



Jernbaneverket  
Region Nord

Plankontoret

# Verneplan for jernbanens kulturminner

# TRETTE

Gudbrandsdalsbanen,  
Lillehammer - Dombås

Jernbaneverket  
Biblioteket

Juli 2001

## OM VERNEPLANARBEIDET .....

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

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

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

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

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

## REGION NORDS EVALUERINGSRAPPORTER .....

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

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

## RAPPORTENE LESES SLIK .....

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

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

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

<b>FORORD</b>	Side 5
<b>VERNEKRITERIER OG LOVANVENDELSE</b>	" 6
<b>BANE OG LANDSKAP</b>	" 6
<b>SAMMENDRAG MED KONKLUSJONER</b>	" 8
<b>HISTORIKK</b>	" 10
<b>EKSISTERENDE VERN</b>	" 17
<b>VERNEPLAN</b>	Side 18
<b><u>A. Kulturmiljøer</u></b>	
<b>1. Stasjoner</b>	" 19
Lillehammer stasjon	" 19
Fåberg stasjon	" 19
Øyer stasjon	" 20
<i>Tretten stasjon</i>	" 22
Losna stasjon	" 28
Fåvang stasjon	" 28
Ringebu stasjon	" 30
Hundorp stasjon	" 33
Vinstra stasjon	" 34
Kvam stasjon	" 37
Sjoa stasjon	" 37
Otta stasjon	" 39
Sel stasjon	" 41
Brennhaug stasjon	" 45
<i>Dovre stasjon</i>	" 45
Dombås stasjon	" 46
<b>2. Natursteinmiljøer</b>	" 47
Baneparsell ved Skjelle	" 47
<b><u>B. Objekter</u></b>	
<b>1. Jernbanebruer</b>	" 48
Stålbruer med bærere av plater og fagverk	" 49
Langsveen bru	" 50
<i>Gamle Randklev bru</i>	" 50
Ny Randklev bru	" 50
Eide bru	" 52
Otta bru	" 52
Bru over Lågen ved Tallerås	" 52
<b>2. Underganger av naturstein</b>	" 53
Bjelkebruer på natursteinkar	" 54
Underganger av steinhvelv	" 54
Undergang for FV 438 (Vågåvegen)	" 56
Undergang for gårdsveg på Skjelle	" 56
<b>3. Bekkegjennomløp</b>	" 58
Stikkrenner og kulverter av naturstein	" 58
<b>4. Tunneler og tunnelportaler</b>	" 58
<i>Randklev gamle tunnel</i>	" 58
Skjelle tunnel	" 59

<b>5. Buer, staller, svingskiver o.a. driftsremedier</b>	Side 59
Portalkraner	" 59
Lasteramper	" 59
<i>Lasteramper og godshus ved Tretten stasjon</i>	" 60
Lasteramper ved Sel stasjon	" 60
Svingskiver	" 60
Liten svingskive ved Ringebru stasjon	" 60
Svingskive og rundstall på Otta	" 60
Svingskive og rundstall på Dombås	" 61
Linjebuer	" 61
<i>Linjebu ved Tretten stasjon</i>	" 61
Stoppbukker	" 61
Vannstendere	" 62
Lyktestolper og lampearmaturer	" 62
Stasjonskilt i tre	" 62
<b>6. Planoverganger, grunder, gjerder m.v.</b>	" 63
Planoverganger	" 63
Grunder og gjerder	" 63
Stabbesteiner	" 63
Tjoringsbommer for hester	" 63
Tjoringsbom på Sel stasjon	" 63
Stigestativer	" 63
<i>Stigestativ på Dovre stasjon</i>	" 63
<b>7. Grøntanlegg m.v.</b>	" 64
Allèer og stasjonshager	" 64
Minnesteiner	" 64
<b>KILDER</b>	" 65

## FORORD

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

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

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

Følgende fokusområder har vært vektlagt i denne førsteutgaven av verneplanen:

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

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

Rapporten er utarbeidet i tidsrommet juli 1999-juli 2000. Arbeidet er utført av senioringeniør Magne Fugelsøy ved Jernbaneverket Region Nord. Eldre fotos er skaffet til veie av Norsk Jernbanemusèum eller er utlånt fra Jernbaneverkets billedarkiv i Trondheim. Noen er også skaffet fra private fotosamlinger.

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

Trondheim, juli 2001.



Regionansvarlig

## VERNEKRITERIER OG LOVANVENDELSE

Et objekts kulturhistoriske verdi er fastlagt på grunnlag av

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

I tillegg har man i utvelgelsen vektlagt kriterier som

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

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

Miljøer og objekter kan

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

Fredning etter Kulturminneloven vil bare unntaksvis bli anbefalt brukt på objekter som er i ordinær bruk. For kulturmiljøer der flere eiere/forvaltningsmyndigheter enn Jernbaneverket er inne i bildet, vil Plan- og bygningsloven i de fleste tilfeller bli tilrådd anvendt som lovanvendelse. For objekter/miljøer der Jernbaneverket (eller annen statlig etat) er alene om forvaltningen vil administrativt (selvpålagt) vern være regelen. Forslagene til vernekategorisering er uansett en anbefaling fra Jernbaneverkets side. Endelig lovanvendelse vil bli bestemt av Riksantikvaren.

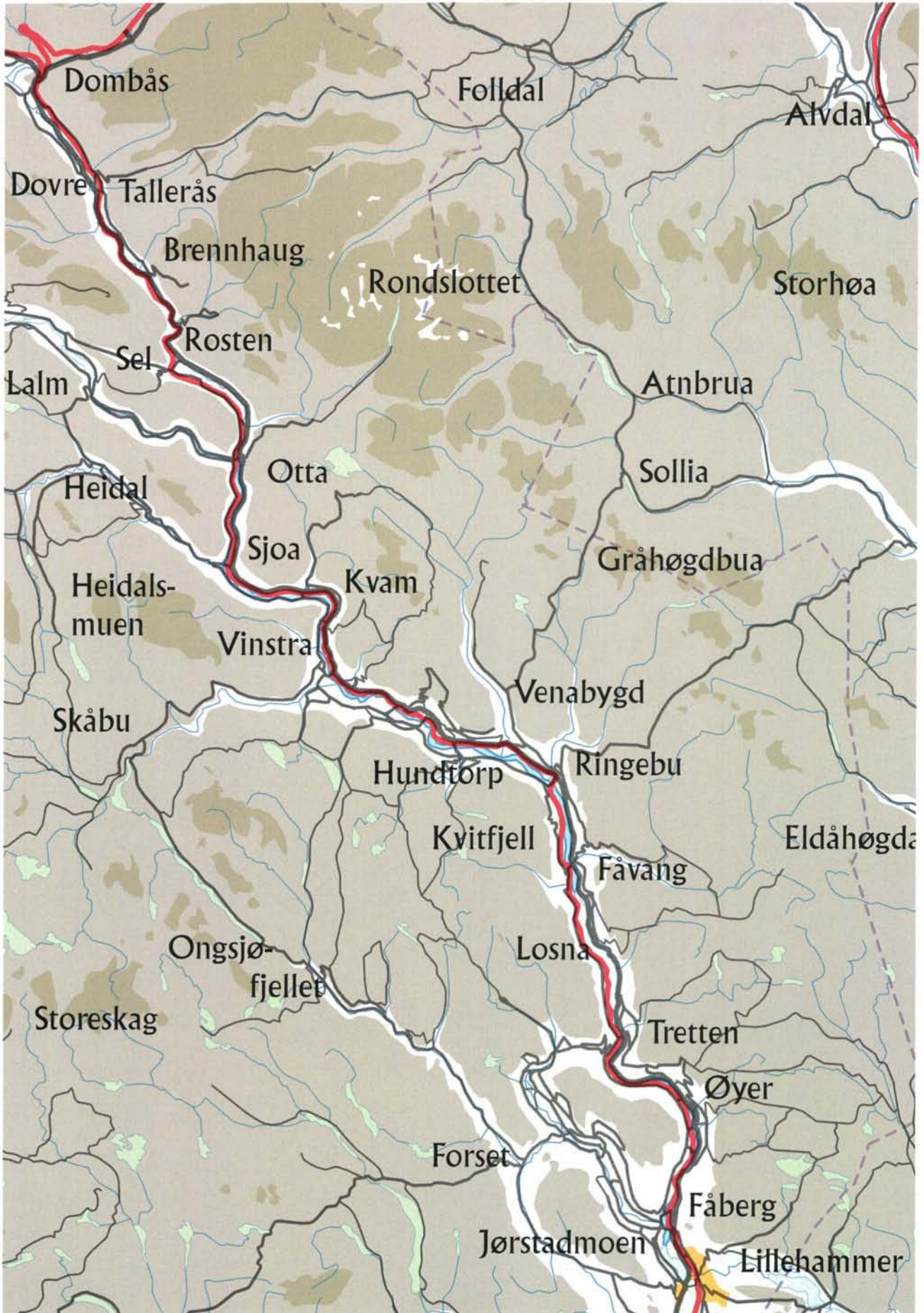
## BANE OG LANDSKAP

Gudbrandsdalen, "Dalenes dal", er Norges tettstet befolkede dalføre med en gammel og rik kulturhistorie som avspeiles i en byggeskikk med nasjonalt særpreg, i et vakker og tradisjonsbundet kulturlandskap. De rikeste jordbruksbygdene ligger på østsiden av Lågen. Mesteparten av de dyrkede arealene og de største befolkningsentra finner vi her.

På vestsiden, også kalt "baksiden", er det mindre løsavsetninger med dyrkbar jord og dårligere klimatiske forhold. Enkelte steder fins også prektige gårder og jordbruksgrender på vestsiden, men de bratte skogliene dominerer landskapsbildet. Nede i dalbunnen dominerer Lågen. På strekningen fra Tretten til Hundorp er dalbunnen helt flat og Lågen danner innsjøen Losna.

Jernbanen er anlagt vekselvis på østre og vestre side av Lågen, med omtrent like lange strekninger på hver side. Mellom Hunderfossen og Ringeby ligger banen på vestsiden, "baksiden". Det samme gjelder strekningen Sjoa–Sel. Jernbanens anlegg representerer beskjedne landskapsinngrep i dalføret sammenlignet med f.eks E6 og de nyere boligfeltene i dalsidene. Jernbanen eksponeres sterkest der den krysser Lågen, og ved stasjonene.

Banens mest dramatiske parti finner vi ved Rosten mellom Sel og Brennhaug. Her er banen lagt i flere tunneler og på utsprengte og oppmurte hyller i det trange dalføret som markerer overgangen mellom Gudbrandsdalen og fjellbygda Dovre. Lågen krysses ved Tallerås, og banen klatrer i lisonen opp mot Dombås stasjon med vid utsikt over Dovrebygda. Totalt stiger banen 480 meter, hvorav 350 meter på de siste 35 kilometrene fra Sel til Dombås (659 m.o.h).



Figur 1: Kart over Gudbrandsdalsbanens trasè.

## SAMMENDRAG MED KONKLUSJONER

Gudbrandsdalens historie i perioden 1890-1960 er uløselig knyttet til jernbanens framvekst og utvikling.

Rundt stasjonene Fåberg, Tretten, Ringebu, Vinstra og Otta vokste det fram tettstedsdannelser som i løpet av en kort periode snudde opp ned på det gamle bondesamfunnets tilvante forestillinger om sentrum/periferi. Denne revolusjonerende samfunnsomveltningen fortjener en langt større oppmerksomhet enn hva som har blitt epoken til del. *Det er på dette området innsatsen må rettes når de historiske spor etter jernbanens første hundre år i Gudbrandsdalen skal sikres for kommende generasjoner.*

Mye er imidlertid allerede gått tapt etter bilismens inntog på 1960-tallet. De gjenværende miljøene der jernbanens samfunnsutviklende betydning fremdeles er lett lesbar har derfor stor verneverdi. Dersom også disse siste miljøene går tapt, vil Gudbrandsdalen bli uten bevarte stedsminner fra en epoke der jernbanen la grunnlaget for det gamle bondesamfunnets inntreden i "moderne tid". Av disse gjenværende miljøene vil det være særskilt viktig å bevare Tretten stasjonsby (foto 1) og de komplette stasjonsanleggene på Sel og Dovre. Disse miljøene har nasjonal verneverdi.



Foto 1: Tretten stasjon fotografert i 1897. Stasjonen ga opphav til en helt ny tettstedsdannelse på vestsida av elva som hadde sin blomstringstid i perioden 1895-1930. Etter krigen stoppet utviklingen opp og Tretten er det siste (tilnærmet) autentiske stedsmiljøet som er bevart fra Gudbrandsdalsbanens første 30 år.

Foto: Utlånt A. Nachtnebel.



Men også en rekke andre kulturminner knyttet til jernbanens anlegg og drift har verdi og bør sikres vern og skjøtsel gjennom den løpende lokale planlegging. Dette er spesielt viktig der jernbanens anlegg opptrer som elementer i et for øvrig verneverdig kulturmiljø. Eksempelvis kan nevnes Fåvang og Hundorp stasjoner som opptrer som viktige elementer i kulturlandskapet. Også fagverksbruene ved Randklev må nevnes da disse utgjør et landemerke ved kryssingen av Lågen. Gamle Randklev tunnel og bru er tekniske kulturminner fra jernbanens tidligste år (1896) og har nasjonal verneverdi.

Med den erfaring som er vunnet med restaurering av Vinstra stasjon, er det også på sin plass å peke på at Gudbrandsdalsbanen fremdeles har en rekke "sovende" kulturminner (Due's stasjonsbygninger) som ved hjelp av relativt beskjedne midler kan tilbakeføres til et mer opprinnelig utseende. Slike restaureringer/tilbakeføringer vil ikke kunne bindes opp i en verneplan, men er likevel tiltak som kan bidra til folks opplevelse og forståelse av dalens arkitektur- og jernbanehistorie.

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

*Sel stasjon er fredet med hjemmel i Kulturminnelovens §§15 og 19. Fredningen håndteres gjennom Riksantikvarens oppfølging av "Verneplan for jernbanebygninger". Jfr. side 17.*

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

<i>Tretten stasjonsby;</i>	<i>stasjonsanlegg med omkringliggende, historisk bebyggelse</i>	<i>km 214,35</i>
<i>Dovre stasjon;</i>	<i>komplett stasjonsanlegg</i>	<i>km 330,82</i>

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

<i>Gamle Randklev tunnel og bru</i>	<i>km 240,98</i>
-------------------------------------	------------------

## HISTORIKK

### Dalenes dal.

Gudbrandsdalen, "Dalenes dal", har fra gammelt av vært et kultur- og maktsentrum i Norge. Dalens historie er uløselig knyttet til sagakongenes hærferder for å samle og kristne landet (Harald Hårfagre, Olav den Hellige) og har i tusen år vært den viktigste ferdselsvegen mellom det sønnfjeldske og nordenfjeldske Norge.

Siste kapitel i denne utviklingen ble skrevet med jernbanen som kom til dalen med "den nye tid" på 1890-tallet.

### Banens forhistorie.

Lavkonjunktoren rundt 1880 satte spor etter seg i jernbanebyggingen. Tidene bedret seg fram mot 1890, men det varte en stund før Stortinget ville gjøre nye vedtak om jernbanebygging. De store statslånene fra den forserte utbyggingen på 1870-tallet skremte.

I 1890 ble imidlertid tre nye baner vedtatt, deriblant jernbanen fra Hamar til Sel (Otta). Arbeidene ved Hamar-Selbanen kom i gang i september 1891, og banen ble åpnet til Tretten 25. september 1894 av kong Oscar II. Parsellen videre til Otta ble åpnet 29. oktober 1896.

Otta ble Gudbrandsdalsbanens endestasjon i hele 17 år. Først i 1907 vedtok Stortinget at jernbanen skulle forlenges til Dombås. Denne parsellen sto ferdig 5. desember 1913.

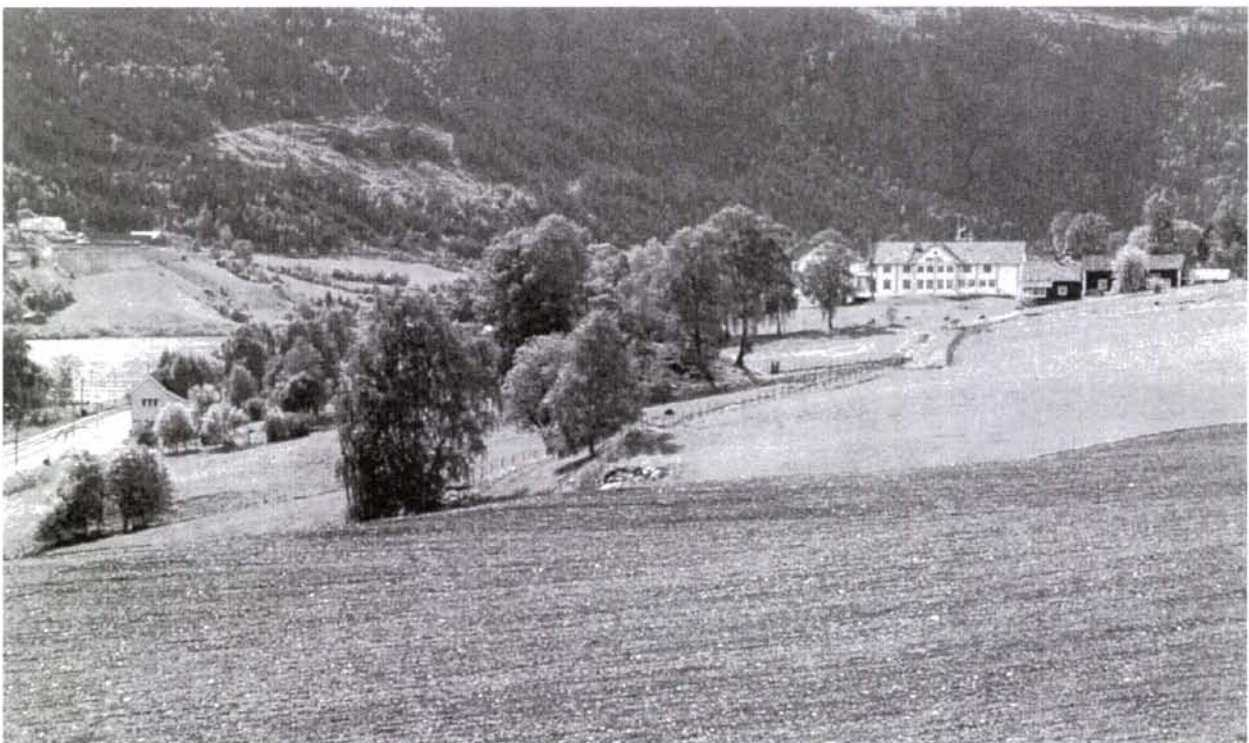


Foto 2: Hundorp er det gamle maktsenteret i Gudbrandsdalen og var Dale-Gudbrands høvdingsete tidlig på 1000-tallet. Området er rikt på kulturminner med flere høvdinggraver fra perioden 750-1000. Like ved ligger også Sør-Fron kirke fra 1787. Snorre forteller om møtet mellom Dale-Gudbrand og Olav den Hellige i Heimskringla. Sigrid Undset omtaler denne hendelsen slik: "Tinget paa Hundorp kommer til at staa for vor bevissthet som det avgjørende optrin i vor kristningssaga". Jernbanestasjonen på Hundorp ligger rett ned for det historiske gårdsanlegget (til venstre på bildet).

