



Jernbaneverket
Region Nord

P l a n k o n t o r e t

Verneplan for jernbanens kulturminner

Dovrebanen,
Dombås - Støren

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.

FORORD	Side 5
VERNEKRITERIER OG LOVANVENDELSE	" 6
BANE OG LANDSKAP	" 6
SAMMENDRAG MED KONKLUSJONER	" 8
HISTORIKK	" 9
EKSISTERENDE VERN	" 16
VERNEPLAN	Side 17
<u>A. Kulturmiljøer</u>	
1. Stasjoner	" 18
Fokstua stasjon	" 19
Vålåsjø stasjon	" 20
Hjerkinns stasjon	" 20
Kongsvoll stasjon	" 22
Drivstua stasjon	" 23
Driva stasjon	" 24
Oppdal stasjon	" 24
Fagerhaug stasjon	" 26
Ulsberg stasjon	" 27
Berkåk stasjon	" 27
<i>Soknedal stasjon</i>	" 28
2. Vokterboliger	" 30
Lesjabekk vokterbolig	" 30
Vålåsjø vokterbolig	" 31
Svonå vokterbolig	" 31
Kongsvoll vokterbolig	" 32
<i>Drivstua vokterboliger</i>	" 33
3. Andre kulturmiljø	" 34
Kulturlandskap ved Grønbakken og Kongsvoll	" 34
Baneparsell i Øvre Drivdalen	" 36
<i>Kulturlandskap ved Drivstua</i>	" 37
<u>B. Objekter</u>	
1. Jernbanebruer	" 39
Stålbruer med bærere av fagverk (spenn >20 m)	" 40
Bru over Driva	" 40
Steinhvelvbruer (spenn > 8 m)	" 41
Bru over Vinstra	" 42
Bru over Orkla	" 42
Bru over Skauma	" 45
2. Overgangsbruer og underganger	" 46
Overgangsbruer av tre	" 46
Bjelkebruer på natursteinkar	" 46
Underganger av steinhvelv	" 46
<i>Undergang ved Grønbakken</i>	" 47
<i>Undergang ved Kongsvoll</i>	" 47
<i>Undergang for gml. RV 50 ved Drivstua</i>	" 47

3. Vannrenner og bekkegjennomløp	"	48
Vannrenner	"	48
Stikkrenner og bekkekulverter av naturstein	"	48
<i>Bekkekulvert på Grønbakken</i>	"	48
<i>Bekkekulverter ved Drivstua</i>	"	48
Bekkekulvert for Ea	"	48
Bekkekulverter og dreosanlegg i Soknedalen	"	48
Bekketunneler	"	51
Gynella bekketunnel	"	51
4. Tunneler og tunnelportaler	"	52
Tunnelportal/rasoverbygg Nystubekk tunnel	"	52
5. Snøskjermer og snøoverbygg	"	53
Frittstående snøskjermer av tre	"	53
Snøoverbygg av tre	"	54
6. Vannverk og kraftstasjoner	"	55
Vannverk	"	55
<i>Pumpehus og høydebasseng ved Drivstua</i>	"	56
Pumpehus ved Kongsvoll	"	57
Kraftverk	"	58
Fokstua kraftstasjon	"	58
Kongsvoll kraftstasjon	"	59
7. Plattform, lasteramper, lastespor, svingskiver o.a.	"	60
Plattform med natursteinbelegg	"	60
Lasteramper	"	61
Hensettings- og lastespor	"	61
Svingskiver og stallspor	"	61
Stoppbukker	"	62
Lyktestolper og lampearmaturer	"	62
8. Grøntanlegg, grunder, gjerder m.v.	"	62
Botanisk fjellhage	"	62
Parkanlegg	"	62
Minnesteiner	"	62
Grunder og gjerder	"	62
KILDER	"	63

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 Dovrebanen 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 Dombås-Støren 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 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, selvpålagte restriksjoner (vernekategori C).

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

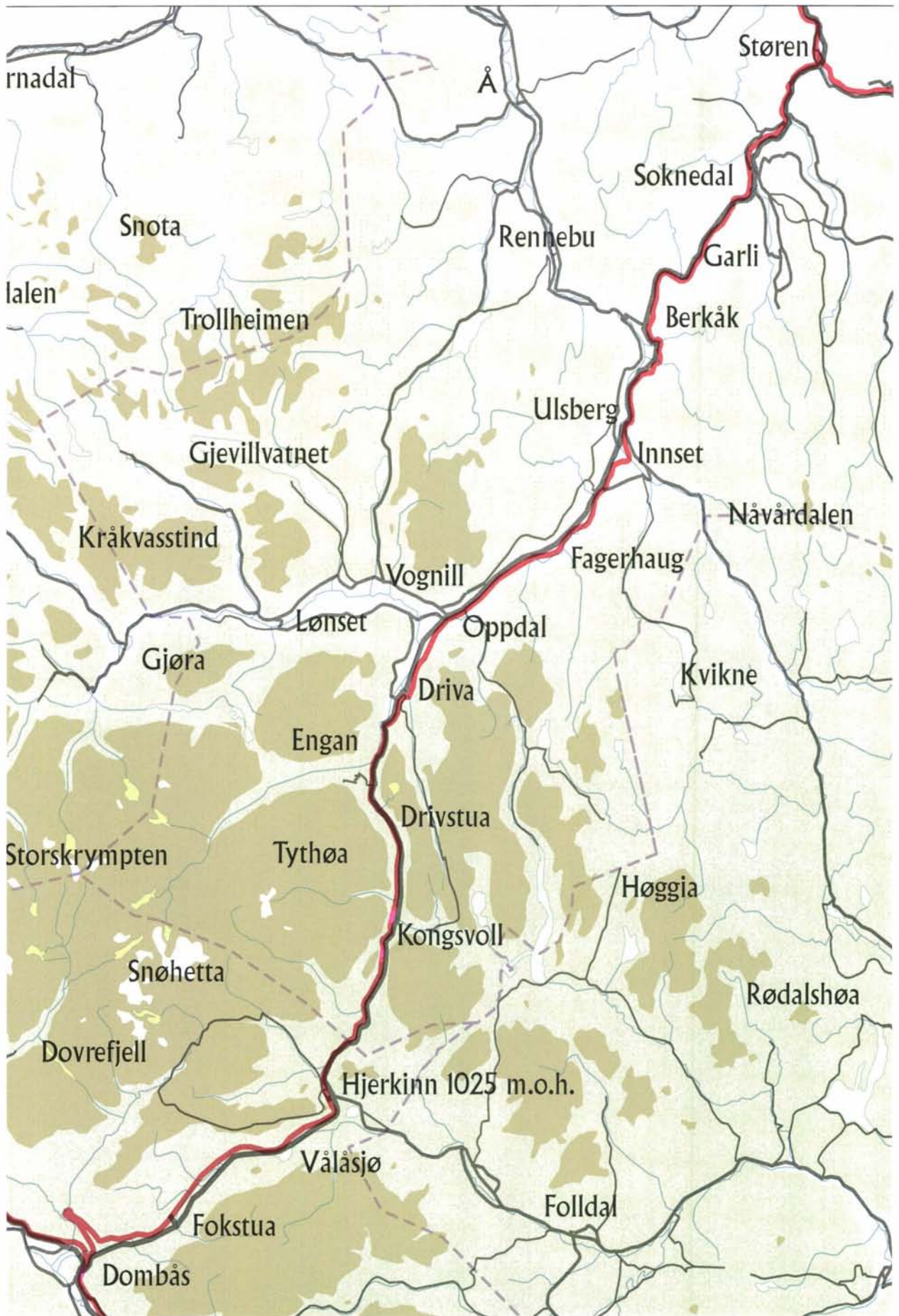
BANE OG LANDSKAP

Landskapet langs banen er svært variert både hva topografi og vegetasjonssamfunn angår. Dette er også naturlig for en banestrekning med en høydeforskjell på hele 960 meter. Dovrebanens høyeste punkt nord for Hjerkinns ligger 1025 m.o.h. Banen er således Norges nest høyestliggende etter Bergensbanen (1237 m.o.h).

Dovrebanen utgreiner fra Dombås stasjon (659 m.o.h). Sør for fjellet er trasèen lagt i en vendesløyfe (Grønbogen vendetunnel) for å greie de bratte stigningene opp mot Fokstua. Over Fokstumyrene ligger banen snorrett gjennom et fredet myrområde (fuglereservat) dominert av vier- og bjørkekratt, samt mange tjern og mindre vann. Landskapsrommet er her meget vidt og åpent til begge sider. Fra Vålåsjø mot Hjerkinns ligger banen høyt i lisonen, og de reisende har fin utsikt østover mot Follidal.

Nord for Hjerkinns (1017 m.o.h) passerer jernbanen først gjennom et storslagent åpent fjellandskap, før den ved Kongsvoll faller bratt ned i den trange og ville Drivdalen. Øverst i Drivdalen er jernbanen lagt i en rekke større og mindre tunneler. Strekingen kan også framvise murer og fyltingsarbeider av høy ingeniør- og håndverksmessig klasse. I nedre del av Drivdalen roer landskapet seg før banen svinger ut i den brede fjellbygda Oppdal (544 m.o.h).

Ved Ulsberg krysser banen Orkladalsfjøret. Selve elva krysses på ei stor steinbru. Etter Berkåk (450 m.o.h) og Garli faller banen ned i Soknedalen. For å få et jevnt fall nordover mot Støren, er banen lagt høyt oppe i vestre dalside på størstedelen av strekingen. Banen følger i hovedsak landskapets kurver, men stedvis er banen anlagt på større løsmassefyllinger. Disse er for lengst tilgrodd med oreskog. Banen svinger ut i Gauldalen like sør for Støren (65 m.o.h).



Figur 1: Kart over Dovrebanens trasè.

SAMMENDRAG MED KONKLUSJONER

Stasjonsbygningene på banens høyfjellsstrekning ble oppført etter et eget byggeprogram tegnet av den kjente jernbanearkitekten Erik Glosimodt. Fire stasjonsmiljøer er allerede fredet med hjemmel i Kulturminnelovens §§ 15 og 19 (Fokstua, Hjerkin, Kongsvoll og Drivstua). Ytterligere ett stasjonsmiljø på Dovrebanens nordlige del er anbefalt vernet i "Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen" (Soknedal). I tillegg vurderes Oppdal og Berkåk å ha arkitektoniske og kulturhistoriske verdier som må forvaltes med omtanke i forbindelse med den videre utviklingen av disse stasjonsanleggene.

Langs banen finner vi flere verneverdige natur- og kulturmiljøer som opptrer i "symbiose" med banens bygde elementer. Spesielt må kulturlandskapene på Kongsvoll og Drivstua trekkes fram. Det utvidete områdevernet som beskrives for Kongsvoll stasjon, er en oppfølging av den nasjonale landskapsverneplanen for Grønbakken/Kongsvoll fjellstue og krever ikke ytterligere lovmessige forføyninger. Ved Drivstua

anbefales en større del av kulturlandskapet med flere kulturminner vernet i tilknytning til Drivstua stasjon. For Fokstua og Hjerkin har man nøyd seg med å utdype og konkretisere gjeldende fredning gjennom å påpeke hvilke hensyn som må ivaretas for tiltak som støter opp i mot fredningsobjektene.

Banestrekningen ble bygd i en storhetstid med hensyn til bruk av naturstein. Seks mindre steinhvelv (kulverter, underganger) anbefales pålagt særskilt vern/ettersyn som en del av de miljøer de opptrer i (Kongsvoll og Drivstua). Alle steinhvelv har imidlertid håndverkshistorisk og estetisk verdi og må, så langt dette er mulig, sikres tilfredsstillende skjøtsel gjennom det ordinære vedlikeholdet. Estetisk er steinhvelvbruene sårbare for ny "garnityr"; som påhengte gangbaner, heving av brubanen ved påstøp, moderne rekkverk, standard kabelkanaler, osv. Regelverket på dette området må praktiseres med omtanke, eller endres.

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

Fokstua, Hjerkin, Kongsvoll og Drivstua stasjonsanlegg er fredet med hjemmel i Kulturminnelovens §§ 15 og 19. Fredningen håndteres gjennom Riksantikvarens oppfølging av "Verneplan for jernbanebygninger". Jfr. side 16.

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

<i>Kulturlandskap ved Drivstua; sammensatt kulturmiljø</i>	<i>km 405,65-407,45</i>
<i>Soknedal stasjon; komplett stasjonsanlegg</i>	<i>km 486,60</i>

Annet vern (Naturvernloven):

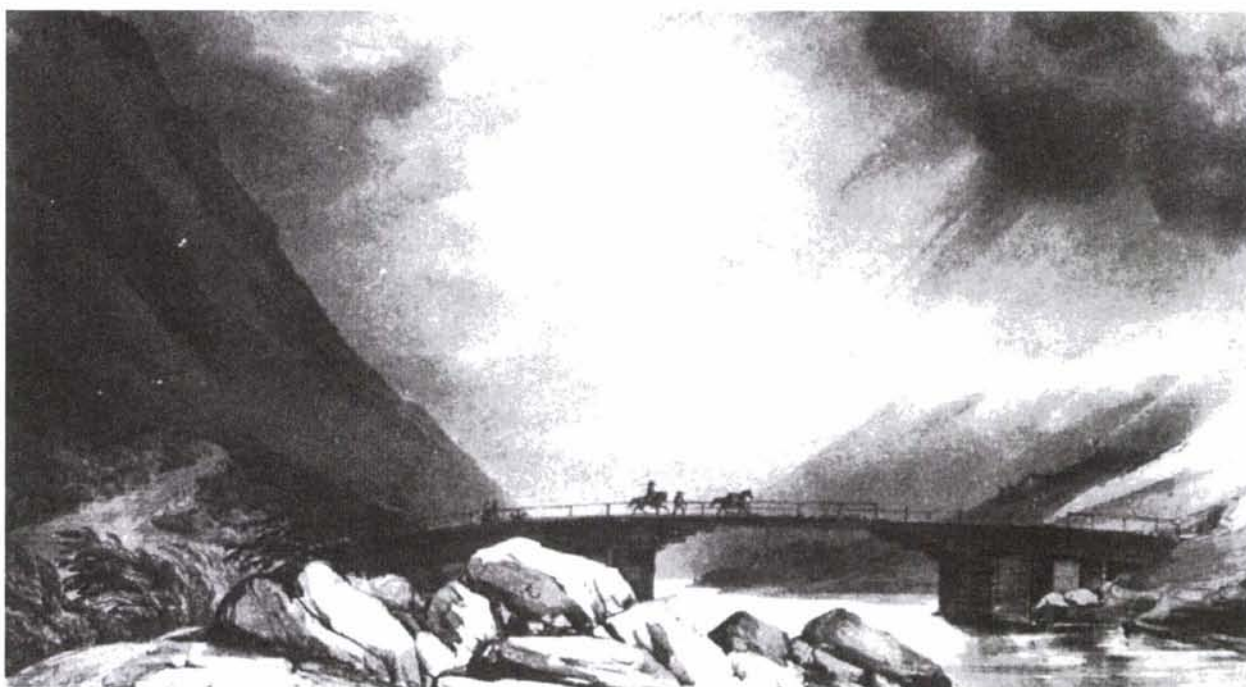
Forvaltningen av jernbanens anlegg mellom Grønbakken og Nestadvoll i Drivdalen er underlagt tilsynsbestemmelser hjemlet i Naturvernlovens § 5. Tilsynsmyndigheten utøves av Fylkesmannen i Sør-Trøndelag. Jfr. side 16.

HISTORIKK

Banens forhistorie.

Hamar-Selbanen sto ferdig til Otta i 1896 og Stortinget vedtok å forlenge denne til Dombås i 1907. Samtidig besluttet tinget at en jernbanekomite skulle tre sammen og utarbeide en landsplan for jernbanens videre utvikling i Norge. - *Den store jernbaneplanen* – St.prp. nr. 19/1908, et verk på nesten 550 sider – ble avgitt og oversendt Stortingets jernbanekomite i november 1907. Proposisjonen omfattet seks nye anlegg, deriblant "en jernbane fra Dombås over Dovrefjell til Støren med ombygging til bredt spor av jernbanen fra Støren til Trondhjem". En slik bane ville tilfredsstillende kravet til en bedre forbindelse mellom det nordenfjeldske og sønnfjeldske, og den ville bli et ledd i den påtenkte store stambanen midt etter landet.

Jernbanekomiteen la i 1908 proposisjonen fram for behandling i Stortinget. Som et alternativ til ny jernbane over Dovrefjell sto valget mellom en opprusting av Rørosbanen til normal sporbredde, alternativt med en innkortet linje over Kvikne. Komiteen gikk med et knapt flertall inn for en jernbane over Dovre mellom Dombås og Støren, mens et mindretall gikk inn for Kviknebanen da denne var "heldigst for trafikken og økonomien, for jernbanen selv og for trafikantene, da den er kortest, billigst og sikrest å drive". Flertallets tilrådning om en ny stambane over Dovrefjell ble imidlertid vedtatt 9. juli 1908 med 64 mot 58 stemmer. Stortingets flertall vedtok også å sette Dovrebanen i første rekke blant de besluttede baner, og anlegget ble igangsatt 12. august 1910.



