



Jernbaneverket  
Region Nord

Plankoboret

# Vernet for jernbanens kulturminner

Størenbanen,  
Støren - Trondheim

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/instruksjoner for bevaring av kulturminnene. For øvrig skal erfaringene fra verneplanarbeidet innarbeides i Jernbaneverkets totale virksomhet som en del av etatens miljøpolitikk.

## REGION NORDS

### EVALUERINGSRAPPORTER .....

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

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

### RAPPORTENE LESES SLIK .....

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

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

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

FORORD	Side 4
VERNEKRITERIER OG LOVANVENDELSE	" 5
BANE OG LANDSKAP	" 5
SAMMENDRAG MED KONKLUSJONER	" 6
HISTORIKK	" 7
EKSISTERENDE VERN	" 16
VERNEPLAN	Side 17
<b>A. Kulturmiljøer</b>	
<b>1. Stasjoner og stoppesteder</b>	" 18
Støren stasjon	" 18
<i>Hovin stasjon</i>	" 20
Lundamo stasjon	" 22
Kvål stasjon	" 22
Melhus stasjon	" 23
Heimdal stasjon	" 24
<i>Selsbakk stasjon</i>	" 24
Stavne stoppested	" 26
<i>Skansen stoppested</i>	" 26
Trondheim stasjon	" 27
<b>2. Holdeplasser</b>	" 28
Krogstadsanden holdeplass	" 28
<b>3. Andre kulturmiljø</b>	" 29
Spør etter eldre banetrasèer	" 29
Bevarte miljøer på og ved dagens bane	" 29
<i>"Gammellina" ved Gaulfossen</i>	" 30
<i>Baneanlegg ved Ilevollen</i>	" 32
<b>B. Objekter</b>	
<b>1. Jernbanebruer</b>	" 34
Steinhvelvbruer	" 34
Gulfoss bru	" 34
Stålbruer av fagverk	" 36
<i>Skansen bru</i>	" 36
<b>2. Underganger og overgangsbruer</b>	" 38
Bjelkebruer på natursteinkar	" 38
Overgangsbru ved Haga	" 38
<b>3. Tunneler og tunnelportaler</b>	" 39
Gulfoss tunnel	" 39
<i>Tunnelene på Ilevollen</i>	" 39
<b>4. Svingskiver, stillverk</b>	" 41
Svingskiver	" 41
Stillverk	" 41
Stillverkbygning 1 på Brattøra	" 41
<b>5. Grøntanlegg, parker</b>	" 41
Parkanlegg og hager	" 41
<i>Parkanlegg og veg ved Selsbakk stasjon</i>	" 41
KILDER	" 43

## 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 Størenbanen 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 Støren-Trondheim 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-august 2000. Arbeidet er utført av senioringeniør Magne Fugelsøy ved Jernbaneverket Region Nord. Eldre fotos er skaffet til veie av Norsk Jernbanemusèum, Det Kgl. Vitenskabers Selskab, eller er utlånt fra Jernbaneverkets billedarkiv i Trondheim.

Undertegnede vil takke Jernbanemusèet ved Thor Bjerke for velvillig bistand og "ildsjeler" i Jernbaneverket og NSB BA for gode innspill og 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).

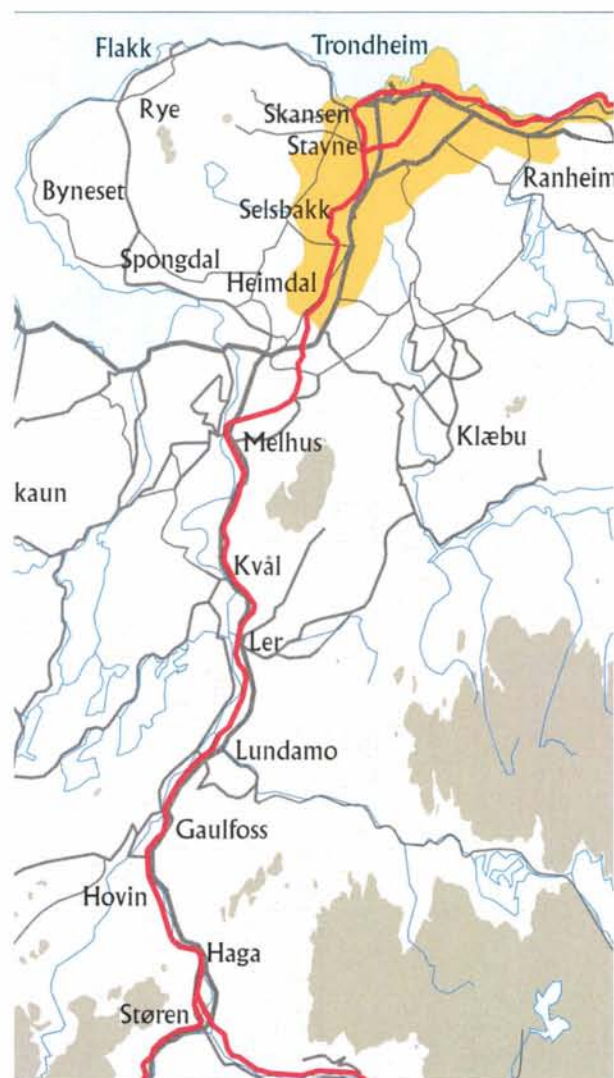
Fredning etter Kulturminneloven vil bare unntaksvis bli anbefalt brukt på objekter som er i ordinær bruk. For kulturmiljøer der flere eiere/forvaltningsmyndigheter enn Jernbaneverket er inne i bildet, vil Plan- og bygningsloven i de fleste tilfeller bli tilrådd anvendt som lovanvendelse. For objekter/miljøer 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

Størenbanen går gjennom et tett befolket område preget av aktiv jordbruksdrift. Med unntak av korte partier ved Gaulfossen og Haga er natur og topografi heller udramatisk.

Det vel 150 meter høge Heimdalsplatået er det eneste høydedraget som må forse-res. Høydedraget med sine uregelmessig utløpende ravedaler utgjorde en ingeniørmessig utfordring da banen ble bygget på 1860-tallet.

Ved Gaulfossen nord for Hovin snevres dalen inn. Her går elva i et trangt gjel før den stuper utfor fossen. Jernbanen følger elvegjelet i en 700 meter lang tunnel på vestsiden og krysser fossen på ei steinbru.



Figur 1: Kart over Størenbanens trasé

## SAMMENDRAG MED KONKLUSJONER

Smalsporet var en forutsetning for at Norge økonomisk sett kunne gi seg i kast med jernbaneutbygging på 1860- og 70-tallet, og "Thronhjem-Støren Jernbane" var den første bygget i terreng hvor Jernbanedirektør C. A. Pihl's kostnadsbesparende bane-konsept (1067 mm sporbredde/6 t aksellast) fikk vist hva det dugde til. Banen fikk i sin samtid stor internasjonal oppmerksomhet.

Smalsporbanens anlegg ble ombygd (1912-19) og tatt i bruk som en del av Dovrebanens normalsporete kjøreveg i 1921 (1435 mm). Få elementer fra Størenbanens smalsporperiode (1864-1912) er derfor bevart. Også utstyr fra Dovrebanens dampdriftperiode (1921-70) har i stor grad gått tapt.

Ved Gaulfossen er et parti av Størenbanens smalsportrasè fra 1864 bevart ("Gammellina"). Like ved finner vi også Gulfoss steinbru fra 1918. Jernbaneanleggene opptrer i et spektakulært samspill med naturlandskapet omkring.

Ved Nidareid framstår Ilevolltunnelene, Skansen holdeplass og Skansen klaffebri hver for seg som kulturhistoriske og jernbanetekniske minner som gis en ekstra dimensjon gjennom samspillet med bylandskapet omkring.

To av banens stasjonsanlegg er i tillegg anbefalt vernet; Hovin og Selsbakk, begge med godt bevarte miljøer fra perioden 1920-50. Disse miljøene er prioritert for vern i "Nasjonal verneplan".

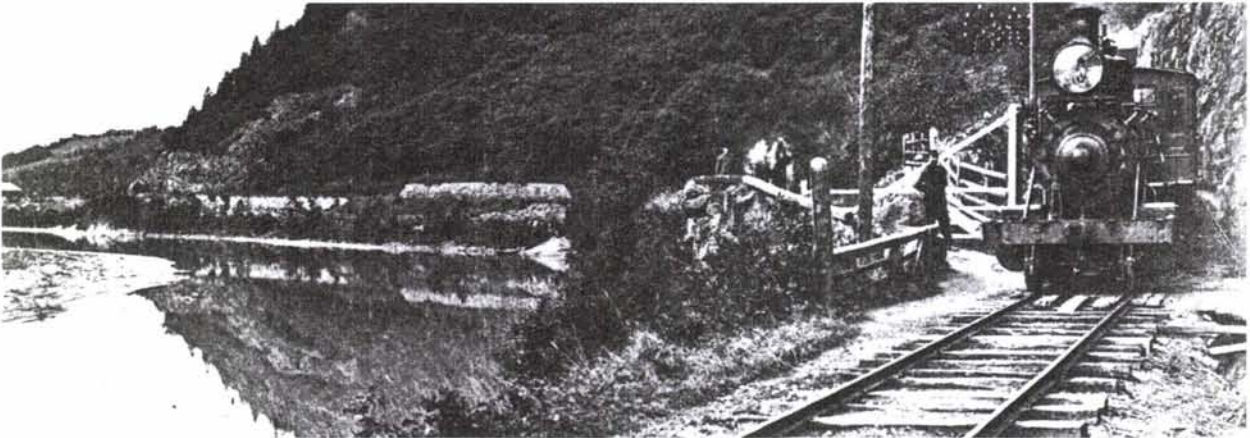


Foto 1: Fotoet viser ett av Størenbanens smalsporlokomotiver i Nyhuskleiva ca. 1910. Smalsporbanens infrastruktur var enkel: Sporbredden og lav aksellast stilte små krav til underbygningen. Lette lokomotiver tillot bruer bygget av tømmer. Grindstengte vekselvis for toget, vekselvis for landevegstrafikken der veger krysset banen. Bare et fåtall anleggsminner fra denne pionertiden (1864-1912) er bevart. De få gjenværende har derfor høy jernbanehistorisk verdi.

Foto: Vitenskapsmuseets arkiv.

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

"Gammellina"; smalsportrasè ved Gaulfossen km 509,76

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

Hovin stasjon;	stasjonsanlegget og "Gata"	km 507,89
Selsbakk stasjon;	bygninger, veg og parkanlegg	km 546,44
Nidareid;	Ilevolltunnelene, Skansen holdeplass og Skansen bru	km 551,37-km 551,79

## HISTORIKK

### ”Throndhjem-Støren Jernbane”.

I 1857 fattet Stortinget vedtak om bygging av de tre første statsbanene i Norge. Jernbanen fra Trondheim til Støren var en av disse. På grunn av dårlige økonomiske tider og liten forståelse blant østlendingene for en ”jernbane der nordpaa” ble saken behandlet i Stortinget på nytt i 1860. Banen ble igjen vedtatt, denne gang med

et meget knapt flertall. Anleggsdriften kom imidlertid igang og i august 1864 ble banen høytidelig åpnet. Støren forble denne jernbanens endepunkt helt fram til 1877 da Rørosbanens siste parsell, Støren-Åmot, knyttet det sønnenfjeldske og nordenfjeldske jernbanenett sammen.

Figur 2: Plantegning over Trondheims første jernbanestasjon på Kalvskinnet. Stasjonen var i drift i 20 år inntil det nye stasjonsanlegget på Brattøra sto ferdig i 1884.

Kilde: Jernbaneverkets arkiv.

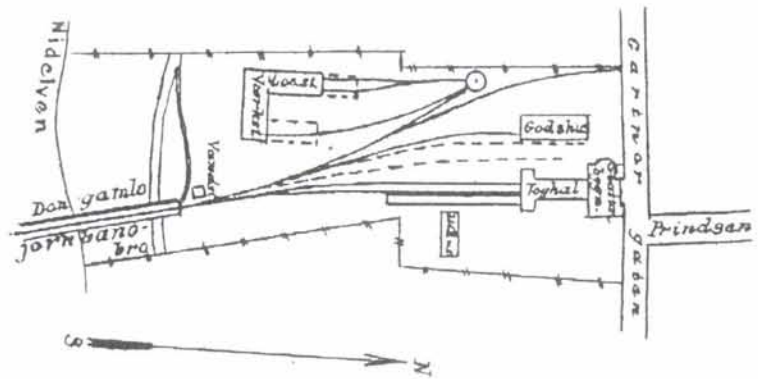


Foto 2: Fra åpningen av ”Throndhjem-Støren Jernbane” i 1864. Etter at stasjonen ble nedlagt i 1884 ble bygningene tatt i bruk til sakrale formål. Stasjonsbygningen (som fortsatt står i sin opprinnelige skikkelse) ble jødisk synagoge. Perronghallen ble ombygd til forsamlingslokale for Frelsesarmeen, lokstallen ble katolsk kirke og verkstedet katolsk prestebolig. Godshuset ble revet tidlig, mens lokstallen ble erstattet med et nytt kirkebygg på 1970-tallet. Selv om alle fysiske spor etter Størenbanens første år for lengst er slettet, utgjør de gjenværende bygningene et historisk manifest som Trondheim by og dagens eiere må forvalte med jernbanehistorien i tankene.

Foto: Jernbaneverkets arkiv.

"Throndhjem-Støren Jernbane" var i sin samtid en foregangsbane ved at dette var den første jernbanen bygget etter Jernbandedirektør C. A. Pihls konsept for smalsporete baner (1067 mm). Riktignok var Hamar-Grundsetbanen åpnet med smalt spor allerede i 1862, men dette var en bane bygget i svært enkelt terreng. Til sammenligning var Størenbanen etter datidens målestokk den rene "fjellbanen". Det var i slike terrengforhold smalsporet etter Pihl's vurdering skulle vise sin fortreffelighet. Størenbanens lokomotiver, Hakon og Sverre, var også det ypperste av hva datidens lokomotivfabrikanter kunne levere. Pihl sto i fronten for dette pionerarbeidet som i sin samtid vakte stor oppmerksomhet, både i jernbanens hjemland, England, og i resten av Europa. Utlendinger kom på studietur til Trondheim for å oppleve siste nytt innen jernbaneteknologi!