Foto: Magne Fugelsøy.

Gudbrandsdalens stasjonsbyer.

På jernbanestrekningen Lillehammer-Dombås ble det oppført i alt 17 stasjoner. Flere ble opphøvet til nye tettstedsdannelser, og i løpet av en kort periode ble det gamle bondesamfunnets strukturer og arenaer endret som følge av jernbanens ankomst. Den senterstrukturen vi i dag kjenner er således av ny dato og er knyttet til jernbanens utvikling i dalen.

I Ringebru vokste det tidlig på 1900-tallet fram et nytt handels- og administrasjonssenter i tilknytning til stasjonen på Vålebru. Bygdas sentrum hadde da gjennom flere hundre år vært stavkirka og tingvol-len 3 kilometer lenger sør i dalen. Også i Nord-Fron vokste det fram et nytt tettsted med utgangspunkt i jernbanestasjonen på Vinstra (foto 3). Herredsadministrasjonen i Nord-Fron hadde hatt tilhold her siden 1867, men først med jernbanen fikk stedet vekst og utvikling.

Både Ringebru og Vinstra ble bygget ut i henhold til reguleringsplaner som ble utarbeidet i forbindelse med jernbaneanleggene. Dette er blant de første stedsreguleringene som vi kjenner til utenom byene i Norge.



Figur 2: Reguleringsplanen for Vålebru var en av de første utenom byene i Norge. At man tok skrittet og regulerte for en bymessig bebyggelse i dette tradisjonsrike bondesamfunnet, viser den betydning jernbanen ble tillagt i Gudbrandsdalen på slutten av 1800 tallet.

Sommerbilde fra Vinstra.



Foto 3: Vinstra stasjon fotografert like etter åpningen i 1896. Jernbanen og stasjonen ble den utløsende faktor for tettstedsdannelsen. Vinstra hotell ble oppført samtidig med stasjonen (kan skimtes bak på fotoet). Noe senere kom Amundsens hotell og etter hvert de andre sentrumsfunksjonene på løpende bånd. I dag er Vinstra kommunesenter i Nord-Fron og Gudbrandsdalens nest største tettsted.

Foto: Jernbanemusèets arkiv.

Mellom Hunderfossen og Ringebu ble banen vedtatt bygget på vestsiden, eller "baksiden", av dalføret. Dette medførte at det måtte bygges vegbruene over Lågen for å betjene stasjonene Øyer, Tretten og Fåvang (foto 4-6). Penger til bruene ved Øyer og Tretten ble bevilget samtidig med at Stortinget vedtok igangsetting av jernbaneanlegget Tretten-Otta i 1893. Resultatet ble at på Tretten utviklet det seg rundt 1900 en ny stasjonsby med meieri, landhandel, hotell, boliger m.v. En tilsvarende utvikling skjedde ikke ved Øyer og Fåvang hvor sentrum forble liggende på østsiden av elva.

De gamle vegbruene ved Øyer og Fåvang er senere revet og erstattet med moderne betongruer, mens fagverksbrua ved Tretten fremdeles er i bruk og framstår som et godt bevart samferdselsminne anno 1895 (foto 4).

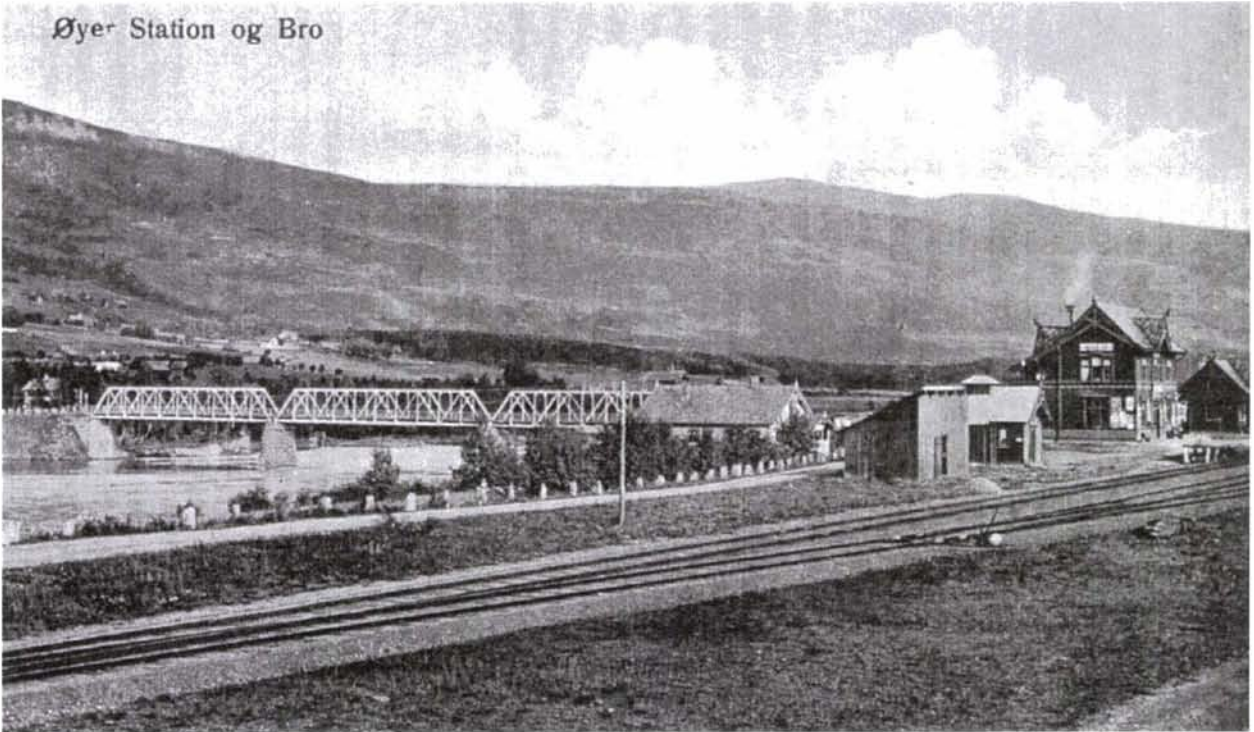
Landets første "automobilrute" ble igangsatt mellom Tretten og Ringebu (Vålebru) i 1896. Det ble også etablert båtforbindelse mellom Tretten og Vålebru på Losna, men ruten ble oppgitt og dampbåten "Prøven" overført til Mjøsa.



Foto 4: Stasjonene Øyer, Tretten og Fåvang (Myre) ble liggende på dalens "bakside" og måtte tilknyttes med ruer. De opprinnelige fagverksbruene ved Øyer og Fåvang (foto 5 og 6 på side 13) er senere revet og erstattet med betongruer. På Tretten derimot (fotoet over) er vegbrua fra 1895 fremdeles i bruk.

Fotograf: Ukjent.

Øyer Station og Bro



Myre station.

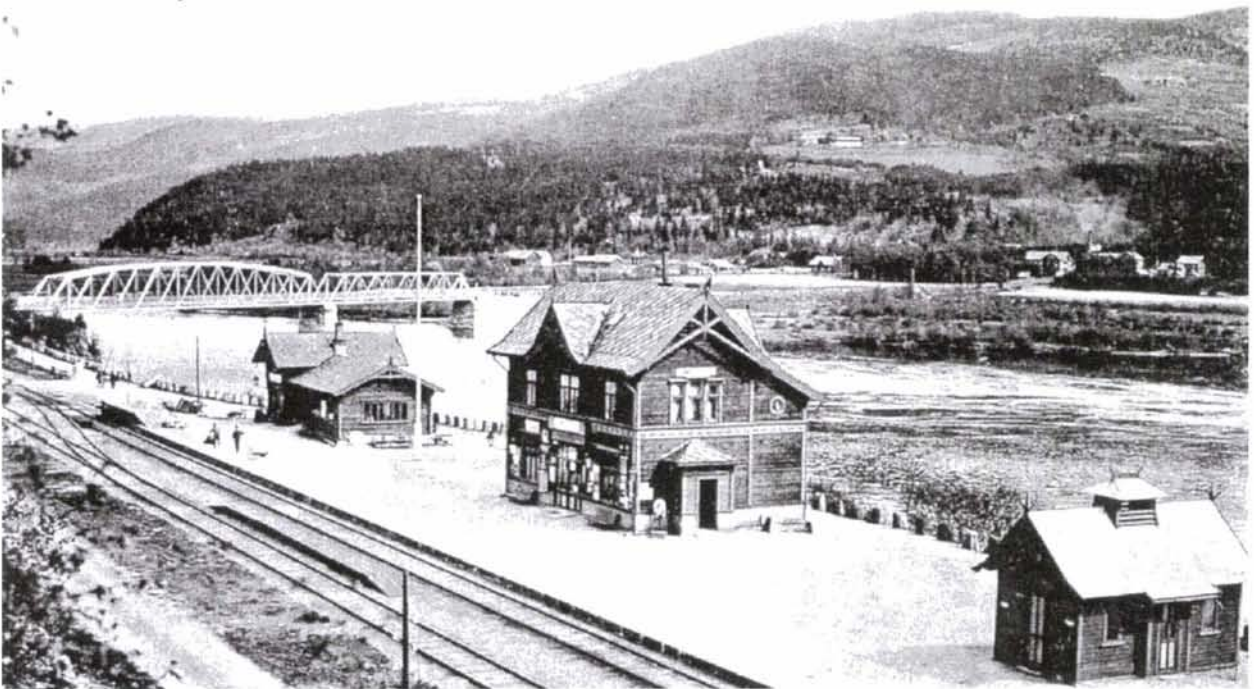


Foto 5 og 6: Fagverksbruene som ble bygget for å gi stasjonene Øyer, Tretten og Fåvang vegadkomst, ble i sin samtid betraktet som ingeniørkunst. Bruene vakte like stor oppmerksomhet som jernbanens anlegg og bidro sammen med vegbruene over Lågen på Vinstra og Otta til den samferdselsrevolusjonen som det gamle bondesamfunnet i Gudbrandsdalen opplevde sist på 1800-tallet. Spranget fra de små fergebåtene som tidligere trafikkerte Lågen var stort.

Foto: Normanns Forlag.

### Baneanleggene.

Gudbrandsdalsbanen ble bygget med normal sporvidde med minste kurveradius 250 meter og er med få unntak godt tilpasset landskapet. Bruene av klinkede stålplater eller fagverk som krysser Lågen og Lågens sideelver er banens mest iøynefallende konstruksjoner.

Banen er i ettertid blitt forsterket. De krappeste kurvene er slaket ut og de største stålbruene har fått byttet ut sitt stålfagverk. For øvrig har lite skjedd med banens trasè etter ferdigstillingen i 1913. Overbygningen besto opprinnelig av 25kgs skinner og tresviller. Denne er fornyet i flere omganger og består i dag av 49kgs skinner på betongsviller. Banen var ferdig ombygd til elektrisk drift i 1966-67, fikk fjernstyring (CTC) i 1968 og automatisk togstopp (ATS) i 1983. Banen har sin største stigning mellom Sel og Dombås (16‰).

Med unntak av vanntårnet på Lillehammer (foto 7) er det i dag få remedier igjen fra Gudbrandsdalsbanens dampdriftperiode. På Ringebu er det bevart to vannstendere og ei eldre svingskive fra banens første år. Også svingskivene og lokomotivstallene på Otta og Dombås er minner fra en periode hvor man måtte ha lokomotiver i reserve for stigningen mellom Sel og Dombås og videre nordover fjellet da Dovrebanen kom i drift i 1921.

Nordre del av banen (Otta-Dombås) ble bygget i den viktigste natursteinepoken i norsk jernbanebygging og har kunstbygg (brukar, underganger, støttemurer) av høy håndverksmessig klasse.



Foto 7: Vanntårnet på Lillehammer og Mesna bru rundt 1900. Tårnet står fortsatt og er ett av få gjenværende remedier fra Gudbrandsdalsbanens dampdriftperiode (se også foto 10). Banens jernruer ble dimensjonert for 10 tonn aksellast og ble i forrige århundre skiftet ut med nye plate- eller fagverksruer. Fotoet viser at Lillehammer var et lite sted før jernbanen og et bedre veghold ga grunnlag for vekst gjennom handel og turisme.

Foto: Jernbanemusèets arkiv.

Bygninger, arkitekter og byggeskikk.

På Hamar-Selbanen ble bygningene tegnet av arkitekt Paul Armin Due. Due var eksponent for en noe utartet og motepreget variant av sveitserstilen, den såkalte dragestilen. Stilen setter også sitt preg på stasjonene i Gudbrandsdalen, selv om formspråket må betegnes som behersket. Stasjonsbygningene er høgreiste og kjenne-tegnes av bratt takvinkel, ukledte laftede vegger, skifertak, en båndfrise rundt etasjeskillet og ornamenterte detaljer. Endestasjonen Otta fikk en egen utforming, mens de øvrige er bygd etter typetegninger for "3die klasse Stationsbygning".

Disse tredjeklasses mellomstasjonsbygningene ble oppført også på andre banestrekninger (Solørbanen m. fl.) og er av de

mest tallrike i jernbanens bygningshistorie. Med en høy, rank hovedform skapte Due her en svært spesiell bygning. Grepet besto i at han mot sporet hevet fasaden til to fulle etasjer med et knekket tak (foto 8). Due la også inn tverrgavler med saksebind, noe som var uvanlig på dragestilbygninger. Når han senere på Setesdalsbanen og Gjøvikbanen tegnet fullt utviklede dragestilbygninger, trakk han taket på perrongsiden ned igjen og ga gavlfasaden proporsjoner i overensstemmelse med stilens krav om å etterligne det beste i tradisjonell norsk laftearkitektur. Tredjeklassestasjonene i Gudbrandsdalen ble dermed stående nærmest som en pussighet i stasjonsbyggekunsten.



Foto 8: Paul A. Dues "3die klasse Stationsbygning" med godshus og privèt ved Sjoa fotografert ca. 1900. Stasjonsbygningen og privèten står fremdeles og er oppført på NSB's "Verneplan for jernbanebygninger". Privètbygningen er den siste gjenværende av sitt slag på Gudbrandsdalsbanen.

Foto: Jernbanemusèets arkiv.

Tredjeklassebygningene på Øyer, Tretten, Losna, Fåvang, Ringeby, Hundorp, Vinstra, Kvam og Sjoa er fremdeles bevart, om enn i mer eller mindre ombygde utgaver. Fåberg brant i 1909, og ny stasjonsbygning i mur ble oppført i 1911. I tillegg til stasjonsbygningene ble det oppført laftede ilgodshus ved de fleste stasjonene. Likeledes var privètbygning kombinert med vedbod en bygning som gikk igjen på samtlige stasjoner.

Etter at dragestilen hadde dominert innen jernbanearkitekturen på 1890-tallet, reiste det seg etter hvert en kraftig kritikk mot NSB's mangel på stedstilpasset byggeskikk. Dette hang sammen med tidens strømninger der det nasjonale var i vinden etter unionsoppløsningen i 1905. På denne bakgrunn ble det i 1911 utlyst arkitektkonkurranser for flere av de nye jernbanestrekningene, blant annet for banestrekningen Otta-Dombås. Den unge arkitekten Arneberg vant denne konkurransen.

Arnebergs bygninger har to etasjer og bratt saltak tekket med skifer. Bygningene fikk brunbeisete fasader i et nasjonalromantisk formspråk (foto 9). Inngangspartiene ble utformet som gudbrandsdalske "nåsåval" med malte detaljer. Annen etasje fikk en utkraget og delvis innebygd veranda mot perrongen. Sammen med barokkdetaljer ga disse elementene bygningene et solid norsk, men i jernbanesammenheng nytt preg, vesensforskjellig fra Due's stasjoner i dragestil lenger sør. Foruten stasjonsbygningene ble det også oppført tilpassede plattformgodshus og uthus med privèt.

Arnebergs bygninger ble godt mottatt i sin samtid og er av de mest omtalte stasjonsbygningene på det norske jernbanenettet. Stasjonsbygningen ved Dombås brant i 1940 og ny bygning i mur ble oppført. De tre øvrige bygningene står fortsatt, men på Sel er deler av det opprinnelige anlegget, bl.a. plattformen, ødelagt.



Foto 9: Sel stasjon fikk i 1994 et nytt, lengre kryssingsspor sør for det gamle stasjonsanlegget. Ved en inkurie ble den gamle perrongen og ei lasterampe samtidig revet, selv om fredningssak på dette tidspunktet var innleddet. Anlegget vil bli restaurert.

Foto: Thor Bjerke.