Figur 2: Kongevegen gjennom Gudbrandsdalen og over Dovre er den eldste og mest omtalte ferdselsvegen i landet. Den første kjente reise denne vegen er Harald Hårfagres hærferd for å legge landet under seg i år 870. Dovrefjell ble også gjort til symbol for den nasjonale samling på Eidsvoll i 1814. En gjennomgripende forandring i de gamle forhold kom med åpningen av jernbaneforbindelsen mellom Trøndelag og Østlandet over Røros i 1877. Den flyttet samferdselen mellom landsdelene over til Østerdalen etter at hovedvegen i tusen år hadde gått over Dovre. Historien og de sterke nasjonale følelsene som preget folk og Storting i årene etter 1905, spilte derfor en like viktig rolle som økonomiske og driftsmessige argumenter da Stortinget vedtok å bygge en ny jernbane over Dovrefjell i 1908.



Figur 3: Alt på 1200-tallet lot kong Øystein oppføre "sælehus" for de reisende over fjellet. Disse utviklet seg til betjente skysstasjoner (fjellstuer) på 1600-tallet. Kongsvoll er den yngste av fjellstuenene. Det første gjestgiveriet på dette stedet ble reist kort tid etter 1720 og fikk sitt navn av Fredrik IV. Tidligere, fra ca. 1670, lå fjellstuen lenger ned i dalen ved "Gammelholet" og Vårstigens begynnelse. Tresnittet viser Kongsvoll fjellstue ca. 1860.



Figur 4: Bru ved Kongsvoll. Etter tegning av rittmeister Bernt Lund 1861. Brua lå omtrent på samme sted der vegbrua til Kongsvoll stasjon i dag krysser Driva.

Baneanleggene.

"Jobbetid" og flere arbeidskonflikter bidro til at det tok 10 år før Dovrebanen sto ferdig. Skinnegangen fra syd og nord ble sammenknyttet i Drivdalen i juni 1920. 17. september 1921 ble banen offisielt åpnet av kong Haakon VII.

Banen ble bygget i overensstemmelse med Statsbanenes nye normaler for bredsporete baner av klasse I (1435 mm sporvidde og 35 kgs skinner). De største utfordringene møtte anlegget nord for Dovrefjell: Først den trange og ville Drivdalen hvor steinsprang og skred truet banens sikkerhet; videre kryssingen av Orklas dalføre med store og kostbare tunnel- og broarbeider (foto 1); og til slutt de ustabile grunnforholdene i leirbakkene langs Sokna. Minste kurveradius ble som for baner av klasse I satt til 300 m. Av hensyn til uforholdsmessig store merutgifter fikk partier i Soknedalen redusert sin minsteradius til 250 meter. De største stigningene (18 ‰) finner vi i Soknedalen, i Drivdalen og i stigningene mellom Dombås og Fokstumyra.

For å spare arbeidskraft ble større planeringsarbeider, masseuttak, knusing av stein til ballast m.v. utført maskinelt. Med unntak av Grønbogen og Hestekrubben tunneler ble imidlertid tunnelene drevet for hånd (bruk av håndbor og feisel). I alt ble det bygget 23 tunneler med en samlet lengde på 7,53 km på banen, de fleste i Drivdalen.

Det ble anlagt 14 mellomstasjoner på strekningen Dombås-Støren, hvorav fem over fjellet begrunnet ut fra jernbanens drift. Disse stasjonene (Fokstua, Vålåsjo, Hjerkin, Kongsvoll og Drivstua) ble utstyrt med flotte stasjonsbygninger som i dag er med på å befeste Dovrebanens ry.

Banens overbygning er i vår tid oppgradert til 22½ tonns akseltrykk (49 kgs skinner, betongsviller, økt ballasttykkelse). Banen var ferdig elektrifisert i 1970, fjernstyrt fra 1968 (CTC) og fikk automatisk togstopp (ATS) i 1983. I 1957/58 ble de mest berømte av NSB's damplokomotiver, Dovregubben, faset ut av tjeneste og erstattet med dieselmateriell (foto 6).



Foto 1: Dovrebanen ble bygget i en periode hvor Statsbanene hadde mange dyktige steinhoggere i sin tjeneste. Den mektige brua over Orkla er den lengste steinhvelvbru på det norske jernbanenettet. Brua ble bygget i 1911-15 og er 84 meter lang med et hovedspenn på 60 meter.

Foto: Jernbaneverkets arkiv.

Bygninger, arkitekter og byggeskikk.

For søndre del av baneanlegget, strekningen Dombås-Drivstua, ble det i 1912 utlyst en arkitektkonkurranse om utforming av bygningene på stasjonene og jernbanens boliger. Arkitektkonkurransen var svar på kritikk mot NSB på grunn av tidligere manglende tilpasning til lokal byggeskikk. Arkitektkonkurransen ble vunnet av den unge Erik Glosimodt. Inspirert av nasjonalromantiske strømninger ble bygningenes formspråk hentet fra laftearkitekturen

i Gudbrandsdalen, med bl.a. knekte vindskier (Tofte gård), barokkinspirerte felter over de viktigste dørene, og en mørk tjærebrun hovedfarge. I kontrast til brunfargen ble det laget felter med kraftige farger inspirert av interiører fra gårdene i dalføret. Disse bygningene står ennå i sin opprinnelige prakt og er blant de arkitektonisk mest monumentale på det norske jernbanenettet (jfr. foto 2-5).





Foto 2-5: Arkitekt Erik Glosimodt's stasjonsbygninger på Fokstua, Hjerkinn, Kongsvoll og Drivstua ble oppført i perioden 1917-21 og vurderes for å være blant de arkitektonisk mest vellykkede på det norske jernbanenettet. Bygningene er holdt i samme formspråk, men hver stasjon fikk sin egen type av både stasjonsbygning og godshus/uthus. Stasjonsbygningene har i avgjørende grad bidratt til å befeste Dovrefjells nasjonale ry og har høy verneverdi.

Foto: Magne Fugelsøy.

Også vokterboligene var en del av Glosimodts oppdrag. I årene 1919-21 ble det på høyfjellsstrekningen oppført fem permanente, doble vokterboliger samt en rekke provisoriske arbeider- og oppsynsmannsboliger. Flere av boligene står fremdeles, hvorav to er i NSB BA's eie (Lesjabekk og Svonå). I tillegg til Glosimodts bygninger ble det i 1911 reist ytterligere fem boliger for anleggets personale. Tre av disse står fortsatt; på Hjerkin, Vålåsjo og Kongsvoll. Alle disse bygningene fikk en positiv mottakelse i samtiden og vurderes den dag i dag som hederlig byggeskikk.

På denne delstrekningen ble det utenfor arkitektkonkurransen også planlagt og oppført lokomotivstaller ved Hjerkin og Drivstua. Disse ble bygget av skifer. De står ennå, men stallen ved Drivstua er nå uten sporforbindelse. Behovet for å ha et oppfyrt damplok på Drivstua for å assistere togene opp det bratteste partiet av Drivdalen er forlengst en saga blott.

For strekningen nord for Drivstua ble bygningene tegnet av det nyopprettete arkitektkontoret ved NSB (opprettet 1913). NSB's arkitekter brukte Glosimodts høyfjellsstasjoner som forbilder, men ga bygningene et enklere formspråk. De store stasjonene Oppdal og Berkåk fikk sine spesialtegnete bygninger. En egen type ble utviklet for Ulsberg og Soknedal, mens de små stasjonene Engan, Driva, Fagerhaug, Garli og Snøan fikk sine bygninger oppført etter samme tegning. Alle bygningene fikk et felles formspråk og bidro sterkt og positivt til banestrekningens identitet.

Stasjonsbygningene på Engan, Driva, Garli og Snøan er senere revet/brent eller tatt i bruk til annet formål. Stasjonene Fagerhaug, Ulsberg og Soknedal er i dag uten betjening. Stasjonsbygningene er imidlertid fortsatt i bruk som relèhus og tekniske rom for Jernbaneverket.



Foto 6: Dovregubben ved Drivstua stasjon i 1935.

Foto: Jernbanemusèets arkiv.

Også vokterboligene på den nordre strekningen er tegnet av NSB's arkitektkontor. Disse er enkle og de samme tegningene er også brukt ved andre baner. Bare vokterboligene ved Oppdal og Fagerhaug er fortsatt i NSB BA's eie. Den 3-spors lokomotivstallen med vanntårn ved Oppdal stasjon må også nevnes. Denne er bygd i samme stil som stallene ved Hjerkin og Drivstua og er fortsatt i bruk.

Øvrige driftsanlegg.

Med formål å skaffe elektrisk kraft til Hjerkin og Kongsvoll stasjoner, vokterboligene på fjellet og et forsterket vannverk på Hjerkin, bygget Statsbanene i 1930-31 et vannkraftverk i Driva, 1,7 kilometer nord for Kongsvoll. Som en del av konsesjonsvilkårene ble NSB pålagt å levere strøm til Hjerkin og Kongsvoll fjellstuer.



Foto 7: Kongsvoll kraftstasjon øverst i Drivdalen produserte elektrisk kraft til fjellstuene og NSB's anlegg på høyfjellet til langt ut på 1960-tallet. Kraftstasjonen var så lenge damplokomotivene gikk en forutsetning for driften over fjellet.

Foto: Jernbanemusèets arkiv.

EKSISTERENDE VERN

Vernet natur- og kulturlandskap (NVL)

Ved Fokstua ligger stasjonen og deler av banen innenfor grensene til

Fokstumyra naturreservat.

Reservatet ble opprettet i 1923 som følge av Dovrebanens inngrep i naturmiljøet.

Over høyfjellet grenser jernbanen til

Dovre fjell nasjonalpark.

Naboskapet stiller strenge krav til et stedstilpasset vedlikehold.

Mellom Grønbakken på høyfjellet og Ny-stugudalen i Drivdalen ligger Dovrebanen innenfor grensene til

Kongsvoll og Drivdalen landskapsvern-områder. Verneområdene ble opprettet ved Kgl. resolusjon av 21. juni 1974 med formål å bevare det egenartede natur- og kulturlandskapet i Øvre Drivdalen, og det kulturhistoriske miljøet omkring Vårstigen og Kongsvoll fjellstue. Vernebestemmelsene gjør unntak for ordinær drift og vedlikehold av veg og jernbane.

Tiltakenes omfang og karakter skal imidlertid tilpasses verneplanenes intensjoner og krever at spesiell aktsomhet utvises for alt vedlikehold. Bl.a. bør nye materialer og konstruksjonsformer ikke innføres på fjellet og i Drivdalen.

Verneplan for jernbanebygninger (VJ)

NSB foretok i årene 1978-92 en vurdering av sine bygninger med henblikk på vern. Dette arbeidet resulterte i at hele 17 bygninger på strekningen Dombås-Støren ble foreslått fredet/vernet i NSB's "Verneplan for jernbanebygninger":

Fokstua stasjon; km 361,65 (A)
stasjonsbygning og godshus

Lesjabekk; km 367,95 (C)
vokterbolig med uthus

Hjerkinn stasjon; km 381,74 (A)
stasjonsbygning, godshus
og lokstall

Kongsvoll stasjon; km 393,02 (C)
pumpehus og hus
for trykkbasseng

Kongsvoll stasjon; km 393,23 (A)
stasjonsbygning og godshus

Drivstua stasjon; km 407,12 (A)
stasjonsbygning og godshus

Drivstua stasjon; km 407,12 (C)
lokstall og betjentbolig

Berkåk stasjon; km 466,35 (C)
stasjonsbygning

Fredningsvedtak med hjemmel i Kulturminnelovens §§ 15 og 19, datert 12.03.97 og 21.01.99, er fattet av Riksantikvaren for Fokstua, Hjerkinn, Kongsvoll og Drivstua stasjoner. Fredningen omfatter også et nærmere avgrenset område omkring stasjonsbygningene (plattformer, grunder, gjerder m.m.). I "Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen" er områdefredningen på og rundt disse stasjonene utdypet og konkretisert.

VERNEPLAN

I forbindelse med forarbeidene til denne rapporten ble det foretatt registreringer langs Dovrebanen sommeren /høsten 1999 og våren /sommeren 2000. 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.

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

Eierforhold til bygninger og andre elementer er i utgangspunktet av underordnet betydning for kulturminnevernet, men bygninger og anlegg som ikke lenger er i jernbanens eie, viser seg i praksis å være vanskelig å forvalte som jernbanerelaterte kulturminner. Jernbaneverket vil derfor oppfordre kommuner og private til å bidra til at også objekter som ikke lenger er i Jernbaneverkets (eller NSB BA's) eie blir tatt vare på og sikret et kulturvern faglig forsvarlig vedlikehold.

A. Kulturmiljøer

1. Stasjoner og stoppesteder

I de offentlige dokumentene fra forberedelsen til konkurransen om Dovrebanens stasjoner ble det gjentatte ganger påpekt at "bygningene bør søkes gitt et nasjonalt præg, mest mulig i overensstemmelse med vedkommende distrikts byg-gemaate". Hovedidèen med Glosimodts vinnerutkast, som med Arnebergs for stasjonene lenger sør, var at de både skulle ha et nytt, men også nasjonalt stilpreg, samtidig som de knyttet an til den stedlige byg-geskikken. Sammen med barokkdetaljer og en mørk, tjærebrun hovedfarge med kolorerte elementer inspirert fra Dovre og Gudbrandsdalens gårdsanlegg, ga Glosimodts vinnerutkast et solid norsk uttrykk.

Glosimodt's oppdrag omfattet tegninger av hele byggeprogrammet, fra stasjonsbygninger til vokterboliger med uthus. Unntatt var bare tekniske bygninger som lokstaller, pumpehus, m.v. Det er betegnende for hvor viktig datiden anså dette programmet ved at hver av de fem stasjonene fikk utviklet sin egen stasjonsbygningstype og kombinert godshus/uthustype.

Erik Glosimodt forulykket i jernbaneulykken på Ilevollen i 1921, bare 40 år gammel, men har skaffet seg "evig" berømmelse gjennom de staselige stasjonsbygningene han tegnet for Dovrebanens høyfjellsstrekning.

Med opprettelsen av NSB's arkitektkontor i 1913 gikk norsk jernbanearkitektur inn i en ny fase. Da arkitektkontoret som sin første oppgave gikk løs på Dovrebanens nordre del, var det Glosimodts bygninger som var utgangspunktet. De store stasjonene fikk også på denne strekningen sine spesialtegnete bygninger (Oppdal, Berkåk), mens de små ble oppført etter

samme tegning (Engan, Driva, Fagerhaug, Garli og Snøan) hvor stasjonsbygning og godshus ble integrert. En mellomstor type med frittliggende godsbygning ble utviklet for Ulsberg og Soknedal. Mye av den gedigne materialbruken og de kostbare detaljene er luket vekk, men også disse stasjonsanleggene vurderes gjennomgående å ha stor arkitektonisk og jernbanehistorisk verdi.

Fire stasjoner er fredet (Fokstua, Hjerkin, Kongsvoll, Drivstua). Stasjonsbygningen på Berkåk er administrativt vernet gjennom VJ. Ytterligere en stasjon anbefales vernet gjennom "Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen" (Soknedal). Øvrige stasjonsanlegg har også kulturhistorisk verdi og bør søkes bevart i samarbeid med fylkeskommunenes kulturetater, kommunene og lokale interessenter.

Vi finner i dag følgende registrerte stasjonsmiljøer tilknyttet Dovrebanen:

Dombås stasjon
(omtales under Gudbrandsdalsbanen)
Fokstua stasjon
Vålåsjø stasjon
Hjerkin stasjon
Kongsvoll stasjon
Drivstua stasjon
Driva stasjon
Oppdal stasjon
Fagerhaug stasjon
Ulsberg stasjon
Berkåk stasjon
Soknedal stasjon (B)
Støren stasjon
(omtales under Størenbanen)

Fokstua stasjon, km 361,65.

Fokstua stasjon ligger midt på Fokstummyrene. Den ligger i et åpent myrlandskap, med vier og dvergbjørk som dominerende vegetasjon. Her finner vi den sørligste stasjonen med arkitekt Erik Glosimodts bygninger. Den lave vegetasjonen gjør at stasjonsbygningen kneiser som et høyt og stolt landemerke i det vidåpne landskapet. Den kan sees fra flere kilometers avstand. Bygningenes fasader og det særegne interiøret er godt bevart. Stasjonen sto ferdig i 1921 og bygningene med omgivelser er i dag fredet med hjemmel i Kulturminnelovens §§ 15 og 19. Rester av stasjonsdagen og den hellelagte perrongen er inkludert i fredningen.