#### Baneanleggene.

Størenbanen var også berømt for sine store treviadukter. De mest kjente av disse tømmerviaduktene var Elgeseter bru (opprinnelig navn var Kongsgård bru, avbildet på foto 4), Sluppen bru (foto 5), Selsbakk viadukt, Oxstadøi viadukt og viadukten på Kvål. Alle disse pionérkonstruksjonene er forlenget erstattet med løsmassefyllinger eller revet som følge av baneomlegginger. På Kvål er det gamle pæleåket bevart inne i fyllingen. Kongsgård bru ble i 1884 tatt i bruk til vegbru og først erstattet av nåværende Elgeseter bru i 1951.



Foto 3: "Hakon" (lok nr. 3) ble levert til Størenbanen i 1864 og var for sin tid et meget avansert lokomotiv. Bl.a. var loket utstyrt med radierende løpeaksler foran. De tekniske spesifikasjonene ble angitt av C. A. Pihl og lokomotivet ble bygget ved Slaughter-Grüning & Co i England (mer velrenommerede fabrikanter som Stevenson hadde ikke tilstrekkelig tro på produktet til å ta på seg oppgaven). Det første norskproduserte lokomotivet, "Thrønderen" (nr. 2), ble levert til anlegget allerede i 1862 og var bygget av Fabrikken ved Nidelven. Dette var i konstruksjon mye likt datidens engelske lokomotiver og ble aldri noen stor suksess. Det ble utrangert allerede i 1874. Fotoet av "Hakon" er tatt på Kalvskinnet i 1870.

Foto: Jernbaneverkets arkiv



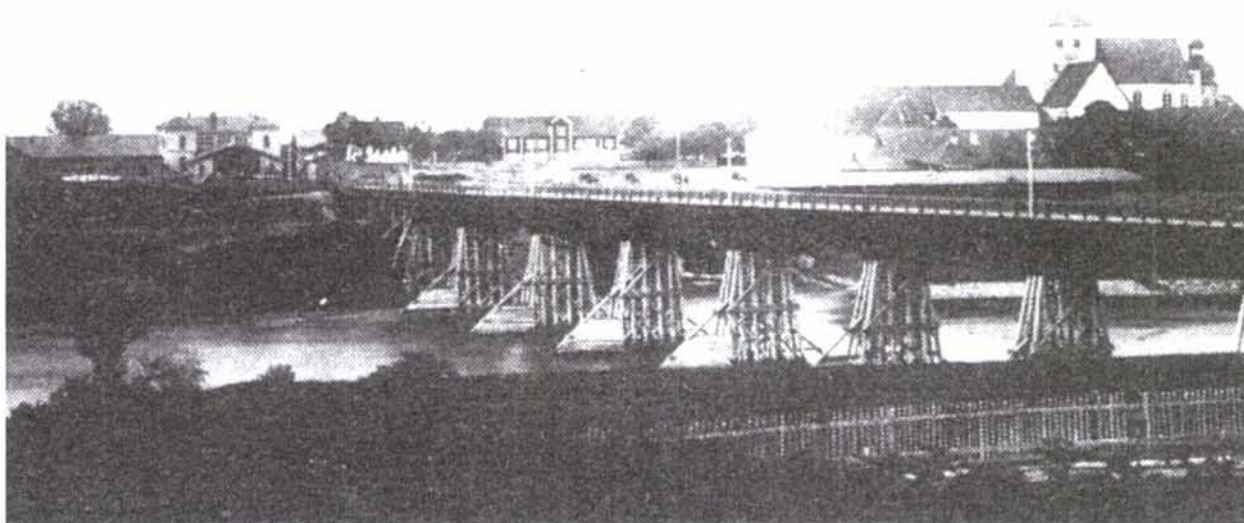


Foto 4: Rett etter stasjonen på Kalvskinnset krysset banen Nidelva. Det ble her satt opp ei 18 spenns tømmerbru som sto ferdig i 1863. Brua var 227 meter lang og var en av flere imponerende tømmerviadukter fra Størenbanens første periode. Etter omleggingen av banen i 1884 ble brua tatt i bruk som veg- og sporvegsbru og ble først avløst av ei moderne vegbru i 1951!

Foto: Vitenskapsmusèets arkiv.

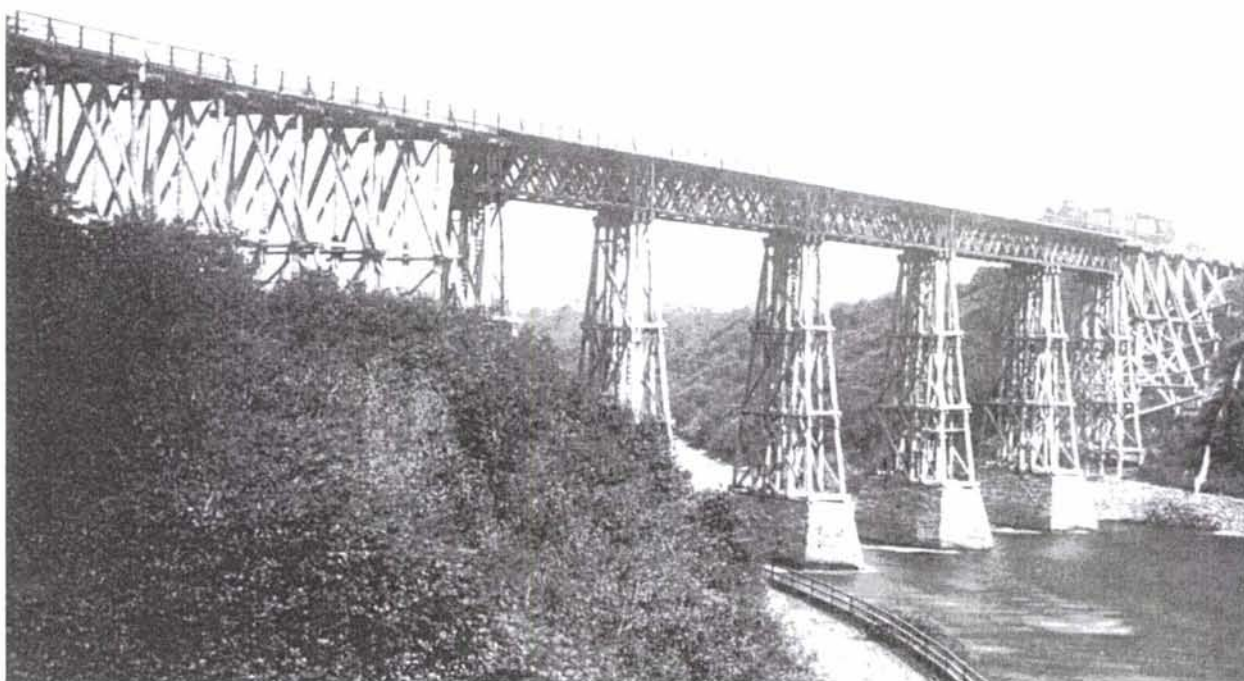
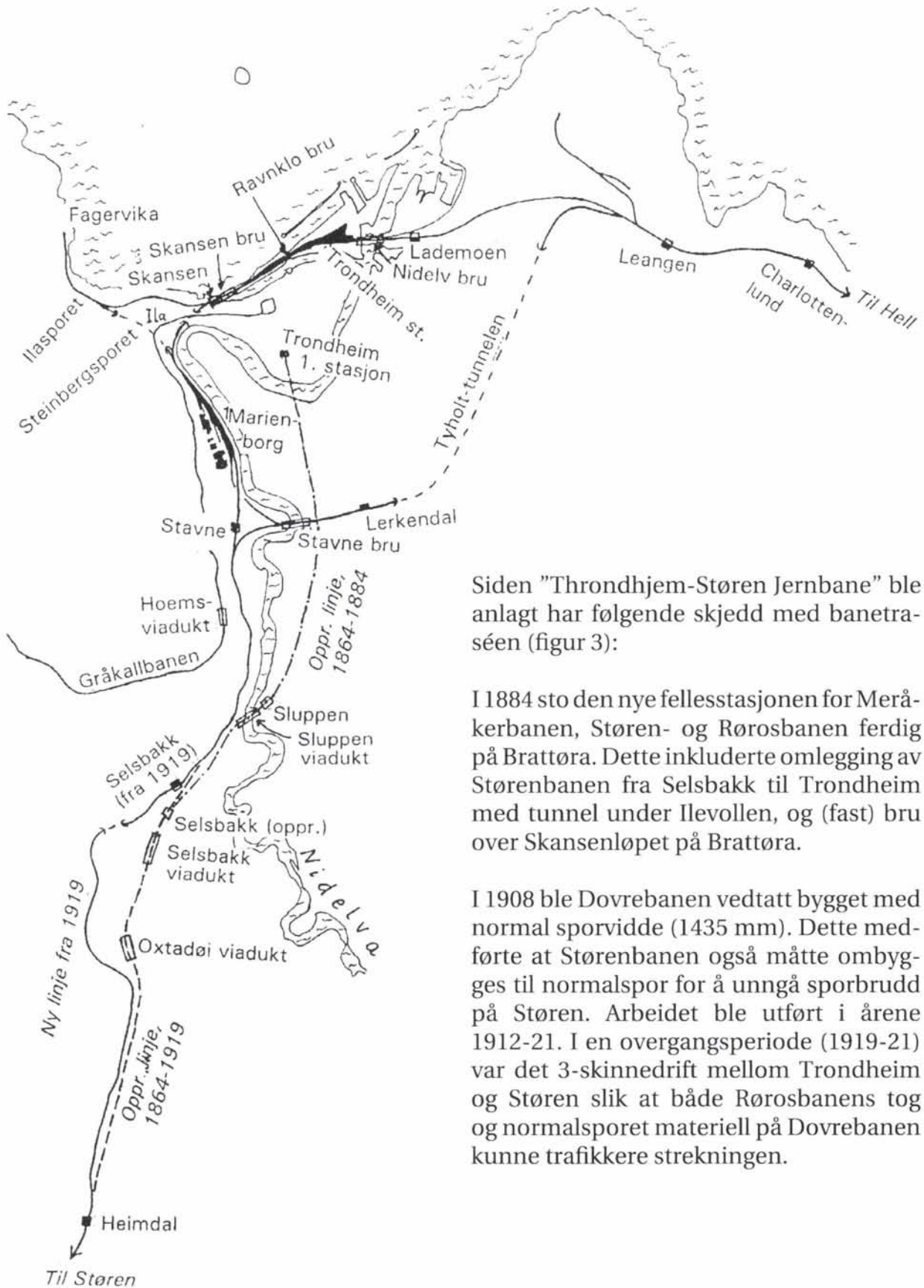


Foto 5: Sluppen bru var den mest spektakulære jernbanebrua på Trondheim-Størenbanen. 185 meter lang og 28 meter høy var den et imponerende skue. Etter at banen ble omlagt i 1884 ble tømmerfagverket sendt til Tolga og benyttet til bru over Glomma. Tømmerviaduktens steinfundamenter bærer i dag Sluppen vegbru (RV 50). Disse brufundamentene er ett av få gjenværende spor etter "Thronhjøm-Støren Jernbane's" opprinnelige anlegg.

Foto: Vitenskapsmusèets arkiv.



Siden "Throndhjem-Støren Jernbane" ble anlagt har følgende skjedd med banetraséen (figur 3):

I 1884 sto den nye fellesstasjonen for Meråkerbanen, Støren- og Rørosbanen ferdig på Brattøra. Dette inkluderte omlegging av Størenbanen fra Selsbakk til Trondheim med tunnel under Ilevollen, og (fast) bru over Skansenløpet på Brattøra.

I 1908 ble Dovrebanen vedtatt bygget med normal sporvidde (1435 mm). Dette medførte at Størenbanen også måtte ombygges til normalspor for å unngå sporbrudd på Støren. Arbeidet ble utført i årene 1912-21. I en overgangsperiode (1919-21) var det 3-skinne drift mellom Trondheim og Støren slik at både Rørosbanens tog og normalsporet materiell på Dovrebanen kunne trafikkere strekningen.

Figur 3: Jernbanens anlegg i Trondheim. Målestokk ca. 1:50000.

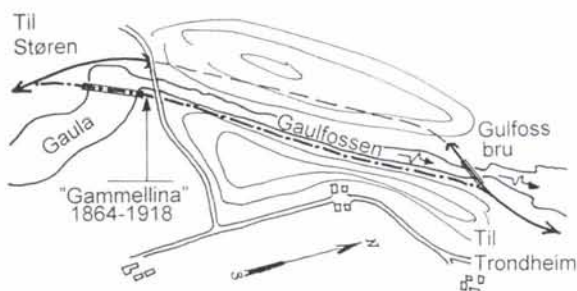
Kilde: Banedata

3-skinne driften opphørte like etter at Dovrebanen sto ferdig i 1921. Støren ble da endestasjon for Rørosbanens materiell og omlastingsstasjon for gods helt til Rørosbanen var ferdig ombygd til normalspor i 1941. I forbindelse med ombyggingen ble trasèen omlagt mellom Selsbakk og Heimdal. En tunnel nr. to under Ilevollen og nåværende Skansen klaffebru over kanal-løpet ble også bygget som en del av denne store jernbaneomleggingen i årene 1912-21. Spesielt utgjorde jernbanebrua over Skansenløpet en ingeniørmessig utfordring da brua måtte klare hyppige og raske hevinger for ikke å hindre skipstrafikken i kanalen (foto 6 og 7).

Foto 6 og 7: Skansen klaffebru under utprøving i 1918. Brua er konstruert slik at bruspen og motvekt til enhver tid er i balanse, uansett hvilken stilling brua måtte stå i. Brua utgjør et landemerke i Trondheim og er ei av de mest markante bruene på det skandinaviske jernbaneløpet. Brua er av amerikansk opprinnelse og er så vidt vites ei av svært få jernbanebruer i verden bygget med denne overbygningen.

Foto: Jernbaneverkets arkiv.





Figur 4: Baneanleggene ved Gaulfossen.