## EKSISTERENDE VERN

### Verneplan for jernbanebygninger (VJ)

I NSB's "Verneplan for jernbanebygninger" er følgende bygninger fredet i medhold av Kulturminneloven (A) eller vernet på administrativt grunnlag (C):

*Lillehammer stasjon; km 184,18 (C)  
stasjonsbygning og vanntårn*

*Sjoa stasjon; km 286,35 (C)  
stasjonsbygning og privet*

*Sel stasjon; km 308,92 (A)  
stasjonsbygning, godshus og uthus*

*Brennhaug stasjon; km 321,83 (C)  
stasjonsbygning og godshus*

*Dovre stasjon; km 330,82 (C)  
stasjonsbygning og godshus*

På Sel er også plattformen og et område omkring stasjonsbygningene fredet med hjemmel i Kulturminnelovens § 19. Varsel om fredning ble utsendt 23.07.1993 og fredningsvedtaket er fra 16.04.1997.

*I "Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen" anbefales områdefredningen ved Sel stasjon utdypet og konkretisert i forhold til hvordan anlegget bør rekonstrueres, kompletteres og bevares.*

### Annet bygningsvern (PBL)

I medhold av bestemmelsene i Plan- og bygningslovens §§ 25.6 og 27 er

*Vinstra stasjon; km 266,50 (B)  
stasjonsbygning og ilgodshus*

regulert til spesialformål bevaring/tilbakeføring. Reguleringsplanen er fra 1996.



Foto 10: Vanntårnet på Lillehammer er vernet i NSB's bygningsvernplan.

Foto: Magne Fugelsøy.

## VERNEPLAN

I forbindelse med forarbeidene til denne rapporten ble det foretatt registreringer langs Gudbrandsdalsbanen sommeren/høsten 1999 og våren/sommeren 2000. Det ble lagt vekt på å danne seg et helhetsinntrykk av banen, samt registrere objekter og miljøer som tidligere var mangelfullt dokumentert i Jernbaneverkets Banedatabank, NSB's bygningsregistreringer eller i andre skriftlige kilder.

I "Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen" (NVP) har man i forståelse med Riksantikvaren valgt å legge vekt på å dokumentere og vurdere de jernbanerelaterte miljøene langs banen. Dette gjelder både bygningsmiljøer og andre historiske miljøer der flere elementer spiller sammen til en helhet. Vern av bygninger er derfor også i NVP et tema i den grad dette er relevant for å kunne beskrive og vurdere et miljøes verdi.

*Hensikten er at "Nasjonal verneplan" skal samordnes med "Verneplan for jernbanebygninger" så langt dette anses som nødvendig for å sikre bevaringsverdige miljøer langs banen.*

I Gudbrandsdalen vil det også være av stor viktighet at bygninger og anlegg som ikke er i Jernbaneverkets eller NSB BA's eie, men som kompletterer jernbanens kulturminner, blir tatt vare på og bevart som sammenhengende, historiske miljøer. *Jernbaneverket oppfordrer Statens vegvesen, Gudbrandsdalens kommuner, private og andre til å bidra til at dette ambisiøse målet kan nås.*

Det åpnes også for at bygninger og remedier som ikke kan bevares på stedet, eller som ikke kommer til sin rett på sin opprinnelige plass, *kan omplasseres eller flyttes til musèum.* Det vises til rapportens tekst hvor disse utfordringene/mulighetene er nærmere utdypet og konkretisert.

På en del områder er registrerings- og evalueringsarbeidet ufullstendig utført. Det gjelder bl.a banens elektroanlegg o.a. driftteknisk utstyr som det ikke er gjort noen historisk verdivurdering av, først og fremst fordi dette er "nye" elementer som er kommet til i senere tid. En vil også tro at det finnes en del løse remedier av historisk og/eller teknisk interesse som er oversett i denne innledende registreringsfasen. Det er viktig at disse remediene ikke blir fjernet før registreringsarbeidet er fullført.

*For objekter/miljøer som pålegges vern er det et krav at alt utstyr og utrustning blir tatt vare på i medhold av rapportens uttrykte intensjoner.*

Det er viktig at også nyere objekter av historisk og/eller estetisk verdi blir holdt i hevd og ikke ødelagt av ubetenksomme ombygginger.

Ringebu pukkverk forsynte NSB med pukk og bruddstein i perioden 1958-1976. Steinbruddet har fortsatt en del teknisk utstyr fra den gang det var drift ved anlegget. Vern av denne typen kulturminner er ikke viet oppmerksomhet i denne førstegenerasjons verneplan, men vil bli fulgt opp i forbindelse med senere revisjoner. Vern av denne type anlegg må gjøres etter en samlet vurdering for landet som helhet.

## A. Kulturmiljøer

### 1. Stasjoner

Jernbanen førte til en omveltning av det gamle bondesamfunnets tilvendte forestillinger om sentrum/periferi. Stasjonsstedene Tretten, Ringebu, Vinstra og Otta vokste alle fram og utviklet seg til lokale samferdselsknutepunkt. Etter 1960 har jernbanen mistet sin utviklingskraft, men stasjonsbyene har fremdeles sin nære fysiske tilknytning til jernbanen i behold. De historiske elementene er imidlertid i ferd med å gå (eller har gått) tapt.

Denne i tid korte, men revolusjonerende samfunnsomveltningen, som jernbanen var en del av mellom 1900 og 1960, fortjener en langt større oppmerksomhet enn hva som har blitt denne historiske epoken til del. *Det er viktig at de beste eksemplene på disse få gjenværende jernbanemiljøene blir tatt vare på for dokumentasjon av en særdeles viktig utviklingsperiode i dalens historie.*

Følgende stasjoner omtales:

Lillehammer stasjon  
 Fåberg stasjon  
 Øyer stasjon  
*Tretten stasjon (B)*  
 Losna stasjon  
 Fåvang stasjon  
 Ringebu stasjon  
 Hundorp stasjon  
 Vinstra stasjon  
 Kvam stasjon  
 Sjoa stasjon  
 Otta stasjon  
 Sel stasjon  
 Brennhaug stasjon  
*Dovre stasjon (B)*  
 Dombås stasjon

Stasjonsanlegg angitt med *kursiv* anbefales vernet i "Nasjonal verneplan". Sel stasjon er fredet gjennom VJ.

Lillehammer stasjon, km 184,18.

Stasjonen gjennomgikk en fullstendig rehabilitering og ombygging for å fremstå som presentabel til vinter-OL i 1994 og for å kunne møte den økte trafikken under arrangementet. Den gamle stasjonsbygningen fra 1894 er nå pietetsfullt rehabilitert i både interiør og eksteriør. Stasjonen for øvrig er bygget om til et tidsmessig anlegg med stor vekt på estetikk i formgivingen. Stasjonsbygningen og vanntårnet fra 1892 er pålagt administrativt vern i NSB's "Verneplan for jernbanebygninger" (foto 10).

Lillehammer hører administrativt inn under Region Øst og er mer utfyllende omtalt i rapporten om banestrekningen Eidsvoll-Lillehammer.

Fåberg stasjon, km 191,68.

Fåberg var knutepunkt for trafikk til Jørstadmoen og Gausdal og var en viktig stasjon i banens første år. Den opprinnelige stasjonsbygningen av typen "3die klasse" brant i 1909 og ny stasjonsbygning i mur ble oppført i 1911. Ilgodshuset er det opprinnelige fra 1894 og står fortsatt. To lagerbygninger på banens østside vitner om den aktive perioden i stasjonens liv.

Tettstedet rundt Fåberg stasjon var aktivt fram til ca. 1960. I dag er Fåberg et boligområde nesten uten tettstedsfunksjoner. Lite er igjen av det opprinnelige miljøet fra rundt forrige århundreskifte.

Øyer stasjon, km 203,21.

Øyer stasjon ligger i et fredfullt område med stasjonsbygning, ilgodshus, lagerbygninger, banevokterbolig og et lite parkareal dominert av store bjørketrær på vestsiden av Lågen. Stasjonen har sin opprinnelige perrong og lasteramper i behold. Stasjonsvegen med stabbesteiner, gjerder og grunder er også verdifulle elementer i dette godt bevarte jernbanemiljøet fra 1894. De store løsmassefyllingene som banen hviler på sør for stasjonen er forlenget tilgrodd med frodig vegetasjon.

Etter at brua som forbant stasjonen med resten av Øyer sentrum er revet, har stasjonen mistet sin tilknytning til bygdesenteret. I dag er eneste adkomst fra "baksiden", via en planovergang. Nedlegges også denne planovergangen (foto 14) vil det være lite igjen som kan formidle historien om det opprinnelige anlegget.

Det anbefales ikke at Øyer stasjon pålegges noe formelt vern i "Nasjonal verneplan". Desto viktigere blir det å sikre bevaring av ett eller flere av de øvrige stasjonsanleggene som fremdeles har sine miljøer og fysiske strukturer i behold.

Øyer stasjon har imidlertid en ikke ubetydelig kildeverdi med mange interessante detaljer. Stasjonen bør derfor tas vare på og forvaltes som et potensielt kulturminne inntil planovergangens og stasjonsområdets videre skjebne har funnet sin avklaring. Uansett skjebne må verdifulle elementer som hugget stein, stabbesteiner, skilt, armaturer m.v. tas vare på for ombruk eller for omplassering på museum.



Foto 11: Etter at Øyerbrua ble revet i 1984 har stasjonen mistet sin tilknytning til Tingberget og det øvrige bygdesenteret på østsiden av elva. Øyer stasjon er ikke lenger et "levende" kulturmiljø.

Foto: Magne Fugelsøy



Foto 12 og 13: Øyer stasjon har fremdeles mange av sine opprinnelige elementer i behold, bl.a. rester av den gamle "Vestsidevegen" med stabbesteiner og en flott bjørkeallè. Stasjonsbygningen har fått nye vinduer og panel, men er ellers et godt bevart eksemplar av Due's "3die klasse". Også ilgodshuset er bevart i god stand. Bygninger og verdifulle enkeltelementer som ikke kan bevares på stedet, må tas hånd om for gjenbruk.

Foto: Tor Nilssen.



Foto 14: Planovergangen og vokterboligen nord for Øyer stasjon utgjør en viktig del av det gjenværende jernbanemiljøet, selv om bomanlegget som i sin tid erstattet de opprinnelige grindene er fra vår tid. Dersom togdriften krever at planovergangen legges ned kan det være vel så aktuelt å flytte bygningene til museum fremfor å påkoste stasjonen ny tilkomst.

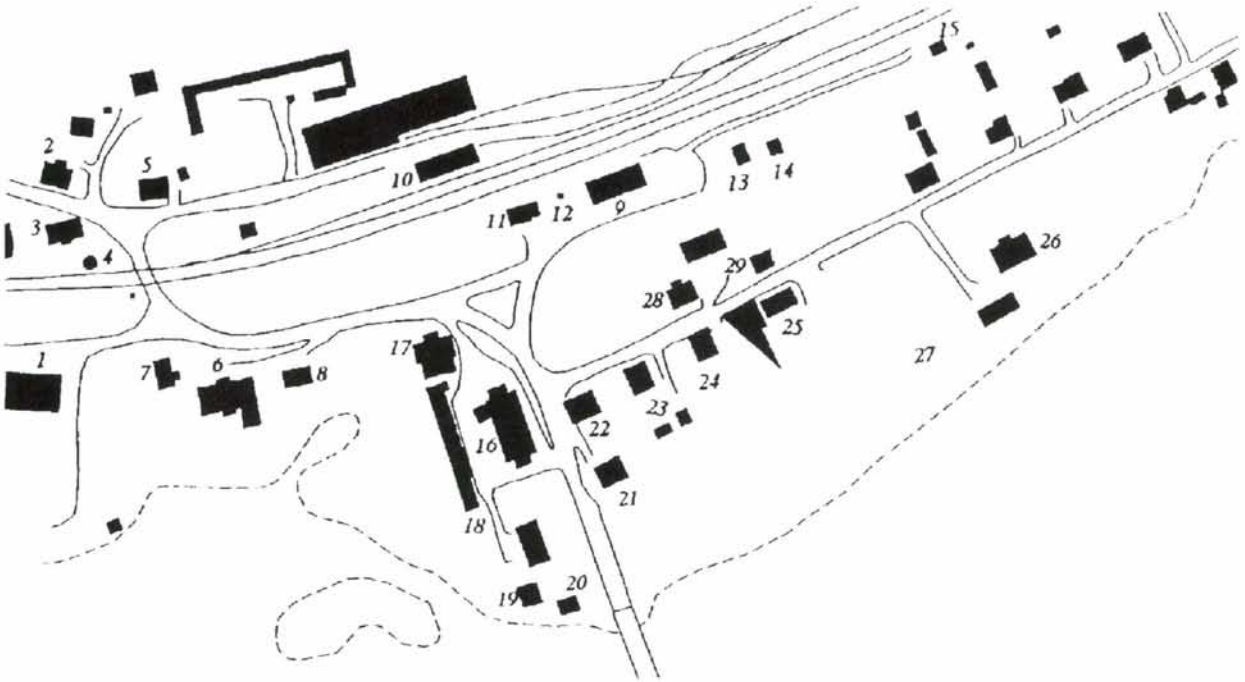
Foto: Magne Fugelsøy.

### Tretten stasjon, km 214,35 (B).

Tretten stasjon og de nærmeste omgivelsene utgjør et sjeldent helhetlig bygningsmiljø fra tidsrommet ca. 1880-1930. Foruten bygningene ved stasjonen finner vi flere større bygninger i sveitserstil i nabolaget. Disse bygningene huset i sin tid boliger, landhandleri, butikk, bevertningssteder og forsamlingslokale. Her finner vi også gamle hageanlegg bevart, bl.a et stort parkareal sør for stasjonen. Fagverksbrua over Lågen er den opprinnelige, og den gamle landeveien er lite endret siden stasjonen ble anlagt i 1894. Ved innkjøringen til stasjonen er det reist en minnestein over krigens ofre, og i grøntanlegget ved godshuset står en minneplakett over en av verdens første bilruter (Tretten stasjon-Ringebu) som ble opprettet i 1896. Hele området har et meget frodig preg, med et stort innslag av edelløvtrær og storvokst hengebjørk.

Utviklingen i området rundt stasjonen stoppet opp før andre verdenskrig. Etter krigen har den videre tettstedsutviklingen i sin helhet skjedd på østsiden av Lågen, på Stav, som også var sentrum i bygda før jernbanen kom.

De omkalfatringer som bilen har ført til i Moelv, Lillehammer, Ringebu, Vinstra og Otta har derfor ikke skjedd på Tretten. Den historiske situasjonen med jernbanestasjonen i sentrum er fremdeles lett lesbar. En restaurering (tilbakeføring til originalutførelse) av stasjonens bygninger og parkarealer vil ytterligere kunne øke verdien av dette 100 år gamle kulturmiljøet.



Figur 3: Kartskisse over den tidligste bebyggelsen på Tretten. I 1892 var det ett eneste hus i området. Bygdesenteret Stav lå på andre siden av Lågen, men som følge av jernbanen vokste det fram et nytt senter rundt jernbanestasjonen. Bare Statsbanenes egne bygg utgjorde seks bygninger og et 10 meter høyt vanntårn (4). Dette var stasjonsbygningen (9), godshuset (10), ilgodshuset (11), privèten (13), vedbua (14) og en linjebu (15). I tillegg ble det i årene 1894-1900 bygget meieri (1), hotell (6), landhandleri/kafè/foreningslokale (16), bakeri (18), butikk (22) og flere bolighus. Bl.a. satte den første baneformannen opp sitt eget hus ved jernbaneovergangen i 1895 (2). Flere av bygningene ble flyttet hit og er eldre enn selve stasjonen. Dette gjelder bl.a. begge de to store gjenværende bygningene i sveitserstil som i dag preger stedet (16, 17). De yngste bygningene er fra midten av 1920-tallet.

Stasjonsbyen på Tretten er et "selvgrodd" tettsted. Herredsstyrelsen i Øyer hadde ingen tro på at det skulle bli så stor aktivitet og tett bosetting i stasjonsområdet at det var nødvendig for offentligheten å gripe inn med regulerende tiltak. Så seint som i 1895 fattet Herredsstyret vedtak om at bygningsloven ikke skulle gjøres gjeldende. Tretten stasjonsby representerer derfor det gamle bondesamfunnets tradisjoner, i motsetning til Ringebru (Vålebru) og Vinstra som er klassiske, gjennomregulerte stasjonsbyer basert på urbane forbilder.

*Tretten stasjon har sin store verdi i samspillet med omgivelsene. Slike lite forstyrrede miljøer fra perioden 1880-1930 begynner å bli sjeldne både i Gudbrandsdalen og i landet for øvrig. Det tilrådes derfor at Tretten stasjonsbygning vernestatus som kulturminne i "Nasjonal verneplan". I samarbeid med Oppland fylkeskommune, Øyer kommune og grunneierne må det finnes fram til løsninger for etterbruk, økonomisk bistand og istandsetting av de gamle husene slik at miljøet kan bevares for ettertid. Gamle RV 254 (Musdalsvegen) og Tretten vegbru er en del av miljøet og bør bevares sammen med stasjonsbyen (ansvar Statens vegvesen). Vernekategori B.*

Stasjonsanleggets utearealer med hage, park, plattform, grinder, lampearmaturer m.v. må istandsettes. Stasjonsbygningens påbygg bør ved første anledning fjernes og bygningen tilbakeføres til et mer opprinnelig uttrykk. Det bør også vurderes om miljøet kan kompletteres med bygninger som tidligere sto ved stasjonen. Bl.a. har flere Narvesenkiosker stått på stasjonens plattform. Den siste så sent som på 1960-tallet. Den eldste fra 1897 (foto 15) står i dag på Jernbanemusèet.

Alle stasjonene i Gudbrandsdalen hadde privètbygninger. Den siste i sitt slag står i dag på Sjøa. Denne kan bringes fram "i lyset" igjen gjennom flytting til Tretten (jfr. også side 38).

Også den gamle linjebua nord for stasjonen, godshuset og stasjonens lastespor med lasteramper, stoppbukk m.v. bør tas vare på som en del av kulturmiljøet. Linjebua er en av de siste gjenværende på Dovrebanen og bør pålegges vern (side 61). Godshuset, som nå er tatt i bruk av Jernbaneverket, bør få tilbake sine opprinnelige porter, dører og skifertak ved første anledning. Vernet skal ikke være til hinder for Jernbaneverkets basevirksomhet ved stasjonen. Bygninger, uteanlegg m.v. må imidlertid skjottes med omtanke for stasjonens status som kulturminne.