Forvaltningen av Fokstua som kulturminne bør inkludere hele stasjonsområdet (JBV's eiendom) med unntak av spor og kjøreledningsmaster. Blant annet utgjør

de karakteristiske snøskjermene en del av dette særpregete miljøet og bør vedlikeholdes med respekt for fredningsobjektets karakter. Nye kjøreledningsmaster av tre vil yte miljøet størst rettferdighet. En oppdimensjonert type tremaster bør utvikles til bruk på høyfjellet. Kfr. omtalen av Hjerkin, Kongsvoll og Drivstua, sidene 20, 34 og 37.

Ca. 1 kilometer sør for Fokstua stasjon ble det bygget en demning i Foksa for inntak av vann til vannverk og kraftverk. Denne dammen med teknisk tilbehør står ennå. Da dammen geografisk sett ligger langt unna stasjonen er dette anlegget ikke foreslått vernet som en del av kulturmiljøet på Fokstua, men er anleggshistorisk en del av dette. Det vises her til omtalen på side 58.



Foto 8: Fokstua stasjon er et landemerke på Dovrefjellplataet. Stasjonsbygningen og godshuset er fredet gjennom "Verneplan for jernbanebygninger" (VJ). Fredningen omfatter også deler av stasjonens utomhusanlegg. Alle elementer med betydning for opplevelsen av kulturmiljøet må vedlikeholdes med respekt for kulturminnets karakter.

Foto: Magne Fugelsøy.

Vålåsjø stasjon, km 372,42.

Vålåsjø er for lengst nedlagt som stoppested på Dovrebanen. Plattformsporet er revet slik at sammenhengen mellom bane og bygninger er svekket. Ekspedisjonsbygningen og uthuset med privèter er imidlertid fortsatt i god stand og utgjør sammen med stedets vokterbolig et særpreg og verdifullt bygningsmiljø på høyfjellet.

Ekspedisjonsbygningen foreslås ikke pålagt noe formelt vern i "Nasjonal verneplan" eller "Verneplan for jernbanebygninger", men er en del av Glosimodts bygningsprogram for Dovrebanens høyfjellsstrekning og må forvaltes som det arkitekturminnet det er. Bygningene eies fortsatt av NSB BA og disponeres som feriebolig for egne og Jernbaneverkets ansatte. Det er viktig at fjellbjørka ikke får gjenerobre de åpne grasarealene rundt bygningene.

Hjerkinn stasjon, km 381,74.

Hjerkinn stasjon er Dovrebanens høyest beliggende, 1017 m.o.h, og ligger rundt tregrensen ved foten av Geitberget.

Mer enn noen annen bygning på Dovrefjell setter stasjonsbygningen på Hjerkinn fantasien i sving mot folkeeventyrenes kongsgårder (foto 10). Bygningens dimensjoner, farger og formspråk spiller sterkt sammen med de storslagne omgivelsene. Både stasjonsbygningen, gods-huset, lokomotivstallen og den hellelagte plattformen er i dag fredet i medhold av Kulturminneloven's §§15 og 19. Fredningen omfatter også stallsporene og lokomotivstallens svingskive (foto 62).



Foto 9: Vålåsjø stasjon. Bak ekspedisjonsbygningen ligger uthuset med privèter bygd i samme formspråk. Okerfargen skjuler flere spennende bygningsdetaljer og utskjæringer som med fordel kan bringes fram gjennom en mer variert og bevisst fargesetting.

Foto: Magne Fugelsøy.

Må eksisterende plattform heves skal dette skje med gjenbruk av eksisterende per-rongstein og plattformheller. En eventuell ny midtplattform bør bygges av vitrioll/tjæreaktig behandlet treverk for ikke å forstyrre anleggets karakter. Til plattformbelysning bør velges en eldre eller mer tilpasset armaturtype til erstatning for nåværende fra ca. 1970.

Også miljøet utenom fredningsområdet må behandles med omtanke for helheten og tidsepoken som kulturminnet representerer. Man bør bl.a. unngå at nye og eldre kjøleledningsmaster brukes om hverandre. *Bruk av tremaster vil yte miljøet størst rettferdighet. Standard fagverksmaster i stål må frarådes brukt både her og på de øvrige høyfjellsstasjonene på Dovrefjell da disse vil bryte dramatisk med den tidskoloritt som hviler over disse helstøpte anleggene.*



Foto 10 og 11: Stasjonsanlegget på Hjerkin er det største på høgfjellsstrekningen. Stasjonsbygningens formspråk og dimensjoner gir stedet en egen aura av monumentalitet og soliditet. Ulike mastetyper i betong og stål står i kontrast til anleggets øvrige materialer som er basert på naturstein og behandlet trevirke. Kjøleledningsmaster i tre bør derfor foretrekkes dersom dette kan gjennomføres. Også annen armatur må tilpasses stedets karakter.

Foto: Magne Fugelsøy og Tor Nilssen.

Kongsvoll stasjon, km 393,23.

Stasjonsbygningen på Kongsvoll er et smykke av en bygning og er sammen med godshuset og stasjonens perrong og hage fredet med hjemmel i Kulturminnelovens §§ 15 og 19. Stasjonens vannverk med pumpehus og hus for trykkbasseng er også sjelden godt bevarte og er inkludert i vernet (administrativt vernet). Anlegget framstår på en meget karakteristisk og fordelaktig måte i landskapet.

Kongsvoll stasjon ligger på 886 m.o.h på et svakt hellende platå øverst i Drivdalen, før elva og banen stuper ned i den ville fjell-dalen. Fjellstua, som ligger på andre siden av elva, er opphavet til stasjonen og utgjør sammen med stedets naturgitte rammer et kultur- og naturmiljø av nasjonal verdi. Området er viden kjent for sin botaniske fjellflora og både stasjonen og fjellstua

kan framvise hageanlegg med sjeldne arter som er unike på disse kanter og høyder. Kulturlandskapet er gjennom Naturvernloven pålagt et særskilt vern (Kongsvoll landskapsvernområde).

I medhold av intensjonene i landskapsverneplanen og Riksantikvarens forarbeider til fredningen av Kongsvoll stasjon, foreslås en større del av Jernbaneverkets eiendom og anlegg på Kongsvoll pålagt et særskilt vern i "Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen". Denne utvidelsen av verneområdet er det nærmere gjort rede for på side 34. Fordi trafikken er liten bør stasjonen betraktes som et kulturminne der tiltak for å bedre publikums fasiliteter ikke må gå på bekostning av anlegget autentisitet. Bl.a. bør eksisterende plattform bevares (og ikke heves).



Foto 12: Stasjonsbygningen på Kongsvoll er et smykke av en bygning og er sammen med godshuset og stasjonens perrong og hage fredet med hjemmel i Kulturminnelovens §§ 15 og 19. Bygningene er tegnet av Erik Glosimodt og sto ferdig i 1921. Også stedets vokterbolig fra 1911 er godt holdt i hevd og supplerer stasjonsmiljøet på en fin måte (jfr. foto 25 og 26).

Foto: Magne Fugelsøy

Drivstua stasjon, km 407,12.

Drivstua stasjon er den nordligste av Glosimodt's stasjoner og er som de øvrige høyfjellsstasjonene på Dovrefjell, fredet etter Kulturminnelovens §§ 15 og 19. Fredningen omfatter hele anlegget med bygninger, perrong, gjerder og grunder som er meget godt bevart. Perrongen er delvis helletagt. Nord for stasjonsbygningen finner vi også rester etter den gamle stasjonsbygningen.

Stasjonsanlegget ligger der den ville fjeldalen Drivdalen åpner seg og vi møter de første boplassene nord for fjellet (Drivstuas "hestehager"). Bygningene er holdt i samme formspråk som stasjonene lenger sør, men gjennom torvtekte tak er anlegget tilpasset beitelandskapet og gårdsbebyggelsen omkring. De høyreiste bygningene ligger markant til i landskapet og kan betraktes på lang avstand. Like ved ligger også stasjonens skiferkledde

lokomotivstall. Bygningen er av samme type som lokstallen på Hjerkin, med de samme arkitektoniske kvaliteter. Spor og dreieskive er dessverre revet (se side 60). Derimot er stasjonens tre vokterboliger, en 4-leiligheters betjentbolig og et tidligere skolehus bevart i god eksteriørmessig stand. Ingen av disse bygningene er imidlertid lenger i jernbanens eie.

Både betjentboligen og lokstallen står på NSB's verneliste (VJ) over administrativt vernede jernbanebygninger. Også deler av stasjonens vannforsyningsanlegg, med et pumpehus nede ved Driva og et trykkbasseng oppe i lia øst for E6, er bevart. *I Riksantikvarens saksframlegg til frednings-saken er det anbefalt at disse anleggene blir sikret vern gjennom Plan- og bygningsloven. Denne anbefalingen er fulgt opp i "Nasjonal verneplan". Verneområdets avgrensning og begrunnelse er det nærmere gjort rede for på side 37.*



Foto 13: Drivstua stasjon er den nordligste av stasjonene som ble tegnet av Erik Glosimodt. Stasjonen ligger der landskapet åpner seg i et dalrom nordover mot Engan og er en milepæl for både vegfarende og togreisende på turen over fjellet. Bygninger og anlegg med perrong, grunder og gjerder m.v. er fredet i medhold av Kulturminnelovens §§ 15 og 19.

Foto: Magne Fugelsøy.

Driva stasjon, km 421,78.

Driva stasjon ligger der Drivdalen og Vinstradalen møtes øverst i Oppdal. Stasjonen framsto i sin tid som et velutstyrt og vakkert anlegg. Stasjonsbygningen var av de første som ble tegnet ved NSB's arkitektkontor. Tilsvarende bygninger ble også reist ved Engan, Fagerhaug, Garli og Snøan stasjoner, men med unntak av Fagerhaug er alle de øvrige gått tapt. I forbindelse med at man sluttet å kjøre damptog på Dovrebanen ble stasjonen overflødig og nedlagt i 1971. Bygningene ble solgt til private, og etter at kryssingsspor og plattform er fjernet er det i dag liten grunn til å foreslå vern av det gjenværende miljøet.

Diverse originale stolpearmaturer for plattformbelysning (ikke lenger i bruk) kan gis ny anvendelse på stasjoner hvor disse opprinnelige elementene har gått tapt.

Oppdal stasjon, km 429,28.

Oppdal har et stort og historisk interessant stasjonsmiljø. Stasjonsbygningen er tegnet ved NSB's arkitektkontor og er den største på Dovrebanens nordre del. Utgangspunkt var også her Erik Glosimodts tegninger for høyfjellsstasjonene. Stasjonsbygningen er meget forseggjort med avtrappete tilbygg for ekspedisjonslokaler og spisesal. De arkitektoniske kvalitetene vurderes å være fullt på høyde med den samtidige Berkåk stasjon som er vernet i "Verneplan for jernbanebygninger" (side 27).

På Oppdal finner vi også en 3-spors lokomotivstall (rundstall med svingkive) som er sammenbygd med et vanntårn. Som stallene på Hjerkin og Drivstua er anlegget skiferkledd og har arkitektonisk verdi (foto 16).



Foto 14: Stasjonsbygningen og turisthotellet (foto 15) gir Oppdal stasjon en sterk identitet som man må vite å bygge videre på når stasjonsanlegget skal videreutvikles. Eventuelle ombygginger/påbygginger må skje med respekt for stasjonsbygningens arkitektoniske uttrykk og bygningens fint oppdelte bygningskropp.

Foto: Magne Fugelsøy.



Foto 15: Ved siden av stasjonsbygningen ligger Oppdal Turisthotell. Hotellet har sin hovedinn- gang direkte fra plattformen og forteller at turistene i den første tiden kom til Oppdal med jern- bane. Den monumentale hotellbygningen i skifer er minst like viktig for stasjonens identitet som stasjonsbygningen.

Foto: Magne Fugelsøy.



Foto 16: Skifer er også anvendt i vanntårnet og lokomotivstallen og er således et materiale som i sterk grad er med på å gi Oppdal stasjon identitet. Selv om stallen ikke er ført opp på "Verneplan for jernbanebygninger" har anlegget arkitektonisk verdi.

Foto: Magne Fugelsøy.

Oppdal stasjon foreslås ikke vernet i "Nasjonal verneplan", men bygninger og miljø har betydelig kulturhistorisk verdi som må forvaltes med omtanke når stasjonsanlegget skal utvikles og fornyes. Det bør være en særskilt oppgave for Oppdal kommune og turishotellets eiere å bidra til at dette historiske skysstasjonsanlegget anno 1920 igjen kan gjenvinne sin monumentale arkitektur og sin rettmessige plass i Oppdals tettstedsmiljø.

Fagerhaug stasjon, km 441,35.

Stasjonsbygningen ved Fagerhaug representerer det som i sin tid var den vanligste bygningstypen på Dovrebanens nordre del. Bygningen er holdt i samme høgreiste formspråk som de øvrige stasjonsbygningene på banestrekningen, men er en krympet utgave. Et frittstående uthus/privèt kompletterer anlegget.

Bygningene er bevart i tilnærmet opprinnelig tilstand der bygningsdetaljer som vinduer, dører, kledning, tak m.v. er i behold. Perrongen har også, som en av de få gjenværende på Dovrebanens nordre del, sine opprinnelige plattformheller bevart (foto 61). Stasjonsbygningen viser tegn til gryende forfall.

Fagerhaug har, som den siste gjenværende av Dovrebanens små mellomstasjoner, bygningshistorisk verneverdi. Selve stasjonsmiljøet kan imidlertid ikke framvise kvaliteter som berettiger vernestatus i "Nasjonal verneplan". Stasjonsanleggets arkitektoniske verdi er imidlertid udiskutabel og anlegget bør søkes bevart som et lokalt arkitekturminne.



Foto 17: Fagerhaug stasjon med privèt/uthus og kombinert stasjonsbygning/-godshus er den siste bevarte av det som en gang var den vanligste stasjonstypen på Dovrebanen nordenfjeldsk. Bygningene er holdt i samme høgreiste formspråk som de øvrige langs banestrekningen, selv om romprogrammet er krympet. Anlegget kvalifiserer ikke for vern i "Nasjonal verneplan", men stasjonsbygningen bør om mulig bevares som et lokalt arkitekturminne.

Foto: Magne Fugelsøy.

Ulsberg stasjon, km 455,17.

Også ved Ulsberg finner vi en velholdt og høgreist stasjonsbygning i samme form- og språk som de øvrige stasjonsbygningene langs Dovrebanens nordre del. Også gods- huset er bevart i opprinnelige skikkelse. Sammen med bygningene danner park- anlegget med den omkransende stramme bjørkerekken, plenene og de kraftige hage- buskene (syrener og buskkaprifol) et hel- støpt stasjonsmiljø. Anlegget er godt holdt i hevd på tross av at stasjonen ikke lenger har togstopp.

Ulsberg er bygget etter de samme tegnin- ger som Soknedal, men vurderes ikke å ha de samme kvalitetene som Soknedal sta- sjon. Anlegget anbefales derfor ikke pålagt noe formelt vern.

Berkåk stasjon, km 466,35.

Berkåk er et viktig knutepunkt for trafik- ken mellom Orkladalsfjøret, Soknedal og Oppdalsfjøret. Stasjonen er fortsatt betjent og alle persontog stopper ved stasjonen. Stasjonsbygningen er stor og ruvende. Det samme er godshuset. Bygningene er godt vedlikeholdt og har fått en tung og god fargesetting i tråd med bygningskroppens størrelse. Ved Berkåk finner vi også et parkanlegg av samme type som ved Uls- berg som er godt vedlikeholdt.

Stasjonsbygningen er vernet gjennom "Verneplan for jernbanebygninger". Et ytterligere (utvidet) vern av stasjonsområ- det i "Nasjonal verneplan" foreslås ikke. Parkanlegget må imidlertid tas vare på og viderutvikles som en del av miljøet ved stasjonen (jfr. side 62).



Foto 18: Stasjonsbygningen på Berkåk er ruvende med flere tilbygg som danner en arkitektonisk helhet med hovedbygget. Bygningen er fint fargesatt. På stasjonsområdet er også bevart en stor stasjonspark. Stasjonsbygningen er administrativt vernet i NSB's verneplan.

Foto: Magne Fugelsøy.

Soknedal stasjon, km 486,60 (B).

Stasjonsbygningen ved Soknedal er en speilvendt utgave av bygningen ved Ulsberg, mens godshuset er identisk. Det synes også som om planen for stasjonsområdet er tilnærmet lik. Dette gjelder trafikkløsningen, bjørkerekken som avgrensner området, og den lille hagen med hardføre busker. I tillegg er vegen opp til Soknedal stasjon kantet med stabbesteiner. Interessant er også en hestebom av betong(!) som er bevart på stasjonstomta. Stasjonen har en meget fin beliggenhet i dalrommet, med vidt utsyn over bygda. På grunn av den sterke stigningen for jernbanen på strekningen Støren-Bjørset bru er stasjonen blitt liggende et godt stykke opp fra bygdesenteret nede i dalbunnen.

