på og i all sin virksomhet avhengig av jernbanen. Denne sammenhengen er det nødvendig å kjenne til for å kunne forstå den vev som ble skapt mellom gruveselskapene og jernbanen i fjellbygdene. Oppløsningen av disse gruvesamfunnene var en medvirkende årsak til den svekkede fokus Rørosbanen fikk etter Dovrebanens åpning, som i tid sammenfaller med Rørosverkets nedgangsperiode etter 1920. Mellom 1920 og 1925 ble malmtransporten på Rørosbanen mer enn halvert.



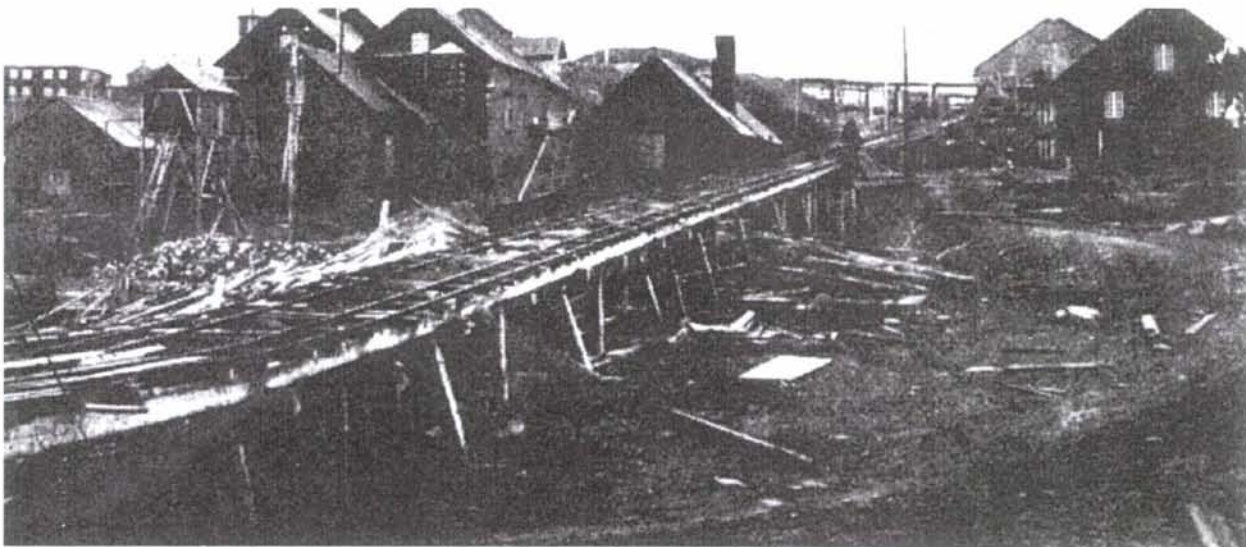


Foto 5: Kongens Gruver framsto i sin glansperiode i årene før og etter 1900 som en gruveby hvor også mange av gruvas funksjonærer og arbeidere bodde fast med sine familier. Det store oppsvinget kom som en direkte følge av kisdrifta og åpningen av "Arvedalslina". I årene 1886-1920 befant det seg mer enn 500 personer bosatt eller med sin arbeidsplass ved gruva. Fotoet er fra rundt 1890.

Foto: Røros Verks arkiv.

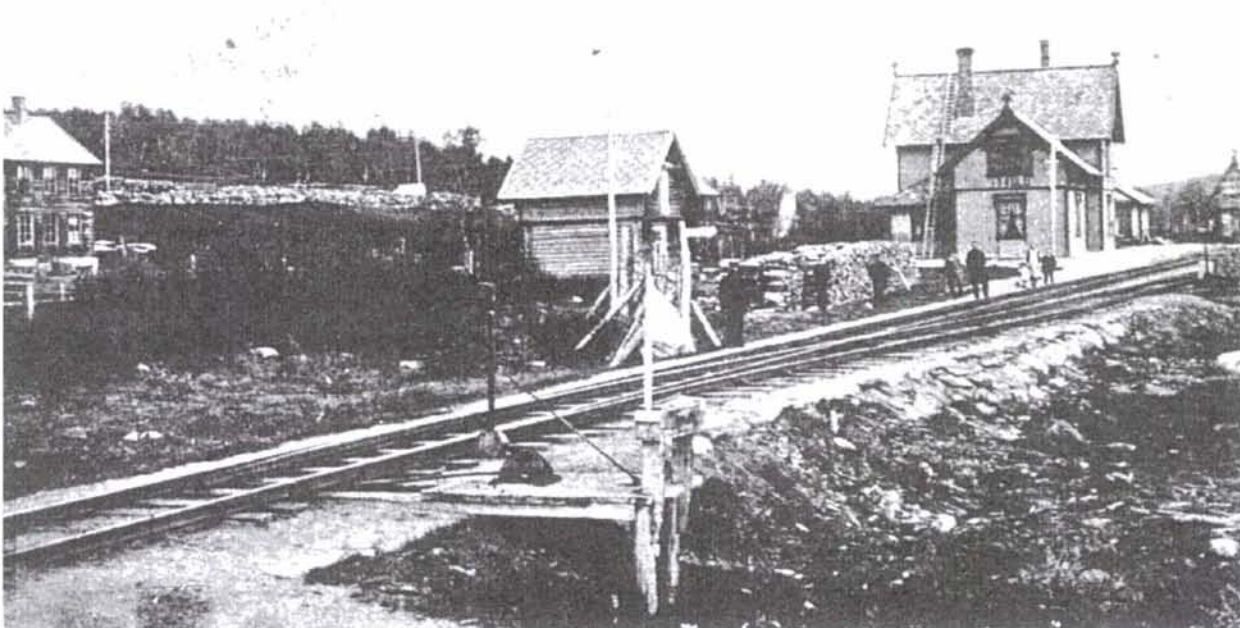


Foto 6: Tyvoll (Rugldal fra 1939) var Kobberverkets viktigste stasjon i perioden 1886-1910. Kis-malmen som ble fraktet ut fra Kongens Gruver gikk med jernbanen til Ilsvikøra i Trondheim, mens kobbermalmen ble sendt til Røroshytta for smelting. På Tyvoll ble det bygd vognvekt, lokomotivstall og vokterbolig. Assistanseloket som ble brukt på stigningene mellom Langlete og Tyvoll ble også brukt til å trekke fram kisivognene. Et viktig historisk minne fra Rørosbanens og Rørosverkets driftshistorie gikk tapt da dette anlegget ble revet i 1975. Fotoet er fra ca. 1900.

Foto: Jernbanemusèets arkiv.



Bygninger, arkitekter og byggeskikk.

Rørosbanen markerte et nasjonalt løft og et tidsskille i stasjonsarkitekturen i Norge. Banen skulle bygges gjennom landsdeler med forskjelligartet klima, næringsgrunnlag og byggetradisjoner; - fra de vide østerdalske skoger, via Rørosviddas forblåste fjellandskap, til trønderske fjelldaler. Et bygningsprogram som i antall neppe har sett sitt sidestykke ble satt i verk for å løse denne formidable oppgaven.

Georg Andreas Bull (bror av Ole Bull) var Statsbanenes arkitekt i perioden 1863-72 og påbegynte prosjekteringen av bygnin- gene på Støren-Åmotbanen. Bulls bygninger er tidlige eksempler på en fullt utviklet sveitserstil som på denne tid (før 1880) nærmest var enerådende jernbanearkitektur her til lands. Bull hentet inspirasjon i lokal byggeskikk. Bl.a. var takkonstruksjonen på de tverrvendte bygningsfløyene han tegnet på Rørosbanen inspirert av Østerdalens ramloftstuer.

Peter Andres Blix overtok som Statsbanenes arkitekt rundt årsskiftet 1873/74. Også Blix hadde sveitserstilen som sitt varemerke, men var av den oppfatning at en bygnings ytre skulle gjenspeile planløsningen uten krav til ytre symmetri. Resultatet ble asymmetriske, høgreiste bygninger med en rik treskruddekor. Blix var også en av pionèrene innen norsk fortidsvern og overtok fra 1880 ledelsen av restaureringsarbeidene ved Håkonshallen og Domkirken i Bergen.

Bull's enkle, men særpregete bygninger ble oppført ved stasjonene i Østerdalen (Rena, Steinvik, Koppang m.fl.), men også Stensli stasjon i Gauldalen er oppført etter tegninger fra hans hånd (foto 7). Blix' dristige og fritt modellerte bygninger finner vi representert i Nord-Østerdalen (Alvdal, Tynset, Tolga) og i Trøndelag (Glåmos, Singsås m.fl., foto 9).



Foto 7: Smeltehytta ved Eidet var i full drift da Rørosbanen kom i 1876, og det var hyttedriften som gjorde at Eidet, senere Stensli stasjon, ble lagt så langt nord i bygda som Stensligårdene. Stasjonsbygningen er en av de siste fra G. A. Bull's hånd og ble opprinnelig reist som bolig for anlegget Støren-Røros og deretter flyttet til sin nåværende plass i 1876.

Foto: Jernbaneverkets arkiv.



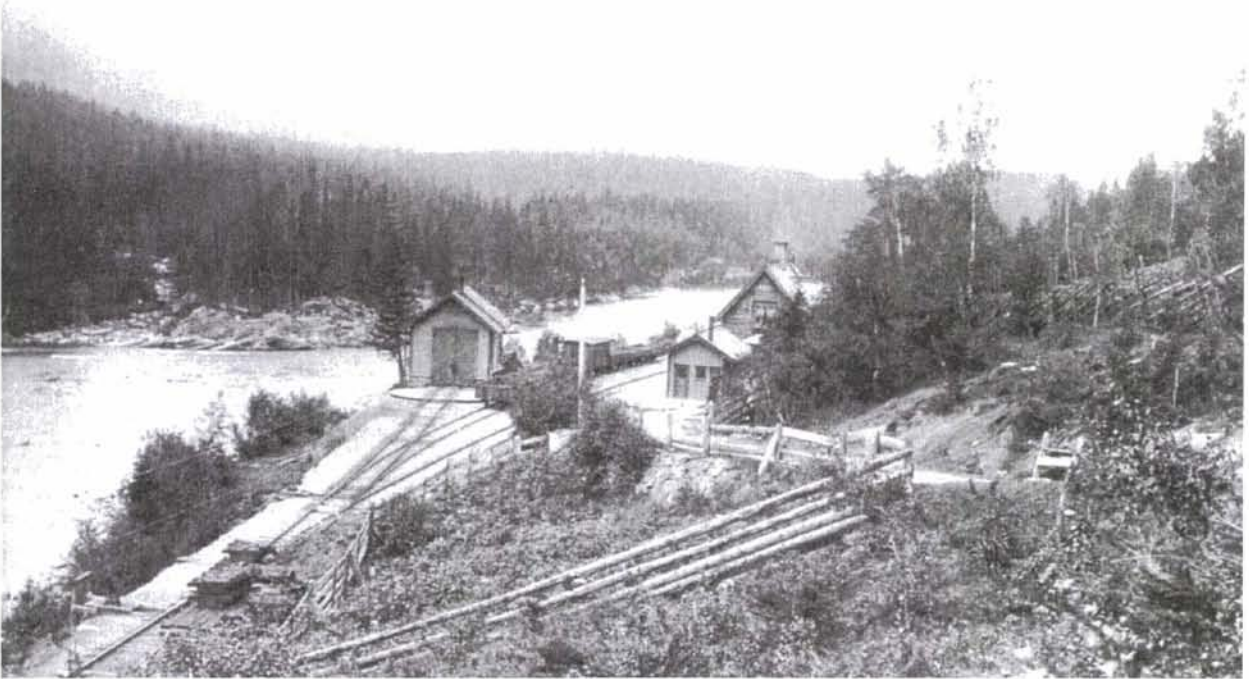


Foto 8 og 9: Langleite i Haltdalen var en gang en betydelig jernbanestasjon med stasjonsbygning, godshus, vanntårn, kullager, lokstall m.v. (foto 8). Stasjonen huset i smalsporperioden assistanseloket som måtte bistå i stigningene opp gjennom Haltdalen og Ålen. Lokomotivstallen ble revet like etter krigen, mens stasjonsbygningen fikk stå fram til 1985. Dette er ett av flere historiske stasjonsanlegg som har gått tapt på Rørosbanen. Store deler av det omfattende byggeprogrammet til Bull og Blix fra 1873-77 er likevel bevart og utgjør en nasjonal arkitekturskatt. Singsås stasjon (foto 9) er fremdeles bevart i sin fulle prakt.

Foto: Jernbaneverkets arkiv.



Inntil 1885 tok reisen mellom Kristiania og Throndhjem (de første årene med båt mellom Hamar og Eidsvoll) to døgn med overnatting på Koppang. Etter at Eidsvoll-Hamarbanen åpnet i 1880 ble det innført nattopphold også på Røros eller Tynset for nordgående tog. Røros stasjon ble derfor utstyrt med en romslig stasjonsbygning med overnattingsmuligheter og restaurant for de reisende (foto 2). På Koppang ble det reist egne hoteller for bespisning og overnatting. Også stasjonsparkene ble gjort ekstra store og påkostet ved disse to stasjonene.

I de øde Østerdalsstrekningene var det behov for et stort antall vokterboliger. Både fra Bull's og Blix' hånd finnes det enkle og doble vokterboligtyper. Bare et lite antall av disse er i dag i jernbanens eie. En av dem finnes på Reitan hvor stasjonsbygningen egentlig er en dobbelt vokterboligtype tegnet av Blix. Samme arkitekt tegnet også noen vakre uthustyper til vokterboligene. En av disse ble i 1880-årene tatt i bruk som stasjonsbygning på Rasta.

Stasjonene på Rørosbanen ble i sin samtid regnet som særdeles vellykkede eksempler på den nye byggestilen. Det som kjenneretegner sveitserstilen er den håndverksmessige rike utnyttelsen av treets egenskaper, både i synlige konstruksjoner, overflate og dekor. I hendene på dyktige arkitekter som Bull og Blix ble resultatet fremragende og folk kom til fots over fjellet helt fra Gudbrandsdalen for å hente inspirasjon til egne hus.

Stilen fikk stor innflytelse på byggeskikken i Østerdalen. Bl.a. er offentlige bygninger, hoteller, storgårdsbebyggelse og andre større bygninger fra denne perioden nesten utelukkende oppført i sveitserinspirert stil. I Gauldalen ble særlig vindusornamentene tatt opp og benyttet på boliger og våningshus, også på "trønderlån" og gauldalske "stuggu" som representerte den lokale byggetradisjonen tilbake til 1700- og 1800-tallet.

#### Stasjonsstedene i Østerdalen.

Med jernbanen fikk industrialismen sitt inntog i fjellbygdene og Østerdalen. Johan Falkberget har skrevet at "hadde ikke Rørosbanen blitt bygget, ville fjellregionen og Nord-Østerdalen vært tapt land". Rørosbanens stasjoner skapte grunnlaget for tettstedene Rena, Koppang, Alvdal, Tynset, Tolga og Os som alle har sin utvikling jernbanen å takke. Stasjonsbymiljøet er fortsatt meget tilstedeværende i alle disse bygdebyene, men er best bevart på Alvdal og Tolga. Samme år som jernbanen inntok "hyttbyen" Tolga (1877) ble smeltehytta revet og en ny "by" med stasjonen som sentrum vokste fram vis à vis den gamle hytteplassen på motstående side av Glomma (foto 10).

Ved jernbanestasjonene på Opphus, Rasta, Koppang og Atna ble det fra begynnelsen av opprettet ferger over Glomma. Stai var fra gammelt av fergested for Kongeveien ("Koppangundet") og ferge var opprettet allerede i 1801. Ved Tolga eksisterte det bru over Glomma så tidlig som 1859. Denne står ennå og er fredet som vegminne. Gammelbrua fra 1859 ble erstattet med ny som knyttet stasjonen til den gamle hytteplassen i 1888. Ved Steinvik ble jernbanebrua fra 1894 tatt i bruk til vegbru i 1963.

Størst jernbanehistorisk oppmerksomhet fortjener likevel stasjonsmiljøet på Koppang som er et viktig nasjonalt minne fra den tidligste organiserte samferdsel mellom to av landets største byer, - 30 år før Bergensbanen som først ble åpnet i 1908. Koppang spilte også en viktig rolle som sporbruddstasjon i 10 år mellom 1931 og -41.

Elleve av Rørosbanens stasjonsbygninger har gått tapt ved brann, flom eller er revet i forbindelse med stasjonsnedleggelse. På Atna og Hanestad ble det satt opp nybygg etter brann i 1935 og 1964. Os fikk ny stasjonsbygning i 1958 og Koppang året etter.



Tolga

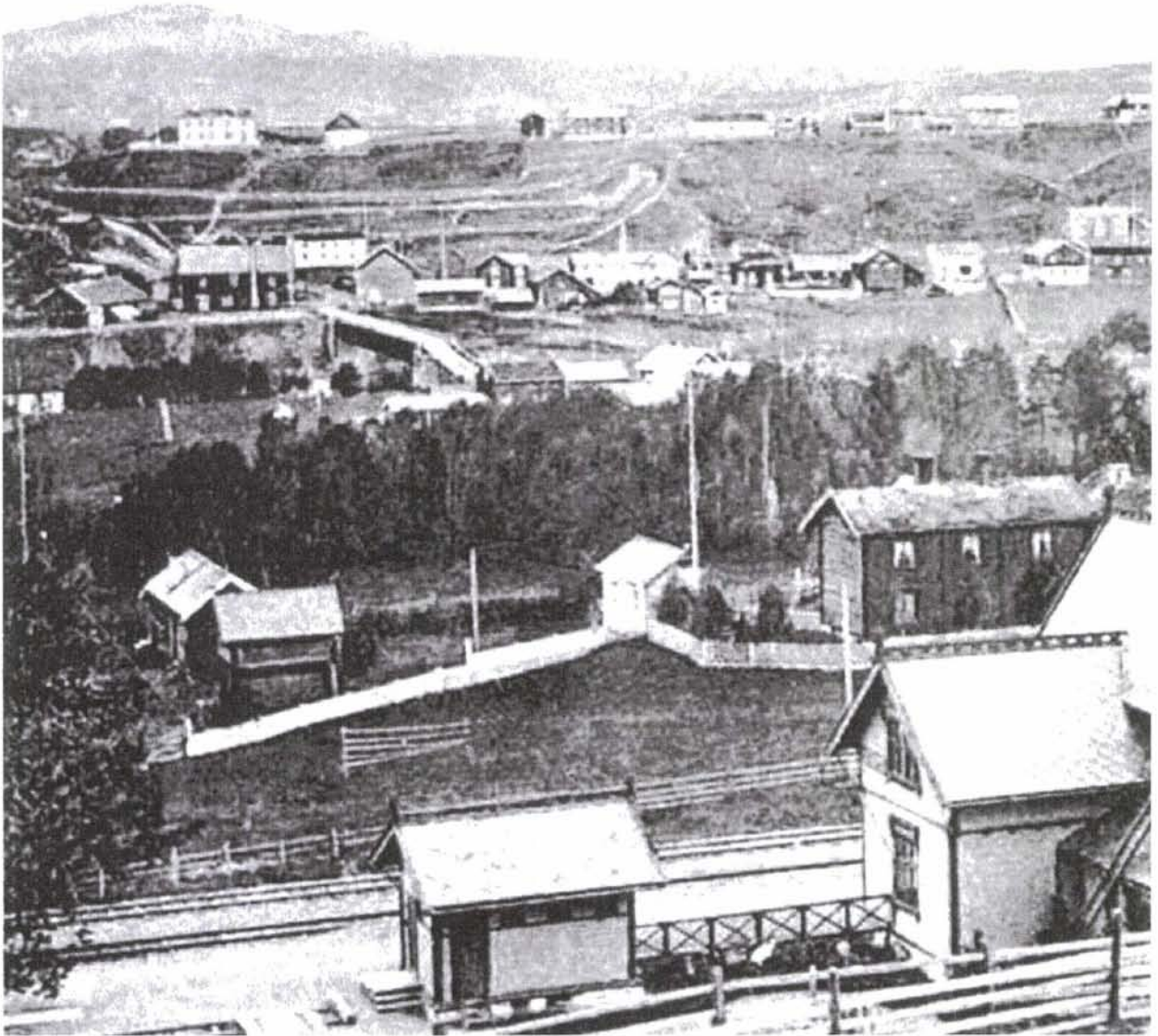


Foto 10: Tolga stasjon (i forgrunnen) med "hyttplassen" og "nybrua" over Glomma (i bakgrunnen). Fotoet er fra 1900 og viser restene av det gamle gruvesamfunnet og "den nye tid" med jernbanen i fokus. Legg merke til det snauhogde landskapet i bakgrunnen hvor skogen i 200 år ble hardt beskattet for framstilling av trekull.

Foto: Utlånt Tolga kommune.

Rørosbanens stasjonsanlegg i Trondheim. Røros- og Størenbanens endestasjon i Trondheim lå opprinnelig på Kalvskinnet (se rapporten om Størenbanen), men måtte på grunn av plassmangel flyttes til Brattøra i 1884. De storstilte oppfyllingsarbeidene ble planlagt og utført av Stadsingeniør C. A. Dahl.