I årene 1915-18 ble banen også omlagt ved Gaulfossen. Den gamle brua sør for fossen ble tatt ut av bruk, og ei ny bru over Gaula (Gulfoss bru) ble bygd lenger nord. Jernbanen ble samtidig lagt om i en 700 meter lang tunnel på vestsiden av strykene. Den 72 meter lange steinhvelvbrua er meget vakkert utført og er den tredje lengste i sitt slag her til lands.

Banens overbygning er fornyet i flere omganger; fra opprinnelig 36 pounds skinner på tresviller i grusbullast (tilsvarer 17,86 kg/m), til 49 kgs skinner på betongsviller i pukkbullast i dag. Banen ble fjernstyrt i 1965 og fikk automatisk togstopp i 1983. Dovrebansens elektrifisering satte sluttstrek for damplok i ordinær drift ved det norske jernbanenettet i 1970.

### Stasjonsanleggene.

Endestasjonene på Kalvskinnet og Støren, og banens syv mellomstasjoner, ble oppført etter tegninger av Georg Andreas Bull som var NSB's faste arkitekt i årene 1863 til 1872. Bull's første stasjonsbygninger ble sett på som prøvende og eksotiske i sin samtid. Da jernbanedirektør Pihl i 1870-årene ga ut et påkostet plansjeverk på engelsk om de norske smalsporbanene, ble bl.a. bygningene på Trondhjem-Størenbanen vist stor oppmerksomhet. På Støren ble det oppført en bygning i to fulle etasjer med gavlen vendt mot en perronghall av tre (foto 8). På mellomstasjonene ble reist mindre bygninger, gjennomgående i 1 1/2 etasje. Plattformgodshus og privèt ble satt inn (foto 9-11).

Bygningenes hovedform var rektangulær og bredere i forhold til lengden enn den lokale byggeskikk (trønderlåna). De var typiske representanter for sveitserstilen som var tidens moteriktige arkitektur. Stilarten kjennetegnes ved store takutstikk, høye vinduer med overlys, liggende høvlet og profilert panel, og ornamentikk i vindskier og utbygg. Disse bygningene ble utover på 1900-tallet for små til å huse de funksjoner en jernbanestasjon måtte ha.

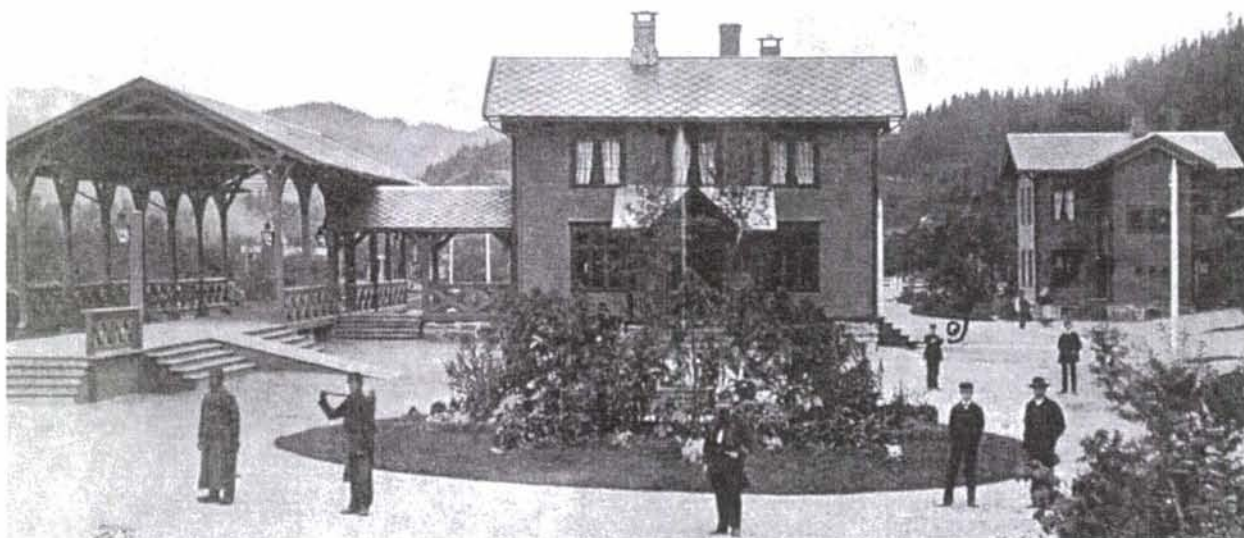


Foto 8: "Throndhjem-Støren Jernbane's" opprinnelige endestasjon på Støren fotografert i 1880-årene. Legg merke til den overbygde perrongen som var vanlig i jernbanens pionørtid. Gnister fra lokomotivene og den stadige nedfuktingen fra dampen gjorde at levetiden på disse konstruksjonene ble kort. Rester av stasjonshagen fra 1867 eksisterer den dag i dag.

Foto: Jernbaneverkets arkiv.

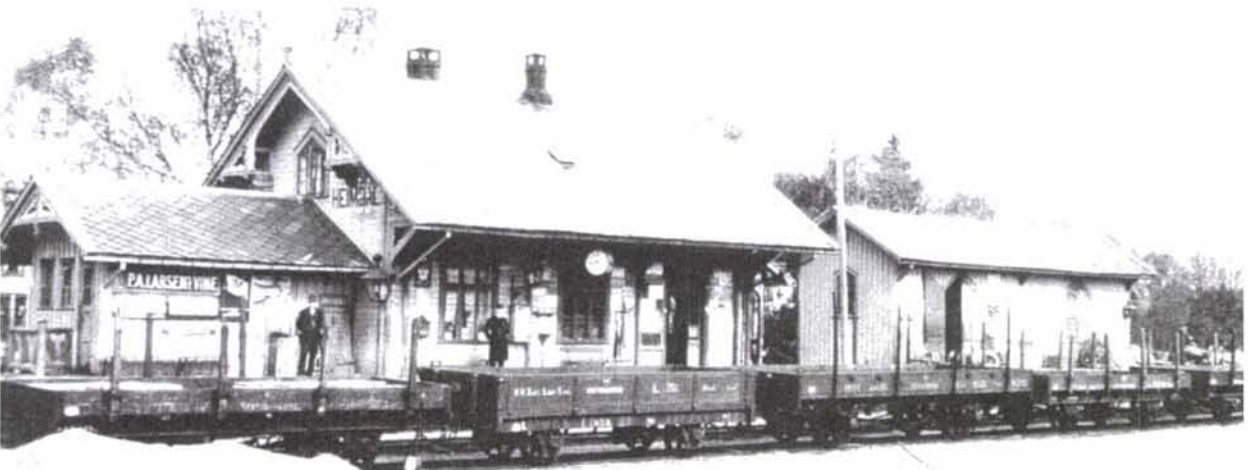
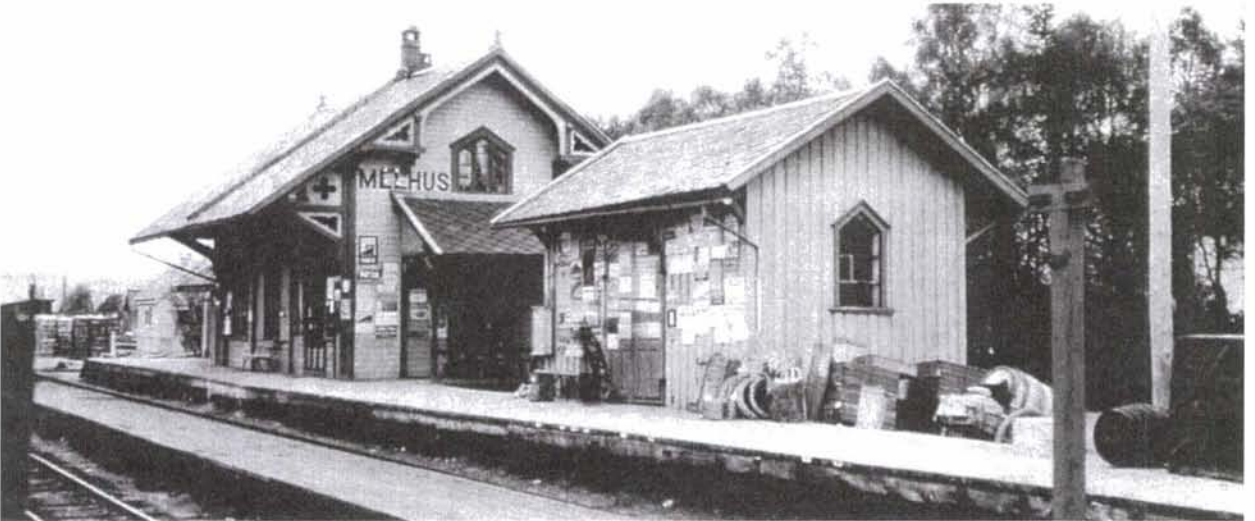


Foto 9-11: De opprinnelige mellomstasjonene på Lundamo, Melhus og Heimdal fotografert i 1915. Bygningene var gjennomgående små og reist i 1 1/2 etasje. Legg merke til at stasjonsnavnet var malt direkte på veggen, noe som en periode var vanlig ved de fleste stasjoner her til lands. Stasjonsbygningene hadde mange likhetstrekk med samtidige på Kongsvingerbanen hvor flere av de opprinnelige bygningene er bevart. Bl.a. gjelder dette de karakteristiske takene som var trukket ut over plattformen. På Størenbanen er bare Hovin, Lundamo og Melhus tilbake av mellomstasjonene, alle sterkt ombygde.

Foto: Jernbaneverkets arkiv.

Under planleggingen av Meråkerbanen (1875-1881) ble det klart at man måtte bygge et felles stasjonsanlegg for Støren-, Røros- og Meråkerbanen i Trondheim. Den nye fellesstasjonen ble valgt plassert på de nyoppmudrede sandørene øst for Ravnkolløpet (Østre tomt) og ble knyttet til bykjernen gjennom ei ny bru over kanalhavna, Jernbanebrua. Det ble arkitekt Balthazar Langes oppgave å tegne stasjonsbygningen. Bygningen hører historisk til Meråkerbanens anlegg og er nærmere omtalt under denne.

Alle mellomstasjonene på Størenbanen ble i 1919 ombygget etter en felles mal ved at det opprinnelige venterommet ble tatt i bruk til kontor og nytt venterom påbygd som en ènetasjes sidefløy til stasjonsbygningen. Samtidig fikk stasjonene et utbygg på plattformen for de første stillverkene som ble tatt i bruk på denne tiden. Alle disse utvidelsene ble holdt i samme stil som det opprinnelige uttrykket (foto 12). Bygningene ble rundt 1940 påbygd i høyden og fikk en forenklet fasade. Det som var igjen av de store takutstikkene forsvant i denne ombyggingen.

Foruten Jærbanen er Størenbanen den eneste banestrekningen her til lands uten en eneste gjenværende autentisk stasjonsbygning fra banens tidligste periode.

Ekspedisjonsbygningen ved Skansen ble oppført i 1904 (eller noen år senere, datering er noe usikker) og er tegnet av Paul A. Due som på denne tiden hadde overtatt som statsbanearkitekt. Bygningen er laftet av skåret tømmer i én etasje. Taket er skiferbelagt. Takutspring, vinduer og dører er også her utformet i sveitserinspirert stil. Bygningen er den eldste bevarte i autentisk utgave på Størenbanen (foto 24).

I 1919 ble nåværende bygninger ved Selsbakk stasjon oppført. De ble tegnet av NSB's arkitektkontor ved G. Hoel og J. P. Flor. Stasjonsbygningen er en høgreist bygning i 2 1/2 etasjer med stående kledning og bratt takvinkel. Den har samme formspråk og er fra samme periode som bygningene langs Dovrebanens nordre del (foto 23). Heimdal fikk ny stasjonsbygning i 1957 i tidstypisk etterkrigsarkitektur.

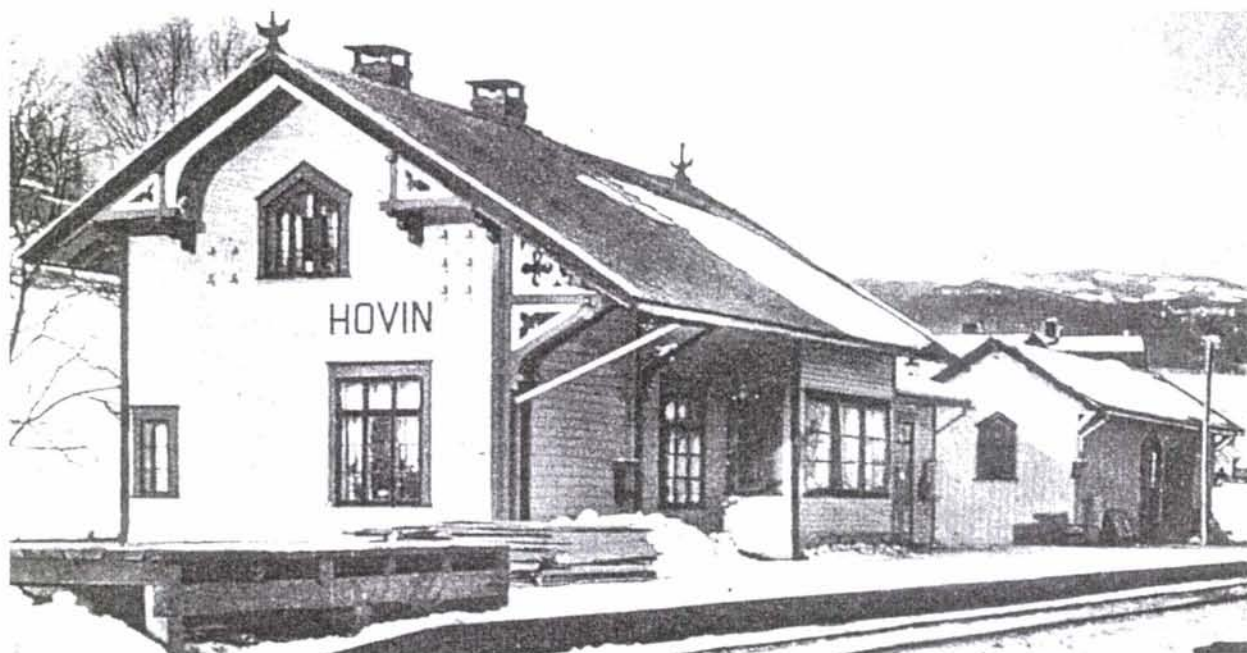


Foto 12: Hovin stasjon slik den tok seg ut mellom 1919 og 1940. Ut på plattformen er det bygd et lite utbygg for stillverket. Bakenfor skimter vi så vidt den nye venteromsfløyen. Uthuset (til høyre på bildet) er senere flyttet syd for stasjonsbygningen.