Soknedal stasjon med bygninger og uteareal foreslås vernet i "Nasjonal verneplan" som et helstøpt og tilnærmet autentisk sta-

sjonsanlegg på Dovrebanens nordre del. Selv om stasjonen for lengst har mistet sin betydning som stoppested er den fortsatt en viktig milepæl på reisen mellom fjellet og Trondheim. Soknedal stasjon har derfor også bevaringsverdi ut over sin egenverdi. Foruten bygningene er vegen, stabbesteinene, stasjonshagen, bjørkerekken og plattformen viktige elementer i dette anlegget. Vernekategori B.

Stasjonsanlegget kan med enkle tiltak tilbakeføres til representabel stand. Grinder, portstolper, lasteramper m.v. må istandsettes. Også det gamle stasjonsnavneskiltet med stolpeskrift bør igjen komme på plass. Tiltak er de senere år gjennomført for å ta vare på bygningene. Fortsatt står det igjen å skifte ut eller reparere panel, vannbord, vinduer osv. på privèten og godshuset. Stasjonens vannforsyningsanlegg må ansees som tapt og inngår ikke i verneforslaget.



Foto 19: Soknedal stasjons adkomst fra nord. Det velkjente mønsteret med gjennomgående adkomstveg finner vi også her. Vegen er avgrenset av stabbesteiner og en rekke med bjørketrær mot dalen. Med noen unntak er utomhusanlegget godt bevart. Bl.a må stasjonens grinder settes i stand.

Foto: Magne Fugelsøy.



Foto 20 og 21: Soknedal stasjon er bevart i tilnærmet autentisk utgave med sine opprinnelige bygninger i behold. Stasjonsbygningens arkitektoniske kvaliteter (nybarokk) er høye, selv om den er mer nøktern i formspråket enn de fredete stasjonsbygningene på høgfjellsstrekningen. Bevart er stasjonsbygningens tak, panel, vinduer, fasadedekor, lampearmaturer m.v. Anlegget anbefales vernet i "Nasjonal verneplan".

Foto: Magne Fugelsøy.

2. Vokterboliger

Vokterboligene med sine uthus og grasvoller er også viktige kulturmiljøer langs våre banestrekninger. På Dovrebanens sørlige del ble disse bygningene i all hovedsak tegnet av arkitekt Erik Glosimodt.

På den nordlige strekningen ble det reist enklere bygninger oppført etter standard typetegninger utviklet ved NSB's arkitektkontor. Disse bygningene ble oppført i 1919-21. På fjellet ble det i tillegg (utenom programmet) reist fem funksjonærboliger i 1911 som husvære for anleggets personale. Disse ble etter anlegges ferdigstillelse tatt i bruk som banemester-/vokterboliger. Tre står fortsatt (Vålåsjø, Hjerkin og Kongsvoll).

En vokterbolig er vernet gjennom "Verneplan for jernbanebygninger" (Lesjabekk), ytterligere tre foreslås vernet gjennom "Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen" (vokterboligene ved Drivstua). Alle de øvrige gjenværende har imidlertid bevaringsverdi. De viktigste er:

Lesjabekk vokterbolig
Vålåsjø vokterbolig
Hjerkin banemester- og vokterboliger
Svonå vokterbolig
Kongsvoll vokterbolig
Vokterboliger ved Drivstua (3 stk) (B)

Disse er presentert med fotos i det etterfølgende. For Kongsvoll og Drivstua vises det også til beskrivelsen av miljøene som de utgjør en del av.



Foto 22: Lesjabekk vokterbolig, km 367,95, står på NSB's bygningsverneplan. Fôrlått og beiting har opp igjen gjennom årene gjort at de åpne arealene rundt husene har blitt til frodige grasvoller. Nå som vokterboligene er fraflyttet og beitingen opphørt, invaderes de åpne arealene igjen av fjellbjørkeskogen. For helhetens skyld er det viktig at disse vollene holdes åpne ved at kratt fjernes og gras slås hver sommer.

Foto: Tor Nilssen.



Foto 23: Vålåsjø vokterbolig og uthus, km 372,53, utgjør sammen med stasjonsbygningen et bygningsmiljø som gir stedet identitet. Vokterboligen fra 1911 var en av de første som ble bygget på høgfjellsstrekningen. Bygningene er fremdeles i NSB BA's eie (ferieboliger) og bør være sikret tidsriktig vedlikehold uten at bygningene formelt vernes.

Foto: Tor Nilssen.



Foto 24: Svonå vokterbolig, km 387,03, ligger like ved E6 nord for Hjerkinn. Bygningene er fremdeles i NSB BA's eie og brukes som ferieboliger. Også disse bygningene er en del av et usedvanlig godt bevart bygningsprogram på Dovrebanens høgfjellsstrekning som må tas vare på for ettertiden.

Foto: Magne Fugelsøy.



Foto 25 og 26: Vokterboligen på Kongsvoll, km 393,37, er også godt bevart og utgjør sammen med det karakteristiske uthuset en viktig del av kulturmiljøet rundt Kongsvoll stasjon. Bygningen er overtatt av Universitetet i Trondheim slik at vern og vedlikehold kan påregnes. Boligen bør ved neste anledning få tilbake sine opprinnelige dører. Foto 26 viser uthuset sett fra overgangsbroa over jernbanen.

Foto: Magne Fugelsøy.





Foto 27 og 28: To bevarte vokterboliger ved Drivstua, km 405,88, utgjør ei husgruppe som er vakker plassert i landskapet mellom Driva og gamle Dovreveg. En tredje finner vi 900 meter lenger nord, km 406,76, mellom vegen og jernbanen (foto 28). Bygningene er av sine eiere godt tatt vare på med sine originale tak, staffpanel og vinduer i behold. Alle tre anbefales pålagt vern som en del av kulturmiljøet rundt Drivstua stasjon (se side 37). Egne vernebestemmelser må utarbeides med regler for skjøtsel og vedlikehold av mark, gjerder, grunder, bygninger m.v.

Foto: Magne Fugelsøy



3. Andre kulturmiljø

Kulturlandskap ved Grønbakken og Kongsvoll, km 387,55-393,43.

Kongsvoll er en milepæl på reisen over fjellet, og har så vært i flere hundre år. Stasjonen, vokterboligen og fjellstua utgjør sammen med de naturskapte omgivelsene et kulturlandskap med en sjelden egenart. De bratte dalsidene avgrenser landskapsrommet og gir en tett atmosfære. Stasjonen framstår i sin opprinnelige prakt. Elvegjelet som må krysses i bru for å komme bort til stasjonen, gir også den besøkende en ekstra opplevelse. Sør for stasjonen (foto 36) og ved Grønbakken (foto 46) krysser viktige ferdselsveier mot fjellet som jernbanen passerer over på kunstferdig utførte steinhvelvkulverter. Dessverre ble landskapsrommet sør for Kongsvoll fjellstue forringet gjennom utretting av E6 tidlig på 1990-tallet, men fremdeles vurderes landskapet omkring stasjonen og fjellstua som et av de mest betagende på Dovrefjell (foto 29).

Landskapet på begge sider av sporet er allerede pålagt et formelt vern i medhold av Naturvernloven's § 5 (Kongsvoll landskapsvernområde). For Jernbaneverket blir oppgaven å vedlikeholde egen eiendom i medhold av vernebestemmelsene og med blick for den sammenheng disse elementene opptrer i. Bl.a. bør man med respekt for vernebestemmelsene og områdets egenart unngå å sette opp kjøreledningsmaster av stål da dette vil forringe den visuelle opplevelsen av landskapet og kulturmiljøet. Snøskjermer, gjerder og opprinnelige grunder, gamle skilt, trestolper med lysarmatur, murer og hvelvkulverter, fagverksbrua over Driva; alt må ivaretas og vedlikeholdes med sin tidskoloritt i behold. Denne oppgaven må løses i samarbeid med Fylkesmannen, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen.



Foto 29: Ved Kongsvoll snevres landskapet inn før jernbanen "stuper utfor" Dovreplatået og ned Drivdalen. Jernbanens hus og anlegg gir sammen med fjellstua og det åpne kulturlandskapet stedet identitet som milepæl på reisen over Dovre. Dette kulturmiljøet utgjør en del av Kongsvoll landskapsvernområde.

Foto: Tor Nilssen.



Foto 30 og 31: Stasjonsvegens bru over Driva utgjør porten til Kongsvoll stasjon. I vegbrua er anvendt brospenn fra den gamle Katfoss bru på Drammen- Randsfjordbanen (1866). Brua ble bygget av NSB, men vedlikeholdsansvaret er overtatt av Statens vegvesen. Tidligere lå det ei gammel tømmerbru på omtrent samme sted (figur 4). De gamle brukarene er fortsatt bevart (foto 31). Brua og brukar bevares som en del av kulturmiljøet på Kongsvoll (Statens vegvesen).

Foto: Magne Fugelsøy.



Baneparsell i Øvre Drivdalen,
km 393,43-405,65.

Nedstigningen fra fjellet følger mellom Kongsvoll og Drivstua en trang fjelldal med steile sider som går over i nakne, høye og ofte loddrette fjell, hvor steinsprang og skred volder banedriften problemer. Denne strekningen kan framvise tunneler, skredforbygning, fyllingsarbeider og murverk av høy håndverksmessig klasse der banen "balanserer" på smale berghyller og fyllinger høyt oppe i fjellsiden.

Mellom Høgsnyta og Hestekrubben tunneler (km 396,88-399,23) er jernbanen sprengt inn i fjellsiden eller lagt på høye fyllinger av utsprengte fjellmasser. På denne strekningen finner vi også Nystubekk tunnel og skredforbygning som har fått sin egen omtale på side 52. Banen ligger høyt over elva og E6 som man ser nede i den trange dalbunnen. Partiet er et av de mest spektakulære langs hele Dovrebanen. De togreisende kan nyte Vårstigen og Høgsnyta før banen forsvinner inn i den 1440 meter lange Hestekrubben tunnel, den lengste på Dovrebanen. Tun-

nelen ble bygget fordi at Nystuhøene på dette stedet sender snøskred helt ned i dalbunnen.

Denne vel 12 kilometer lange parsellen er en opplevelse både sett fra toget og fra E6. Baneanleggene anbefales imidlertid ikke pålagt noe ytterligere vern i "Nasjonal verneplan" da kulturlandskapet, som banen i dag er en del av, allerede er pålagt egne verne- og skjøtselsbestemmelser (Drivdalen landskapsvernområde). *Godt skjønn må utøves når banen skal vedlikeholdes. For eksempel bør man for framtiden unngå å tippe vrakmasser i de høye fyllingene som vender mot dalbunnen da dette er med på å forringe opplevelsen av landskapet og de patinerte steinfyllingene.*

Det ble ved anleggsstart også reist en dobbelt vokterbolig ved Nystubekk (1911) slik at et spesielt oppsyn med dette vedlikeholdskrevende partiet kunne gjennomføres. Boligen er senere revet, men ei flott gangbru viser fortsatt vei til anlegget fra E6 like nord for "Trollkjerka" (foto 32).



Foto 32: Dovrebanen under Høgsnyta (bak) med "Preikestolen" og "Trollkjerka" i forgrunnen (knyttet til sagn om Hellige Olav).

Foto: Magne Fugelsøy.

Kulturlandskap ved Drivstua,
km 405,65- 407,45 (B).

Jernbanens nåværende og tidligere eierdommer fra og med Driva bru og fram til den fredete Drivstua stasjon inneholder et stort antall veg- og jernbanerelaterte kulturminner som sammen med landskapet gjør dette området spesielt interessant med tanke på vern. På en 1,8 km lang strekning langs Dovrebanen finner vi følgende objekter: En gammel parsell av riksveg 50 (fra 1853), Driva bru med riksvegundergang av steinhvelv, to steinhvelvkuverter for sidebekker til Driva, vannverk/pumpehus for Drivstua stasjon, tre vokterboliger med uthus/utearealer, en 4-leiligheters betjentbolig og et gammelt skolehus for de jernbaneansattes barn vis à vis stasjonen (foto 33). Stedets tre vokterboliger, betjentboligen og skolehuset er i dag i privat eie, men alle er godt vedlikeholdt.

Sammen med den gamle riksvegen og elva skaper jernbanens bygninger og anlegg på denne strekningen et sjeldent flott samspill der natur- og kulturmark, bygninger, veg, gjerder, grunder og porter m.v. fremdeles er bevart i opprinnelig utførelse og forteller sin historie uten nyere forstyrrende elementer. Miljøet henger nøye sammen med det fredete stasjonsanlegget. Like ved ligger også den fredete Drivstua fjellstue (fredet i 1923).

Det er viktig at helheten i dette unike kulturlandskapet blir tatt vare på med sin tidskoloritt i behold. Vegundergangen og Driva bru's landkar og ledemurer av huggen stein må inngå i vernet. Dersom det viser seg mulig bør vernet også inkludere bruas fagverk. Må det opprinnelige stålfagverket byttes ut bør en lignende konstruksjon velges slik at brua kan beholde sitt avdempede samspill med omgivelsene omkring (se side 40).



Foto 33: Betjentboligen og skolehuset ved Drivstua stasjon bør pålegges vern i medhold av bestemmelser hjemlet i Plan- og bygningsloven og tas vare på/vedlikeholdes som en del av det kulturhistoriske miljøet ved Drivstua. Bygningene er administrativt vernet i NSB's verneplan.

Foto: Magne Fugelsøy.

På denne strekningen bør også de opprinnelige kontaktledningsmastene fra 1968 (om mulig) tas vare på, eventuelt skiftes ut med forsterkede tremaster. Spesiell aktsomhet må utvises ved utskifting av eldre banekomponenter, men vernet skal ikke være til hinder for oppgradering av gjennomgående spor. Unntaket er plattformsporet (spor 2) forbi Drivstua stasjon som bør bevares uten hevinger og bytte av trevillene.

I medhold av intensjonen om å sikre verdifulle kulturmiljøer langs jernbanen, anbefales ovenfornevnte parsell vernet i "Nasjo-

nal verneplan". Strekningen kan framvise et sjeldent godt bevart kulturmiljø fra Dovrebanens tidligste periode, i et vakkert og historisk kulturlandskap som har sin opprinnelse som kulturmark for den gamle fjellstua. Beitepreget bør bevares gjennom fortsatt bruk av området til sauebeite, alternativt gjennom (manuell) gresslått og fjerning av kratt. Pga. verneområdets mangfartethet anbefales det at verneområdets avgrensning og bestemmelser om skjøtsel og vedlikehold bindes opp i reguleringsplan. Dette vil kreve et samarbeid med Oppdal kommune, Statens vegvesen og Sør-Trøndelag fylkeskommune.



Foto 34 og 35: Innenfor det foreslåtte verneområdet finner vi en rekke utmarksstier med vippeporter og grunder i original utførelse. De fleste er i god stand, men noen er forfalt. Det er viktig at disse "detaljene" i kulturlandskapet blir bevart med sin opprinnelse og tidskoloritt i behold.

Foto: Magne Fugelsøy.



B. Objekter

I tillegg til stasjonene og de særegne kulturmiljøene i Drivdalen og på Dovrefjell, er det ikke til å unngå at mye av oppmerksomheten i kulturvernarbeidet bør rettes mot banens mange elementer av naturstein.

