

NSB BANEREGION NORD:

RØROSBANEN

JERNBANEANLEGGENE HAMAR-STØREN OVER RØROS

EN LANDSKAPS- OG KULTURHISTORISK ANALYSE



Trondheim, januar 1995

Jernbaneverket
Biblioteket

INNHOLD:

FORORD	Side	5
SAMMENDRAG OG KONKLUSJONER	"	6
Kort historikk og banedata	"	6
Landskapssoner	"	6
Topografi og jordsmonn	"	6
Landskapstilpasning	"	7
Stasjoner og stasjonsbyer	"	7
Konklusjoner	"	8
LANDSKAPS- OG KULTURHISTORISK ANALYSE	"	9
Historikk og viktige banedata	"	9
Hvordan banen ble til	"	9
Baneanleggene	"	9
Bygninger, arkitekter og byggeskikk	"	9
Bruer og tunneler	"	10
Tabell over stasjoner og holdeplasser	"	11
Generell landskapsbeskrivelse	"	14
Hedemarken	"	14
Østerdalen	"	14
Gauldalen	"	14
Analysemetode: Landskapssoner	"	15
Metodikk	"	15
Kart over landskapssonene	"	16
Landskapssone A: Hamar – Hjellum	"	18
– Bane og landskap	"	18
– Hamar stasjon	"	18
Landskapssone B: Hjellum – Ebru	"	20
– Bane og landskap	"	20
– Hjellum stasjon	"	22
– Ilseng stasjon	"	22
– Ådalsbruk stasjon	"	22
– Løten stasjon og stasjonsby	"	26

Landskapssone C: Ebru – Elverum	Side 29
– Bane og landskap	" 29
– Elverum stasjon	" 30
Landskapssone D: Elverum – Rena	" 32
– Bane og landskap	" 32
– Grundset stasjon	" 33
– Rena stasjon og stasjonsby	" 33
Landskapssone E: Rena – Rasta	" 37
– Bane og landskap	" 37
– Arkitektur	" 37
– Steinvik stasjon	" 38
– Steinvik bru	" 38
– Opphus stasjon	" 38
Landskapssone F: Rasta – Koppang	" 42
– Bane og landskap	" 42
– Rasta stasjon	" 43
– Stai stasjon	" 43
– Koppang stasjon	" 43
Landskapssone G: Koppang – Kveberg	" 51
– Bane og landskap	" 51
– Atna stasjon	" 51
– Hanestad stasjon	" 51
– Barkald stasjon	" 52
Landskapssone H: Kveberg – Holan	" 58
– Bane og landskap	" 58
– Alvdal stasjon	" 58
– Auma stasjon	" 58
– Tynset stasjon og stasjonsby	" 59
Landskapssone I: Holan – Brennmoen	" 62
– Bane og landskap	" 62
– Tolga stasjon	" 63
Landskapssone J: Brennmoen – Os	" 65
– Bane og landskap	" 65
Landskapssone K: Os – Orvos	" 66
– Bane og landskap	" 66
– Os stasjon	" 66

– Røros stasjon og by	Side	67
Landskapssone L: Orvos – Engan	"	74
– Bane og landskap	"	74
– Bru over Glomma ved Glåmos	"	74
– Glåmos stasjon	"	74
Landskapssone M: Engan – Graftås	"	79
– Bane og landskap	"	79
– Drøya bru	"	79
– Reitan stasjon	"	79
Landskapssone N: Graftås – Stensli	"	82
– Bane og landskap	"	82
– Ålen holdeplass	"	82
– Stensli stasjon	"	82
Landskapssone O: Stensli – Drøya	"	86
– Bane og landskap	"	86
Landskapssone P: Drøya – Gåre	"	86
– Bane og landskap	"	86
– Haltdalen stasjon	"	86
Landskapssone Q: Gåre – Singsås	"	90
– Bane og landskap	"	90
Landskapssone R: Singsås – Støren	"	93
– Bane og landskap	"	93
– Singsås stasjon	"	93
– Kotsøy stasjon	"	93
– Rognes stasjon	"	94
– Støren bru	"	94
KILDEHENVISNINGER	"	101

FORORD

Denne rapporten er utarbeidet på oppdrag av NSB BANE Region Nord. NSB ønsket en dokumentasjon på de kulturhistoriske og landskapsmessige verdiene som ligger i den 384 km. lange jernbanestrekningen mellom Hamar og Støren over Røros. Rapporten søker å gi en vurdering av den nåværende jernbanens forhold til landskapet og banens anlegg som historiske og tekniske kulturminner. Videre gis en kort vurdering av de konsekvensene som en omfattende modernisering og ombygging vil få for de eksisterende baneanleggene, for landskapet langs banen og for de kulturhistoriske verdiene som dagens jernbaneanlegg representerer.

Foruten å være en analyse, er det også å håpe at denne rapporten gjennom tekst og bilder gir en god dokumentasjon på Rørosbanens stasjoner og øvrige anlegg anno 1994.

Det bør presiseres at denne rapporten ikke er noe forsøk på å skrive Rørosbanens historie. Historiske tilbakeblikk, årstall og tekniske data er tatt med i den grad de er nødvendige for å underbygge de landskaps- og kulturhistoriske vurderingene.

Rapporten er utarbeidet i tidsrommet januar 1994 – januar 1995, med feltarbeide i dagene 26.–27.01., 21.–25.02. og 8.–9.08.1994. Prosjektleder hos NSB har vært overing. Magne Fugelsøy, mens undertegnede har vært ansvarlig for arbeidet hos Lunde og Nilssen landskapsarkitekter MNLA.

Alle nye fotos er tatt av undertegnede i 1993–94 der annet ikke er nevnt. Eldre fotos er skaffet til veie av NSB Jernbanemuseet. Datering mangler på flere av de gamle bildene, så vi har måttet tidfeste dem omtrentlig. I den sammenheng som bildene er brukt i denne rapporten, mener vi at dette er godt nok.

Vi vil rette en hjertelig takk til NSB Jernbanemuseet for helhjertet bistand med å skaffe tilveie fotos og historisk dokumentasjon.

Trondheim, januar 1995

Tor Nilssen

SAMMENDRAG OG KONKLUSJONER

Kort historikk og banedata.

Rørosbanen, jernbanestrekningen mellom Hamar og Støren, ble utbygd parsellvis i 3 etapper. Hver parsell var fra starten organisert som egne jernbaneforvaltninger under Statsbanene. Den første parsellen, Hamar-Grundsetbanen ble ferdigstilt allerede i 1862, som en av de 3 første statsbanene her til lands. De to andre var Kongsvingerbanen (1862) og Størenbanen (1864). I 1871 ble baneparsellen fra Grundset til Rena; (Grundset-Aamotbanen) åpnet, og i 1877 ble parsellen fra Rena til Støren åpnet for trafikk (Støren-Aamodtbanen). NSB fikk ved denne baneåpningen et sammenhengende smalsporet jernbanenett mellom Hamar og Trondheim. 3 år senere, i 1880, ble så Hedemarksbanen åpnet som normalsporet statsbane mellom Eidsvoll og Hamar. En sammenhengende jernbaneforbindelse mellom Oslo og Trondheim var da realisert, dog med sporbrudd på Hamar. Norges første jernbane, den privateide Norsk Hoved-Jernbane (NHJ) mellom Oslo og Eidsvoll, hadde da vært i drift som privatbane i 26 år, siden 1854. Hovedbanen ble overtatt av NSB i 1926.

Landskapssoner.

Den 384 km. lange jernbanen mellom Støren og Hamar følger dalførene på strekningen mellom Støren og Elverum. Mellom Elverum og Hamar går jernbanen gjennom den åpne kulturlandskapet på Hedemarken.

Skiftninger i landskapet og jernbanens plassering i landskapet har gjort at vi har valgt å dele inn strekningen i ialt 18 landskapssoner. Foruten ved markante skiftninger i naturlandskapet er sonegrensene lagt i skillet mellom oppdyrkede, bebodde områder og områder hvor naturmarka dominerer; i hovedsak skogområder.

Topografi og jordsmonn.

Mellom Hamar og Elverum ligger størstedelen av jernbanestrekningen i et vidt og åpent kulturlandskap. På den siste strekningen før Elverum går banen gjennom Midtskogen.

Videre nordover gjennom Østerdalen skifter landskapet mellom skogsterreng og områder med åpne kulturlandskaper.

Baneparsellen nordover fra Røros ligger i et åpent naturlandskap som er dominert av fjellbjørkeskog.

Gauldalen mellom Reitan og Støren er i hovedsak en nokså trang v-dal med bratte dalsider. Barskogen og nakne bergvegger dominerer landskapsbildet her. Der hvor dalsidene er slakere og dekt av løsmasser, samt på elveavsetningene i dalbunnen, er det stedvis dyrkede områder. Jernbanen følger dalens mange og tildels krappe slynger. Dette var klart Rørosbanens vanskeligste og dyreste parsell å bygge, med sine mange bruer, tunneler og fjellskjæringer.

Landskapstilpasning

Landskapet på Hedemarken og i Østerdalen (Glåmdalsføret) er i norsk målestokk nesten ideellt for utbygging av infrastruktur. Det rolige og i hovedsak skogklede landskapet med sine mektige løsmasseformasjoner gjorde at jernbanebyggingen var ukomplisert og skjedde raskt og rimelig. Forrige århundres anleggsteknologi gjorde at jernbanetraséen ble tilpasset selv nokså beskjedne landskapsformasjoner. Dette gjorde at banen parsellvis ble temmelig kurverik selv gjennom storskalige landskaper. Med datidens hastigheter på det rullende materiell var dette uproblematisk. Framskrittet i forhold til hestetransport på dårlige landeveger var uansett enormt.

I Gauldalen bød terrenget jernbanebyggerne adskillig større motstand. Her var det nødvendig å forsere kortere partier med sterke stigninger, bl.a. ved Drøya sør for Reitan og Svølja mellom Haltdalen og Gåre. Trange dalpartier med bratte bergvegger gjorde at ialt 13 mindre tunneler måtte sprenges ut. Og endelig måtte Drøya og Gaula forseres over store brukonstruksjoner. På tross av alt dette gikk det bare 5 år fra Stortinget fattet vedtaket om bygging av banestrekningen mellom Støren og Rena til den ble høytidelig åpnet(!)

Stasjoner og stasjonsbyer.

På denne strekningen var det opprinnelig et stort antall stasjoner, holdeplasser og stoppesteder. Flere av disse er nå borte. Mange av de opprinnelige stasjonene er nedgradert til holdeplasser, og ved flere av disse er bygningene idag revet og erstattet av enkle léskur.

Støren stasjon tilhører Størenbanen, og omtales bare kort i denne rapporten. Ellers fins 30 stasjoner og holdeplasser med bygningsmiljøer i opprinnelig, ombygd eller nybygd tilstand. Alle disse er beskrevet i rapporten. I dette sammendraget er det viktig å nevne stasjonsbyene Røros, Tynset, Alvdal, Koppang, Rena, Elverum og Hamar. Disse 7 stedene (unntatt Røros og endestasjonen Hamar) har sitt utspring i jernbanen og de virksomheter som denne førte med seg. Jernbanen spiller fortsatt en viktig rolle i disse lokalsamfunnene,

og stasjonene har en god byplanmessig forankring i tettstedsstrukturen. På flere av stedene er det gode muligheter for å videreutvikle stasjonsområdene og gjøre dem enda sterkere integrert i tettstedsstrukturen.

Det er viktig å påpeke at ved de fleste av stasjonene langs Rørosbanen står fortsatt de opprinnelige bygningene fra forrige århundre. Georg Andreas Bull var arkitekt for bygningene mellom Hamar og Rena. Hans typetegninger ble også brukt ved enkelte stasjonsanlegg på banestrekningen nordover. Nordover fra Rena ble det imidlertid Peter Andreas Blix som etter hvert overtok arkitektarbeidet for Statsbanene. Både Bull og Blix var representanter for sveitserstilens formspråk innen arkitekturen. Bulls stasjoner er av de tidligste eksempler på rendyrket sveitserstil her til lands. Bygningene har store arkitektoniske kvaliteter.

Ved enkelte av stasjonene finner vi nesten komplette bygningsmiljøer som stort sett har stått uendret siden banen ble bygd. Samspillet med omkringliggende bygningsmiljøer er også godt ved flere av stasjonsanleggene. Av slike kan nevnes Løten, Steinvik, Rasta, Stai, Koppang, Tolga, Røros, Reitan og Singsås.

Konklusjoner

En evt. oppgradering av Rørosbanen til høg standard på strekningen Hamar–Glåmos vil i stor grad kunne gjøres uten store konflikter i forhold til de overordnede landskapsformasjonene. Årsaken er at denne strekningen har slake, storlinjede landskapsformasjoner, og at dalrommet gjennom Østerdalen er bredt. Lokalt vil en nok likevel på endel punkter og delstrekninger måtte planlegge meget bevisst for å oppnå gode terrengtilpasninger. På strekningen Glåmos–Støren vil det trange, buktende dalprofilet sette sterke begrensninger med tanke på å kunne oppnå en god landskapstilpasning. Her vil en måtte legge store deler av banen i tunneler for å kunne komme fram gjennom terrenget med de slake kurveradier som kreves for en fullstandard bane. Uansett vil en langs hele strekningen måtte gjøre særskilte tiltak der banen blir lagt i kulturlandskapet og inntil de bebygde områdene.

Ved trasévalget er det særlig viktig at flest mulig av stasjonene og stasjonsbyene får beholde jernbanen og et levende jernbanemiljø. I denne sammenheng siktes det til de kulturhistoriske og landskapsmessige kvalitetene som ligger i stasjonsmiljøene og deres samspill med tettstedet omkring. Disse kvalitetene kan ikke bevares og videreutvikles uten at togene fortsatt ruller på sporene. Fredede jernbanestasjoner uten togtrafikk vil bli døde muséer.

LANDSKAPS- OG KULTURHISTORISK ANALYSE

HISTORIKK OG VIKTIGE BANEDATA

Hvordan banen ble til.

I 1857 fattet Stortinget vedtak om bygging av en statlig jernbane fra Hamar til den gamle markedsplassen Grundset nord for Elverum. På grunn av dårlige økonomiske tider ble byggingen først igangsatt i 1858. Den 21. juli 1862 ble banestrekningen høytidelig åpnet som Norges 2. jernbanestrekning etter Norsk Hoved Jernbane eller Hovedbanen mellom Kristiania og Eidsvoll. Hamar–Grundsetbanen ble liggende som en kort, men samferdselsmessige viktig jernbane til 1871, da banen ble forlenget til Rena (Grundset–Aamot–banen). I 1872 vedtok Stortinget at den siste parsellen av det som skulle bli Rørosbanen skulle bygges mellom Rena og Støren, og allerede i 1877 var en sammenhengende jernbaneforbindelse mellom Trondheim og Hamar et faktum. Trondhjem–Støren Jernbane hadde da vært i drift som en smalsporet tertiærbane siden 1864.

Baneanleggene.

Banen ble bygget smalsporet (1067 mm. sporvidde). Banens vanskeligste partier ligger i Gauldalen, med parsellvis sterke stigninger krappe kurver og mange fjellskjæringer og tunneler. I Gauldalen er minste kurveradius helt nede i 188 meter, og sterkeste stigning er 13,3 promille. Sør for vannskillet er minste kurveradius 210 meter, og sterkeste stigning 10 promille. Banens høyeste punkt, 670 meter over havet, ligger ved Harborg nord for Røros. Under anlegget var hele 2100 mann i sving på det meste. Siden banen ble anlagt har svært lite skjedd med banetraséen. Etter at den normalsporede Dovrebanen stod ferdig i 1921, mistet Rørosbanen mye trafikk, og ble liggende som en nokså isolert smalsporet jernbane med sporbrudd på Hamar og Støren. Først i 1941 ble Rørosbanen utbygd til normalspor.

Rørosbanen er ikke elektrifisert.

Bygninger, arkitekter og byggeskikk.

På strekningen Hamar–Rena var Georg Andreas Bull arkitekt for jernbanens bygninger. Bull påbegynte også prosjekteringen av bygningene på Støren–Aamotbanen. Han hadde sin utdannelse fra Tyskland. Ved siden av å drive privatpraksis var han stadskonduktør ved bygningsvesenet i Oslo. Fra 1863 til 1972 var han Statsbaneanleggenes arkitekt.

Bulls bygninger er tidlige eksempler på en fullt utviklet sveitserstil. Bygningene hadde karakteristiske takutstikk som ved mellomstasjonene på Hamar–Grundsetbanen ble omdannet til sirlig dekorerte svalganger (nå borte). Sveitserstilen ble nærmest å regne som den offisielle jernbanestilen her til lands fram til 1880-årene. Bull hentet inspirasjon i lokal byggeskikk. Bl.a. var takkonstruksjonen på de tværvendte bygningsfløyene inspirert av dalførets ramloftstuer.