*Jernbaneverket vurderer miljøet på Tretten som verneverdig og som et sted med et stort potensiale for framvisning av et tidstypisk arkitektur- og kulturmiljø fra en viktig epoke i Gudbrandsdalens samferdselshistorie.*



Foto 15: Tretten stasjon ca. 1900. Kiosken er av de første til Johan Bertrand Narvesen som startet sitt forretningseventyr på Ringebru. Kiosken står i dag på Jernbanemusèet. Den gamle privètbygningen, som siden er revet, kan så vidt skimtes bak kiosken. Kopier av disse bygningene bør vurderes gjenoppført for å komplettere det historiske miljøet ved stasjonen. Som det vil fremgå av foto 16 og 17 er mange av bygningenes fasadedetaljer fremdeles i behold.

Foto: Jernbanemusèets arkiv.





Foto 16 og 17: Tretten stasjon i 1999. Stasjonsbygningen er Paul A. Dues klassiske "3die klasse". Selv om bygningen på 1940-tallet er blitt utstyrt med skjemmende tilbygg, er den en av de best bevarte i sitt slag i Gudbrandsdalen, hvor fasadedetaljene enten er bevart eller erstattet med tidsriktige stilkopier. Stasjonsklokka er en viktige detalj som fremdeles er i behold. Også ilgodshuset i skåret tømmer er bevart i original utførelse. Privétbygningen er derimot revet. Alt i alt vurderes Tretten til å være et av de best bevarte stasjonsmiljøene på Gudbrandsdalsbanen og foreslås vernet i "Nasjonal verneplan". Sidebygningene til stasjonsbygningen foreslås revet og fasaden komplettert med de opprinnelige dørene, båndfrisene m.v. Det bør også vurderes å komplettere bygningsmiljøet gjennom å bygge kopier eller flytte hit bygninger som tidligere har stått ved stasjonen.

Foto: Magne Fugelsøy.



Foto 18 og 19: Gamle Tretten er en klassisk stasjons"by". Bebyggelsen er fra 1880-1930, oppført i sveitserstil og er rik på snekkerdetaljer. Stedet er meget frodig og tilvokst med hengebjørk. Herfra gikk den første rutebussen i korrespondanse med jernbanen. Det vil kreve ressurser å ta vare på dette historiske miljøet, men Gudbrandsdalen vil miste et av sine mest verdifulle kulturminner fra den motoriserte samferdsels barndom dersom miljøet går tapt.

Foto: Magne Fugelsøy.



Foto 20 og 21: Tretten bru fra 1895 er den siste gjenværende med sitt originale stålfagverk i behold av de mange vegbruer som ble bygget samtidig med jernbanen. Fagverket er i ettertid forsterket og brua utvidet med en påhengt gangbane. Ingenting er imidlertid gjort som ikke kan reverseres dersom brua kan bevares som gangbru. Tretten bru var en forutsetning for stasjonen og var i sin samtid en like stor attraksjon som jernbanen. Statens vegvesen oppfordres til å verne brua som et teknisk og samferdselshistorisk minne fra en viktig epoke i Gudbrandsdalens historie.

Foto: Magne Fugelsøy.

Losna stasjon, km 224,15.

Losna stasjon er anlagt i et grisgrendt område på vestsiden av Losna. Stasjonen mistet tidlig sin betydning i gods- og persontrafikkbefordringen og ble ubetjent etter elektrifiseringen i 1966. Foruten to mindre bygninger tilhørende Jernbaneverket står i dag kun stasjonsbygningen igjen av de opprinnelige husene.

Fåvang stasjon, km 232,19.

Stasjonen het Myre fram til 1921 og ble etablert for å betjene kirkestedet Fåvang på østsiden av Losna. Stasjonen ligger fritt til ved FV 319's brusted over Lågen og er godt synlig fra E6. Stasjonen har bevart sin opprinnelige perrong og lasterampe i tre. Ilgodshuset er det originale i skåret tømmer. Stasjonsbygningen er bevart uten påbygninger, men har fått nytt tak (sementtakstein), nye vinduer og en forenklet fasade. Tomten der privètbygningen sto er tatt i bruk til et nytt relèhus. I 1993 ble fylkesvegen forbi stasjonen lagt om. Samtidig ble utearealet ved stasjonen rustet opp, bl.a. med ny beplantning. Dette arbeidet er ufullstendig utført.

Til tross for disse inngrepene framstår Fåvang stasjon som et helstøpt jernbanemiljø der opplevelsen av stasjonen i landskapet er lite endret i forhold til den autentiske situasjonen fra 1896. Situasjonen minner mye om den som er gått tapt ved Øyer. Bygningene og brua gir stedet en historisk forankring. Stasjonen har derfor stedsverdi, men det kan vanskelig argumenteres for et vern av stasjonsanlegget i "Nasjonal verneplan" på kulturminnefaglig grunnlag. Stasjonsanleggets kulturhistoriske verdi er imidlertid uomtvistelig og det anbefales at anlegget tas vare på som et lokalt stedsminne. Gjennom å fullføre og komplettere utomhusarbeidene kan stasjonen igjen framstå (tilnærmet) slik anlegget gjorde i sine første 100 år. Ved senere anledninger bør stasjonsbygningen få tilbake sitt opprinnelige skifertekte tak. Å tilbakeføre fasaden til historisk riktig utførelse anses imidlertid ikke som påkrevet. Stasjonsbygningen kan godt bevares som et eksempel på de forenklinger som ble foretatt på disse bygningene på 1950-, 1960- og 1990-tallet.



Foto 22: Fåvang stasjon fotografert fra E6 i år 2000. Situasjonen er ikke vesensforskjellig endret siden 1896. Stasjonen er en milepæl på reisen gjennom Gudbrandsdalen og har stedsverdi. Anlegget foreslås ikke pålagt noe formelt vern i "Nasjonal verneplan", men anlegget bør bevares.

Foto: Magne Fugelsøy.



Foto 23 og 24: Opprustingen Fåvang stasjon gjennomgikk i 1993 ble ufullstendig utført og bør kompletteres. Bl.a. bør stasjonsarealets avgrensning mot fylkesvegen gis en mer markert avslutning, for eksempel gjennom å gjenskape den tunge stabbesteinssettingen som tidligere utgjorde stasjonsområdets avslutning mot øst (jfr. foto 67). Stasjonsbygningen bør ved neste korsveg få sitt opprinnelige skifertak tilbake. For øvrig kan bygningen stå som eksempel på de fasadeforenklinger som ble gjort på Dues stasjonsbygninger på 1950-tallet og senere.

Foto. Magne Fugelsøy.

Ringebu stasjon, km 242,55.

Herredsstyret i Ringebu vedtok i 1897 å nedsette en kommisjon som fikk i mandat å utarbeide en reguleringsplan for Vålebrua. Reguleringsplaner var tradisjonelt noe som hørte byene til. Herredsstyrelsen bestemte imidlertid at bygningsloven skulle gjøres gjeldende for "byen" som man så for seg skulle vokse fram mellom jernbanestasjonen og "Brua". I reguleringskommisjonen oppsto det strid om man skulle ta hensyn til en sti som allerede var etablert mellom stasjonen og stedets landhandel. Resultatet ble at man vedtok å holde fast på stien og opparbeide denne som en del av gatestrukturen. De øvrige gatene skulle gå parallelt eller rett vinklet på jernbanen. Dermed fikk bypla-

nen for Vålebru en skjev kvadratur. "Stien" er i dag Jernbanegata. Hendelsen forteller hvor bred plass jernbanen ble viet i kommisjonens arbeid.

Reguleringsplanen ble vedtatt av Herredsstyret i 1899 og approbert av Arbeidsdepartementet i 1900. Dette var den første reguleringsplan i Norge utenom byene og viser den betydning som Ringebus utvalgte menn tillia jernbanen på slutten av 1800-tallet. At det også fra Statsbanenes side ble ansett som viktig å legge banen innom Vålebru viser de store investeringene som ble gjort i Randklev tunnel, bruene over Lågen og Våla, og den store løsmassefyllingen sør for tettstedet.



Foto 25: Reguleringsplanen for Vålebru ble vedtatt av Herredsstyret i Ringebu 27. juni 1899 og approbert av Arbeidsdepartementet 28. april 1900. Ringebu stasjon utgjorde midtpunktet i denne historiske reguleringsplanen som var gyldig helt til riksveg 50 (nå E6) ble lagt om gjennom sentrum. Vegen gikk til utpå 1950-tallet "nord i byen" over brua ved Mølla, men ble i 1955 lagt om mellom stasjonen og den øvrige sentrumsbebyggelsen. Fotoet er fra 1920 og viser Jernbanegata fotografert fra stasjonen. E6 skjærer i dag tvers gjennom dette området og bryter den historiske forbindelsen mellom stasjon og by. Det gamle kommunehuset sees til høyre. Sammenlign med foto 28.

Fotograf: Ukjent.

Stasjonsområdet på Ringebu er stort, med et stort sporområde og mange bygninger som har huset ulike jernbanemål opp gjennom årene. Stasjonsbygningen med sitt kafeteriatilbygg (fra 1955) og nytt gods- og lagerhus ligger på bysiden. De øvrige bygningene ligger på sørsiden av sporene. Den mest interessante bygningen av disse er et større gods-/lagerhus som ligger vis a vis stasjonsbygningen. Denne bygningen og stasjonsbygningen ble oppført til banens åpning (1896). De øvrige bygningene på området er av høyst ulik karakter og standard og oppført til ulike tider. Av stasjonens parkmessige anlegg er lite tilbake, men de store hengebjørkene nord og øst for stasjonen gir området fremdeles et frodig preg (foto 27).

Svingskiva på stasjonstomta er fra 1902/03. Fram til da lå den på Tretten, så dette er et teknisk minne fra 1894. Stasjonen har likeledes to vannstendere fra damplokkperioden. Disse må tas vare på på stedet

eller flyttes til et bedre egnet sted (se side 62). Likeledes står det igjen flere lyktestolper fra det opprinnelige anlegget utført i smjern. Disse er siden gjenbrukt med ny lampearmater.

Opprustingen av stasjonsanlegget som ble gjennomført i 1999, 100 år etter at reguleringsplanen for Vålebru ble vedtatt, ga Ringebu en bedre trafikkterminal for buss og jernbane. Det er imidlertid et tankekors at et prosjekt som ble igangsatt for å markere Vålebru byplans 100-årsjubileum i så liten grad har vært opptatt av å analysere og ivareta de verdier som den gamle reguleringsplanen representerer. Men fremdeles oppleves stasjonen sterkt knyttet til tettstedsstrukturen og landskapet omkring. Det må derfor bli en prioritert oppgave å gjenskape bindingen mellom stasjon og stasjonsby når E6 en gang flyttes ut. I mellomtiden bør det ikke utføres tiltak som ytterligere vil bidra til å vanskeliggjøre en slik rehabilitering.

Ringebu st.



Foto 26: Ringebu stasjon tidlig på 1900-tallet.

Foto: Jernbanemusèets arkiv.



Foto 27 og 28: Ringebu stasjon i år 2000. Positivt er det at man har gjenskapt den gamle stasjonshagen (i ny og "moderne" utgave). For øvrig bærer resultatet preg av at man ikke har sett seg i stand til å gi stasjonsbygningen en historisk tilbakeføring. Lite er tilbake av Paul A. Dues opprinnelige bygning i dragestil. Store asfaltflater og en trafikkterminal som i hovedsak retter seg mot E6 forringer også den historiske sammenhengen mellom stasjon og stasjonsby.

Foto: Magne Fugelsøy.



Hundorp stasjon, km 252,45.

Hundorp stasjon ligger mellom Hundorp gård og Lågen. Elverommet er vernet som landskapsvernområde og noen av landets mest kjente gravhauger ligger et steinkast fra stasjonen. Stasjonen ble anlagt som stoppested for Hundorp gård og hotell. Stedet var også fergested inntil vegbru ble bygget i 1924. Hundorp ble drevet i konkurranse med Sør-Fron (tidligere Bredevegen) stasjon 4 kilometer lenger nord. Her var det bl.a. meieri. Ingen av stasjonene fikk noen stor trafikk og Sør-Fron ble nedlagt og bygningene revet i 1983. Hundorp stasjon har fremdeles stopp for lokale tog.

Stasjonsbygningen er en ombygd "3die klasse Station" fra 1896 med et nyere godshustilbygg. Bygningene er leid ut til bolig og kunstverksted. Stasjonsområdet fremstår ødslig på grunn av fravær av overordnet vegetasjon og de store asfalterte plattform- og parkeringsarealene.

Stasjonsanlegget gis ikke vern i "Nasjonal verneplan", men området bør istandsettes og vedlikeholdes med blick for de krav til ryddighet og estetikk som disse omgivelsene krever. Skjøtselsplan bør utarbeides i samråd med Oppland fylkeskommune.



Foto 29: Hundorp stasjon i 1996. Selv om stasjonsanlegget ikke foreslås vernet i "Nasjonal verneplan" medfører nærheten til det historiske gårdsanlegget (foto 2) at bygninger og utearealer må skjottes slik dette fredete kulturmiljøet fortjener.

Foto: Tor Nilssen.

Vinstra stasjon, km 266,50.

Navnet Vinstra på tettstedet ble innført med jernbanen. Før jernbanens tid var dette navnet på sideelva som munner ut i Lågen vestfra. Stasjonen ble anlagt på arealer som hadde tilhørt gården Byre, og folk på stedet kalte stasjonen Byre den første tiden. I 1867 ble det bygd bru over Lågen. Dette lettet samferdselen fra Skåbu og Vinstradalen ned til landevegen gjennom Gudbrandsdalen. Før bruas tid ble folk skyssset over elva ved prestegården Sundet lenger nord.

Jernbanen og stasjonen ble den utløsende faktor for tettstedsdannelsen. Reguleringsplan for stasjonsstedet ble vedtatt av Herredsstyrelsen i 1899. Dette er (sammen med Vålebru) en av de eldste stedsreguleringene her til lands utenom byene og viser den betydning som jernbanen ble tillagt på slutten av 1800-tallet. Reguleringsplanen er i prinsippet fulgt helt opp til vår tid. Den største forandringen fant sted i 1958 da riksveg 50 ble flyttet fra Nedregate til Øvregate.

Ny vegbru ble noen år etter bygget over Lågen (1966). Brua ble utformet som en "trafikkmaskin" og er ute av dimensjon med tettstedet.

Vinstra stasjon er stadig stasjonsbyens midtpunkt, og Nedregate som jernbanestasjonen sogner til, er stedets viktigste handlegate. Stasjonsbygningen er av typen "3die klasse" med ilgodshus og et større plattformgodshus på motstående side av hovedsporet. Stasjonen var også utstyrt med et vanntårn. Med unntak av vanntårnet står de opprinnelige bygningene ennå, men både stasjonsbygningen og ilgodshuset fikk nye tilbygg og forenklede fasader på 1950-tallet.

Nord for stasjonen er stasjonsparken bevart med sine hengebjørker. Parken er en viktig del av byplanen. Ny reguleringsplan basert på den gamle stedsreguleringen ble utarbeidet i 1996 hvor kommunestyret vedtok en arkitektonisk tilbakeføring av det gamle stasjonsanlegget.



Foto 30: Vinstra stasjon med stasjonsparken i 1904. Parken og det Y-formede vegkrysset (i forgrunnen) med omkransende bjørker, stabbesteiner m.v. er fremdeles bevart og utgjør en viktig del av stasjons- og tettstedsmiljøet på Vinstra.

Foto: Jernbanemusèets arkiv.

Vinstra stasjon ble i 2000 ombygd til skyssstasjon med felles terminalfaciliteter for tog, buss og drosje. Den gamle stasjonsbygningen er tatt i bruk til kontorer for det lokale turistkontoret. Tilbyggene fra 1950-tallet (foto 31) er revet og et nytt servicebygg som huser venterom, toalett, billettsskranke for tog og buss er oppført som et tilbygg til den gamle stasjonsbygningen (foto 32 og 33).

Tilbygget er gitt et volum og et arkitektoniske uttrykk som er beslektet med de gamle bygningene med skifer og panel som dominerende materialer. Stasjonsbygningens eksteriør er tilbakeført til noe nær det opprinnelige. Man har valgt å beholde tømmerkassen kledd med panel selv om den opprinnelige bygningen hadde synlig tømmer (se foto 30). Brystningspanelet i 1. etasje, frisen i etasjeskillet, vindusomrammingene og gavlpynnten er gjenskapt. De nye vinduene er kopier av de gamle.

Også ilgodshuset er blitt tilbakeført til et mer opprinnelig utseende, bl.a. er et tilbygg revet. Huset har fått nye vinduer og dører og er blitt tatt i bruk som tekniske rom for stasjonens sikringsanlegg og hvilebu for sjåfører. Også deler av utomhusanlegget er gjenskapt etter inspirasjon fra det gamle stasjonsanlegget.

Vinstra kan framvises som et eksempel på hvordan nytt og gammelt kan utvikles og leve side ved side, og hvor både estetiske, kulturhistoriske og funksjonelle verdier er ivarettatt på beste måte. Slike løsninger kan bare framelskes dersom man evner å se på den gamle bygningsmassen som en ressurs, og ikke en hemsko for utvikling av "moderne" løsninger. Skysstasjonen på Vinstra har blitt til gjennom et nært samarbeid mellom Nord-Fron kommune, NSB BA og Jernbaneverket. Arkitekt har vært Per Erik Fonkalsrud, Lillehammer.



Foto 31: Vinstra stasjonsbygning og ilgodshus høsten 1998 med sine tilbygg fra 1950-tallet. Stasjonsbygningen er frarøvet de fleste av sine fasadedetaljer og er forandret til det ugjenkjennelige. Det skifertekte taket, alle vindus- og døråpninger er imidlertid på plass og forteller at tross alt er dette en "sovende skjønnhet" hvor en historisk tilbakeføring vil være mulig.

Foto: Tor Nilssen.