Dovrebanen ble bygget i den viktigste natursteinepoken i norsk jernbanebygging, og tilhøgd stein fra lokale brudd ble brukt til forstøtningsmurer, til landkar, til bygging av store og små hvelvbruer, til bekkekulverter, cisterner osv. Disse originale kunstbyggene er i utgangspunktet solide og varige konstruksjoner, men trues i dag av en overbygning som er i ferd med å vokse seg for stor for den gamle underbygningen. Problemet er visualisert på foto 36 og 37. Hvilke utfordringer man står overfor i banevedlikeholdet er også beskrevet i rapportene om Gudbrandsdalsbanen og Raumabanen

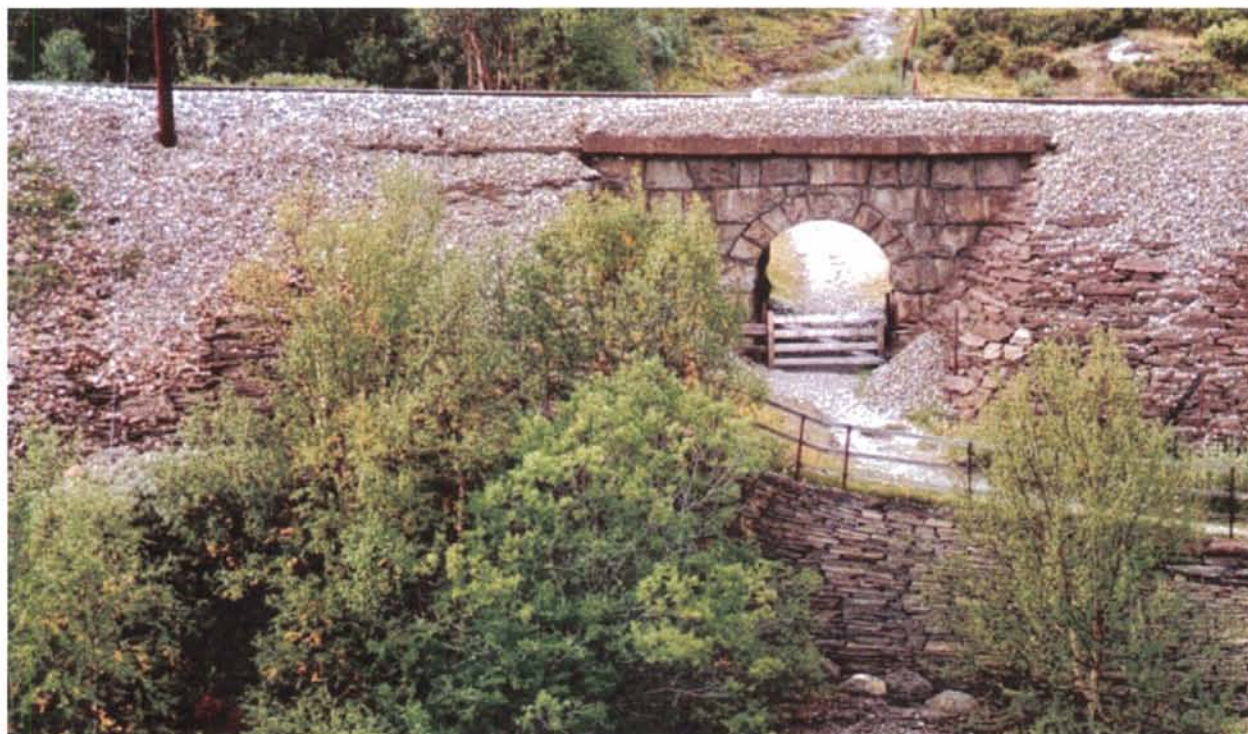


Foto 36 og 37: Denne vakre steinhvelvkulverten med utmarksveg og tilhørende murverk ved km 392,42, er pålagt vern som en del av (det nasjonalt viktige) kulturmiljøet ved Kongsvoll fjellstue. Ivaretagingen av oppgaven blir vanskeliggjort av at sporet er blitt hevet så mye at fyllingen ikke lenger greier å holde ballasten på plass. Pukken sklir utfor og forurenses den steinsatte fyllingskråningen. Foto 37 (over) viser heving av en gammel forstøtningsmur i Drivdalen. Fotoet visualiserer hvor sårbare disse gamle steinmiljøene er for tiltak, selv når intensjonene er de beste.

Foto: Magne Fugelsøy.

1. Jernbanebruer

Tilpasningsproblematikken mellom nytt og gammelt må (i større grad) tas på alvor i banevedlikeholdet. De håndverksmessige kravene som stilles til reparasjoner av gamle anlegg bør settes (betydelig) høyere enn hva man har vært villig til å akseptere de siste 40 årene. Denne utfordringen gjelder generelt, men må med utgangspunkt i Dovrefjells særegne landskaps- og symbolverdi praktiseres særskilt strengt på strekningen Dombås-Oppdal.

Opplæring av en ny generasjon håndverkere og arbeidsledere i klassiske håndverksfag synes i så måte helt nødvendig for å kunne ivareta denne forvaltningsoppgaven og er en utfordring Jernbaneverket må gripe fatt i.

Vi starter gjennomgangen av objektene med bruene. Disse landskapselementene har betydelig verdi som tekniske kulturminner og milepeler på reisen. De ligger gjerne i et fint samspill med naturlandskapet på stedet. Den mektige brua over Orkla er den lengste steinhvelvbrua på det norske jernbanenettet. Av stålbruene er Driva bru ved Drivstua den mest iøynefallende. Steinarbeidene i brukar og hvelv er av høy klasse.

Stålbruer med bærere av fagverk.

Bru over Driva, km 405,71

Fagverksbruene på Dovrebana er typiske for perioden omkring 1920. Den lengste er brua over Driva. Denne er 27 meter lang og foreslås (om mulig) vernet som ett av flere tekniske minner ved Drivstua (foto 38).

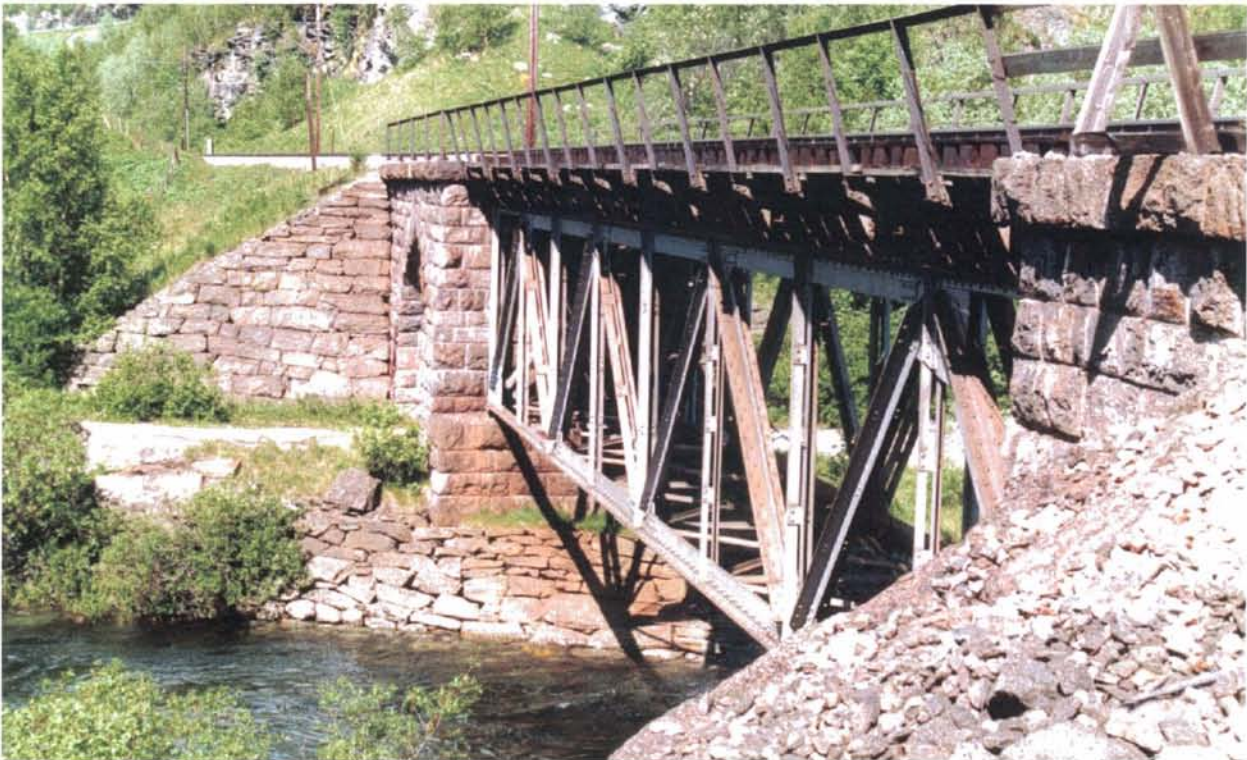


Foto 38: Brua over Driva har underliggende fagverk som hviler på flotte natursteinkar. Samspillet med natursteinkonstruksjonene og beliggenheten i dalrommet gjør at denne brua bør medtas som et tidstypisk og viktig element i det foreslåtte landskaps- og kulturvernområdet ved Drivstua stasjon. Se også side 47.

Foto: Magne Fugelsøy.

Steinhvelvbruer.

Mellom Dombås og Støren finnes det i følge sluttokumentasjonen i alt 10 steinhvelvbruer. Syv av disse er korte bruer med spenn fra 2,5 til 4 meter og blir i dagens terminologi helst betegnet som bekkekulverter eller underganger. Disse er beskrevet nedenfor i egne avsnitt. Dette gjelder også for stikkrenner som er bygget etter samme teknikk og med samme materialbruk.

Steinhvelvene er blant de mest bevaringsverdige objektene langs våre jernbaner. Følgende kriterier taler for et utstrakt vern av steinhvelv:

1. Totalt sett er de å betrakte som sjeldne eller i alle fall fåtallige. De opptrer dog ganske hyppige langs flere jernbaner som ble bygget i årene 1900-1930.
2. De representerer håndverk av ypperste klasse.
3. De er formfullendte og estetiske objekter ("ingeniørkunst").
4. Steinhvelvene er bygget av lokal stein og smelter på en fin måte sammen med landskapet på stedene hvor de er bygget.
5. Hvelvene er autentiske. De er så solid bygget at de i ettertid i svært liten grad er blitt gjenstand for ødeleggende flikking eller moderniseringer.

Hvelvbruenes utvikling er det nærmere gått inn på i rapporten for Hell-Grong på Nordlandsbanen. Langs denne banestrekningen kan vi følge steinbruenes historie over en periode på 30 år, fra de tidligste våtmurte bruene, til steinbruer med et betydelig tilslag av betong.

Hvelvbruene på Dovrebanen er alle bygget av bruddstein i sementmørtel og er fra steinhåndverkets glansperiode i Norge. Estetisk er disse bruene sårbare for ny "garnityr", som påhengte gangbaner, moderne rekkverk, betongpåstøp, standard kabelkanaler, bruk av ny stein osv. *Regelverket på dette området bør modifiseres og praktiseres med omtanke (foto 39).*



Foto 39: Korte steinbruer (kulverter) som i utgangspunktet har vært uten rekkverk, bør bevares uten. Man bør også være tilbakeholden med å legge inn nye skift stein i brubanen. I tilfeller slike "tilføyelser" ikke er til å unngå, er det viktig at steinen legges kant i kant med den gamle gesimssteinen. I eksemplet fra Drivstua er regelverkets minsteavstand til sporet blitt bestemmende for rekkverkets plassering, ikke bruestetikken. Hver steinbru må gis en individuell vurdering.

Foto: Magne Fugelsøy.

Ingen av de store steinbruene på Dovrebanen

Vinstra bru

Orkla bru

Skauma bru

foreslås (i denne omgang) pålagt vern i "Nasjonal verneplan". Dette betyr selvsagt ikke at bruene ikke er verdifulle kultur- og teknikkhistoriske minner. Alle må sikres skjøtsel gjennom det ordinære vedlikeholdet. Bruene er nærmere omtalt på etterfølgende sider.

Bru over Vinstra, km 421,36.

Vinstra bru er et formfullendt steinhvelv hvor det utførte håndverket er av høy klasse. Den flotte brua lå opprinnelig i et åpent kulturlandskap, men er i dag tilnærmet skjult av frodig elveskog. Brukonstruksjonen er høy fordi elva på dette stedet skjærer seg dypt ned i terrenget. Spennvidden er 12 meter og høyden over elvebunnen ca. 14 meter. Brua anbefales inntil videre ikke pålagt noe formelt vern i "Nasjonal verneplan" da tilsvarende bruer i mer eksponerte omgivelser foreslås vernet på Raumabanen og Nordlandsbanen. Brua er imidlertid isolert sett et av de mest spektakulære enkeltobjektene på Dovrebanen og har stor egenverdi (foto 40).

Bru over Orkla, km 452,27.

Den største attraksjonen blant enkeltobjektene langs Dovrebanen er utvilsomt brua over Orkla. Dette er den største steinhvelvbrua på det norske jernbanenettet. Den er 84 meter lang, med et hovedspenn på hele 60 meter. Den krysser Orkla over et trangt gjel preget av bratte bergvegger og steinurer. Avstanden fra underkant hvelvmitte til elvebunnen er 43,5 meter. Brua ble påstartet i 1911 og fullført i 1915.

På tross av at dette er en av de mest imponerende konstruksjonene på det norske jernbanenettet, er den lite omtalt. Årsaken er nok at svært få mennesker har opplevd dette monumentale byggverket. De som reiser sørover med toget, ser svært lite av brua før de fyker over den og inn i tunnelen sør for brua. De reisende med nordgående tog ser knapt brua i hele tatt, bare elvegjelet. Videre fører ingen bilveger fram til brua. Fra E6 ser en Orkla bru fjernt i øst når Kløft bru passeres.



Foto 40: Vinstra bru vurderes for å være et av de mest formfullendte steinhvelvene på det norske jernbanenettet. Bruas proporsjoner er iøynefallende elegante og håndverket er av høy klasse. Brua anbefales imidlertid (i denne omgang) ikke pålagt noe formelt vern i "Nasjonal verneplan" da tilsvarende bruer i mer eksponerte omgivelser blir vernet og tilrettelagt for publikum på Raumabanen og Nordlandsbanen.

Foto: Tor Nilssen.

Dette til tross; brua er et enestående teknisk og jernbanehistorisk minnesmerke fra "steinepoken" i norsk jernbanebygging. Arbeidet i det bratte elveleiet hadde et betydelig omfang og var forbundet med ikke liten vanskelighet. Håndverket er meget forseggjort og viser at Statsbanene på denne tiden hadde en rekke dyktige ingeniører, tømmermenn og steinhoggere i sin tjeneste. Under muringen måtte hvelvet understøttes av et solid tømmerstillas inntil den var ferdig murt og kunne bære

seg selv. Det var derfor ikke bare steinhoggerens håndverk som var avgjørende for resultatet, men også tømmermannens. 2350 tilhogde steinblokker hentet ut fra fem steinbrudd gikk med til byggverket. Kylling bru (landets mest kjente) på Raumabanen og Gulfoss bru over Gaulfossen (landets tredje lengste) er bygget på omtrent samme tid (1913-23) og med samme fremragende resultat.

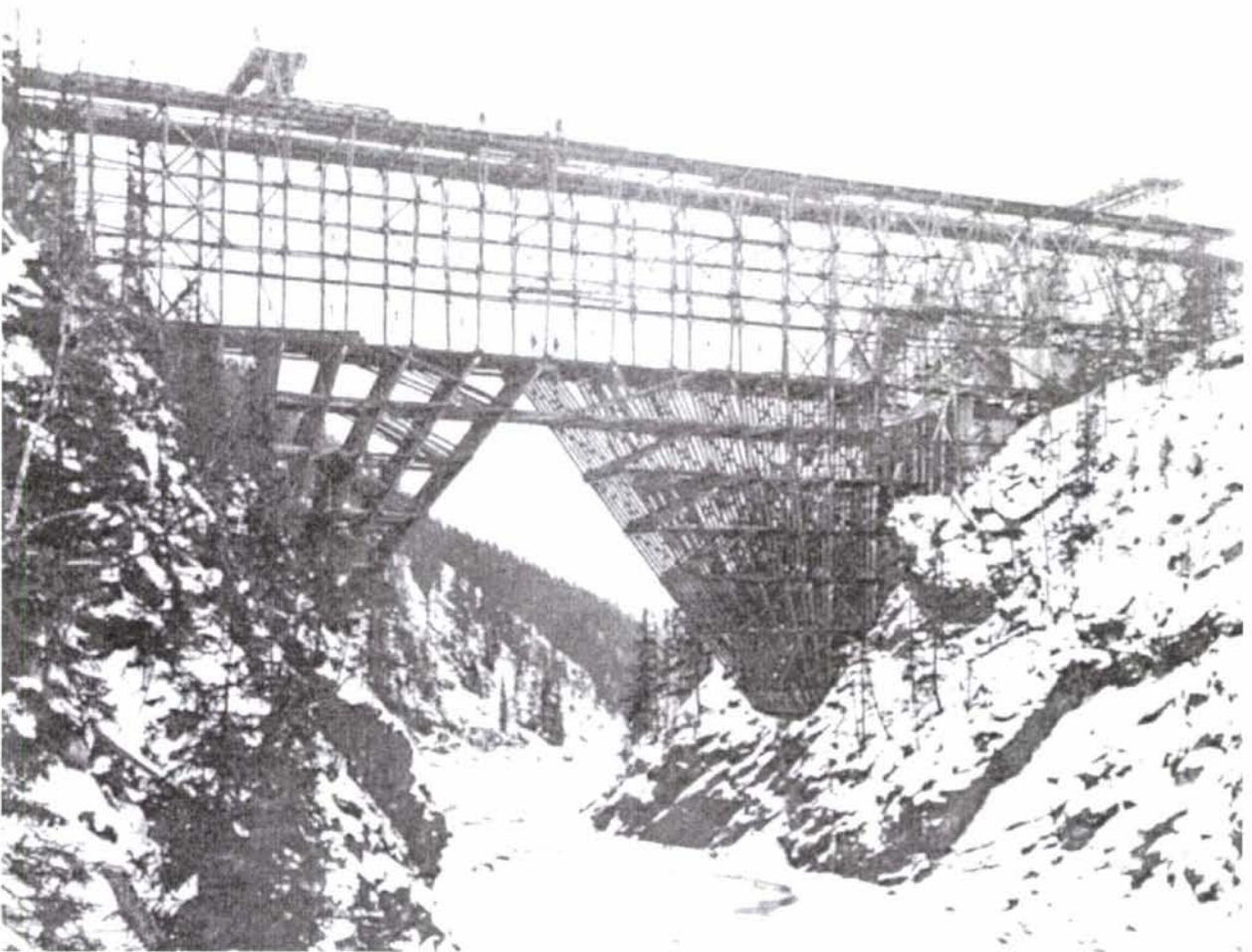


Foto 41: Orkla bru var på grunn av sin størrelse og lange spenn et foregangsprosjekt for sin tid. Arbeidet ved brustedet tok til med oppsetting av et solid stillas i 1911-12. Selv om stillasene bare skulle stå en kort tid var kravene til den håndverksmessige utførelsen meget strenge. Muringen av hvelvet startet i 1912 og brua var ferdig bygd i 1915. Brua ble sterkt beundret i sin samtid og det vellykkede resultatet fikk direkte betydning for de mer berømte steinhvelvbrueene på Raumabanen.

