

q656.2(481)(09)

NSB BANEREGION NORD:

STØRENBANEN

JERNBANEANLEGGET TRONDHEIM-STØREN

EN LANDSKAPS- OG KULTURHISTORISK ANALYSE



Trondheim, januar 1995

Jernbaneverket
Biblioteket

INNHOOLD:

FORORD	Side	4
SAMMENDRAG OG KONKLUSJONER	"	5
Kort historikk	"	5
Landskapssoner	"	5
Jordsmonn og topografi	"	5
Landskapstilpasning	"	6
Stasjoner og stasjonsbyer	"	6
Bruer, tunneler og andre elementer	"	6
Konklusjoner	"	6
LANDSKAPS- OG KULTURHISTORISK ANALYSE	"	8
Historikk og viktige banedata.	"	8
Hvordan banen ble til	"	8
Baneanleggene	"	8
Bygninger, arkitekter og byggskikk	"	9
Tabell over stasjoner og holdeplasser	"	10
Generell landskapsbeskrivelse	"	11
Landskapssoner	"	12
Kart over landskapssonene	"	13
Landskapssone A: Trondheim – Stavne	"	14
– Bane og landskap	"	14
– Trondheim stasjon	"	14
– Skansen klaffebru og stoppested	"	18
– Tunnelene ved Ilevollen	"	20
– Marienborg verksted	"	21
– Stavne holdeplass og bru (Stavne–Leangenbanen)	"	21
Landskapssone B: Stavne – Nypan	"	23
– Bane og landskap	"	23
– Selsbakk stasjon	"	23
– Bruene over Leirelva og lokalvegen i Damlia	"	24
– Heimdal stasjon og stasjonsby	"	25

Landskapssone C: Nypan – Søberg	side	24
– Bane og landskap	"	27
– Melhus stasjon og stasjonsby	"	28
Landskapssone D: Søberg – Ler	"	31
– Bane og landskap	"	31
– Kvål stasjon	"	32
Landskapssone E: Ler – Røskaft	"	35
– Bane og landskap	"	35
– Lundamo stasjon og stasjonsby	"	35
Landskapssone F: Røskaft – Hovin skole	"	38
– Bane og landskap	"	38
– Gaulfoss bru og tunnel	"	38
Landskapssone G: Hovin skole – Krogstadsanden	"	42
– Bane og landskap	"	42
– Hovin stasjon	"	42
Landskapssone H: Krogstadsanden – Støren N.	"	45
– Bane og landskap	"	45
Landskapssone I: Støren N. – Støren stasjon	"	48
– Bane og landskap	"	48
– Støren stasjon og stasjonsby	"	48
KILDEHENVISNINGER	"	52

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 51,5 km. lange jernbanestrekningen mellom Trondheim og Støren. 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/omlegging 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 Størenbanens stasjoner og øvrige anlegg anno 1994.

Det bør presiseres at denne rapporten ikke er noe forsøk på å skrive Størenbanens 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. Feltarbeidet ble utført 25.–26.januar og 10.–11. oktober 1995. 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 1994 der annet ikke er nevnt. Eldre fotos er skaffet til veie av NSB Jernbanemuseet.

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

Størenbanen ble åpnet i 1864, bare 10 år etter Hovedbanens åpning. Størenbanen, eller Throndhjem – Støren jernbane, er således en av landets aller eldste jernbaner.

Bortsett fra parsellene mellom Trondheim og Heimdal og ved Gaulfossen ligger banetraséen stort sett der den har ligget siden banen ble åpnet. Etter å ha passert Heimdalshøyden, følger banen Gauldalen oppover til Støren. Banen ligger på østsiden av Gaula sørover til Gaulfossen, hvor banen krysser elva over Gaulfoss bru. Videre sørover til Støren ligger banen på vestsiden. Trondheim st. ligger 5,1 m.o.h., mens Støren ligger 66,0 m.o.h.

Landskapssoner.

Bortsett fra på kortere partier ligger hele denne banen i et åpent kulturlandskap. Fra Leinstrand i nord til Støren i sør har en idag et tilnærmet sammenhengende jordbruksområde. Dalsidene varierer fra slake til nokså bratte. De bratteste liene er kledd med granskog eller oreskog, de slakere dalsidene er beitemark. Bare ved Hage like nord for Støren går banen på en kortere strekning gjennom et nokså urørt naturlandskap. Bortsett fra ved Hage og Gaulfossen faller dalbunnen nokså jevnt på hele strekningen, og elva løper bred og rolig.

Vi har funnet det hensiktsmessig å dele inn banestrekningen i 9 ulike landskapssoner, og beskrive og vurdere disse for seg. Markante landskapsskiftningene og hvordan jernbanen er lagt i landskapet har dannet utgangspunkt for å sette grenser mellom de ulike sonene. Egne avsnitt beskriver stasjoner, bruer og andre jernbaneelementer i forhold til sine omgivelser.

Jordsmonn og topografi

Banestrekningen er preget av en dalbunn med marin leire. Mellom slettene og fjellgrunnen i dalsidene ligger det flere steder mektige sand- og grusavsetninger. Disse avsetninger er breelavsetninger fra den gang innlandsisen trakk seg tilbake for ca. 10 000 år siden. Flere steder kan vi også avlese tidligere havnivåer ut fra markante horisontale havavsetninger. Enkelte steder ligger sandavsetningene igjen som bratte rygger inntil dalsidene. En av de mektigste finner vi ved Søberg, hvor en i lang tid har drevet uttak av sand- og grusmasser til byggeformål.

Heimdalshøgdenes mektige rygg mellom Trondheim og Leinstrand består av myr over marin leire med stedvise mektige forekomster av grus og sand. Stigningene opp til Heimdal både sørfra og nordfra representerte en av de største utfordringene for jernbanebyggerne i forrige århundre, og er blant de bratteste på strekningen Trondheim–Oslo.

Landskapstilpasning.

Størenbanens tilpasning til landskapet varierer mye opp gjennom dalen. Der terrengsyn har tvunget banen til å følge landskapets bevegelser, er landskapstilpasningen god. Der hvor banen krysser de store oppdyrkede elveslettene er traséene stive og harde i forhold til omgivelsene. Det er tydelig at man i jernbanens pionértid her i Norge la stor vekt på å unngå slake kurver og heller tvinge fram rettstrekninger der dette var teknisk og økonomisk mulig. I forhold til elva og vassdraget er det få strekninger hvor en kan tale om store landskapskonflikter. Den største negative konsekvensen av jernbanen antas å være den sterke barrierevirkningen. Dette har ført til et stort antall private usikrede planoverganger for gårds- og driftsveger.

Stasjoner og stasjonsbyer.

Stasjonsområdene og deres forhold til omgivelsene er beskrevet særskilt, og her er det lagt vekt på kulturhistoriske og arkitektoniske verdier. På de nedlagte stasjonene hvor bygningene ennå står har bygninger og bygningsmiljøer stor betydning for stedsidentiteten og som historisk dokumentasjon og tradisjonsbærere. Av slike har vi Skansen, Stavne, Selsbakk, Kvål og Hovin. I stasjonsbyene Heimdal, Melhus, Lundamo og Støren er jernbanestasjonene stadig en byplanmessig krumtapp. Jernbanen var i sin tid årsaken til at disse tettstedene vokste fram. Ved Melhus og Lundamo finner vi ennå idag helstøpte gamle bygningsmiljøer av stor verdi.

Bruer, tunneler og andre elementer.

Disse landskapselementene har betydelig verdi som tekniske kulturminner og "milepæler", og ligger oftest i et fint samspill med kultur- og naturlandskapet på stedet. På denne banestrekningen står steinhvelvbrua over Gaulfossen i en særstilling.

Konklusjoner

Som det skulle gå fram av denne rapporten, er de kulturhistoriske verdiene som er knyttet til dette jernbaneanlegget betydelige. Det faktum at Størenbanen er en av landets aller eldste jernbaner gir jernbaneanlegget en egenverdi i seg selv. Stasjonsbyene Heimdal, Melhus, Lundamo og Støren er levende jernbanemiljøer idag som for

130 år siden. Stasjonsanleggene ved disse stedene har historiske bygningsmiljøer og rester av fordums parkanlegg som er av betydelig historisk og arkitektonisk/hagearkitektonisk verdi. Jernbaneanleggenes sentrale plassering i stasjonsbyene, og det sterke samspillet mellom stasjon og tettsted øker denne verdien ytterligere. Lundamo bør nevnes særskilt, på grunn av sammenhengen og samspillet med det gamle industriområdet nord for stasjonen. Hovin bør også framheves. Her har utviklingen stoppet, og tettstedet ved stasjonen har etter hvert havnet "i bakevja". Nettopp dette gjør at en idag finner et interessant gammelt bygningsmiljø her. Av andre positive trekk ved jernbanen er samspillet mellom banen og landskapet. Dette gjelder særlig på de parsellene hvor banen følger landskapets bevegelser. På enkelte parseller er imidlertid jernbanens kurvatur stiv, og i dårlig samspill med terreng og landskap. Dette gjelder særlig der jernbanen krysser store sammenhengende jordbruksletter. Parsellen ved Gaulfossen med Gaulfoss steinhvelbru, samt strekningen ved Hage er spesielt interessante. Det samme gjelder brua i Damlia og stasjonsanleggene i Trondheim.

Det viktigste er likevel at den nåværende Størenbanens anlegg og bygninger representerer levende kulturminner og landskapskvaliteter med en 130-årig ubrutt tradisjon.