Foto 32 og 33: Vinstra stasjon ble våren 2000 ombygd til skysstasjon med felles terminalfasiliteter for tog, buss og drosje. Den gamle stasjonsbygningen er tilbakeført til en mer opprinnelig utførelse. Frisen i etasjeskillet, gavlpynten m.m. er gjenskapt. Det nye tilbygget rommer felles venterom for buss og tog og har gjennomgående adkomst både til perrong og bussoppstillingsplasser. Tilbygget er gitt et volum som formidler overgangen mellom stasjonsbygningen og ilgodshuset. Det arkitektoniske uttrykket er beslektet med de gamle bygningene med panel og skifer som dominerende materialer.

Foto: Magne Fugelsøy.

Kvam stasjon, km 276,57.

Til tross for at stasjonsbygningene på Kvam har gjennomgått de samme ombygginger og forenklinger som de øvrige "3die klasse"-bygningene på Gudbrandsdalsbanen, er mye av det opprinnelige miljøet bevart. De originale plattformene og lasterampen er i behold. Langs eiendomsgrensen mot nord er det plantet en rad med bjørketrær, og øst for stasjonsbygningen er deler av stasjonsparken fortsatt intakt. Bygningene er for tiden bortleid til museumsbruk (krigsminnesamling).

Til tross for de forenklinger stasjonsbygningene har gjennomgått har anlegget fremdeles verdi som kulturminne og miljøfaktor i tettstedet. Potensialet for videreutvikling er også klart til stede. Bl.a. bør den fysiske bindingen mellom tettsted og stasjon forbedres.

Sjøa stasjon, km 286,35.

Sjøa stasjon ligger på et utplanert område nede ved Lågen. Stasjonens uteareal preges sterkt av den store og litt ødselige sletten (delvis oppgruset, delvis grasbakke) som går over i den asfalterte perongen sør for stasjonen. Dette inntrykket balanseres mot de frodige og naturskjønne omgivelsene, særlig den brusende Lågen nedenfor. Mektige lunder med bjørk omkranser stasjonen og former vegger i stasjonens landskapsrom. Bjørkene bak stasjonsbygningene og trekken vest for adkomstvegen er ganske sikkert plantet som en del av stasjonens grøntanlegg. Etter at FV 257 ble omlagt ligger stasjonen bortgjemt til og er i dag uten togstopp.



Foto 34: Kvam stasjon i 1998. Stasjonsanlegget fremstår fortsatt som et helstøpt jernbanemiljø med potensiale for videreutvikling/tilbakeføring. Dette arbeidet bør gripes an lokalt. Bl.a. bør kontakten med resten av tettstedet styrkes. Stasjonens bygninger bør få en tyngre farge neste gang et malingstrøk er påkrevet.

Foto: Tor Nilssen.

Både stasjonsbygningen og privèten er administrativt vernet som arkitektoniske kulturminner i NSB's "Verneplan for jernbanebygninger". Privèten er den siste gjenværende på Gudbrandsdalsbanen. Tidligere sto det tilsvarende utedoer ved alle stasjoner i Gudbrandsdalen. Stasjonsbygningen er bevart som eksempel på Paul A. Dues mangeartede eksemplarer av "3die klasse Stationsbygning" ved Hamar-Selbanen. Også stasjonsbygningen på Sjoa er imidlertid sterkt ombygd med fasade fra 1950-tallet. Vinduer og dørplasseringer er endret, båndfriser, brystningspanel og andre originale fasadedetaljer er gått tapt (sammenlign foto 8 og 35). Ser man bort ifra tilbyggene har Tretten stasjon bevart en større del av sin fasadeutsmykning. Også en totalvurdering hvor tilgjengelighet og miljø vektlegges taler for at Tretten stasjon bør få fortrinn framfor Sjoa som bevaringsobjekt i en nasjonal verneplan.

*Det anbefales at Sjoa's vernestatus i "Verneplan for jernbanebygninger" oppheves til fordel for Tretten. Om mulig anbefales det også at privèten på Sjoa flyttes til Tretten stasjon hvor en identisk bygning sto til innpå 1950-tallet (se også sidene 24 og 25).*

Sjoa stasjonsbygning bør bevares som et lokalt kulturminne, alternativt tas i bruk til annet formål dersom dette er forenlig med Jernbaneverkets bruk av området. Foruten de vernete bygningene står det et lager-skur og et losjihus for jernbaneansatte på stasjonsområdet. Ingen av disse bygningene har historisk verdi.



Foto 35: Stasjonsbygning og privèt ved Sjoa stasjon står på "Verneplan for jernbanebygninger". Stasjonen ligger imidlertid usentralt til og mangler elementer som man forventer å finne bevart i et stasjonsanlegg med vernestatus (bl.a mangler godshuset). Jernbaneverket vil derfor tilrå at privètbygningen på Sjoa flyttes til Tretten stasjon der bygningen kan komplettere et stasjonsanlegg i drift. Det bør også vurderes om Tretten stasjonsbygning kan erstatte stasjonsbygningen på Sjoa som eksempel på en "3die klasse Stationsbygning" på Hamar-Selbanen.

Foto: Tor Nilssen.

Otta stasjon, km 297,24.

Det var også NSB som tok navnet Otta i bruk. Som på Vinstra var dette navnet på sideelva vestfra som senere også ga navn til tettstedet. Før jernbanens tid lå det to gårdsbruk og en husmannsplass på det området som nå er tettstedet Otta. Her ble det drevet skysstasjon og omkring 1870 kom landhandelen i drift. Bygdesenteret var imidlertid kirkestedet Selsverk noen kilometer lenger nord i dalen. Landevegen gjennom Gudbrandsdalen var ferdig bygget til Otta i 1855, og ei trebru over Lågen ble bygget omtrent samtidig. Bru over Otta ble det først da jernbanen kom. Jernbanebrua ble integrert med en smal bru med tredekke for folk og hestetrafikk. Denne delen av brua brukes stadig som gang-/sykkelveg (foto 51).

Jernbanen muliggjorde lett vint frakt av skifer og kleberstein som det er rike forekomster av i Ottaområdet. Denne produksjonen skjøt fart da jernbanen kom. For varetransporten til og fra jordbruksbygdene i Ottadalsfjøret (og Sogn), Dovre og Lesja fikk jernbanen også stor betydning. Alt i alt førte jernbanen til frakt og omlasting av en betydelig mengde gods og landbruksprodukter over Otta stasjon. Til langt opp i forrige århundre gjorde transport av dyr det nødvendig å ha fjøs og staller ved stasjonen.

Også persontrafikken over Otta stasjon var stor fra første dag. Varetransporten og økt handel førte dessuten til behov for overnattingssteder. Hotellet på Loftsgaard sto ferdig samtidig med åpningen av Hamar-Selbanen, og året etter (i 1897) sto Grand hotell ferdig vis à vis jernbanestasjonen. Senere fulgte Bjerkheim og andre losjister i tur og orden. Tidlig ble Otta stasjon også utgangspunkt for transport til sanatorier og hoteller i Rondane.



Foto 36: Otta stasjon slik den så ut på 1930-tallet. Stasjonsbygningen fra 1896 var spesielt utviklet for Otta og ble oppført i to fulle etasjer med tverrvendte arker på gavlene. Den var en videreutvikling av stasjonsbygningen på Flisa (vernet i "Verneplan for jernbanebygninger") som Paul A. Due hadde tegnet fire år tidligere, men med detaljer hentet fra den rådende dragestilen. Bygningen er senere ombygd til det ugjenkjennelige. De andre bygningene, ilgodshuset og privèten, er revet.

Stasjonsstedet Otta vokste sterkt fram til 1. verdenskrig. Da jernbanen ble forlenget nordover mistet stedet sin funksjon som endestasjon, og tettstedsveksten avtok. Veksten skjøt fart igjen etter 1950, og stasjonsbyen gjennomgikk et "hamskifte" på 1970- og 1980-tallet. I dag er Otta det største tettstedet i Gudbrandsdalen og administrasjonssted for Sel kommune. Tettstedet preges av stedets siste store utviklingsperiode og lite er tilbake av stasjonsbyen Otta. Stedet domineres av veger og overdimensjonerte trafikk- og parkeringsarealer lik så mange andre norske tettsteder som har mistet sitt lokale særpreg. Gamle fotografier kan fortelle at kulturverdier er gått tapt i denne transformasjonen. For eksempel er Paul A. Due's stasjonsbygning i dragestil fra 1896 (foto 36) "modernisert" og ombygd til det ugjenkjennelige.

De kulturhistoriske verdiene knyttet til jernbanen ligger i dag i jernbanebrua over Otta (jfr. side 52), den gjenværende delen av den store og representative jernbaneparken sør for RV 15, og en stor rundstall med tilhørende svingskive nord for stasjonsbygningen (jfr. side 60). Restene av jernbaneparken kan opprustes og forskjønnes vesentlig dersom man omorganiserer parkeringen og ofrer noen parkeringsplasser til fordel for en parkmessig opparbeiding. Stasjonsparken kan derved igjen knyttes sterkere opp mot publikumsarealet ved stasjonen. Ingen av de gjenværende historiske elementer er imidlertid hver for seg av en slik verdi at de kan rettferdiggjøre vernestatus i "Nasjonal verneplan". De gjenværende minnene må imidlertid tas vare på og finne sin plass i planer som utarbeides lokalt. Behovet for en annen filosofi i tettstedsplanleggingen er påtrengende dersom begreper som trivsel, landskapspleie, historiske og kulturelle sammenhenger skal ha noen mening.



Foto 37: Stasjonsparken var opprinnelig en viktig del av jernbanens anlegg på Otta. Parken mistet sin funksjonelle og visuelle kontakt med det øvrige stasjonsanlegget da RV 15 ble lagt på høy viadukt over jernbanesporene i 1986. Gledelig er det at Sel kommune har utpekt parken som 2000-årssted.

Foto: Magne Fugelsøy.



Sel stasjon, km 308,92.

Sel stasjon er et komplett og autentisk stasjonsanlegg fra 1913. Her finner vi et bygningsmiljø i nasjonalromantisk stil tegnet av arkitekt Arnstein Arneberg som resultat av en nasjonal arkitektkonkurranse som ble avholdt for Dovrebanen og Otta-Dombåsbanen i 1911.

Sel stasjon representerer i denne sammenheng noe nytt i Statsbanenes historie og er et motsvar til Paul A. Dues dragestilbygninger på Hamar-Selbanen. Arnebergs bygninger har rot i den stedlige byggeskikken. De dekorative elementene er hentet fra den eldre storgårdsbebyggelsen i Gudbrandsdalen og den typiske skruddekoren som utviklet seg på 1700-tallet. Enkelte detaljer gir også assosiasjoner til sen jugendstil. Ytterveggene er holdt i en mørk brun farge, noe som er typisk for periodens og dalens trebygninger. Ved hjelp av mørke farger skulle bygningene

gjærne gi inntrykk av gammelt, tjæret treverk (foto 40). De dekorative ornamentene er malt i rødt, gult og blått. Disse elementene er tatt opp og videreført i arkitekt Erik Glosimodt's vinnerutkast for stasjonsbygningene på Dovrefjell (jfr. rapporten om Dovrebanen).

Sel stasjon fikk aldri noen stor persontrafikk og ble nedlagt som stoppested i 1965. Den store lasterampen som inntil 1996 sto sør for stasjonen, ble imidlertid brukt til utfrakting av kleberstein så sent som på 1980-tallet. Stasjonens historie kan derfor også kobles til den omfattende bergverks- og steinindustrien som foregikk i Sel gjennom hele forrige århundre. En bygning tilhørende "A/S Østlandske Stenexport" som ligger på motstående side av sporet, vurderes vernet som et fysisk minne fra denne virksomheten (Sel kommune).



Foto 38: "A/S Østlandske Stenexports" omlastingsanlegg på Sel. Anlegget har lokalhistorisk betydning. Bygningen preges av forfall og det er usikkert om den lar seg bevare. To sidespor og en større lasterampe i stein ble revet så sent som i 1996.

Foto: Magne Fugelsøy.

Sel stasjon er et av de mest betydningsfulle kulturminnene på jernbanen Oslo-Trondheim, på høyde med de mer berømte stasjonene på Dovrefjell. Stasjonens bygninger og anlegg fra 1913 er i stor grad intakt. Den store fyllingen som stasjonen og jernbanen er anlagt på, er forlenget tilgrodd og oppleves i dag som en naturlig del av kulturlandskapet. En plantet bjørkeallè viser veg til stasjonsanlegget fra to sider. Hengende bjørker hegner om området.

Hele dette historiske anlegget med stasjonsbygning, godshus, uthus og utearealer ble fredet 16.04.1997 (Kulturminnelovens §§ 15 og 19). Fredningsvedtaket omfatter stasjonsbygningens, godshusets og uthusets eksteriør og interiør, samt stasjonsplatået i en utstrekning av 300 meter sørover fra der platået starter. Inkludert i områdefredningen er perrongen og lasterammer, stasjonshagen, bjørkeallèen med stabbesteiner og alle øvrige elementer som kan knyttes til stasjonens anlegg og drift.

De fredete bygningene er mangelfullt vedlikeholdt. Dører og vinduer i uthuset og godshuset er i dårlig forfatning. Utomhus preges anlegget av sår og mangler etter at den 80 meter lange steinperrongen og godshusets lasterampe i tre ble fjernet (sammenlign foto 41 med foto 9). Disse elementene er viktige bestanddeler i det historiske anlegget og må gjenskapes. Gjerdet som er satt opp på perrongen må fjernes slik at anleggets karakter kan gjenopprettes. (Utleievirksomhet som krever sikringsgjerde mot sporet bør vike til fordel for kulturminneinteressene.) Andre viktige elementer ved stasjonen som må skjøttes er den mektige bjørkerekken, stabbesteinene, gjerder og grunder, hagen og tjøringsbommen for hester. Flere av elementene må gjennomgå en antikvarisk restaurering da de bærer preg av (til dels sterkt) forfall. Et stigestativ er til og med revet.



Foto 39: Stasjonens adkomst fra nord. Adkomstvegen kranses av storvokste, hengende bjørker med stabbesteinssettinger. Flere av stasjonselementene har de senere år gått tapt på grunn av mangelfullt vedlikehold. Bl.a. gjelder dette stasjonens grunder som må rekonstrueres.

Foto: Magne Fugelsøy.

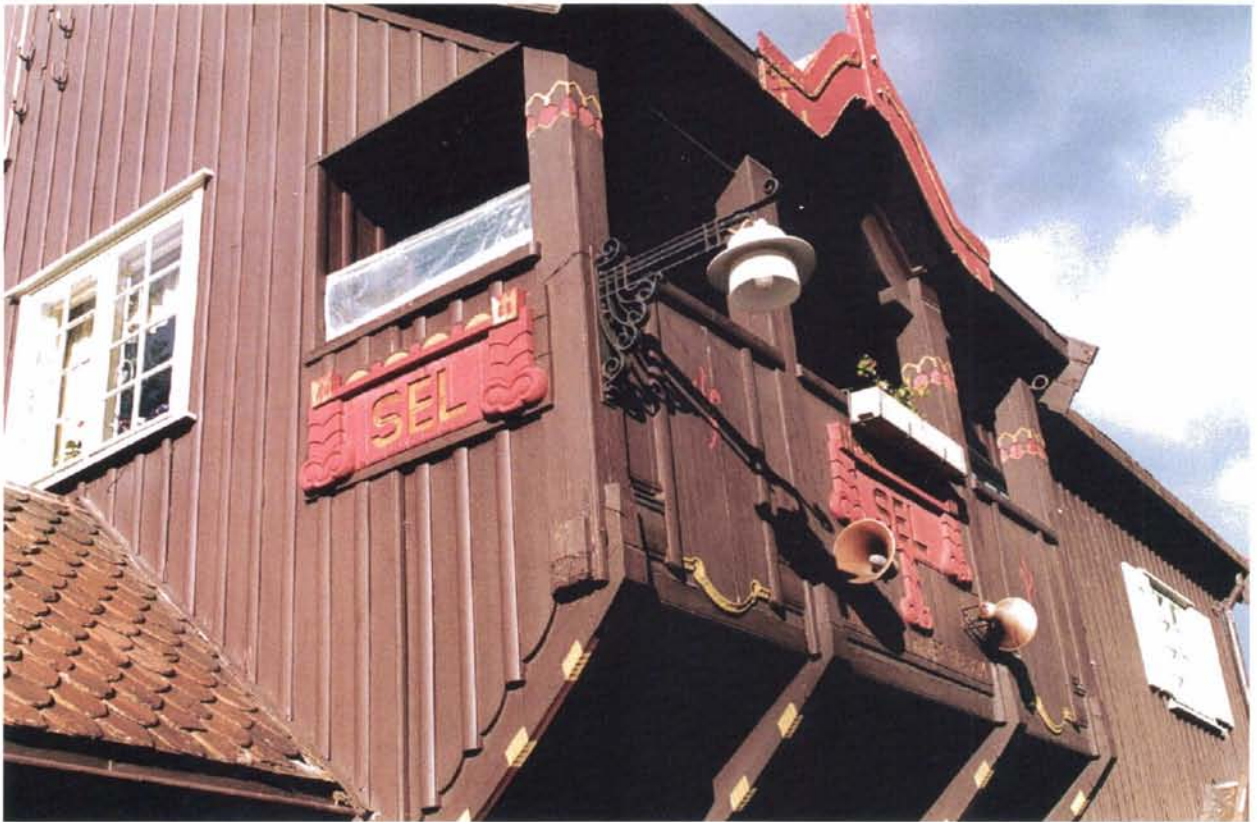


Foto 40 og 41: Stasjonsanlegget på Sel ble fredet 16.04.1997. Stasjonsbygningen, tegnet av arkitekt Arnstein Arneberg, har høy arkitektonisk og kulturhistorisk verdi. Fredningssak ble i gang i 1993, men plattformen ble til tross for dette revet i 1994. Denne må reetableres om områdefredningen skal ha noen mening. Stein kan tas fra andre, nedlagte anlegg som ikke har samme historiske verdi.

Foto: Magne Fugelsøy.



Foto 42: Tjoringsbommen ved Sel er et minne fra hestetransportens tid. Den trenger en snarlig restaurering dersom den ikke skal gå tapt. Merk stabbesteinene som avgrenser stasjonsområdet.

Foto: Tor Nilssen.