Foto: Jernbaneverkets arkiv.

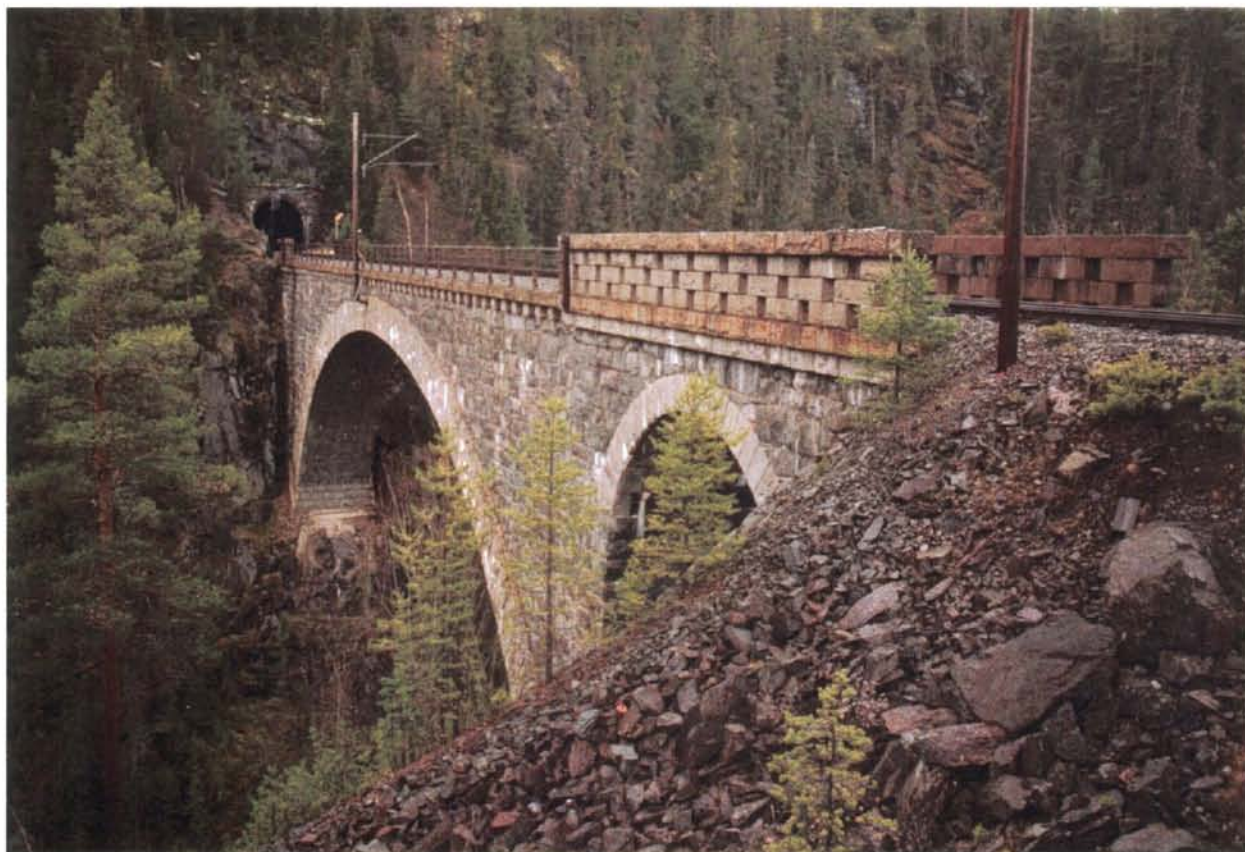


Foto 42 og 43: Orkla bru, med sitt hovedspenn på hele 60 meter, er Norges største steinhvelvbru. Det lange spennet krevde stor presisjon. 2350 nøye tilpassede steinblokker (kvaderstein) ble hugget ut og nummerert før hvelvet kunne settes sammen. Brua er tilnærmet autentisk bevart og er et levende kulturminne av høg ingeniørhistorisk verdi.

Foto: Tor Nilssen.



Bru over Skauma, km 464,63.

På samme måte som for de to andre steinhvelvbruene på Dovrebanen, er også Skauma bru et autentisk steinhvelv hvor også rekkverket er originalt. Denne brua spenner både over elva Skauma og en lokalveg som blant annet fører opp til demningen for det gamle vannverket til Berkåk stasjon. Brua er verneverdig, men

tilsvarende steinhvelv er plukket ut for vern på Raumabanen og Nordlandsbanen. Brua må likevel tas vare på som et kulturhistorisk og økonomisk viktig byggverk på banen. Det vises i denne sammenheng til rapportene for Raumabanen og Nordlandsbanen Hell-Grong hvor tiltak for verdiverking av steinhvelv er tatt opp til drøfting.



Foto 44: Brua over Skauma som spenner over både elv og veg er en konstruksjonstype som vi finner flere av både på Nordlandsbanen, Dovrebanen og Raumabanen. En mindre utgave som spenner over en tursti og en bekk blir belagt med vern på Grønbakken (side 47).

Foto: Tor Nilssen.

2. Overgangsbruer og underganger

Overgangsbruer av tre.

Tidligere ble en rekke av overgangsbruene på jernbanen bygget av tre. Etter hvert som kravene til bæreevne har økt har disse bruene blitt fortrent av konstruksjoner i stål og betong. Limtreets evner til å tåle last har imidlertid igjen aktualisert bruken av tre i bærende og formgivende elementer på Dovrebanens overgangsbruer.

Disse moderne limtrebruene er konkurransedyktige både med hensyn til pris og levetid og er med på å videreføre tradisjonen med bruk av vitrol/tjærebehandlet trevirke på Dovrebanen. Tre bruer er allerede bygget. Disse bruene er gode eksempler på at i hendene på dyktige arkitekter og ingeniører lar tradisjonelle materialer seg også anvende i neste generasjons jernbaneanlegg.

Bjelkebruer på natursteinkar

De gjenværende bjelkebruene av denne typen planlegges faset ut som ledd i hastighetsoppgraderinger for krengetog. Utskiftingen utgjør en estetisk utfordring som må finne sin løsning dersom Dovrebanens mange håndmurte kar ikke skal visuelt forsimples (jfr. også rapportene om Gudbrandsdalsbanen, Størenbanen og Rørosbanen).

Underganger av steinhvelv.

Flere underganger bygget som små steinhvelv over turveger og dyretråkk opptrer som smykker i kulturlandskapet. Disse bør kunne bevares uten forringelser eller ombygginger av noe slag. Tre foreslås belagt med særskilt vern som del av det kulturlandskapet de opptrer i:

- *undergang ved Grønbakken (C)*
- *undergang ved Kongsvoll (C)*
- *undergang ved Drivstua (B)*



Foto 45: Den nye overgangsbrua i Soknedalen, km 488,30, er bygget av limtre og er et eksempel til etterfølgelse når Dovrebanens anlegg nå skal gjennomgå en oppgradering i forbindelse med satsningen på krengetog. Er dette morgendagens kulturminner bygget i dag?

Foto: Magne Fugelsøy.

Undergang for utmarksveg ved Grønbakken, km 389,25 (C).

Undergangen ble bygget for seterdrifta på Grønbakken og spenner over et dyretråkk og et bekkegjennomløp. Slike "kombiløsninger" ble bygget på 1920-tallet (Dovrebanen, Raumabanen, Nordlandsbanen), men bare et fåtall er bevart med vannrennen intakt. Håndverket er av høy klasse og bidrar til opplevelsen av det vakre kulturlandskapet (foto 46).

Setervollen ligger innenfor Kongsvoll landskapsvernområde. *Undergangen foreslås vernet som en del av dette kulturmiljøet. Vernekategori C.*

Undergang for utmarksveg ved Kongsvoll, km 392,42 (C).

Trebrua over Driva, den oppmurte gangvegen og undergangen like sør for Kongsvoll fjellstue, er et av de mest fotograferte kulturmiljøene på Dovrefjell. Steinhåndverket er av høy klasse. Landskapet er betagende vakkert.

Landskapssituasjonen ble forringet i forbindelse med utbedringen av E6 først på 1990-tallet. Det er viktig at det gjenværende miljøet kan bestå uten ytterligere inngrep. *Undergangen med grunder og tilstøtende murverk må skjottes som en del av Kongsvoll landskapsvernområde. Vernekategori C.*

Undergangen og landskapssituasjonen er avbildet på foto 29 og 36.

Undergang for gml. RV 50 ved Drivstua, km 405,73 (B).

Den største av steinhvelvundergangene på Dovrebanen finner vi i tilknytning til fagverksbrua over Driva på gamle RV 50 ved Hesthåggån (foto 38). *Denne foreslås vernet som ett av flere objekter i kulturlandskapet sør for Drivstua stasjon. Murverket er nylig omfuget og er i god stand.*

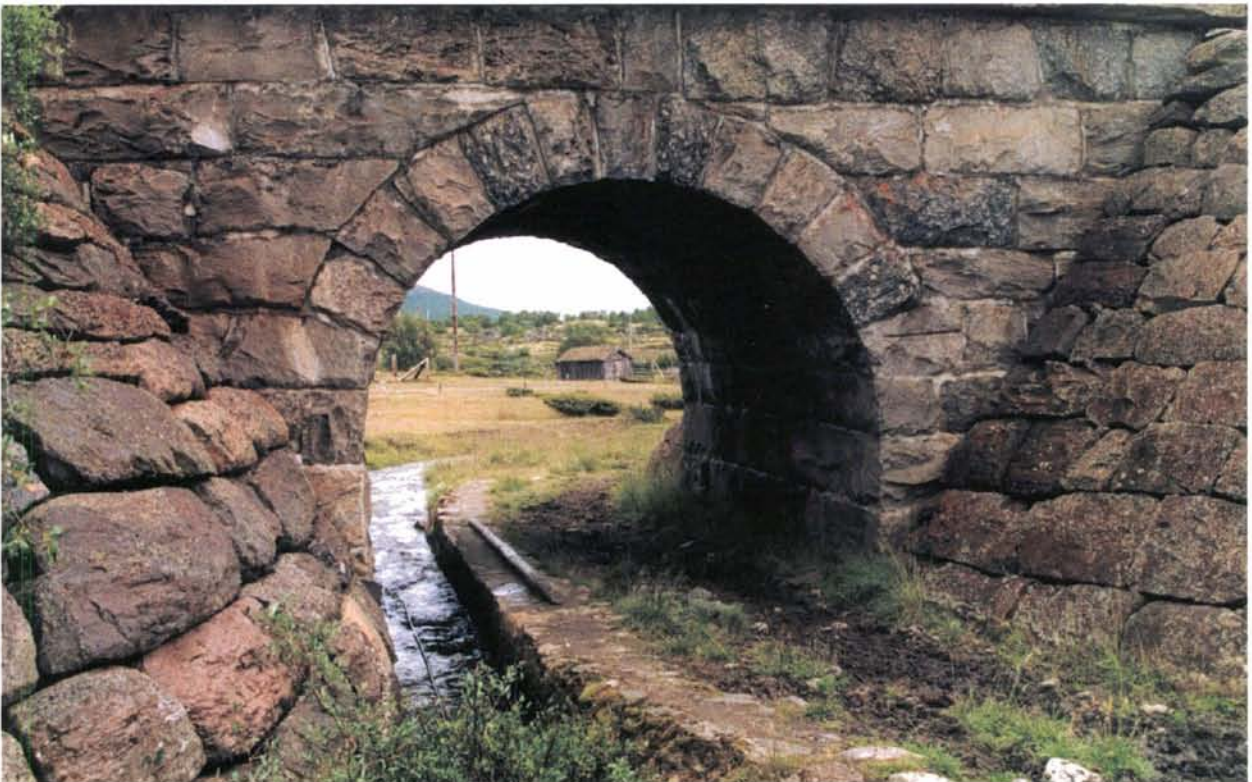


Foto 46: Undergangen ved Grønbakken, km 389,25, bør sikres autentisk bevaring som et element i Kongsvoll landskapsvernområde.

Foto: Magne Fugelsøy.

3. Vannrenner og bekkegjennomløp

Vannrenner.

Disse omlagte bekkeløpene kan opptre som kaskadeanlegg ved stor vannføring. Ei flott, steinsatt "vanntrapp" ved Drivstua blir liggende innenfor verneområdet.

Stikkrenner og bekkekulverter av naturstein.

Bekkekulverter og større stikkrenner er i stor utstrekning bygget som steinhvelv. Dette er 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. En foreslås pålagt vern på Grønbakken, to må gis særskilt ettersyn som en del av kulturmiljøet ved Drivstua (se under).

Bekkekulvert på Grønbakken, km 389,62 (C).

Kulverten er en av de best bevarte på Dovrebanen (foto 48). Steinhvelvet og det murte bekkeløpet oppleves i samstemt samspill med den storslagne høyfjellsnaturen omkring (foto 47).

Kulverten utgjør et element i Kongsvoll landskapsvernområde og må vedlikeholdes med nødvendig respekt for natur og tradisjon.

Bekkekulverter ved Drivstua, km 405,94 og 406,09 (B).

To steinhvelv for sidebekker som ender i Driva, km 405,94 og 406,09, ligger innenfor området som anbefales pålagt vern i tilknytning til Drivstua stasjon (jfr. side 36). Den sydligste ligger ved foten av et fossefall (foto 49). Den nordligste har oppstrøms en flott utmurt vannrenne.

Disse godt stedstilpassede steinhvelvene må ikke utsettes for tiltak som kan forringe kulturlandskapets eller konstruksjonenes visuelle verdi.

En tredje kulvert ca. 450 meter sør for Drivstua stasjon, km 406,67, ble gjenfylt og bekken lagt i rør i forbindelse med forlengelsen av Drivstua kryssingsspor i 1981. Kulverten hadde et tverrsnitt på 3,5 x 3,2 meter og utgjorde et viktig visuelt bidrag til kulturlandskapet rundt Drivstua stasjon. Som på Grønbakken førte en utmarkssti (dyretråkk) gjennom kulverten. Sett i ettertid er det inntrufne beklagelig og vitner om at økonomi og mangelfull respekt for historiske verdier og gammelt håndverk i alt for mange år har fått råde grunnen når anlegg vedlikeholdes og fornyes. Det er imidlertid viktig at restene av undergangen bli bevart. Om ikke annet forteller dens skjebne sin historie om jernbanens nedprioriterte status i årene etter 1960 (foto 50).

Bekkekulvert for Ea, km 461,61.

Mellom Ulsberg og Berkåk krysser Dovrebanen flere bekker og sideelver til Orkla. For Ea er bekkegjennomløpet murt opp av naturstein. Den 38 meter lange kulverten har et tverrsnitt på ca. 4 x 4 meter. Dette er et byggverk som ville blitt lagt merke til i et mer eksponert landskap.

Bekkekulverter og dreosanlegg i Soknedalen.

Dovrebanens største (lengste) bekkekulvert finner vi øverst i Soknedalen. Kulverten i Buråravinen, km 488,80, er hele 85 meter lang og er overdekket av en 20 meter høy fylling. I dag er fyllingen dekket av skog som skjuler dette en gang så markante terrenginngrepet. Kulverten ligger 900 meter nord for den like imponerende løsmassefyllingen over Gynella (se under) og synliggjør de store utfordringene som var forbundet med å bygge jernbane i de bratte leirmælene langs Sokna. I tillegg til de mange bekkegjennomløpene ble det lagt ned 15.000 meter med lukkede drengrofter på 4 km av det vanskeligste partiet i Soknedalen!



Foto 47 og 48: Bekkekulverten på Grønbakken, km 389,62, ligger i et vakkert høyfjellslandskap hvor Dovrebanens anlegg utgjør et integrert og positivt bidrag til naturlandskapet. Både snøskjerm, kulvert og murt bekkeløp må vedlikeholdes med respekt for helheten i dette sårbare landskapet som er pålagt vern i medhold av Naturvernlovens § 5.