En modernisert, fullstandard jernbane på strekningen Trondheim–Støren vil i stor grad kunne tilpasse seg landskapets og dalens overordnede landskapsformer. På enkelte strekninger vil en sogar kunne myke opp den stive linjeføringen banen har idag. De kvartære løsavsetningene som ligger på tvers i dalløpet vil stedvis måtte forseres gjennom løsmassetunneler.

Problemene oppstår først og fremst i forhold til stasjonsbyene. Den stive linjeføringen i en moderne jernbane gjør at enkelte tettsteder vil stå i fare for å miste sin nåværende jernbanetilknytning, med de tap dette vil medføre, både samferdselsmessig og i forhold til kultur/lokalhistorie. Videre vil de interessante parsellene ved Hage og Gaulfossen med den vakre steinhvelvbrua sannsynligvis måtte legges om på grunn av kurvaturen. Gaula bru uten tog vil bli et dødt kulturminne.

En revitalisering av nedlagte baneparseller med sine bygninger, bruer og andre elementer vil i noen grad kunne skje ved en gjenbruk til for eksempel gang/sykkelveger. Dersom nedlagte traséer tas i bruk til vegformål, vil de i ettertid neppe kunne karakteriseres som kulturminner, da omkalfatringene vil måtte bli meget store.

LANDSKAPS- OG KULTURHISTORISK ANALYSE

HISTORIKK OG VIKTIGE BANEDATA

Hvordan banen ble til.

I 1857 fattet Stortinget vedtaket om bygging av de 3 første statsbanene i Norge. Jernbanen fra Trondheim til Støren var en av disse 3. På grunn av dårlige økonomiske tider og liten forståelse blant østlendingene for en "jernbane der nordpaa" ble saken behandlet i Stortinget på nytt i 1860, og banen ble igjen vedtatt, denne gang med et meget knapt flertall. Anleggsdriften kom snart igang, og den 5. august 1864 ble banen høytidelig åpnet. Støren forble denne jernbanens endepunkt helt fram til 1877, da Rørosbanens siste parsell, Støren–Aamodtbanen, ble åpnet fram til Støren. Trondheims første stasjon lå på Kalvskinnet (bygningen står ennå, og tilhører idag Frelsesarméen). Banen krysset Nidelva over to trebruer, ei bru ved Sluppen og ei bru der Elgeseter bru ligger idag. Elgeseter jernbanebru var faktisk i bruk som vegbru (med trikkeskinner) fram til nåv. Elgeseter bru ble åpnet i 1951.

Baneanleggene.

Banen ble bygget smalsporet (1067 mm. sporvidde). De største stigningene på banen har vi opp til Heimdalsplatået både sørfra og nordfra. Her er stigningene opptil 18,5 promille. Langs banen ble det anlagt et stort antall mindre bruer og kulverter for kryssing av lokalveger og sideelver. Disse ble stort sett bygd av stålbjelker på oppmurte kar av naturstein. Videre ble det bygd flere treviadukter over sidedaler og raviner. Disse er i ettertid erstattet med løsmassefyllinger.

Størenbanen ble fjernstyrt fra 1965, og fikk automatisk togstopp i 1983.

Størenbanen (Dovrebanen) var ferdig elektrifisert i 1970.

Siden banen ble anlagt har følgende skjedd med banetraséen:

I 1883 ble Merakerbanen åpnet, og i 1884 stod den nye fellesstasjon for Størenbanen/Rørosbanen og Merakerbanen ferdigbygd på den nylig oppmudrede Brattøra. Dette inkluderte en omlegging av Størenbanen fra Selsbakk til Trondheim, med bl.a. en kort tunnel ved Hoem, tunnel under Ilevollen og bru over kanalen som var etablert ved oppmudringen av Brattøra.

I 1908 ble Dovrebanen vedtatt bygd med normal sporvidde (1435 mm.) Dette medførte at Størenbanen også måtte ombygges til normalspor for å unngå sporbrudd på Støren. Dette ble gjort i årene 1911–21. I en overgangsperiode (1919–21) var det 3-skinnedrift mellom Trondheim og Støren, slik at både Rørosbanens tog og normalporet materiell kunne trafikkerer strekningen. Dessverre for Rørosbanen opphørte 3-skinnedriften like etter at Dovrebanen stod ferdig i 1921. Støren ble da endestasjon for Rørosbanens materiell og omlastingsstasjon for gods helt til Rørosbanen var ferdig ombygd til normalspor i 1941.

I forbindelse med utbyggingen til normalspor ble Størenbanen omlagt mellom Selsbakk og Heimdal. Bl.a. ble 3 store treviadukter erstattet med løsmassefyllinger der banen krysser sidedalene.

En tunnel nr. 2 under Ilevollen ble også bygd i forbindelse med utbyggingen til normalspor, og nåv. Skansen klaffebru over kanalløpet ble bygd.

I samme forbindelse ble også banen omlagt ved Gaulfossen. Den gamle brua sør for fossen ble tatt ut av bruk (og tatt av flommen i 1918), og ei ny bru over Gaula ble bygd lenger nord. Denne 46 meter lange steinhvelvbrua er meget vakkert utført, og er den 3. lengste i sitt slag her til lands. Jernbanen ble samtidig lagt i tunnel på vestsiden av strykene.

Bygninger, arkitekter og byggeskikk.

Støren stasjon og banens mellomstasjoner er oppført etter tegninger av Georg Andreas Bull, som var NSB's faste arkitekt på den tiden. Av denne arkitektens mere kjente byggverk bør nevnes stasjonsbygningene ved Oslo Ø og Oslo V. Mellomstasjonenes bygninger var opprinnelig i én etasje pluss kvist med alkover. Bygningenes hovedform er rektangulær, og bredere i forhold til lengden enn den lokale byggeskikk (trønderlåna). De var typiske representanter for sveitserstilen, som var tidens moteriktige arkitektur. Stilarten kjennetegnes ved store takutstikk, høye vinduer med overlys, liggende høvlet og profilert panel og ornamentikk i vindskier og utbygg.

Bygningene ved Skansen og Stavne holdeplasser ble oppført ca. 1909 og er tegnet av Paul Due, som på den tiden hadde overtatt som statsbanearkitekt. Disse bygningene er laftet av skåret tømmer i én etasje. Takene er skiferbelagt. Takutspring, vinduer og dører er også her utformet i sveitserinspirert stil.

I 1916 ble bygningene på Selsbakk oppført. De ble tegnet av NSB's arkitektkontor v. G. Hoel og J.P.Flor. Stasjonsbygningen er en høgrest bygning i 2 1/2 etasjer med stående kledning og bratt takvinkel. Den ligner på bygningene på Dovrebanen mellom Støren og Oppdal.

Av de 7 opprinnelige stasjonsbygningene ved mellomstasjonene står idag 3 tilbake. Alle 3 er ombygd i større eller mindre grad. Melhus og Lundamo er minst endret. Heimdal fikk ny stasjonsbygning i 1957. Støren fikk sin nåv. stasjon i 1940. Den er senere påbygd én etasje.

Vedr. oversikt over stasjoner og holdeplasser, vises det til tabellen nedenfor.

Størenbanen. Tabell over stasjoner og holdeplasser.
(Norsk Jernbaneklubb: Banedata, 1985)

STØRENBANEN						
nr.	navn	status	km.	oppr./betj.	ubetj.	nedl.
4101	THRONDHJEM (Elgesæter)			1864		1884
4102	Sluppen			1864/1871		1884
<i>Ny linjeføring fra Selsbakk til Trondheim nye stasjon (Brattøra) tatt i bruk i 1884, se tabell 412.</i>						
4102.01	Buenget	hp	545,39	1921		
4102.02	Flataasaunet		ca.545,0	1908		1921
4102.03	Romolslia	hp	544,50	1972		
4102.04	Kolstad	hp	543,63	1921		
4102.05	Rosten	hp	542,97 ¹	1930 ¹		
4103	HEIMDAL	S/fjs/p	541,41	1864		
4103.01	Hegstad	hp	539,23	1928		
4104	NYPAN +	fjs/p	537,11	1864		1965
4104.01	Kvammen	hp	535,68	1928		
4104.02	Lerli	hp	534,63	1930		
4105	MELHUS +	S/fjs	532,09	1864		
4105.01	Melhus kirke	hp	530,13	1932		
4106	SØBERG	fjs	528,77	1864		1958 ²
4106.01	Skjerdingsstad	hp	526,73	1930		
4107	KVÅL +	hp(l)	525,32	1864		1965
4107.01	Nyhus	hp	522,16	1930		
4108	LER +	fjs/p	520,49	1864		1973
4108.01	Møsta	hp	519,14	1930		
4108.02	Helgemo	hp	517,61	1933		
4108.03	Løhre		517,00	1930		1947
4109	LUNDAMO +	fjs	514,78	1864		1973
4109.01	Horgøien	hp	512,67	1930		
4109.02	Gulfoss	hp	509,87	1930		
4110	HOVIN +	fjs/p	507,89	1864		1965
4110.01	Krogstadløkken +	hp	505,29	1930		
4110.02	Krogstadsanden	hp	503,67	1930		
4111	STØREN	S	501,20	1864		
412 NY LINJE SLUPPEN—TRONDHEIM						
4301	(TRONDHEIM, BRATTØRA)		552,85			
4121	Skansen +	hp	551,67	1893		1961
4122	MARIENBORG	fjs	550,76	1917		
4123	STAVNE	hp	549,24	1908/1922		1941
4124	SELSBAKK +	fjs/p	546,44	1890		1965
4102.01	(Buenget)		545,39			

GENERELL LANDSKAPSBESKRIVELSE.