Elverum stasjon gjennomgikk store forandringer da banestrekningen Flisa–Elverum ble åpnet i 1910. Stasjonsbygningene ble da nyoppført. De ble av de siste arbeider som den kjente jernbanearkitekten Paul A. Due utførte for NSB.

Peter Andres Blix overtok arkitektarbeidene ved Rørosbanen etter Georg Andreas Bull. Også Blix hadde sveitserstilen som sitt varemerke. Rørosbanenes stasjoner ble regnet som særlig vellykkede eksempler på denne nye bygningsstilen, og folk kom til fots over fjellet helt fra Gudbrandsdalen for å hente inspirasjon til egne hus. For de ulike bygningstypene langs banen ble det utviklet et hierarki med typetegninger. Disse bygningstypene blir behandlet mer inngående under de ulike stasjonsanleggene.

Bruer og tunneler.

Den første av de store bruene på banen krysser Glomma like nord for Steinvik stasjon i Østerdalen. Dette er en fagverksbru i 2 spenn på betongpillarer.

Like sør for Reitan ligger banens høyeste bru, Drøya bru. Den krysser Gaula hele 43 meter over dalbunnen. Nåværende bru er fra 1960 og oppført i betong.

Rørosbanens lengste bru ligger like sør for Støren stasjon. Brua var opprinnelig bygd i tre, men ble avløst av ei bru i stålfagverk i 1951. Brua har 7 spenn og er 249 meter lang. Den hviler på kar av betong.

Ialt er det 58 bruer på banen. 12 av disse ble bygd i tre, resten i jern. Nå er trebruene erstattet av jernruer. De fleste er plateruer/bjelkebruer. De fleste hviler på kunstferdig oppmurte kar av naturstein.

Banen har ialt 12 tunneler. Alle er relativt korte tunneler som ligger i Gauldalen.

*Rørosbanen Hamar–Tynset. Tabell over stasjoner og holdeplasser.
(Norsk Jernbaneklubb: Banedata, 1985)*

31 RØROSBANEN (HAMAR DISTRIKT)						
nr.	navn.	status	km.	oppr./betj.	ubetj.	nedl.
3101	HAMAR	S	126,26	1862		
3102	Åker ⁺	hp	129,32	1862/1877	1931	
3103	HJELLUM	u/p	130,91	1862	1981	
3103.01	Kveka	hp	133,71	1957		
3104	ILSENG ⁺	S	135,33	1862		
3104.01	Impregnerings- anstalten	hp	136,21	1932		
3105	HØRSAND ⁺	hp	138,72	1862	1961	
3106	Ådalsbruk ⁺	hp	140,64	1862	1972	
3107	LØTEN ⁺	S	143,78	1862		
3107.01	Roset	hp	147,11	1930		
3107.02	Ebru ⁺		150,09	1932		1967
3108	Midtskog ⁺	hp	153,03	1862 ¹	1956	
3108.01	Tenninga		155,73	1954		1958
3109	ELVERUM	S	158,38	1862		
3109.01	Grundsetmoen		162,00	1955		1967 ³
3110	GRUNDESET ⁺	u/p	164,18	1862	1953	
3120.01	Vesle Grundset		166,00	1955		1967
3120.02	Bjørnenga	hp	167,58	1953		
3120.03	Sæteren	hp	169,60	1937		
3121	ØKSNA ⁺	hp	171,28	1871	1966	
3121.01	Torgerstua	hp	173,20	1937		
3122	RUDSTAD ⁺	u/p	175,78	1916	1981	
3122.01	Bråten	hp	178,64	1937		
3122.02	Bjørnstad		181,66	1937		1967
3122.03	Nygården	hp	182,66	1937		
3123	ÅSTA ⁺	hp	183,78	1871	1966	
3123.01	Delebekk	hp	185,62	1953		
3123.02	Skjærødden	hp	188,16	1931		
3124	RENA	S	190,38	1871		
3130.01	Hovda bru	hp	199,74	1952 ²		
3130.02	Nordre Sætre	hp	201,00	1952		
3131	STEINVIK ⁺	S/p	203,80	1875		
3131.01	Simensstugu ⁺		205,42	1952		1982
3131.02	Siljubekken	hp	210,11	1952		
3132	OPPHUS ⁺	S/p	213,85	1875		
3132.01	Kroken	hp	217,24	1952 ²		
3132.02	Neta	hp	219,54	1952 ²		
3133	RASTA ⁺	S/p	223,89	1883		
3134	Evenstad	u/p	227,68	1934	1970	
3134.01	Lorensstugu ⁺	hp	230,86	1952 ²		
3135	STAI	S/p	237,42	1875		
3135.01	Østland	hp	242,35	1952		
3136	KOPPANG	S	246,81	1875		
3136.01	Tresa		250,87	1935 ³		1967
3136.02	Frøsa	hp	255,85	1935 ³		
3137	BJØRÅNES ⁺	hp	261,52	1881/1904	1966	
3137.01	Rådelsbekken ⁺		266,37	1935 ³		1967
3138	ATNA	S/p	271,78	1877		
3138.01	Lyngen	hp	280,20	1935 ²		
3139	HANESTAD	S/p	285,00	1877		
3139.01	Grasbekken	hp	290,18	1952		
3139.02	Granvika	hp	297,35	1962		
3139.03	Aursjøbekkbrua ⁺		298,50	1952 ²		1962
3139.04	Aursjøbekken ⁺	hp	299,70	1952 ²		
3140	Barkald	Sp/p	304,46	1878		

Rørosbanen Hamar–Tynset. Tabell over stasjoner og holdeplasser.
 (Norsk Jernbaneklubb: Banedata, 1985) FORTS.

nr.	navn	status	km.	oppr./betj.	ubetj.	nedl.
3140.01	Solvang	hp	309,67	1953		
3141	Bellingmo +	hp	312,14	1898/1904	1966	
3141.01	Enget	hp	315,97	1952		
3141.02	Nyegga +	hp	319,30 ⁴	1935 ⁵		
3141.03	Nesteby		322,65	1957		1967
3142	ALVDAL +	S	324,23	1877		
3142.01	Tronsvangen	hp	326,24	1952		
3142.02	Brandvålslykkja +		329,20	1935 ⁵		1954
3142.03	Vindvoll	hp	330,90	1954		
3142.04	Tronskroken	hp	333,11	1952		
3143	AUMA	u	337,35	1879	1972	
3143.01	Måna	hp	340,19	1962		
3144	Røsta +	hp	342,80 ⁶	1913 ⁷	1922	
3144.01	Kjæreng	hp	344,47	1955		
3145	TYNSET +	S	347,21	1877		

Rørosbanen Tynset–Støren. Tabell over stasjoner og holdeplasser.
(Norsk Jernbaneklubb: Banedata, 1985)

42	RØROSBANEN (TRONDHEIM DISTRIKT)					
nr.	navn	status	km.	oppr./betj.	ubetj.	nedl.
3315	(TYNSET)		347,21			
4200.01	Åbrua	hp	350,16	1938		
4200.02	Gotland		351,47	1932		1955
4200.03	Støeng	hp	353,83	1945		
4201	TELNESET *	hp/l	357,56	1878/189?	1958	
4201.01	Lilleteleset	hp	359,75	1933 ¹		
4202	Eid	hp	363,00	1879/1921	1952	
4202.01	Nordre Eid		364,08	1932		1955
4203	TOLGA *	S	368,14	1877		
4203.01	Erlinesset		373,56	1932		1955
4204	Håmålvoll *	hp	376,85	1916/1919	1952	
4204.01	Stormyra	hp	381,68	1958		
4205	OS	S	384,87	1877		
4205.01	Nøren		386,03	1932		1955
4205.02	Røstfossen	hp	387,08	1932		
4205.03	Myhre		388,72	1932		1955
4205.04	Havsjøen	hp	389,74	1932		
4206	Høsøien	hp	392,48	1922/1931	1954	
4207	RØROS	S	399,04	1877		
4207.1	Statene		401,19	1904 ²		1971
4207.01	Gullikstad		404,60	1929		1971
4208	Orvos *	hp	406,50	1879	1954	
4208.01	Vintervoll		411,21	1929		1971
4209	GLAMOS *	S	412,53	1877		
4210	Harborg	hp	416,61	1915/1921	1926	
4210.01	Rugelsjøen	hp	418,52	1935		
4211	RUGLDALEN *	hp	420,45	1877	1959	
4211.01	Ryen	hp	421,78	1933		
4211.02	Nesvoll	hp	424,35	1927		
4211.03	Råen	hp	427,20	1929		
4211.04	Storvollen *		431,38	1917		1971
4212	REITAN	S	432,30	1877		
4212.01	Graftås	hp	434,94	1929		
4213	Ålen *	hp	438,03	1909/1918	1964	
4213.01	Almås	hp	440,03	1951		
4214	STENSLI *	hp	442,59	1877	1975	
4214.01	Drøia	hp	448,87	1929		
4214.02	Ramlo	hp	451,52	1951		
4215	HALTDALEN *	S	453,86	1877		
4215.01	Flatberg	hp	458,26	1927		
4215.02	Gildseth skole	hp	460,37	1929		
4216	LANGLETE *	hp	463,01	1877	1958	
4216.01	Krokan		467,20	1955		1983
4216.02	Almåsstøa	hp	469,71	1932		
4217	REITSTØA *	hp	471,88	1877	1970	
4217.01	Hinsværkrønning	hp	474,83	1931		
4218	SINGSÅS *	S	479,91	1876		
4218.01	Osøi bru *	hp	484,89	1929		
4219	BJØRGEN	hp	486,15	1876	1961	
4219.01	Talsnes	hp	489,88	1930		
4220	KOTSØY *	u	491,34	1890/189?	1975	
4220.01	Reppe	hp	493,11	1929		
4220.02	Lilleøien		494,95	1929		1971
4221	ROGNES *	hp	498,32	1876	1958	
4221.01	Grytbekken	hp	500,83	1931		
4221.02	Granoien	hp	503,25	1929		
4221.03	Folstadoien	hp	505,64	1930		
4221.04	Folstad	hp	507,79 ³	1929		
4111	(STØREN)		510,37 ⁴			

GENERELL LANDSKAPSBESKRIVELSE.

Hedemarken

På Hedemarken mellom Hamar og Elverum ligger jernbanen i et storslagent, åpent bølgende jordbrukslandskap på fruktbar morenejord. Vest for Elverum går jernbanen gjennom det eneste sammenhengende skogpartiet på denne strekningen, Midtskogen.

Østerdalen

Landskapet i Glommadalføret er av en helt annen karakter. Her finner vi en u-dal med slake dalsider, og med løsmasser gjennom hele dalprofilen på størstedelen av strekningen. Jernbanen ligger på løsmasser som veksler mellom morenejord og elveavsetninger. På morenejorda vokser granskogen, mens elveavsetningene ligger som furumoer der de ikke er oppdyrket.

Gauldalen.

Nord for det vidåpne landskapet ved Røros kommer banen inn i den åpne dalsenkningen mot Glåmos. Dette området er preget av bjørkeskog og små arealer med dyrket mark. Mellom Glåmos og Ålen (Reitan st.) faller banen bratt ned gjennom et område med granskog før dalen åpner seg i jordbrukslandskapet ved Ålen. Gjennom bygdene Ålen og Haltdalen går jernbanen gjennom åpne kulturlandskaper. Her finner vi større og sammenhengende dyrkede arealer på løsmasser i dalsidene. Mellom disse bygdene er banen lagt i skogen høgt over Gaulas trange gjel ved Svølja. Fra Haltdalen og nordover til Singsås følger banen elva gjennom et skogslandskap. Mellom Singsås og Støren er jernbanen lagt parallellt med Gaulas slynger i et trangt dalrom preget av jordbruksdrift i dalbunnen.

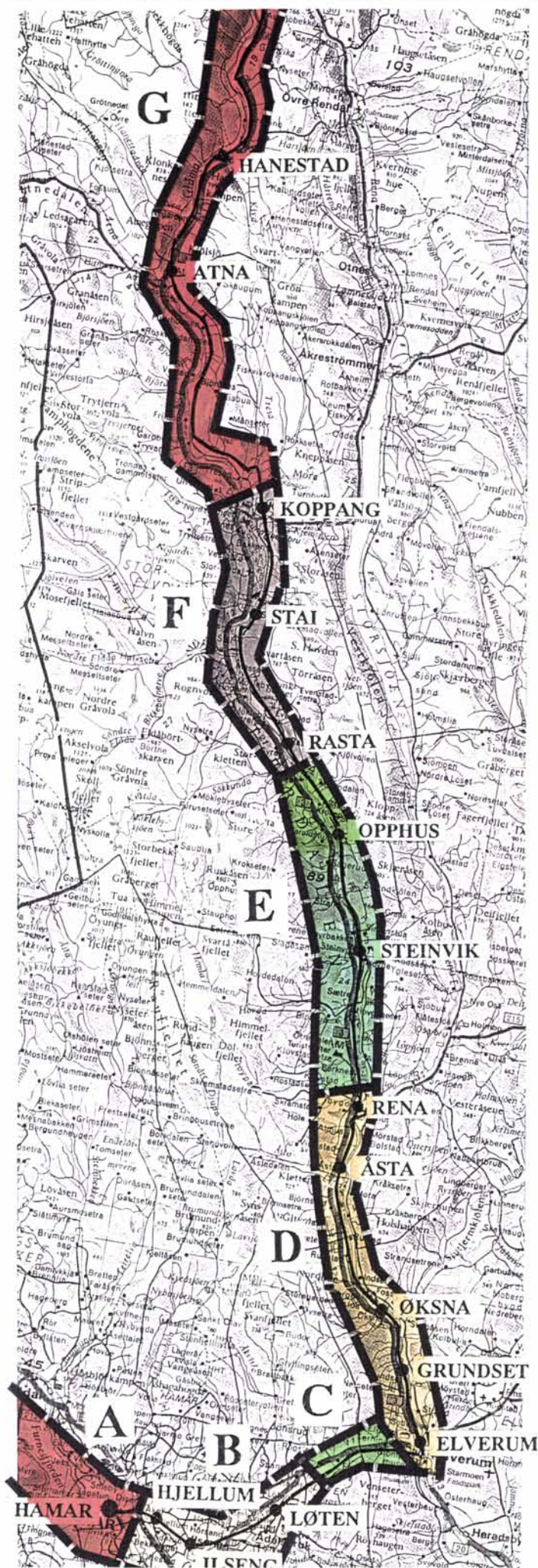
ANALYSEMETODE: LANDSKAPSSONER.

Metodikk.

Ut fra det som framgår av den generelle landskapsbeskrivelsen ovenfor, har vi funnet det hensiktsmessig å bygge opp landskapsanalysen ved å dele inn banestrekningen og landskapet i geografiske områder hvor landskapet og forholdet mellom jernbanen og landskapet er enhetlig. Slike områder har vi valgt å definere som landskapssoner.

En annen måte å klassifisere dette landskapet på ville vært å skille mellom ulike landskapstyper, og diskutere disse hver for seg. I forhold til geografien ville imidlertid dette ført til en mer springende og mindre oversiktlig framstilling, fordi en da ville fått felles omtale av områder og parseller som ligger langt fra hverandre.