Foto: Magne Fugelsøy.





Foto 49: Bekkekulvert av naturstein ved km 406,09. Bekken og kulverten er et skue ved stor vannføring. Nedstrøms bør det steinsatte bekkeløpet reetableres og et betonglokk som ble lagt over bekken på 1950-tallet rives opp. En skjøtselsplan med formål å bevare mest mulig av jernbanens opprinnelige anlegg på dette partiet av Drivdalen utarbeides som del av en omfattende områdeplan.

Foto: Magne Fugelsøy.



Foto 50: Den gjenfylte kulverten ved Drivstua er et talende eksempel på den mangel på respekt som i vår tid er utvist overfor tidligere generasjoners flid og omtanke for miljø og landskap. Kulvertrestene er slik sett et "kulturminne" i seg selv fra epoken 1960-90.

Foto: Magne Fugelsøy.

Ingen av de store bekkekulvertene vil bli pålagt vern, men det er viktig å påse at hvelv og frontvegger ikke utsettes for belastninger som kan medføre skadetilstander. Slike skader er registrert på tilsvarende konstruksjoner på Nordlandsbanen og er et varsko om at også disse "evigvarende" steinhvelvene må ettersees og skadetilstander forebygges.

Bekketunneler.

I alt ble det i perioden 1910-13 bygget 8 store elvetunneler på Dovrebanen, hvor man valgte å legge om elveløpet i stedet for å bygge bru eller kulvert. Metoden ble gjort anvendelig gjennom overgang til maskinell anleggsdrift (jfr. side 11) og viste seg konkurransedyktig i tilfeller hvor nytt bekkeløp kunne sprenges ut i fjell. Den lengste bekkeomleggingen ble gjort for Gynella i Soknedalen.

Gynella bekketunnel, km 487,89.

Kryssingen av Orklas og Soknas mange sideelver og dype raviner utgjorde et tilbakevendende problem på anleggets nordre del. Bruer var kostbare å bygge og ga ikke den nødvendige frihet man trengte med hensyn til å tilpasse seg terrengets terrasser. Gjennomskjæring av løsmasserygger og bergnabber ga betydelig masseoverskudd som anlegget måtte finne deponi til. Denne overskuddsmassen kunne nyttiggjøres til å fylle opp tørrlagte elveleier såfremt elva lot seg legge om i nytt leie.

Forseringen av Gynellas dype elveløp nord for Soknedal stasjon utgjorde nettopp en slik ingeniørmessig utfordring. På grunn av det brattlendte sideterrenget ville ei bru bli kostbar og vanskelig å plassere i terrenget. Man valgte i stedet å legge om elva i en 125 meter lang vanntunnel, sprengt ut i fjell parallelt til det opprinnelige elveleiet. Elvegjelet ble etterfylt i 30-35 meters høyde. Tiltaket utgjorde i 1910 et pionerarbeid som redet grunnen for tilsvarende løsninger andre steder på Dovrebanen og framstår den dag i dag som et "vågalt" stykke ingeniørarbeid.

Den mest påaktede bekkeomleggingen finner vi imidlertid øverst i Drivdalen hvor Nystubekken er lagt om i en 83 meter lang råsprengt fjelltunnel med tverrsnitt 3 x 3 meter (mer om denne i kap. 4). Også bekkekulvertene for Kaldvella sør for Kongsvoll, km 391,34, og for Stølåa i Drivdalen, km 403,31, må nevnes. De største dimensjonene har tunnelen for Stavåa, km 462,87, som med sitt tverrsnitt på 4,5 x 5 meter er et imponerende skue.

Dette er alt sammen ingeniørarbeid basert på nøye tekniske og økonomiske overlegninger. Ingen av bekketunnelene er imidlertid aktuelle for vern (Kaldvella ligger innenfor Kongsvoll landskapsvernområde, Stølåa innenfor Drivdalen landskapsvernområde).

4. Tunneler og tunnelportaler

Dovrebanens tunneler ligger i hovedsak i Drivdalen. Her finner vi i alt 10 tunneler på en 9,5 km lang banestrekning mellom Kongsvoll og Drivstua. Videre har vi den spesielle Grønbogen vendetunnel vest for Dombås. Denne ble bygget for å kunne forsere høydeforskjellen mellom Dombås og Fokstumyra. Den er 781 meter lang og har en kurveradius på 275 meter. Geitberget tunnel (161 meter lang) vest for Hjerkin er eneste tunnel på høyfjellsstrekningen. I alt har banestrekningen 20 tunneler av varierende lengde. Den lengste, Hestekrubben tunnel (1440 meter lang), ligger i Drivdalen.

Flere av tunnelene har kortere eller lengre rasoverbygg /portalbygg. Disse er oftest utført i en kombinasjon av murte hvelv og betong i konstruksjonene. Hvelvene har gjerne kvadersteinssetting av tilhøgd naturstein rundt åpningen. Deler av Nystubekk tunnel falt sammen under anleggsarbeidet og måtte utmures (jfr. under). Også ved byggingen av Orkla tunnel møtte man partier med løsmasser inne i fjellet som medførte store tekniske utfordringer og fordyring av anlegget.

Tunnelportal/rasoverbygg Nystubekk tunnel, km 397,47.

Et av de farligste steder i Drivdalen med hensyn til snø- og steinskred er et parti sør for Nystubekk tunnel. Linjen ligger på en eksponert strekning åpen for snø- og steinras som følger elveleiet til Nystubekken. De farligste skredene dannes i selve Nystudalen av tørrskred som demmer opp elveløpet. Når demningen brister spyles store mengder snø, stein og vann i voldsom kraft ned gjennom dalføret og kan tidvis bli ført helt ned til bunnen av Drivdalen.

Skredforbygningen som er anlagt for å beskytte jernbanen på dette stedet er et mektig byggverk som består av et 125 meter langt rasoverbygg i betong og lede-

voller som skal hindre at skredmassene kommer ut av sitt kontrollerbare leie. Rasoverbygget ligger i direkte forlengelse av Nystubekk tunnel som i 105 meters lengde er utmurt for å hindre sammenstyrtinger av tunneltaket. Videre er Nystubekken omlagt i en 83 meter lang bekke tunnel under jernbanelinjen. For å sikre rasoverbygget mot skredkreftene er deler av det gamle bekkeleiet fylt opp og hvelvet dekket til av steinmasser slik at skred kan ledes kontrollert over tunneltaket.

Arbeidet med skredforbygningen ved Nystubekk tok 12 år (!) å gjennomføre og flere tilpasninger ble foretatt under veis på grunnlag av de erfaringer man vant med skred som gikk under byggetiden. Da arbeidet var fullført i 1923 hadde skredforbygningen alene kostet 431.000 kroner. I tillegg kom utmuringen av Nystubekk tunnel på 155.000 kroner. Til sammenligning kostet Orkla bru "bare" 297.000 kroner og gir en forestilling om de utfordringer som anleggets ingeniører og arbeidere møtte på dette korte partiet i Drivdalen. Anlegget er ingeniørarbeid av høy klasse som fortsatt er i operativ bruk og av den grunn vanskelig å pålegge vern i "Nasjonale verneplan". Om mulig bør imidlertid den flotte tunnelportalen bevares som et manifest over dette krevende ingeniørarbeidet.



Foto 51: Nystubekk tunnel har en usedvanlig flott forblendet frontvegg med kvadersteinsomramming. Om mulig bør portalen bevares. Senking av sporet må vurderes før man eventuelt finner på å rive dette flotte portalbygget.

Foto: Magne Fugelsøy.

5. Snøskjermer og snøoverbygg

Dovrebanen er over høyfjellet og gjennom Drivdalen prosjektert med tanke på å utnytte terrengets skjermingsmuligheter og dermed unngå tilbakevendende problemer med føkksnø, snø- og steinskred. Der overbygning eller ledeanordninger ikke har vært til å unngå, bygger anlegget på de erfaringer som var vunnet ved Ofotbanen og Bergensbanen som på denne tid hadde vært i drift i flere år.

Frittstående snøskjermer av tre.

Snøskjermene ved Dovrebanen er dels samle- og dels ledeskjermer med høyde 3 til 5 meter. Alle skjermene er oppført i tre som tilpasser seg landskapet på en harmonisk måte. Både ut fra landskapsmessige hensyn, og de erfaringer som er vunnet

gjennom mange års bruk, er det viktig at skjermene vedlikeholdes etter tradisjonelle metoder og ikke erstattes av nye konstruksjonstyper og materialer.

Ved de stasjonene hvor områdefredning er foreslått, vil snøskjermene være naturlige verneobjekter innenfor områdevernet.

Men også utenfor verneområdene er det viktig at fornyelse av snøskjermene skjer etter samme tradisjon som fram til i dag, med samme materialbruk og samme teknikk. På Fokstua, Hjerkin, Kongsvoll og Drivstua bør man i tillegg forsøke å beholde (mest mulig) av nåværende trevirke i forbindelse med reparasjoner og fornyelse av skjermene.



Foto 52 og 53: Snøskjermer ved Fokstua og Kongsvoll (nederst) stasjoner med patina. Disse skjermene må vedlikeholdes på tradisjonelt vis slik at kulturmiljøet ikke forringes.

Foto: Magne Fugelsøy.

Snøoverbygg av tre.

Ved Dovrebanen ble det fra starten ansett som nødvendig å bygge inn linjen for vern mot snø på tre partier. Av disse frittstående snøoverbyggene står i dag bare ett igjen. Dette ligger like sør for Driva bru (Risgrenda) og er en klassisk konstruksjon med utoverlutende vegger av liggende trepanel og tak av bølgeblekk. Snøoverbygget er 222 meter langt og ligger i en kurve som er utsatt for gjenfylling av snø ved vind fra flere retninger. Tilsvarende konstruksjoner blir foreslått vernet i mer storslagene

og forklarende omgivelser på Bergensbanen og Ofotbanen. Vern av snøoverbygget ved Driva anbefales derfor ikke, selv om konstruksjonen i dag er den siste gjenværende på Dovrebanen.



Foto 54: Snøoverbygget ved Risgrenda, km 420,80-421,02, har fått en patina i stil med de solsvidde bygningene på gårdene omkring og er derfor visuelt sett lite påtrengende. Ved fornyelse av anlegget må de estetiske og landskapsmessige sidene ved oppgaven vies oppmerksomhet.

Foto: Magne Fugelsøy.

6. Vannverk og kraftstasjoner

Vannverk.

Alle stasjonene over fjellet fikk egne vannverk. Stabile vannkilder var vanskelig å finne i dette nedbørsfattige distriktet. Man måtte derfor kompensere gjennom å legge til rette for at lokomotivene kunne stanse for vannfylling flere steder. Flere vannfyllingsmuligheter utgjorde også en sikkerhet i forbindelse med rydding etter ras og store snøfall.

De største utfordringene møtte man på Hjerkin. Da stasjonen ligger på vannskillet 1000 meter over havet var vannkilder som hadde tilstrekkelig kapasitet vanskelig å oppdrive. Verken det første vannverket på Hjerkin eller vannverkene på de øvrige stasjonene greide i perioder med liten avrenning å dekke lokomotivenes vannfyllingsbehov. Resultatet ble at noen

tog (tidvis) måtte stanse for vannfylling også utenom de faste vannfyllingsstedene. Både på Drivstua og Kongsvoll kompenserte man for dårlig avrenning ved å pumpe ellevann fra Driva (dieseldrevne pumper).

Ved de stasjonene hvor det er innført eller foreslås innført områdevern vil de gamle installasjonene etter vannverkene inngå som elementer i verneområdene.

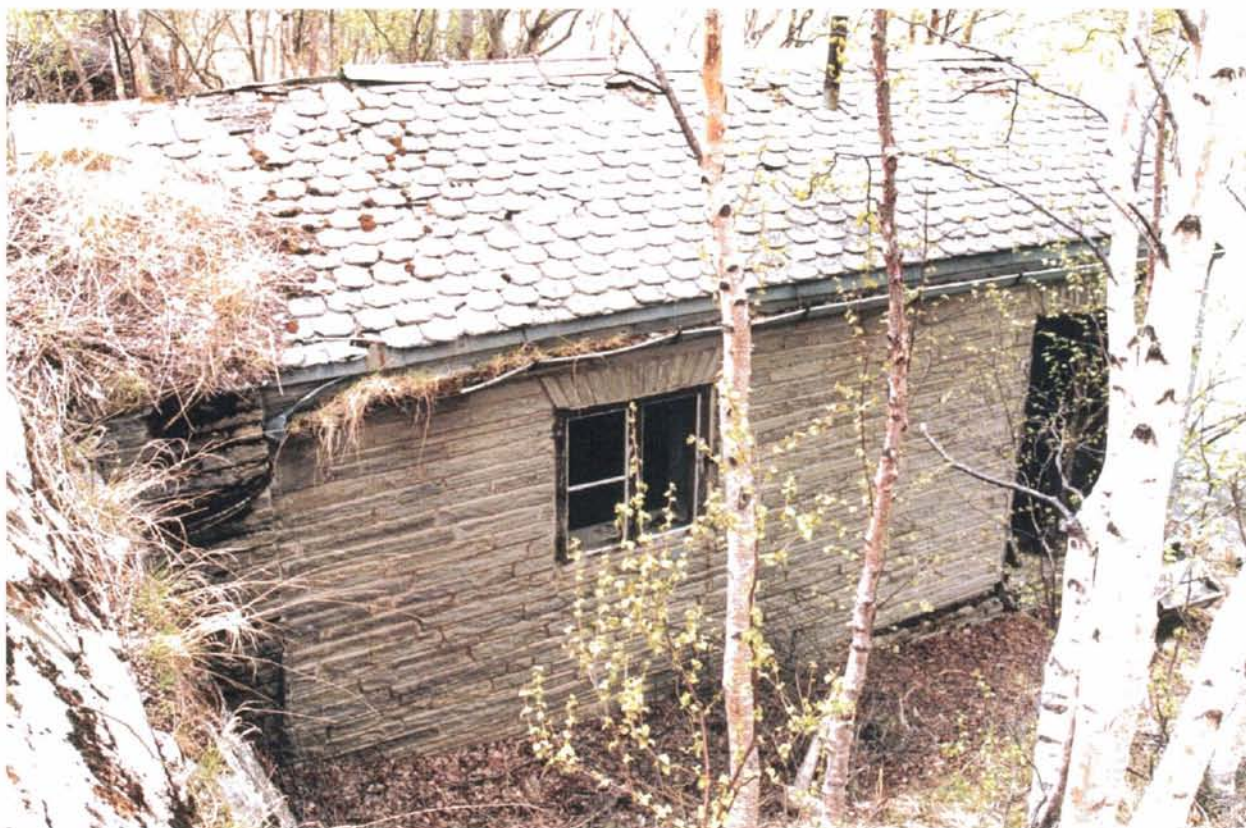


Foto 55 og 56: Da vannverket på Drivstua i avrenningsfattige perioder ga for lite vann, ble tilførselen supplert gjennom å pumpe vann fra Driva. Pumpehuset står igjen ved elvekanten og har fremdeles sitt dieselaggregat og vannpumpe bevart. Pumpehuset preges av forfall, og behovet for utvendig istandsetting er påtrengende. Bl.a. må nye vinduer innsettes og taket repareres. Både bygning og installasjoner pålegges vern som teknisk kulturminne i "Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen".

Foto: Magne Fugelsøy.