Forfallet ved stasjonen har fått foregå upåaktet til tross for at fredningssak har pågått siden 1993. Dette viser at nåværende rutiner mellom Jernbaneverket, NSB BA (som eier av stasjonsbygningene) og kulturminneforvaltningen er eller har vært mangelfulle. Det vil være en prioritert oppgave i oppfølgingen av "Nasjonal verneplan" å sørge for at fredningsvedtaket blir fulgt opp og at de kulturverdier dette anlegget representerer blir tatt vare på gjennom Jernbaneverkets løpende virksomhet.

*For å styrke fredningen av Sel stasjon foreslås områdevernet utvidet til å omfatte hele stasjonsplatået med gjennomgående stasjonsveg fra grind til grind (km 308,69 -309,17). All virksomhet som ikke lar seg kombinere med vern må opphøre. Perrong og lasteramper rekonstrueres på grunnlag av eldre fotografier og annen tilgjengelig dokumentasjon. Lasterampen ved godshuset gjenskapes med bruk av tjærebehandlet materiale av samme dimensjon som tra-*

*disjonelt ble brukt. Dersom de opprinnelige materialene kan gjenskaffes bør disse anvendes. Også "A/S Østlandske Stenexports" steinrampe bør rekonstrueres dersom tilstrekkelig dokumentasjon på hvordan denne rampen så ut kan framskaffes. Stein som utgjorde deler av rampen skal være bevart. Stasjonens grøntområde må få en parkfaglig skjøtsel og bjørkerekken og trær som utgår må fornyes i tide slik at anleggets grøntstruktur kan bevares.*

Det bør utarbeides egen skjøtelsesplan for både verneområdet og stasjonsområdet forøvrig i samsvar med intensjonene i Riksantikvarens fredningsvedtak. All istandsetting og restaurering må utføres i samråd med Oppland fylkeskommune.

Brennhaug stasjon, km 321,83.

Også ved Brennhaug ga jernbanestasjonen opphav til ei husgruppe. Bl.a. står det her en gammel skysstasjon som ble flyttet hit ved anleggelsen av banen og brukt til vokterbolig.

Stasjonsbygningen og godshuset er av samme type som ved Sel og Dovre, men med avvikende fasadedetaljer (foto 43). Formspråket er imidlertid likt. Sør for stasjonsbygningen finner vi en større hage med bjørketrær, samt pryd- og nyttebusker. Dessverre er ikke alle husene i tettstedet like godt tatt vare på, og en nybygd trasè for E6 preger det vesle stedet på en særdeles uheldig måte.

Som følge av at miljøet er forringet foreslås ikke stasjonsanlegget vernet i "Nasjonal verneplan". Det bør også vurderes om

stasjonsbygningene på selvstendig grunnlag fortsatt kan rettferdiggjøre en plass i "Verneplan for jernbanebygninger".

Dovre stasjon, km 330,82 (B).

Dovre stasjon er meget lik Brennhaug og Sel, men skiller seg ut ved beliggenheten i landskapet. Stasjonsanlegget ligger i et åpent jordbrukslandskap uten tilstøtende bebyggelse. Den karakteristiske bjørkerekken kommer her til full utfoldelse som et iøynefallende og viktig landskapselement ved siden av stasjonens bygninger. Perrong og lasterampe er i behold. Både stasjonsbygningen og godshuset er administrativt vernet gjennom NSB's "Verneplan for jernbanebygninger" og bygningene er godt tatt vare på.



Foto 43: Stasjonsbygningen på Brennhaug er tegnet av Arnstein Arneberg og er foreslått vernet i "Verneplan for jernbanebygninger". Miljøet omkring stasjonen domineres av ny E6. Ytterligere inngrep i dette miljøet i form av omlegging av planovergang, støyskjerming m.v. må påregnes. Også sikkerhetsgjerdet som er satt opp på perrongen reduserer anleggets verdi. Stedsmiljøet har derved mistet mange av sine forutsetninger for konserverende vern.

Foto: Magne Fugelsøy.



Foto 44: Dovre stasjon med de høgreiste, trauste bygningene til arkitekt Arnstein Arneberg som et markant innslag i landskapet. Dette kulturmiljøet foreslås vernet gjennom et utvidet områdevern som inkluderer stasjonsområdet og deler av kulturlandskapet. Bygningene er nylig satt i stand. Også hageanlegget og det øvrige uteanlegget bør gis en oppgradering.

Foto: Magne Fugelsøy.

*Samspeillet mellom de vernede bygningene, utomhusanlegget og kulturlandskapet stasjonen opptrer i, gjør at Dovre stasjon har kvaliteter som i dager blitt sjelden langs det norske jernbanenettet. Arnstein Arnebergs historiske bygninger øker verdien av miljøet. Det anbefales at stasjonsområdet med utearealer vernes i "Nasjonal verneplan", vernekategori B. Vernet må også omfatte stasjonsvegen og deler av det åpne kulturlandskapet rundt stasjonsanlegget. Vernebestemmelser bør bindes opp i reguleringsplan som utarbeides i samarbeid mellom Jernbaneverket, Oppland fylkeskommune og Dovre kommune. Trekken av bjørk må fortløpende fornyes slik at anleggets karakter også kan bevares i framtiden. Stasjonens hageanlegg må settes i stand og vedlikeholdes.*

#### Dombås stasjon, km 343,04.

Dombås var Gudbrandsdalsbanens endestasjon fra 1913 til Dovrebanens åpning i 1921. I 1924 sto Raumabanen ferdig og Dombås ble en viktig forgreingsstasjon. Stasjonen ligger på et platå oppe i lia ovenfor tettstedet. Kontakten med resten av bygdesenteret er derfor dårlig. Den opprinnelige stasjonsbygningen var den største av Arnstein Arneberg's bygninger på Otta-Dombåsbanen. Bygningen brant ned under krigshandlinger i 1940 og en ny stasjon i pusset tegl med valmet tak ble reist under krigen. Den nye bygningen er arkitektonisk sett nokså uinteressant. Den gamle rundstallen med tilhørende sving-skive er da av større interesse. Denne ble bygd til banens åpning i 1913 og er nærmere omtalt på side 61.

## 2. Natursteinmiljøer

Dovrebanens og Raumabanens mange bruer og øvrige murverk av naturstein oppleves i dag som en del av Dovrefjells og Romsdalens enestående kulturlandskap. Disse verdifulle håndverksminnene er det nærmere redegjort for i rapportene Dombås-Støren og Dombås-Åndalsnes.

Vakkert og solid bygget murverk av hugget stein finner vi imidlertid også på strekningen Otta-Dombås. Tiltak for å ivareta de estetiske, historiske og økonomiske verdiene disse kunstbyggene representerer må finne sin rettmessige plass i det løpende banevedlikeholdet, uten at hvert objekt vernes. Dette krever endringer av innarbeidete rutiner og standarder for vedlikehold og tilpasning mellom ny og gammel infrastruktur. Disse utfordringene er nærmere omtalt i neste kapitell og er mer inngående behandlet i rapporten om Raumabanen.

### Baneparsell ved Skjelle, km 340,77-341,17.

På en 400 meter lang strekning ved Skjelle finner vi følgende objekter: en steinhvelv-undergang, en meget forseggjort steinplastret fylling med patina, den korte Skjelle tunnel, og en snøskjerm ved tunnelen. Alle disse elementene spiller sammen til et helstøpt jernbanemiljø i et beitepreget kulturlandskap. Slike kulturmiljøer trues av omstillinger både innenfor jernbanen og landbruket og står over tid i fare for å gå tapt (ei linjebu som sto ved tunnelen er nylig revet).

Jernbaneverket vil tilrå at dette tidstypiske miljøet gis lokalt vern. Vernet skal ikke være til hinder for utstrossing av Skjelle tunnel til større lasteprofil, men tunnelens fjelloverdekning skal ikke brytes. Snøskjerm og murverk tilstrebes vedlikeholdt på tradisjonell måte. Gjerder må settes i stand og underordnes landskapet.



Foto 45: Ved Skjelle, sør for Dombås, finner vi dette pittoreske jernbanemiljøet, skapt i samspill mellom det beitepregete landskapet og vakkert utført steinhåndverk. Dette sjeldne miljøet bør tas vare på i samarbeid med grunneier og lokale myndigheter. Jfr. også side 59.

Foto: Tor Nilssen.

## B. Objekter

### 1. Jernbanebruer

Fra 1890 medførte tyngre tog at belastningskravene til jernbanens bruer måtte økes. For nye anlegg ble valgt det såkalte "Anleggstog for bredt spor", supplert med "Fremtidstog for bredt spor", som var noe ugunstigere ved lengre spenn. På strekningen Hamar–Otta, som ble åpnet for full drift i 1896, ble det bygget et stort antall bruer for denne belastning. Av disse kan nevnes bruene over Lågen ved Randklev og Eide, samt brua over elva Otta. Alle disse bruene ble fullført i årene 1893-96. Byggematerialet var flussjern, eller stål som vi nå betegner det, et materiale som etter hvert avløste det tidligere sveisjern som byggemateriale for bruer.

De gamle plate- og fagverksbruene er senere erstattet av nybygg fordi de ikke lenger holdt mål når det gjaldt bæreevne. Hamar-Selbanen ble bygget for 10 tonns akseltrykk; man skulle komme "smalsporistene" i møte og bygge billig. Dette viste seg tidlig å være et feilgrep, og Hamar-Otta ble i mange år et svakt ledd i forbindelsen mellom Oslo og Trondheim over Dovre. Bruene ble skiftet ut i årene 1956-57. Unntaket var Otta bru hvor flussjernfagverket ble byttet ut allerede i 1948. Ved Randklev skjedde ombyggingen ved at sporet ble omlagt og den gamle brua ble stående. Den gjør nå tjeneste som vegbru.



Foto 46: Utover på 1950-tallet måtte alle stålbruer på Hamar-Selbanen forsterkes eller bytte ut sitt stålfagverk til å tåle høyere aksellaster. Dette betyr at ingen av bruene mellom Lillehammer og Otta lenger har sitt opprinnelige fagverk i behold. Unntaket er Randklev bru hvor jernbanen ble omlagt og ny jernbanebru bygget parallelt med den gamle. Den gamle fagverksbrua er i dag i bruk som vegbru og eies av Statens vegvesen.

Foto: Jernbanemusèets arkiv.



Strekningen Otta-Dombås ble bygget i perioden 1908-13 etter at "Belastningstoget av 1899" var innført som dimensjoneringskrav for nye bruer. Selv om det senere er gjort endringer i disse bestemmelsene, er det "Belastningstoget av 1899" som er beregningsgrunnlaget for det store flertall av bruer som i dag ligger i sporet. Stålbrua over Lågen ved Tallerås ble bygget i henhold til de nye belastningskravene og har fremdeles sitt originale fagverkspenn på 52 meter fra 1912 i behold (foto 47).

Hamar-Selbanen ble bygget før steinhvelvepoken i norsk jernbanebygging. Steinhvelv finner vi derfor ikke på strekningen Lillehammer-Otta.

#### Stålbruer med bærere av plater og fagverk.

Gudbrandsdalsbanen krysser Lågen på fire større bruer:

Langsveen bru (ved Hunderfossen),  
Randklev bru (ved Ringebu),  
Eide bru (ved Sjoa), og  
Tallerås bru sør for Dovre.

Den førstnevnte er ei platebru med overliggende brubane, mens de øvrige er fagverksbruer med mellomliggende brubaner. Disse fire bruene er spesielt omtalt nedenfor. Foruten bruene over Lågen krysser jernbanen de store sideelvene:

Mesna (ved Lillehammer),  
Våla (ved Ringebu),  
Frya (nord for Ringebu),  
Veikleåa (ved Kvam), og  
Otta

Otta bru er spesielt omtalt sammen med bruene over Lågen. De øvrige bruene er kortere fagverksbruer i klinket stål. Ingen av disse ansees for å være verneverdige.



Foto 47: Brua over Lågen ved Tallerås har sitt fagverk fra 1912 i behold.

Langsveen bru, km 197,20.

Langsveen bru er ei klinket stålplatebru som hviler på fire steinpilarer. Til tross for bruas dimensjoner (162 meter lang) oppfattes den som et moderat byggverk. Dette skyldes bruken av naturstein i karene, den enkle og lette stålkonstruksjonen, samt bruas plassering i dallandskapet. Brua vokser ut av de rolige skogområdene på begge sider av elva i et udramatisk samspill med landskapet, og situasjonen er helt fram til i dag blitt forskånet fra andre landskapsinngrep som forstyrrer dette samspillet. Langsveen bru ble ombygd og forsterket i 1956. Brua vurderes ikke å være aktuell for vern i "Nasjonal verneplan".

Gamle Randklev bru, km 240,98 (C).

Like sør for Ringebu krysser banen over til østsiden av Lågen på Randklev bru. For å tilfredsstille kravene til aksellast og profil ble banen lagt om og ny bru bygget i 1957. Nye Randklev bru er med sine 173 meter banens lengste. Ny tunnel med utvidet profil ble samtidig bygget til erstatning for den gamle fra 1896. Gammeltunnelen har siden stått avstengt, mens gammelbrua er tatt i bruk til vegbru.

Både den nye og den gamle jernbanebrua er fagverksbruer. Bruseksjonene ligger på kar av henholdsvis murt naturstein og betong. Da bruene har nokså lik konstruksjon oppstår det ingen arkitektonisk disharmoni dem mellom. De ligger der som tvillinger i landskapet og har stor verdi som tekniske kulturminner og landemerker (foto 48).

*I "Nasjonal verneplan" foreslås den gamle jernbanebrua over Lågen ved Randklev vernet som teknisk kulturminne. Vegbrua har det opprinnelige fagverket fra 1896 i behold. Vernet må sikre at bruas arkitektur ikke blir forringet (Statens vegvesen). Vernekategori C.*

Ny Randklev bru, km 240,96.

Nye Randklev bru fra 1957 er ei av de siste fagverksbruaene som er bygget av NSB. Nybruas uttrykk er forbausende lik den gamle fra 1896 og har stedsverdi. Utfordringen blir å beholde fagverket uten nye forstyrrende elementer.



Foto 48: Tvillingbruaene ved Randklev oppleves som et helhetlig landskapselement fordi formspråket er felles. Bruene forteller jernbanehistorie og er fremragende eksempler på stålbruer av fagverk som det ble bygget så mange av i Gudbrandsdalen fra 1890-tallet og fram til 1957.

Foto: Tor Nilssen.

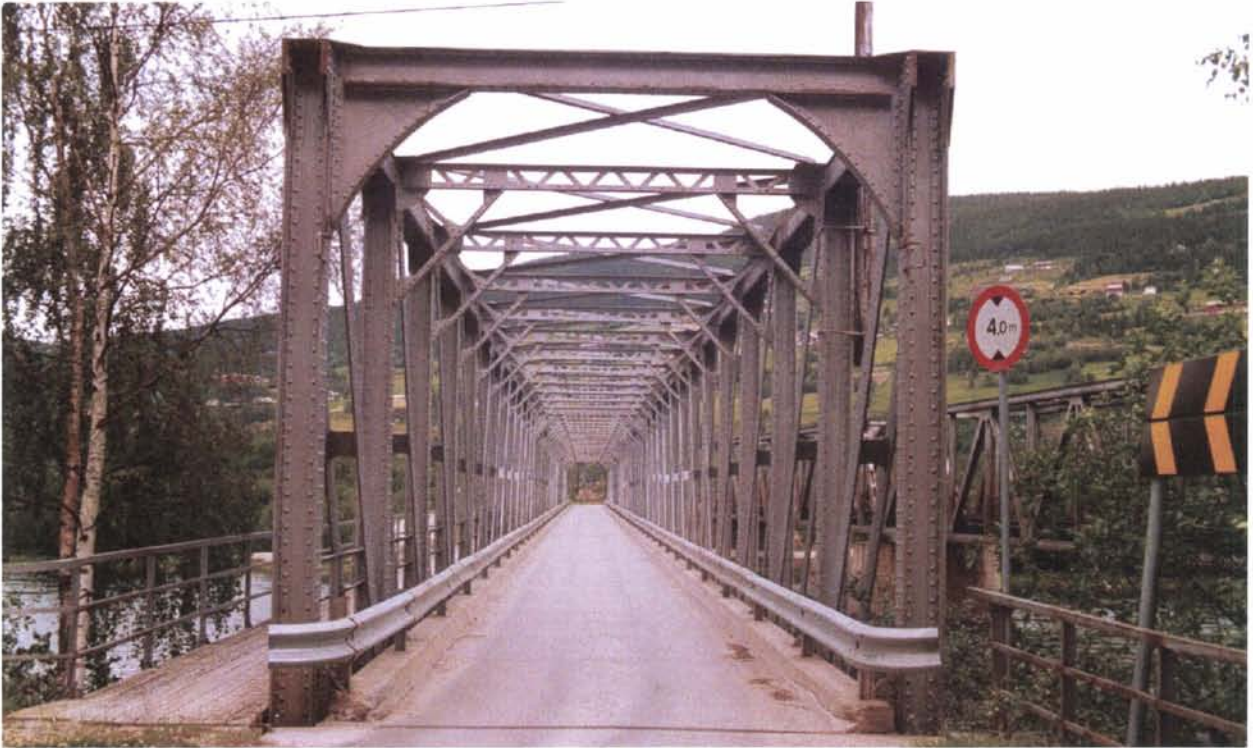


Foto 49: Gamle Randklev jernbanebru er i dag tatt i bruk som vegbru. Med unntak av brubanen er brua godt bevart (se foto 46). Statens vegvesen må vedlikeholde brua som teknisk kulturminne og unngå skilt og annet vegutstyr som kan forstyrre bruas arkitektur.

Foto: Tor Nilssen.