Foto: Normanns Kunstforlag a/s

### Marienburg verksted.

Da det nye verkstedanlegget som krevdes for Dovrebanens drift ikke kunne få plass på den nye stasjonstomta, måtte et skikket areal finnes utenfor Brattøra. Valget falt på Marienburg 3 km sør for Trondheim stasjon (figur 3, side 10). 165 daa ble ervervet av Statsbanene til formålet i 1913. Et komplett drifts- og vedlikeholdsanlegg for Trondheim distrikt med lokomotiv- og maskinverksted, smie, jernstøperi, vognverksted, vognstaller, travers, svingskiver, løftekraner, dampkjeleanlegg, materialhus, kontor- og forrådsbygninger m.v. sto ferdig i 1918.

Etter utfasingen av dampdriften ble Marienburg NSB's hovedverksted for vedlikehold av dieselmateriell.

Verkstedet er med sine 128.000 m<sup>2</sup> ett av landets største. På det meste arbeidet 600 mann ved anlegget (1950-årene). På grunn av endringer i NSB BA's behov for vedlikehold av rullende materiell er verksteddriften nå under avvikling/omstrukturering.

På Marienburg ble det i årene 1916-21 også reist en rekke funksjonær- og arbeiderboliger for jernbaneansatte i Trondheim distrikt. Denne "jernbanebyen" la bl.a. grunnlaget for Stavne stoppested som ble opprettet i 1922. Disse boligene er for lengst solgt ut, men jernbanearkitekturen er fremdeles lett gjenkjennbar både langs Oslovegen og i Stavneområdet.



Foto 13: Marienburg verkstedområde under planering i 1914.

Foto: Jernbaneverkets arkiv.

## EKSISTERENDE VERN

### Verneplan for jernbanebygninger (VJ)

Fire bygninger på strekningen Støren-Trondheim er foreslått vernet i NSB's "Verneplan for jernbanebygninger":

*Hovin stasjon;  
stasjonsbygning km 507,89 (C)*

*Marienburg verkstedområde;  
dampstall, lok- og kjeleverksted,  
sand- og vanntårn km 550,76 (C)*

I tillegg anbefaler VJ et generelt vern av de karakteristiske vindusgavlene med de høye, buede vinduene som er Marienburgs varemerke.

Sand- og vanntårnet er en spesiell bygning. Denne er i dårlig stand og krever en snarlig rehabilitering om den skal reddes.



Foto 14: På Marienburg foreslår VJ bl.a vern av damplokomotivstallen og lok-/kjeleverkstedet fra 1918 (tegnet av arkitekt P. Thane).

Foto: Magne Fugelsøy.



## VERNEPLAN

I forbindelse med forarbeidene til denne rapporten ble det foretatt registreringer langs Størenbanen høsten 1998 og sommeren 1999. Det ble lagt vekt på å danne seg et helhetsinntrykk av banen, samt registrere og dokumentere objekter og miljøer som tidligere var mangelfullt dokumentert i Jernbaneverkets Banedatabank, i NSB's bygningsregistreringer, eller i andre skriftlige kilder. Bygningsregistreringene som ble gjennomført i forbindelse med NSB's "Verneplan for jernbanebygninger"(VJ), ble utført med fokus på bygningene som *enkeltobjekter*. Bygningenes verdi i et samlet bevaringsverdig kulturmiljø er derfor tidligere ikke systematisk vurdert.

I "Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbane" (NVP) har man i forståelse med Riksantikvaren valgt å legge vekt på å dokumentere de jernbanerelaterte *miljøene* langs banen. Dette gjelder både bygningsmiljøer og andre historiske miljøer 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. Det er hensikten at NVP skal samordnes med VJ så langt dette ansees som nødvendig for å sikre bevaringsverdige miljøer langs banen.

Spesielt Marienborg innehar flere verneverdige elementer enn de bygninger og anlegg som er pålagt vern i VJ. I forbindelse med at de gamle verkstedhallene nå planlegges tatt i bruk til annen virksomhet, vil en ny evaluering bli gjort med formål å komplettere bygningsverneplanen. *Bl.a. bør noe verktøy, maskiner og annet utstyr bli bevart i sitt opprinnelige miljø med formål å levendegjøre verkstedets historie.* Både NSB BA, Jernbaneverket, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Byantikvaren i Trondheim er medaktører i dette arbeidet og vil bidra til at utvalgte objekter og elementer fra 80 års jernbanedrift blir bevart på en integrert måte.

## A. Kulturmiljøer

### 1. Stasjoner og stoppesteder

Langs Størenbanen finner vi fortsatt stasjonsanlegg og bygningsmiljøer av betydelig historisk verdi, selv om ingen autentiske bygninger og anlegg fra Størenbanens første periode (1864-84) er bevart i original stand. Ett stoppested og to stasjoner anbefales belagt med vern; Skansen fra tidlig 1900-tall, Hovin og Selsbakk fra perioden 1920-50. Øvrige stasjoner har fragmenter av jernbanehistorien bevart, men totalmiljøet er ødelagt av vanskjøtsel og mangelfull respekt for de verdier disse historiske anleggene representerer.

Nedenforstående stasjoner og stoppesteder har fortsatt bygninger og øvrige elementer som gjør at de kan omtales som miljøer:

Støren stasjon  
*Hovin stasjon (B)*  
 Lundamo stasjon  
 Kvål stasjon  
 Melhus stasjon  
 Heimdal stasjon  
*Selsbakk stasjon (B)*  
 Stavne stoppested  
*Skansen stoppested (B)*  
 Trondheim stasjon

Stasjonsanlegg angitt med *kursiv* anbefales vernet i NVP. Fra før er stasjonsbygningen på Hovin administrativt vernet som arkitekturminne (VJ).

#### Støren stasjon, km 501,20.

Støren var opprinnelig en viktig stasjon på jernbanenettet nord for Dovre, først som endepunkt for Størenbanen, og siden som omlastings- og forgreingsstasjon for Rørosbanen.

I perioden 1860-1900 vokste det fram et sentralsted for Midtre Gauldal sør for stasjonen, med handels- og losjihus, skyssstasjon, forsamlingslokale, kommunale kontor osv. Jernbanen var den utløsende

faktor for denne tettstedsdannelsen. Aktiviteten rundt stasjonen var stor, med omlasting av kobber fra Rørosverket, og forsendelser av jordbruksprodukter til "by'n".

En ny etappe i sentrumsutviklingen tok til da Dovrebanen kom i drift i 1921. Omlastingsrampen pga. sporbruddet krevde mye mannskap. Bl.a. skulle store mengder ssvovelkis (nedtur) og koks (opptur) omlastes til og fra Røros Verk. Maskiner og utstyr skulle i tillegg ettersees og repareres. Antall ansatte økte sterkt og NSB oppførte i 1919-21 en rekke arbeider- og funksjonærboliger vest for stasjonen. I alt besto denne "jernbanebyen" av mer enn 60 leiligheter.

Etter at dampdriften opphørte og bilen gjorde sitt inntog i person- og godsbeholdningen, har Støren mistet sin betydning som trafikkknutepunkt. Stasjonen har også mistet mange av sine opprinnelige bygninger og anlegg. Bl.a. ble flere funksjonærboliger ved stasjonen revet så sent som på 1980-tallet. Dette er beklagelig fordi utflyttingen av E6 og avlastingen av senteret for bilavhengige funksjoner burde ha vært et incitament til å bevare og videreutvikle den historiske stasjonsbyen, i stedet for å utarme den.

Nåværende stasjonsbygning ble oppført i 1941 til erstatning for den gamle som ble brannbombet av tyskerne i april 1940. Ved stasjonen finner vi også et stort verkstedbygg og lokomotivstall med svingskive. Dette anlegget er fra 1915-19 og er fortsatt i bruk som base for banevedlikeholdet (foto 16).



Foto 15: Dagens stasjonsbygning ved Støren ble oppført i 1941 og er senere påbygd i flere omganger. Bygningen er ikke klassifisert som verneverdig i "Verneplan for jernbanebygninger". Stasjonsmiljøet har heller ikke kvaliteter som kan rettferdiggjøre en plass på Jernbaneverkets verneplan. Tettstedsmiljøet på Støren er imidlertid interessant i et jernbanehistorisk retrospektiv og bør utvikles videre med de historiske forbilder for øyet.

Foto: Magne Fugelsøy.



Foto 16: Beliggenheten i skjæringspunktet mellom Dovrebanen og Rørosbanen, de gamle verkstedbygningene, lokstallen m.v. gjør Støren velegnet som tilholdssted for et miljø med formål å ivareta og forvalte gammel jernbanetradisjon. Støren kan for eksempel utvikles til et senter for aktiviteter omkring lagring, istandsetting og vedlikehold av utrangert materiell og utstyr. Bygninger og areal som blir frigitt fra det ordinære banevedlikeholdet bør tas vare på og forvaltes med dette for øyet. Gamle skinner og befestigelse, maskiner og håndverktøy, perrongstein og heller, skilt, dører, porter og andre driftsremedier og bygningselementer må tas vare på for bevaring eller ombruk. Det anbefales at behovet for slike landsdelsanlegg for oppsamling, mellomlagring og vedlikehold av brukt/musealt materiell tas opp til diskusjon i landsverneplanen.

Foto: Magne Fugelsøy.

Hovin stasjon, km 507,89 (B).

Stasjonsbygningen ved Hovin er av Størenbanens standard mellomtype, også benevnt "Melhustypen". Opprinnelig ble syv bygninger av denne typen oppført ved Størenbanen. I dag står kun Melhus, Lundamo og Hovin tilbake. Alle er ombygde og har siden baneåpningen fått påbygd en ekstra etasje (jfr. side 14).

Bygningen ved Hovin har imidlertid sitt preg fra perioden 1920-40 i behold og er utpekt for vern i "Verneplan for jernbanebygninger". I tillegg er mye av det opprinnelige stasjonsmiljøet fra samme periode (ca. 1940) bevart. Stasjonen bør utstyres med nye grunder og gjerder som avspeiler det tidstypiske fra perioden 1920-40.

Ved Hovin la jernbanen også grunnlaget for et lite tettsted med en hovedgate som munner ut ved stasjonen. Denne tettsteds-

utviklingen stoppet opp etter 2. verdenskrig, og gata med boliger og forretninger er nå delvis fraflyttet og bærer preg av forfall. I de siste tiårene har veksten i tettstedet vært liten og har skjedd som "spredstedsvekst" noe lenger nord. Disse forhold gjør at den gamle bebyggelsen ved stasjonen ennå framstår i mellomkrigstilstand.

*Stasjonsbygningen står på NSB's verneplan i kategori C. Jernbaneverket anbefaler at vernet utvides til også å omfatte resten av stasjonsanlegget med plattformer, hage, privét/luthus, sykkelstativ og "Gata" med tilliggende bebyggelse. En verneplan for stasjonen og omkringliggende historiske bebyggelse anbefales utarbeidet i samarbeid med Sør-Trøndelag fylkeskommune og Melhus kommune (vernekategori B).*

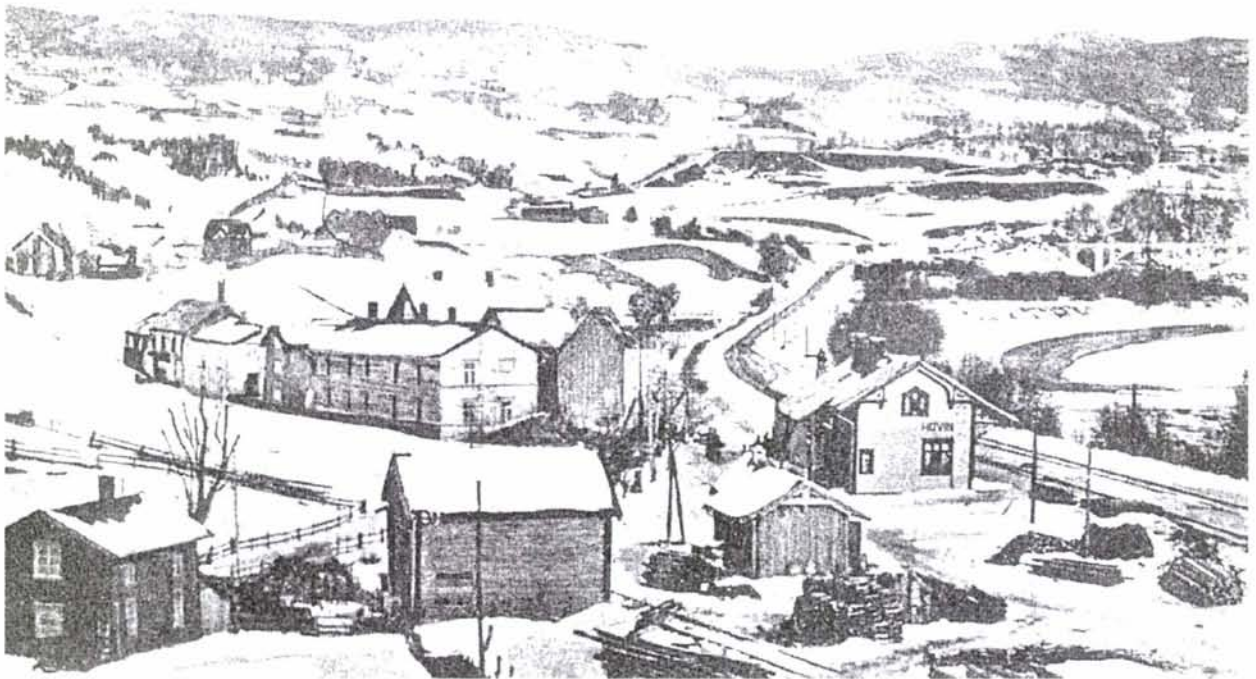


Foto 17: Hovin sentrum med stasjonen som det selvfølgelig midtpunkt fotografert ca. 1922. Selv om to storflommer (i 1918 og 1940) førte til betydelige skader på bygninger og anlegg, er det lite som er forandret på de 80 årene som har gått. Disse tidstypiske miljøene fra jernbanens mellomperiode begynner å bli sjeldne og bør, om mulig, tas vare på som et kulturhistorisk minne om en forgangen tid da jernbanestasjonen også var handelssted og møteplass og sto for kontakten mot omverdenen.