Rørosbanens endestasjon med godshus, lokomotivstall, kullskur, lastespor m.v. ble plassert på Vestre tomt, mens persontrafikkterminalen lå sammen med den normalsporete Meråkerbanen på Østre tomt. Trondheim stasjon ble bygget om i 1912-21 (Dovrebanen) og intet er bevart fra Rørosbanens opprinnelige anlegg.



Foto 11: Trondheim stasjons Østre og Vestre tomt var opprinnelig forbundet med ei enkeltsporet svingbru over Ravnklølopet. Løpet ble innsnevret og svingbrua erstattet av ei 10 spors platebru i 1919. Den tette platebrua bryter i dag Munkegatas siktakse mot Munkholmen og strider mot intensjonen i Cicigions byplan fra 1681.

Foto: Vitenskapsmuséets arkiv.



Foto 12: Fotoet viser Rørosbanens anlegg på Vestre tomt så sent som i 1917 med (f.v.) vognvekt, lokstall, kullskur, godshus og lastespor til kanalhavna. Stasjonstomta hadde adkomst via St. Olavs bru som ble revet etter at det nye stasjonsanlegget for Dovrebanen sto ferdig i 1921. Ingen av disse anleggene fra Rørosbanens opprinnelige stasjonsanlegg på Brattøra er bevart. Fotoet er tatt fra den nyoppførte Skansen bru på Dovrebanen. Denne ble tatt i bruk i 1918.

Foto: Jernbaneverkets arkiv.



## EKSISTERENDE (OG PÅGÅENDE) VERN

### Verdensarv Røros

Prosjektet er initiert av Riksantikvaren og Sør-Trøndelag fylkeskommune og har som mål å sikre de verdier som gir Røros posisjon som verdenskulturminne på UNESCO's liste. Prosjektet tar sikte på å sikre områder, objekter og miljøer innenfor Kobberverkets "circumference" (se side 14) som til sammen kan gi ettertiden en helhetlig forståelse av Røros Kobberverks ressursgrunnlag og samfunnets utnyttelse av dette i perioden 1645-1977. Størstedelen av circumferencen ligger i Sør-Trøndelag (Røros, Ålen og Haltdalen), men Rørosverket har også hatt stor innvirkning på både bosetting og bergverksdrift i de nordlige deler av Hedmark (Tolga, Os og Folldal). Kulturminnene man har kommet fram til representerer utvalgte objekter og miljøer knyttet til ressursuttak, foredling, bosetting, transport og tekniske/sosiale omveltninger gjennom hele verkets driftsperiode.

Jernbanens plass i Rørosverkets historie foreslås ivaretatt gjennom vern av:

*Tolga stasjon; km 368,15 (B)  
stedsminne fra et gruvesamfunns transformasjon på slutten av 1800-tallet*

*Harborg; km 416,80 (A)  
rester etter omlastingsanlegg*

*Arvedalslina; km 420,10 (A)  
nedlagt trasè etter lokomotivbane til Kongens Gruver*

*Storvollen stasjon; km 431,35 (A)  
omlastingsstasjon for Killingdal Gruver med omlastingsanlegg fra flere driftsepoker*

*Stensli stasjon; km 442,59 (A)  
opprettet for Eidet smeltehytte*

### Verneplan for jernbanebygninger (VJ)

Følgende jernbanebygninger på strekningen Rena-Støren er anbefalt fredet (A) eller administrativt vernet (C) i "Verneplan for jernbanebygninger":

*Rena stasjon; km 190,38 (C)  
uthus for Rena vokterbolig*

*Steinvik stasjon; km 203,80 (A)  
stasjonsbygning, godshus, privèt og bryggerhus*

*Søkunna; km 222,65 (C)  
vokterbolig*

*Rasta stoppested; km 223,93 (C)  
vokterbolig*

*Stai stasjon; km 237,42 (A)  
stasjonsbygning, godshus og vokterbolig*

*Auma stasjon; km 337,35 (C)  
stasjonsbygning*

*Håmålvoll hpl; km 376,85 (C)  
ekspedisjonsbygning*

*Glåmos stasjon; km 412,54 (A)  
stasjonsbygning og godshus*

*Reitan stasjon; km 432,31 (C)  
stasjonsbygning*

*Stensli stasjon; km 442,59 (C)  
stasjonsbygning og godshus*

*Singsås stasjon; km 479,92 (A)  
stasjonsbygning og godshus*

Fredningsvedtak med hjemmel i Kulturminnelovens §§ 15 og 19, datert 12.03.97 og 19.03.99, er fattet av Riksantikvaren for Glåmos og Singsås stasjoner. For Steinvik og Stai er forslag til fredningsvedtak, datert 24.11.00, til behandling.

### Annet bygningsvern (PBL)

I medhold av bestemmelsene i Plan- og bygningslovens §§ 25.6 og 27 er følgende jernbanebygninger i tillegg regulert til spesialområde bevaring i reguleringsplan:

*Rena stasjon; km 190,38 (B)*  
*stasjonsbygning*

*Koppang stasjon; km 246,81 (B)*  
*stasjonsbygning, hotell*  
*og funksjonærbolig*

*Alvdal stasjon; km 324,23 (B)*  
*stasjonsbygning og godshus*

*Tynset stasjon; km 347,21 (B)*  
*stasjonsbygning og godshus*

*Røros stasjon; km 399,05 (B)*  
*stasjonsbygning og godshus*

Reguleringsbestemmelsene setter vilkår for vedlikehold, på- og ombygginger. For flere av bygningene gjelder også tilrådninger om arkitektonisk tilbakeføring av fasader. Reguleringsplanene er fra 1986 (Koppang), 1992 (Alvdal, Tynset) og 1997 (Rena, Røros).



## VERNEPLAN

I forbindelse med forarbeidene til denne rapporten ble det foretatt registreringer langs Rørosbanen høsten 1998, 1999 og våren 2001. Det ble lagt vekt på å danne seg et helhetsinntrykk av banen samt registrere og dokumentere objekter og sammenhenger som tidligere var mangelfullt dokumentert i Jernbaneverkets Banedatabank, i NSB's bygningsregistreringer, eller i andre skriftlige kilder.

I "Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbane" (NVP) har man i forståelse med Riksantikvaren valgt å legge vekt på å dokumentere de jernbanerelaterte *miljøene* langs banen. Dette gjelder både bygningsmiljøer og andre historiske miljøer (bl.a. knyttet til gruvedriften) der flere elementer spiller sammen til en helhet.

*Det er hensikten at NVP skal samordnes med "Verneplan for jernbanebygninger" og prosjektet "Avgrensning, vern og forvaltning av verdensarv Røros" så langt dette ansees som nødvendig for å sikre bevaringsverdige miljøer langs banen.*

Eierforhold til bygninger og eventuelle andre elementer er i utgangspunktet av underordnet betydning for kulturminnevernet, men bygninger og anlegg som ikke er i Jernbaneverkets eie viser seg i praksis vanskelig å forvalte med jernbanemiljøet i behold. Flere bevaringsverdige bygninger/-miljøer som ikke lenger er i opprinnelig bruk, eller som ikke lenger eies av NSB BA eller Jernbaneverket, er derfor beskrevet uten forslag til formelt vern. *Jernbaneverket vil oppfordre kommuner og private eiere til å bidra til at også disse objektene blir tatt vare på etter kulturvern faglige prinsipper.* Dette vil være et viktig bidrag til arbeidet med å sikre nasjonal og lokal kulturarv for kommende generasjoner. Disse utfordringene er det nærmere redegjort for i rapportens tekst.

## A. Kulturmiljøer

### 1. Stasjoner

Georg Andreas Bull virket som Statsbanenes anleggsarkitekt i perioden 1863-72 og hadde bl.a. ansvaret for Hamar-Grundsetbanen. Han påbegynte også prosjekteringen av bygningene på Støren-Åmotbanen og rakk å utvikle to viktige stasjonsbygningstyper for Rørosbanen. Karakteristisk nok kalte han dem "Stor National" og "Liden National", i pakt med det nasjonale løft som denne jernbanestrekningen representerte, men også fordi man for første gang bevisst hentet lokale stilelementer inn i sveitserstilen. Det er først og fremst den østerdalske sperrestuen som kopieres ved at venterommet åpnes opp i himlingen slik at en kraftig mønsås og sperre som hviler på denne blir synlig. Typen "Stor National" ble oppført på Koppang, mens "Liden National" ble bygget på Steinvik og Stensli stasjoner.

Peter Andreas Blix overtok som Statsbanenes arkitekt rundt årsskiftet 1873/74. Han opererte med større djervhet i form og detaljering og tegnet to prototyper kalt "Mellomstasjoner 1ste Klasse" og "Mellomstasjoner 2den Klasse", begge med referanse til Bull's tegninger. Viktige stasjoner som Alvdal, Tynset og Singsås ble utstyrt med bygninger av "1ste Klasse", mens Tolga, Orvos, Glåmos, Tyvoll og Rognes fikk den mindre "2den Klasse".

På Stai i Østerdalen hadde Bull i 1873 fått oppsatt et stasjonsanlegg som opprinnelig var tegnet for Drammenbanen. Denne stasjonsbygningen videreutviklet Blix for Rørosbanens små mellomstasjoner under betegnelsen "Opphustypen". I tillegg til Opphus ble disse bygningene reist ved Barkald, Auma, Os, Haltdalen og Langlete stasjoner. På Røros ble det reist en egen, stor stasjonsbygning i 2 1/2 etasjer.

Godshusene på Rørosbanen ble stort sett oppført etter Blix' tegninger. En større godshustype finnes på Koppang (senere ombygd), Tolga og Røros. Mindre plattformgodshus ble reist på Glåmos, Reitan, Stensli og Singsås m.fl.

Rørosbanens rike bygningsprogram fra 1873-77 er i overraskende stor grad bevart. Disse bygningene fikk stor betydning for utbredelsen av den nye arkitekturen og for de generelle endringer i byggestilen i Østerdalen og Gauldalen. *I utgangspunktet er derfor alle gjenværende bygninger fra Rørosbanens tidligste periode (1873-1919) verneverdige*, også bygninger og anlegg som ikke blir belagt med formelt vern i "Nasjonal verneplan" eller "Verneplan for jernbanebygninger". Disse bygningene og anleggene bør tas vare på gjennom lokalt vern og håndteres som de viktige steds- og arkitekturminnene de er. Dette vil være en særdeles viktig utfordring for de mange stasjonsstedene som har sin nyere historie knyttet til jernbanens utvikling (Rena, Koppang, Alvdal, Tynset, Tolga).

Følgende stasjoner og stoppesteder har fortsatt ekspedisjonsbygninger og øvrige elementer som gjør at de kan omtales som miljøer:

Rena stasjon  
 Steinvik stasjon  
 Opphus stasjon  
*Rasta stoppested (B)*  
 Stai stasjon  
 Koppang stasjon  
 Atna stasjon  
 Hanestad stasjon  
 Barkald stasjon  
 Alvdal stasjon  
 Auma stasjon  
 Tynset stasjon  
*Tolga stasjon (B)*



Os stasjon  
 Røros stasjon  
 Glåmos stasjon  
*Reitan stasjon (B)*  
 Stensli stasjon  
 Haltdalen stasjon  
 Singsås stasjon  
 Rognes stasjon

Stasjoner angitt med *kursiv* er anbefalt belagt med et formelt vern i "Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen". For øvrig er fredning i medhold av Kulturminnelovens §§ 15 og 19 vedtatt for Glåmos og Singsås stasjoner. Fredning er anbefalt for Steinvik og Stai (fredningssak på gang). Stasjonsbygningene på Auma, Reitan og Stensli er administrativt vernet gjennom NSB's "Verneplan for jernbanebygninger" (se side 21).

Rena stasjon, km 190,38.

Rena har en sentral plass i Åmots og Statsbanenes historie. Jernbanen er grunnlaget for Renas utvikling, - fra markeds plass og stasjonsby på 1800-tallet, til å bli et av Østerdalens viktigste tettsteder på 1900-tallet. Stasjonen gjennomgikk så sent som i 1998 en opprusting til skysstasjon, dvs. knutepunkt for all kollektivtrafikk i denne regionen. Dette førte til omkalfatring av stasjonens uteanlegg slik at lite er igjen av det historiske anlegget. Også Bull's stasjonsbygning er opp igjennom 1800- og 1900-tallet ombygd og påbygd i flere omganger slik at lite er igjen av den opprinnelige arkitekturen. Bygningen representerer likevel jernbanehistorie. Den ble opprinnelig reist som endestasjon på Hamar-Grundsetbanen i 1861 og flyttet til Rena 10 år senere. Renas stasjonsmiljø kan ikke lenger oppvise kvaliteter som rettferdiggjør plass på en verneplan.



Foto 13: Stasjonsbygningen på Rena ble flyttet hit fra Grundset i 1871 og siden ombygd i flere omganger. Bygningens arkitektur er forenklet, men dimensjonene imponerer og bygningen har ennå noe av fordums prakt i behold. Det er imidlertid ikke aktuelt å foreslå vern av gjenværende miljø.

Foto: Tor Nilssen.



Steinvik stasjon, km 203,80.

Ved Steinvik, 14 km nord for Rena, krysser jernbanen Glomma. Elvekryssingen gjorde stedet i sin tid til et lokalt trafikknutepunkt og ble opphavet til den vesle husklyngen med butikk og boliger som jernbanestasjonen utgjør en del av. Hele dette komplette stasjonsanlegget er foreslått fredet i "Verneplan for jernbanebygninger". Stasjonsbygningen (1873) er tegnet av G. A. Bull, og er av typen "Liden National". Godshuset og privètbygningen (1874/75) er tegnet av Blix som også er mester for det karakteristiske fjøset/bryggerhuset (1874).

Fredningsvarsel ble utsendt av Riksantikvaren 23. juni 1993 og fredningssak etter Kulturminnelovens § 22.3 igangsatt 24. november 2000. For å sikre kulturminnets sammenheng er også områdefredning etter Kulturminnelovens § 19 anbefalt. I tilknytning til stasjonsanlegget er i tillegg ei materialbu og hvilebu (1951) foreslått til administrativt vern.

Til tross for Riksantikvarens varsel om fredning ble stasjonsbygningen solgt og tatt i bruk til bolig i 1996. Den nye eiers bruk og vedlikehold av bygninger og areal har redusert anleggets karakter som jernbaneanlegg. Også stedsmiljøet forøvrig er forringet siden 1993. Tilliggende historisk bebyggelse og deler av plattformen er revet. Stasjonsbygningene har fått en fargesetting som bryter med det historiske anlegget (foto 15), osv. Forvaltningen av Steinvik kan fremstå som eksempel på manglende samhandling innen kulturminnevernet.



Foto 14: Bryggerhuset er særegent for Steinvik stasjon og det siste gjenværende av de store uthustypene på Støren-Åmotbanen. Det var Blix som tegnet disse karakteristiske bryggerhus- og fjøsbygningene, både en stor type som her på Steinvik, og noen mindre typer som ble oppført sammen med vokterboliger (foto 28). Husdyrhold var en viktig biinntekt ikke bare for banevokterne, men også for stasjonsmestrene. Linjeslått ga vinterfer. Bygningen på Steinvik var i bruk som fjøs helt til 1977 og er godt bevart.

Foto: Magne Fugelsøy.



To scenarier kan tenkes for Steinvik:

1. Stasjonsanlegget utelates fra listen over prioriterte verneobjekter i NVP. Forslaget om områdefredning etter Kulturminnelovens §19 oppheves. Bevaring av enkeltbygninger og tiltak forøvrig avklares i samråd mellom grunneier og kulturvernmyndighetene. Stasjonen legges ned som stoppested. Jernbaneverkets ansvar for anlegget opphører.
2. Stasjonen og stasjonsmiljøets status som kulturminne opprettholdes og styrkes gjennom NVP. Dette vil kreve tett oppfølging og strenge restriksjoner på bruk og vedlikehold av område og bygninger. Det bør vurderes erverv eller innskrenkning av eiers råderett (bl.a. avstenge eiers tilgang til plattformen) for å få kontroll med bruk og tilsyn. Stasjonen opprettholdes som holdeplass.

Opphus stasjon, km 213,85.

Det er først og fremst den utsøkte beliggenheten ved bredden av Glomma og stasjonsbygningen fra 1876 som gir anlegget verdi. Opphus har gitt navn til en rekke tilsvarende stasjonsbygninger utviklet av P. A. Blix til bruk på Rørosbanens små stasjoner. Alle stasjonens funksjoner er samlet i én bygning.

Bygningen på Opphus er arkitektonisk sett forringet gjennom moderniseringer, men har verdi på grunn av sin alder og opprinnelse. Stasjonsanlegget har også lokalhistorisk stedsverdi, men tilfredsstillende ikke krav som må stilles til et nasjonalt verneobjekt. Det vises også til beskrivelsen av Barkald og Auma stasjoner, og innledningen på side 24.



Foto 15: Steinvik stasjon har et komplett og opprinnelig bygningsmiljø fra 1873-75. På grunn av dette er hele seks bygninger ved stasjonen oppført på NSB's "Verneplan for jernbanebygninger". Av disse er stasjonsbygningen, godshuset, privèten og bryggerhuset foreslått fredet (frednings-sak igangsatt 24.11.2000). Tiltak utført på bygninger og plattform har imidlertid redusert anleggets autentiske verdi.

Foto: Magne Fugelsøy.



Rasta stoppested, km 223,89 (B).

Ved Rasta ble et laftet uthus innredet til ekspedisjonsbygning i 1882. Denne er tegnet av P. A. Blix og er ett av to gjenværende eksemplarer av uthus for doble vokterboliger tegnet til Rørosbanen. Den andre står på Koppang. Bygningen er vakker og velproporsjonert. Ellers består anlegget av godshus, privét og vokterbolig med uthus. Vokterboligen er av samme type som ved Rena og er oppført på NSB's "Verneplan for jernbanebygninger" (administrativt vernet).

Rasta var også fergested på Glomma. Den gamle fergestua står i dag på Norsk vegmuseum. Rester etter sidesporet til "Rasten dampsg" (opprettet i 1883) ligger igjen på vestsiden av stasjonen.

*Rasta stoppested foreslås vernet i "Nasjonal verneplan" som et sjeldent og helhetlig stasjonsanlegg med sin autentisitet i behold. Anlegget består av flere bygninger fra arkitekt P. A. Blix's rike produksjon som forøvrig finnes bevart bare i et svært lite antall. Anlegget har også en ramme som gjør miljøet verneverdig. Det anbefales at det utarbeides en reguleringsplan i samarbeid med Stor-Elvdal kommune og Hedmark fylkeskommune med formål bevaring. På grunn av anleggets kompakte struktur kan det også være aktuelt å flytte stasjonen til museum. 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. Ekspedisjonsbygningens dører bør tilbakeføres til en opprinnelig utførelse ved første anledning. Vernekategori B.*



Foto 16: Ved Rasta finner vi et komplett og lite endre bygningsmiljø fra Rørosbanens tidligste periode (1882). Bygningene utgjør sammen med sine omgivelser et sjeldent fint stasjonsmiljø, ulikt Rørosbanens øvrige stasjonsanlegg. Et laftet uthus er innredet til stasjonsbygning (i bakgrunnen på foto 16). Ellers består anlegget av godshus og privét, samt en eldre vokterbolig (foto 17). Stasjonsbygningene er tegnet av P. A. Blix, vokterboligen av G. A. Bull.

Foto: Magne Fugelsøy.





Foto 17 og 18: Vokterboligen fra 1873 (i bakgrunnen på foto 17) er oppført på NSB's "Verneplan for jernbanebygninger", men hele anlegget ansees å ha så stor egenverdi at bevaring i medhold av Plan- og bygningslovens § 25.6 tilrådes. Pga. langt kommet ytre forfall haster det med å få reddet anlegget.

Foto: Magne Fugelsøy.



Stai stasjon, km 237,42.

Stai stasjon vurderes som ett av de best bevarte og arkitekturhistorisk mest verdifulle stasjonsanlegg fra jernbanens pionertid i Norge.

Stasjonsbygningen er tegnet av G. A. Bull og er eneste gjenværende representant for "Hvalstadtypen", en bygning opprinnelig tegnet for Christiania-Drammenbanen. Her finner vi et komplett og meget godt bevart anlegg som ikke er forringet gjennom vedlikehold og senere moderniseringer. Rundt stasjonen finner vi for øvrig et bygningsmiljø bestående av et nedlagt meieri og gårdsanlegg som arkitektonisk forholder seg fint til stasjonsanlegget. Rett nedenfor stasjonen, ved Stai vegbru (1925), lå det gamle fergestedet (1801).

Både stasjonsbygningen og godshuset fra 1873, samt vokterboligen fra 1898, foreslås fredet i medhold av Kulturminnelovens §§ 15 og 19. Forslag til fredningsvedtak er utsendt 24. november 2000 og omfatter bygningenes eksteriør og interiør, perrongen, stasjonshagen og et område rundt bygningene. Også privèten (1948) inngår som en integrert del av bygningsmiljøet og bør inngå i vernet.