Størenbanen går gjennom et meget tettbefolket område, preget av store arealer hvor det har vært aktiv jordbruksdrift gjennom flere hundre år. Med unntak av korte partier ved Gaulfossen og Hage er natur og topografi nokså udramatisk. På Størenbanen er Heimdalsplatået det største høydedraget som må forseres. Så godt som hele banen ligger på tidligere sjøbunn med flate, marine leiravsetninger. Disse leiravsetningene er nå oppdyrket og blant de rikeste jordbruksområdene nordenfjells. De strekker seg helt opp til forbi Støren. Kornproduksjonen dominerer idag. De brattere skrentene og ravedalene opp mot høyereliggende og eldre havbunnsnivåer har opp til våre dager vært utnyttet som beitemark. Disse åpne, grasskledder ravinene er dessverre nå i ferd med å gro til med oreskog flere steder på grunn av at beitingen er trappet ned de siste tiårene. Dette vil over tid føre til at landskapsbildet i Gauldalen vil bli mørkere og visuelt sett trangere. Åssidene som danner vegger i landskapsrommene er kledd med granskog med noe innslag av lauvtrær, særlig or. I disse åssidene ligger stedvis mektige grus- og sandformasjoner dannet under siste istids avsmeltingsperiode.

Når Heimdal er forsert på togturen mot Oslo, kommer banen ut i Gauldalen ved Leinstrand, og følger dalføret videre mot Støren. Elva Gaula renner bred og rolig gjennom dalen på det meste av strekningen. Fra Støren faller elva bare 66 meter på den 35 km. lange strekningen ned til Trondheimsfjorden. Langs Gaula har vi markerte randsoner av oreskog på så godt som hele strekningen. Disse randsonene preger elverommet sterkt og positivt.

Gauldalen er en bred u-dal på mesteparten av denne strekningen. Ved Gaulfossen nord for Hovin snevres dalen inn. Her går elva i et trangt gjel før den stuper utfor fossen. Jernbanen krysser fossen over ei steinhvelvbru, og følger elvegjelet i tunnel inne i berget på vestsiden sørover. Mellom Hovin og Støren snevres også dalen sterkt inn, og ved Hage veibru ligger jernbanen på et oppmurt banelegeme kloss opptil strykene. Her oppleves landskapet som spennende og nokså dramatisk på en kort strekning.

LANDSKAPSSONER.

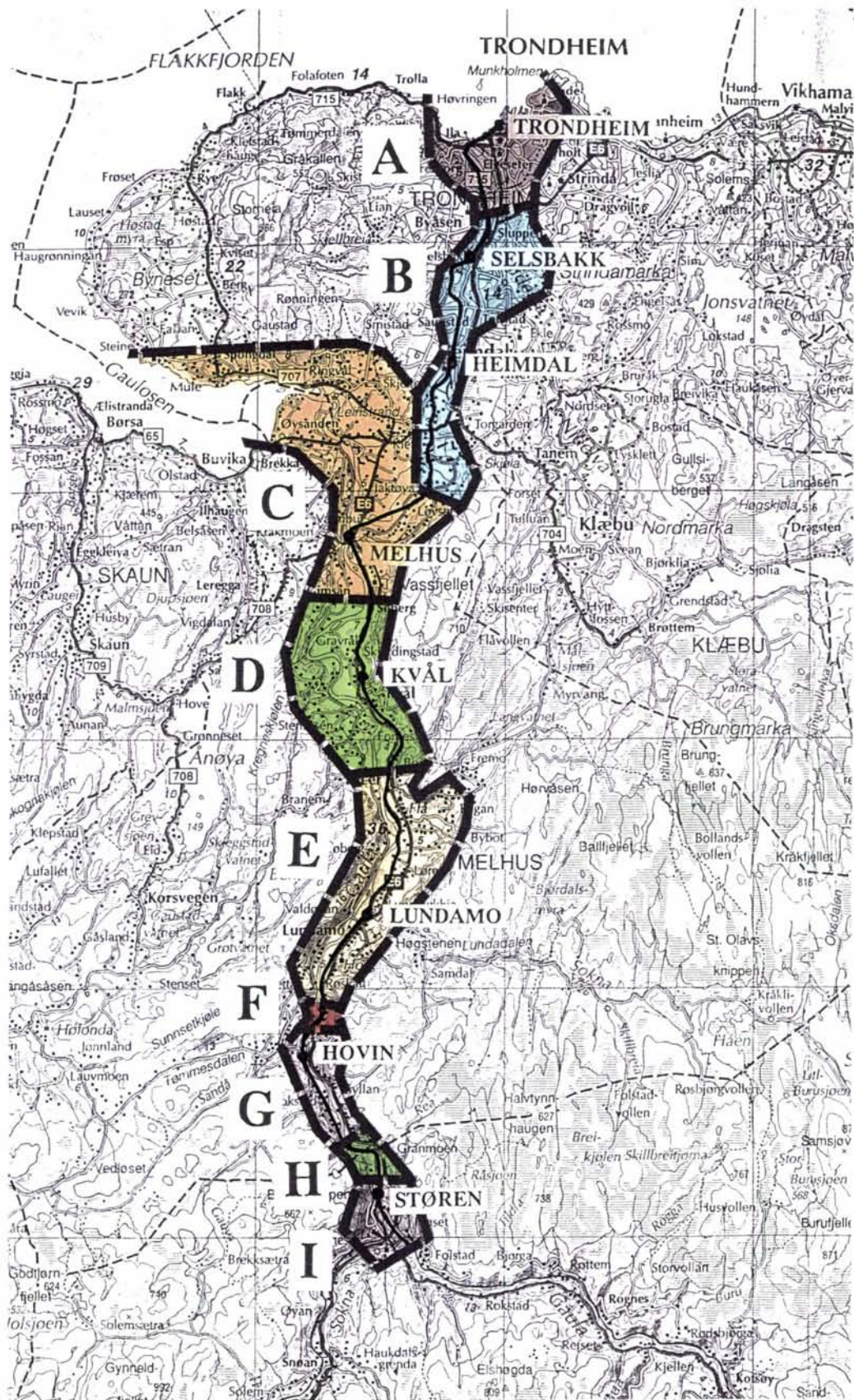
Med bakgrunn i den generelle landskapsbeskrivelsen ovenfor, har vi funnet det hensiktsmessig å bygge opp landskapsanalysen ved å dele inn banestrekningen og landskapet i geografiske områder hvor landskapet og forholdet mellom jernbanen og landskapet er enhetlig. Slike områder har vi valgt å definere 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 ovenfor, består strekningen av flate oppdyrkede områder, åpne og vegetasjonskledte ravinlandskaper og trangere partier hvor fjellet kommer fram i dagen. Jernbanen ligger vekselvis oppe i ravinlandskapet, nede på slettene og langs elva, hvor den følger elvas forløp. Forholdet mellom jernbanen og landskapet har vært bestemmende for hvor skillet mellom landskapssonene er lagt. Ialt 9 soner (A–I) er beskrevet nedenfor (Jfr. kartet på neste side).

KART OVER LANDSKAPSSONENE

Landskapssonenes avgrensning på begge sider av dalføret er bestemt ut fra hvilke områder en ser fra jernbanen på strekningen Trondheim–Støren (eksponering).



LANDSKAPSSONE A: TRONDHEIM–STAVNE

Bane og landskap

Denne landskapssonen er området hvor jernbanen ligger inne i bylandskapet. Det er også en strekning som er rik på tekniske kulturminner knyttet til jernbanen. Her kan nevnes Trondheim gamle stasjon, Skansen klaffebru, Skansen stasjon, tunnelportalene ved Ilevollen og de gamle verkstedbygningene ved Marienborg. På denne korte strekningen opplever de reisende byen og bylandskapet, samt fjorden med Munkholmen. Sør for Ilevollen får de reisende en fin opplevelse av elverommet, der jernbanen følger Nidelva i elveslyngen mellom Nidareid og Marienborg.

Trondheim stasjon

Stasjonen ble anlagt på den nyoppmudrede Brattøra til Merakerbanens åpning i 1883. I 1884 ble Størenbanen knyttet til stasjonen vestfra. Dette var et viktig byplanmessig grep. Stadsingeniør Carl Adolf Dahl var arkitekten bak dette grepet, som ble lagt etter en arkitektkonkurranse der jernbanetilknytningen og havneanleggene var sentrale. Den eldste delen av nåværende stasjonsbygningene ble bygget i 1882 i datidens klassistiske formspråk. Den ble utbygget i samme formspråk med bl.a. sidefløyer i 1906–07. I 1967 ble den nyeste delen av stasjonen bygget, med bl.a. ny trafikkhall og ny sporplan. Kollisjonen mellom de klassistiske bygningene fra forrige århundre og 60-tallsarkitekturen med glass og frilagt betong er formidabel. Det er å håpe at bygningsmassen vil framstå mer helhetlig når den nye trafikkterminalen er utbygd.

De reisende trives godt i trafikkhallen. I en større meningsmåling utført blant togreisende her til lands, ble Trondheim stasjon rangert på topp m.h.t. trivsel i stasjonenes publikumsarealer.

Byplanmessig er stasjonen velplassert i bybildet. Søndre gate ble forlenget med bru over den nye kanalen mellom Brattøra og Midtbyen, og stasjonsparken ble lagt i fonden for Søndre gate. Stasjonen er således trukket inn byens stramme kvartalsstruktur.