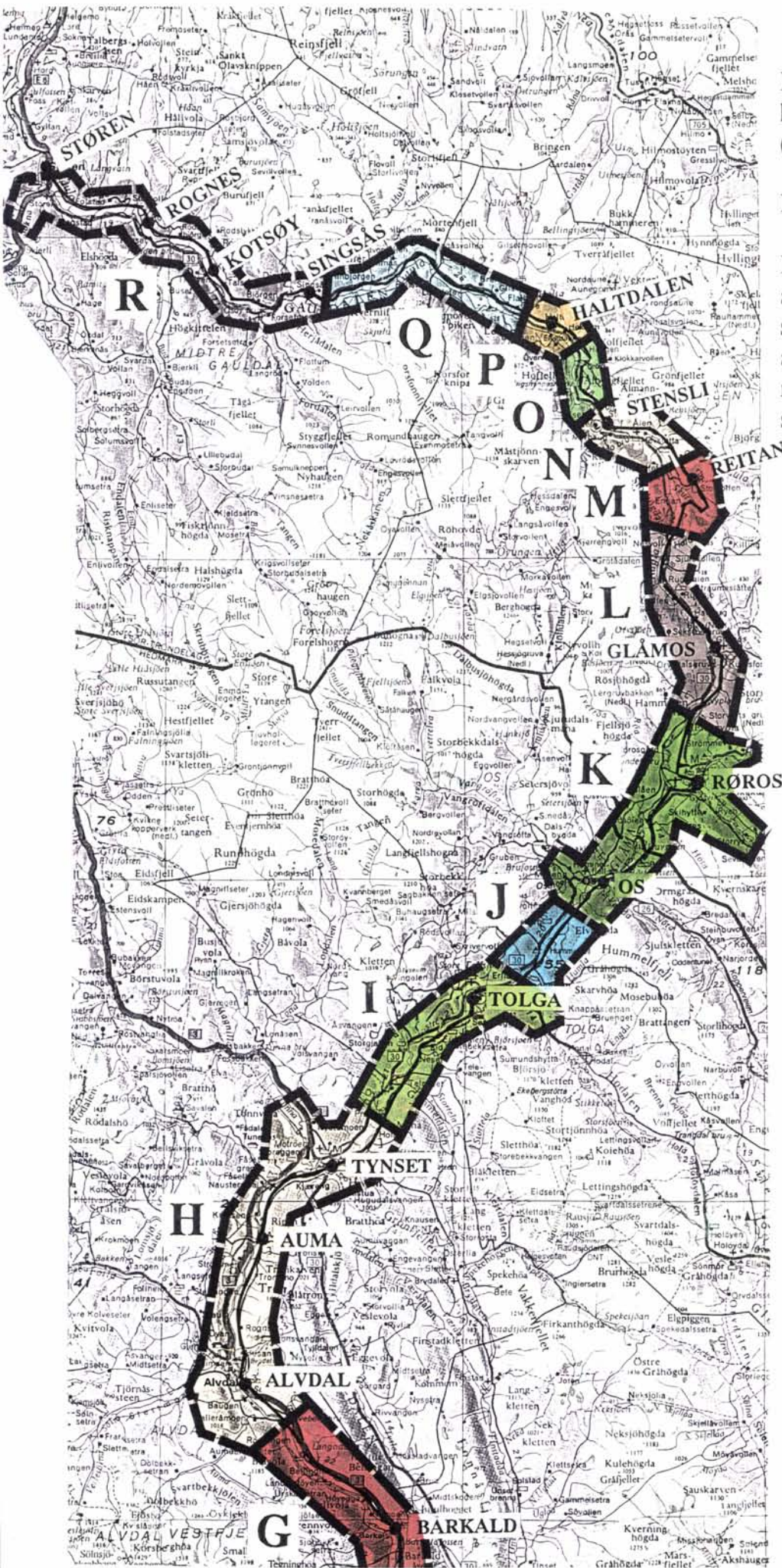
Som påpekt i den generelle beskrivelsen, består strekningen vekselvis av trangere og brede dalpartier, skogkleddede områder og oppdyrkede områder. Videre er jernbanen lagt på ulike måter i dalprofilene på denne lange banestrekningen. Forholdet mellom jernbanen og landskapet har vært bestemmende for hvor skillet mellom landskapssonene er lagt. Ialt 18 soner (A–R) er beskrevet nedenfor (Jfr. kartene på de 2 følgende sider).



**Kart over
landskapssonene.**
(målestokk 1:500 000)

Del 1: Hamar–Barkald

Landskapssonenes
avgrensning på begge
sider av dalføret er
angir landskaps-
rommets utstrekning
sett fra jernbanen.



Kart over landskapssonene.
(målestokk 1:500 000)

Del 2: Barkald–Støren

Landskapssonenes avgrensning på begge sider av dalføret er angir landskapsrommets utstrekning sett fra jernbanen.

LANDSKAPSSONE A: HAMAR – HJELLUM

Bane og landskap

Etter at den store stasjonstomta ved Hamar er passert, svinger Rørosbanen østover inn i landskapet på nordsida av Åkersvika. Området nærmest byen er blitt sterkt omkalfatret de siste årene i forbindelse med utbygging av ny tømmerterminal og etableringen av "Vikingskipet" idrettshall. Når dette golde området er passert, kommer banen inn i et spennende og variert landskap østover mot Hjellum. Dette området er preget av den gode kontakten med vannet og randsoner av frodig busk- og trevegetasjon ut mot våtmarka og vika.

Jernbanen forstyrrer dette landskapet i noen grad, men de fysiske og visuelle inngrepene er moderate. På størstedelen av denne strekningen står vegetasjonsbeltet som en buffer eller kulisse mellom vatnet og banen.

Hamar stasjon

Ved Hamar stasjon er det idag lite tilbake av bygninger eller andre anlegg fra årene 1862–80, da stasjonen var endestasjon for jernbanen østover til Østerdalen og etter hvert til Trondheim. I forbindelse med at Hedemarksbanen (Eidsvoll–Hamar) ble anlagt (åpnet 1880), ble de gamle bygningene revet, og nye oppført. De utvendige stasjonsanleggene ble også ombygd. Det samme skjedde på nytt da Gudbrandsdalsbanen ble åpnet til Tretten (1894) og Otta (1896). Den nåværende stasjonsbygningen og restaurantbygget ble oppført i denne forbindelse (1892). De øvrige bygningene ved Hamar er oppført i ettertid.



Foto 1 og 2: Åker vokterbolig ligger i idylliske omgivelser ved Åkersvika mellom Hamar og Hjellum. Vokterboligen med uthus ble oppført til Hamar–Grundsetbanens åpning i 1862. Bygningene står nå på NSB's bevaringsplan.



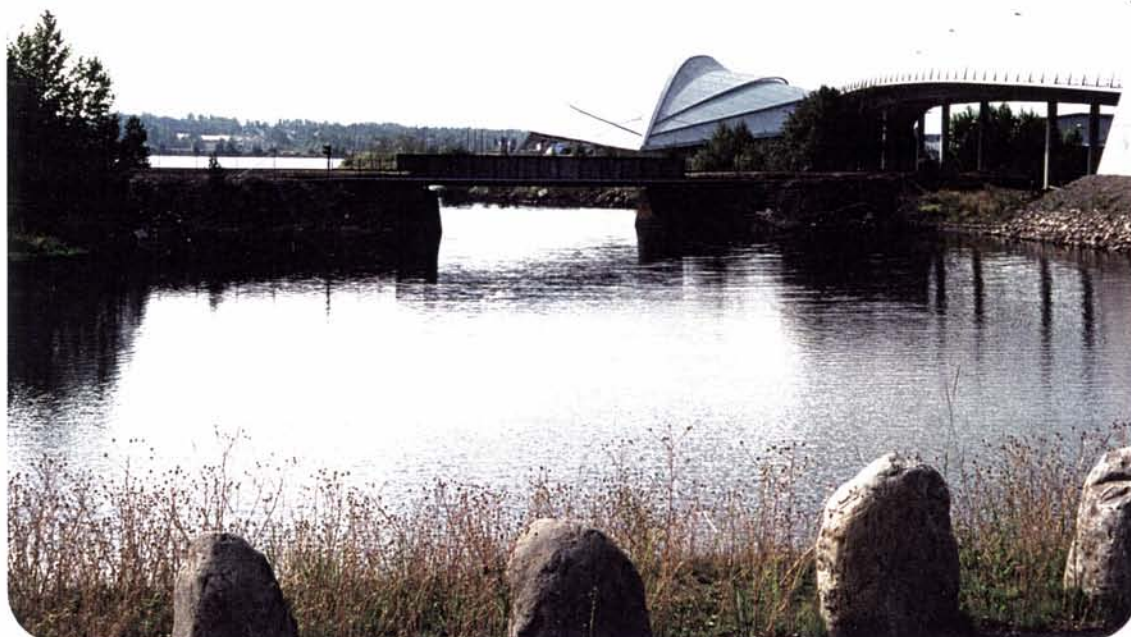


Foto 3: Platebrua over Flakstadelva er et markant landskapsskille som markerer overgangen fra det ødslige området ved Vikingskipet til det frodige naturreservatet på østsiden langs Åkersvika. Sett fra riksveg 3 spiller brua fint sammen med Vikingskipet og den nye vegbrua til dette området.

LANDSKAPSSONE B: HJELLUM–EBRU

Bane og landskap.

Østover fra Hjellum åpner landskapet seg, Åkersvika forlates og banen kommer inn i det åpne og bølgende jordbrukslandskapet på Hedemarken. Landskapet består av store sammenhengende åkerarealer med teiger og holt av barskog. Landskapet er noe oppdelt av lunder og randssoner med lauvvegetasjon, særlig langs elver og bekkedrag. Langs jernbanen finner vi lauvvegetasjon i skjæringer og fyllinger. Dette bidrar til å myke opp et ellers meget åpent landskap.

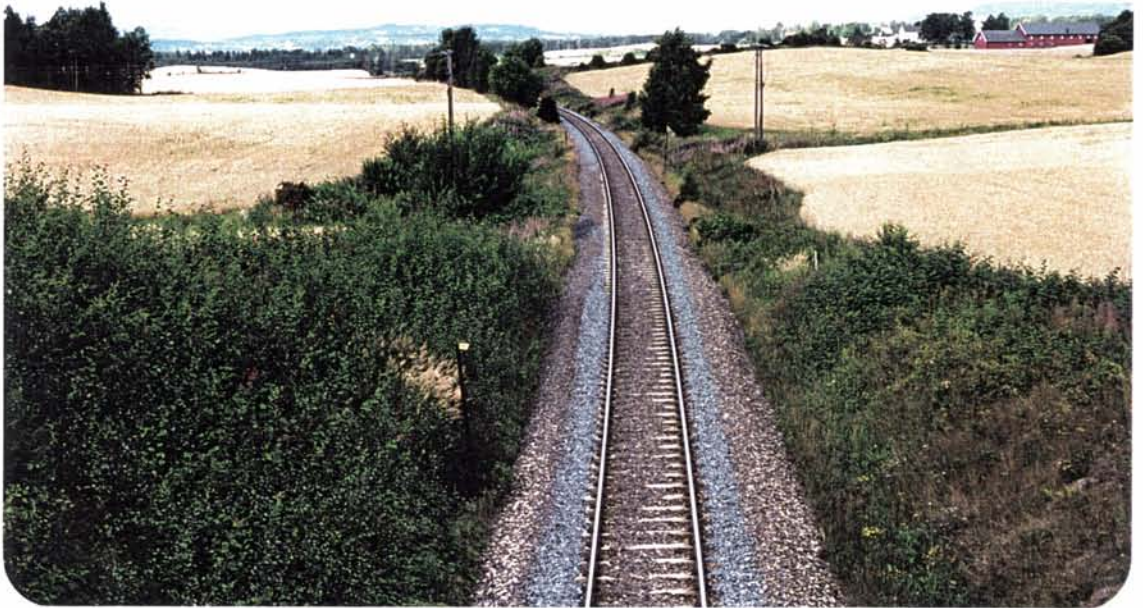


Foto 4: Østover fra Åkersvika går jernbanen gjennom det åpne kulturlandskapet på Hedemarken. Langs banen har det stedvis grodd opp vegetasjon som danner frodige randsoner i landskapet.



Foto 5: På kortere strekninger går jernbanen gjennom skogholt der plantet gran dominerer.

Hjellum stasjon.

Stasjonen er nedlagt, og Hjellum er idag kun registrert som lastespor. Stasjonsbygning og godshus står imidlertid ennå, og er sammen med tilstøtende bebyggelse med på å forme et lite tettsted her. Stasjonsbygningen er den opprinnelige fra 1862, og er idag den eneste av Hamar–Grundsetbanens opprinnelige stasjonsbygninger av "type liten mellomstasjon" som fortsatt står. Den er sterkt ombygd, og er idag i bruk som bolig. Stasjonen begynner nå å bære preg av forfall. Dette gjelder bygningene såvel som uteområdet. Vest for stasjonsbygningen står noen store hengebjørker. Disse gir stasjonsområdet et frodig preg.

Ilseng stasjon.

Ved Ilseng er den opprinnelige stasjonsbygningen revet, og stasjonsmesterboligen fra ca. 1895 er senere tatt i bruk til stasjonsbygning. Bygningen er idag utleid til andre formål. Foruten stasjonsbygningen står ennå det gamle godshuset på sørsiden av sporområdet, samt en garasje av nyere dato. Omkring stasjonsområdet er det plantet en rad popler som idag har fått anseelige dimensjoner. Stasjonshagen er godt holdt i hevd, og rommer bl.a. flere sorter prydbusker. Stasjonen ligger litt utenfor tettstedet Ilseng, og området virker idag nokså ødslig. Stasjonsbygningen, hagen og poppelrekken er i god hevd, og bør sammen med det gamle godshuset vurderes bevart som et samferdselshistorisk kulturminne.

Ilseng ble ubetjent i 1986, men har ennå behovsstopp for lokaltogene.

Ådalsbruk stasjon.

Ådalsbruk er et helhetlig bygningsmiljø fra 1915, tegnet ved NSB's arkitektkontor. Stasjonsbygningen er oppført i jugendstil med nasjonale trekk, og minner i sin reisning om stasjonene langs Dovrebanen fra samme epoke. Godshus, privet og uthus er oppført etter typetegninger. Stasjonen ligger i landlig idyll, i fint samspill med omgivelsene. Etter at virksomheten ved Klevfoss Cellulose opphørte, og sidesporet dit ble nedlagt, har Ådalsbruk stasjon og området omkring hatt liten virksomhet og utvikling. Stasjonsanleggets verdi idag ligger først og fremst i den monumentale stasjonsbygningen, at alle bygningene ennå står, og at bygningsmiljøet er eksteriørmessig intakt. Uten dette stasjonsmiljøet ville en knapt kunnet kalle Ådalsbruk et *sted* i dag.

Ådalsbruk er idag stoppested med behovsstopp for lokaltog.



Foto 6: Stasjonsbygningen ved Hjellum er den opprinnelige fra 1862, og er idag den eneste av Hamar–Grundsetbanens opprinnelige stasjonsbygninger av "type liten mellomstasjon" som fortsatt står, om enn sterkt ombygd. De store bjørkene er verdifulle minner fra stasjonens første år.



Foto 7: Ved Hjellum krysser lokalvegen jernbanen i plan. Det gamle godshuset til venstre har ennå sitt lastespor i behold.



Foto 8: Ved Ilseng tjente stasjonsmesterboligen fra ca. 1895 (bildet) som stasjonsbygning den siste tiden. Bak ligger stasjonshagen og den monumentale poppelrekken som markerer jernbanens eiendomsgrense.



Foto 9: Ilseng stasjon ligger nokså ensomt utenfor tettstedet. Stasjonen er i god tilstand, og har verdi som kulturminne fra den gang stasjonen var betydningsfull og toget var det viktigste kommunikasjonsmidlet. Bakerst i bildet sees det gamle godshuset.



Foto 10–11: Ådalsbruk stasjon er et helstøpt bygningsmiljø fra 1915. Den høyreste stasjonsbygningen er oppført i jugendstil med nasjonale trekk. Den minner om bygningene langs Dovrebanen fra samme epoke. De øvrige bygningene er bygd etter typetegninger. Stasjonen ligger i særs idylliske omgivelser, og definerer Ådalsbruk som sted ute i dette åpne kulturlandskapet.



Løten stasjon og stasjonsby.

I motsetning til Ilseng og Ådalsbruk, har Løten vokst og utviklet seg til en stasjonsby med utgangspunkt i jernbanestasjonen. Stasjonen har ennå en sentral plass i tettstedet, selv om den idag ikke lenger har samme samferdselsmessige betydning. Stasjonen har krysningsspor og lastespor. Bygningsmassen består av stasjonsbygningen med godshustilbygg og et større godshus ved lastesporet. Stasjonsbygningen er den opprinnelige fra 1862, og er idag den eneste av Hamar-Grundsetbanens opprinnelige stasjonsbygninger av "type stor mellomstasjon" som fortsatt står. Som ved Hjellum er også denne sterkt ombygd opp gjennom årene. Foruten bygningene er store hengebjørker vest for stasjonsbygningen med på å skape et fint utemiljø ved stasjonen. Stasjonen og det gamle meieriet øst for stasjonen utgjør sammen et historisk bygningsmiljø midt inne i et tettsted preget av moderne bygninger. En opprusting av uteanlegget på "bysiden" av stasjonen ville ha forbedret det positive samspillet med tettstedet ytterligere.



Foto 12: Stasjonsområdet ved Løten preges av de prektige hengebjørkene, stasjonsbygningen og det gamle godshuset.



Foto 13: Løten stasjon er godt integrert i tettstedet Løten.



Foto 14: Bygningene ved Løten stasjon spiller fint sammen med den gamle meieribygningen øst for stasjonen. De utgjør til sammen et historisk bygningsmiljø sentralt i tettstedet.



Foto 15: Jernbanen mellom Hamar og Elverum har mange planoverganger. Elementene i sikrede bomanlegg skaper et eget lite "jernbanemiljø", og gir trafikanten en følelse av nærhet til jernbanen.