*For å ivareta opplevelsen av stasjonen som jernbanerelatert kulturminne er det viktig å bevare rammen rundt stasjonen, deriblant gjenværende spor, grunder, veger, gjerder og annet utstyr som minner om tidligere tiders jernbanedrift. Arealet mot FV 606 må istandsettes (gjerde, beplantning m.v.). Hedmark fylkeskommune og Stor-Elvdal kommune bør vurdere å verne tilstøtende historisk bebyggelse etter bestemmelsene i Plan- og bygningslovens § 25.6.*



Foto 19: Stai er juvelen blant stasjonsmiljøene i Østerdalen. Bygningene har unngått ødeleggende moderniseringer og er stadig i opprinnelig skikkelse. Bl.a. er de store takutstikkene som tjener som plattformoverbygg og den gamle stasjonsklokka bevart. Fargesettingen på husene er også meget god. Stasjonsbygningen er tegnet av G. A. Bull, og er eneste gjenværende representant for "Hvalstadtypen" som opprinnelig ble utviklet for Drammenbanen.

Foto: Magne Fugelsøy.





Foto 20 og 21: Plasseringen av Stai's bygninger, nær perrongkanten og med liten avstand mellom dem, er karakteristisk for de eldste stasjonsplanene. På foto 20 sees fra venstre privéten, gods-huset og stasjonsbygningen (1873) på rekke og rad. Stasjonsmiljøet er like imponerende sett fra "baksiden" (foto 21). Til venstre skimtes vokterboligen (1898, også gjengitt på foto 58). Hele dette bygningsmiljøet har høy verneverdi og er underlagt et utvidet områdevern gjennom bruk av Kulturminneloven's §19.

Foto: Magne Fugelsøy.



Koppang stasjon, km 246,81.

Fra banens åpning 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. Stasjonen ble utstyrt med en park for de reisendes bekvemmelighet. Tre hoteller (losjihus) ble reist i stasjonsnærområdet; Koppanghotell, Hansens hotell og Central hotell (endret navn til Jernbanehotellet fra 1880). Det mest betydningsfulle av disse historiske losjihusene, Hansens hotell, ble revet så sent som i 2001 (foto 25).

Stasjonsbygningen er tegnet av G. A. Bull og er av typen "Stor National" med tillegg av et restauranttilbygg. Bygningen står ennå (foto 22), men brukes i dag til andre formål etter at ny stasjonsbygning ble tatt i bruk i 1959. Til sammen utgjør Bull's bygning, parken (foto 88), en større betjent-

bolig (foto 26) og det siste gjenværende hotellet (foto 27) et historisk jernbanemiljø fra Rørosbanens pionertid, da reisen mellom Kristiania og Trondhjem fremdeles tok dager og inkluderte både båtreise på Mjøsa (Skibladner), stopp for bespisning, og overnatting under veis.

Uten historisk kunnskap er verdien av miljøet vanskelig å "oppdage", noe som antakelig også er årsaken til at det til nå ikke har vært vist tilstrekkelig vilje til å bevare dette historiske samferdselsminnet. Det er først og fremst den arkitektonisk uinteressante stasjonsbygningen fra 1959 og et omlagt vegsystem, preget av store asfalterte flater, som bryter den historiske konteksten.

Deler av skysstasjonsanlegget fra 1875-85 lar seg bevare. *Sammenhengen i det gamle anlegget bør i så fall tydeliggjøres gjennom tiltak som kan knytte de gjenværende historiske elementene sammen i en opplevelsesmessig helhet.*



Foto 22: Koppang er en klassisk stasjonsby med bygninger og anlegg fra mange ulike historiske epoker. Eldst er stasjonsbygningen fra Rørosbanens åpning (1875). Bull's gamle stasjonsbygning er den eneste gjenværende av hans "Stor National". En av sidefløyene er revet (1959), men for øvrig er bygningen i god stand.

Foto: Magne Fugelsøy.



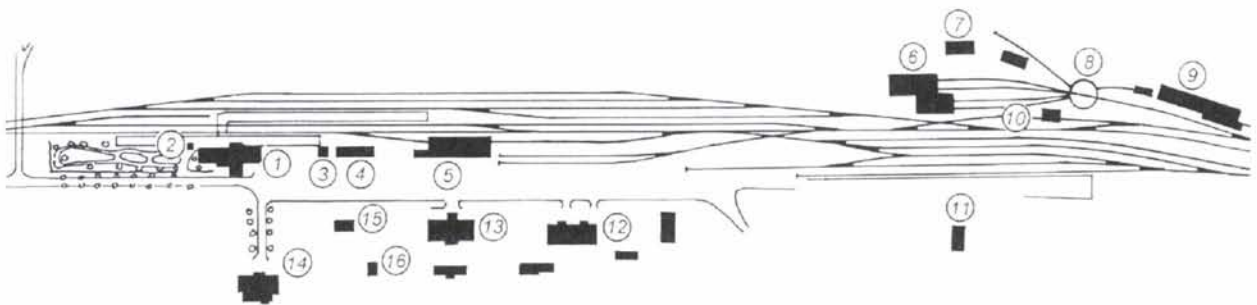
Koppang stasjon fungerte også som sporbruddstasjon i 10 år mellom 1931 og 1941. Det store sporarealet, i dag brukt til tømmerterminal, er fra denne perioden. Spor-

bruddet medførte omstigning for passasjerer og omlasting av gods. Stasjonstomta hadde på det meste 5 kilometer med spor!



Foto 23: Koppang stasjon på 1930-tallet med sin brede midtplattform hvor omstigning mellom smal- og normalsporete tog foregikk. Den opprinnelige treplattformen er i vår tid erstattet med en betongplattform. Den gamle sideplattformen, Bull's stasjonsbygning, en sammenbygd privèt/vedbod, og det opprinnelige godshuset med gjennomgående lastespor sees til høyre. Privèten og vedboden er senere revet, mens godshuset er ombygd. Merk også Narvesenkiosken som er én av flere som har stått på stasjonen opp gjennom årene. Konferer også med kartskissen under.

Foto: Jernbanemusèets arkiv.



Figur 4: Plan over sporbruddstasjonen Koppang anno 1930. Følgende bygninger og anlegg kan framheves: Bull's stasjonsbygning (1, tilbygg revet 1959), Narvesenkiosk (2, revet), privèt (3, revet), vedbod (4, revet), godshus (5, ombygd), vognstall (6, bevart), smie (7, revet), svingskive (8, revet), kullskur (9, revet), vognvekt (10, revet), snekkerverksted (11, revet 2001), Hansens hotell (12, revet 2001), betjentbolig (13, bevart), Jernbanehotellet (14, tatt i bruk til funksjonærbolig), bryggerhus (15 og 16, revet). Vegomlegginger og sanering av spor og bygninger utført i vår tid har redusert anleggets historiske verdi. Deler av det historiske anlegget bør likevel se seg gjenskape, bl.a. den gamle stasjonsbygningen og stasjonsparken fra 1875. De fysiske sammenhenger mellom stasjonen og bakenforliggende hotell/jernbaneboliger kan også med fordel visualiseres gjennom tiltak som kan tydeliggjøre den historiske konteksten.

Tegning: Magne Fugelsøy.





Foto 24: Ny stasjonsbygning ble oppført på Koppang i 1959 (bak). Den har fått en plassering som sammen med store asfaltflater dominerer og bryter de bygningsmessige sammenhengene mellom Bull's bygning og betjentboligene/-hotellene bak.

Foto: Magne Fugelsøy.

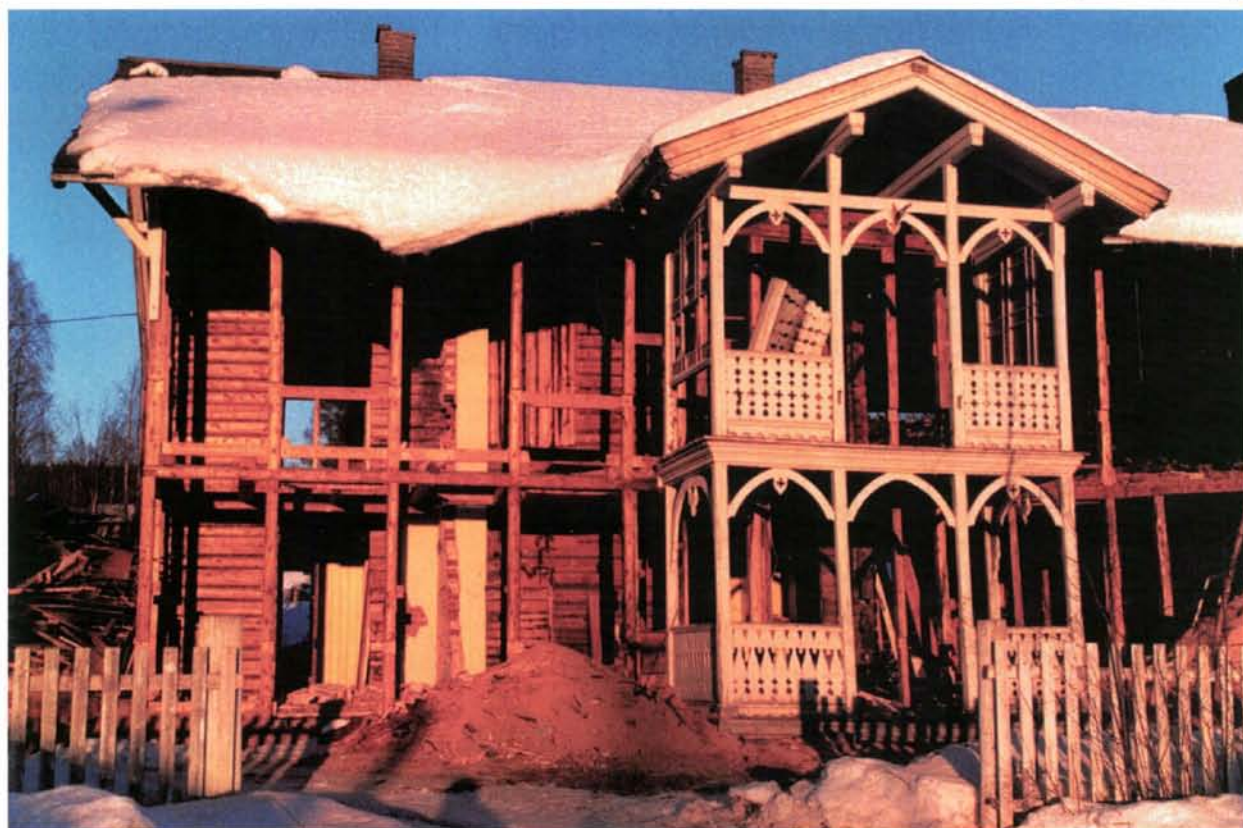


Foto 25: Hansens hotell ble revet i 2001, til tross for at hotellbygningen er regulert til bevaring. Hendelsen viser at juridisk bindende bestemmelser ikke er tilstrekkelig til å sikre kulturarv.

Foto: Magne Fugelsøy.





Foto 26 og 27: En betjentbolig (over) og Jernbanehotellet (under) står ennå. Hotellet ble omgjort til funksjonærbolig etter at behovet for overnatting på Koppang falt bort etter innføring av nattog på Rørosbanen i 1885. I og med at Hansens hotell (foto 25) er revet, er mulighetene for å bevare miljøet komplett ikke lenger til stede. Bull's stasjonsbygning, betjentboligen og hotellet er imidlertid også hver for seg viktige historiske bygninger.

Foto: Magne Fugelsøy.





*Koppangs historie, og de mange elementene fra flere driftsepoker, taler for en kulturvern­faglig evaluering av stasjonen før for­fallet kommer lenger. Evalueringen bør gjennomføres i samråd mellom Hedmark fylkeskommune, Jernbaneverket, Stor-Elvdal kommune og huseierne i fellesskap. Evalueringen bør også omfatte stasjons­parken (side 82), perronger, godshuset, lok­stallen (side 74) og andre bygninger av historisk interesse. Antakelig er dette siste mulighet til å redde restene av et historisk samferdselsanlegg fra jernbanens pioner­tid i Norge.*

Jernbanens kulturminner på Koppang må finne sin plass i arbeidet med å videre­utvikle stasjonen til et tidsmessig skyssta­sjonsanlegg. Anlegg og bygninger pålegges derfor ikke noe formelt vern i "Nasjonal verneplan". Samrådsprosessen må imid­lertid avklare hvordan stasjonens og sted­ets kulturhistoriske verdier best kan ivare­tas.

Atna stasjon, km 271,78.

Den opprinnelige stasjonsbygningen brant og ny ble oppført i 1935. Bygningens enkle arkitektur står godt til det gamle godshu­set og stasjonsmiljøet for øvrig.

Hanestad stasjon, km 285,00.

Stasjonsanlegget preges sterkt og uheldig av den nye stasjonsbygningen som ble reist etter brann i 1964. Dette er en typisk 60-tallsbygning som står i grell kontrast til store trehus i sveitserstil i nabolaget. Den opprinnelige stasjonsbygningen fra 1877 var sannsynligvis modell for denne rikt utsmykkede bebyggelsen.



Foto 28: Ved Nysted vokterbolig sør for Koppang stasjon, km 246,25, finner vi dette eksemplaret av Blix' små bryggerhus/uthus, antakelig det siste gjenværende i autentisk utgave. En ombygd utgave er i bruk som stasjonsbygning på Rasta (foto 16 og 18). En tilsvarende uthusbygning, og et større bryggerhus, sto tidligere også på Koppang stasjon (jfr. figur 4).

Foto: Magne Fugelsøy.



Barkald stasjon, km 304,46.

Stasjonen ble opprettet i 1878, året etter Rørosbanens åpning. Fra starten av hadde stasjonsanlegget mange bygninger: et kombinert ekspedisjons-/godshus av "Opphustypen", fjøs, privét, vanntårn, kullskur, stall, vedskur, bryggerhus og vaskehus. I dag står bare stasjonsbygningen med sine tilbygg tilbake. Bygningen er i privat eie. Tilsvarende bygninger står også på Opphus og Auma. Det spesielle med Barkald er at stasjonsbygningen er rappet med murpuss over det utvendige brystningspanelet. Dette gir bygningen særpreg. Det er pr. i dag ikke aktuelt å anbefale vern verken av bygning eller anlegg.

Alvdal stasjon, km 324,23.

Alvdal, eller Lilleelvdalen som bygda het fram til 1919, ble utskilt fra Tynset som eget herred i 1864. Hit kom jernbanen i 1877 og førte til et tidsskifte for alvdølene. Samme året var Lovise smeltehytte brent ned, og jernbanen som arbeidsplass ble en viktig erstatning for smeltehytta. Sentrum i bygda ble flyttet fra "hyttplassen" til den nye stasjonen og kirka som var reist her 16 år tidligere. Etter hvert vokste det fram et nytt tettsted med utgangspunkt i stasjonen.

Stasjonsbygningen av typen "Mellomstation 1ste Klasse" er eksteriørmessig godt bevart (foto 30), men har vært utsatt for flere moderniseringer og ombygginger. Viktig er også de to godshusene, begge opprinnelige, men ombygde. En Narvesenkiosk fra 1950-tallet supplerer stasjonsbygningen. Tilsvarende kiosker sto på de fleste stasjonene til utpå 1960-tallet.



Foto 29: Barkald ligger i idylliske omgivelser ved Glomma. Stasjonsbygningen er av P. A. Blix' "Opphustype", som også fins ved Opphus og Auma. Merk at tømmeret er rappet med murpuss. Bygningen er en reminisens av et større anlegg. Dersom også denne siste bygningen blir revet vil stedet og historien gå tapt. Det er imidlertid ikke aktuelt å verne stasjonen.

Foto: Magne Fugelsøy.





Foto 30 og 31: Alvdal stasjon ligger sentralt i bygdesenteret og har bevart sin status og dominerende rolle i tettstedsmiljøet gjennom 125 år (jfr. også foto 1). I alt syv bygninger, deriblant stasjonsbygningen, Steien hotell (t.h. på foto 31) og de gamle handelshusene vis à vis stasjonen er regulert til eksteriørmessig bevaring. Sammen med kirka utgjør disse bygningene den historiske kjernen i stasjonsbyen. Stasjonen gis ikke vernestatus i "Nasjonal verneplan", men bør forvaltes som ett av flere historiske elementer i stedsplanen.

Foto: Magne Fugelsøy.



Situasjonen omkring Alvdal stasjon har endret seg lite på de 125 år som har gått. Byplanen for området vest for jernbanen (Steia) med kirka og kirkebakken og flere av de opprinnelige husene fra perioden 1880-1920 er bevart, deriblant Steien hotell fra 1880. Dette bygdebymiljøet har lokal verdi og det anbefales at det utarbeides retningslinjer for hvordan tettstedet skal bevares og utvikles videre. Utfordringen ligger i at man evner å se historien og de gamle husene som en ressurs, og ikke som en hemsko for videre utvikling.

Auma stasjon, km 337,35.

Auma ble opprettet som stoppested i 1878 og utvidet til stasjon i 1912. Stasjonsbygningen av "Opphustypen" (foto 32) er bevart i eksteriørmessig god stand og står oppført på NSB's "Verneplan for jernbanebygninger". Vernet bør inkludere stasjonens perrong og grunder.

Fra et kulturhistorisk ståsted hadde det vært ønskelig om nærbutikken og de gamle husene omkring stasjonen kunne fått tilbake sin opprinnelige arkitektur. Å bidra til dette vil være en kommunal oppgave i samarbeid med huseierne (lokalt vern).



Foto 32: Stasjonsbygningen og den vesle husgrenda ved Auma står fortsatt som et minne fra jernbanens barndom. Anlegget er i god stand og stasjonsbygningen er administrativt vernet i "Verneplan for jernbanebygninger" som eneste representant for "Opphustypen". Om mulig bør stasjonsvernet utvides til også å omfatte bebyggelsen omkring (lokalt vern).

Foto: Magne Fugelsøy.



Tynset stasjon, km 347,21.

Vi vet ikke så mye om det eldste senteret på Tynset, eller Tønset som var navnet fram til 1919. Men rundt 1700 utviklet Neby seg som et lokalt senter og tingsted på nord-siden av Glomma. Neby lå ved den gamle ferdselsvegen mellom Østlandet og Trøndelag der vegen krysset elva. I forbindelse med Rørosbanens åpning skjedde det en rask utvikling rundt jernbanestasjonen på "bortate'sida" av elva og et nytt utkonkurrerende sentrum vokste fram. Jernbanen og drifta ved Røstvangen gruver førte til en rivende utvikling av Tynset i perioden 1880-1920. Nordgående tog "overnattet" de første årene på stasjonen. Jernbanen bragte også med seg turister og dette førte til en oppblomstring av hoteller og pensjonater. Veksten stagnerte da Røstvangen gruver gikk konkurs i 1920.

Den opprinnelige stedsplanen med Parkveien og Kongsveien parallelt med jernbanen, og Brugata som tverrforbindelse over Glomma til Neby og kirka, er fortsatt bevart. Bygningsmiljøet ved og rundt Tynset stasjon har imidlertid endret seg mye siden 1960-tallet. Eldre og betyd-

ningsfulle bygårder som sorenskrivergården er revet og gitt plass til nye "byrom" og ny bebyggelse. Mest dominant er rådhuset med kulturhus og helsesenter.

Stasjonsbygningen av typen "Mellomstation 1ste Klasse" og Blix' godshus er bevart. Stasjonens pakkhus er derimot revet. Et nytt servicebygg som skal romme fasiliteter for buss og togreisende er planlagt syd for stasjonsbygningen. Deler av den gamle sorenskriverhagen, også kalt stasjonsparken, står i denne sammenheng i fare for å bli bygget ned. Jernbaneverket har nedlagt innsigelse til planen i påvente av å få belyst en totalløsning for området. De gjenværende stasjonsbygningene representerer en betydelig lokalhistorisk verdi og det vil være en viktig stedsutviklingsoppgave å få redefinert og gjenskapt stasjonens plass i tettstedsstrukturen. Dette bør være en prioritert oppgave for Tynset kommune. Både stasjonsbygningen og godshuset er regulert til spesialområde bevaring/tilbakeføring (Plan- og bygningslovens § 25.6) i reguleringsplan fra 1992. Stasjonsanlegget er ikke aktuelt for vern i "Nasjonal verneplan".







Foto 33 og 34: Tynset stasjon (1877) er bevart som en ensom historieforteller i bygdesenteret. Den byplanmessige situasjonen bør rettes opp slik at stasjonen igjen blir positivt integrert i tettstedsstrukturen. Selv om bygningene har gjennomgått flere om- og påbygginger i årenes løp er mye av arkitekturen i behold. En tilbakeføring av stasjonsbygningens fasader anbefales om dette lar seg gjennomføre.

Foto: Magne Fugelsøy.

Tolga stasjon, km 368,15 (B).

Tolga smeltehytte ble tatt i bruk allerede i 1670. Tolga lå innenfor Rørosverkets circumference og det var Kobbverket som anla hytteplassen. Bergverket fant det lønnsomt fordi det var rimeligere å frakte malm enn å frakte ved og kull som det skulle til adskillig mer av. Det var dårlig med veier, derfor måtte transporten for det meste foregå på elveisen.