De eldste bygningene har arkitektoniske kvaliteter, mens den siste rest av stasjonsparken ble rasert da almelunden ble hugget høsten 1994. Dermed ble et 110 år gammelt grøntareal og kulturminne ødelagt. Arkitekturen og fondmotivet på den nye trafikkterminalen kan aldri erstatte det som gikk tapt ved denne raseringen.



Foto 1: Stasjonsbygningen og stasjonsparken ved Trondheim i 1902. Bygningen er senere påbygd i høyden og vestover. Den siste rest av parkanlegget ble rasert høsten 1994, da den monumentale og frodige almelunden ble hugget i forbindelse med terminalutbyggingen(!)



Foto 2: De mektige almetrærne fra den gamle stasjonsparken stod inntil 1994 som et kulturhistorisk minnesmerke og et særdeles livskraftig monument over jernbanebyggernes parkkultur og omtanke for omgivelsene for 110 år siden. Almelunden dannet på samme tid en både myk og monumental fond for Søndre gate, og dempet inntrykket av arkitektonisk sett mindre vellykkede bygninger av nyere dato øst for den gamle stasjonsbygningen. Det er ufattelig at de livskraftige trærne ble felt i fjor etter å ha overlevd mange etterkrigsår med mildest talt liten sans for historiske tradisjoner og arkitekturvern. Det er å håpe at den avisdebatten som denne uvettige tremassakren avstedkom, bidrar til å hindre lignende "tabber" i fremtiden.



Foto 3: Bygningskomplekset ved Trondheim stasjon idag. Etter at Fosen Trafikklags bygg foran den gamle trafikkhallen ble fjernet, har bygningene igjen trådt inn i bybildet på en positiv måte. Den nye trafikkhallen i frilagt betong og glass til høyre står i sterk kontrast til de klassisistiske murbygningene, men er populær blant de reisende..



Foto 4: Trondheim stasjon sett nordfra over kanalen. Almelanden som ble hugget høsten 1994 sees til høyre på bildet.

Skansen klaffebru og stoppested.

Klaffebrua ved Skansen er et teknisk kulturminne av stor verdi. I Norge er brua enestående i sitt slag, og i verden forøvrig fins idag visstnok kun en liten håndfull bruer av tilsvarende konstruksjon. Brua ble bygget til Dovrebanens åpning i 1921, og representerer ingeniørkunst av høy klasse. Det finurlige motvektsystemet som sørger for statisk likevekt i alle stillinger er en interessant og lett lesbar ingeniørkunst. Brua skulle erstattes av en ny i 1987, med vedtaket ble omgjort, og den gamle brua ble isteden restaurert samme år.

Skansen holdeplass ble opprettet i 1893, bl.a. som følge av påtrykk fra beboerne i Ilaområdet, som syntes at turen til Trondheim var i lengste laget når en skulle ut på reisefot. Stasjonen ble nedgradert til stoppested i 1904. Den nåværende ekspedisjonsbygningen er bygd på denne tid, og tegnet av arkitekt Paul Due i sveitserinspirert stil. Paul Due har ellers bl.a. tegnet stasjonsbygningene på strekningen Hamar-Otta på Gudbrandsdalsbanen. Bygningen ved Skansen er godt vedlikeholdt. Den står idag som et minne om tiden før bilismen, da lokaltrafikk med tog også betydde persontrafikk mellom bydelene i Trondheim.



Foto 5: Skansen klaffebru (1921) er et sjeldent og verdifullt teknisk kulturminne, også i internasjonal sammenheng.



Foto 6 og 7: Skansen stasjonsbygning fra 1904 er tegnet av Paul Due i sveitserinspirert stil. Bygningen står mellom Skansen klaffebru og tunnelene ved Ilevollen, og bidrar til å gjøre denne korte banestrekningen meget attraktiv i jernbanehistorisk sammenheng.



Tunnelene under Ilevollen

Den første tunnelen under Ilevollen ble anlagt i smalsportiden (1884), da byens stasjoner ble samlet på Brattøra. Denne ble utvidet i forbindelse med Dovrebanens anlegg og omlegging til normalpor. Tunnelen er fortsatt i bruk til interntrafikken mellom Marienborg og Trondheim stasjon. Den nyeste tunnelen ble etablert i forbindelse med Dovrebanens anlegg (1921). Ilevollen med tunnelene er et viktig landskapsskille mellom elverommet og byens havn med fjorden. Tunnellene oppleves som en byport for togreisende som kommer til byen.



Foto 8: Jernbanen følger Nidelva i elvekorridoren vest for Marienborg. De reisende opplever her et intimt og frodig elverom i sterk kontrast til det åpne fjordlandskapet som åpenbarer seg på nordsiden av tunnelen under Ilevollen.



Foto 9: Tunnelene under Ilevollen (1884 og 1921) oppleves som en byport, og markerer de togreisendes ankomst til byen, havna og det åpne fjordlandskapet. Portalene er fint utført i murt stein.

Marienburg verksted

Verkstedområdet omfatter et stort bygningskompleks med tilhørende sporområde. Sporområdet er nokså ødslig, og bygningene er av blandet arkitektonisk kvalitet. Det burde derfor på denne strekningen vært etablert en grønn randsone som landskapsskille mellom verkstedområdet og Størenbanen. Det samme gjelder stedvis mellom banen og elva for å skape dybde og perspektiv for utsikten østover, men uten å stenge for denne. Den gamle hvelvede verkstedhallen er et stykke vakker industriarkitektur, men drukner idag blant nyere bygninger av ulik karakter og alder.

Stavne holdeplass og bru (Stavne–Leagenbanen)

Stavne ble opprettet som holdeplass i 1908, og ekspedisjonsbygningen ble oppført omtrent på samme tid. Bygningen ligner den på Skansen, og antas å være tegnet av samme arkitekt. Bygningen er noe mer ombygd enn den ved Skansen, men har ennå mye av sitt opprinnelige preg i behold. Bygningen plasserer Stavne på kartet, og er sammen med brua over Nidelva med på å gi Stavne-området sin identitet.

Stavne bru er et viktig landemerke som bør nevnes selv om den ikke er en del av Størenbanens anlegg. Brua ligger på den 5,8 km lange banen mellom Stavne og Leangen. Denne banen ble igangsatt av tyskerne under krigen, men ble ikke fullført før i 1957. Stavne bru krysser Nidelva på ei 187 meter lang stålbru i 6 spenn, og stod ferdig i 1956.



Foto 10: Stavne stasjon (1908). En velholdt bygning fra den gang den smalsporede Rørosbanen var eneste jernbaneforbindelse sørover.

LANDSKAPSSONE B: STAVNE–NYPAN

Bane og landskap.

Ved Stavne starter de bratte bakkene opp mot Heimdalsplatået, med opptil 18,5 promille stigning. I forbindelse med omleggingen til normalspor i 1921 ble denne parsellen omlagt, og treviaduktene på strekningen ble erstattet av jordfyllinger. På strekningen opp mot Selsbakk ligger jernbanen i ei bratt skogkled li. Her går banen gjennom den korte Hoem tunnel forbi et rasfarlig område. Mellom Selsbakk og Heimdal krysses endel mindre sidedaler og raviner på store fyllinger, og i Damlia krysser jernbanen over Leirelva og lokalvegen på en fin fagverksbru. Dette karakteristiske ravinelandskapet er idag kledd med oreskog, men tidligere har størstedelen av området vært åpent beitelandskap. Denne strekningen byr de reisende en fin utsikt over Trondheim før banen svinger på Heimdalsplatået gjennom den trange Bjørndalen. Etter Heimdal stasjon fortsetter jernbanetraséen gjennom et særpreget ravinelandskap fram til litt forbi Nypan gamle stasjon. Jernbanen svinger så ut i det store åpne landskapsrommet mellom Leinstrand og Melhus.

På strekningen Stavne–Nypan ligger banen godt i landskapet. Den følger veggene i de store landskapsrommene. Større skjæringer og fyllinger er idag kledd med vegetasjon, og er lite eksponert i landskapet. Skjæringer og fyllinger føyer seg derfor godt inn i omgivelsene, og er lite eksponert i landskapet.

Selsbakk stasjon.

Selsbakk ble opprettet som stoppested i 1890, og ble oppgradert til stasjon i 1907. De første bygningene ble revet og erstattet av de nåværende i 1919. Stasjonsbygningen er en høyreist bygning med lavere sidebygninger i samme formspråk, tegnet av NSB's arkitektkontor (arkitektene Gudmund Hoel og Jens P.Flor). Bygningene minner om stasjonsbygningene på strekningen Otta–Dombås og Raumabanen fra samme epoke. Bygningene er godt vedlikeholdt. En uheldig vindusutskiftning i nyere tid har forringet bygningens utseende noe, men dette kan evt. rettes opp ved neste korsvei. Sør for stasjonen finner vi et parkanlegg, med plener, syriner og en trerekke av bjørk som rammer inn stasjonsområdet. En allé av lønn og alm er plantet langs vegen opp til stasjonsområdet, og en utsiktshaug er anlagt på utsiden av stasjonsparken. Her ble det i sin tid satt ned stabbesteiner og plantet bjørkerekker. Idag er dette området forfalt og gjengrodd.

Idag stopper ingen tog lenger ved Selsbakk stasjon.



Foto 11: Selsbakk stasjon, med parkanlegg tilplantet med bl.a. lønn, bjørk og syriner. Stasjonsbygningen bør få tilbake vinduer i opprinnelig stil ved neste korsvei.