Foto: Normanns Kunstforlag a/s.



Foto 18: Hovin stasjon var bemannet i 101 år, fra 1864 til 1965. Dagens anlegg (bygninger, plattform m.v.) framstår i 1940-tallsutgave og bør istandsettes og vedlikeholdes med epoken 1920-40 for øyet, bl.a utstyres med tidsriktige grunder og gjerder. Plastbobla fra 1970-tallet bør tas bort.

Foto: Tor Nilssen.



Foto 19: "Bysiden" av stasjonen med restene av den gamle hagen. Merk den gode kontakten med tettstedsbebyggelsen bak. "Gata" er et kulturminne fra første del av forrige århundre da tettsteds-etableringer hadde urbane forbilder. Hele dette historiske miljøet bør bevares for ettertiden.

Foto: Tor Nilssen.



Foto 20: Sykkelstativet er en liten kuriositet som bør vedlikeholdes og bevares på stedet. Denne typen stativer er blitt sjeldne, og det er viktig at det forblir i sitt opprinnelige miljø. Stativet bevares som en del av kulturmiljøet ved Hovin stasjon.

Foto: Tor Nilssen.

#### Lundamo stasjon, km 514,78.

Også rundt stasjonen på Lundamo utviklet det seg tidlig et tettsted. Et viktig element i denne utviklingen var Lundemo Brug som etablerte sagbruk og teglverk ved sideelva Sokna omtrent samtidig med jernbanen (1860). I 1911 skjøt industrivirksomheten ny fart da samme firma startet kartonasjeproduksjon. I 1948 startet Trøndelag Impregnering a/s med impregnering av trevirke. Bl.a. utførte de impregnering av stolper og sviller på oppdrag fra NSB. Driften ved anlegget er i dag brakt til opphør og framtiden til anlegget er uvisst.

Stasjonsbygningen på Lundamo (1864) står ennå og utgjør sammen med industri-anlegget litt lenger nord et større område med tekniske kulturminner. Andre viktige elementer i dette miljøet er jernbanebrua over Sokna, jernbaneundergangen (foto 39) og den gamle vegbrua like ved.

Lundamo stasjon innehar ikke kvaliteter som kan rettferdiggjøre et vern i "Nasjonal verneplan", men stasjonen og øvrige bygninger og anlegg fra tettstedets industriepoke bør vies en sentral plass i forbindelse med den videre utviklingen av tettstedet.

#### Kvål stasjon, km 525,32.

Kvål var fra først av stoppested med egen ekspedisjonsbygning. Fra 1880 ble stedet oppgradert til stasjon, og da Dovrebanen og normalsporet gjorde sin entré i 1921 fikk stasjonen ny stasjonsbygning. Denne ble tegnet ved NSB's arkitektkontor og står fortsatt. Bygningens godsfløy er senere påbygd. En uthusbygning er oppført nord for stasjonsbygningen.

Kvål står ikke på NSB's bygningsverneplan og miljøet omkring vurderes ikke som verneverdig.

Melhus stasjon, km 539,02.

Melhusområdet har tradisjonelt vært en storprodusent av landbruksprodukter i Trøndelag, med behov for gode kommunikasjoner. Jernbanen muliggjorde en rask og effektiv transport av varer og utstyr både til/fra Throndhjem, og senere Kristiania. Rundt stasjonen vokste det fram et tettsted med mølle, kornsilo, bygdebank, forretninger og gjestgiveri. Senere kom de offentlige etater med sine kontorbygg. I de senere tiårene er tettstedsveksten skjedd på arealer sør for stasjonen.

Melhus stasjon var lenge den viktigste mellomstasjonen på "Throndhjem-Støren Jernbane" og utgjorde et staselig anlegg, liggende på en elvemæl ved Gaula, hvor hovedveger og jernbane møttes. Stasjonen ble tidlig også utstyrt med et stort parkanlegg. De gjenværende trærne setter stadig sitt positive preg på Melhus sent-

rum. Blant annet er den mektige almerekken mot riksvegen til stor glede for både jernbanens trafikanter og de vegfarende langs E6.

I dag skjemmes dette tradisjonsrike stasjonsanlegget av forfall. Den opprinnelige stasjonsbygningen fra 1864 står ennå, men i likhet med de øvrige av de eldste stasjonsbygningene på Størenbanen er den sterkt ombygd. Den skal ha vært den siste av ekspedisjonsbygningene som ble modernisert (1941). Samtidig ble det reist et nytt godshus som i dag er ombygd til gatekjøkken. Verst er vel likevel at persontrafikken er flyttet til en ny holdeplass 600 meter sør for den gamle stasjonen. Melhus stasjon er derfor ikke lenger et sted hvor reisende folk ferdes og møtes; epoken til en 135 år gammel tradisjonsrik jernbanestasjon er bragt til opphør.



Foto 21: Melhus stasjon er i dag et trist syn for melhusbygger som husker dette tradisjonsrike anlegget så sent som på 1960-tallet. Stasjonen kan framstå som eksempel på hvor sårbare disse gamle stasjonsmiljøene er for en etterbruk som ikke viser respekt for historien, arkitekturen og det opprinnelige miljøet. Melhus stasjon må ansees som tapt for kulturminnevernet, også stasjonsbygningen som har gitt sitt navn til en av de aller første prototypene på det norske jernbanenettet.

Foto: Magne Fugelsøy.

Heimdal stasjon, km 541,41.

På Trondheim-Størenbanen ble det helt i fra begynnelsen anlagt jernbanestasjon på linjas høyeste punkt (143,5 m.o.h). Dette var bl.a. nødvendig for driften av banen. Her kunne tog krysse og ta om bord nye forsyninger av vann etter de bratte stigningene opp til plataet.

Stasjonen ble av vesentlig betydning for utviklingen av tettstedet Heimdal. Nyvegen i 1859 og jernbanen i 1864 var uten tvil de to viktigste grunnene til at folk begynte å bosette seg på myrene sør for Trondheim. Her var det god plass, og stedet lå bare 11 km fra Trondheim sentrum. Veksten var spesielt stor i perioden 1900-1945 da stasjonsbyen også utviklet seg til handels- og administrasjonssted for Leinstrand kommune.

I dag er Heimdal den viktigste mellomstasjonen på Størenbanen, og alle persontog stopper ved stasjonen. Selve stasjonsområdet er ødslig, preget av asfalterte arealer forbeholdt busser og bilparkering. Alle rester av det gamle parkanlegget er borte, og vanntårnet er forlengst revet. Den nåværende stasjonsbygningen ble oppført så sent som i 1957-60 og er meget tidstypisk.

Stasjonen, slik den framstår i dag, har ingen verneverdi. Derimot har stasjonen og området omkring et stort potensiale for videre utvikling.

Selsbakk stasjon, km 546,44 (B).

Selsbakk ble opprettet som stoppested i 1890 og oppgradert til stasjon i 1907. De første bygningene ble flyttet hit fra Sluppen stoppested (1864) og erstattet av nåværende i 1919.

Stasjonsbygningen er en høyreist bygning tegnet av NSB's arkitektkontor (arkitektene Gudmund Hoel og Jens P. Flor). Bygningen minner om stasjonsbygningene på strekningen Engan-Støren og Raumabananen fra samme epoke. En del uheldige

vindusutskiftninger i nyere tid har forringet bygningens eksteriør noe. For øvrig er bygningen godt vedlikeholdt.

Sør for stasjonen finner vi et parkanlegg med plener, syriner, asaler og større parktrær. En allé av lønn og alm er plantet langs vegen opp til stasjonsområdet. En utsiktshaug er anlagt som et element i stasjonsparken. Her er det satt ned stabbesteiner og plantet bjørk. I dag er dette området noe gjengrodd, men kan med enkle tiltak føres tilbake til fordums prakt ved en uttynning og opprydding i vegetasjonen (jfr. også side 41). De eldste trærne har en størrelse som tyder på at parkanlegget ble anlagt samtidig med at stasjonen ble etablert. I tillegg finner vi yngre trær som antas å være fra 1950-tallet, den siste blomstringsperioden for parkkulturen ved NSB (overgartner Trygve Andersens periode i tidsrommet 1943-61).

*Stasjonsanlegget ved Selsbakk foreslås vernet i "Nasjonal verneplan" som et historisk minne og reminisens fra den tiden jernbanen ennå var det viktigste transportmiddel mellom by og bynært omland. Stasjonen hadde betjening og billettsalg helt fram til 1965! Utsiktspunktet, stasjonsparken og Selsbakkvegens oppkjørsel til stasjonsanlegget utgjør viktige elementer og bør inkluderes i verneområdet. Vernekategori B.*

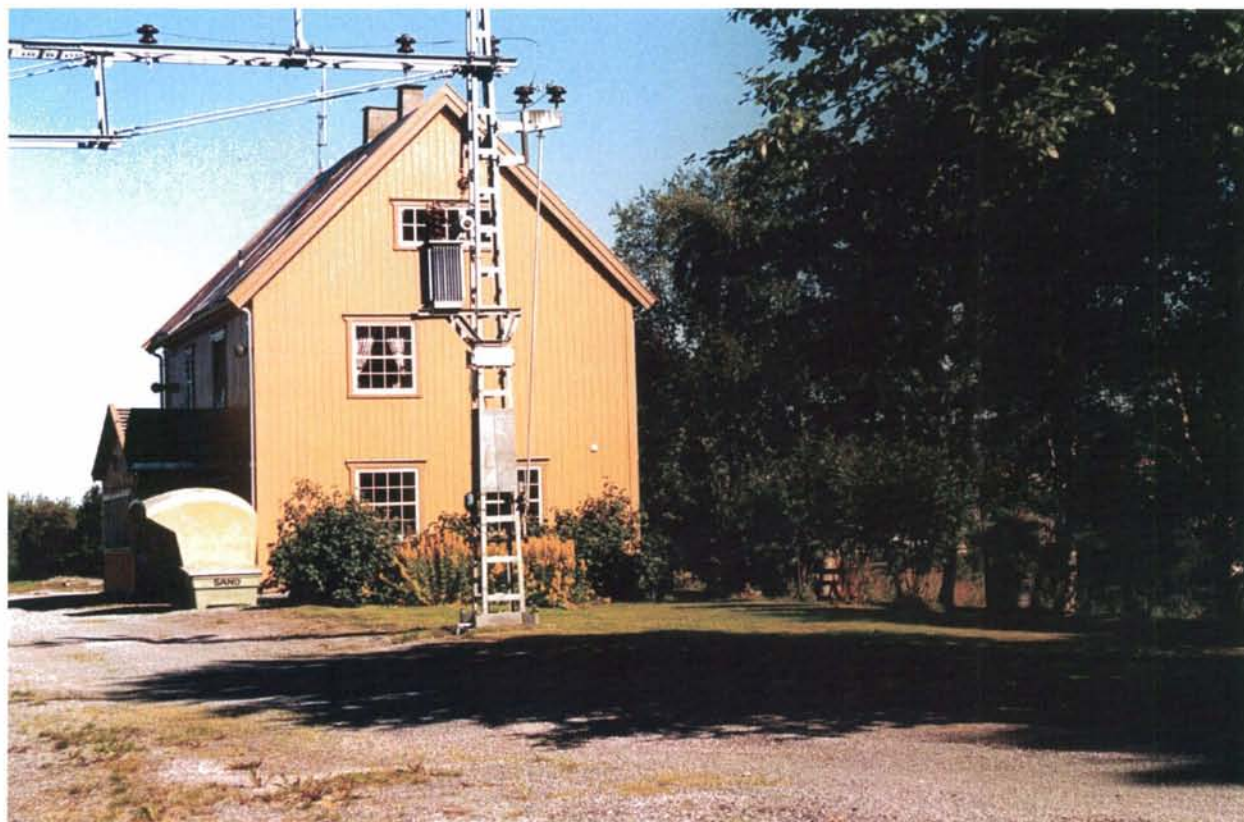
Stasjonsparken må skjøttes og gradvis fornyes. Stasjonsvegen med stabbesteiner må få beholdt sin tidstypiske koloritt. Dersom perrongen må heves må dette skje ved gjenbruk av den gamle perrongkantsteinen. "Glassfiberbobla" fra 1970-tallet tas bort.





Foto 22 og 23: Selsbakk stasjon med tilhørende parkanlegg tilplantet med bl.a. lønn, bjørk, asaler og syriner foreslås vernet i "Nasjonal verneplan". Etter at almelunden ved Trondheim stasjon ble hugget i 1994 er parkanlegget ved Selsbakk det eneste komplette på strekningen Støren-Trondheim. Stasjonen utgjør også en del av Trondheim bys historie.

Foto: Magne Fugelsøy.



Stavne stoppested, km 549,24.

Stavne ble opprettet som holdeplass i 1908 og oppgradert til stoppested med egen ekspedisjonsbygning for betjening av arbeider- og funksjonærboligene som NSB reiste langs Oslovegen i 1922. Ekspedisjonsbygningen er senere ombygd og er i dag i bruk til annet formål. Bygningen bør søkes bevart, men anlegget vil ikke bli foreslått vernet.

Skansen stoppested, km 551,67 (B).

Stoppestedet ved Skansen ble opprettet i 1893, bl.a. som følge av påtrykk fra beboerne i "forstaden" Ila i Trondheim. Stoppestedet ble oppgradert til stasjon i 1909. I dag er Skansen en holdeplass på "Trønderbanen". Nåværende ekspedisjonsbygning ble oppført ca. 1904 (dateringen er noe usikker) og ble tegnet av arkitekt Paul A. Due i sveitserinspirert stil. Bygningen er særpreget og den eneste av sitt slag.

Stoppestedet er et minne om tiden før bilismen, da lokaltrafikk med tog også foregikk mellom bydelene i Trondheim. Perrongen og ekspedisjonsbygningen er nyrenovert og godt vedlikeholdt, men plattformhevingen i 1997 har ført til at bygningen ligger nedsenket i forhold til perrongen. Dette bør rettes på ved å heve bygningen på en høyere grunnmur. På dette viset vil bygningen også komme bedre til sin rett.