Tolga hytteplass ble drevet i 200 år (nedlagt i 1871). Både Røros og Tolga fikk anlagt bebyggelse etter et landsbymessig prinsipp med bebyggelsen konsentrert langs to "gater" rundt smeltehytta beliggende ved ei elv. På Tolga ble gata kalt "Hyttgata" og det sentrale stedet "Malmplassen", som

på Røros. Etter at smeltehytta ble lagt ned utviklet industribygda Tolga mer og mer et bondesamfunn, i motsetning til Røros. Byplanen er imidlertid fremdeles lett lesbar.

Samme år som jernbanen inntok Tolga 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 lokalsamfunnet. 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.



*Gammelgata i Tolga foreslås fredet gjennom prosjektet "Verdensarv Røros", mens deler av det øvrige sentrumsområdet med stasjonsanlegget foreslås regulert til spesialområde bevaring imo. Plan- og bygningslovens §25.6. Tolga utgjør en viktig del av dokumentasjonen av samfunns- og gruveutviklingen i Rørosverkets circumference på slutten av 1800-tallet, hvor også jernbanestasjonen med sine autentiske bygninger og anlegg har stor egenverdi.*

*Stasjonsområdet med ekspedisjonsbygning av typen "Mellomstation 2den Klasse", stort godshus, plattformer og lasteramper i tre, portalkran m.m. anbefales gitt vernestatus*

*i "Nasjonal verneplan" som ett 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 og gruvedriftens stagnasjon i perioden 1870-1950. Bygningene bevares også som eksempler på stasjonsarkitekturen og skal gis en fasademessig mest mulig korrekt tilbakeføring, men uten krav om riving av tilbygg, endringer av rominndelinger m.v. Et nyere lagerbygg vis à vis stasjonsbygningen bør rives for å gjenskape stasjonens opprinnelige plassering i stedsplanen. Vernekategori B.*



Foto 35: Stasjonsbygningen på Tolga er av type "Mellomstation 2den Klasse", tegnet av P. A. Blix. Foruten ved Tolga er typen i dag representert ved Glåmos. De øvrige er revet. Foto 35 viser hvordan stasjonsbygningene opprinnelig så ut (1887). Bygningene var oppført i skåret tømmer og ennå ikke fasadekledd. Dette skjedde først på slutten av 1890-tallet. Legg også merke til privèten som sto mellom stasjonsbygningen og godshuset, og det sammenbindende rekkverket (jfr. også foto 10). Samme type rekkverk ble brukt ved de fleste av datidens stasjoner, som sammenbindende element mellom bygninger, til inngjerding av grøntanlegg, og som stengsler mot plattform. Dersom det igjen blir aktuelt å sette opp gjerder ved plattform bør man ta utgangspunkt i disse gamle prototypene som er spesielt tegnet for de historiske anleggene.

Foto: Jernbaneverkets arkiv.





Foto 36 og 37: Stasjonsbygningens nordfløy (fotoene er tatt fra sør mot nord) er påbygget og privèten revet. Forøvrig har stasjonsbygningen og pakkhuset ved Tolga bevart meget av sin opprinnelige arkitektur. En mellomplattform og lasterampe i tre (foto 83), samt en portalkran i stasjonens sørende (foto 84), medvirker til å skape et vakkert og historisk jernbanemiljø. Bygninger og anlegg bør gis en forsiktig restaurering, men uten krav om en historisk korrekt tilbakeføring.

Foto: Magne Fugelsøy.



Os stasjon, km 384,87.

Nåværende stasjonsbygning med godshustilbygg ble oppført i 1958. Den er tids- typisk med pusset mur i 1. etasje og panelt bindingsverk i 2. etasje. Stasjonen ligger sentralt, men er havnet i stedets "bak- gård". Dette er en lite tilfredsstillende situasjon, og det er beklagelig at dette forholdet ikke ble fokusert da tettstedet fikk sin ansiktsløftning på 1990-tallet.

Røros stasjon, km 399,05.

Smeltehytta på Røros ble etablert ved Hitterelva i 1646 sammen med damanlegg, sag og andre bygninger i tilknytning til driften av Stortvartz gruver. Byplanen for Røros ble lagt ut som en typisk berg- verksby. Plantegninger over byen fra 1658 viser et rutenett med to hovedgater og veiter på tvers. Byen ble brent av svenske tropper i 1678 og -79 slik at det etter sigende bare var kirka som sto igjen. Byen ble bygget opp igjen etter samme mønster og trolig også etter tidligere eiendoms- grenser. Byplanen fra 1711 er på det nær- neste uendret.

Fram til 1944 lå Røros stasjon som ende- stasjon ved et sidespor til Rørosbanen (se figur 3 på side 12). Dette sidesporet tok av ved Statende, ca. 2 km nord for byen (Statende = Stadt Ende). Under krigen ble det bygget en ny jernbanelinje fram til Røros stasjon sørfra slik at byen fikk en gjen- nomgående jernbaneforbindelse. Den nye linjen var 3,6 km lang og ble åpnet i desember 1944. Sporet ble lagt på en høy fylling som avskar bydelen Øra fra resten av Bergstaden (foto 86). Dette er et inngrep som vanskelig lar seg rette opp, men alle elementer som bidrar til å bryte den visu- elle kontakten mellom bydelene Øra og Flanderborg bør fjernes eller neddempes. Bl.a. bør bjelkebrua over Hitterelva erstat- tes av en ny og mindre dominerende kon- struksjon når brua skal skiftes ut (jfr. side 72).

Stasjonsområdet på Røros er stort med mange spor og flere bygninger. Foruten den ruvende stasjonsbygningen har loko-

motivstallen fra 1943 med tilhørende dreie- skive (flyttet hit fra Drivstua), og det store godshuset fra banens åpningsår, arkitek- toniske kvaliteter. Disse bygningene er tra- disjonsrike innslag i bybildet og er i regu- leringsplan fra 1997 regulert til spesial- område bevaring/tilbakeføring (Plan- og bygningslovens § 25.6). Bl.a. forutsetter planen skjemmende tilbygg revet og fasa- dene tilbakeført til et mest mulig opprin- nelig uttrykk. Lokomotivstallen fra 1943 erstattet i sin tid en større innebygget tog- hall som sto vis à vis stasjonsbygningen (foto 2).

Nord på stasjonstomta er rester etter den store stasjonsparken med innslag av plan- tet furu, rogn, lerk og bjørk bevart. Parken favnet opprinnelig et stort areal på begge sider av stasjonsbygningen og utgjorde i sin tid et eksotisk innslag i gruvebyens skogløse omgivelser. En historisk korrekt tilbakeføring av dette grøntanlegget er ikke tilrådelig, men restaurering av deler av det gamle parkanlegget, med grusganger og vegetasjonsøyer, underlagt parkfaglig skjøtsel, er ønskelig; - også for å verne om stasjonens lokalklima som er utsatt for kalde vinder fra nord.

*Arbeidet med å omforme Røros stasjon til skysstasjon for tog, bil og buss ble påstartet høsten 2001. Stasjonens beliggenhet, nært opptil den historiske Bergstaden, gjør det svært ønskelig med en opprusting som kan yte det historiske miljøet rettferdighet. Stasjonen er verdenskulturminnet Røros' entresone. Her møter de tilreisende den historiske gruvebyen med bebyggelse fra 1700- og 1800-tallet. Ombyggingen fortjener oppmerksomhet som en nasjonal opp- gave, som foruten Jernbaneverket og Røros kommune, også bør involvere Riks- antikvaren.*

*Stasjonsbygningen var ferdig renoveret i oktober 2001 (foto 38 og 39). Selve stasjons- området med park, perronger og trafikk- arealer står igjen. I medhold av tradisjo- nen bør stasjonen utstyres med treplatt- former.*





Foto 38 og 39: Stasjonsbygningen ved Røros er den opprinnelige, tegnet av arkitekt P. A. Blix. Bygningen er noe ombygd gjennom årene, men ble høsten 2001 tilbakeført til et mer opprinnelig utseende, bl.a. gjennom fjerning av tilbygg og fargesatt slik bygningen framsto rundt 1920. Detaljer, som det flotte inngangspartiet og stasjonsklokka, er tatt vare på. Også området omkring stasjonsbygningen, bl.a. restene etter den gamle parken, trenger til en opprusting som på en god måte kan formidle overgangen mellom stasjonsanlegget og den historiske bergverksbyen.

Foto: Magne Fugelsøy.



Glåmos stasjon, km 412,54.

Glåmos stasjon nord for Røros er den høyest beliggende på Rørosbanen, 638 m.o.h. Arkitekt var P. A. Blix og stasjonsbygningen er av typen "Mellomstation 2den Klasse". Typen er også representert på Tolga, men der i en ombygd utgave. De øvrige stasjonsbygningene av samme type fra Blix' hånd er revet. Disse sto ved Orvos, Rugldalen og Rognes.

Ut fra sin arkitektoniske og kulturhistoriske verdi og betydning er Glåmos stasjon fredet med hjemmel i Kulturminnelovens §§ 15 og 19. Fredningsvedtaket er fra 12. mars 1997. I tillegg til stasjonens to bygninger inkluderer vedtaket også den hellelagte plattformen og restene etter parken nord for stasjonsbygningen.

Med unntak av noen mindre endringer av ekspedisjonsfløyen og venterom utført på 1950-tallet, er stasjonsbygningen lite endret og blir vurdert for å være ett

av de best bevarte arkitekturminnene på Rørosbanen. Eksteriøret har opprinnelig utsmykning og dekor av høy kvalitet (foto42). Stasjonsmesterboligen er i hovedsak uforandret både med hensyn til rominndeling, overflater og detaljer. Godshuset har bevart sine opprinnelige porter og vinduer. Restene etter den gamle stasjonsparken med plantete trær (gran), busker og igjenlagte grusganger utgjør en del av det historiske anlegget og skal bevares sammen med dette. Fredningen omfatter også diverse løsøre som togtelefon, bagasjevekt og andre remedier som er med på å levendegjøre stasjonens historie.

*Fredningen av området rundt bygningene har som formål å opprettholde anleggets karakter som jernbaneanlegg. Bl.a. må stasjonens luftkurser for telegraf og telefon bevares som en del av det historiske miljøet. Nyere stasjonselementer må ikke innføres.*



Foto 40: Glåmos er ett av de best bevarte stasjonsanleggene på Rørosbanen. Stasjonsbygningen, godshuset (begge tegnet av P. A. Blix i 1876), perrongen og stasjonsparken er fredet i medhold av Kulturminnelovens §§ 15 og 19 ved forvaltningsvedtak 12.03.1997. Et kjennetegn for mange av Blix' bygninger er den spisse takvinkelen – et trekk som også karakteriserer stasjonsbygningen på Glåmos. Anlegget framstår usjenert og eksponert i landskapet og er billedgjørelsen av den vesle fjellbygda.

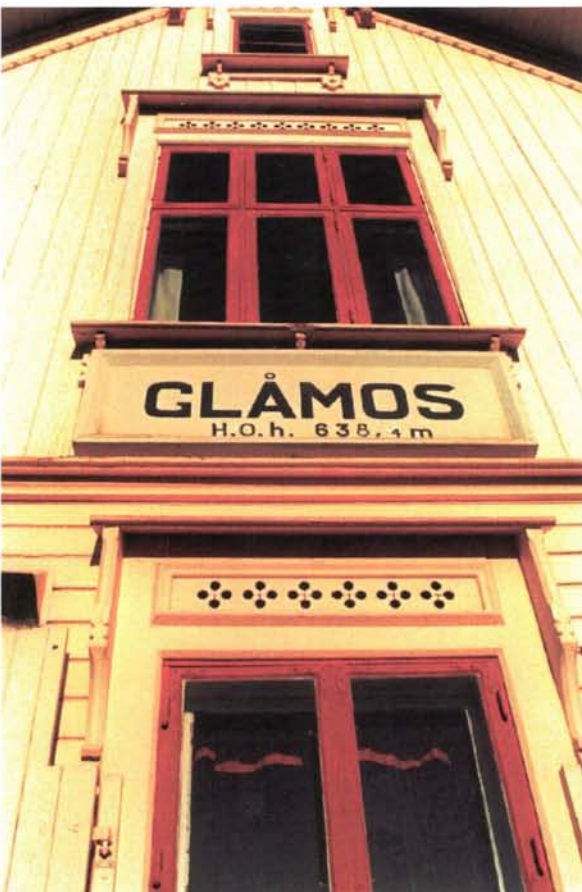
Foto: Magne Fugelsøy.





Foto 41 og 42: Med unntak av noen mindre endringer av ekspedisjonen og venterom utført på 1950-tallet, er stasjonsbygningen på Glåmos lite endret og blir vurdert for å være ett av de best bevarte arkitekturminnene på Rørosbanen. Eksteriøret har sine opprinnelige dører og vinduer med fasdeutsmykning og dekor i behold (foto 42). Plattformen er den opprinnelige. Det er viktig at anleggets arkitektur og autentiske uttrykk blir bevart.

Foto: Magne Fugelsøy.



#### Rugldalen stasjon, km 420,35.

Rugldalen, eller Tyvoll som stasjonen het fram til 1939, var opprinnelig en av Rørosbanens viktigste stasjoner. Herfra gikk et sidespor til Arvedals stoll og Kongens Gruver (nedlagt 1910) med uttransport av kis- og kobbermalm henholdsvis til Trondheim og Røros. Tyvoll var også et knutepunkt for personer og gods som skulle videre til gruvesamfunnene rundt Kongens og Kristianus Sekstus.

Stasjonsbygningene på Rugldal ble revet i 1975, etter en prosess hvor verken NSB, Røros kommune eller Riksantikvaren (den gang) så seg i stand til å ta vare på dette viktige kulturminnet fra Rørosbanens og Rørosverkets historie. I dag er dette svært å beklage.



Reitan stasjon, km 432,31 (B).

Ved Reitan stasjon skaper stasjonsbygningen, godshuset og omkringliggende eldre bolighus et homogent stedsmiljø med rot i driften ved Kjøli Gruver (se side 64). Det var gruveselskapet som sto bak lokaliseringen av stasjonen. Kort veg for malmen og nærhet til elv (Gaula) som kunne skaffe vannkraft, var krav gruveselskapet stilte.

Rundt stasjonen vokste det i perioden 1880-1911 fram ei lita grend med boliger for baneansatte (figur 5). Først ute var banemester Per Lundamo som bygde opp et småbruk på stasjonstomta i 1880. Jordbruk som "attåtnering" var svært vanlig både for jernbaneansatte og gruvearbeidere på 1800-tallet og var spesielt utbredt i fjellbygdene Røros og Ålen. De små, beskjedne gårdsanleggene preger fremdeles kulturlandskapet.



Figur 5: Reitan stasjon ligger isolert nord i Ålenbygda. De første som slo seg ned her hadde alle tilknytning til driften av stasjonen og jernbanen. Bebyggelsen er i hovedsak fra denne perioden (1877-1911). Neste, og siste utviklingsperiode sto Kjøli Gruver for (1903-41). Følgende bygninger/anlegg kan tidfestes: Stasjonsbygningen (1) og godshuset (2), begge 1877, banemester Per Lundamo (3) 1880, boliger (4, 5, 6, 7, 8) 1905-11, trallebu (9), ruin etter omlastingsanlegg for Kjøli Gruver (10) 1903.

Tegning: Magne Fugelsøy.

Med unntak av at de gamle bygningene har fått sin arkitektur forringet, er situasjonen rundt Reitan stasjon lite endret siden 1920. Et fjøs, et pakkhus og stasjonens vannstasjon har gått tapt. Stedsmiljøet for øvrig fremstår som uforstyrret og godt bevart. Stasjonsbygningen er den opprinnelige fra 1877, tegnet av P. A. Blix som en tilpasning av hans plan for "Dobbel Vokterbolig 1ste Klasse". Bygningen står på NSB's "Verneplan for jernbanebygninger" og er et vakkert og arkitekturhistorisk interessant hus. Ved bygningen står også ei flott alm i et lite hageareal (foto 44) og vitner om NSB's tradisjoner innen hagekunsten.

Nord på stasjonstomta er ruinene etter omlastingsanlegget og spor etter taubanen som ble anlagt i 1903 bevart. Denne var i drift fram til 1941. 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.

*På Reitan anbefales stedsmiljøet med bygninger, perrongen, sidesporene, parken og ruinene etter taubaneanlegget vernet som et historisk minne fra jernbane- og gruve-driften i fjellregionen. Også godshuset, trallebu og signalbuene bør gis formelt vern i bygningsverneplanen (jfr. side 76). Videre bør det i samarbeid med Holtålen kommune og oppsitterne gjøres bestrebelser på å tilbakeføre fasader til (mer) opprinnelig utførelse (før 1940). Hele dette miljøet anbefales sikret gjennom Plan- og bygningslovens § 25.6; spesialområde bevaring. Vernekategori B.*





Foto 43 og 44: Reitan stasjon har bevart mye av sitt tidstypiske miljø fra perioden 1880-1920 der stasjonsbygningen, godshuset, hageanlegget og omkringliggende bebyggelse inngår som historiefortellende elementer. Stasjonsbygningen, en kunstferdig komponert bygning i sveitserstil, er et sjeldent arkitekturminne fra P. A. Blix' hånd. Bygningen er vernet gjennom NSB's "Verneplan for jernbanebygninger". Fasaden bør skånes for skjemmende postkasseoppheng, uoriginale skilt m.v. Også godshuset, trallebua og signalbuene bør gis formelt vern gjennom VJ eller NVP.

Foto: Magne Fugelsøy.





Foto 45: Stilpåvirkningen fra Bull's og Blix' stasjonsbygninger er lett lesbar på Reitan. Jfr. denne trønderlåna som representerer 1800-tallets byggeskikk, men med sveitserstilinspirert dekor fra Blix' stasjonsbygning. Slike arkitekturminner er det viktig å ta vare på før de forsvinner fra dalførets "bygning fauna".

Foto: Magne Fugelsøy.



Foto 46: I alt ble det reist 23 hus omkring Stensli stasjon, bl.a. dette tømmerhuset laftet som ei gauldalsk "stugu" fra 1700- og 1800-tallet, men med vindusomramninger likt sveitserstildekorasjonene på stasjonsbygningen.

Foto: Magne Fugelsøy.



Stensli stasjon, km 442,59.

Stedet Eidet lengst nord i Ålenbygda fikk sin jernbanestasjon til Rørosbanens åpning i 1876. Stedet er mest kjent for smeltehytta nede i dalbunnen og miljøet omkring denne, levende beskrevet av Johan Falkberget i "Nattens Brød" (An- Magritt). Før jernbanen fantes det ikke bebyggelse mellom elva og Stensligårdene der stasjonen ble plassert. Lokaliseringen ble ene og alene avgjort av Røros Kobberverk som vurderte stedet som det beste for omlasting av malm, kull og kobber til og fra Eidet smeltehytte.

Stasjonsbygningen på Stensli ble tegnet av G. A. Bull; opprinnelig tatt i bruk som bolig

på anlegget i 1873, deretter flyttet til sin nåværende plass i 1876. Bygningen er av typen "Liden National" og finnes også på Steinvik stasjon ved Rena. Godshuset er tegnet av P. A. Blix og ble oppført i 1876. Stasjonsbygningene har fremdeles sine fasadeelementer i behold, men bærer i dag preg av ikke å ha vært vedlikeholdt på mange år. Begge bygningene har stått avstengt og tillukket siden stasjonsbygningen ble solgt i 1996 og krever snarlige tiltak for å kunne reddes (foto 48). Både stasjonsbygningen og godshuset står på NSB's "Verneplan for jernbanebygninger" og er viktige arkitektur- og kulturhistoriske minner fra Ålenbygdas, Rørosbanens og Røros Kobberverks historie.



Foto 47: Eidet er den eneste autentiske hytteruinen av format som står igjen etter Røros Kobberverk og restene er anbefalt fredet etter Kulturminnelovens §§ 15 og 19. Hytta var i drift mellom 1832 og –87 og ble de siste 10 årene drevet med Stensli stasjon som mottaks- og avtaksanlegg for malm, kull og kobberprodukter. Fylkeskonservatoren i Sør-Trøndelag påpeker i et brev av 1986 at "ruinene av Eidet smeltehytte er ett av de mest betydningsfulle tekniske minnesmerker i Trøndelag. Det er også enestående i europeisk sammenheng pga. at ruinene ennå har vesentlige tekniske innretninger intakt."

Foto: Magne Fugelsøy.





Foto 48 og 49: Stensli stasjons historie kan ledes tilbake til 1870- årene hvor det fremdeles var drift ved Eidet smeltehytte. Bevart er stasjonsbygningene og veger fra tiden da malmen ennå ble fraktet for utvinning i smeltehytta, og kobberet transportert med jernbanen for utskipping i Trondheim. Samtidig vokste det fram et lokalsamfunn med landhandel, poståpneri, kafè, bakeri, manufakturbutikk og arbeiderboliger rundt stasjonen. Vegstompen opp til stasjonen gikk under navnet "Gata". Smeltehytta ble nedlagt i 1887, men Stensli forble bygdas hovedsted til utpå 1950-tallet. I dag er dette historiske anlegget truet av utviklingen og mangelfullt vedlikehold.