Bruene over Leirelva og lokalvegen i Damlia.

Dette er fin fagverksbru, oppført i forbindelse med omleggingen av banen mellom Selsbakk og Heimdal i 1921. Brua er senere forsterket. Brua er i et spenn. Landkarene er i oppmurt naturstein, og har høy håndtverksmessig kvalitet. Nordre landkar tjener også som brukart for den lille bjelkebrua over lokalvegen. Disse bruene utgjør sammen et interessant teknisk kulturminne, og ligger i naturskjønne omgivelser.



Foto 12: Brua over Leirelva ligger velplassert og nesten uforstyrret i landskapet. Brua er et 75 år gammelt teknisk kulturminne.

Heimdal stasjon og stasjonsby.

Idag er Heimdal den viktigste mellomstasjonen på Størenbanen. Boligbyggingen i Trondheim etter krigen har for en stor del vært lagt til områdene rundt Heimdal. Befolkningsøkningen har ført til økt persontrafikk ved stasjonen. Den lokale bussterminalen er idag lagt til stasjonsområdet, og alle persontog stopper ved stasjonen. Selve stasjonsområdet er noe ødslig, preget av asfalterte arealer forbeholdt busser og bilparkering. Alle rester av det gamle parkanlegget er forsvunnet, og vanntårnet er forlenget revet. Den nåværende stasjonsbygningen ble oppført så sent som i 1957–60, og er meget tidstypisk. Foruten stasjonsbygningen står ennå det gamle godshuset nord på stasjonstomta.

Heimdal sentrum er vokst opp omkring jernbanestasjonen, som stadig har en sentral plassering i tettstedet. Den byplanmessige situasjonen kunne blitt ytterligere forbedret dersom en hadde kunnet sette av arealer for vegetasjon. En trerekke på stasjonsområdet inn mot hovedvegen ville sammen med annen treplanting hjulpet godt på dagens noe ødslige situasjon, der store asfaltflater dominerer tettstedets sentrale område. Hele sentrumsområdet på Heimdal burde gjennomgått en miljøopprusting, med treplantinger som et bærende element.



Foto 13: Heimdal stasjon. En noe varmere fargesetting ville gitt bygningene mer tyngde og økt kroppstemperaturen hos de reisende på kalde vinterdager. Området rundt stasjonen er nokså ødslig, men stasjonen ligger byplanmessig godt plassert i bygdesenteret, med korte avstander til forretninger og andre servicetilbud.



Foto 14: Det gamle godshuset ved Heimdal er et tradisjonsrikt innslag i tettstedet.

LANDSKAPSSONE C: NYPAN-SØBERG.

Bane og landskap

Sør for Nypan stasjon kommer jernbanen ut i det storslagne landskapsrommet mellom Heimdalsplatået, Gaulosen, Vassfjellet og Gauldalens innsnevring ved Melhus. Her kan de togreisende til Oslo for siste gang betrakte salt sjø før de kommer ned Brynsbakkene mot Oslo S. Dette området er et av de største sammenhengende og mest fruktbare jordbruksområdene i Sør-Trøndelag. Etter at jernbanen har klatret ned fra Heimdalshøyden, er linja lagt i en helt rett trasé over det åpne slettelandskapet fram til Melhus. Banens stive linjeføring gir en dårlig landskapstilpasning på dette sterkket. Dette gjelder også linjeføringen videre sørover fra Melhus til Søberg. Jernbanebyggerne har foretrukket rette strekninger der landskapet har muliggjort dette. Sørover fra Melhus ligger banen som en høybane på fylling helt til Melhus kirke, og forsterker det stive inntrykket også i høyden. Sør for Melhus stasjon krysser banen lokalvegen til Gimse/Hølonda på ei kort bjelkebru på kar av naturstein.

Banens landskapstilpasning er altså ikke god dersom vi betrakter den med 1990-tallet øyne. Linjeføringen er et uttrykk for tidligere tiders måter å bygge jernbaner på, der selv slake kurver var anleggsmessig kompliserende, og derfor burde unngås.



Foto 15: Av Nypan stasjon fins idag kun rester av uteanleggene tilbake. En klessnor, ei grind, noen busker og parktrær står og vitner om et viktig kommunikasjonssenter på Leinstrand fra 1864 fram til etter 2. verdenskrig. Stasjonsbygningen ble revet i 1978.

Melhus stasjon og stasjonsby.

Stasjonsanlegget på Melhus ble tidlig utgangspunkt for en tettstedsutvikling. Jernbanen og stasjonen etablerte god kommunikasjon til Trondheim (og senere Oslo). Melhusområdet var (og er) storprodusent av landbruksvarer, og behovet for gode kommunikasjoner var stort. Rundt stasjonen vokste det fram et tettsted med mølle, kornsilo, bank, forretninger og gjestgiveri. Senere kom de offentlige etater til med sine kontorbygg. I de senere tiårene er tettstedsveksten skjedd på arealer lenger sør i stasjonsbyen. Melhus stasjon ligger trangt plassert på ei hylle i landskapet. Denne hylla rommer stasjonsanlegget, samt E6 og ei rad med bygninger langs vegen mot skjæringen bakenfor. Kontakten mellom stasjonen og den nye tettstedsutviklingen lenger sør må betegnes som god.

Foruten stasjonsbygningen består stasjonsanlegget av to sidebygninger; godshus og lager/privétbygning. Stasjonen er av Størenbanens standard mellomtype, som det opprinnelig ble oppført ialt 8 av. Idag står kun Melhus, Lundamo og Hovin tilbake. Alle er noe ombygd, og har siden baneåpningen fått en etasje ekstra. De har imidlertid beholdt mye av sitt opprinnelige preg, og er idag bevaringsverdige.

Rundt stasjonen ble det anlagt et stort parkanlegg, som stadig setter sitt positive preg på Melhus sentrum. Den mektige almerekken mot riksvegen er til stor glede for reisende langs E6. Parken rommer ellers flere mektige trær som etter all sannsynlighet ble plantet like etter at stasjonen ble anlagt. Idag ligger parkanleggets verdi i hovedsak i trærne og de åpne gressflatene.



Foto 16: Jernbanens stive linjeføring over slettene nord for Melhus.



Foto 17 og 18: Melhus stasjon, med den mektige trerekken (over) og stasjonen med parkanlegg (under). Bygningene kunne med fordel fått en noe tyngre fargesetting.





Foto 19: Høgbanen gjennom Melhus sentrum, med brua over riksveg 708. Bruspenet er ennå ikke erstattet av betongtrau med pukkballast, men kan stadig beundres i sin tilnærmet opprinnelige skikkelse. Gangkulverten til høyre med tilhørende flettverksgjerde, er av tvilsom arkitektonisk kvalitet, og står i sterk kontrast til brua over kjørevegen.



Foto 20: Idag er persontrafikken ved Melhus gamle stasjon nedlagt og flyttet til den nybygde holdeplassen Melhus Skysstasjon lenger sør i stasjonsbyen. Perrong, léskur og informasjonstavle er av høy standard, utviklet for "Trønderbanen".



Foto 21: Overgangsbrua for E6 over jernbanen nord for Søberg er forankret i en mektig kunstig oppbygd terrengrygg i et ellers flatt jordbrukslandskap (gammel havflate). Idag ville en unngått slike løsninger.

LANDSKAPSSONE D: SØBERG–LER.

Bane og landskap.

Sørover fra Søberg holdeplass trekkes jernbanen inn til østre dalside i Gauldalen. Banen er på størstedelen av denne parsellen lagt på en terrasse som ligger høyere enn de oppdyrkede elveslettene i dalbunnen, og følger terrengformene i østre dalside. Dette medfører en kurvete, men godt landskapstilpasset trasé. Traséen ligger i hovedsak på løsavsetninger, og stedvis er det anlagt store fyllinger. Sør for Kvål stasjon ligger jernbanen idag på en større fylling der det fra først av ble bygget en treviadukt. Arealet langs jernbanen er for en stor del tilvokst med lauvskog. De to siste holdeplassene på denne baneparsellen; Søberg og Skjerdingsstad, er nå nedlagt, og léskurene ble revet i 1994. Kvål stasjon ligger fortsatt som et intakt anlegg inntil tettstedet, men er idag kun holdeplass. På parsellen har vi også noen mindre bruer der jernbanen krysser bekker og lokalveger. Disse er av tradisjonell utførelse, med oppmurte landkar av naturstein og stålbjelker i spennet.

Kvål stasjon.

Kvål var fra først av stoppested med egen ekspedisjonsbygning. Fra 1880 ble Kvål oppgradert til stasjon, og da Dovrebanen og normalsporet gjorde sin entré i 1921, fikk stasjonen en ny stasjonsbygning. Denne ble tegnet av NSB's arkitektkontor, og står fortsatt. Bygningens godsfløy er senere påbygd, og en uthusbygning er bygd nord for stasjonsbygningen. Kvål stasjon er nå blitt holdeplass, og Dovrebanens ekstroavdeling har tatt bygningen i bruk.

Kvål stasjon ble etablert i et jordbrukslandskap. I vårt århundre har det vokst fram et lite tettsted ved stasjonen, med bl.a. butikk, gjestgiveri og bensinstasjon. Boligbyggingen i området har vært nokså beskjeden, og stedet har ekspandert lite de senere tiår. Tettstedsutviklingen har skjedd på et område noe sør for stasjonen, som derved er blitt liggende noe utenfor dagens tettsted. Stasjonsbygningen er fin og velholdt, og det er å håpe at denne bevares som lokalhistorisk minnesmerke og bygningsressurs.