Foto 16: I Løten står fortsatt overgangsbrua over riksvegen i sin opprinnelige skikkelse, med stålbejler på murte kar av naturstein. Slike bruer er viktige kulturminner knyttet til jernbanen.

LANDSKAPSSONE C: EBRU-ELVERUM.

Bane og landskap

Ved Ebru øst for Løten forlater jernbanen det åpne kulturlandskapet og går gjennom Midtskogen, som er et nokså lukket skogterreng, fram til Elverum. Like før Elverum stasjon ligger ei fin steinhvelvbru over Terningåa (30,8 meter lang). Ellers er landskapet og baneanleggene langs denne baneparsellen nokså uspennende.

Jernbanebro over Terningaaen, Elverum

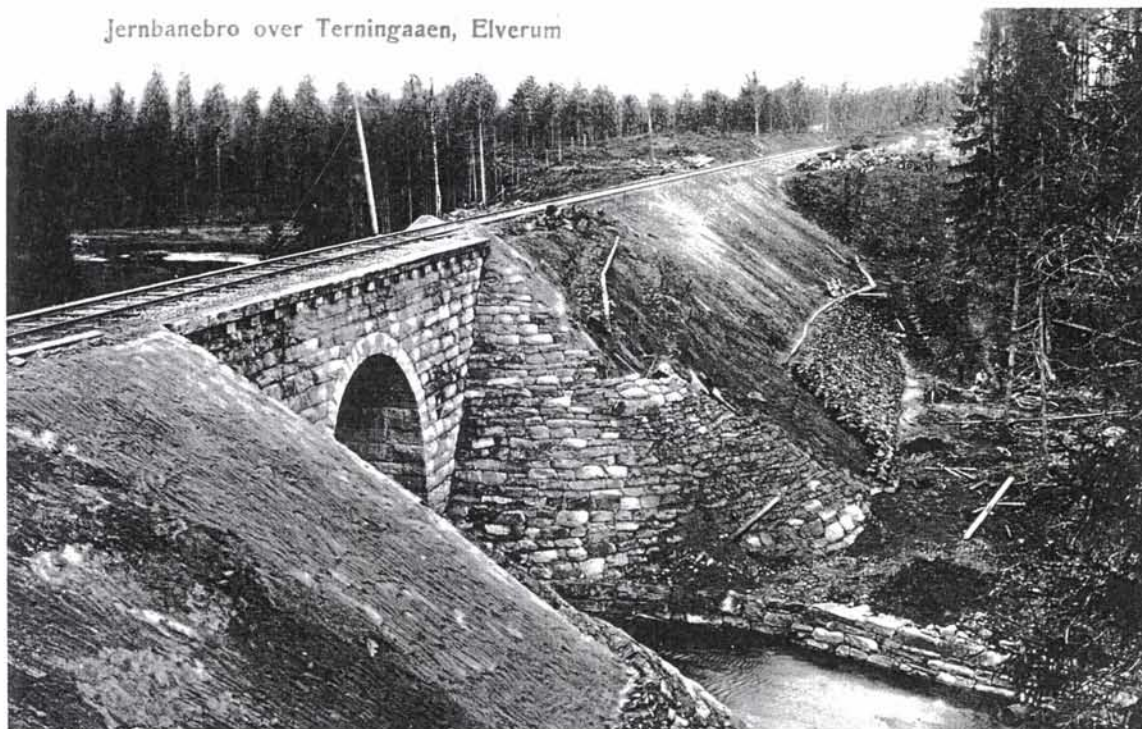


Foto 17: Langs Rørosbanen er jernbanebrua over Terningåa den eneste brua som er oppført som steinhvelvkonstruksjon. Det antas at denne brua erstattet ei eldre og mer primitiv bru da banestrekningen Hamar–Elverum ble utbredt til 3–skinner i 1919. Årene 1915–25 var gullalderen for bygging av steinhvelvbruer langs det norske jernbanenettet.

Elverum stasjon.

Den første tiden var Elverum kun en mellomstasjon på Hamar–Grundsetbanen. I desember 1910 ble Solørbanen (Kongsvinger–Elverum) åpnet fram til Elverum. Elverum ble da en viktig forgreiningstasjon, og fikk stort sporområde og nye bygninger. Solørbanen ble bygd normalsporet, så Elverum ble sporbruddstasjon de første årene fra 1910, med omlasting og omstigning mellom smalsporet og normalsporet materiell. De nye bygningene som ble oppført i forbindelse med Solørbanens ferdigstilling, ble tegnet av arkitekt Paul Armand Due. Både stasjonsbygning, ilgodshus og privet ble oppført i pusset tegl i nybarokk stil. Dette ble av de siste arbeider som den kjente jernbanearkitekten tegnet for NSB. Han er ellers bl.a. kjent for å ha prosjektert bygningene til Gudbrandsdalsbanen; banestrekningen Hamar–Otta. Bygningene ved Elverum stasjon ble vellykkede. De står fortsatt og er i god hevd. Stasjonsbygningen, ilgodshuset og garasjen er oppført på NSB's bevaringsplan.

Elverum stasjon ligger idag et stykke utenfor stedets sentrum. Nye vegsystemer i området har ytterligere bidratt til at stasjonen idag er kommet litt i "bakevja". Disse forhold er det lite å gjøre noe med nå. Selve stasjonsområdet burde det imidlertid være store muligheter for å utvikle i positiv retning. Den enorme "asfaltørkenen" (veger, parkeringsarealer og bussholdeplass) sør og øst for stasjonen bør kunne omskapes til funksjonelle og hyggelige arealer med en parkmessig opparbeiding av deler av arealet. De flotte gamle bjørkene (jfr. Hjellum og Løten) ved stasjonsbygningen skaper et grønt uterom på stasjonens inngangsside.

Elverum jernbanestation

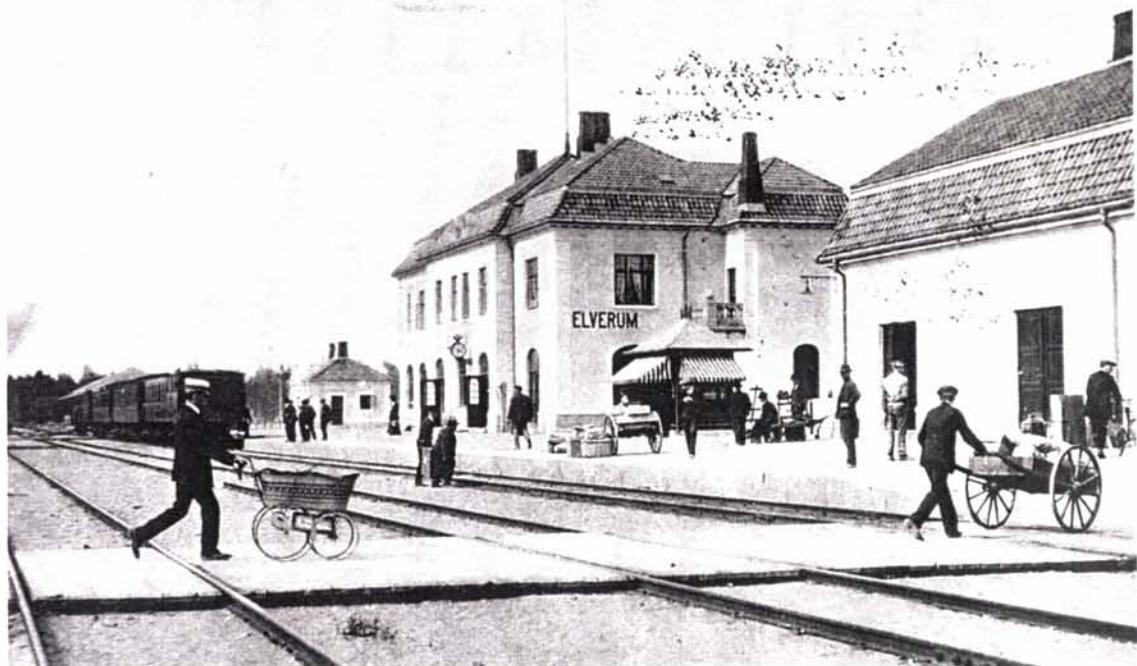


Foto 18: Elverum stasjon like etter 1910. Stasjonen hadde den gang et yrende liv.



Foto 18b. Elverum stasjon idag. Bygningene står fortsatt, og representerer klassisismen i norsk jernbanebygging, i dette tilfelle en original nybarokk karakter. Bygningene står på NSB's bevaringsliste. Parkplantingen som ble utført etter nybyggingen setter idag et frodig preg på stasjonens nærområde.



Foto 19: Det ødslige asfaltområdet sør for stasjonsbygningen bør kunne omformes til et funksjonelt og hyggelig område for reisende med tog og buss. Området skriker etter treplantinger.

LANDSKAPSSONE D: ELVERUM-RENA

Bane og landskap.

Mellom Elverum og Rena går jernbanen gjennom en åpen u-dal med et tilnærmet sammenhengende kulturlandskap i dalbunnen. Mellom de oppdyrkede områdene finner vi mindre skogteiger på sandavsetningene. Eller finner vi randsoner i eiendomsgrensene og langs sideelver og bekker. Langs Glommas bredder finner vi randsoner med lauvvegetasjon på hele strekningen gjennom hele Østerdalen. I dalsidene vokser det frodig barskog.

Jernbanen ligger på vestsiden av Glomma, enten ute i det åpne jordbrukslandskapet eller i landskapsskillet mellom dyrkajorda og skogen i dalsiden. Stedvis går banen gjennom kortere skogteiger med gran eller furu.

Grundset stasjon.

I en jernbanehistorisk sammenheng bør Grundset nevnes spesielt, da dette var banens endestasjon i årene 1862–71. Grundset var den gang en viktig markeds plass, og derfor et naturlig endepunkt for banen. Senere ble markedet flyttet sørover til Elverum. Ved Grundset ble det oppført både stasjonsbygning og godshus til åpningen i 1862. Da Grundset–Aamotbanen stod ferdig til Rena i 1871, ble stasjonsbygningen ved Grundset flyttet til Rena og betydelig utvidet. Ved Grundset ble godshuset tatt i bruk som stasjonsbygning. Godshuset står fortsatt og markerer det østlige endepunktet for Norges første statsbane.

Grundset har ikke togstopp lenger.

Rena stasjon og stasjonsby.

Etter jernbanens og treforedlingsindustriens etablering har Rena vokst til en stasjonsby med bystruktur på området mellom Glomma og jernbanestasjonen. Jernbanen er fortsatt en viktig institusjon i dette lokalsamfunnet både som person- og godsbe frakter. Stasjonen ligger byplanmessig godt plassert, og preger tettstedet sterkt. Av bygninger er det idag den ruvende stasjonsbygningen som er den viktigste. Denne ble flyttet til Rena fra Grundset, og er senere om- og påbygd flere ganger. Den siste ombyggingen førte dessverre til en forenkling av stasjonens frodige sveitserstil. Bygningen har idag likevel sitt særpreg, og gjør inntrykk ved sitt ruvende ytre.

De store trærne i parkarealet ved stasjonen er idag et verdifullt grønt innslag i tettstedet.

Stasjonsområdet forøvrig er preget av det store sporområdet for godshåndtering og baneavdelingens virksomhet. Stasjonstomta har flere bygninger av varierende alder og arkitektonisk kvalitet.



Foto 20: Ved Grundset ble godshuset fra 1862 innredet til stasjonsbygning da den opprinnelige stasjonsbygningen ble flyttet til Rena i 1871. Dette godshuset står ennå, og er en viktig markering av endepunktet for Norges første statbane.



Foto 21: Ved Øksna er stasjonsbygningen revet, og de reisendes bekvemmeligheter har i ettertid bestått av et heller trist léskur av "plavinyl-typen" (1960-årene?). Denne typen fins også ved Ebru øst for Løten. Skuret bør kanskje bevares som eksempel på NSB's rasjonelle arkitektur fra denne epoken?



Foto 22: Den opprinnelige stasjonen ved Rudstad er også revet, og ny oppført i 1967. Den nåværende bygningen er neppe NSB's stolthet, og vitner om en periode hvor omtanken for byggeskikk var heller liten.



Foto 23: Brua over Åsta er en tradisjonell fagverksbru i to spenn på steinpillarer. Med en lengde på 66 meter i 2 spenn er dette den nest lengste jernbanebrua i Østerdalen. På bildet sees et typisk landskapsprofil på denne strekningen: Granskog i liene og dyrket mark og mindre skogteiger nede i dalbunnen.



Foto 24: Rena stasjon få år etter baneåpningen. Stasjonsbygningen ble flyttet hit fra Grundset, og ble da ombygd og betydelig utvidet.

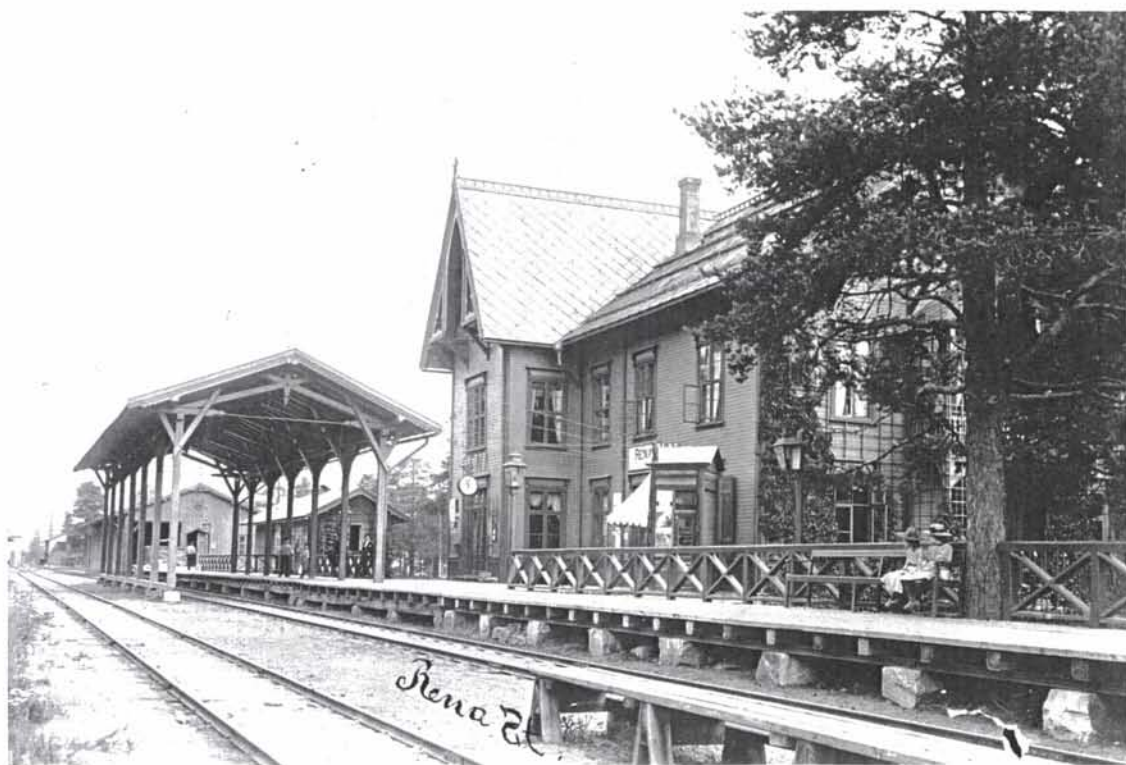


Foto 25: Rena stasjon er blitt utvidet i flere omganger. Bildet viser stasjonen ved århundreskiftet. Furua til høyre er vokst mye siden bildet øverst på denne siden ble tatt. Den er nennsomt bevart i plattformkonstruksjonen.



Foto 26: Rena stasjon idag. Arkitekturen er blitt nokså forenklet ved senere moderniseringer, men dimensjonene imponerer, og bygningen har ennå noe igjen av fordums prakt.

LANDSKAPSSONE E: RENA–RASTA

Bane og landskap.

Nordover fra Rena lukker landskapet seg, og barskog blir dominerende landskapstype nordover til Rasta. Stedvis er det likevel jordbruksarealer og grender med bosetting. Dalrommet har omtrent den samme åpne u-profilen som lenger sør. Ved siden av gran- og furuskog er Glomma viktigste landskapselement på denne strekningen.

Arkitektur.

For strekningen Rena (Aamodt)–Støren er situasjonen litt sammensatt med hensyn til bygningstypene langs banen. Årsaken er at både Georg Andreas Bull og Peter Andreas Blix tegnet bygninger til denne banestrekningen. Begge var imidlertid eksponenter for det samme formspråket; sveitserstilen.

Steinvik stasjon

På denne skogstrekningen ligger Steinvik stasjon i ei lita grend ved Glomma. Like nord for Steinvik er det bru over elva, og stedet er derfor et lite trafikknutepunkt i dalen. Dette er nok hovedårsak til at det ble oppført en stasjon her. Stasjonen bidrog så til en videre utvikling av stedet.