Foto: Magne Fugelsøy og Tor Nilssen.



Stensli stasjon med eldre omkringliggende bebyggelse, veger m.v. er ett av de eldste gjenværende miljøene fra Rørosbanens tidligste driftsperiode, hvor malm- og kobbertransporten utgjorde banens viktigste driftsgrunnlag. Restene av dette miljøet er i dag truet av utviklingen og krever en kulturvern faglig inngripen i form av formelt vern av bygninger, veger m.v. for å kunne berges. Særs viktig er det å redde stasjonsbygningen og godshuset fra 1873-76. Begge står på NSB's "Verneplan for jernbanebygninger". Stasjonsbygningen er solgt og godshuset trues av kondemnering (2000).

*Stensli stasjon med omgivelser gis status som verneobjekt gjennom prosjektet "Kulturarv Røros" (se side 21). Juridisk bindende bestemmelser for skjøtsel og bruk av bygninger og anlegg bindes opp i Kulturminneloven eller Plan- og bygningsloven. Dersom dagens eiere av stasjonsbygningen og godshuset ikke makter oppgaven med å holde bebyggelsen i hevd, må det vurderes å tilbakeføre bygningene i offentlig eie. De gamle telefon- og telegrafkursene må få stå som en del av det historiske miljøet.*

#### Haltdalen stasjon, km 453,85.

Stasjonsbygningen er av den såkalte "Hvalstadtypen", men ble fullstendig ombygd på slutten av 1950-tallet. Bjørkeallèen og den frie beliggenheten med utsikt over dalen er en betydelig kvalitet ved stedet. Stasjonen ligger vegg i vegg med det gamle samvirkelaget som nå brukes til andre formål. Bygdesenteret er for lengst flyttet ned i dalbunnen til RV 30.

#### Singsås stasjon, km 479,92.

Stasjonsbygningen på Singås er av typen "Mellomstation 1ste Klasse" tegnet av P. A. Blix. Den har et midtparti i to etasjer med tverrstilt gavlmot sporet og to lavere sidefløyer (foto 9). Den oppløste bygningskroppen og det bratte saltaket er karakteristisk for Blix. Tilsvarende bygninger står også på Alvdal og Tynset, men disse har gjennomgått endringer og er ikke arkitektonisk like godt bevart som Singås stasjonsbygning.

Mange av de originale fasadeelementene er i behold (foto 50 og 51), og dekoren på vindusomramninger, vindskier og sperrehodene er av høy kvalitet. Stasjonsbygningens spisesal og damerom er i behold. Spisesaler var sjeldne på landstasjoner, men ble innredet ved noen få viktige stasjoner for å kunne avvikle de måltider som inn gikk i togenes ruter. Singås var en av disse stasjonene. Godshuset ble bygd samtidig med stasjonsbygningen (1876) og har hentet sine dekorelementer fra denne. Nord for stasjonsbygningen ligger et lite grøntanlegg med plen, graner og løvtrær. Hele dette anlegget med bygninger, plattform og hage er fredet med hjemmel i Kulturminnelovens §§ 15 og 19.

#### Rognes stasjon, km 498,36.

Det gamle stasjonsanlegget og ca. 1,5 km av jernbanelinjen ved Rognes ble tatt av storflommen i 1940. Ny stasjon ble oppført ca. 500 meter sør for den gamle. Det nye stasjonsanlegget ble tatt i bruk i 1941 og var i bruk fram til 1958. Bygningen fra 1941 står ennå, men er i privat eie. Både bygning og anlegg er slett vedlikeholdt.

#### Støren stasjon, km 510,37.

Denne stasjonen tilhører Størenbanen, og omtales i rapporten om denne banen.





Foto 50 og 51: Bortsett fra dører og noen vinduer som er fornyet og endret er Singsås stasjonsbygningens eksteriør med dekorative elementer intakt. I 1998/99 ble bygningens skifertak restaurert og tilbakeført. Ødelagte takrenner ble erstattet av nye med tilsvarende materiale og form som de gamle. Dette arbeidet ble utført av NSB BA Eiendom.

Foto: Magne Fugelsøy.



## 2. Holdeplasser

Et mangelfullt utbygd vegsystem og Kobberverkets nære tilknytning til jernbanen, og vice versa, gjorde at Rørosbanen tidlig fikk en rekke "uformelle" togstopp ved taubanestasjoner, gårder og husansamlinger hvor arbeidstog, malmtog og persontog stoppet for å ta om bord eller sette av jernbanefolk, gruvearbeidere og andre som hadde et ærend "innpå fjellet". Bl.a. var "Naftatoget" hver lørdag ettermiddag fra Kongens Gruver, med retur tidlig mandag morgen, et kjærkomment tilbud til ukependlere i Ålen og Haltdalen. Dette gikk til frampå forrige århundre.

Som eksempler på disse enkle av- og påstigningsholdeplassene, uten annen funksjon enn å være et tilbud til ansatte og bygdefolk med tilknytning til Rørosverket og Killingdal Gruveselskap, kan nevnes Ålen (1901), Harborg (1913), Hummelvoll (1916) og Storvollen (1917). Opprettelsen av Ålen holdeplass (Jenshus før 1921) hadde sitt utspring i misnøyen med Stensli og Reitan stasjoner som begge fikk sin plassering bestemt av gruveselskapene. En ålbygg påpekte på slutten av 1800-tallet at

"besynderlig er det at man så godt som hele bygden igjennom ikke ser nogen stasjon. Dog regnes det for at bygden har to. At Røros Verk fik en med bekvem adgang til Eidets hytte var jo i sin orden. Noget besynderligere er stasjonen ved Gula bro (Reitan), uten med det samme at anlegge en stasjon hvortil kunde fåes en noenlunde bekvem adgang fra midtbygden, kirke og tingsted."

Misnøyen førte til at Ålen ble opprettet som lastespor og holdeplass i 1901 og ble betjentekspedisjonssted fra 1918. Den opprinnelige ekspedisjonsbygningen brant ned under krigen. Godshus og ny ekspedisjonsbygning oppført i 1943 ble revet i 1999. Bare perrongen er derfor tilbake av dette anlegget.

Harborg og Storvollen er uten tydelige spor etter de gamle holdeplassene. På Hummelvoll er derimot ekspedisjonsbygningen fra 1918 bevart. Det samme er også ekspedisjonsbygningen på Kotsøy fra 1892. Begge er nærmere omtalt på side 56.

I forbindelse med at den gamle skyssloven (med lovpålagt skyssordning til stasjonene) ble avviklet, fikk NSB opprettet en rekke påstigningsramper ved bruer, vegkryss og lignende ut over på 1920-tallet. Disse holdeplassene skulle lette bygdefolkets tilgjengelighet til jernbanen; etter hvert også demme opp for den tiltagende konkurransen fra "automobilen". Stoppedene ble betjent av skinnebusser. Flere av disse holdeplassene er fremdeles bevart i Gauldalen. Noen er til og med fortsatt i bruk. Av disse kan nevnes: Flatberg (1920), Drøia (1925), Osøi bru (1928), Gildset (1929), Almåsstøa (1931) og Bjørgen.

Flere "vegkryssholdeplasser" kom til utover på 1950-tallet som et forsøk på å demme opp for trafikknedgangen som fulgte av bedre veger, spesielt i Østerdalen. Disse ble trafikkert av de nye motorvognene som ble satt inn i trafikken mellom Hamar og Røros i 1953.

*Alt i alt ble det opprettet mer enn 70 holdeplasser på Støren-Åmotbanen på 1900-tallet. Av disse er det i dag bare en håndfull tilbake. Og deres dager er talte. Til tross for det store antallet gjør holdeplassene lite ut av seg. De pranger ikke. Likevel har de i et helt hundreår utgjort en viktig del av hverdagslivet til et stort antall mennesker i Østerdalen og Gauldalen.*

Som eksempler på de ulike epoker i Rørosbanens driftshistorie anbefales holdeplassene på Bjørgen og Kotsøy bevart som lokale samferdselsminner (i tillegg til Hummelvoll som er vernet gjennom VJ).



### 3. Vokterboliger

Også vokterboligene med sine uthus representerer viktige kulturminner. De eldste ble oppført samtidig med baneanlegget og er signert G. A. Bull. Eksemplarer av hans bygninger finner vi bevart på Rena (foto under) og Rasta (foto 17).

I 1898 ble det opprinnelige byggeprogrammet supplert med vokterboliger fra arkitekt Jens Johan Bing Broch's hånd på Søkunna og Stai (foto 57 og 58). Tilsvarende bygninger ble også oppført på Hamar-Selbanen.

Vokterboligene på Søkunna, Rasta og Stai, samt et uthus tilhørende vokterboligen på Rena, er belagt med vern i "Verneplan for jernbanebygninger". For Rasta og Stai vises det til beskrivelsen av miljøene som de utgjør en del av (side 28 og 30).



Foto 55 og 56: Vokterboligen på Rena, km 190,27, er tegnet av G. A. Bull. Uthuset (fotoet øverst) er vernet som arkitekturminne i NSB's "Verneplan for jernbanebygninger". Vernet har imidlertid liten mening om ikke også hovedbygningen tas vare på. Godt bevarte eksemplarer av disse bygningene er i dag sjeldene. Spesielt for boligen på Rena er at fasaden er rappet med murpuss.

Foto: Magne Fugelsøy.





Foto 57: Søkunna vokterbolig, km 222,65, står på NSB's bygningsverneplan. Bygningen eies av NSB BA og brukes som feriebolig. Eiendommen ligger idyllisk til på en odde i Glomma like sør for Rasta. Skal bygningen bevares må den gis ny (sikker) adkomst over jernbanelinja.

Foto: Magne Fugelsøy.



Foto 58: Stai vokterbolig fra 1898 er i dag i privat eie. Det er viktig at eiendommen med hus, hage, gjerder m.v. blir vedlikeholdt med sin tidskoloritt i behold som en del av det fredete bygningmiljøet på Stai stasjon (se side 30).

Foto: Magne Fugelsøy.



#### 4. Eldre baneanlegg

##### Nedlagt grustak ved Harborg. km 416,80 (C).

Ved alle jernbaneanlegg var det viktig å skaffe seg tilgang til grus til ballast. Det skulle være grus av god kvalitet og med så lett tilgjengelighet som mulig. Grustaket på Harborg ble tatt i bruk ca. 1873.

Stedet ble sannsynligvis valgt fordi tilgjengeligheten og kvaliteten på massene var gode, men utgjorde trolig også en del av snøforbygningen på Rørosbanen (senkning av terrenget for oppsamling av drivsnø). Vi vet at driften på Rørosbanen og "Arvedalslina" ga nyttig erfaring både



Foto 59: Grustog på Harborg. Fotoet er sannsynligvis fra grusingen i forbindelse med banens ferdigstillelse til Røros i 1876.

Foto: Jernbanemusèets arkiv.



Foto 60: Grustaket på Harborg i dag, med rester (svispor og ruiner) etter taubanestasjonen som sto fram til 1948.

Foto: Magne Fugelsøy.



til høyfjellsstrekningene på Ofotbanen og Bergensbanen som ble bygget 10-20 år senere.

*Grustaket på Harborg er forholdsvis intakt og vernes i "Nasjonal verneplan" som eksempel på et eldre massetak. Stedet er også valgt på grunn av sin gruve- og jernbanehistorie. Her finner vi minnestøtten som ble reist til banens åpning i 1877 (foto forsiden) og rester etter taubanestasjonen til Kongens Gruver fra 1910 (se under). Vernekategori C.*

Nedlagt banetrasè til Kongens Gruver ("Arvedalslina"), km 420,20.

I 1867 var forekomstene ved Kongens Gruver så miserable at full driftsstans ble diskutert. Men det man hele tiden visste var at Kongens lå med store svovelkisforekomster som de primitive transportforholdene gjorde det nærmest umulig å utnytte økonomisk. Flere alternative transportmåter fra gruvene og fram til den nylagte jernbanen ble vurdert. Bygging av et 9,3 km langt sidespor ned til Tyvoll stasjon i Rugldalen utpekte seg som den beste løsningen.

Sidesporet måtte bygges i et arktisk og ugjestmildt fjellterreng. De klimatiske forholdene i fjellet gjorde det nødvendig med et omfattende forarbeid med kilometervis av grøfter og et utall av stikkgrøfter. Også store fyllinger måtte anlegges for å unngå for bratte stigninger. Høydeforskjellen mellom Tyvoll stasjon (663 m.o.h) til Arvedals stoll (820 m.o.h) medførte likevel at banen på strekninger fikk et fall på opptil 40‰.

Hele dette gigantiske arbeidsstykket ble utført på fem måneder, fra mai til oktober i 1886. Anleggsleder var Premiærløitnant O. W. Lund som senere fikk ledelsen av stikningsarbeidet på Bergensbanens og Ofotbanens høyfjellsstrekninger.

Driften av Arvedalslina i de vel 20 årene den gjorde sin tjeneste var ingen mindre oppgave enn byggingen. En fast stab på 18-20 mann hadde i oppgave å holde banen farbar året rundt. Snøen kunne enkelte steder være flere meter dyp, og det fantes ikke annen måte å rydde den vekk på enn bruk av håndmakt. I det lange løp ble kostnadene i penger og menneskelig slit for store og banen ble i 1910 erstattet med taubane med Harborg (km 416,80) som nytt omlastingssted. Skinnegangen ble liggende til 1920, men ble siden revet bit for bit og omgjort til bilveg i 1931. Banen var i sin helhet Røros Verks eendom.

*Trasèen og restene etter baneanlegget foreslås vernet som en del av Røros' verdensarv.*

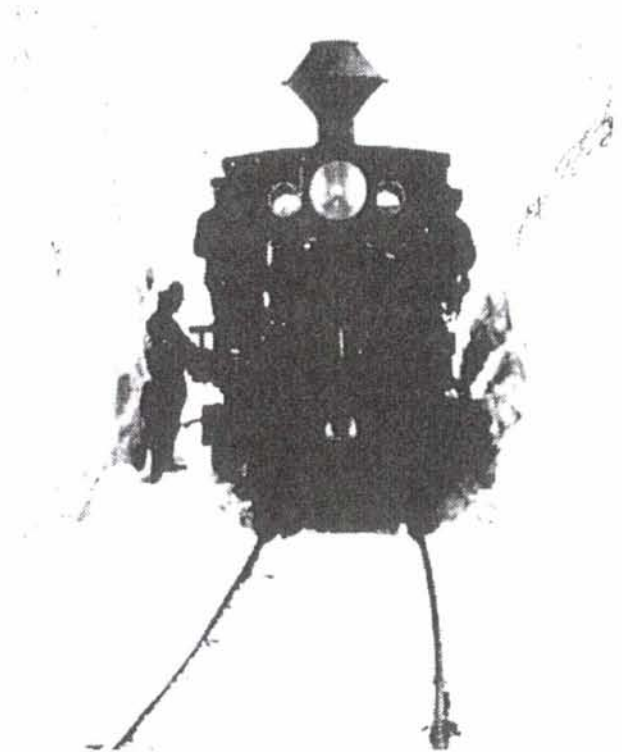


Foto 61: "Langletemaskina" på Arvedalslina vinteren 1889. I snøvintre kunne banen ta seg ut som ei 6-7 meter høy snøgrøft som i sin helhet måtte ryddes for hånd! Forsøk med snøskjermer ble utprøvd, og i 1892 var det meste av banen forbygget. I det lange løp ble imidlertid kostnadene i penger og slit for store og man ga opp banen til fordel for en elektrisk drevet taubane i 1910.

Foto: Jernbanemusèets arkiv.



Nedlagt banetrasè i Drøyliene,  
km 446,30–447,30 (A).

Rørosbanen ble i 1873-75 bygd over en 1,3 km lang strekning på en delvis oppmurt og utsprengt hylle i de bratte dalsidene over Svølgja i Haltdalen. Til det opprinnelige jernbaneanlegget hørte også Drøia bru som i sin tid var den lengste og høyeste i sitt slag i landet. I en rapport om anlegget datert 28/8 1875 heter det:

”Broen over Drøia er allerede så vidt ferdig at den kan passeres av fotgjengere og omtrent en fjerdigsvei ovenfor denne mektige bro treffer man de storartede arbeider i Tamlaget i de gamle Drøilier, hvor det er sprengt 7 tunneller gjennom fjeldet av hvilke den lengste er 658 fot, altså litt kortere enn lengste jernbanetunnel i vårt land, nemlig Lier-tunellen”.

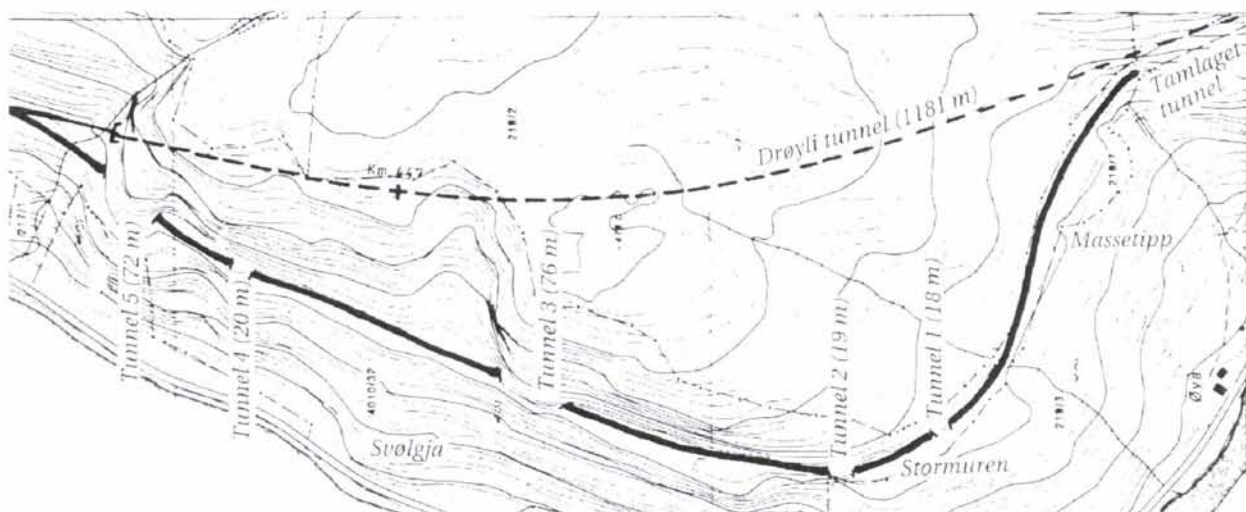
I forbindelse med Rørosbanens omlegging til normalspor ble en del partier med vanskelig traséføring lagt om, blant disse var Svølgjapartiet. Løsningen ble å bygge en ny 1181 meter lang tunnel (Drøyli tunnel). Derved kunne trasèen fra 1875 omgås. Arbeidet ble satt i gang i 1937, men tunnelen var først gjennomdrevet i 1943. Etter som arbeidet ikke ble ferdig til sporbyttet i 1941 måtte den gamle strekningen legges om til normalspor. Først i 1945 ble nytunnelen tatt i bruk.

Banestrekningen har høye fjelloverheng og hviler ett sted på en vel 15 m høy forstøtningsmur (”Stormuren”). Muren ble vinteren 1944/45 forsøkt sprengt av motstandsfolk og resultatet av sprengningen er fremdeles godt synlig i murkronen (foto 66).

På strekningen finnes også en stor masse-tipp med overskuddsmasse fra anleggsarbeidene. Tippen står i forbindelse med et tverrslag på Drøyli tunnel, men ble sannsynligvis også brukt til depot av overskuddsmasse fra Tamlaget tunnel. Tippen med rester etter en anleggsbane (sidespor) utgjør en del av kulturminnet. Opprinnelige skinner og sviller er fjernet.

*Parsellen 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.*

*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. Den gamle luftkursen må bevares, også etter at banen er ferdig utstyrt med ATC. Parsellen foreslås fredet etter Kulturminneloven (vernekategori A).*



Figur 6: Drøyli tunnel erstattet i 1945 fem korte tunneler fra 1875 på 18, 19, 20, 72 og 76 meter. En sjette tunnel på 205 meter (Tamlaget) ble delvis innlemmet i nytunnelen.

Tegning: Magne Fugelsøy.