*Ekspedisjonsbygningen på Skansen er med på å dokumentere en viktig epoke i Trondheims jernbanehistorie og foreslås vernet i "Nasjonal verneplan". Bygningen er banens eldste med sitt autentiske eksteriør i behold og har kulturhistorisk og arkitektonisk verneverdi. Vernekategori B.*



Foto 24: Skansen ekspedisjonsbygning fra ca. 1904 er tegnet av Paul A. Due i sveitserstil. Perrongen og ekspedisjonsbygningen er nyrenovert og godt vedlikeholdt. Plattformhevingen i 1997 har ført til at bygningen ligger nedsenket i forhold til perrongen. Dette bør rettes på ved å heve bygningen på en høyere grunnmur.

Foto: Magne Fugelsøy

Trondheim stasjon, km 552,87.

Dagens stasjon ble anlagt på den nyoppmudrede Brattøra til Meråkerbanens åpning i 1882. I 1884 ble Støren- og Rørosbanen knyttet til stasjonen vestfra. Stadsingeniør Carl Adolf Dahl var arkitekten bak dette viktige byplanmessige grepet, som ble lagt etter en arkitektkonkurranse der jernbanen og havneanleggene var sentrale elementer. Den eldste delen av nåværende stasjonsbygning ble bygget i 1882 i datidens klassisistiske formspråk (nyrenessanse). Den ble påbygget sidefløyer i samme formspråk i 1906-07.

Byplanmessig er stasjonen vel plassert i bybildet. Stasjonsanlegget ble trukket inn i byens stramme kvartalsstruktur ved at Søndre gate ble forlenget med bru over den nye kanalen mellom Brattøra og Midtbyen. Stasjonsparken ble anlagt som fond i enden av gata.

Den gamle stasjonsbygningen fikk på 1950-tallet påbygget en tredje etasje som medførte at den opprinnelige fasaden i nyrenessansestil gikk tapt. I 1972 ble ny trafikkhall bygget i modernistisk stil, og i 1994 ble dagens sentralstasjon med buss-terminal bygget i et postmoderne formspråk med søylerader osv. Ved denne siste utbyggingen ble trafikkhallens fasade mot byen endret og almelunden fra 1880-tallets stasjonspark rasert.

Ingen bygninger ved Trondheim stasjon er foreslått vernet, men en arkitektonisk opprydding anbefales gjennomført.



Foto 25: Etter at Fosen Trafikklags bygg foran den gamle trafikkhallen ble fjernet i 1994, har Trondheim stasjon igjen trådt inn i bybildet på en positiv måte. Pga. flere ombygninger har imidlertid stasjonsanlegget mistet mye av sin kulturhistoriske verdi. En arkitektonisk og bygningsmessig opprydding er sterkt å anbefale når stasjonsanlegget i nær framtid skal oppgraderes for nye oppgaver.

Foto: Magne Fugelsøy

## 2. Holdeplasser

Holdeplassene er et forsømt kapittel når jernbanehistorie skrives. De pranger ikke, men spesielt på Størenbanen og Rørosbanen har de hatt en ikke uvesentlig plass i folks hverdagsliv. Stoppested uten betjening fantes det på Størenbanen alt på 1800-tallet. Vi kan nevne Sluppen mellom 1864 og -71, og Skansen fra 1893. Av disse må Skansen i praksis ha fungert som holdeplass (uten ekspedisjonsbygning) fram til 1904 (side 26). Eksakte opplysninger om disse første stoppestedene mangler imidlertid.

Med motorvogntrafikken på 1920-tallet kom de enkle "vegkryssholdeplassene" på Størenbanen. På det meste hadde motorvognene på 1930- og 1940-tallet stopp ved 16 holdeplasser (og 8 stasjoner) på den vel 50 km lange strekningen Trondheim-Støren! Dette var enkle påstigningsramper med leskur bygget av tre; plassert ved vegkryss, planoverganger, bruer og lignende og skulle demme opp for konkurransen fra "automobilen".

Krogstadsanden holdeplass, km 503,67.

Av det opprinnelig store antallet holdeplasser som i sin helhet ble bygget av treverk, finnes i dag kun én tilbake på Størenbanen. Dette er Krogstadsanden nord for Støren (1930). Holdeplassen har hatt togstopp fram til 1999 og står i dag i fare for å bli revet. Holdeplassen ligger vanskelig til mellom to uoversiktlige og usikrede planoverganger ved Haga. Det bør vurderes nærmere om sikkerhet og vern kan kombineres gjennom nedleggelse av den nordligste planovergangen og sikring av den sørligste med lys og varselklokke. Nåværende grunder må i så fall istandsettes og inngå i vernet; uten vil miljøet framstå som amputert og uten tilstrekkelig historisk tyngde. Et formelt vern av Krogstadsanden i "Nasjonal verneplan" anbefales imidlertid ikke da holdeplasser fra denne epoken foreslås bevart på Rørosbanen (se egen rapport).



Foto 26: Krogstadsanden holdeplass ved Haga er et minne fra tiden hvor "vegkryssholdeplassene" utgjorde en viktig del av hverdagslivet til et stort antall mennesker i Gauldalen. På det meste eksisterte det 16 slike togstopp på strekningen Trondheim-Støren!

Foto: Magne Fugelsøy.

### 3. Andre kulturmiljø

#### Spor etter eldre banetrasèer.

Størenbanen er blitt ombygd i to etapper. Første gang var i 1884 da traséen mellom Selsbakk og Trondheim ble endret og fellesstasjonen for Meråkerbanen og Røros-/Størenbanen anlagt på Brattøra. Andre gang var ved ombyggingen til normalspor i forbindelse med Dovrebanens ferdigstillelse i 1921. Samtidig ble traséene forbi Gaulfossen og mellom Heimdal og Selsbakk omlagt (jfr. side 10).

Deler av den eldste traséen på Selsbakk er i dag i bruk som lokalveg ("Gammellina"). En større fylling og ei fjellskjæring med murverk fra 1862 er bevart (foto 27). De gamle steinfundamentene til Størenbanens viadukt på Sluppen eksisterer også fortsatt og har i en årrekke vært benyttet som landkar for vegbru for RV 50. Tyskerne bygde brua i 1940. På østsiden av elva er det lite tilbake av traséen etter at ny Elgeseter bru ble bygget og den gamle jernbanebrua revet i 1951 (foto 4).

Fra den siste store linjeomleggingen 1912-21 finner vi parsellvis rester av banelegemet fra smalsportiden mellom Heimdal og Romulslia. Den best bevarte traséen fra denne omleggingen finner vi imidlertid ved Gaulfossen der den gamle traséen ligger tilnærmet intakt langs østsiden av fossen og strykene.

#### Bevarte miljøer på og ved dagens bane.

To miljøer med autentiske anlegg fra Størenbanen og Dovrebanens tidligste år er valgt ut med tanke på vern:

*"Gammellina" ved Gaulfossen*

*km 509,87 (A)*

*Baneanleggene på Ilevollen*

*km 551,37-551,79 (B)*

Disse er nærmere omtalt i det etterfølgende.



Foto 27: Fra "Gammellina" på Selsbakk. Traséen er i dag omgjort til veg, men den gamle jernbanetraséen har fremdeles sitt umiskjennelige smalsporprofil i behold.

Foto: Magne Fugelsøy.

"Gammellina" ved Gaulfossen,  
km 509,87 (A).

Ved Hovin deles Gauldalen i to av en markant terrengrygg. Banen følger elva i det østre dalløpet hvor Gaula går gjennom et gjel og danner Gaulfossen (foto 28). I smalsportiden krysset jernbanen elva på ei bru like sør for dette trange elvegjelet (figur 4). Jernbanen fortsatte så nordover langs elvegjelets østside på ei smal og rasutsatt hylle. Under Dovrebanens anlegg ble denne rasfarlige strekningen nedlagt og banen lagt i tunnel på vestsiden av det trange elvepartiet. I 1918 ble den nye traséen tatt i bruk. Den gamle jernbanebrua som krysset Gaula sør for strykene ble tatt av flommen i 1918, like etter at nye Gulfoss bru sto ferdig.

Også rester etter gamle veganlegg, hovedveger som bygdeveger, kan påvises på begge sider av elva. Spektakulær er Gulfoss vegbru som krysser Gaula 700 meter oppstrøms jernbanebrua. Vegbrua er ei steinbru fra 1922 som i form og uttrykk har hentet sin inspirasjon fra jernbanebrua fra 1918. Brua er lik Skodje bru i Møre og Romsdal (også fra 1922) som blir karakterisert som et av praktverkene på det norske vegnettet.

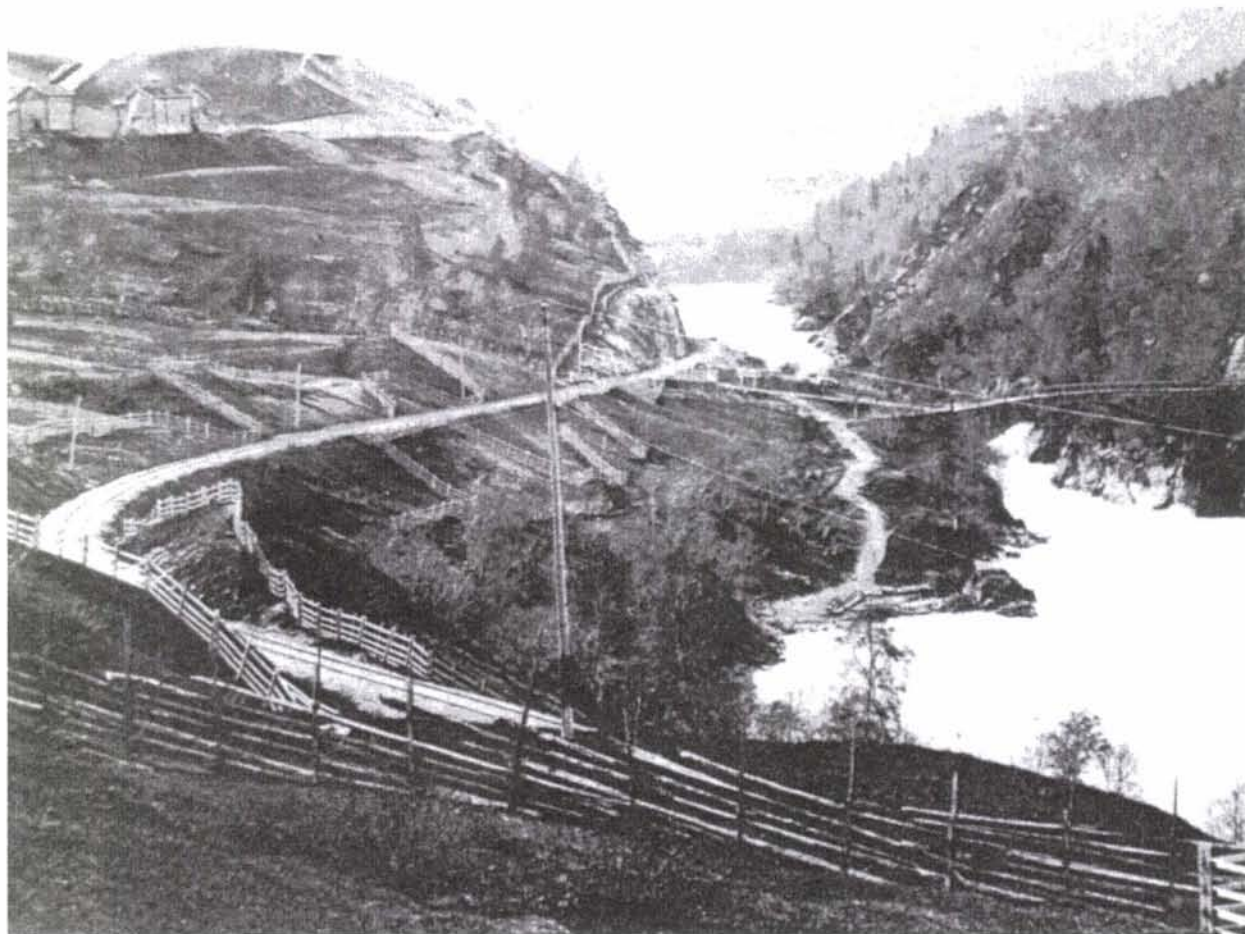


Foto 28: Gaulfossparsellen er interessant både på grunn av naturen, topografien og flere samferdselsminner som er knyttet til stedet. Fotoet er fra ca. 1870 og viser den smalsporete jernbanen på østsiden av Gaulfossen (fotoet er tatt fra nord mot sør). Vegbrua over fossen ble bygd ca. 1798 og lå omtrent der nåværende jernbanebru i dag krysser elva. Spor etter den gamle vegbrua er fremdeles å finne. Etter den smalsporete jernbanebrua står det igjen rester av et brukar.

Foto: Vitenskapsmuseets arkiv.



Foto 29 og 30: Den gamle jernbanetraséen langs Gaulfossen er i dag del av en kultursti som er ryddet og opparbeidet av Horg bygdetun. Ytterligere vegetasjonsrydding må til for å få fram samspillet mellom bane og naturskapte omgivelser (sammenlign med foto 28). Lina må også sikres mot nedfall av løs stein, og de 140 år gamle murene må ettersees for å unngå nye utglidninger. 15 meter av den gamle muren raste ut for noen år tilbake. I stedet for å reetablere muren kan det over rasgropa bygges ei tømmerbru med formål å eksemplifisere Størenbanens mange trebruer (foto 30 viser brua over bruddstedet i dag).

Foto: Magne Fugelsøy.

Søndre portal til Gulfoss tunnel danner ett av hvelvene til Gulfoss vegbru (foto 41). Også nordre portal til den 700 meter lange tunnelen er kunstferdig utformet med steinhvelv og vakkert murarbeid i naturstein. Til sammen framstår veganlegg og jernbane som en integrert og estetisk enhet som øker opplevelsen av samferdselsanleggene. Dessverre ble det for få år tilbake bygget ei ny, pregløs vegbru inntil den gamle, uten at dette forringer anleggenes kulturhistoriske verdi. Det bør utarbeides egne retningslinjer for vedlikehold av steinbruene.