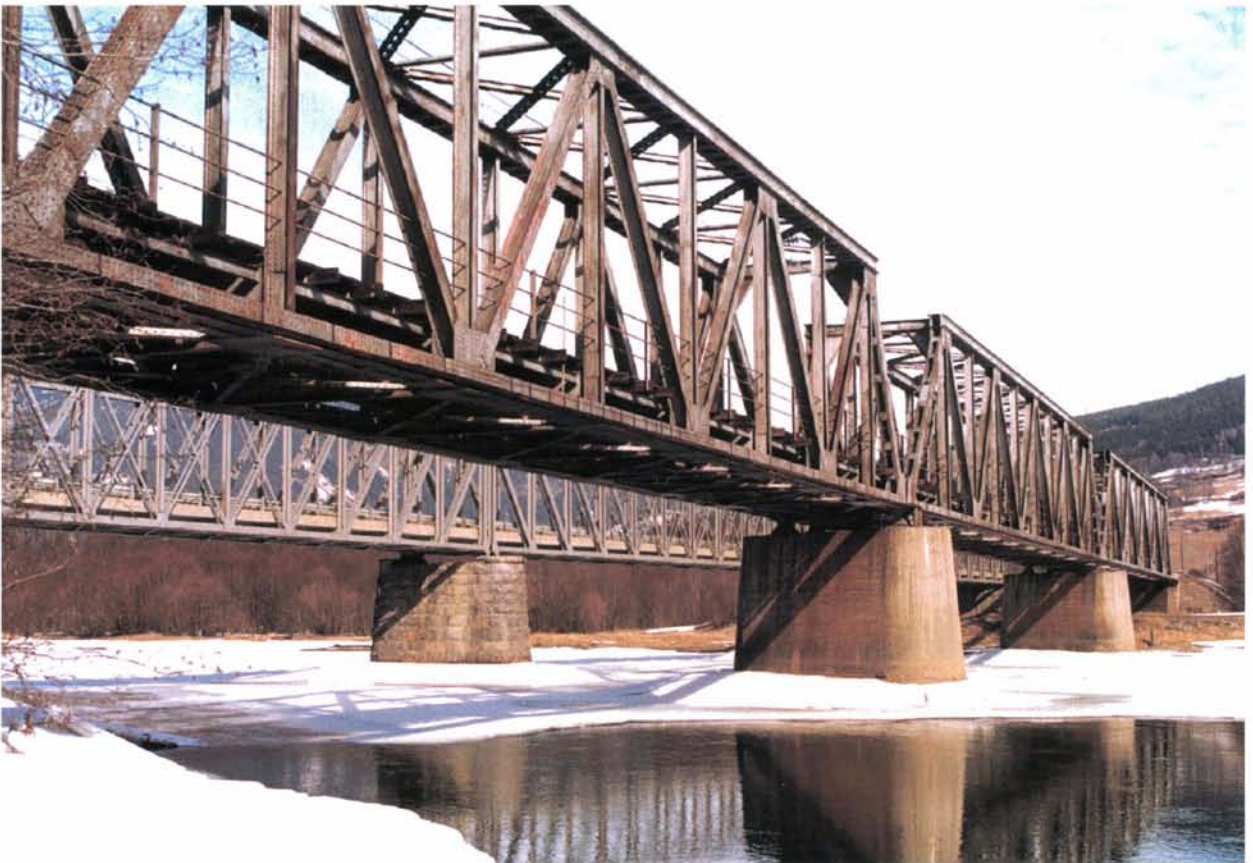


Foto 50: Nye Randklev bru fra 1957 side om side med gammelbrua. Dimensjonene avspeiler jernbanens økte krav til profil og aksellast, men bruas uttrykk er forbausende lik den eldre stålbrua fra 1896.

Foto: Magne Fugelsøy.

Eide bru, km 287,88.

Nord for Sjoa stasjon krysser jernbanen Lågen over Eide bru. Lengden er 99 meter, fordelt på to fagverksspenn. Landkarene ble ombygd og det opprinnelige fagverket byttet ut i 1956. Brua har sitt særpreg i behold, men vurderes ikke å være aktuell for vern i "Nasjonal verneplan".

Otta bru, km 296,85.

Jernbanebrua over Otta er i utgangspunktet ei tradisjonell fagverksbru med 3 spenn à 34 meter (totalt 103 meter) som hviler på oppmurte steinkar. Fagverket skiller seg imidlertid fra banens øvrige bruer og gir den en egen identitet og rytme. Særpreget er også den smale kjørebanelen for gående og hestekjøretøyer (foto 51). I dag er denne vegbanen forbeholdt gang-/sykkeltrafikk. Brua er godt bevart, bl.a. har gangbanen sitt tredekke i behold. Sett fra øst (E6) virker brua helstøpt i formspråket. Fra vest dominerer imidlertid en kabelkasse. Dette vedhenget bæres av et eget overliggende fagverk som sterkt skjemmer brua.

Otta bru har verdi som landemerke og teknisk kulturminne. Et vern må imidlertid gjøres avhengig av at eksisterende fagverket lar seg bevare. Spørsmålet avklares i forbindelse med neste hovedinspeksjon og tas opp til vurdering ved senere revisjon av verneplanen.

Bru over Lågen ved Tallerås, km 327,63.

Ved Tallerås krysser jernbanen Lågen over ei klassisk fagverksbru som hviler på murte natursteinkar. Brua har fortsatt sitt opprinnelige fagverk fra 1912 i behold (foto 47). Bruas fine samspill med omgivelsene ble forringet for få år siden da en pregløs betongbru over ny E6 ble oppført like inntil den gamle fagverksbrua, uten tanke på å binde de to viktige byggverkene sammen i et felles formspråk. Pga. fremtidig behov for å fornye brua og utbedre Dovrebanens kurvatur på dette stedet er et vern i "Nasjonal verneplan" ikke aktuelt.



Foto 51: Otta bru er et landemerke og samferdselshistorisk kulturminne av betydning. En forsterkning av fagverket utført i 1948 har ikke endret bruas estetikk. Det har derimot en påhengt kabelkasse for kommunale kabler og ledninger som er blitt for dominerende i forhold til bruas proporsjoner. Brua er et potensielt verneobjekt.

Foto: Magne Fugelsøy.

At man i denne omgang velger å være tilbakeholden med hensyn til å anbefale vern av jernbanens stålbruer, har sammenheng med at et stort flertall av bruene fremdeles er i bruk. Vedlikeholdsetterslepet er stort, og det vil være et økonomisk "sjansespill" å tilrå vern av stålfagverk uten at man på forhånd har kartlagt bruens levetid og analysert de muligheter som foreligger til fornyelse eller ombruk av bruene. Det er også viktig at vurderingene foretas på landsbasis slik at man er sikker på å sitte igjen med et representativt utvalg som avspeiler bruhistoriens ulike epoker og byggemetoder.

*Styringsgruppa for NVP anbefaler derfor at det utarbeides en egen, landsdekkende verneplan for jernbanens stålbruer.*

Et fåtall bruer har imidlertid så stor (nasjonal) verdi som landemerker og monumenter over ingeniørkunst at verneverdien vil overstyre økonomiske og etatsinterne hensyn. Ingen av bruene i Gudbrandsdalen kommer i denne kategorien.

Bruspenn som ikke kan beholdes som en del av jernbanens kjøreveg, bør gis ombruk som veg- og gangbruer. NSB har en lang tradisjon i slik etterbruk, og Statens vegvesen har vært en stor avtaker av jernbanens utrangerte bruspenn. Interessante bruspenn er derfor å finne i eksisterende vegbruer over hele landet. Den gamle jernbanebrua på Randklev er ett eksempel. Det store flertall er imidlertid småbruer og enkeltspenn som vi finner igjen i mer eller mindre anonyme anlegg landet rundt.

Stålbruens historie og utvikling, og de utfordringer man står overfor når vern skal vurderes, er det nærmere redegjort for i rapportene om Nordlandsbanen.

## 2. Underganger av naturstein

"Moderniserings- og rasjonaliseringsplanen" fra 1958 representerer et tidsskille i NSB's anleggshistorie. Planen hadde som målsetting å øke banenes akseltrykk, men også legge grunnlaget for et billigere vedlikehold. I dette arbeidet ble overbygningen prioritert. Svillepakkemaskiner ble tatt i bruk på 1950-tallet, mens den første sporbaksemaskinen var på plass i 1964. Industrialiserte anleggsmetoder, basert på en forbedret forskalingsteknikk, skulle rasjonalisere grunnarbeidene. Resultatet er bl.a at 300 stålbjelkebruer bygget på natursteinkar er blitt skiftet ut med prefabrikkerte betongtrau (foto 52).

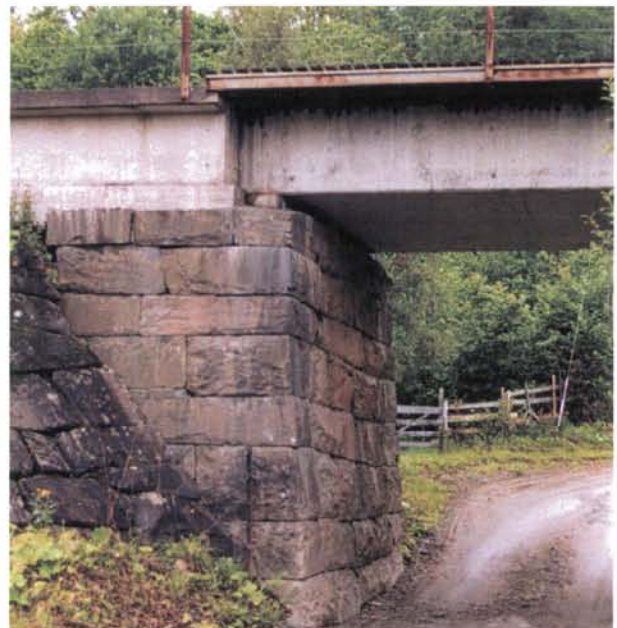


Foto 52: Nærmere 300 bjelkebruer er blitt erstattet med betongtrau siden 1960. I tillegg er et stort antall murer, brukar og -vanger av naturstein blitt forhøyet med betongpåstøp. Det ble også vanlig å støtte opp pukken med sviller der underbygningen var for smal til å holde ballasten på plass. Denne metoden ble bl.a. ofte brukt til å kompensere for manglende høyde/bredde på gamle steinhvelvbruer (foto 55).

Foto: Magne Fugelsøy.

Trendbruddet til industriell drift skjedde uten vektlegging av tradisjon og estetiske verdier. Den visuelle forringelsen av jernbanens anlegg som vi har vært vitne til de senere tiår, må derfor tilskrives de byggeteknikker og kvalitetsnormer som ble innført med det nye regimet rundt 1960. Denne ukritiske bruken av fremmede materialer og teknikker i tradisjonsrike omgivelser, har man til dags dato ikke tatt et oppgjør med i NSB/Jernbaneverket.

#### Bjelkebruer på natursteinkar.

Slike underganger blir idag systematisk skiftet ut med trau som gir muligheter for sporjusteringer. Ingen bruer av denne typen foreslås vernet i Gudbrandsdalen, men det bør vurderes om betongtrauet (som har vært i bruk siden 1960) kan erstattes av ei pukasse av stål som i større grad lar seg tilpasse steinhåndverket. En slik løsning på formgivingsproblemet er det redegjort for i rapporten om Rørosbanen.

#### Underganger av steinhvelv.

Otta-Dombåsbanen (1908-13) ble bygget i steinhvelvepoken ved NSB (ca. 1900–30), noe som også kommer til uttrykk i vegundergangene. En steinhvelvundergang på Skjelle foreslås vernet lokalt. Undergangen ligger i et kulturlandskap som byr på flere håndmurte konstruksjoner av høy klasse (jfr. side 47). Men også en undergang på FV 438 (Vågåvegen) må trekkes fram. Denne utgjør en del av et historisk vegmiljø i Nord-Sel.

I tillegg finner vi en lang rekke steinhvelvunderganger som oppleves som smykker i kulturlandskapet. De fleste er bygget for gårdsveger og som husdyrunderganger og bør kunne bevares uten forringelser eller ombygginger. Estetisk er disse steinhvelvene sårbare for ny "garnityr", som påhengte gangbaner, moderne rekkverk, standard kabelkanaler, betongpåstøp m.v. Regelverket må derfor praktiseres med omtanke når vedlikehold utføres.



Foto 53: Stålbjelkebrua over gamle FV 257 ved Sjoa, km 286,16, har murverk av høg klasse. Bærerne i slike underganger erstattes nå med betongtrau (foto 52). Denne "kollisjonen" mellom to ulike byggeteknikker med forskjellig bruk av materialer er en utfordring som må finne sin løsning dersom Gudbrandsdalsbanens mange håndmurte kar ikke skal visuelt forsimples. Disse undergangene ligger der mennesker ferdes og vil forme folks oppfatning av Jernbaneverkets evne til å ta vare på godt og tradisjonsrikt håndverk.

Foto: Tor Nilssen.



Foto 54: Det var rundt forrige århundreskifte at man for alvor begynte å bygge hvelvbruer av stein her i Norge. Byggemetoden endret seg over tid, fra ren tørrmur i de første hvelvene som ble bygget rundt 1880, via bruddstein i sementmørtel som ble den vanligste byggemetoden fra ca. 1900. Steinhvelvene på strekningen Otta-Dombås er alle bygget etter denne metoden og representerer håndverk av høy klasse. Fotoet er av undergangen på Tallerås, km 327,90.

Foto: Magne Fugelsøy.



Foto 55: Tilpasningsproblemer mellom nytt og gammelt, her representert ved en overbygning som er blitt liggende for høyt i forhold til en gammel steinhvelvundergang. Eksemplet er hentet fra Dombås, km 342,21, men tilsvarende tilpasninger finner man overalt. Problemet må vies større oppmerksomhet i banevedlikeholdet.

Foto: Magne Fugelsøy.

Steinhvelvundergang på FV 438,  
km 309,35.

Vegundergangen på FV 438 (Vågåvegen) fra 1911 utgjør en del av miljøet omkring den gamle "Vestlandsvegen" i Nord-Sel. Vegen har fremdeles sine stabbesteiner og tidlig 1900-talls karakter i behold. Sammen med Sel stasjon utgjør dette miljøet et godt bevart, nesten sammenhengende samferdselsanlegg fra den motoriserte samferdsels barndom.

Et vern vil kreve at veg og vegundergang bevares uten tiltak. Forslaget er i tråd med Sel kommunes ønsker om å bevare vegundergangen og den gamle fylkesvegen som samferdselshistoriske kulturminner (kommunestyrevedtak av 10.03.97). Vegkulverten pålegges administrativt vern inntil vegvesenets holdning er nærmere avklart.

Undergang for gårdsveg på Skjelle,  
km 340,83.

Undergangen ligger på en strekning med flere håndmurte konstruksjoner som eksponerer seg fordelaktig i landskapet (jfr. side 47). Kulverten er autentisk. Murverket er i god stand, men en skade er registrert på rekkeverket som følge av at overbygningen er blitt hevet. Skaden må repareres før rekkeverket går tapt. Også en nylig oppført terrengmur av betongstein skjemmer det for øvrig godt bevarte miljøet og bør dempes ned/bygges om. Alle tiltak må gjennomføres i forståelse med grunneier og Dovre kommune. Undergangen er avbildet på foto 57.



Foto 56: Undergangen for FV 438 i Nord-Sel er murt av lokal stein og utgjør sammen med et parti av Vågåvegen et usedvanlig flott kulturmiljø fra tidlig 1900-tall. Dersom vegen blir vernet som kulturminne (Statens vegvesen) vil det være naturlig at undergangen inngår.

Foto: Magne Fugelsøy.



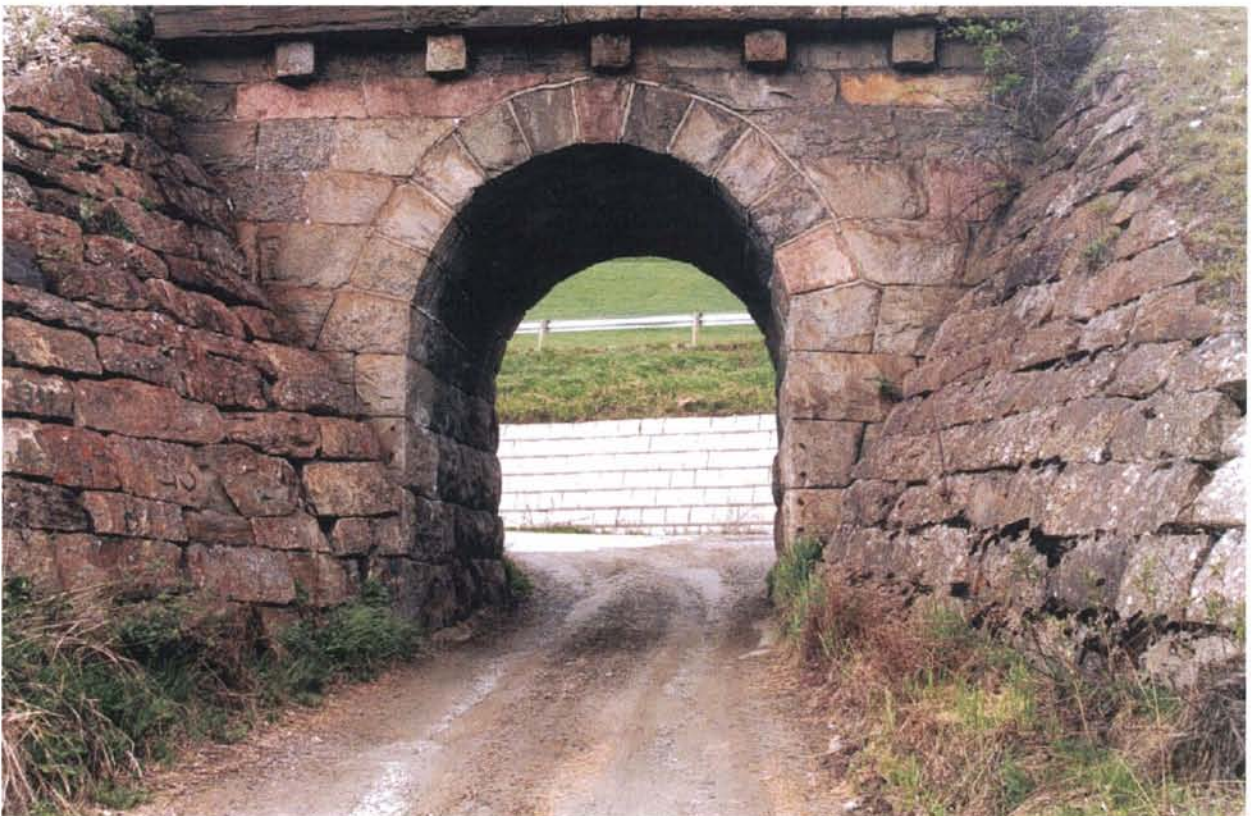


Foto 57 og 58: Undergangen ved Skjelle (over), km 340,83, opptrer i et særdeles flott kulturlandskap. Det bør finnes en annen måte å avslutte vegskråningen på enn den terrengmuren som i dag dominerer synsfeltet under hvelvet. En tilsvarende mur av betongblokker er også satt opp ved Tofte, km 332,52 (under). Slike løsninger er unødvendige og provoserende i sin likegyldighet mot omgivelsene.