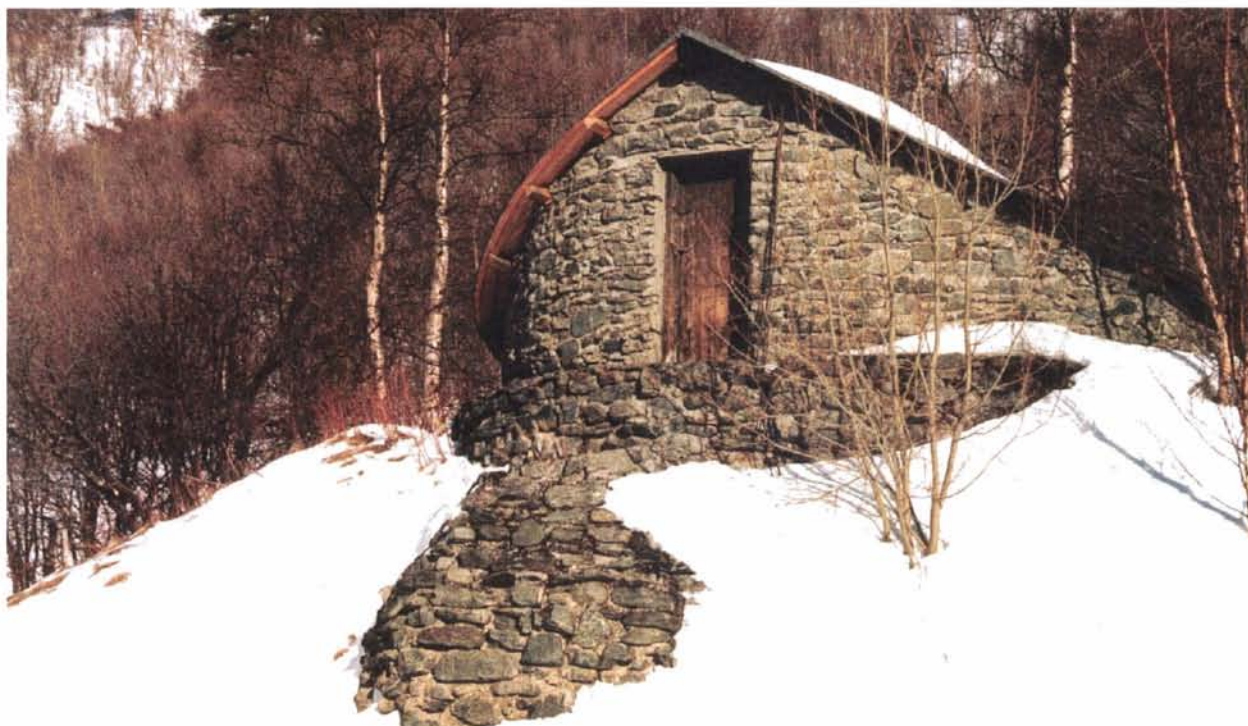


Foto 57: Høydebassenget ved Drivstua stasjon. Den kunstferdig oppmurte sisternen oppe i dal-siden ligger som et minne fra damplokomotivenes epoke da vannbehovet ved Drivstua stasjon var stort. Bassenget må vedlikeholdes og tas vare på som en del av kulturmiljøet ved Drivstua stasjon.

Foto: Magne Fugelsøy.



Foto 58: Pumpehuset ved Kongsvoll stasjon, km 393,02, er allerede pålagt administrativt vern i "Verneplan for jernbanebygninger" og skal forvaltes som et kulturminne. Huset er godt holdt vedlike og både dieselaggregatet, pumpen og en vedovn er bevart på stedet.

Foto: Magne Fugelsøy.

På slutten av 1920-tallet vedtok Stasbanene å oppgradere vannforsyningsanlegget på Hjerkin basert på pumping av vann til et større gravitasjonsbasseng. Energi til pumpene ble hentet fra et kraftverk som NSB lot bygge i Øvre Drivdalen like nord for Kongsvoll (jfr. side 15). Dette kraftverket sto ferdig i 1931 og fikk stor betydning både for togdriften og bosettingen på fjellet. Kongsvoll kraftverk er nærmere omtalt nedenfor.

Kraftverk.

Også på Fokstua måtte man langt utenfor jernbanens område for å finne store nok vannkilder til å dekke lokomotivenes vannfyllingsbehov. Tidlig meldte det seg også behov for å installere en egen generator for strøm til stasjonens bygninger. Vann med trykk ble skaffet ved at Foksa ble demmet opp noen hundre meter sør for E6 ved Fokstua fjellstue. Vann herfra ble ført i trerør til stasjonen. Inntaksdammen med lukehus og tilhørende tekniske anlegg er ennå intakt, men anbefales ikke pålagt vern. Anlegget oppleves ikke lenger som en del av jernbaneanlegget på Fokstua og overføringsledningen mellom dam og stasjon er for lengst revet.

Fokstua kraftstasjon, km 361,76.

Etter at planene om et eget kraftverk i Foksa ble forlatt, valgte man i stedet å oppføre en mindre "kraftstasjon" på Fokstua stasjon. En generator som ble drevet av stasjonens vannforsyningsanlegg ble plassert i en liten murbygning på stasjonstomten (foto 59). Denne kunne på det meste produsere 4 kW, men måtte stoppes når lokomotivene fylte vann!

Generatoren i kraftverkhuset er for lengst fjernet. Som teknisk kulturminne har den gjenværende bygningen liten verdi. Huset kreves derfor ikke istandsatt, men ruinene (steinmurene) bør få stå igjen som et fysisk minne over denne interessante hybrid av et kombinert kraftverk/vannverk.



Foto 59: Kraftverkhuset på Fokstua, står fortsatt. Huset er for lengst tømt for teknisk utstyr slik at kraftstasjonens verdi som teknisk kulturminne er forspilt. Huset kreves ikke satt i stand, men steinmurene anbefales tatt vare på som en del av kulturmiljøet ved Fokstua stasjon.

Foto: Magne Fugelsøy.

Kongsvoll kraftstasjon, km 394,77.

For å skaffe strøm til jernbanens anlegg på Kongsvoll og Hjerkin, kjøpte NSB på slutten av 1920-tallet fallrettighetene i Driva og bygget i 1930-31 et vannkraftverk øverst i Drivdalen. Kraftstasjonen ble anlagt ved Marifossen, 1,7 kilometer nord for Kongsvoll stasjon, hvor Driva over en strekning på 350 meter faller 20 meter. Selve kraftstasjonen og en 267 meter lang driftstunnel ble sprengt inn i de steile bergveggene i Drivas elveløp. Kraftstasjonen ble utstyrt med en generator som ved maksimal vannføring produserte 150 kW.

Som en del av konsesjonsvilkårene ble Statsbanene pålagt alminnelig forsyningsplikt i området. I tillegg til egne anlegg måtte NSB bl.a. levere strøm til Hjerkin og Kongsvoll fjellstuer. En 10 kV kraftlinje til Hjerkinområdet og flere omformere utgjorde derfor en del av anlegget. Kraftlinjen ble trukket fra en hovedtransformator som ble satt opp på motstående side av elva i forhold til kraftstasjonen.

I dag står det igjen bare rester etter dette anlegget. Bevart er kraftstasjonens frontvegg, rester av brua som førte fram til stasjonen, betongtrappa som ledet opp til rørgata, noen ledningsmaster og bæremastene til transformatoren (sammenlign foto 60 med foto 7).

Kongsvoll kraftstasjon var fram til slutten av 1950-tallet en betingelse for jernbane-driften over fjellet. Ødeleggelsen av anlegget skjedde i etterkant av en langvarig strid mellom NSB og NVE vedrørende opphevelsen av leveringsplikten til Kongsvoll og Hjerkin fjellstuer. Dette skjedde på 1960- og 1970-tallet. I dag er det bare å erkjenne at et viktig kulturminne på høyfjellsstrekningen har gått tapt. De gjenværende sporene forteller imidlertid fremdeles sin historie og anbefales tatt vare på for ettertiden. Noen rekonstruksjon av kraftstasjonen anbefales imidlertid ikke.



Foto 60: Kraftstasjonen ved Kongsvoll ble innsprengt som en nisje i Drivas steile elveløp og ble utstyrt med et inngangsparti murt av oppdalsskifer. Frontveggen var også utstyrt med en solid treport. Ei bru som ledet direkte til kraftstasjonens inngangsparti ble bygget som adkomst til anlegget. Derfra førte en trapp opp den steile bergveggen for inspeksjon av rørgata og inntaksbassenget. Av disse anleggene står det i dag bare igjen rester av brua og trappa. Den solide treporten er revet og stasjonens inngangsparti murt igjen. Turbinen, generatoren og trafoen er for lengst avhendet.

Foto: Magne Fugelsøy.

7. Plattform, lasteramper, lastespor, svingskiver o.a.

Plattform med natursteinbelegg.

Det er viktig å ta vare på alle gjenværende plattformer som har slikt belegg. Ved behov for plattformhevinger bør de gamle steinhellene legges på plass igjen når arbeidet er ferdigstilt. I dag finner vi blant annet slikt belegg ved Fokstua, Hjerkin, Kongsvoll, Drivstua og Fagerhaug stasjoner.

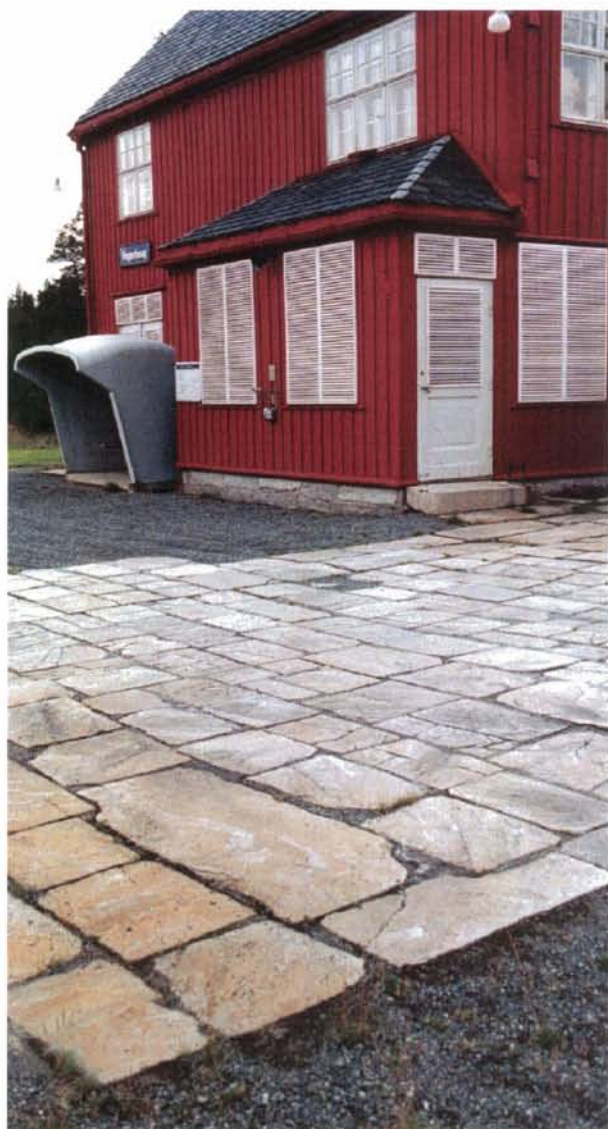


Foto 61: På stasjoner som er fredet inngår plattformene og hellebelegningen i fredningen. Men også på de øvrige stasjonene, som her på Fagerhaug, bør plattformhellene tas vare på. Stein som er istykkerslått eller fjernet bør erstattes.

Foto: Magne Fugelsøy.

Lasteramper.

Lasteramper av ulike utforminger og materialer finner vi flere av langs Dovrebanen. Vi har ikke funnet det riktig å foreslå et særskilt vern av noen slike, men det vil være naturlig om disse blir tatt vare på og renoverert på stasjoner som blir pålagt vern.

Hensettings- og lastespor.

Et nedgrodd hensettings-/lastespor med gamle skinner fra 1876 (flyttet hit fra et eldre jernbaneanlegg) er fremdeles bevart på Drivstua. Et parallelt spor ført tidligere fram til Drivstua lokstall. Dette er revet.

Hensettingssporet bør ryddes for vegetasjon. Gjenværende skinner, sviller og stoppbukk må tas vare på som en del av det historiske jernbanemiljøet ved Drivstua stasjon.

Svingskiver og stallspor.

Svingskivene (dreieskivene) er uløselig knyttet til damplokomotivenes lange epoke ved de norske jernbanene. Damplokomotivene ble tatt ut av ordinær bruk ved NSB ca. 1970, etter å ha dominert som trekkraft siden starten i 1854 og fram mot slutten av 1950-tallet. Svingskivene er viktige kulturminner knyttet til jernbanedriften og en forutsetning for museumskjøring med damplok. Av begge årsaker er det viktig at et antall blir bevart og vedlikeholdt i operativ stand. Langs Dovrebanen finner vi svingskiver bevart ved Dombås, Hjerkin, Oppdal og Støren stasjoner.

Svingskiven med stallspor på Hjerkin er fredet som en del av områdefredningen av stasjonsområdet (jfr. foto 62).

I tillegg anbefales svingskivene på Oppdal og Støren (jfr. rapporten om Størenbanen) tatt vare på og vedlikeholdt for fortsatt bruk.



Foto 62: Lokomotivstallen på Hjerkins stasjon ble oppført i 1920-21 etter tegninger av NSB arkitektkontor v/arkitekt Båstad. Stallene på Hjerkins og Drivstua skal ha vært de første bygningene som ble bygget av oppdalsskifer. Skiferforblendingen gir bygningen tyngde og verdighet. Hele dette anlegget med svingskive og spor inngår i fredningen av Hjerkins stasjon.

Foto: Tor Nilssen.



Foto 63: Svingskiven til Drivstua lokstall ble flyttet til Røros i forbindelse med Rørosbanens omlegging til normalspor i 1941. Stallen har fremdeles sitt tak, sine vinduer og porter i behold og utgjør en viktig del av det historiske miljøet ved Drivstua (jfr. også foto 6). Sporveksel og hensettingsporet som fører i retning stallen må bevares slik at stallsporet kan gjenskapes.

Foto: Magne Fugelsøy.

Stoppbukker.

Ved Dovrebanen står det fremdeles igjen stoppbukker ved Fokstua og Drivstua stasjoner hvor det er innført områdefredning. Stoppbukkene vil være naturlige elementer i dette vernet. Bukken ved Drivstua bør istandsettes.

Lyktestolper og lampearmaturer.

Ved enkelte stasjoner er de originale lampearmatuere fortsatt bevart. Disse bør tas vare på på stedet eller flyttes til en stasjon hvor de igjen kan komme til heder og verdighet. For eksempel anbefales stolpearmaturer som er bevart på Driva stasjon flyttet til Drivstua eller Hjerkin stasjoner som fikk sin gamle lyktearmatur utskiftet på 1970-tallet.

8. Grøntanlegg, grinder, gjerder m.v.

Botanisk fjellhage.

Den botaniske fjellhagen ved Kongsvoll stasjon har gjennom flere tiår vært et begrep for et stort antall friluftsfolk og planteinteresserte mennesker. Den bærer i dag preg av forfall, noe som skyldes ressursmangel. Selv om det i framtiden skulle vise seg urealistisk å oppgradere og holde dette anlegget i hevd, vil det være viktig at området hvor hagen ligger ikke blir sanert og tatt i bruk til andre formål.

Parkanlegg.

Ved Berkåk er det viktig at parkanlegget som ligger ved stasjonsbygningen bevares sammen med bygningen.

Ved Soknedal forutsettes det at både bjørkerekken og stasjonens hageanlegg medtas i områdevernet. Hageanlegget bør få et minimum av årlig skjøtsel. Bjørkerekken må sannsynligvis fornyes innenfor en periode på 10 år.

Minnesteiner.

Ved Dovrebanens høyeste punkt, like nord for Hjerkin stasjon, ble det reist en minnestein til banens åpning i 1921. Steinen ble avduket av kong Haakon VII. Bautaen er nylig istandsatt. Slike minnesmerker har et sterkt eget vern.

Grinder og gjerder.

Gjerder og grinder setter et sterkt preg på stasjonsområdene i fjellområdet. Ved de stasjonene hvor områdefredning er foreslått er gjerder og grinder viktige bestandeler i jernbanemiljøene. *Disse elementene må derfor holdes ved like som ledd i områdevernet, selv om gjerdenes funksjon etter hvert skulle bortfalle. Dette gjelder særskilt stasjonene Fokstua, Hjerkin, Kongsvoll og Drivstua. På Soknedal må grindene restaureres slik at anlegget igjen kan framstå i presentabel stand.*



Foto 64: Grind ved Drivstua.

KILDER

Til Dovrebanens åpning	Hovedstyret for NSB 1921
Avslutningsrapport for Dovrebanen	Hovedstyret for NSB 1926
Meddelelser fra Norges statsbaner	NSB 1931, 1934
De Norske Jernbaners historie	Einar Østvedt/NSB 1954
Fjellstuene på Dovrefjell	Nils Sletbak 1977
Broutviklingen ved de norske jernbaner	Per Hektoen 1981, -82, -85
Bygningsregistrering Trondheim distrikt -Dovrebanen	NSB Arkitektkontor 1993
Banedata	Norsk Jernbaneklubb 1994
Dovrebanen – en landskaps- og kulturhistorisk analyse	Tor Nilssen/NSB 1995
Verneplan for jernbanebygninger	NSB og Riksantikvaren 1997
Vedtak om fredning av -Kongsvoll og Drivstua stasjoner -Fokstua og Hjerkin stasjoner	Riksantikvaren 1997 Riksantikvaren 1999
Neste stasjon	Hartmann, Mangset, Reisegg 1997
"På Sporet", diverse artikler	Norsk Jernbaneklubb
Kongsvoll kraftstasjon, notat	Johan Anton Wikander 2000

Besøksadresse:
Pirsenteret
Postadresse:
Pirsenteret
7462 Trondheim

Resepsjon
Region Nord:
72 57 25 00

Telefaks:
Region Nord:
72 57 26 00

E-post
Region Nord:
regionnord@jbv.no

MIKROMARC
BIBLIOTEKSYSTEM



200000167970