*"Gammellina", og elvestrykene mellom bruene, foreslås vernet som et kombinert natur-/kulturvernområde hvor den gamle smalsporparsellen fredes med hjemmel i Kulturminnelovens §§15 og 19. Grensene for verneområdet settes i samråd med Fylkesmannen. Den gamle jernbanetraséen og omgivelsene til Gulfoss jernbanebru må ryddes for kratt. Også skogen bør kraftig tynnes. Rasutsatte partier må ryddes for løst fjell og gamle murer sikres. Vernekategori A.*

*Baneanleggene ved Ilevollen,  
km 551,37–551,79 (B).*

Baneparsellen er ca. 400 meter lang og inneholder flere interessante elementer fra to viktige epoker i Trondheims jernbanehistorie. De viktigste er tunnelene under Ilevollen, Skansen "bydelsholdeplass" og Skansen klaffebru.

Den første tunnelen under Ilevollen ble anlagt da Størenbanen ble ført inn til den nye fellesstasjonen på Brattøra i 1884. I forbindelse med Dovrebanens åpning i 1921 ble det bygget en tunnel nr. to, samtidig som den gamle tunnelen ble utvidet. Begge tunnelene framstår i dag som en enhet, selv om de har en innbyrdes aldersforskjell på nesten 40 år. På dette stedet skjedde også den mye omtalte Nidareidulykken 18. september 1921 hvor seks mennesker omkom. Den betraktes som den første store ulykken på det norske

jernbanenettet hvor bl.a. den kjente jernbanearkitekten Erik Glosimodt omkom (se rapporten om Dovrebanen). Tunnelene danner et skarpt landskapsskille mellom Nidelvas grønne elvekorridor i sør, og bylandskapet, havna og det åpne fjordlandskapet på nordsiden. "Byporten" og omgivelsene før og etter tunnelene utgjør et vakkert bymessig panorama (foto 31-33).

Ekspedisjonsbygningen på Skansen ble oppført ca. 1904 og er tegnet av den kjente jernbanearkitekten Paul A. Due. Stoppestedet er et minne om tiden før bilismen da lokaltrafikk med tog også foregikk mellom bydelene i Trondheim. Ekspedisjonsbygningen er den eldste autentiske bygning på Størenbanen og har stor egenverdi. Bygningen er også med på å dokumentere en viktig epoke i Trondheims samferdselshistorie tidlig på 1900-tallet.

Skansen klaffebru ble bygget til Dovrebanens åpning og representerer ingeniørkunst av høy klasse. Det finuerlige motvektssystemet som sørger for statisk likevekt i alle stillinger, er interessant og lett lesbar ingeniørkunst. I Norge er brua enestående i sitt slag. I verden for øvrig finnes i dag kun et fåtall bruer av tilsvarende konstruksjon. De fleste av disse er vegbruer.

*Skansen klaffebru har nasjonal verneverdi. Brua og den øvrige banestrekningen med sine elementer foreslås vernet i "Nasjonal verneplan" hvor områdevernet også bør omfatte deler av Skansen og Ilevollen med parkanlegg, festningsvoller m.v. Hvilke vernetiltak som må iverksettes for å sikre de byplanmessige og kulturhistoriske verdier som knytter seg til denne banestrekningen, og det byrommet jernbanens anlegg opptrer i, må avklares i samråd med Riksantikvaren og Byantikvaren i Trondheim kommune.*



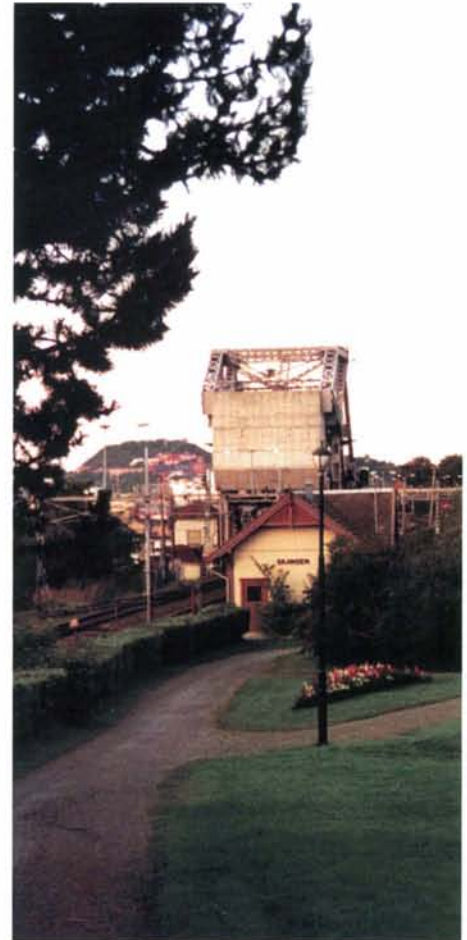


Foto 31, 32 og 33: Ilevollen med Kongens gate, de gamle festningsvollene, Ila kirke og jernbansens anlegg utgjør et sammensatt konglomerat av anlegg fra viktige epoker i Trondheim bys historie. Dette historiske bylandskapet er et av de vakreste byrom i Trondheim og har stor verneverdi både i et lokalt og nasjonalt perspektiv.

Foto: Magne Fugelsøy.

## B. Objekter

Størenbanen ble ombygd til normalspor i perioden 1911-1921 som en del av den nye stambanen mellom Kristiania og Trondhjem (jfr. side 10). I forbindelse med anlegget ble de siste tømmerviaduktene skiftet ut. Etter 1960 har tyngre togmateriell tvunget fram ytterligere forsterkninger av underbygningen. Oppgraderingen har i stor grad foregått ved at bjelkebruer er skiftet ut med platebruer eller betongtrau; gamle murer, kar m.v. er forsterket med utstøp av betong, osv. Banens store stein- og stålbruer er imidlertid de opprinnelige fra 1915-18.

Like sør for Kvål ble Kvålsdalen treviadukt oppført til banens åpning i 1864. I forbindelse med ombyggingen til normalspor ble denne treviadukten erstattet av en mektig fylling i 1915. For å lede bekkeløpet gjennom fyllingen ble det murt en hvelvet kulvert i bunnen før oppfyllingen startet. Fyllingen, (med tømmerkonstruksjonene bevart inne i fyllingen), utgjør et interessant teknisk kulturminne fra ombyggingen fra smalt til bredt spor. Et vern vil imidlertid ikke ha noen mening.

## 1. Jernbanebruer

### Steinhvelvbruer.

På Størenbanen ble det bygget én steinbru. Det er Gulfoss bru som er oppført i perioden 1915-1918.

### Gulfoss bru, km 509,76.

Brua er 72 meter lang, har et hovedspenn på 47 meter, og ligger 13 meter over fossen. Dette er den tredje største steinhvelvbrua på det norske jernbanenettet og er lik de mer kjente bruene på Raumbanen som ble bygget på omtrent samme tid. Håndverket er meget forseggjort og viser at Statsbanene på begynnelsen av 1900-tallet hadde en rekke dyktige ingeniører, tømmermenn og steinhoggere i sin tjeneste (jfr. rapportene om Dovrebanen, Raumbanen og Hell-Grong). Brua har stor egenverdi og må bevares som ett av flere samferdselsminner i kulturlandskapet rundt Gaulfossen. Et formelt vern av brua ansees ikke som nødvendig. Regelverket må imidlertid praktiseres med omtanke når vedlikehold planlegges og gjennomføres.

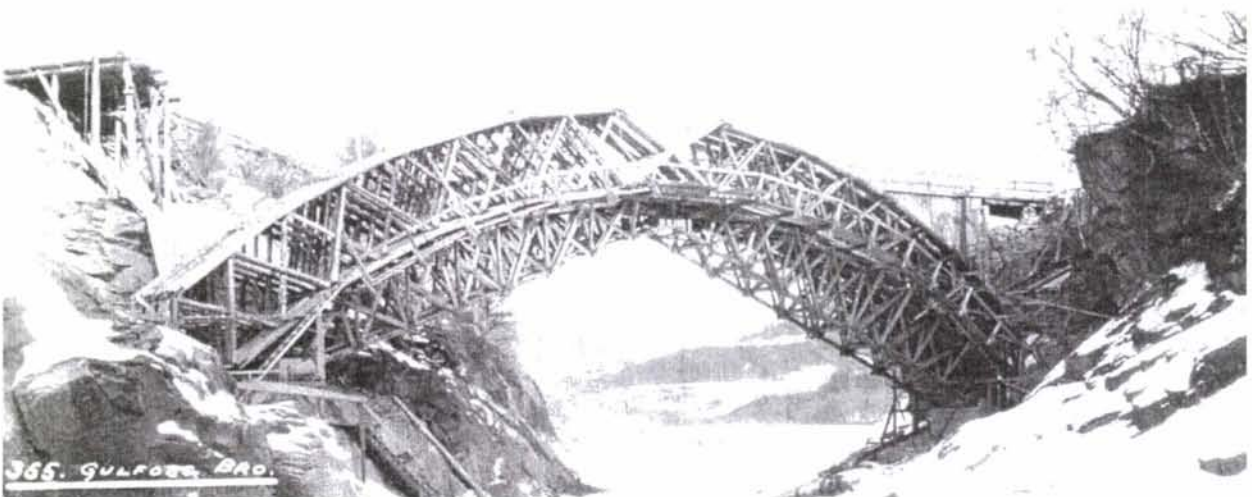


Foto 34: Gulfoss bru under bygging i 1915. Bemerk det omfattende og solide stillaset som muringen av et steinhvelv krevde. Tre år senere, under storflommen i 1918, ble stillaset tatt av vannmassene. Gammelbrua ble også vannmassenes offer, mens nybrua sto uskadd tilbake!

Foto: Jernbaneverkets arkiv.



Foto 35 og 36: 80 års patina gjør at Gulfoss bru er enda vakrere i dag enn da brua sto ferdig i 1918. Dette er en av de mest severdige bruene på det norske jernbanenettet og fortjener en mer eksponert utstilling i landskapet gjennom tynning av vegetasjon.

Foto: Magne Fugelsøy.

### Stålbruer av fagverk.

Det finnes tre store stålbruer på Størenbanen. Det er Sokna bru, brua over Leir-elva ved Selsbakk og Skansen klaffebru i Trondheim. Den sistnevnte er helt spesiell og er foreslått vernet som element i bylandskapet ved Skansen (se nedenfor). De to andre er av tidstypisk klinket stål-fagverk. Alle hviler på landkar av tilhøgd naturstein og er lite endret siden de ble bygget i 1915-18.

### Skansen bru, km 551,79 (B).

Det største bruarbeidet som stasjonsombyggingen på Brattøra førte med seg, var byggingen av den dobbeltsporete, bevegelige klaffebrua over Skansenløpet. Det valgte brusystemet, basert på vektarmprinsippet, var nytt og uprøvd og satte spesielt store krav til fundamentering og nøyaktighet i utbalanseringen av vekt og motvekt. Selve brua ble først prosjektert som vippebru etter Scherzers system. Da denne typen etter erfaringer – særlig fra

Amerika – ikke viste seg robust nok, gikk man over til et prosjekt etter Strauss' system patentert av The Strauss Bascule Bridge Co i Chicago. Dette firmaet laget også de første overbygningstegningene, et arbeid som ble overtatt og fullført av avdelingsingeniør Arnt Jakobsen ved NSB's brukontor.

På grunn av natursteinens overlegne bestandighet i sjøvann ble brukarene tørrmurt av granittstein, nøye sammenfuget stein for stein. Karene ble anlagt på pelehoder rammet ned i sjøbunnen. Monteringen av jernoverbygningen tok 9 måneder og ble utført av A/S Vulkan Mekanisk Verksted i Oslo. Dette var et nøyaktighetsarbeid som krevde stor presisjon i sammenmonteringen av bruklaff, kontravekt-fagverk og opereringsstenger. Monteringen ble slutført med støpingen av motvektssloddet i august 1917. Brua ble prøvekjørt rundt årskiftet 1917/18 og funksjonerte meget tilfredsstillende fra første stund.

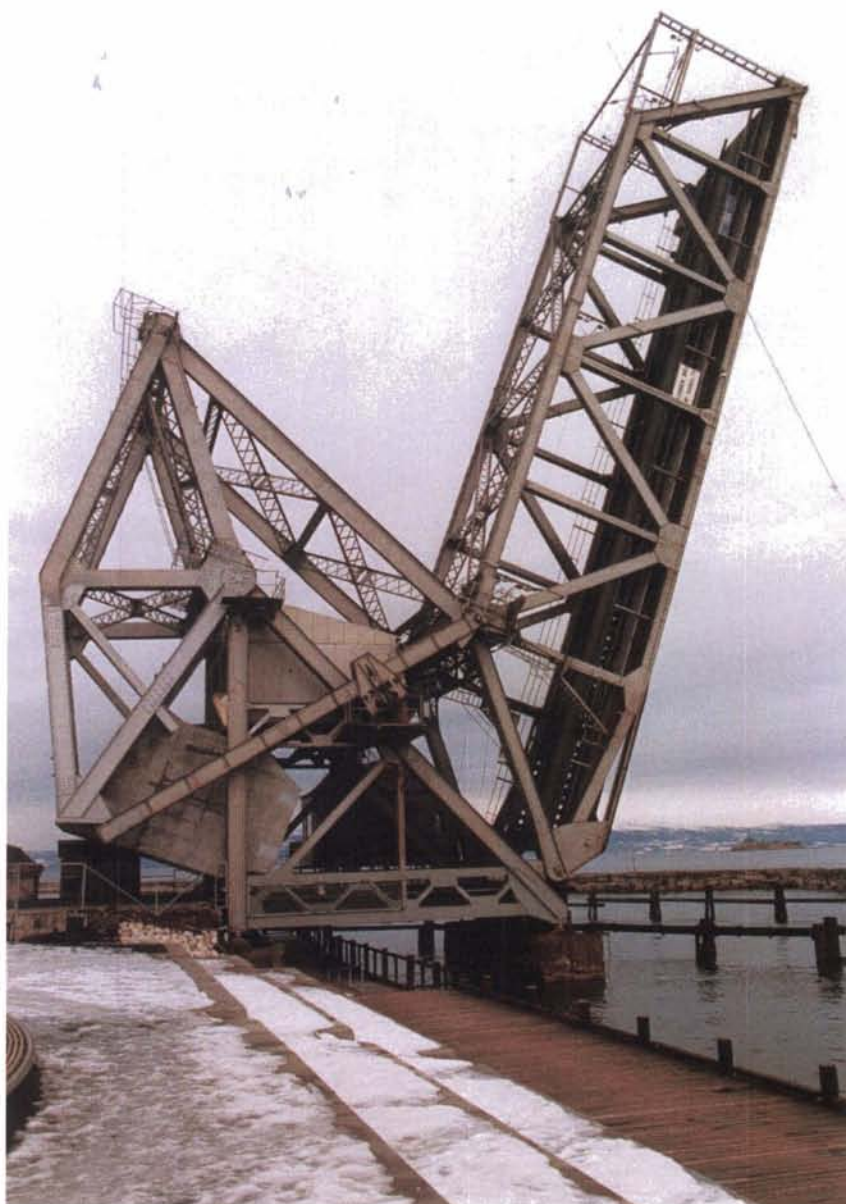


Foto 37: Skansen bru er ei imponerende stålbru basert på Strauss' patenterte motvektsprinsipp. Brua veier totalt 1055 tonn hvorav motvektssloddet alene hele 560 tonn! Dette er den eneste klaffebrua som fortsatt daglig er i bruk på det norske jernbanenettet.