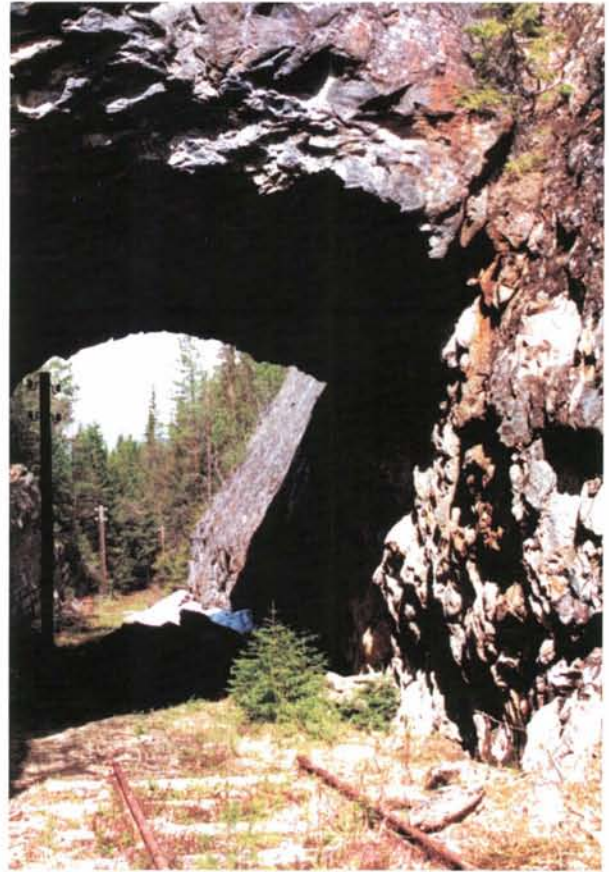


Foto 62 - 65: De seks nedlagte tunnelene i Drøyliene har alle sitt originale, råsprengte profil med langsgående, oppmurte drenggrøfter fra Rørosbanens smalsporperiode i behold. Bevart (og i fortsatt bruk!) er også den gamle trådkursen for telefon og telegraf. Parsellen har stor anleggshistorisk verdi og anbefales fredet etter kulturminneloven

Foto: Magne Fugelsøy.



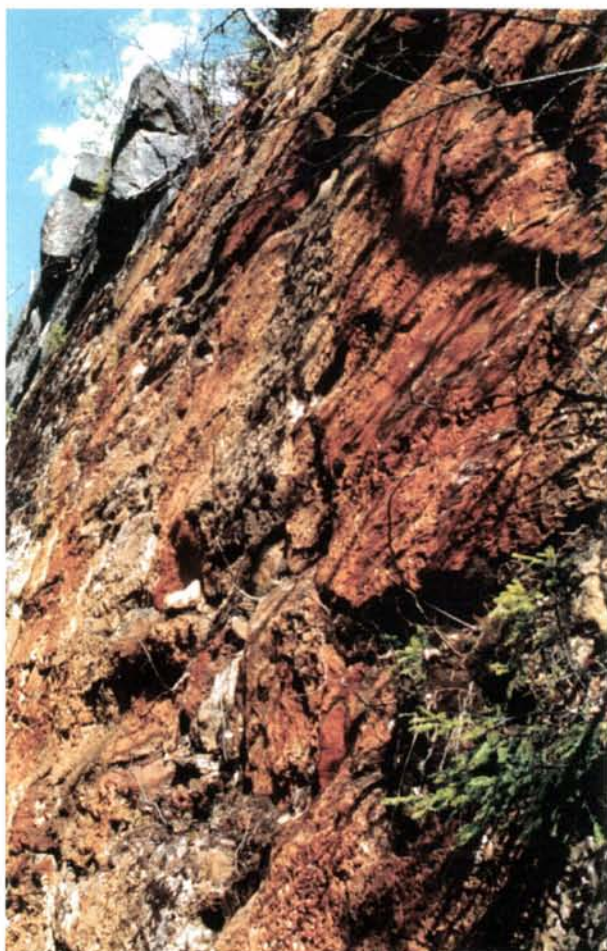


Foto 66: "Stormuren", en 15 meter høy støttemur på utsiden av banen i Drøyli, ble prøvd sprengt under 2. verdenskrig. Sprengningsskadene i murkronen er fremdeles godt synlig. Muren er et krigshistorisk og anleggsteknisk minnesmerke.

Foto: Magne Fugelsøy.

#### "Krokkurven", km 467,70-468,18.

"Krokkurven"s radius på 188 meter er en etterlevning fra måleenhetene fot og tommer. Banen ligger helt nede ved elvekanten og følger over 300 meter et 135° bend på Gaula. Banefundamentet danner en presis halvsirkel i landskapet og plasseringen mot elva er flott utført.

"Krokkurven" er et anleggsminne fra smalsporperioden. Vern anbefales imidlertid ikke.

## 5. Nedlagte lasteplasser

Ved å ta i bruk elektrisk kraft fra kraftanlegg i Gaula fikk man på 1890-tallet mulighet til å etablere taubaner fra gruvene og ned til jernbanen som var driftssikre. Reitan fikk taubane i 1903. Storvollen fulgte i 1906. Et annet viktig omlastingsanlegg ble bygget av Røros Verk ved Harborg. Dette erstattet "Arvedalslina" i 1910. Den første taubanen ble imidlertid bygget mellom Muggruva og Tyvoll stasjon så tidlig som 1899, og det var de gode erfaringene herfra som førte til at Kobbervirket erstattet "Arvedalslina" med taubanedrift 10 år senere. Taubaner ble også prosjektert til Stensli stasjon, men ble aldri bygget.

I dag finnes det bare taubane igjen på Stortvartz (1903), men fundamenter og svispor (forurensningsspor) langs trasèene er godt synlige både på Reitan, Storvollen og Harborg. *Storvollen er best bevart av disse anleggene og er av Sør-Trøndelag fylkeskommune anbefalt fredet som en del av Røros' verdensarv.* Men også ruinene ved Harborg (foto 60) og Reitan er fysiske spor som er med på å dokumentere jernbanens betydning for gruvedriften på Røros og i Ålen tidlig i forrige århundre.

#### Reitan lasteanlegg, km 432,46 (B).

Allerede i 1870-årene planla Kjøli Gruveselskap en kombinert lokomotivbane og bremsebane til Reitan med formål å få i gang uttransport av svovelkis over stasjonen. Dette transportanlegget ble det imidlertid ikke noe av før et engelsk firma overtok driften og bygget en taubane fra gruva til stasjonen i 1903. På det meste arbeidet det 300 mann i gruvene. Etter mange driftsavbrudd ut over på 1920- og 1930-tallet ble gruvedriften lagt ned i 1941.

*Ruinene bevares som en del av kulturmiljøet rundt Reitan stasjon. Vernekategori B.*



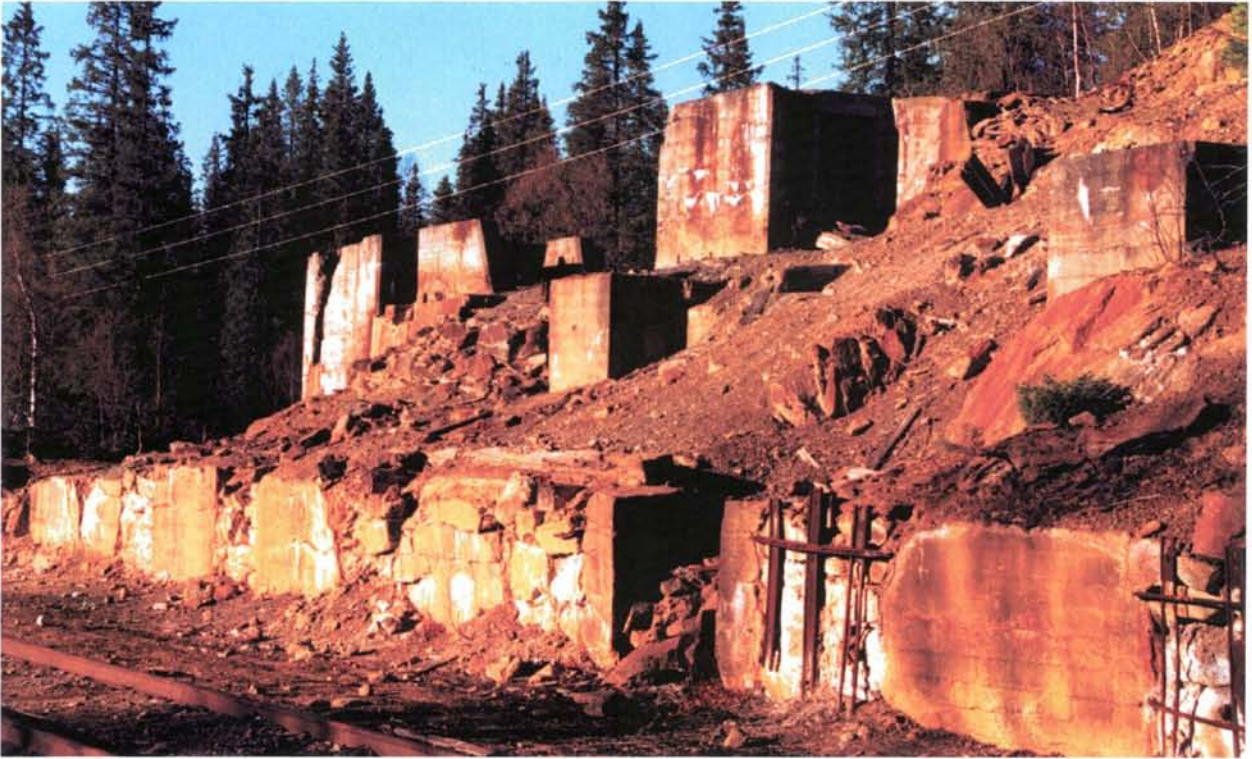


Foto 67: Av Reitan taubanestasjon er bare brennspor (forurensningspor) og ruiner tilbake av anlegget fra 1903. Ruinen bevares som et gruveminne knyttet til jernbanens drift.

Foto: Magne Fugelsøy.

#### Storvollen lasteanlegg, km 431,35.

Gruvedriften ved Killingdal startet i 1674 og gruva har en lang historie med flere avbrudd og ulike drifts- og eierforhold.

Med jernbanen åpnet det seg muligheter for transport av svovelkis til utskipning over Trondheim havn. Nye eiere i Trondheim overtok eierskapet til gruva og fikk oppført et moderne kislasteanlegg på Storvollen, 1 km sør for Reitan. Malmen ble fraktet til stasjonen med taubane fra Bjørgåsen. Denne taubanen var i drift mer enn 50 år inntil den ble nedlagt og erstattet med veg på 1960-tallet.

Transportlinjene mellom Bjørgåsen og jernbanens lasteområde er i store trekk intakt. Rester etter taubanen og de eldste lastesiloene med tydelige forurensnings-skader i landskapet (forårsaket av råmalm som har falt ut av kibbene) er lett lesbare spor i landskapet (foto 68). En nyere silo-bygning med lasterampe, deponier anlagt

for å fange opp forurenset masse, jernbanens lastespor, og malmskullene langs sporet, er etterlatenskaper fra 80 års gruvedrift. Gruva er den siste som ble nedlagt innenfor Kobberværkets circumference (1986) og representerer bl.a. den senere utviklede teknologiens lønnsomhet.

*Killingdal Gruver med jernbanens lasteanlegg foreslås fredet etter Kulturminnelovens §§ 15 og 19 på grunn av sin lange historiske utvikling og med flere bygninger og anlegg tilknyttet gruvedriften intakt. Bl.a. utgjør lasteanleggene på Storvollen de mest komplette historiske spor på hvordan omlasting foregikk over en periode på 80 år. De gjenværende anleggene må tas vare på og historien synliggjøres ved enkle tilbakeføringer. Anlegget inngår som et kulturobjekt/miljø i "Verdensarv Røros".*



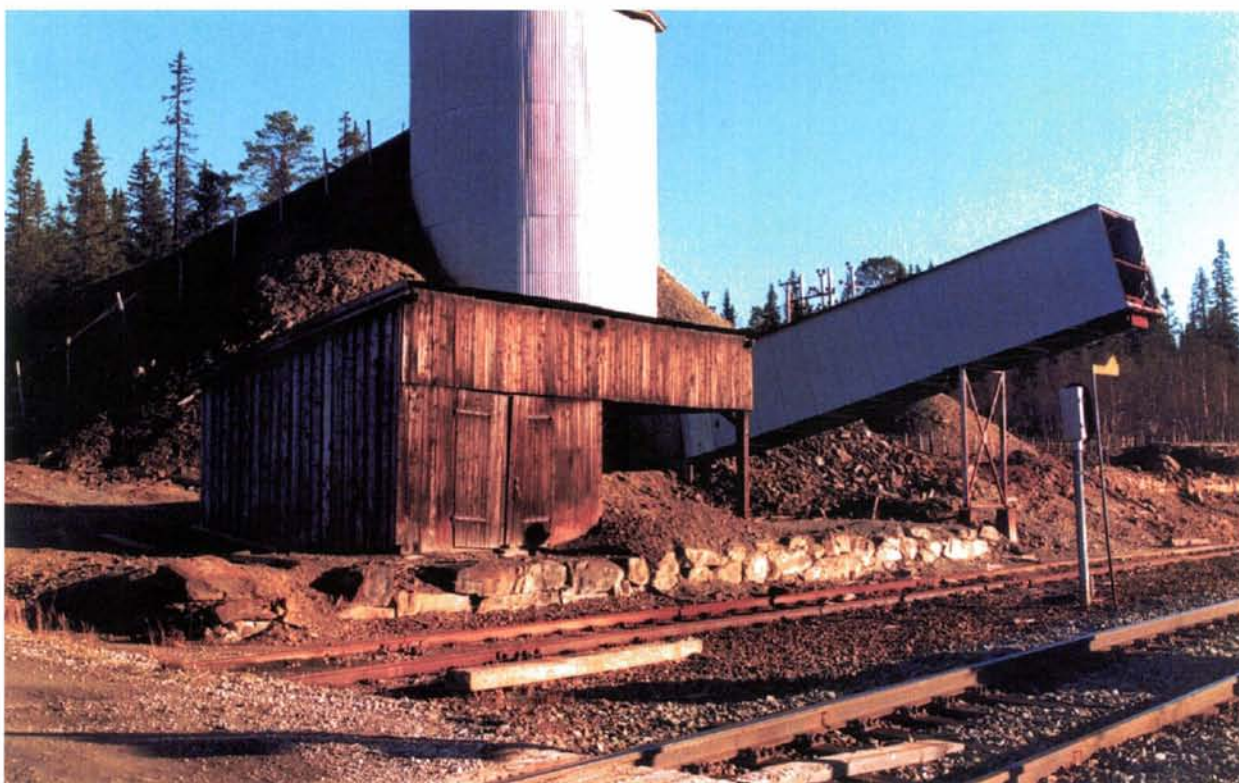
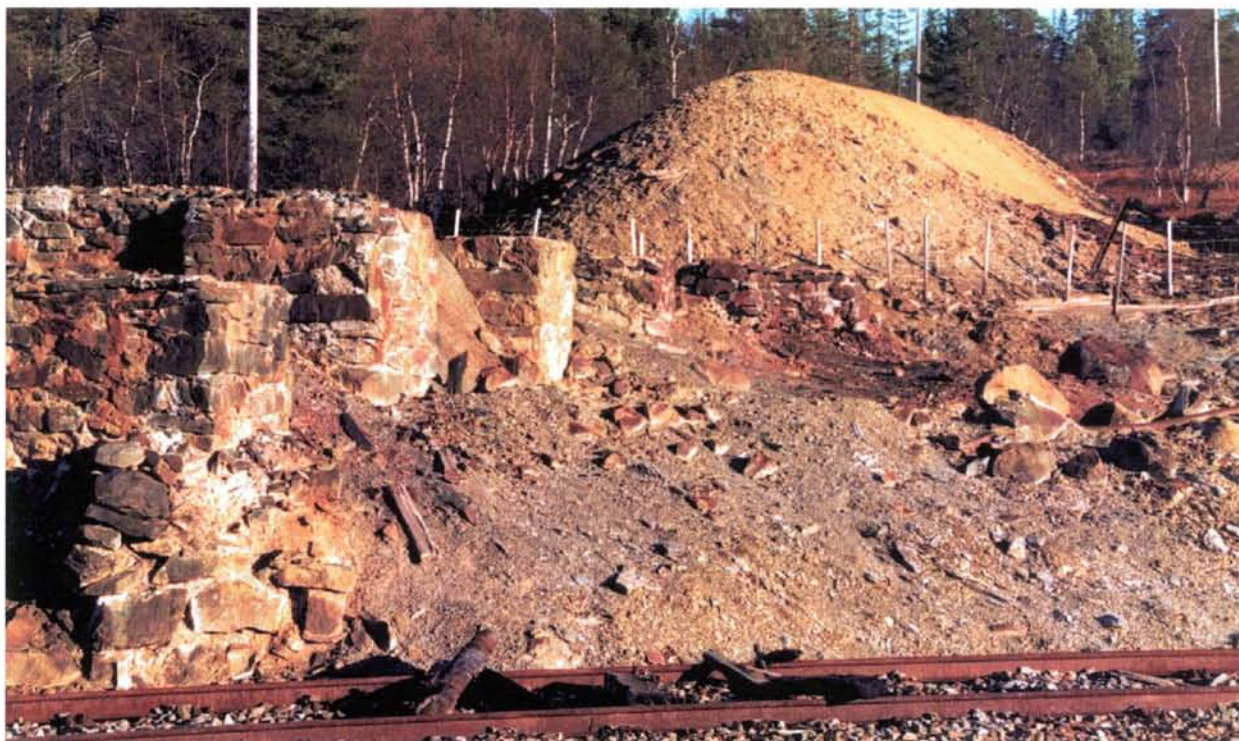


Foto 68 og 69: Kislasteanlegget til Killingdal Gruver ved Storvollen er et godt eksempel på jernbanens betydning for gruvedriften. Taubanestasjon ble bygget i 1906 og revet omkring 1960. Fundamentene er fremdeles synlige (foto 68) der de ligger side ved side med en nyere kissilo som ble oppført på 1960-tallet (foto 69). Også lastesporet er bevart. Til sammen er disse etterlatenskapene med på å dokumentere driften ved en av de eldste gravene innenfor Rørosverket's circumference.

Foto: Magne Fugelsøy.



## B. Objekter

Rørosbanen er en av de eldste jernbanene i Norge. Banen ble bygget smalsporet med enkel standard i årene 1872-77 og ombygget til normalspor i perioden 1917-1941.

Strekningen Koppang-Støren ble omlagt til normalspor av tyskerne under 2. verdenskrig. Kvaliteten på dette arbeidet var stedvis så dårlig at man etter krigen måtte foreta gjennomgripende utbedrings- og ombyggingarbeider til langt ut på 1960-tallet. I Rørosbanekomiteens innstilling til tiltaksplan for Rørosbanen i 1953 bruker man karakteristikker som "husmannsbanen" og "den omspikrede Rørosbanen" for å beskrive banens tekniske standard.

Selv etter opprettingstiltakene som ble gjennomført på 1950- og 1960-tallet er Rørosbanens underbygning langt tilbake å ønske i forhold til de krav som normalt stilles til spor(justerings)standard og framføringshastighet på en moderne jernbane. Bl.a. er deler av banens fundament mangelfullt frostsikret, fyllingene er gjennomgående for smale og stikkrennene for korte, bruer mangler pukasser for sporjustering, osv. Til og med riksveger og viktige fylkesveger krysser jernbanesporet i plan. Deler av den gamle underbygningen med sine elementer og kunstbygg ligger derfor fortsatt slik den ble bygget.

Konstruksjonene er imidlertid enkle. Rørosbanen ble bygget før "steinhvelvepoken" som hadde sin blomstringstid i perioden 1900-30. Stikkrennene består i stor utstrekning av firkantet opplagte steinrenner. Bekker og veger krysses på plate- eller bjelkebruer. Trebruene og alle eldre stålbruer er for lengst skiftet ut.

Spesielt må nevnes at hele 111 km av banens opprinnelige telefon- og telegraflinjer fortsatt står og er i operativ bruk (Røros-Støren). Dette antikvariske anlegget vil bli faset ut i 2002-05 (kablene overføres til jord).