Steinvik stasjon har idag et komplett bygningsmiljø med mange hus som ble oppført da banen ble anlagt. Bygningene utgjør sammen med noen nabohus ei lita grend i skoglandskapet. Bygningene er ikke forringet ved senere moderniseringer og framstår i sin opprinnelige skikkelse. De bærer idag dessverre preg av manglende vedlikehold. Ved Steinvik stasjon er hele 4 bygninger foreslått fredet. Dette gjelder stasjonsbygningen (1873), godshus og bryggerhus (1874) og privet (1875). Videre er hvilebu (1951) og materialbu oppført på verneplanen.

Stasjonsbygningen er tegnet av G.A.Bull, og er av typen "Liten National". Samme type stasjon er oppført ved Steinsli.

Steinvik bru

Like nord for Steinvik stasjon krysser jernbanen over til østsiden av Glomma over Steinvik bru. Fra Steinvik følger jernbanen østsiden av Glomma helt nord til Glåmos. Steinvik bru er ei klassisk stålfagverksbru. Brua er 130 meter lang, med to spenn. Den ble siste gang modernisert i 1963. Brua ligger uforstyrret i et rolig landskap med skog på østsiden og skog og dyrket mark på vestsiden. Brua er et markant og positivt landskapselement.

Opphus stasjon

Som ved Steinvik er Opphus stasjon anlagt ved ei bru over Glomma. Idag er det liten virksomhet her, men stedet har fortsatt nærbutikk. Ved Opphus er det stasjonsbygningen som først og fremst preger anlegget. Stasjonsbygningen er nettopp av den såkalte "Opphus-typen", en bygningstype som P.A.Blix utviklet på grunnlag av G.A.Bulls "Hvalstad-type". Typen ble utviklet for mindre jernbanestasjoner. Stasjonsbygninger av Opphus-typen står idag ellers ved Auma og Barkald. Stasjonsbygningen er arkitektonisk sett noe forringet ved senere moderniseringer, men har verdi på grunn av sin alder og opprinnelse. Den bidrar til å sette stedet på kartet.

Opphus stasjon har idag behovsstopp for lokaltog.



Foto 27: Barskogen dominerer landskapet mellom Rena og Rasta. Dette bildet fra Steinvik viser en typisk landskapssituasjon.



Foto 28: Steinvik stasjon har et komplett og opprinnelig bygningsmiljø. Bygningene er lite ombygd siden 1870-tallet. På grunn av dette er hele 5 bygninger ved stasjonen oppført på verneplanen. Av disse er stasjonsbygning, godshus og bryggerhus foreslått fredet.



Foto 29. Bryggerhuset er særegent for Steinvik stasjon. I et heller uspennende landskap er denne bygningen et interessant landemerke for tog- og vegfarende. I forgrunnen stasjonshagen med plener og sibirertebusk.



Foto 30: Stasjonsbygningen ved Steinvik er av type "Liten National", tegnet av Georg Andreas Bull. Samme type står også ved Steinsli.



Foto 31 og 32: Steinvik jernbanebru er Rørosbanens eneste krysning med Glomma i Østerdalen. Brua er en klassisk stålfagverksbru (modernisert i 1963), og ligger som et fritt og uforstyrret landemerke i rolige omgivelser.





Foto 33: Den opprinnelige stasjonsbygningen ved Opphus står ennå. Bygningen ble tegnet av Peter Andreas Blix og er av "Opphus-typen", en stasjonsbygning med sammenbygd godshus for mindre stasjoner. Typen er også representert ved Barkald og Auma.

LANDSKAPSSONE F: RASTA-KOPPANG.

Bane og landskap.

Nordover fra Rasta åpner landskapet i dalbunnen seg. Helt opp til Koppang er elveslettene for en stor del oppdyrket. På denne strekningen renner Glomma rolig gjennom et åpent kulturlandskap. Elva er omsluttet av frodig randvegetasjon. Dalsidene er her som lenger sør kledd med barskog med gran som dominerende treslag.

Jernbanen går over de oppdyrkede elveslettene på størstedelen av strekningen. Banen er for en stor del plassert i landskapsskillet mot skogen i østre dalside. Noen kilometer sør for Koppang forlater jernbanen dalbunnen, og begynner oppstigningen til den skogklede grusterrassen hvor tettstedet Koppang ligger. Skjæringer og fyllinger på denne baneparsellen er nå forlenget vokst til med skog.

Jernbanen nådde fram til Koppang i 1875.

Rasta stasjon.

Ved Rasta finner vi også et komplett og lite endret bygningsmiljø fra banens anleggstid. Bygningene og grøntanlegget spiller fint sammen til en helhet. Ved Rasta ble et laftet uthus innredet til stasjonsbygning. Ellers består anlegget av godshus, privet og vokterbolig med uthus. Vokterboligen er av samme type som ved Rena, og er også her oppført på bevaringsplanen.

Stai stasjon.

Stasjonsmiljøet ved Stai må være det flotteste i Østerdalen! Her finner vi et komplett og meget godt vedlikeholdt anlegg som ikke er forringet ved vedlikehold og senere moderniseringer. Som ved Rena, Steinvik og Opphus ligger Stai stasjon ved en viktig bruforbindelse over Glomma. Rundt stasjonen finner vi et bygningsmiljø som arkitektonisk forholder seg fint til husene ved stasjonen. Etter siste verdenskrig ser stedet ut til å hatt liten utvikling. Dette har ført til at stedet har en helhetlig eldre bebyggelse. Stai har så stor *stedskvaliteter* at et områdevern av både stasjonsanlegget og omgivelsene bør vurderes.

Koppang stasjon.

Ved årsskiftet 1875/76 var banen nådd fram til Koppang. Fra baneåpningen og fram til midten av 1880-tallet måtte togreisende mellom Østlandet og det nordenfjeldske overnatte på Koppang (eller Tynset). Dette førte til stor aktivitet ved stasjonen, med innstilling av lokomotiver og et yrende folkeliv. Koppang stasjon ble en slags skysstasjon, med restaurantbygg og ialt 3 hoteller i stasjonens umiddelbare nærhet; Koppang hotell, Hansens hotell og Central hotell (endret navn til Jernbanehotellet i 1880). Fra midten av 1880-årene ble nattog med liggevogner introdusert ved Rørosbanen, og aktiviteten ved Koppang stasjon dalte drastisk. Idag er tømmertransport den viktigste virksomheten ved stasjonen.

Stasjonsbygningen ble tegnet av G.A.Bull, og er av typen "Stor National". Denne typen ble også oppført ved Singsås. Stasjonen fikk et stort restaurantbygg. Stasjonen med restaurantbygg står ennå, men brukes nå til andre formål, da ny stasjonsbygning ble oppført lenger nord på stasjonsområdet i 1962. Sør for den gamle stasjonsbygningen er det et større parkareal med store trær av ulike arter, samt plener og prydbusker. Det gamle godshuset står ennå. Stasjonsbebyggelsen, parken og de gamle hotellene utgjør til sammen et verdifullt historisk jernbanemiljø. I 1985 gikk Riksantikvaren i et brev inn for bevaring av jernbanemiljøet ved Koppang. Bevaringsområdet skulle omfatte stasjonsområdet, samt Hansens hotell og Jernbanehotellet.



Foto 34: Rasta stasjon, med privet, godshus, stasjonsbygning, stasjonshage og vokterbolig. Et helstøpt historisk jernbanemiljø i opprinnelig skikkelse.



Foto 35: Et laftet uthus ble flyttet til Rasta stasjon og tatt i bruk til stasjonsbygning.



Foto 36: Vokterboligen ved Rasta (1873) er bygd i plank og rappet med murpuss. Den ligger i god kontakt med den gamle stasjonshagen, som stadig holdes i hevd. Bygningen står på NSB's bevaringsplan.



Foto 37: Ved Evenstad er stasjonen forlengst revet og erstattet med dette léskuret. Skuret er ærlig nok, men knuges av elementene i det nye sikringsanlegget bakenfor.



Foto 38: Stai stasjon er juvelen blant stasjonsmiljøene i Østerdalen. Stasjonsbygningen er tegnet av Georg Andreas Bull, og er eneste gjenværende representant for "Hvalstad-typen" langs Rørosbanen. Fra venstre sees privet, godshus, stasjonsbygning og vokterbolig.



Foto 39: Stasjonsmiljøet er like imponerende sett fra "baksiden". Grøntanlegget mellom bygningene er forbilledlig holdt i hevd.



Foto 40: Bygningene ved Stai er har unngått ødeleggende moderniseringer, og er stadig i opprinnelig skikkelse, med store takutstikk som tjener som plattformoverbygg. Fargesettingen på husene er også meget god (se også rapportens forsidebilde).



Foto 41: Stasjonsbygningen ved Stai (1873) er sammen med godshuset (1874) og vokterboligen (1898) oppført på verneplanen. Til venstre for stasjonsbygningen sees den nå nedlagte landhandelen.



Foto 42: Bygningene på gårdsbrukene som ligger ved Stai jernbanestasjon er av eldre dato, og danner en fin helhet sammen med stasjonen og den nedlagte gamle butikken.



Første bredsporete tog til Koppang 7/10 1931.

Foto 43: Det første normalsporede toget ankommer Koppang stasjon i 1931. Stasjonsbygningen på bildet huser idag andre formål, men bygningen og parken bak holdes i god hevd.



Foto 44: Den nye stasjonsbygningen ved Koppang ble oppført i 1962. Den har et bygningsvolum som faller godt inn i stasjonsmiljøet. Den gamle stasjonsbygningen sees i bakgrunnen.



Foto 45: Stasjonsparken ved Koppang er det største grøntanlegget i tettstedet. Parken er et verdifullt offentlig friareal som knytter stasjonen opp mot tettstedet. Stasjonen ligger idag litt vestenfor handelssenteret som er etablert ved riksvegen.



Foto 46: Koppang stasjon manifesterer seg sterkt i landskapet med de store bygningene. I forgrunnen den gamle stasjonsbygningen med restauranttilbygget, i midten den nye stasjonsbygningen og bakerst det gamle godshuset.



Foto 47: Hotellbygningene fra stasjonens barndom står ennå. Alle er i privat eie. På bildet sees Jernbanehotellet (fra først av Central Hotel) og Hansens hotell. Riksantikvaren ønsker å bevare dette miljøet med stasjonen og hotellbygningene.

LANDSKAPSSONE G: KOPPANG–KVEBERG

Bane og landskap.

Mellom Koppang og Kveberg like sør for Alvdal går Rørosbanen gjennom skogsmark. Det er barskog som dominerer. Barskogen veksler mellom granskog og furuskog, alt etter om jordsmonnet er morene eller grus- og sandavsetninger. På strekningen finner vi mindre jordbruksgrender ved Atna, Hanestad og Barkald. På disse stedene ble det anlagt stasjoner da banen ble bygd. Dalen er en åpen u-dal på hele strekningen, men bli noe trangere nord for Atna. Glomma dominerer landskapet i dalbotnen. Langs elva finner vi randsoner med frodig lauvvegetasjon.

Jernbanen ligger godt skjult i barskogen på størstedelen av denne strekningen.

Atna stasjon.

Ved Atna ble stasjonen åpnet i 1877. Stasjonen var fast bemannet til 1991, da fjernstyringsanlegget ble tatt i bruk på strekningen Koppang–Tynset. Idag er Atna stasjon uten fast bemanning, men alle persontog stopper ved stasjonen.

Stasjonsanlegget framstår som et enhetlig bygningsmiljø, med godshus, stasjonsbygning og lager, samt to mindre bygninger for det nye sikringsanlegget. Den opprinnelige stasjonsbygningen brant ned, og ny ble oppført i 1935. Bygningens enkle ytre står godt til det gamle godshuset og stasjonsmiljøet forøvrig. Stasjonen ligger nær tettstedet Atna, men en skogteig mellom stasjonen og tettstedet gjør at en visuelt oppfatter stasjonen som beliggende i "ødemarken".

Hanestad stasjon.

Stasjonsanlegget preges sterkt av den nye stasjonsbygningen som ble reist etter brann i 1964. Den nye bygningen er typisk 60-tallsarkitektur. En har neppe tenkt lokal byggeskikk da bygningen ble tegnet. Den står derfor i grell kontrast til bebyggelsen ved stasjonen, som består av gamle store trehus preget av sveitserstilen. Den opprinnelige stasjonsbygningen fra 1877 var sannsynligvis modell for denne bebyggelsen. Den gamle vokterboligen med uthus står fortsatt nord på stasjonstomta.

Hanestad stasjon er idag fjernstyrt uten fast bemanning. Stasjonen har behovsstopp for alle persontog.

Barkald stasjon.

Ved Barkald ble stasjonen opprettet i 1878, året etter Rørosbanens åpning. Fra starten av hadde stasjonsanlegget mange bygninger; stasjonsbygning m. godshus, fjøs, privét, vanntårn, kullskur, privat stall, vedskur, bryggerhus og vaskehus. Idag står kun stasjonsbygningen med sine tilbygg tilbake. Stasjonen ligger idyllisk plassert helt nede ved Glomma, og stedet er mest kjent for Jutulhogget, som ligger oppe i åsen øst for stasjonen. Stasjonen er nå fjernstyrt, og har ikke vært bemannet siden 1985.

Stasjonsbygningen er av "Opphus-typen", tegnet av Peter Andreas Blix. Ved Opphus og Auma står ennå bygninger av samme type. Det spesielle for Barkald er at stasjonsbygningen er rappet med murpuss over det utvendige brystningspanelet. Dette gir bygningen et særpreg.

Barkald stasjon ligger idag nokså ensomt nede ved Glomma, da nyere virksomhet og bebyggelse ligger øst for riksveg 3. Dersom stasjonsbygningen blir revet, vil stedet og den levende historien bli borte. Stasjonen har idag behovsstopp for enkelte persontog.



Foto 48: Mellom Koppang og Kveberg sør for Alvdal går jernbanen gjennom et nesten sammenhengende skogområde. Med unntak av små grender med mindre oppdyrkede arealer, er dalprofilen på denne strekningen i sin helhet skogkledd ned til Glomma.



Foto 49 og 50: Atna stasjon; et stykke sivilisasjon i barskogen. Stasjonsbebyggelsen er enhetlig og velholdt. Stasjonen ligger nært bygdesenteret Atna, men en skogteig hindrer visuell kontakt med bygda. Godshuset er det opprinnelige fra 1877. Den nåværende stasjonsbygningen ble oppført i 1935, etter at den gamle brant ned.





Foto 51: Hanestad stasjon i 1899. Stasjonsbygningen ble tegnet av Georg Andreas Bull, og var av den såkalte "Hvalstad-typen", som også ble oppført ved Åsta, Øksna og Stai. Av disse eksisterer idag kun Stai. Merk det fine grøntanlegget ved stasjonsbygningen.



Foto 52: Stasjonsbygningen ved Hanestad 1994. Bygningen ble oppført i 1964 etter at den opprinnelige stasjonsbygningen brant ned. Bygningens arkitektur står i sterk kontrast til banevokterboligen i bakgrunnen til venstre og den gamle landhandelen til høyre.



*Foto 53: Tog 301 og tog 376 krysser ved Hanestad stasjon 8.8.94.
Alle persontog har idag behovsstopp ved Hanestad stasjon.*



*Foto 54: Typisk stålplatebru fra denne banestrekningen; klinkede
platebærere som hviler på kar av naturstein.*



Foto 55 og 56: Barkald ligger i idylliske omgivelser ved Glomma. Stasjonsbygningen er av Peter A. Blix' "Opphus-type", som også fins ved Opphus og Auma. Merk at tømmeret er rappet med murpuss. Stasjonen ligger idag ensomt til. Dersom stasjonsbygningen blir revet, vil også stedet og den levende historien forsvinne.





Foto 57: Gjerdene og baneavdelingens bygninger er også elementer i et levende jernbanemiljø. Foto ved Kveberg.



Foto 58: Fint samspill mellom jernbane og gammel landeveg ved Kveberg Bru. Hengebrua er fra 1930-tallet.

LANDSKAPSSONE H: KVEBERG-HOLAN

Bane og landskap.

Mellom Kveberg og Holan nord for Tynset er dalen vid og sterkt preget av et aktivt jordbruk. Landskapet er åpent, og både dalbunnen og stedvis også dalsidene er oppdyrket og holdt i hevd. Landskapet på denne sterkningen står i sterk kontrast til det lukkede skoglandskapet som vi finner lenger sør og nord i dalføret. Jernbanen følger dalens slynger på østsiden av Glomma. Banen følger elvebredden eller ligger inntil lifoten på østsiden. Banen har her som ellers i Østerdalen en myk linjeføring. Banen representerer en barriere for landbruket.