Foto 22: Stasjonsbygningen ved Kvål er fin og velholdt. Den ligger idag landskapsmessig og byplanmessig noe løsrevet fra tettstedet Kvål.



Foto 23: Da Dovrebanen ble anlagt, og Størenbanen fikk normal sporvidde, ble flere av de gamle treviaduktene erstattet med løsmassefyllinger. Treviadukten på bildet krysset Kvålsdalen like nord for Kvål stasjon. Foto fra 1915.



Foto 24: Idag er Kvålsviadukten erstattet av denne løsmassefyllingen.



Foto 25: Modernisert bru over lokalveg sør for Kvål. Stålbjerkene er erstattet med betongtrau. Dette påvirker bruas arkitektoniske uttrykk. Det blir en kollisjon mellom dagens og gårdsdagens formspråk og teknikk. Jfr. foto 19 side 30.



Foto 26: Området ved Ler stasjon idag. De gamle almene er de siste elementene fra stasjonens storhetstid.

LANDSKAPSSONE E: LER-RØSKAFT

Bane og landskap.

Fra litt nord for Ler til Røskaft nord for Gaulfossen går jernbanen i hovedsak gjennom et åpent jordbrukslandskap. Jernbanens linjeføring er stiv der den ligger på åkerslettene, med lange rettstrekninger mellom slake kurver. Dalbunnen er fortsatt vid, men snevres litt etter litt inn på strekningen sørover mot Støren. Et positivt samspill mellom jernbane og landskap oppleves i stasjonsbyen Lundamo. Ved Ler ble stasjonsbygning revet etter en brann i 1978. Stasjonen er nå nedgradert til holdeplass for lokaltogreisende. Fortsatt kan imidlertid store edellauvtrær fra stasjonene storhetstid beundres.

Lundamo stasjon og stasjonsby.

Rundt stasjonen på Lundamo utviklet det seg tidlig et tettsted. Viktig i tettstedsdannelsen var jernbanen og virksomheten til a/s Lundemo Brug ved sideelva Sokna, like nord for stasjonen. I Forrige århundre ble det etablert sagbruk og teglverk her. Virksomheten ble utvidet og modernisert i vårt århundre. I 1911 skjøt industrivirksomheten ny fart, da samme firma bygde en kartongfabrikk her. Senere ble det tresliperi og impregnering av trevirke. Impregneringsverket og sagbruket er stadig i drift. Bedriften fikk tidlig eget sidespor fra Lundamo stasjon. Dette er stadig i bruk.

Stasjonsbygningen på Lundamo (1864) står ennå, og har en fin plassering i tettstedet. Den er ombygd på samme måte som stasjonene ved Melhus og Hovin. Stasjonen utgjør sammen med industribedriftene nordenfor denne et større område med levende tekniske kulturminner. Flere av de gamle bygningene fra a/s Lundemo Brugs tid står ennå, og huser idag impregneringsvirksomheten. Videre har vi jernbanebrua over elva og den gamle brua ved fabrikkområdet. Denne vegen går gjennom tunet på et lite småbruk som i eksteriøret framstår som et lite gårdsmuseum. Flere av de gamle trærne fra stasjonsparken er bevart, og setter sitt grønne preg på området. Ved Lundamo stasjon burde det være muligheter for å bevare og utvikle det teknisk-historiske miljøet.

Lundamo er idag det største tettstedet på Størenbanen mellom Melhus og Støren.



Foto 27: Jernbanebrua ved Lundamo er av samme type som brua over Leirelva (Se foto 12 side 25).



Foto 28: Stasjonsbygningen ved Lundamo idag. Bak sees industriområdet til imregneringsverket.



Foto 29 og 30: Det gamle industrimiljøet nord for Lundamo stasjon.



LANDSKAPSSONE F: RØSKAFT–HOVIN SKOLE.

Bane og landskap.

Like nord for Gaulfossen deles dalen i to løp av en markant terrengrygg. Banen følger elva i det østre dalløpet. Dette løpet er trangt og Gaula går her i stryk gjennom et trangt gjel før den slipper seg utfor Gaulfossen. Dalen samles så igjen sør for dette partiet like ved Hovin skole. Inntil 1918 lå jernbanen på ei smal og rasutsatt hylle langs østsiden av dette elvegjelet, sørover fra fossen. Under Dovrebanens anlegg ble det klart at noe måtte gjøres på dette rasfarlige stedet i forbindelse med omleggingen til normalspor, og i 1918 var den nye traséen tatt i bruk. Banen var da flyttet over til vestsiden av elva, og lagt i tunnel inne i fjellet parallelt med strykene. Den nye banen krysser elva rett over Gaulfossen. Den gamle jernbanebrua som krysset Gaula sør for strykene ble tatt av flom like etter at den nye stod ferdig.

På Størenbanen er dette partiet (og parsellen like nord for Støren ved Hage vegbru) det mest dramatiske. Den trange slukten, bergveggene, elvestryket og fossen minner lite om naturen og kulturlandskapet langs den øvrige del av banen. På grunn av tunnelen får de reisende bare glimtvis inntrykk av naturen på dette stedet idag. Ikke desto mindre er stedet interessant både på grunn av naturen og topografien, og på grunn av den vakre steinhvelvbrua og tunnelportalen ved fossen. Traséen for den gamle banen inngår nå i en kultursti som er anlagt av Gauldal Historielag.

Gaulfoss bru og tunnel.

Brua over Gaulfossen er ei meget vakker steinhvelvbru. Den er 72 meter lang, har et hovedspenn på 47 meter og ligger 13 meter over elva. Den er meget lik de mer berømte bruene på Raumabanen, og er bygget på samme tid.

Den nordre tunnelportalen på den 701 meter lange tunnelen vest for fossen er kunstferdig utformet, med steinhvelv og vakkert murarbeid i naturstein. Dette gjelder også forstøtningsmuren i forskjæringen. Ved søndre påhugg danner portalen et av steinhvelvene i den gamle brua for fylkesvegen til Hovin og Hølonda, som krysser elva her. Denne vegbrua er konstruert på samme måte som jernbanebrua, og øker opplevelsesverdien av dette elvepartiet ytterligere. Dessverre for bruarkitekturen ble det for få år tilbake bygget en ny pregløs vegbru inntil og på nordsiden av den gamle brua.



Foto 31: Foto fra ca. 1870 av den gamle jernbanen langs Gaulfossen. Vegbrua over fossen ble bygd ca. 1798.



Foto 32: Steinhvelvbrua over Gaulfossen. Et teknisk kulturminne fullt på høyde med de berømte bruene på Raumabanen. Tog 44 passerer på veg mot Oslo den 10.10.94.



Foto 33–34: Gaulfoss jernbanebru stod ferdig i 1918. Snart 80 års patina gjør at brua er enda vakrere idag enn den gang.

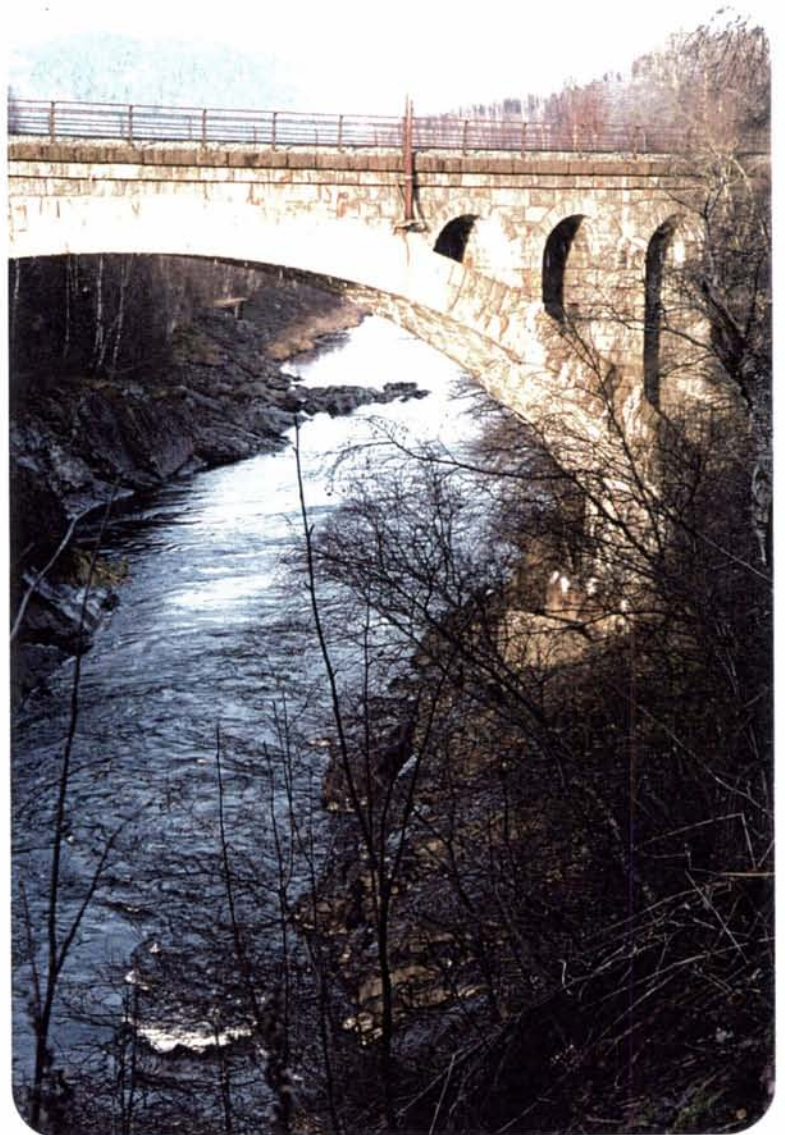




Foto 35. Vegbrua sør for Gaulfossen er av samme konstruksjon som jernbanebrua. Søndre tunnelportal for jernbanetunnelen er en del av konstruksjonen (t.v. på bildet).