*Rørosbanens behov for opprusting gjør at ingen konstruksjoner på fri linje anbefales pålagt vern i "Nasjonal verneplan". Til gjengjeld bør alle eldre komponenter med betydning for opplevelsen av historien og tidskoloritten bevares på stasjoner som har eller vil få vernestatus. Ut over dette vil utfordringen bli å ivareta banens særpreg slik at godt og solid håndverk kan bevares og innpasses uten at nytt og gammelt skal fremstå i disharmoni.*

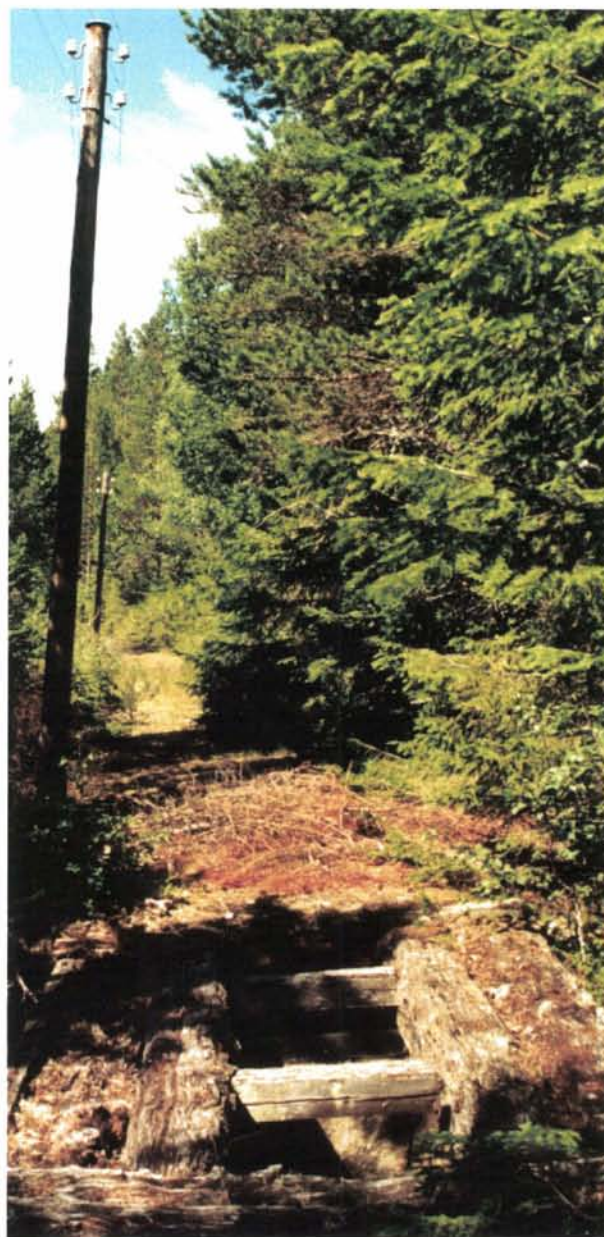


Foto 70: I Drøyliene kan rester av korte bruer i tre fremdeles studeres. Flere av disse var i bruk så sent som på 1940-tallet.

Foto: Magne Fugelsøy.



## 1. Korte bruer og underganger

Bekkegjennomløp og underganger for lokale veger er i all hovedsak bygget som bjelkebruer av stål på oppmurte kar av naturstein. Opprinnelig var bjelkene av tre (foto 70), men de siste av disse 1. generasjons konstruksjonene ble utfaset i forbindelse med banens ombygging til normalspor. De opprinnelige natursteinkarene er imidlertid i behold.

### Bruer på gamle natursteinkar.

Mange 2. generasjons (korte) bjelkebruer er fortsatt i bruk, men utviklingen mot utskifting av stålbjelkene til fordel for betongtrau går sin gang. Dette er en nødvendig teknisk oppgradering. Man har imidlertid fram til dags dato ikke greid å utvikle et trau som formmessig står til de gamle steinkarene og som samtidig fyller de funksjoner et slikt trau skal ha; plass til pukkbullast, kabler og gangbane for inspeksjon og vedlikehold.

Denne utfordringen bør være en prioritert oppgave for Jernbaneverket, også fordi flere traue fra 1960- og 1970-tallet allerede er modne for utskifting. Vi må påregne at de gamle steinkarene vil overleve flere bruutskiftninger og at fornyingsarbeidet må planlegges i et slikt perspektiv. F. eks. kan det være vel verdt å vurdere betongtrauet avløst av ei pukkkasse i stål som vil ha lavere vekt og konstruksjonshøyde enn støpte traue. Stålkassa kan utstyres med en påmontert gangbane i stål og tre og derved gis et uttrykk som minner om de gamle bjelkebruene (foto 71). Dette vil også gi en praktisk gevinst ved at frihøyden i underganger ikke trengs redusert i samme grad som ved bruk av betong.



Foto 71: Undergang ved Opphus, km 212,45, med stålbjelker ("tvillingbærere") fra sporombyggingen i 1931 i behold. Både brubane og steinkar bør forsøkes bevart som tekniske minner. Det er imidlertid ikke aktuelt å verne noen av disse korte stålbruene på Rørosbanen. Til gjengjeld må man arbeide mot å finne fram til en bruoverbygning som ikke bryter så radikalt med det gamle murverket som dagens betongtrau gjør (foto 73).

Foto: Magne Fugelsøy.





Foto 72: Trau av bølget stål ble en periode montert oppå tvillingbærerne for å kunne føre ballasten over konstruksjonen og derved tillate sporet å flyte fritt. Denne "hjemmesnekrede" løsningen ved Gåre, km 458,17, er senere forlatt til fordel for betongtrau, men løsningen kan videreutvikles gjennom bruk av selvbærende stålkasser.

Foto: Magne Fugelsøy.



Foto 73: Slike hybridkonstruksjoner, også denne ved Gåre, uten respekt for oppgavens estetiske utfordring må det bli slutt med på jernbanenettet. Disse vil i det lange løp bidra til å sette Jernbaneverkets evne og vilje til å ta vare på gammelt, godt håndverk i et dårlig lys.

Foto: Magne Fugelsøy.



## 2. Jernbanebruer (bruer > 20m)

De første jernbanebruer som ble bygget i Norge ble overveiende bygget av tømmer. Spesielt Størenbanen hadde en rekke store og imponerende trebruer. Blant de mest kjente kan nevnes bruene over Nidelva ved Elgeseter og Sluppen i Trondheim (jfr. rapporten om Størenbanen). Den største var likevel Drøia viadukt på Rørosbanen i Haltdalen, bygget i 1875 (foto 4). Den hadde et lengste spenn på 30 meter over vannløpet og forøvrig syv spenn à 13 meter understøttet av 30-40 meter høye peleåk. Men også straks syd for Støren fantes det ei flerspenns trebru over Gaula som først ble erstattet av ei jernbru i 1951 (foto 74).

For å beskytte tømmerstokkene i disse bruene mot fuktighet ble de som regel overdekket med tak av bord og tjærepapp. Med disse forholdsregler viste treet seg meget holdbart. Da Drøia viadukt ble tatt ned i 1925 fant man tømmerstokker som var meget vel bevart, skjønt de hadde ligget i brua i 50 år.

En ny æra i brubyggingen i NSB tok til på 1870-tallet. De første trebruerne ble på denne tiden erstattet med bruer av sveisjern, og nye lastforskrifter ble tatt i bruk av brukontoret i 1891.

Som ei av de første bruene bygget etter de nye forskriftene (og den eldste som er bevart) er Steinvik bru over Glomma, fullført i 1894. Brua ble bygget av buet fagverk med to spenn à 60 meter (foto 75). Byggematerialet var flussjern, eller stål som vi nå betegner det, et materiale som etter kort tid avløste sveisjernet som byggemateriale for bruer.

Disse 1. generasjons stålbruene ble utover på 1950-tallet erstattet av nybygg fordi de ikke lenger holdt mål når det gjaldt bæreevne. Ved Steinvik skjedde ombyggingen ved at sporet ble omlagt og ny bru bygget ved siden av. Den gamle brua ble stående og gjør nå tjeneste som veibru. Begge er nærmere omtalt på etterfølgende sider.



Foto 74: Den 247 meter lange trebrua over Gaula ved Støren ble midlertidig forsterket i forbindelse med omleggingen til normalspor i 1941, men først avløst av ei stålbru i 1951(!). Den for oss fremmedartede takkonstruksjonen var tidligere vanlig på trebruer. En tilsvarende bru bygget over Gaulfossen på Størenbanen i 1864 ble tatt av flom i 1918.

Foto: Jernbanemusèets arkiv.



Stålbruer med bærere av fagverk, bjelker og plater.

Av Støren-Åmotbanens stålbruer er det funnet grunnlag for spesiell omtale av:

*Gamle Steinvik bru (C)*

Ny Steinvik bru

Bru over Hitterelva ved Rørøs

Bru over Glomma ved Glåmos

Bru over Gaula ved Støren

I alt har banen åtte stålbruer med spenn over 20 meter, hvorav fem fagverksbruer og tre platebruer.

*Gamle Steinvik bru, km 204,85 (C).*

Like nord for Steinvik stasjon krysser banen over til østsiden av Glomma. For å tilfredsstille kravene til aksellast og profil ble banen lagt om og ny bru bygget i 1963. Gammelbrua ble samme år tatt i bruk til vegbru for FV 636 (foto 75).

Både den gamle og den nye jernbanebrua er fagverksbruer. Da bruene har nokså lik konstruksjon oppstår det ingen arkitektonisk disharmoni dem mellom. De ligger der som "søsken" i elvelandskapet og har verdi som tekniske kulturminner og landemerker. Brutypen er på vikende front og man bør sikre at en håndfull av denne dominerende typen blir bevart for ettertiden. Ved utvelgelse bør alder, opprinnelighet, tilgjengelighet og opplevelsesverdi tillegges vekt.

*Gamle Steinvik bru oppfyller alle disse kriteriene og anbefales pålagt vern i "Nasjonal verneplan" som et historisk og bruteknisk kulturminne. Vernet må sikre at bruas arkitektur ikke blir forringet. Vernekategori C.*

Nedstrøms gammelbrua finner vi fundamenter etter den første brua i tre som sto fram til 1894. Stedet kan således oppvise spor etter tre generasjoner jernbanebruer.



Foto 75: Gamle Steinvik jernbanebru er i dag gjort om til vegbru. Med unntak av brubanen er brua godt bevart. Statens vegvesen må sørge for at brua blir vedlikeholdt som teknisk kulturminne og unngå skilt og annet vegutstyr som kan forstyrre bruas arkitektur.

Foto: Magne Fugelsøy.



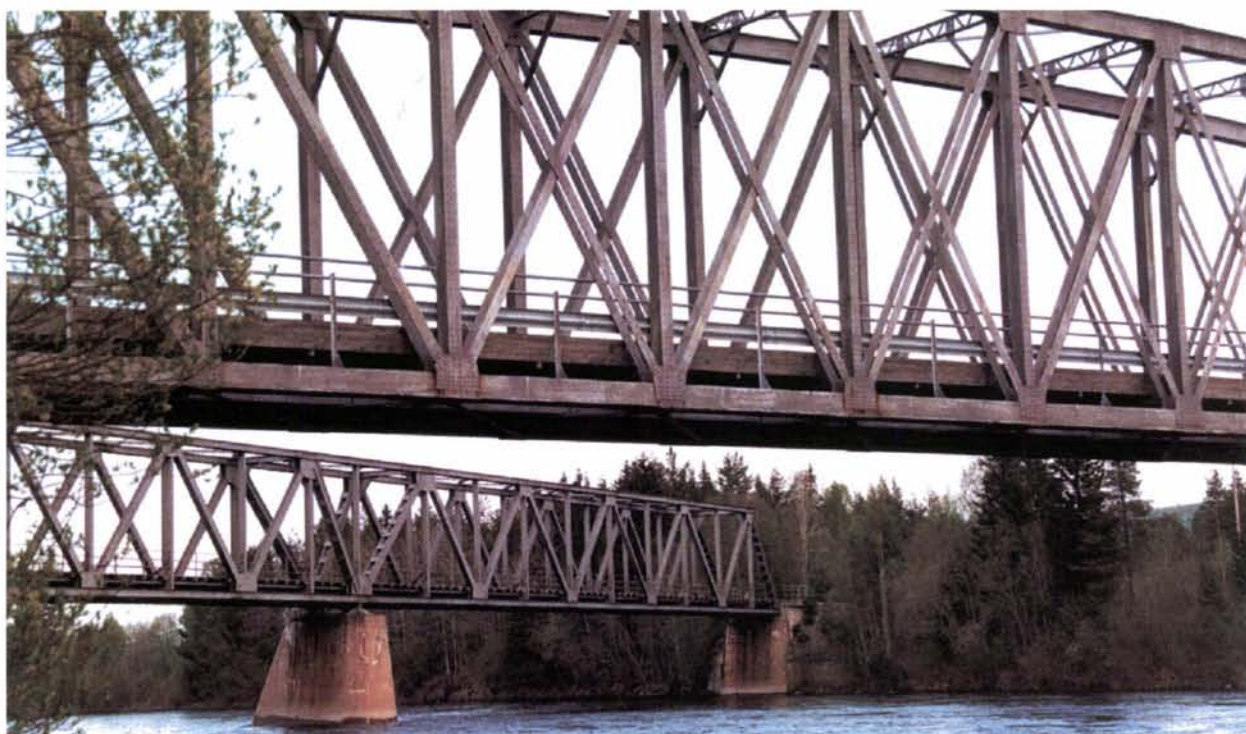


Foto 76: Gamle og nye Steinvik bru (i bakgrunnen) synliggjør fagverksbruenes utvikling over en periode på 70 år. Den gamle har halvparabelbuet fagverk, mens den nye er bygget med rett fagverk. Også nybrua bør håndteres som et potensielt verneobjekt hvor utfordringen blir å beholde profil, fagverk og brukar uten nye, forstyrrende elementer.

Foto: Magne Fugelsøy.

#### Ny Steinvik bru, km 204,85.

Nye Steinvik bru er den siste av de store klassiske fagverksbruenes som ble bygget av NSB. Betongen hadde på dette tidspunktet (1963) for lengst overtatt. Antakelig var det hensynet til den gamle brua som gjorde at man valgte å holde fast ved stålfagverket. Slik sett er nybrua et eksempel på hvordan nytt og gammelt kan tilpasses og harmoniseres med hverandre. Sammen bidrar bruene til å belyse 70 års utvikling av stålfagverket (foto 76).

#### Bru over Hitterelva ved Røros, km 398,66.

Brua over Hitterelva (foto 77) ble bygget i forbindelse med omleggingen av banen ved Røros i 1944 (jfr. side 12). Bruas høye I-bjelker forstyrrer den visuelle sammenhengen mellom bydelene Flanderborg (oppstrøms) og Øra (nerstrøms) og oppleves, mer enn 50 år etter at den ble bygget, fortsatt som et fremmedelement i dette historiske bymiljøet. Brua bør erstattes med en mer "transparent" konstruksjon ved første anledning.

#### Bru over Glomma ved Glåmos, km 412,23.

Denne brua ligger 300 meter sør for Glåmos stasjon og er ei platebru med underliggende stålbærere. Den har to spenn à 30 meter som hviler på kar av naturstein. Brua ble bygget i 1949 til erstatning for den opprinnelige fra smalsportiden. Denne ble forsterket av tyskerne i forbindelse med ombyggingen av Rørosbanen til normalspor i 1941. Både de gamle natursteinkarene og forsterkningskarene av betong er bevart og forteller jernbanehistorie (foto 78).

#### Bru over Gaula ved Støren, km 509,23.

Denne fagverksbrua ble oppført i 1951 og erstattet ei gammel smalsporbru av tømmer fra 1875 som midlertidig var utbedret til normalspor av tyskerne i 1941 (foto 74). Brua er 247 meter og har syv spenn, hvorav fire over flømløp. Brua er den lengste på Rørosbanen og er et markant landemerke i det flate elvelandskapet ved Støren.





Foto 77: Brua over Hitterelva er utstyrt med høye, klinkede platebærere og dominerer på en uheldig måte elverommet mellom Flanderborg og Øra i gamle Bergstaden. Konstruksjonen med overliggende bæring ble nok i sin tid valgt på grunn av faren for isoppstuvning. Den bør erstattes av en mer transparent konstruksjon ved første anledning.

Foto: Magne Fugelsøy.

Foto 78: Nåværende bru over Glomma ved Glåmos ble bygget i 1949 og erstattet ei smalsporbru som provisorisk var blitt oppgradert av tyskerne i 1941. Karene fra smalsportiden, og fundamentene etter tyskernes forsterkningsarbeider, er bevart.

Foto: Magne Fugelsøy.

### Bruer av betong.

#### Bru over Gaula ved Reitan, km 431,94.

Denne brua fra 1960 erstattet ei eldre stålbru på samme sted og var sammen med Steinvik bru den siste av de store bruene som ble skiftet ut på Rørosbanen. Nybrua er bygget som ei bjelkebru i armert betong med fem spenn à 20 meter. Brua ligger høyt over Gaula og er et fint stykke ingeniørarbeid. Ved siden av kan landkarene fra den opprinnelige smalsporbrua fortsatt beundres. De gamle karene forteller historie og bør tas vare på.

Betongens historie som bygningsmateriale i NSB er nærmere omtalt i rapportene om Nordlandsbanen. Det henvises til disse.





### 3. Lokomotivstaller, svingskiver, linjebuer m.m.

Rørosbanen ble åpnet som smalsporbane og ble de første 50 årene trafikkert med små lokomotiver med begrenset trekkraft.

Spesielt var stigningene opp Haltdalen og Ålen harde. På Langlete var det lenge stasjonert et eget lokomotiv ("Langletemas-kina") som ble brukt til å skyve togene i bakkene oppover til Rugldalen. Det var togvekten som avgjorde hvor ofte det måtte fylles vann, men på 1880-tallet er det kjent at de gjennomgående togene på Rørosbanen måtte ta vann eller kull 15 ganger mellom Trondheim og Tynset (i gjennomsnitt hver 14. kilometer)! Spesielt var strekningen fra Støren til Røros ille. Lokomotivstaller for hjelpelok og overnattinger ble oppført på Langlete (foto 7), Rugldal (Tyvoll) og Røros. Stallen på Røros besto av en stor toghall som sto vis à vis stasjonsbygningen (foto 2). Fylling av vann foregikk på Rognes, Bjørgen, Reitstøa, Haltdalen, Stensli, Reitan, Rugldal og Glåmos stasjoner. Kull ble lastet på Singsås, Langlete, Stensli, Rugldal og Røros.

Av disse eldste driftsanleggene med lokstall, svingskive, vannstendere og kullskur er ingen tilbake. De eneste bevarte stallanleggene på Støren-Åmotbanen finner vi på Koppang, Tynset og Røros, - alle av "ny" dato. Heller ikke i Trondheim, hvor banen ble omlagt og ny fellesstasjon for Rørosbanen og Størenbanen anlagt på Brattøra i 1884, er driftsanlegg fra Rørosbanens smalsporperiode bevart (foto 12).

Damplokomotivene ble tatt ut av ordinær drift på Rørosbanen i 1968. Også driftsremedier fra denne omstillingsepoken er blitt sjeldne. Det er derfor viktig at driftsbygninger og gjenværende utstyr fra Rørosbanens dampdriftperiode blir tatt vare på for dokumentasjon av banens historie.

#### Svingskiver og lokstaller.

##### Lokstall på Koppang, km 247,10.

Den eldste delen av lokstallen på Koppang ble oppført i 1899. Påbygget for normalsporete lok er fra ca.1930 (foto 79). Bygningene har verdi som ett av flere minner knyttet til Koppang stasjons mange driftsepoker.

Stallen var tidligere utstyrt med svingskive og var omgitt av smie, lager, kullskur, vannstender og vognvekt (figur 4 på side 33). Alle disse fasilitetene er i dag fjernet. En tilsvarende bygning sto også på Tynset.

##### Svingskive og rundstall på Røros, km 399,05.

Rundstallen på Røros ble bygget av tyskerne under 2. verdenskrig. Svingskiva var opprinnelig i bruk på Dovrebanen (Drivstua) og er dimensjonert for de store lokomotivene som gikk i forspann opp Drivdalen. Svingskiva (1915) ble flyttet til Røros i 1941.

Lokomotivstallen er ikke oppført på "Verneplan for jernbanebygninger", men har like fullt historisk og arkitektonisk verdi. Man må påse at fasader og tak ikke blir forringet av historieløse moderniseringer (foto 80).





Foto 79: Smalsporstallen på Koppang fra 1899 til venstre med den påbygde beredskapsstallen for normalsporete lok til høyre. Bygningen bør tas vare på som et lokalt driftsminne og bør fortsatt brukes til stalling av jernbanemateriell.

Foto: Magne Fugelsøy.



Foto 80: Rundstallen på Røros ble oppført i årene 1941-43, mens svingskiva er flyttet hit fra Drivstua. Stallen er base for banevedlikeholdet og brukes bl.a. til stalling av "gule maskiner". Selv om anlegget ikke pålegges noe formelt vern i "Nasjonal verneplan" er det viktig at bygningen og annen utrustning blir tatt vare på og vedlikehold med sin opprinnelige karakter i behold. Stallen bør få tilbake sine opprinnelige porter.

Foto: Tor Nilssen.





Linjebuer.

Slike buer står nå for fall. Fortsatt står et stort antall langs våre jernbaner, men dagene er talte. "Verneplan for jernbanebygninger" har ikke foreslått vern av slike bygninger, men enkeltseksemplar bør tas vare på som en del av stasjonsmiljøet der stasjonsanlegg vernes. På Rørosbanen finner vi fortsatt trallebua og signalbuene bevart på Reitan stasjon.

Signal- og dresinbuer på Reitan stasjon, km 432,55 (B).