Alvdal stasjon.

Stasjonen ligger sentralt i tettstedet Alvdal. Her har vi en liten stasjonsby som er vokst fram med utgangspunkt i stasjonen. Kontakten med tettstedet er god, men kan bli bedre. Idag ligger jernbanestasjonen som en liten enklave i tettstedet. Ved å utvikle området vest for stasjonsbygningen, er det mulig å integrere stasjonen i nærmiljøet på en helt annen og bedre måte. Forholdene ligger her meget godt til rette for en tettstedsopprusting med utgangspunkt i stasjonen.

Flere av bygningene ved Alvdal stasjon er de opprinnelige. Dette gjelder både stasjonsbygning, ilgodshus og stort godshus/lager. Sammen utgjør bygningene et interessant bygningsmiljø. Stasjonsbygningen er godt vedlikeholdt og har stor arkitektonisk verdi. Den er tegnet av Peter A. Blix. Samme type, benevnt "melleystation 1. ste klasse" er også oppført ved Tynset jernbanestasjon. Den er en videreutvikling av G.A.Bulls type "Stor National" som ble oppført ved Koppang og Singsås.

Alvdal stasjon er betjent, og har både gods- og persontrafikk.

Auma stasjon.

Mellom Alvdal og Tynset ligger Auma stasjon. Her står den opprinnelige stasjonsbygningen i god eksteriørmessig tilstand. Sammen med Opphus og Barkald representerer den "Opphus-typen", tegnet av Peter A. blix. Sammen med nærbutikken like ved utgjør Auma stasjon et lite senter i grenda.

Enkelte persontog har behovsstopp ved Auma.

Tynset stasjon og stasjonsby.

Stasjonsbygningen ved Tynset stasjon er den opprinnelige og av samme type som ved Alvdal. Stasjonen har en sentral plass i tettstedet, men omgivelsene har endret seg mye de siste årene. Tynset sentrum er idag preget av store grå trafikkarealer og moderne pregløse bygninger. Den gamle stasjonsbygningen ligger nå i ødslige omgivelser som en ensom reminisens fra gamle dager. Stasjonens nærområde er fullstendig dominert av bilismen. På tross av at stasjonen er gammel og representerer en betydelig arkitektonisk og lokalhistorisk verdi, virker den nå som en fremmed fugl i bygdesenteret. Det trengs en byplanmessig og arkitektonisk opprydding for å få jernbanestasjonen bedre integrert i tettstedsstrukturen. Stasjonens sentrale plassering i tettstedet bærer bud om gode muligheter for en positiv utvikling av stasjonsområdet og de nærmeste omgivelsene.

Stasjonsbygningen ved Tynset har gjennomgått en del uheldige om- og påbygginger som bør rettes opp ved neste korsveg.

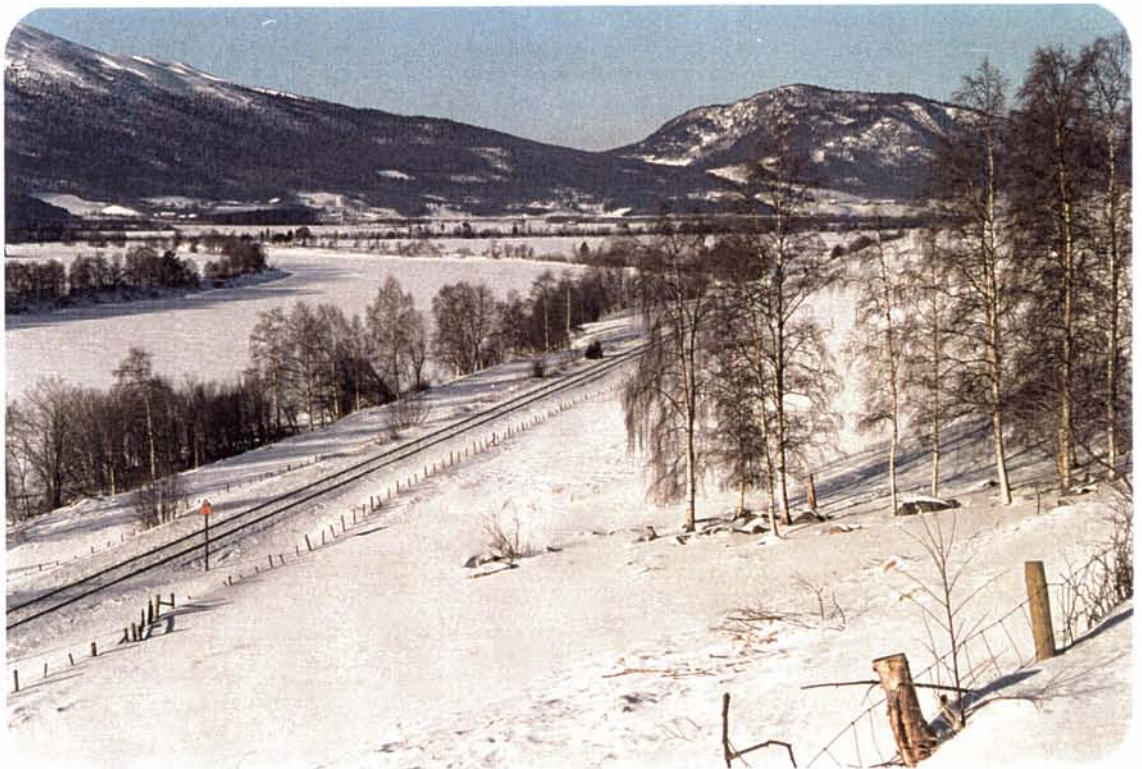


Foto 59: Nordover fra Kveberg bru åpner dalføret seg i et vidt kulturlandskap.



Foto 60: Alvdal stasjon har et interessant og velholdt bygningsmiljø fra jernbanens åpning i 1877. Stasjonen ligger sentralt i bygdesenteret.



Foto 61: Kontakten mellom Alvdal stasjon (bak) og dette handelstorget like vestenfor bør kunne bedres vesentlig. Alt ligger til rette for en positiv tettstedsutvikling med utgangspunkt i jernbanestasjonen og handelssenteret.



Foto 62: Stasjonsbygningen ved Auma (1877) står fortsatt som et minne fra jernbanens barndom i Glåmdalsføret.



Foto 63: Februarstemning ved Tynset stasjon.



Foto 64: Tynset stasjon (1877) ligger nå som en temmelig ensom historieforteller i bygdesenteret. Golde asfaltområder og ny og pregløs bebyggelse i nærområdet gjør at stasjonen ikke lenger snakker samme språk som omgivelsene. Den byplanmessige og arkitektoniske situasjonen bør kunne rettes opp i framtiden, slik at stasjonen igjen blir positivt integrert i tettstedsstrukturen.

LANDSKAPSSONE I: HOLAN-BRENNMOEN

Bane og landskap.

Mellom Holan nord for Tynset og Brennmoen nord for Tolga er dalsidene slake, og landskapet er dominert av skogen. Mindre jordbruksgrender ligger spredt i dette skoglandskapet. Tidligere lå det flere holdeplasser på denne baneparsellen. Idag er kun Telneset tilbake av disse. Telneset var stasjon fra 1936, ble ubetjent i 1958, og ble nedgradert til stoppested i 1974. Stasjonsbygningen av "Opphus-typen" er forlengst revet, og et léskur ivaretar nå de reisendes bekvemmelighet. Telneset har behovsstopp for enkelte persontog.

Tolga stasjon.

Stasjonsbygningen ved Tolga er av type "Mellemstation 2den Klasse", tegnet av Peter Andreas Blix, som en videreutvikling av G.A.Bulls "Liten National". Det ble ialt oppført 5 bygninger av denne type. Foruten ved Tolga er typen idag representert ved Glåmos. De øvrige er revet. Stasjonsbygningens nordfløy er sterkt om- og påbygget i senere år, ellers har den sin opprinnelige arkitektur i behold. Stasjonsbygningens samspill med det store godshuset og portalkranen gir stasjonsområdet en aura av fint jernbanemiljø. Stasjonen har også et lite grøntanlegg.

Tolga stasjon har en sentral og god plassering i bygdesenteret, med handelssenteret like ved.



Foto 65: Telneset holdeplass idag. Et enkelt léskur i tre ivaretar stedets mer enn 100-årige sammenhengende tradisjon som ekspedisjonssted for togreisende.



Foto 66: Tolga stasjon har et fint bygningsmiljø. Stasjonsbygningen er av type "Mellemstation 2den Klasse", tegnet av Peter Andreas Blix. Stasjonen ligger fint plassert i bygdesenteret.



Foto 67: Enkle portalkraner av denne type finner vi ved flere stasjoner langs Rørosbanen. De er tekniske kulturminner, og viktige elementer i et stasjonsmiljø. Det er å håpe at noen får lov å stå som kulturminner, selv om de etter hvert er tatt ut av bruk.

LANDSKAPSSONE J: BRENNMOEN-OS

Bane og landskap.

På denne strekningen går jernbanen nede i dalrommet langs Glomma, og følger elvas slynger. Furuskogen dominerer sterkt, og landskapet er lite kulturpåvirket. Det mest interessante ved strekningen er den småskalige topografien. Jernbanen er meget godt landskapstilpasset på strekningen. Der jernbanen følger elva, er det stedvis murt opp fine forstøtningsmurer av stein.



Foto 68: Hummelvoll (Håmålvoll) holdeplass nord for Tolga ble opprettet i 1916 og hadde persontrafikk til nedleggelsen i 1987. Ekspedisjonsbygningen fra 1918 står fortsatt, og blir nå rehabilitert av lokale krefter. Bygningen står på NSB's verneplan.



Foto 69: Mellom Tolga og Os følger banen Glomma på lange strekninger. Parsellvis finner vi fint oppmurte forbygninger langs elva, slik som her like nord for Tolga.

LANDSKAPSSONE K: OS–ORVOS

Bane og landskap.

Sør for Os kommer banen ut i kulturlandskapet, og herfra og helt nord til Orvos nord for Røros er landskapet nokså ensartet. På denne strekningen har vi et landskap preget av vekslinger mellom jordbruksområder og naturlandskap sterkt preget av Glomma-vassdraget og lauvskogsområder. Stedvis fins også furuskog, som ved Høsøien sør for Røros. Landskapet er åpent, vekslende og stedvis karrig, og er sterkt preget av at klimaet er tørt og at vi her befinner oss ca. 600 meter over havet. Landskapets åpne karakter i Rørosområdet er også betinget av rovhugsten på skogen under kobberverkstiden.

Jernbanen følger de overordnede landskapsformasjonene i slake slynger. Stedvis ligger jernbanen på fyllinger ute i vann og myrlendt mark langs elva.

Os stasjon.

Jernbanestasjonen i Os ligger i en lang kurve forbi bygdesenteret. Stasjonen ligger sentralt, men plasseringen er dessverre i stedets

"bakgård". Stedets bebyggelse vender seg mot riksveg 30, mens stasjonen ligger ved økonomigården til Felleskjøpet store anlegg. Dette er en lite tilfredsstillende situasjon. Det er beklagelig at dette forhold ikke ble fokusert da tettstedet nylig fikk sin ansiktsløftning (MPG). Det er å håpe at utearealene langs tverrgaten ned til jernbanestasjonen blir opprustet ved neste korsveg.

Den opprinnelige stasjonsbygningen ved Os var av "Opphus-typen". Den er nå revet. Den nåværende stasjonsbygningen med godshustilbygg ble oppført i 1958. Den er tidstypisk, med pusset mur i 1. etasje og panelt bindingsverk i 2. etasje. Stasjonsbygningen ligger idag alene, og forholder seg ikke til andre eldre bygninger. Stasjonsbygningen har en typisk "bakside", vendt mot bygdesenteret. Dette oppleves noe negativt med tanke på kontakten mellom stasjonen og tettstedet.

Røros stasjon og by.

Fram til 1944 lå Røros stasjon som endestasjon ved et sidespor til Rørosbanen. Dette sidesporet tok av ved Statene, ca 2 km. nord for byen (Statene = Stadt-Ende). Under krigen ble det bygd en ny jernbanelinje fram til Røros stasjon sørfra, slik at byen fikk en gjennomgående jernbaneforbindelse. Den nye linjen var 3,6 km. lang, og ble åpnet i desember 1944. Den gamle linjen sørover fra Statene ble da nedlagt, og ligger idag under flyplassen. Den nye jernbanelinjen ligger som høgbane på en markant fylling, med undergang for biltrafikken. På denne baneparsellen finner vi 2 større stålbruer; ei 36 meter lang fagverksbru over Håelva, og ei 20 meter lang klinket platebru over Hitterelva. Parsellen nordover fra stasjonen ligger i plan med terrenget omkring.

Stasjonsområdet på Røros er stort, med mange spor og flere små og store bygninger. Foruten den ruvende stasjonsbygningen har rundstallen fra 1941-43 med tilhørende dreieskive og det store godshuset fra banens åpningsår arkitektoniske kvaliteter. Disse bygningene er tradisjonsrike innslag i bybildet. Stasjonsbygningen er den opprinnelige. Den ble for kort tid siden pusset opp utvendig, og framstår nå i sin fulle glans med bl.a. ny fargesetting. Stasjonen har mange trær som gir området frodighet. Nord for stasjonsbygningen ligger et fint lite parkareal. Stasjonen ligger helt opptil bysenteret, og danner samtidig byens avslutning mot sør/sørvest. Det er påkrevd med en opprydding i den øvrige trafikkavviklingen ved stasjonen (busser, biler og fortgjengere). Gangforbindelsen mellom stasjonen og byen bør oppgraderes, og RV30 bør nedprioriteres forbi stasjonen. Ved slike tiltak vil stasjonens viktige plass i Røros by kunne bli enda mer synliggjort.



Foto 70 og 71: Os stasjon med sin 60-tallsbygning ligger i ganske ødslige omgivelser ved tettstedet. Stasjonen ligger i fonden for en tverrgate til RV30, men bygningen vender ryggen til tettstedet. Dette kan evt. forbedres ved en ombygging av stasjonsbygningen kombinert med en fysisk opprusting av adkomstgaten og stasjonsområdet.





Foto 72: Platebrua over Høsa sør for Høsøien er representant for den vanligste brutypen langs Rørosbanen. Brutypen er brukt ved kryssing av mindre sideelver og bekker. Brutypen er enkel og tradisjonsrik.



Foto 73: Lengre bruer, som den 36 meter lange brua over Håelva, ble gjerne bygd i stålfagverk. Brua ble bygd i 1942 i forbindelse med linjeomleggingen ved Røros. Brutypene ovenfor er forlengst gått ut av bruk ved NSB. Kanskje de får sin renessanse i fremtiden?



Foto 74: Høsøien holdeplass ble opprettet i 1931, og har fortsatt behovsstopp for enkelte persontog. Holdeplassen ligger i den lengste furuskogstrekingen på baneparsellen mellom Os og Orvos.



Foto 75: Undergangskulvert gjennom høgbanen sør for Røros stasjon. Legg merke til de fine murarbeidene.

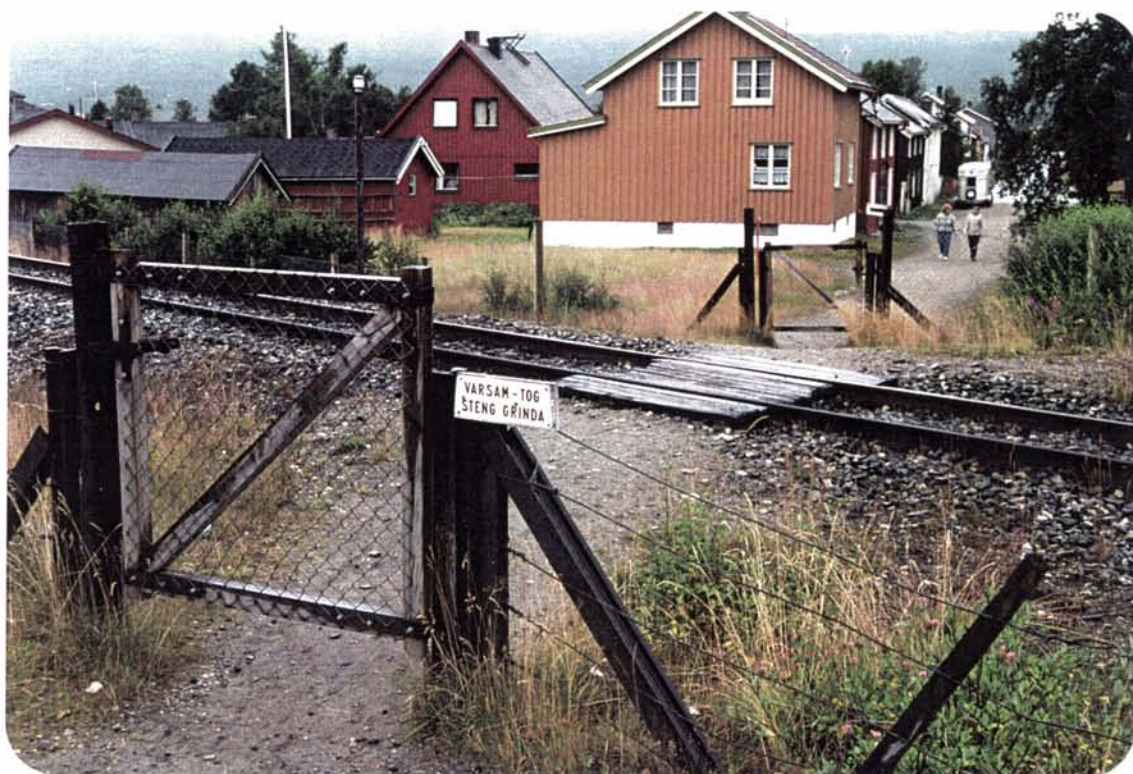


Foto 76: Baneomleggingen ved Røros (1944) ble en barriere for myke trafikanter langs Hitterelva. Dette nødvendiggjorde byggingen av denne enkle planovergangen med grinder. Elementene i denne løsningen er visuelt sett enkle og greie. En slik løsning skaper imidlertid usikkerhet for både lokpersonale og fotgjengere.