Foto: Magne Fugelsøy.

### 3. Bekkegjennomløp

#### Stikkrenner og kulverter av naturstein.

De fleste stikkrennene langs Gudbrandsdalsbanen er standard stikkrenner av tilhøgd stein lagt opp med et tilnærmet kvadratisk tverrsnitt. På strekningen Otta-Dombås finner vi imidlertid også renner og kulverter bygget som steinhvelv. Vi har ingen samlet oversikt over omfanget av disse, men flere titalls er påvist. Dette er alt overveiende solide og varige konstruksjoner så fremt tilfredsstillende vedlikehold utføres. De bidrar til å høyne den estetiske opplevelsen av jernbanens anlegg og bør tas vare på uten forringende "tilføyelser" eller ombygginger.

### 4. Tunneler og tunnelportaler

Tunnelene på Gudbrandsdalsbanen er enten råsprengte eller utmurt med hvelvformede tunnelportaler der fjellkvaliteten ikke har tillatt førstnevnte løsning. En eldre, og nå nedlagt tunnel ved Randklev anbefales vernet. Også en råsprengt fjelltunnel ved Skjelle (Skjelle tunnel) bør la seg bevare uten begrensninger for fremtidige profilutvidelser.

#### Randklev gamle tunnel, km 240,89 (C).

Tunnelen fra 1896 har utmurte portaler av naturstein og utgjør en del av det samferdselshistoriske miljøet rundt Randklevbruen. Tunnelen står i dag avstengt.

*Randklev tunnel fra 1896 er et eksempel på en "hånddrevet" (bruk av slegge og feisel) og utmurt fjelltunnel fra perioden 1890-1900. Tunnelen anbefales vernet som teknisk kulturminne i "Nasjonal verneplan". Vernekategori C.*



Foto 59: Gamle Randklev tunnel vernes i "Nasjonal verneplan" som et teknisk kulturminne fra Gudbrandsdalsbanens tidligste periode. Vernet må sees i sammenheng med Randklev bru (se side 50).

Foto: Tor Nilssen.

Skjelle tunnel, km 341,01.

Skjelle tunnel ved Dombås er et interessant kulturminne fra den tiden det var anleggsteknisk krevende å "flytte fjell". Banen ble så langt råd var lagt parallelt med terrengets høydekoter og tunnelene ble slått med minst mulig uttak av stein.

Disse korte tunnelene med liten fjelloverdekning (Skjelle tunnel er 15 meter lang) forsvinner gradvis på det norske jernbanelinnet til fordel for åpne (og mindre vedlikeholdskrevende) skjæringer. Det er viktig at et fåtall av de gamle tunnelene kan få stå, f.eks her på Skjelle hvor fjellkvaliteten bør kunne tillate tunnelutvidelser uten at tunneltaket må tas ned. Et vern må sees i sammenheng med den flotte steinplastrete fyllingen og steinhvelvundergangen like sør for tunnelen (jfr. sidene 47 og 56).

**5. Buer, staller, svingskiver, o.a. driftsremedier**

Portalkraner.

Portalkraner er fortsatt og har lenge vært kjente landemerker på flere stasjoner. Langs Gudbrandsdalsbanen finner vi ei portalkran på Otta stasjon. Vår holdning er at vern av portalkraner som ikke inngår i foreslåtte kulturmiljøer bør vurderes etter en samlet plan på nasjonalt nivå.

Lasteramper.

Vi finner fremdeles bevart lasteramper av tilhøgd naturstein på Fåberg, Øyer, Tretten og Vinstra. Lasteramper av tre er bevart sammen med ilgodshusene på Fåvang, Kvam og Dovre. Lasterampene bør bevares der de inngår som en del av verneverdige og helhetlige stasjonsmiljøer.



Foto 60: Skjelle tunnel, km 341,01, med sine terrengmurer er vakkert tunnel- og murarbeid fra den tid alt arbeid forgikk for hånd. Tunnelen foreslås tatt vare på som et lokalt kulturminne.

Foto: Magne Fugelsøy

Lasteramper og godshus ved Tretten stasjon, km 214,35 (B).

Vernet av Tretten stasjon foreslås også å omfatte stasjonens godshus med lasteramper som i dag brukes av banevedlikeholdet.

*Vernet skal ikke være til hinder for Jernbaneverkets basevirksomhet ved stasjonen, men ramper og depoter må vedlikeholdes med blick for de krav til ryddighet og estetikk som omgivelsene stiller. Godshuset bør få tilbake sitt skifertak og sine opprinnelige porter ved første anledning. Vernekategori B.*

Rekonstruksjon av lasteramper ved Sel stasjon, km 308,92.

Rampene som ved en inkurie ble revet på Sel stasjon i 1994 og 1996, er avtalt bygget opp igjen med formål å komplettere det fredete utomhusanlegget (jfr. referat fra befaring på Sel stasjon med Riksantikvaren, datert 21.04.1997).

*Rekonstruksjonen må skje i samarbeid med kulturvernavdelingen i Oppland fylkeskommune.*

Svingskiver.

Svingskivene (dreieskivene) er uløselig knyttet til damplokomotivenes mer enn 100-årige epoke ved de norske jernbaner.

Liten svingskive ved Ringebru stasjon, km 242,36.

Svingskiva er et teknisk kulturminne fra stasjonens barndom, flyttet hit fra Tretten i 1902/03. Den er stadig i bruk. Graven er oppmurt av tilhøgd naturstein. Svingskivene begynner nå å bli sjeldne da de fleste har mistet sin opprinnelige funksjon. Svingskiva på Ringebru bør derfor bevares, alternativt flyttes tilbake til Tretten.

Rundstall på Otta, km 297,38.

Rundstallen på Otta har arkitektoniske kvaliteter og er eksteriørmessig lite endret siden den ble bygget. Den særpregete bygningen bør tas vare på og finne sin rettmessige plass i videreutviklingen av stasjonen og tettstedet (jfr. også side 39).



Foto 61: Svingskiva ved Ringebru er sjelden og bør tas vare på som et klenodium fra stasjonens tidligste år.

Foto: Tor Nilssen.

Rundstall på Dombås, km 343,13.

Svingskiva og rundstallen på Dombås stasjon ble bygget til banens åpning i 1913. Stallbygningen brukes bl.a. til stalling av Kong Olavs kongevogn (Jernbanemusèet). Både bygningen og svingskiva er viktige elementer i miljøet ved Dombås stasjon og bør bevares. I "Nasjonal verneplan" ønsker man imidlertid å rette oppmerksomheten mot Åndalsnes og Bjorli stasjoner når det gjelder fasiliteter for bruk og stalling av museumsmateriell (se rapporten om Raumabanen).

Dresinbuer/linjebuer.

Slike buer står nå for fall. Fortsatt står et stort antall langs våre jernbaner, men dagene er talte. "Verneplan for jernbanebygninger" har ikke foreslått vern av slike bygninger, men enkelteksemplar bør tas vare på som en del av stasjonsmiljøet der stasjonsanlegg vernes.

Linjebu ved Tretten stasjon,  
km 214,55 (B)

*Linjebua ved Tretten stasjon vernes som en del av stasjonsmiljøet. Vernekategori B.*

Stoppbukker.

Faste stoppbukker finner vi i enden av lastespor og andre buttspor. Siden størstedelen av slike spor etter hvert er tatt ut av bruk er bukkene blitt sjeldnere. Slike objekter er det liten mening å bevare på stedet uten at de inngår i en større verne-sammenheng.



Foto 63: Stoppbukke på Tretten bør tas vare på som en del av kulturmiljøet ved stasjonen; på sin nåværende plass eller flyttet til et annet buttspor.

Foto: Magne Fugelsøy.

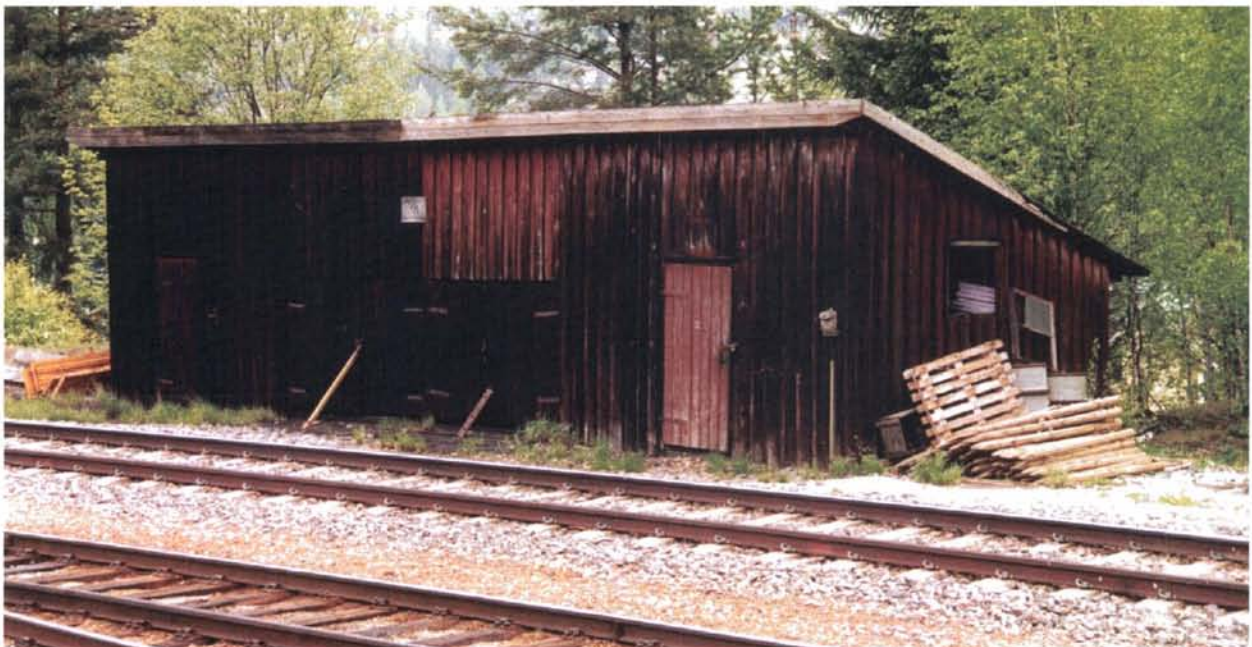


Foto 62: Linjebua nord for Tretten stasjon foreslås bevart som en del av kulturmiljøet ved stasjonen.

Foto: Magne Fugelsøy.



Foto 64: Vannstenderne ved Ringebu stasjon må bevares på stedet eller gis museal anvendelse.

Foto: Magne Fugelsøy.

#### Vannstendere.

Ved Ringebu stasjon står fortsatt to vannstendere fra Gudbrandsdalsbanens dampperiode. Dette er etter hvert sjeldne elementer langs våre jernbaner. Flest mulig av de få som fortsatt finnes bør søkes holdt i operativ stand for veterantogkjøring. Dersom vannstenderne ikke kan anvendes på stedet, bør de flyttes til en stasjon hvor de igjen kan komme til sin rett og bli en del av et homogent miljø.

#### Lyktestolper og lampearmaturer.

Ved enkelte stasjoner står fortsatt de opprinnelige lyktestolpene. Disse bør bevares for gjenbruk. I denne sammenheng er det viktig at de får påmontert armaturtyper som står til stolpenes formspråk.

#### Stasjonsskilt i tre.

De karakteristiske navneskiltene i tre sto tidligere på alle stasjoner i Gudbrandsdalen. Disse ble avløst av nyere metallskilt i NSB-blå farge på 1980-tallet, men uten at de eldre ble plukket ned. De gjenværende har stor stedsverdi og bør bevares som et supplement til nye skilt på alle stasjoner som gis vern.



Foto 65: Navneskiltene ved Sel stasjon er en del av det historiske miljøet og inngår som et element i fredningen.

Foto: Tor Nilssen.

## 6. Planoverganger, grinder, gjerder m.v.

### Planoverganger.

De usikre planovergangene med grinder er jernbaneelementer som de fleste har et forhold til. Langs moderne jernbaner med høge hastigheter representerer disse overgangene et sikkerhetsproblem som gjør at en nå arbeider for å fjerne dem. Det er derfor ikke aktuelt å foreslå vern av denne type objekter.

### Grinder og gjerder.

Størstedelen av jernbanenettet har vært inngjerdet med wiregjerder, flettverksgjerder, sauegjerder m.m. I områder med utmarksbeite av husdyr er gjerdene fortsatt viktige for å unngå påkjørsler.

Ved stasjoner hvor områdevern er foreslått, er gjerder og grinder viktige bestanddeler i jernbanemiljøene. Disse elementene må derfor holdes ved like som ledd i områdevernet, selv om gjerdenes funksjon etter hvert skulle bortfalle. På stasjoner der grindene er tapt bør disse rekonstrueres med formål å gjenskape anleggenes karakter. *Dette gjelder bl.a stasjonene Tretten, Sel og Dovre.*

### Stabbesteiner.

Ved stasjoner som ble anlagt i bratt terreng ble det oppsatt stabbesteiner for å sikre ferdsel og opphold. På Sel inngår stabbesteinsettingene som viktige elementer i fredningsområdet. Vi finner også flotte stabbesteinsettinger ved Øyer. Steinsettinger som ikke kan bevares på stedet må tas vare på for gjenbruk eller komplettering av miljøer hvor de gamle steinsettingene er fjernet/ødelagt.

### Tjoringsbommer for hester.

Ved Sel stasjon står fortsatt hestebommen fra 1913. *Den er i forkommen tilstand og må restaureres og tas vare på som et element i fredningsområdet.* Se foto 42.

### Stigestativer.

Stativer for stiger som utgjorde en del av brannberedskapen sto tidligere på alle stasjoner. Bare et fåtall er bevart, og alle er i dårlig forfatning. Stativet på Sel ble pga. langt kommet forfall revet for få år siden. *Stativet på Dovre bør tas vare på som en del av stasjonens kulturmiljø.*



Foto 66: Stigestativet ved Dovre bevares som en del av stasjonsmiljøet.

Foto: Tor Nilssen.



Foto 67: Istandsettingen av uteanlegget rundt Fåvang stasjon i 1993 ble ufullstendig utført. Rester av det gamle stasjonsanlegget, bl.a flere stabbesteiner, står imidlertid igjen og bør gi inspirasjon til å fullføre arbeidet på en verdig måte.

Foto: Magne Fugelsøy.

## 7. Grøntanlegg, minnesmerker m.v.

### Allèer og stasjonshager.

Enkelttrær og allèer plantet samtidig med jernbaneanlegget står fortsatt og preger mange av Gudbrandsdalens stasjoner på en særdeles positiv måte. For mange av trærne nærmer man seg artens levetid (bjørk) og en må i tide fornye enkelttrær og allèer slik at verdifulle grøntstrukturer ikke skal gå tapt.

Ved flere av stasjonene, bl.a alle som foreslås vernet, finner vi også hage- og parkanlegg som må renoveres og skjottes som viktige bestanddeler i stasjonsanleggene. Det vises her til foto fra stasjonene Tretten, Sel og Dovre.

På Fåvang oppleves uteanlegg som uferdig etter omlegging av FV 319. Arbeidet bør fullføres med respekt for det historiske anlegget.

### Minnesteiner.

En minnestein over falne fra 2. verdenskrig står ved Tretten stasjon. Også en minneplate over landets eldste bussrute er å finne i parken ved stasjonen. Minnesteiner har et sterkt eget vern.



## KILDER

- Afslutningsrapport for jernbaneanlegget  
 Hamar-Sel  
 Plan for deler av Otta-Dombåsbanen  
 Stasjonsbygninger på Otta-Dombåsbanen  
 De Norske Jernbaners historie  
 Framveksten tå Vålebrua fram til 1940  
 Årbok for Gudbrandsdalen, div. artikler  
 Broutviklingen ved de norske jernbaner  
 NSB og dens personale, bind 1  
 Bygningsregistrering Hamar Distrikt  
     -Gudbrandsdalsbanen  
 Hamar-Tretten 100 år  
 Banedata  
 Gudbrandsdalsbanen – en landskaps-  
     og kulturhistorisk analyse  
 Verneplan for jernbanebygninger  
 Neste stasjon  
 På sporet, diverse artikler  
 Vedtak om fredning av Sel stasjon  
 Referat fra befaring på Sel stasjon  
 Utviklingsprosjekt Ringebru stasjon  
 Utviklingsprosjekt Vinstra stasjon  
 Årbok for Norsk vegmuseum
- Statsbanenes styrelse 1898  
 St.prp. nr. 123/1910  
 Teknisk Ukeblad 1912  
 Einar Østvedt /NSB 1954  
 Torveig Dahl 1977  
 Gudbrandsdal historielag 1978, -85  
 Per Hektoen 1981, -82, -85  
 Notabene forlag 1988
- NSB Arkitektkontor 1993  
 Jubileumskomiteèn 1994  
 Norsk Jernbaneklubb 1994
- Tor Nilssen/NSB 1995  
 NSB og Riksantikvaren 1997  
 Hartmann, Mangset, Reisegg 1997  
 Norsk Jernbaneklubb  
 Riksantikvaren 1997  
 Riksantikvaren 1997  
 Ark 88/SCC Bruer 1997  
 Ark 88/SCC Bruer 1997  
 Norsk vegmuseum 1998

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

**MIKROMARC**  
BIBLIOTEKSYSTEM



200000167968