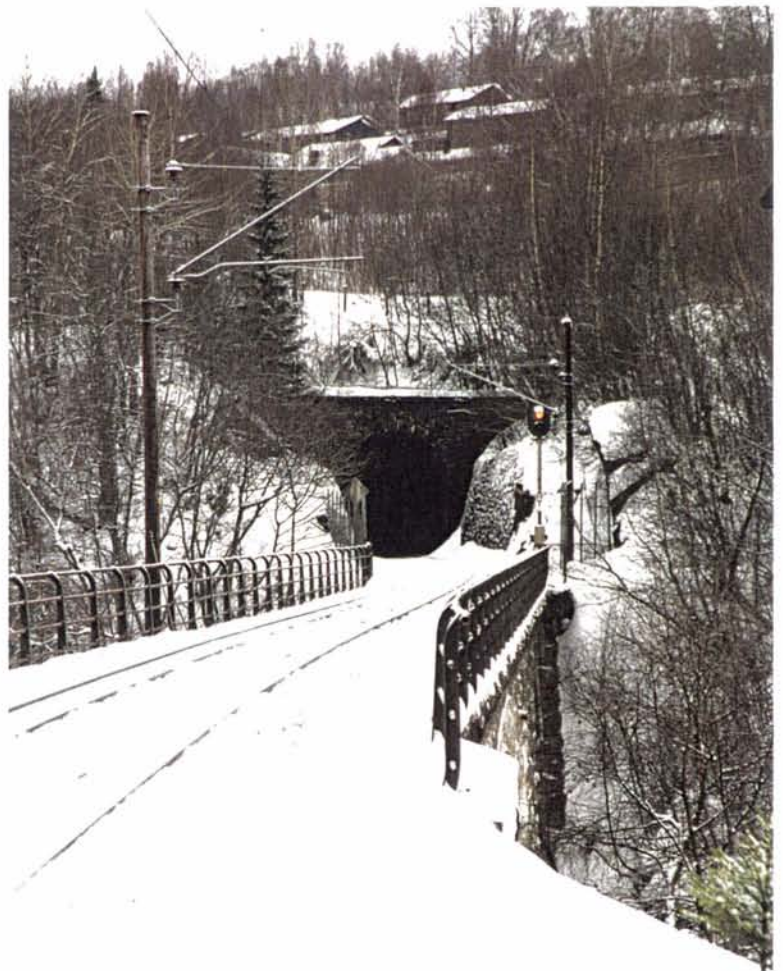


Foto 36: Nordre tunnelportal på tunnelen langs Gaulfossen er en fin representant for natursteinsepoken i jernbanebyggingen her til lands

LANDSKAPSSONE G: HOVIN SKOLE- KROGSTADSANDEN.

Bane og landskap.

Etter at det trange partiet ved Gaulfossen er passert på turen sørover gjennom dalen, åpner dalrommet seg på nytt ved Hovin. Her kommer jernbanen ut på flate oppdyrkede elvesletter, og får igjen en stiv kurvatur over slettene sørover mot Hage. På denne parsellen ligger Hovin stasjon, samt holdeplassen Krogstadsanden. Dalsidene er steile og skogkledde på denne parsellen. Gaula flyter rolig i dalbunnen.

Hovin stasjon

Stasjonsbygningen er av "Melhus-typen", og står fortsatt i god tilstand, selv om stasjonen nå er blitt holdeplass. Ved Hovin stasjon ble det anlagt et lite parkanlegg, som fortsatt eksisterer, om enn i noe forkommen tilstand. Ved Hovin grodde det fram et kompakt tettsted, med en hovedgate som munnet ut ved stasjonen. Denne tettstedsutviklingen stoppet opp etter 2. verdenskrig, og gata med boliger og forretninger er nå delvis fraflyttet og bærer preg av forfall. I de siste tiårene har veksten i tettstedet vært liten, og har skjedd som "spredtstedsvekst" lenger nord ved skolen. Dette har igjen gjort at den gamle bebyggelsen ved stasjonen ennå framstår i mellomkrigstilstand. Det er å håpe at stasjonen og denne lille "stasjonsbyen" blir tatt vare på i framtida.



Foto 37: Hovin stasjon, med venteskur av "glassfiberbobletypen" i forgrunnen.



Foto 38: "Bysiden" av stasjonen, med restene av den gamle hagen. Merk den gode kontakten med den gamle tettstedsbebyggelsen bak.



Foto 39: Gata som ligger tett opptil jernbanestasjonen på Hovin er et kulturminne fra første del av vårt århundre, da en hadde urbane forbilder ved tettstedsetableringer.



Foto 40: Sykkelskuret ved Hovin stasjon er et minne fra tiden før bilismen. Med "nysyklismens" inntog er det på nytt tatt i bruk.

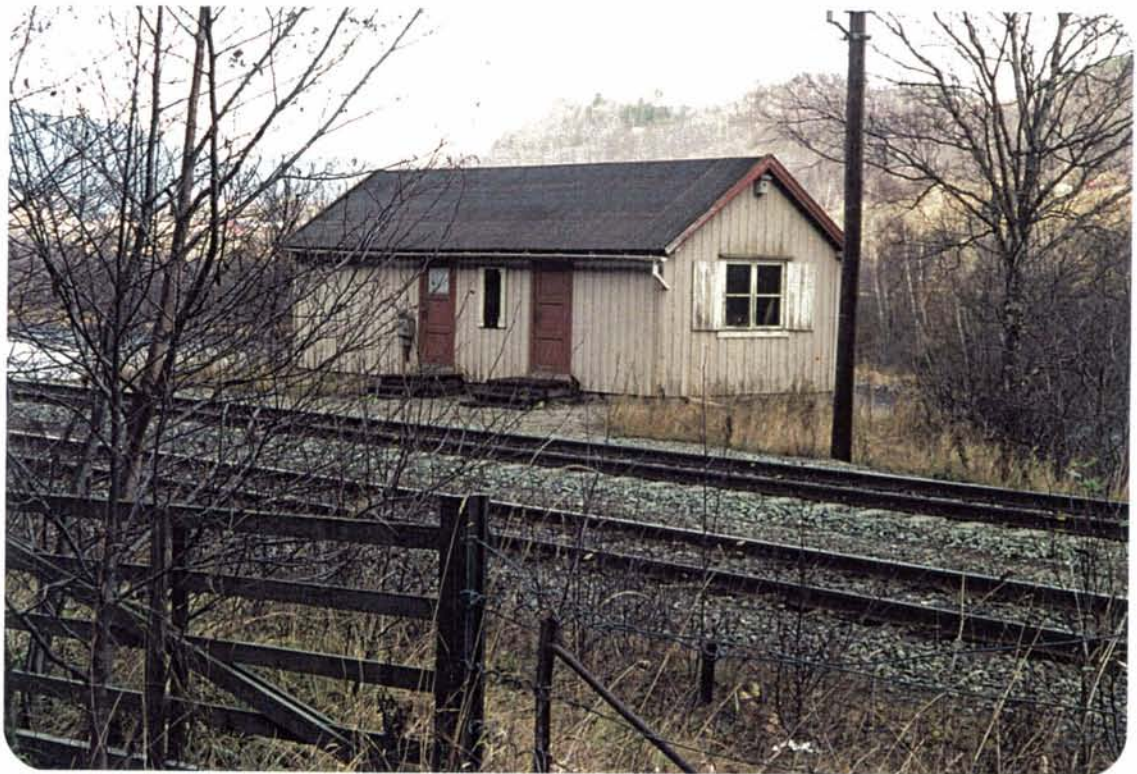


Foto 41: Sør for Hovin finner vi denne planovergangen og hus for baneavdelingen. Det står fortsatt flere bygninger av denne typen langs Størenbanen.

LANDSKAPSSONE H: KROGSTADSANDEN–STØREN N.

Bane og landskap.

Sør for Krogstadsanden holdeplass snevres dalføret inn. Her har en måttet sprengt ut skjæringer i fjellet for jernbanen. Lokalvegen er lagt tett inntil jernbanen i fjellskjæringer og en kort tunnel. Like før Hage bru krysser lokalvegen jernbanen i plan. Jernbanen forserer det trange passet ved Hage vegbru på et fundament av ^{fillicelle} fine natursteinsmurer. Jernbanen krysser under riksvegbrua i et eget bruspen som er bygd sammen med vegbruas brukonstruksjon. Hage vegbru er en lett fagverkskonstruksjon som hviler på kar av naturstein. Brua ble bygget i 1898, og framstår idag tilnærmet i sitt opprinnelige formspråk, på tross av at den ble ombygget og flyttet noe i 1915. Overgangsbrua over jernbanen ble sprengt av norske sabotører i 1940. Den ble raskt gjenoppbygd, og har blitt forsterket flere ganger opp gjennom årene.

Foto 42: Nord for Hage går jernbanen gjennom flere spennende fjellskjæringer.