Foto 77: Jernbanebrua over Hitterelva (1944) har et 20 meter spenn av klinkede platebærere. Den skiller seg fra de øvrige platebruene langs banen ved at bæringen er lagt over banelegemet. Dette har nok sammenheng med trangt elveprofil og fare for isoppstuvning.



Foto 78: Stasjonsbygningen ved Røros er en ruvende og velproporsjonert bygning. Den er nå fint oppusset i ny fargesetting.



Foto 79: Parkområdet nord for stasjonsbygningen på Røros er en grønn oase i byen. Her er det plantet furu og bjørk, samt kraftige prydbusker. Bygningen til venstre på bildet er ny, og inneholder det nye sikringsanlegget. Bygningen er forbilledlig tilpasset stasjonsbygningens proporsjoner, materialbruk og fargesetting.



Foto 80: Godshuset ved Røros er det opprinnelige, tegnet av Peter Andreas Blix. Bygningen er noe ombygd gjennom årene.



Foto 81: Dreieskiva og rundstallen ved Røros er et interessant minne fra okupasjonsårene. Bygningen ble oppført i årene 1941–43.

LANDSKAPSSONE L: ORVOS-ENGAN

Bane og landskap.

Nordover fra Orvos går jernbanen gjennom et landskap preget av fjellbjørkeskog, våtmark og stedvis noe dyrket mark. Området er parsellvis nokså småkupert. Denne strekningen er Rørosbanens høyestliggende, med banens høyeste punkt like sør for Harborg; 670,2 meter over havet. Jernbanen ligger i rettstrekk og slake kurver gjennom denne landskapssonen. Fra et jernbanesynspunkt er Glåmos det mest interessante stedet på denne strekningen idag, med stasjonsanlegget og brua over Glomma.

Rugldalen var tidligere en viktig stasjon. Herfra gikk et sidesporet til Arvedals Gruver (1886–1910). Rugldalen stasjon ble ubetjent i 1959, og stasjonsbygningen er nå revet. Idag er Rugldalen holdeplass, med behovsstopp for ett togpar på søndager. Vokterboligen ved Rugldalen står ennå som et minne fra stasjonens og banestrekningens aktive periode rundt århundreskiftet. Bygningen ble tegnet av Georg Andreas Bull for Rørosbanen (type "enkel vokterbolig").

Ved Harborg kan vi fortsatt se restene etter en taubane for malmtransport. Taubanen ble bygget fra Arvedals stoll fram til Rørosbanen etter at Arvedals-linjen ble nedlagt i 1910.

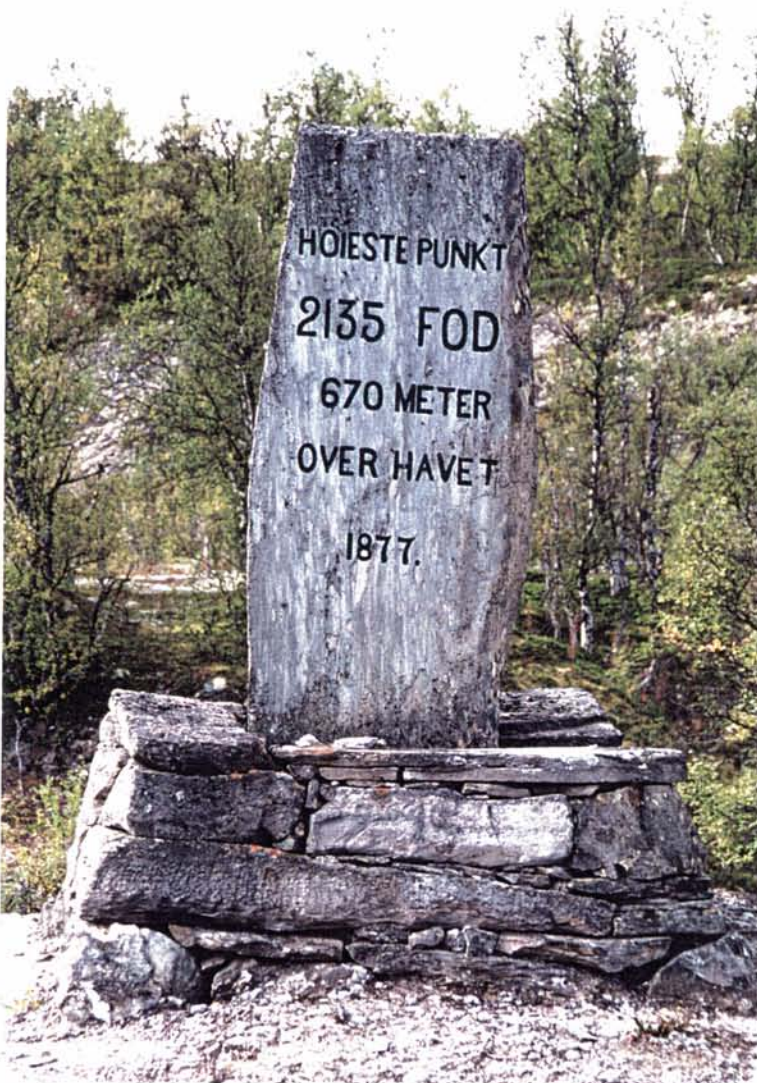
Bru over Glomma ved Glåmos.

Like sør for Glåmos stasjon krysser jernbanen Glomma over ei platebru. Brua er 60 meter lang. Den har to spenn à 30 meter og hviler på murte steinkar. Inntil brua på nordsiden står steinkarene etter den første brua som ble bygd her. Den nye brua ble tatt i bruk i oktober 1949. Den gamle brua fra smalsportiden ble provisorisk forsterket til omleggingen til normalspor i 1941, og fungerte altså i hele 8 år før den ble avløst.

Glåmos stasjon.

Stasjonsbygningen og godshuset ved Glåmos utgjør en arkitektonisk perle. Bygningenes eksteriør er ikke ødelagt ved ombygginger, og de er i god hevd. Husene fikk utvendig oppussing med ny fargesetting for få år siden. Bygningene ved Glåmos ble tegnet av arkitekt Peter Andreas Blix, og stod ferdige til banens åpning i 1877.

Stasjonsbygningen er av type "Mellemstation 2den Klasse". Typen står også ved Tolga stasjon. De øvrige 3 stasjonsbygningene av samme type er nå revet. De var oppført ved Orvos, Rugldalen og Rognes. Stasjonsbygningen og godshuset ved Glåmos står på NSB's verneplan, og er også foreslått fredet.



*Foto 82 og 82b:
Minnestøtten,
jernbanen og land-
skapet ved Røros-
banens høyeste punkt.
Fjellbjørkeskogen
dominerer landskapet. I
motsetning til Dovre-
banen har Rørosbanen
ingen egentlig
høyfjellstrekning.*



Foto 83: Ved Harborg sees ennå spor etter endestasjonen for taubanen fra Arvedals stoll.



Foto 83b: Rugldalen holdeplass idag. Stasjonsbygningen ved Rugldalen er dessverre forlengt revet, men bygningstypen kan ennå beundres ved jernbanestasjonene i Tolga og Glåmos.



Foto 84 og 85. Jernbanebrua over Glomma ved Glåmos. Brua er ei 60 meter lang platebru i 2 spenn. Den ble bygget i 1949. Ved siden av brua sees karene til den gamle brua fra smalsportiden. Brua og stasjonsanlegget like nordenfor gjør at Glåmos idag oppleves som et sted med en sterk og levende kulturhistorie knyttet til jernbanen.

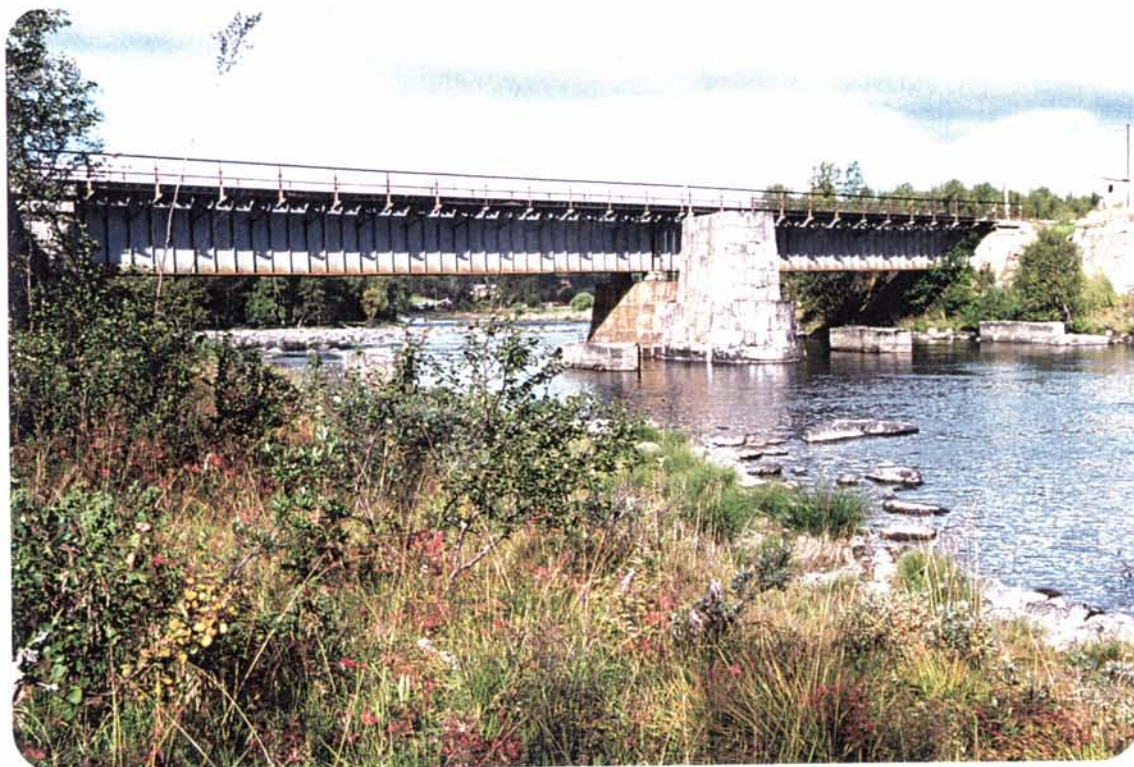




Foto 86 og 87: Glåmos stasjon er en arkitektonisk perle fra 1877. Bygningene ble tegnet av Peter Andreas Blix, og er av typen "Mellemstation 2den Klasse", utviklet for Rørosbanen.



LANDSKAPSSONE M: ENGAN–GRAFTÅS

Bane og landskap

Nord for Engan faller jernbanen bratt ned gjennom terrenget. Banen gjør en sløyfe østover før den krysser Gaula på det smale partiet sør for Reitan. På denne parsellen forlater jernbanen fjellbjørkeskogen og kommer ned i gran- og blandingsskogen i øverste del av Gauldalen.

Drøya bru.

Jernbanen krysser Gaula over Drøya bru like sør for Reitan. Brua krysser et høgt elvegjel med bratte bergvegger på begge sider. Samspillet mellom brua og landskapet skaper en dramatisk situasjon. Fram til 1925 var Drøya bru en imponerende trekonstruksjon, omtalt som "den dristigste" av de 3 største trebruene mellom Hamar og Trondheim; "Drøia, Gula og Sluppen". Brua hadde en kurveradius på 180 meter (!) Under åpningsturen i 1877 beordret kong Oscar II stopp ute på brua, og klatret så ned i dalbunnen for å beundre byggverket. I 1925 stod en ny bru ferdig over elvegjelet. I denne forbindelse ble linjen omlagt for å bedre kurvaturen. Omleggingen førte til at en fylling på 60 000 m³ måtte anlegges sør for brustedet. Dagens bru er oppført i jernbetong. Den stod ferdig i 1960. Brua imponerer ved sine dimensjoner. På vestsiden av dagens bru står ennå de murte landkarene fra 1925.

Reitan stasjon.

Ved Reitan stasjon skaper stasjonsbygningen, godshuset, planovergangen, sidesporet med portalkranen og den fint steinsatte perrongen sammen et fint jernbanemiljø. Drøya bru ligger kort sør for stasjonen, og er også et element i dette miljøet. Stasjonsbygningen er den opprinnelige. Den er et meget kunstferdig utført hus, tegnet av Peter Andreas Blix som en tilpasning av planer for "Dobbel Vokterbolig 1ste Klasse". Reitan stasjon har behovsstopp for persontogene.

Nord for stasjonsbygningen står en flott alm i et lite hageareal og vitner om NSB tradisjoner innen hagekunsten.

Stasjonsbygningen ved Reitan står på verneplanen.



Foto 88 og 89: Drøya bru over Gaula er et monumentalt byggverk i dramatisk natur. Dagens bru er fra 1960. På nordsiden av brua sees landkarene fra den forrige jernbanebrua på dette stedet (1925). Under brua går et gammelt trerør som forsyner et lokalt kraftverk med vann.



Foto 90: Stasjonsbygningen ved Reitan er en kunstferdig komponert bygning i sveitserstil, tegnet av Peter Andreas Blix. Til høyre for stasjonsbygningen sees en flott alm som står i en liten hage.



Foto 91: Reitan stasjon har et fint jernbanemiljø, der stasjonsbygningen, godshuset, portalkranen og planovergangen er viktige elementer. Legg merke til steinbelegget på perrongen foran stasjonsbygningen. Slik belegning fins også ved Ålen, Stensli og Kotsøy.

LANDSKAPSSONE N: GRAFTÅS–STEINSLI

Bane og landskap.

Ved Graftås nord for Reitan kommer jernbanen ut i kulturlandskapet i Ålen. Banen ligger høgt oppe i østre dalside på hele strekningen gjennom bygda. Fra toget har de reisende en praktfull utsikt over denne åpne og frodige jordbruksbygda. Dalføret er oppdyrket i dalbunnen og østre (nordre) dalside. Den vestre dalsiden er i hovedsak kledd med granskog. Banestrekningen har rette strekninger og slake kurver.

Ålen holdeplass.

Holdeplassen i Ålen er plassert rett opp for bygdesenteret. Adkomsten er bratt, og området består av en utplanert hylle i terrenget. Jernbanen ligger i kurve forbi holdeplassen. Ålen ble opprettet som lastespor i 1901, og ble senere betjent stoppested. Stedet har aldri hatt status som stasjon i henhold til NSB's definisjon. Den opprinnelige ekspedisjonsbygningen ved Ålen brant ned, og nåværende ekspedisjonsbygning og godshus ble oppført i 1943. Ålen har idag behovsstopp for enkelte persontog.

Stensli stasjon.

Stedet Eidet lengst nord i Ålenbygda fikk sin jernbanestasjon til Rørosbanens åpning i 1877. Stedet er mest kjent for smeltehytten nede i dalbunnen og miljøet omkring denne, levende beskrevet av Johan Falkberget i "Nattens Brød" (Ann Magritt). Omkring Eidet stasjon grodde det etter hvert fram ei lita grend. Navnet på stasjonen ble endret til Stensli i vårt århundre. Stasjonen ligger i bratt terreng, og store terrengarbeider måtte til for å få plass til stasjonsanlegget. Adkomsten til stasjonen er også bratt. Stasjonsbygning og godshus ble tegnet av Georg Andreas Bull, og er av typen "Liden National". Typen er også oppført ved Steinvik stasjon nord for Rena. Bygningene synes å være i god stand, og de står på NSB's bevaringsplan. Stensli har hatt liten utvikling etter siste verdenskrig, og bebyggelsen omkring stasjonen er derfor i hovedsak av eldre dato. Dette gjør stasjonen og grenda til et interessant og enhetlig bygningsmiljø av gammel årgang. Idag har tettstedet Ålen ved riksveg 30 overtatt som bygdas sentrum.