Foto: Magne Fugelsøy.

Foto 38: Skansen bru er konstruert slik at bruspen og motvekt til enhver tid er i balanse, - uansett hvilken stilling brua måtte stå i. Bruklaffen er 40 meter lang og løftes for vanlig trafikk til 60°. Største åpningsvinkel er 84°. Reparasjoner av brua ble utført i 1987 og 1996, men har for øvrig vært i drift med inntil 20 hevinger daglig siden brua ble tatt i bruk i 1919! (Se også foto på rapportens forside.)

Foto: Magne Fugelsøy.



Skansen bru ble tatt i bruk for jernbanetrafikk i mars 1918 og åpnet for skipstrafikk i januar 1919. Brua skulle erstattes av en ny i 1987, men vedtaket ble omgjort og den gamle brua ble i stedet restaurert i to omganger, sist ved utskifting av motvektssloddet i 1996.

*Skansen bru er den siste klaffebrua som fortsatt daglig er i bruk på det norske jernbanenettet og en av få jernbanebruer bygget etter Strauss' patenterte motvektsprinsipp. Brua fungerer fremdeles tilfredsstillende og er et teknisk kulturminne av stor lokal og nasjonal verdi. Brua har også høy verneverdi i bylandskapet og må bevares i mest*

*mulig autentisk tilstand. Bruvakthytta og den gamle trafobygningen utgjør en del av kulturminnet og må bevares. Forøvrig må det stilles strenge krav til ombygginger/påbygginger. Nye, dominerende konstruksjoner i bruas umiddelbare nærhet må unngås. Vernekategori B.*

## 2. Underganger og overgangsbruer

”Throndhjem-Støren Jernbane” hadde opprinnelig kryssinger med veger i plan (foto 1). Disse var avstengt med grinder, som enten stengte for toget, eller for landevegstrafikken. På årstider med dårlig framkommelighet på vegene ble fristelsen til å bruke jernbanetrasèen tidvis stor for bønder og vognmenn. Mer enn èn gang ble toget hindret av hest og vogn som tok en snarveg langs sporet mellom grindene! Det fortelles også om ”kreatur” som forvillet seg inn på sporet og ”kolliderte” med toget.

Planovergangene ble i stort omfang bygget om til under- eller overganger i forbindelse med ombyggingen av banen til bredt spor.

### Bjelkebruer på natursteinkar.

De opprinnelige bjelkebruene fra Dovrebanens tidligste år (1915-20) blir nå systematisk skiftet ut med traue av betong. Dette er en nødvendig oppgradering. Det er bare så synd at man (så langt) ikke har klart å utvikle et traue som formmessig står til de gamle steinkarene, og som samtidig fyller de funksjoner et slikt traue skal ha. Denne utfordringen bør være en prioritert oppgave for Jernbaneverket, også fordi flere betongtraue fra 1960- og 1970-tallet allerede er modne for utskifting.

Vi må påregne at de gamle steinkarene vil overleve flere bruutskiftinger. Fornyingsarbeidet må planlegges i et slikt perspektiv. F. eks. kan det være vel verdt å vurdere betongtrauet avløst av ei pukasse i stål som vil ha lavere vekt og konstruksjonshøyde enn støpte traue. Stålkassa kan utstyres med en påmontert gangbane i stål og tre og derved gis et uttrykk som minner om de gamle bjelkebruene (foto 39). Dette vil også gi en praktisk gevinst ved at frihøyden i underganger ikke trengs redusert i samme grad som ved bruk av betongtraue.



Foto 39: Undergangen ved Lundamo Impregnering, km 514,99, er ei av få gjenværende bjelkebruer på Dovrebanen (1917) hvor brukerne fremdeles er bevart uten betongpåstøp. Bærerne i slike underganger blir i dag systematisk skiftet ut med betongtraue. Denne ”kollisjonen” mellom to ulike byggemetoder, med forskjellig bruk av materialer, er en utfordring som må finne sin løsning om ikke vår tids forvaltning av gammelt, godt håndverk skal komme i ytterligere miskreditt.

Foto: Magne Fugelsøy.

### Overgangsbru ved Haga, km 502,82.

Haga vegbru over Gaula fra 1898 er utpekt som ett av flere verneverdige vegminner i vegetatens verneplan. Ei overgangsbru over Størenbanen utgjør en integrert del av den historiske vegbrua. Overgangsbrua har bevart sine støttemurer og brukar fra 1898/1915. Brudekket er imidlertid skiftet ut flere ganger, sist med ei platebru i betong på 1950-tallet (foto 40). Det kan bli aktuelt å erstatte denne med ei (mer opprinnelig) bjelkebru i stål og tre dersom Haga vegbru vedtas restaurert som vegminne (avklares i samråd med Statens vegvesen).



Foto 40: Det kan bli aktuelt å erstatte nåværende betongbru over jernbanen (til venstre) med ei lettere bjelkebru i stål og tre dersom Haga vegbru vedtas restaurert som vegminne.

Foto: Magne Fugelsøy.

### 3. Tunneler og tunnelportaler

Tvillingtunnelene ved Nidareid inngår som ett av flere verneverdige elementer i kulturmiljøet ved Ilevollen og anbefales pålagt vern i "Nasjonal verneplan". Men også Gulfoss tunnel har flotte tunnelportaler av murt naturstein som det vil være av interesse å bevare – ikke minst på grunn av samspillet med Gaulfossens to store steinbruer. Før man river disse flotte natursteinportalene må andre løsninger utredes. Også forstøtningsmurene som er en integrert del av portalbyggene må vedlikeholdes med respekt for det gamle håndverket (foto 41).

#### *Tunnelene på Ilevollen, km 551,37 (B).*

Den første tunnelen under Ilevollen ble anlagt i forbindelse med Størenbanens innføring til den nye fellesstasjonen på Brattøra. Denne baneparsellen sto ferdig i 1884 og tunnelen ble bygget i tiden like før baneåpningen. I forbindelse med oppgraderingen til normalspor til Dovrebanens åpning i 1921 ble det bygget en tunnel nr. to, samtidig som den gamle tunnelen

ble utvidet (1918-19). Gammeltunnelen er i sin helhet bygget av naturstein (granitt), mens nytunnelen er støpt i betong med granittforblendede portaler.

Begge tunnelene framstår i dag som en enhet og danner en fin byport for de togreisende til Stiftsstadene. Arbeidet med tunnelene var meget krevende (løsmasse tunnel under veg og sporvegtrasè) og kostet i sin tids pengeverdi 370.000 kroner. Til sammenligning kostet Orkla bru (landets største steinhvelvbru) som sto ferdig tre år tidligere "bare" 297.000 kroner.

*Begge tunnelene anbefales vernet i "Nasjonal verneplan". Riving av portalene og det murte hvelvet til gammeltunnelen kan ikke tilrådes. Alle planer om å "forlenge" tunnelene under et betonglokk må også sterkt frarådes. I stedet bør man bøte på de skader som murverket er blitt påført av nyere betongpåstøp de siste 30 årene.*



Foto 41: Søndre portal til Gulfoss tunnel omrammes av et av hvelvene til Gulfoss vegbru. Brua er verneverdig (Statens vegvesen).

Foto: Magne Fugelsøy



Foto 42: Tunnelene under Ilevollen danner et skarpt landskapsskille mellom Nidelvas grønne elvekorridor i sør, og bylandskapet, havna og det åpne fjordlandskapet på nordsiden. Tunnelportalene er fint utført i tilhøgd naturstein. "Byporten" har lokal og nasjonal verneverdi og må bevares som en integrert del av bylandskapet.

Foto: Tor Nilssen.



#### 4. Svingskiver, stillverk

##### Svingskiver.

På Størenbanen finner vi svingskiver foran lokstallene på Marienborg og Støren. Svingskiva på Støren utgjør en funksjonell del av et komplett lokstallanlegg fra 1915. Denne må holdes i driftsoperativ stand (jfr. i denne sammenheng forslaget om å gjøre Støren til et senter for lagring og forvaltning av gammelt materiell). Forøvrig må det alltid finnes en tørnemulighet for lok og ”gule maskiner” på Marienborg.

##### Stillverk.

Togdriften på Trondheim stasjon ble før Dovrebanens tid avviklet med hjelp av enkle signalanlegg styrt av snortrekk (semaforanlegg). Semaforene var montert på høye master hvor stoppsignalet var en horisontal vinge; kjøresignalet skråstilt vinge. Signalsettingen ble styrt manuelt. Semaforanleggene er utover på 1900-tallet blitt avløst av elektromekaniske og relèbaserte sikringsanlegg. Trondheim stasjon fikk sitt første sikringsanlegg av typen AEG i 1926. Anlegget ble styrt fra stillverk på Selsbakk, Marienborg, Brattøra (stillverk 1 og 2) og Leangen. Trondheim var tidlig ute. Samme type stillverk ble tatt i bruk ved Oslo Ø i 1929. AEG-anlegget var i drift fram til 1982 da Trondheim stasjon fikk sitt nåværende, relèbaserte anlegg NSB 1977.

##### Stillverkbygning 1 på Brattøra.

I 1983 ble det gjort forsøk på å bevare stillverk 1 til museumsformål, uten at dette lyktes. Også ved stillverk 2 er de gamle stillerapparatene demontert og kassert. Ingen av disse anleggene har derfor lenger verdi som tekniske kulturminner, men bygningene representerer likevel den tidligste epoken med automatisk togstyring ved Trondheim stasjon. Stillverk 1, en funkisbygning fra 1926, bør om mulig tas vare på og integreres i planene for videre utvikling av Trondheim stasjon.

#### 5. Grøntanlegg, parker

##### Parkanlegg og hager.

Gamle fotos viser at flere av Størenbanens stasjoner ble tilgodesett med et lite parkanlegg allerede kort tid etter åpningen. Støren fikk sitt i 1867. Spor etter dette anlegget med beplantning og grusganger er fremdeles godt synlig 133 år etter (foto 8).

*Fotografier fra 1920 av Hovin stasjon viser et lite grøntanlegg på samme sted som dagens. Dette anlegget er nå foreslått vernet som del av stasjonsanlegget (foto 19).*

*Videre utgjør parkanlegget ved Selsbakk og deler av Selsbakkvegen viktige elementer i verneområdet tilknyttet Selsbakk stasjon.*

##### Parkanlegg ved Selsbakk stasjon, km 546,44 (B).

Dette anlegget fra en periode da Selsbakk ennå var en forstad til Trondheim, framstår i dag som et landskaps- og historiefortellende element i bydelen Selsbakk. Selsbakk ble opprettet som stoppested med vegtilknytning til Nyvegen (RV 50) i 1890. Etter at det i 1892 ble anlagt en turistveg til Leirfossene, og bygget hotell ved en av disse, steg trafikken slik at det enkelte helgedager måtte kjøres ekstratog fra Trondheim. Trafikkveksten førte til at det tidlig ble bedt om penger til et gjennomgående sidespor og ny stasjonsbygning.

Stasjonen ble i 1919 flyttet og troner i dag på en parkmessig opparbeidet høyde hvor stasjonsvegen utgjør en viktig del av det monumentale anlegget. Lønn og alm er plantet langs vegen. En utsikts plass ga i sin tid vidt utsyn mot Nidelva og Nedre Leirfoss. Gjennom området fører også ei steinsatt vannrenne. Denne har ikke vært vedlikeholdt på flere tiår.

*Stasjonsparken og stasjonsvegen opp til stasjonsplatået, flankert med stabbesteiner og en plantet allè, anbefales vernet som ett av få gjenværende monumentale parkanlegg på jernbanen nord for Dovre. Parken er i dag gjengrodd, men kan med enkle*

*tiltak tilbakeføres til fordums prakt gjennom tynning og opprydding i vegetasjonen. Moderne rekkverk bør erstattes med stabbesteiner. Utsiktsplassen på høyden overfor vegen anbefales restaurert. Vernekategori B.*



Foto 43: Selsbakkvegen fører opp til den nye stasjonen som ble bygget på et platå overfor "Gammellina" i 1919. Vegen bør få beholde sin tidskoloritt, og vegetasjonen må skjottes som en del av parkanlegget. Grøntanleggene på Selsbakk og Ranheim er rester etter et fåtall monumentale parker som er igjen på jernbanen nord for Dovre.

Foto: Magne Fugelsøy.

## KILDER

Avslutningsrapport for Trondheim  
stasjonsarrangement

Trondheim-Støren jernbane 120 år

Jernbanens stasjonsparker

Bygningsregistrering Trondheim distrikt  
- Trondheim-Størenbanen

Banedata

Verneplan for jernbanebygninger

"På Sporet", div. artikler

Norges Statsbaner 1932

Gauldal historielag 1984

Christian Wesenberg 1990

NSB Arkitektkontoret 1992

Norsk jernbaneklubb 1994

NSB og Riksantikvaren 1997

Norsk Jernbaneklubb

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

**MIKROMARC**  
BIBLIOTEKSYSTEM



200000167969