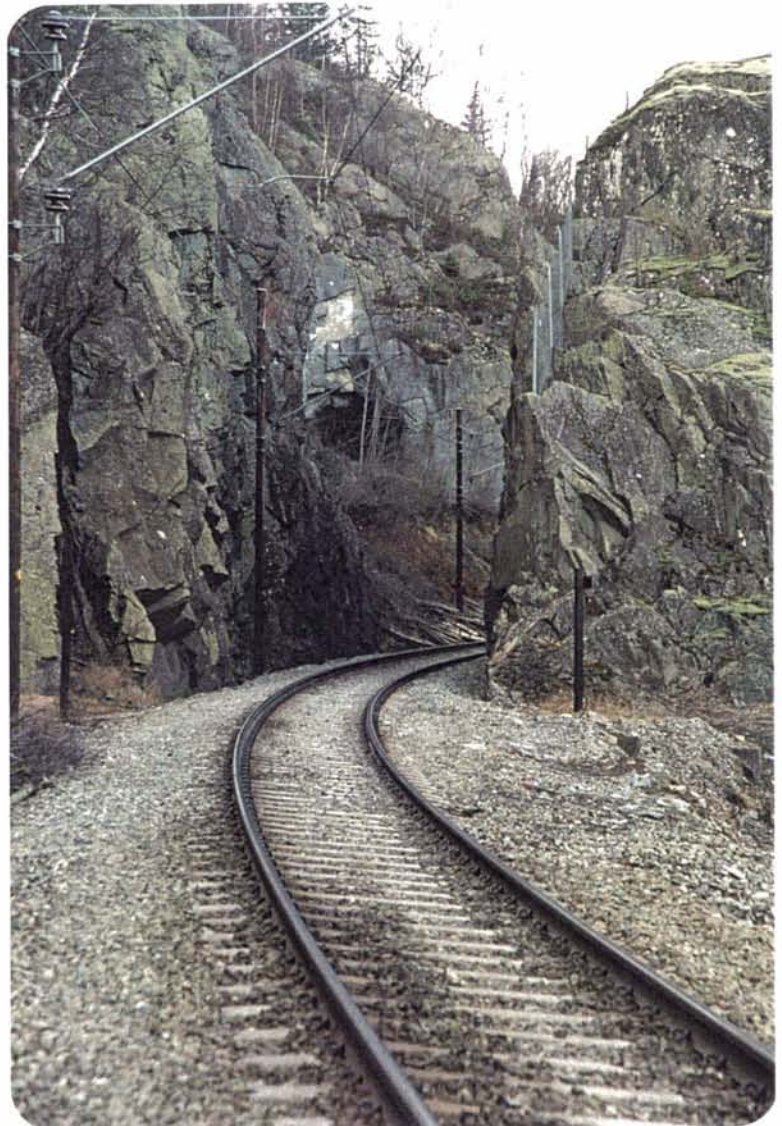




Foto 43 og 44: På en kortere strekning mellom Hovin og Støren går jernbanen gjennom et landskap som minner lite om det åpne og storlinjede landskapet som ellers dominerer langs Størenbanen.



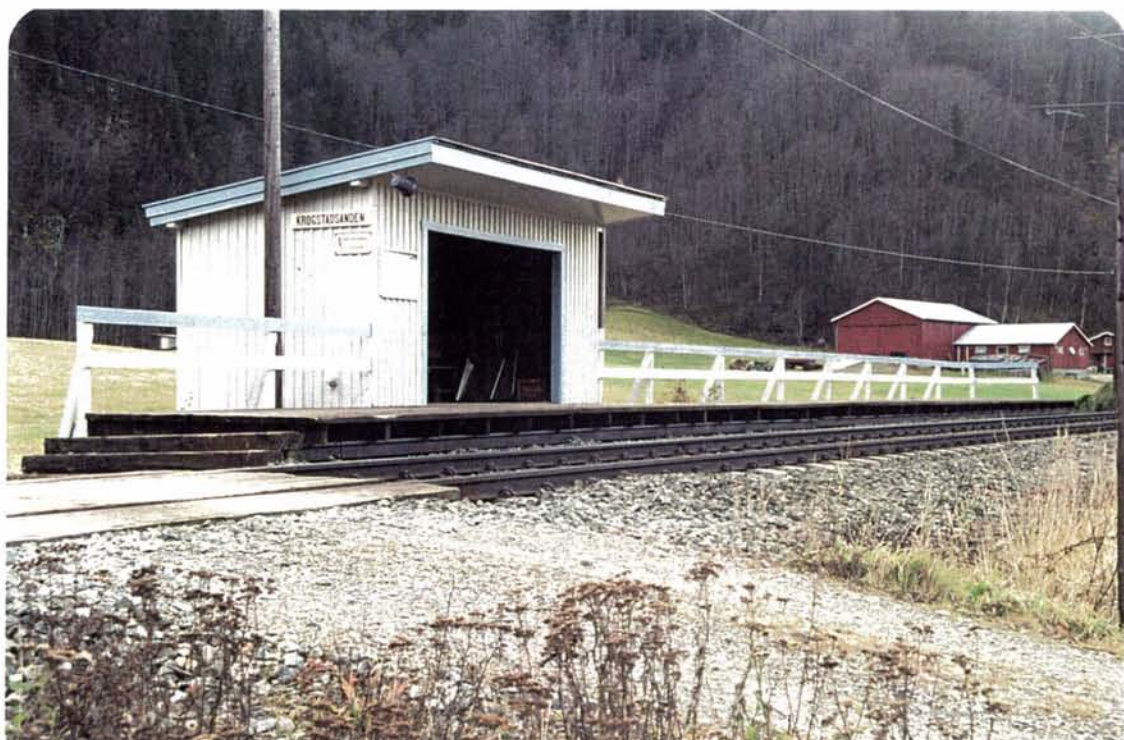


Foto 45: Krogstadsanden holdeplass har ennå behovsstopp for enkelte tog. Her finner vi siste eksemplar av Størenbanens enkle og karakteristiske plattform og léskur bygd av tre. De øvrige forsvant i løpet av 1994. Måtte holdeplassen bli bevart som et minne om den gang toget stod for lokaltrafikken gjennom nedre Gauldalen.



Foto 46: Hage vegbru ble bygget i 1898, og er et kjent landemerke for reisende med jernbanen. Over jernbanen går vegen på et lite spenn av stålbjelker. Samspillet mellom brua og den høge bergveggen på østsiden er spennende for de togreisende.

LANDSKAPSSONE I: STØREN N.–STØREN STASJON

Bane og landskap.

Etter at jernbanen har passert det trange partiet ved Hage bru åpner elverommet seg på nytt, med banens opprinnelige endepunkt Støren liggende inntil de steile bergene i vest.

Dalrommet er her ganske bredt, og Gaula flyter rolig. De steile dalsidene gjør at landskapet likevel virker trangt. Stasjonsbyens plassering tett opp mot den bratte dalsiden i vest skaper en nokså trangt situasjon. Sør i dette landskapsrommet deler dalføret seg; vestfra munner Soknedalen ut i dalrommet, mens Gauldalen kommer inn fra sørøst.

Støren stasjon og stasjonsbyen.

Stasjonsområdet ligger på de flate elveslettene på vestsiden av Gaula. Sporområdet er stort, og vitner om tider med større godstrafikk enn idag. På Støren er det også et stort verkstedbygg, lokomotivstaller og dreieskive for damplok. Persontrafikkdelen består av en stasjonsbygning som ble oppført i 1941 til erstatning for den gamle bygningen som ble brannbombet av tyskerne i april dagene 1940. Bygningen ble opprinnelig oppført som en lav "bungalow", men er senere påbygd i høyden og lengden i flere omganger.

Støren jernbanestasjon var og er midtpunktet i tettstedet, og la grunnlaget for den store ekspansjonen i bygdesenteret. Etter at bilismen skjøt fart etter krigen, har tettstedet delvis snudd ryggen til jernbanestasjonen. Dette gjelder særlig det nye hotellet, som klart henvender seg mot riksvegen. Etter at E6 nå er lagt utenom stedet, og lokalvegen gjennom Støren er flyttet til gata mellom hotellet og stasjonen, opplever trafikantene nå hotellet fra baksiden.

Stasjonsområdet kunne med fordel ha blitt noe "forgrønnet" for å dempe de ødslige asfaltflatene. Gamle fotos viser stasjonsområdet med et representativt parkanlegg. Idag fins rester av dette anlegget nord for stasjonsbygningen.

Støren Jernbanestasjon



Foto 47: Støren stasjon i Smalsportiden (1906). Merk plattformoverbygget og parkanlegget. Denne stasjonsbygningen ble brannbombet i 1940, og den nye oppført året etter.



Foto 48: Stasjonsbygningen ved Støren idag. Bak sees en gran fra den gamle parken.



Foto 49: Restene av det gamle parkanlegget nord for stasjonen. Dette bør kunne danne utgangspunkt for en ny "grønn" æra ved Støren stasjon. Behovet er påtrengende!



Foto 50: De gamle verkstedbygningene ved Støren stasjon.



Foto 51: Dreieskiven ved lokstallen er fortsatt i bruk, men damplokomotivenes epoke er forlengst avsluttet.

KILDEHENVISNINGER.

Norges jernbaner: Banedata	NJK Forskningsgruppen 1985
Gauldalsminne 1984: Trondhjem–Støren Jernbane 120 år	Hans–Ole Sveia 1984
De Norske Jernbaners Historie bd. I	Einar Østvedt /NSB 1954
Oversikt over bygninger på verneplanen	NSB 1993
Bygningsregistrering Trondheim Distrikt Størenbanen	NSB Arkitektkontoret
På Sporet: Div. artikler	Norsk Jernbaneklubb