Stensli ble ubetjent fra 1974, og har idag behovsstopp for enkelte persontog.



Foto 92: Graftås holdeplass ligger høgt oppe i dalsiden mellom Reitan og Ålen. Det enkle léskuret og treplattformen er typisk for jernbanen gjennom Gauldalen sør for Støren. Holdeplassen ble nedlagt i 1993. Det bør vurderes å bevare minst en holdeplass av denne typen som kulturminne. På bildet ser vi ellers det åpne og lyse kulturlandskapet som kjennetegnet bygda Ålen.

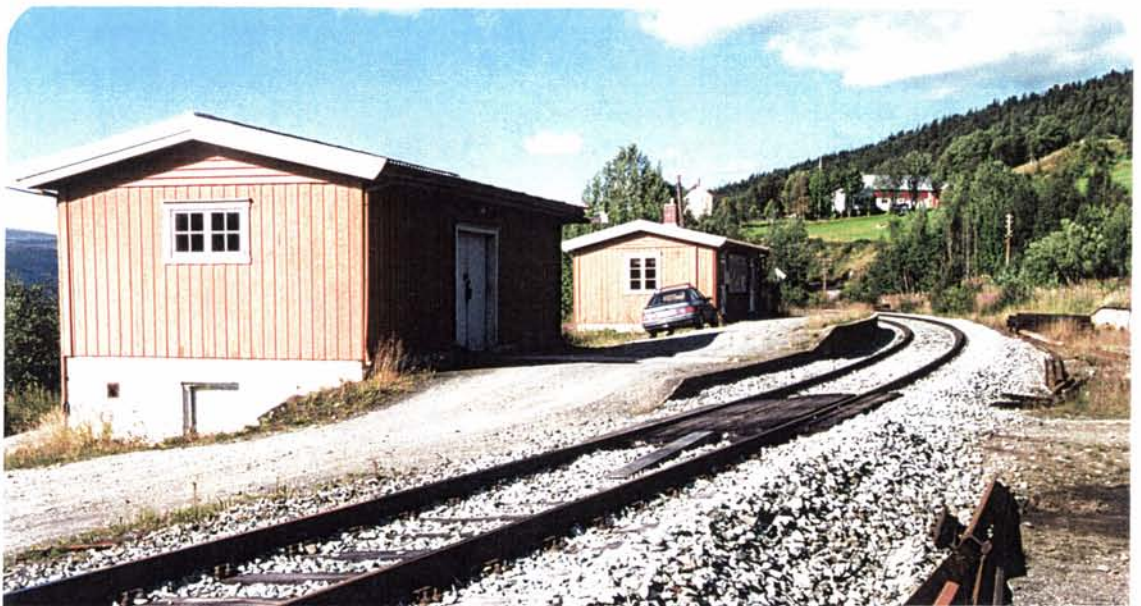


Foto 93: Ålen holdeplass, med godshuset i forgrunnen og ekspedisjonsbygningen bak. Bygningene ble oppført i 1943. Den opprinnelige ekspedisjonsbygningen fra 1901 brant ned som følge av gnister fra et damplokomotiv.



Foto 94: Vegen opp til Ålen holde plass er bratt, og har bl.a. medført bygging av denne fine forstøtningsmuren oppe ved holdeplassen.



Foto 95: Landskapet og jernbanen oppe i dalsiden like nord for Stensli. Her forlater jernbanen kulturlandskapet, og går inn i et skogsterreng videre nordover mot Haltdalen.



Foto 96 og 97: Stensli stasjon med stasjonsbygning og godshus fra Rørosbanens åpningsår. Bygningene er tegnet av Georg Andreas Bull, og er av type "Liden National". Stasjonen ligger i skogsterreng, men har en grend med boliger rundt seg. Bygningene er i god tilstand, og står på NSB's bevaringsplan.



LANDSKAPSSONE O: STENSLI-DRØYA

Bane og landskap

Noen hundre meter nord for Stensli forlater jernbanen kulturlandskapet i Ålen. Videre nordover ligger jernbanen oppe i skogsterrenget høgt over det trange elvegjelet som Gaula passerer ved Svølja. Banen går gjennom barskog helt fram til Drøya like sør for Haltdalen sentrum. Her kommer banen igjen ut i et åpent jordbrukslandskap. På baneparsellen mellom Stensli og Drøya har de reisende en fin utsikt over dalbunnen nedenfor. Parsellen har to tunneler, men ingen stasjoner eller holdeplasser.

LANDSKAPSSONE P: DRØYA-GÅRE

Bane og landskap

Denne paneparsellen ligger i hovedsak i et kulturlandskap gjennom bygda Haltdalen. Som gjennom Ålen er banen også her lagt oppe i lia over bygdesenteret. Dette har vært nødvendig for å få akseptable stigninger på strekningen mellom Gåre og Rugldalen. Dalrommet i Haltdalen er mye trangere enn i Ålen, og sterkere preget av granskogen. Som i Ålen ligger de oppdyrkede og bebodde arealene i dalbunnen eller i de vestvendte liene på østsiden av Gaula. Kulturlandskapet er preget av åpne og bratte jordteiger som er skilt fra hverandre med randsoner av lauvvegetasjon. Oppe i dalsiden over jernbanelinjen ligger noen karakteristiske og sterkt eksponerte rekketun på brinken mot det slakere terrenget bakenfor.

Haltdalen stasjon.

Stasjonsanlegget ved Haltdalen ble etablert til banens åpning i 1877. Stasjonsbygningen er av den såkalte "Hvalstad-typen", tegnet av Georg Andreas Bull. Stasjonsbygningen står ennå, men ble fullstendig ombygd på slutten av 1950-tallet. Haltdalen stasjon er ellers karakterisert ved den flotte bjørkerekken nord for stasjonsbygningen. Den frie beliggenheten med utsikt over dyrkamarka nedenfor er en annen kvalitet ved stedet. Stasjonen ligger idag noe ensomt oppe i lia sammen med det gamle samvirkelaget som nå brukes til andre formål. Bygdesenteret ligger nede i dalbunnen ved RV 30.



Foto 98 og 99: Haltdalen stasjon ligger fint plassert oppe i dalsiden over bygdesenteret. Stasjonen oppleves som et hyggelig, men noe ensomt anlegg idag. Den gamle stasjonsbygningen fra 1877 ble fullstendig ombygd og modernisert på slutten av 1950-tallet. Bjørkerekken nord for stasjonsbygningen og den frie beliggenheten gir stedet fine kvaliteter.





Foto 100: Fagverksbrua over Holta ved Gåre (31 meter lang) er den eneste "klassiske" fagverksbrua i Gauldalen sør for Støren. Den hviler på fint murte landkar av naturstein.



Foto 101: Flatberg holdeplass ved Gåre ble lagt ned i 1991, og typen vil forsvinne dersom ingen blir bevart for ettertiden. Nedlagte holdeplasser av denne typen fins pr. dato på 9 steder i Gauldalen. (jfr. foto av Graftås holdeplass side 83 og Almåsstøa s. 92).



Foto 102–103: Disse undergangene ved Gåre illustrerer at ombygging av eldre underganger fra stålbeltekonstruksjoner til trau med pukkballast kan være problematisk estetisk sett. Disse løsningene gir ikke et godt visuelt svar på oppgaven.



LANDSKAPSSONE Q: GÅRE–SINGSÅS

Bane og landskap.

Mellom Gåre og Singsås ligger banen nede i dalrommet, og følger Gaulas bevegelser. Dalrommet er trangt, og dalsidene nokså bratte. Gaula har stedvis gravd seg ned i berggrunnen og formet bratte bergvegger. Baneparsellen går gjennom skogsterreng med grana som dominerende treslag. På steder med dyrkbar jord i den bratte østsiden finner vi mindre jordbruksgrender, bl.a ved Langlete og Reitstøa. her lå det tidligere jernbanestasjoner, men stasjonsbygningene ble revet i henholdsvis 1985 og 1980. Stasjonsbygningen ved Langlete var en ombygd "enkel Vogterbolig 1ste Klasse", tegnet av Peter Andreas Blix, mens Reitstøa var av Hvalstad-typen, tegnet av Georg Andreas Bull. Idag er persontrafikken opphørt både ved disse tidligere stasjonene og de øvrige holdeplassene på banestrekningen.



Foto 104: Mellom Gåre og Singsås ligger jernbanen nede i dalrommet og følger Gaulas bevegelser. Strekningen er dominert av granskog.



Foto 105: Ved Gildset sør for Langlete. Her finner vi dyrket mark og jordbruksbebyggelse oppe i liene på østsiden av dalen.



Foto 106: Rørosbanens krappeste kurve er "krokkurven" i Almåskroken. Kurveradius er kun 189 meter. Legg merke til den flotte steinplastringen i fyllingskråningen. Plastringen fungerer også som elveforbygning.



Foto 107: Almåsstøa holdeplass. Trafikkgrunnet er heller lite. Her er Gauldalen trang, og gir stort sett bare plass til elva og bratte granskogler. Små gårdsbruk fins likevel i skoglandskapet på begge sider av elva.



Foto 107b: Stasjonsbygningen ved Reitstøa ble revet i 1980 og erstattet av et enkelt léskur av "glassfiberbobletypen".

LANDSKAPSSONE R: SINGSÅS-STØREN

Bane og landskap.

Rørosbanens nordligste del mellom Singsås og Støren ligger i et trangt dalrom som er sterkt preget av jordbruk. I de bratte dalsidene finner vi hovedsakelig skog. Østre dalside er stedvis oppdyrket. Skogbildet i dalsidene er variert, med både granskog, blandingsskog og rene lauvskogbestand. Godt næringstilsig gir et variert vegetasjonsbilde. Dalbunnen er flat, og store arealer av denne er oppdyrket. Langs Gaula, i eiendomsgrenser og mellom teiger finner vi randsoner med frodig lauvvegetasjon.

Jernbanen følger østre bredd av Gaula på de trange partiene. Ellers ligger banen inntil østre dalside. Over noen elvesletter er banen lagt i rettstrekk. På grunn av det trange dalprofilet er det bygd tunneler gjennom 3 kortere bergpartier.

Støren bru over Gaula er det største og viktigste jernbaneelementet på denne baneparsellen. Baneparsellen hadde tidligere 4 stasjoner. Ved 3 av disse står det stasjonsbygninger fortsatt. Singsås er den største og viktigste jernbanestasjonen på strekningen.

Singsås stasjon.

Ved Singsås var stasjonen opprinnelsen til det lille tettstedet, og ligger derfor sentralt. Stasjonsbygning og godshus er tegnet av Peter Andreas Blix, og er av type "Mellestation 1ste Klasse". Typen fins også ved Tynset og Alvdal. Bygningene er lite ombygd og i god tilstand. Begge ble oppført i 1977. Ved Singsås stasjon er det et fint lite grøntanlegg med trær og prydbusker nord for stasjonsbygningen.

Stasjonsbygningen er udiskutabelt den viktigste bygningen i tettstedet Singsås. Den preger det lille stedet på en sterk og positiv måte. En bør med rette kunne hevde at stasjonen "setter stedet på kartet".

Stasjonsbygningen og godshuset ved Singsås står på NSB's bevaringsplan.

Kotsøy stasjon.

Kotsøy ble opprettet som stoppested i 1890. De to første årene ble et privat hus ved stoppestedet brukt til salg av billetter. Da denne ordningen var lite tilfredsstillende, oppførte NSB ekspedisjonsbygning og godshus ved stoppestedet i 1892. Mellom 1919 og 1975 hadde

Kotsøy status som stasjon. Etter 1975 ble Kotsøy ubetjent holdeplass. Persontrafikken ved Kotsøy opphørte ved ruteendringen i 1994.

Etableringen av Kotsøy stasjon førte til at ei klynge med hus grodde opp ved stasjonen. Denne grenda er stadig livskraftig, selv om tyngdepunktet i tettstedet nå er flyttet til RV. 30 på vestsiden av Gaula.

Ekspedisjonsbygningen fra 1892 står fortsatt i tilnærmet opprinnelig skikkelse, men er planlagt revet av NSB. Det er å håpe at lokale krefter kan påta seg å bevare og holde bygningen vedlike som et kulturminne.

Rognes stasjon.

Stasjonsanlegget stod ferdig i 1876. Stasjonsbygningen var av type "Mellestation 2den Klasse", tegnet av Peter Andreas Blix.

Hele stasjonsanlegget og ca. 1,5 km. av jernbanelinjen ved Rognes ble tatt av storflommen i Gaula den 24. august 1940. Den nye stasjonen ble bygd opp ca. 500 meter sør for den gamle. Den nye stasjonsbygningen ble tatt i bruk i mars 1941, og var i bruk som stasjonsbygning fram til 1958, da stasjonen ble ubetjent. Rognes ble siden nedgradert til holdeplass. I 1974 ble holdeplassen flyttet 200 meter sørover, hvor ny perrong og nytt léskur ble bygd. Holdeplassen ble nedlagt i 1994.

Stasjonsbygningen fra 1941 står ennå, men er dårlig vedlikeholdt. Området omkring bygningen er tilgrodd med kratt. Foruten stasjonsbygningen er den fine bjørkerekken langs stasjonsområdets vestgrense det viktigste landskapselementet ved Rognes stasjon idag.

Støren bru.

Den første jernbanebrua over Gaula ved Støren var ei trebru. Denne overlevde smalsportiden med hele 10 år. Den nåværende brua stod ferdig i 1951, og er ei klassisk fagverksbru med hele 7 spenn. Lengden er 247 meter. Den hviler på de gamle natursteinskarene fra 1870-tallet. Brua er et landemerke og et fint teknisk kulturminne.

Støren stasjon tilhører Størenbanen, og omtales i rapporten: "Størenbanen, en landskaps- og kulturhistorisk analyse".



Foto 108: Den prektige stasjonsbygningen ved Singsås sett østfra. Hageanlegget ligger til høyre. Bygningen er av type "Mellemstation 1ste Klasse", tegnet av Peter Andreas Blix, og fins også ved Tynset og Alvdal.



Foto 109: Stasjonsbygningen og godshuset ved Singsås (1877) står på bevaringsplanen.



Foto 110: Sør for Osøi bru er det trange dalrommet sterkt negativt dominert av riksvegen og jernbanen.



Foto 111: Dagtoget til Oslo passerer Bjørgen holdeplass, som nå er nedlagt.



Foto 112: Ekspedisjonsbygningen ved Kotsøy (1892) er et interessant kulturminne som dessverre er foreslått revet. Det er å håpe at lokale krefter kan bevare og vedlikeholde bygningen som et samferdselshistorisk kulturminne.



Foto 113: Gauldalen ved Rognes stasjon sett sørfra i 1890. Stasjonen i bakgrunnen ble tatt av flommen i 1940. Ny stasjon ble bygget opp 500 meter lenger sør året etter.



Foto 114: Rognes holdeplass ble flyttet 200 meter sørover fra stasjonen i 1974. I bakgrunnen sees stasjonsbygningen fra 1941, og til venstre den fine bjørkerekken langs stasjonens vestgrense.



Foto 115: Bjørkerekken ved Rognes stasjon er et verdifullt landskapselement.



Foto 116: Grytbekken holdeplass med den fine steinportalen på Røttum tunnel i bakgrunnen.



Foto 117: Støren jernbanebru på 1940-tallet. Brua ble midlertidig forsterket til omleggingen til normalspor i 1941, og fikk da denne uvanlige takkonstruksjonen. Brua ble avløst av ny stålbru i 1951.



Foto 118: Dagens bru over Gaula ved Støren er ei klassisk stålfagverksbru. Brua er hele 247 meter lang og har 7 spenn. Brua må idag betraktes som et teknisk kulturminne. Brua er et markant og spennende element i det flate elvelandskapet ved Støren.

KILDEHENVISNINGER.

Norges jernbaner: Banedata	NJK Forskningsgruppen 1985/1994
De Norske Jernbaners Historie bd.II	Einar Østvedt /NSB 1954
Bygningsregistrering Hamar Distrikt Rørosbanen	NSB Arkitektkontoret
Bygningsregistrering Trondheim Distrikt Rørosbanen	NSB Arkitektkontoret
Oversikt over bygninger på verneplanen	NSB 1993
På Sporet: Div. artikler	Norsk Jernbaneklubb
Rutebok for Norge	Norsk reiseinformasjon a/s