*Dresinbua og signalbuene på Reitan stasjon pålegges vern som elementer i miljøet. Vernekategori B.*

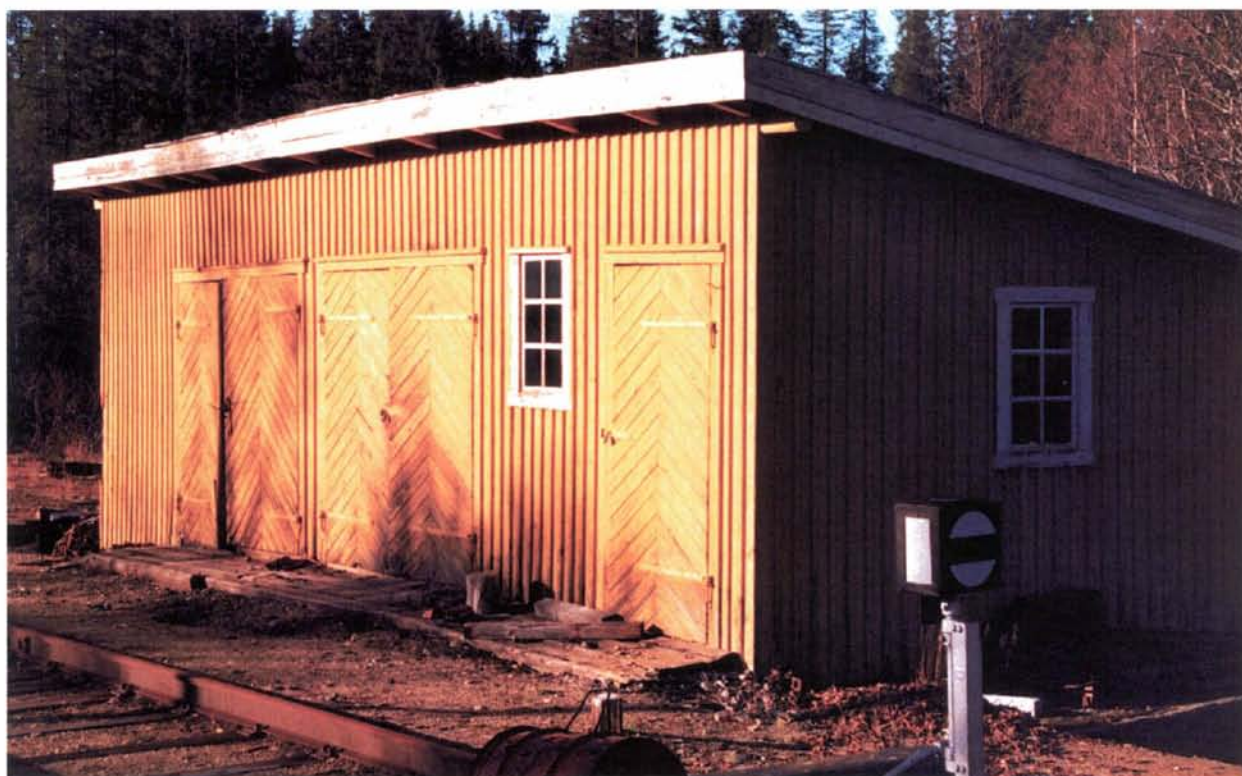


Foto 81 og 82: Fotoene viser signalbua (øverst) og dresinbua i nordenden av Reitan stasjon. Disse enkle bygningene fra dampens tidsalder begynner å bli sjeldne og foreslås vernet som del av stasjonsmiljøet.

Foto: Magne Fugelsøy.



#### 4. Perronger, lasteramper, kraner m.v.

##### Plattformer.

Den vanligste plattformtypen på Rørosbanen har kant av tilhogde steinblokker mot sporet. Dekket var opprinnelig av grus med hellelagte oppholdssoner. Helleleggingen er bevart på flere av stasjonene. Disse må tas vare på og kompletteres der det er nødvendig.

Mellomplattformene har tradisjonelt vært bygget av tre med utrangerte skinner som bærere. Disse begynner nå å bli sjeldne. De er enten revet eller erstattet med betongplattformer (for eksempel på Røros og Koppang). Ved Tolga, Alvdal og Atna er mellomplattformer av tre bevart.

##### Plattform av tre på Tolga, km 368,15 (B).

*Ved Tolga stasjon foreslås mellomplattformen av tre vernet som en av meget få gjenværende av denne typen, og som et viktig element i det historiske jernbanemiljøet. I plattformen ligger jernbaneskinner med datering tilbake til 1881. Vernekategori B.*

##### Lasteramper.

Alle stasjoner og de fleste stoppestedene har fra opprinnelsen av vært utstyrt med lasteramper. Mange står ennå. Vern av enkeltstående eksemplarer uten at de inngår i en større sammenheng vil neppe være særlig fornuftig. Derimot vil det være viktig at lasteramper og øvrige laste-/losseanordninger blir tatt vare på som del av helhetlige miljøer.

##### Lasterampe på Tolga, km 368,10 (B).

Lasterampa ved Tolga stasjon er en trekonstruksjon på betongpilarer. Selv om fundamentet er fornyet (besto opprinnelig av tilhogd stein) er dette en gammel konstruksjon som det er få igjen av på Rørosbanen (foto 83).

*Lasterampa på Toga foreslås bevart sammen med treplattformen og øvrig bebyggelse som et helhetlig og komplett jernbanehistorisk anlegg. Vernekategori B.*

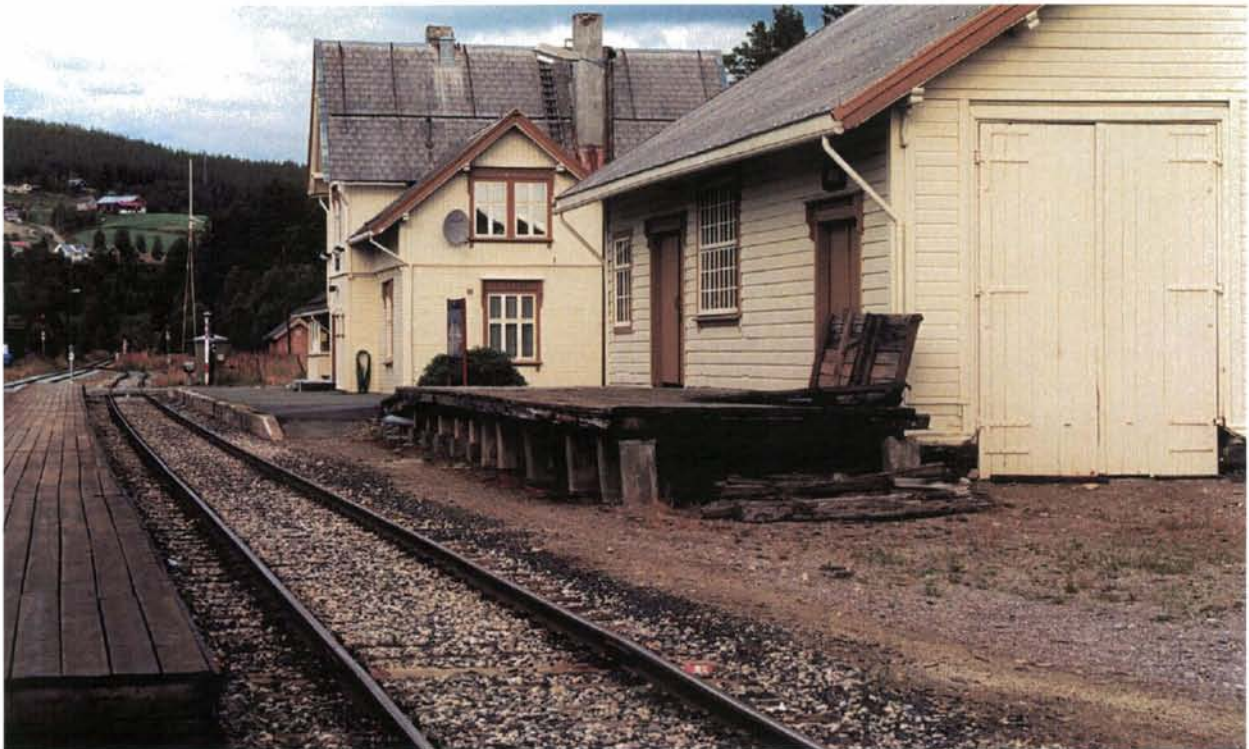


Foto 83: Lasterampa og mellomplattformen av tre inngår som viktige elementer i det bevaringsverdige miljøet ved Tolga stasjon. Treverket er fornyet, men prinsippet med kreosotimpregnert treverk på gamle skinner var vanlig på alle Rørosbanens stasjoner.

Foto: Magne Fugelsøy.





Foto 84: Portalkranene har lenge fungert som "landemerker" ved mange av våre stasjoner. Disse er nå på vei ut og det vil være viktig å bevare noen få for ettertiden. Portalkrana på Tolga er av en eldre type som på en fin måte kompletterer jernbanemiljøet på stedet. Det anbefales at krana tas vare på som et teknisk kulturminne.

Foto: Magne Fugelsøy.

#### Portalkraner.

Langs Rørosbanen finner vi fortsatt portalkraner bevart (og i bruk) ved Koppang og Tolga stasjoner.

#### Portalkran på Tolga, km 368,06 (B).

*På Rørosbanen anbefales portalkrana på Tolga bevart som en del av et komplett stasjonsanlegg fra tiden før 1960. Krana har vært brukt til å laste granitt.*

#### Skinner.

I lastespor og gjenliggende buttspor finner vi fortsatt et utall skinnetyper, dels av gammel årgang. Det har i dette arbeidet ikke vært tid til systematisk registrering av skinnestrenger av museal alder og verdi. Det er imidlertid registrert en del kuriositeter i forbindelse med gjenbruk av skinner. Bl.a. er det funnet skinner fra 1893 i plattformen på Bjørgen holdeplass, skinner merket B.V.G. Bochum fra 1881 i plattformen på Tolga, en skinne fra 1886 er brukt som portstolpe på Stai osv. Til og med kapp fra 1. generasjons skinne fra 1874 er funnet i et klesstativ på Opphus stasjon(!).

En systematisk registrering av eldre skinner i regi av Jernbanemusèet hadde vært ønskelig med tanke på gjenbruk i museal sammenheng (Krøderbanen, Setesdalsbanen, Urskog-Hølandsbanen og Jernbanemusèets eget sporområde).

*Skinner eldre enn 1920 må ikke kasseres uten at man på forhånd har klarert dette med Jernbanemusèet.*

#### Stoppbukker.

Lastespor med stoppbukker er bevart på flere stasjoner. Ved Rørosbanen er det en type som går igjen. Dette er en enkel konstruksjon som er sveiset sammen av brukte skinner. Bukkene er miljøskapende og bør tas vare på der de ikke er til ulempe for driften.

*På Reitan anbefales nåværende stoppbukker erstattet med bukker av denne opprinnelige typen. Dette er beskjedne tiltak som har betydning for opplevelsen av det historiske miljøet.*



## 5. Stolpekurser

Togmeldinger sendt på signaltelegraf ble innført samtidig med Rørosbanen i 1875 og var i sin tid en avansert måte å sikre trygg framføring av tog. Fra 1960-årene er fjernstyring (såkalt CTC; Centralized Traffic Control) innført på de fleste norske baner og luftstrekkele er tatt ned og erstattet av jordkabel. På Rørosbanen er imidlertid den 111 km lange telefonlinjen mellom Røros og Støren fremdeles i behold og fortsatt i bruk ved utveksling av togmeldinger mellom stasjonene! Dette antikvariske anleggets dager er imidlertid talte og vil bli foreslått revet.

Det vil være liten mening i å bevare stolpekurser uten at dette skjer som del av en helhet. Holdningen bør være at man bevarer stolper, tråder og annen armatur der dette er viktig for opplevelsen av miljøet og/eller hvor historien skal visualiseres.

*I Gauldalen må telefonkursen som et minimum bevares på den nedlagt trasèen i Drøyliene og i tilknytning til stasjonsanleggene Glåmos, Reitan, Stensli og Singsås.*

## 6. Planoverganger, grinder, skilt

### Grinder.

Grinder ved stasjoner, holdeplasser og private overganger finnes fortsatt i et meget stort antall på Rørosbanen. Disse medfører ofte uønsket trafikk over sporet, og det er lite aktuelt å verne slike på stedet med mindre de er bestanddel i et verneverdig miljø. *Dette er tilfellet på Røros hvor den gamle grinda i enden av gata på Øra bør gjeninnsettes for å gjenskape situasjonen fra 1944 (foto 85 og 86).*

Ved mange stasjoner utgjør ståltrådgjerdene med sine grinder rammen rundt anleggene. Disse elementene må holdes ved like som ledd i områdevern, selv om gjerdenes funksjon er bortfalt. På stasjoner der grindene er tapt bør disse rekonstrueres med formål å gjenskape anleggenes karakter.

*Bl.a. er grindene ved Rasta, Stai og Auma stasjoner viktige brikker i helheten. På Stai og Tolga vil det også være aktuelt å gjenskape noe av den historiske rammen rundt anleggene gjennom oppsetting av tidsriktige gjerder, skilt m.v.*

Alle planoverganger med grinder som ikke vedtas nedlagt, må underlegges et minimum av vedlikehold av hensyn til trafiksikkerheten og de verdier disse planovergangene representerer i kulturlandskapet.

### Bomanlegg.

Ved Reitan bør man vurdere om halvbomanlegget med bommer og varslingsanlegg kan bevares som en del av kulturmiljøet. Eventuelt kan anlegget omplasseres for å oppnå bedre sikt for kryssende trafikk.





Foto 85 og 86: Vippegrinder på Røros slik de fortsatt sto i enden av gata på Øra for inntil få år tilbake (foto over). Slike overganger blir i dag systematisk sanert da de utgjør farlige kryssingspunkter på linja. De hører en annen tid til. Denne på Røros utgjorde imidlertid et historisk element i bydelen Øra. Overgangen ble anlagt for å kompensere for at gata som forbandt Øra med Bergstaden ble avskåret av jernbanen da denne ble bygget i 1944. Porten i gjerdet bør innsettes, selv om den holdes avstengt.

Foto: Tor Nilssen og Magne Fugelsøy.



Eldre skilt.

Et stort antall skilt av mange slag er knyttet til jernbanen og dens virksomhet. Som for grindene er det i første rekke ved verneverdige kulturmiljøer at en bør prioritere å ta vare på eller nymontere gamle skilt. Fortsatt finnes eldre skilt som varsler både sikrede og usikrede planoverganger, skilt ved grunder, på bygninger osv. På Stensli står ennå andreaskors og varsler planovergangen på begge sider. Både i Østerdalen og Gauldalen er skilt med "dampende lok" som varsler usikrede vegoverganger fremdeles i bruk. Disse bør ikke fjernes før man har fått full oversikt over hvor mange som fremdeles er i behold og hvilke som prioriteres til fortsatt bruk eller ombruk.

*Gamle navne- og anvisningsskilt på bygninger er del av arkitekturen og skal ikke fjernes eller erstattes av nye skilt med mindre dette er avklart med antikvariske myndigheter.*



Foto 87: Ved planovergangen til Svestad bruk nord for Stai, km 238,68, er det bevart flere eldre varslingskilt med dampende lok. Slike skilt bør ikke fjernes før man har fått full oversikt over hvor mange som fremdeles er i behold og hvilke som prioriteres til fortsatt bruk eller ombruk.

Foto: Magne Fugelsøy.

**8. Grøntanlegg, minnesteiner m.v.**Stasjonsparker.

Stasjonsparkene ble fram til ca. 1930 sett på som en viktig del av stasjonsmiljøet, og et element som skulle bidra til å gjøre stasjonene attraktive for de reisende og trekke folk til jernbanen. I pionørtiden fikk selv de minste stasjonene sitt eget grøntanlegg, hvor det ble anlagt plener, beplantning og gangstier, satt opp benker, lysthus og flaggstang. Her kunne publikum promenere og sitte ned i behagelige og vakre omgivelser. Før 1900 ble de fleste anleggene utformet i viktoriansk stil, som kjennetegnes ved en tett klippet plen, eksotiske trær og prydbusker, og uregelmessige grusveier som veksler mellom konkave og konvekse former i bølgende linjer.

Stasjonsparkene på Rørosbanen er blant de eldste i landet og er historiske minner som forteller om jernbanens optimisme og status i pionørtiden. Selv klimatisk utsatte stasjoner som Glåmos (638 m.o.h) og Røros (628 m.o.h) ble helt fra start utstyrt med parker etter idealer fra engelske stasjonsanlegg. Det ble plantet hardføre treslag som rogn, bjørk, gran, furu og lerk. Spesielt den store stasjonsparken på Røros (foto 2) må ha vært et eksotisk innslag i et for øvrig goldt og skogfritt fjellandskap.

Synet på parkanleggenes betydning holdt seg til utpå 1950-tallet. Med "Moderniserings- og rasjonaliseringsplanen" som ble vedtatt i 1958, ble vedlikeholdet kraftig nedprioritert. Parkene har siden vært forskjømt. Anlegg er lagt under asfalt. De gjenværende har tapt mye av sin historiske og estetiske verdi gjennom 40 års mangelfull skjøtsel.



På Støren-Åmotbanen er park- og hageanleggene på Stai, Glåmos og Singsås delvis bevart og inngår i fredningen av disse anleggene. Også på Reitan har man bevart en beplantet utsiktshøyde (over en jordkjeller) hvor det tidligere antakelig har stått et lysthus. Skogen hindrer i dag utsikt til bygda. Det bør vurderes om det kan være mulig å gjenskape den opprinnelige situasjonen. På Røros vil det bli gjort et forsøk på å gjenskape deler av det historiske parkanlegget som ledd i opprustingen av stasjonsområdet (jfr. side 44). Størst historisk verdi har likevel stasjonsparken på Koppang.

#### Koppang stasjonspark, km 246,75.

På Koppang utgjorde parken en del av de fasiliteter som jernbanen kunne tilby sine reisende i forbindelse med overnattingen av nordgående og sydgående tog mellom 1875 og -85. Her kunne de reisende promonere og passiere etter inntatt middag, før

de gikk til ro i ett av stedets 3 hoteller. Trær og busker fra det opprinnelige anlegget er bevart. Sporene etter gamle grusganger er også synlige og muliggjør en rekonstruksjon av det historiske anlegget.

En plan for parkens skjøtsel og bevaring må (som et minimum) finne sin plass i arbeidet med å videreutvikle stasjonen til skysstasjon. *En (eventuell) historisk korrekt tilbakeføring bør vurderes i en egen verne- og forvaltningsplan som styringsgruppa for NVP anbefaler utarbeidet for jernbanens parkanlegg.*

#### Minnesteiner.

Ved banens høyeste punkt (Harborg 670 m.o.h) står en minnestøtte som ble reist til banens åpning i 1877 (se forsiden). Denne og andre minnesmerker ved jernbanen er fredet i seg selv og krever ikke ytterligere oppmerksomhet i en verneplan.



Foto 88: Stasjonsparken på Koppang er den best bevarte på Rørosbanen. Parken var en viktig del av det gamle skysstasjonsanlegget som ble etablert på Koppang rundt 1875. Trær fra det opprinnelige anlegget står fremdeles. Om mulig bør den gamle beplantningsplanen med stier, lysthus m.v. gjenskapes når skjøtsel og nyplantinger gjennomføres.

Foto: Tor Nilssen.



## KILDER

- Rørosbanens historie 1872-1927  
 Rørosbanen i landets tjeneste  
 ”På Sporet”, div. artikler  
 Trondheim-Støren jernbane 120 år  
 Oppunder Fjellbandet, div. artikler  
 Jernbanens stasjonsparker  
 Bygningsregistrering Hamar distrikt  
 -Rørosbanen Hamar-Tynset  
 Bygningsregistrering Trondheim distrikt  
 -Rørosbanen Tynset-Støren  
 ”Arvedalslina”  
 Banedata  
 Rørosbanen – en landskaps-  
 og kulturhistorisk analyse  
 Alvdals gruvehistorie  
 Verneplan for jernbanebygninger  
 Neste stasjon  
 Vedtak/forslag om fredning av  
 -Glåmos stasjon  
 -Singsås stasjon  
 -Steinvik stasjon  
 -Stai stasjon  
 Bygdebok for Ålen  
 Rapport fra befarings i Drøyliene  
 Stensli og Reitan stasjoner, notater  
 Avgrensning, vern og forvaltning av  
 verdensarv Røros
- C. A. von Krogh 1927  
 Rørosbanekomiteen 1953  
 Norsk Jernbaneklubb 1976  
 Hans-Ole Sveia 1984  
 Ålen historielag 1985, -88, -92  
 Christian Wesenberg 1990
- NSB Arkitektkontoret 1992
- NSB Arkitektkontoret 1992  
 Odd E. Skjølvold 1994  
 Norsk jernbaneklubb 1994
- Tor Nilssen 1995  
 Leif Braset 1995  
 NSB og Riksantikvaren 1997  
 Hartmann, Mangset, Reisegg 97
- Riksantikvaren 1997  
 Riksantikvaren 1999  
 Riksantikvaren 2000  
 Riksantikvaren 2000  
 Tretvik og Stalsberg 1998  
 Thor Bjerke 2000  
 Per H. Kulbotten 2001
- Sør-Tr.lag fylkeskommune,  
 Røros kommune m.fl. 2001



Besøksadresse:	Resepsjon	Telefaks:	E-post
Pirsenteret	Region Nord:	Region Nord:	Region Nord:
Postadresse:	72 57 25 00	72 57 26 00	regionnord@jbv.no
Pirsenteret			
7462 Trondheim			

**MIKROMARC**  
BIBLIOTEKSYSTEM



200000167971