



RJUKANBANEN

Fergeleie, Mæl.

BESKRIVELSE OG DOKUMENTASJON

Vedlegg til forslag til fredning etter kulturminnelovens §§ 15 og 19



Rjukanbanen ved Miland.

RJUKANBANEN BESKRIVELSE OG DOKUMENTASJON

VEDLEGG TIL FORSLAG TIL FREDNING
ETTER KULTURMINNELOVEN §§ 15 OG 19

Av Eystein M. Andersen, rådgiver i kulturminnevern, Telemark fylkeskommune

Alle bilder når annet ikke står: Eystein M. Andersen©Riksantikvaren

Alle tegninger: Telemark fylkeskommunes arkiv.

Historie.

Rjukanbanen, også kalt Vestfjorddalsbanen, var på 1900-tallet et sentralt ledd i Norsk Hydros transportsystem til og fra Rjukan. Banen fikk sammen med strekningen for Tinnosbanen konsesjon i Stortinget 17.07.1907. Den sto ferdig og ble tatt i bruk for Norsk transportaktieselskab (datterselskap av Norsk kraftaktieselskab som var eid av Norsk Hydro) 18.02.1908, og ble offisielt åpnet 9. august 1909 av Kong Haakon 7.

Allerede på slutten av 1800-tallet ble det fra statens side arbeidet med planer for en jernbane mellom Notodden og Tinnoset om Heddal hovedbygd. Sam Eydes ingeniørkontor forsøkte uten hell å få prosjekteringen til denne banen i 1899. Tinn bevilget penger til banen i 1902, men amtstinget lot saken falle. I 1904 begynte imidlertid A/S Rjukanfos ved Sam Eyde arbeidet for en jernbane langs Tinnå. 27. mars 1907 sendte de på vegne av Norsk Transportaktieselskab søknad om konsesjon for en bane drevet for gods- og persontrafikk mellom Notodden og Rjukan. Den fikk de i juli samme år.

Sam Eyde tok selv ledelsen over arbeidet med banen mellom Notodden og Tinnoset og havneanlegget på Notodden. Under seg hadde han Kristoffer Holmboe som byggesjef for Tinnosbanen, og under ham igjen virket avdelingsingeniørene Leif Nielsen og Hjalmar Waaden, samt ingeniørene Paus, Johnsen, Abel og Broch.

Ingeniøren Sigurd Kloumann (1879-1953) fikk ansvaret for Rjukanbanen og havneanleggene på Tinnoset og Mæl, samt fergetrafikken og lektertrafikken. Han bidro til den fysiske utformingen av mange av de nye industristedene i Norge på første halvdel av 1900-tallet. Kloumann var fra 1904 bl.a. byggeleder og sjef for konstruksjonskontoret ved utbyggingen av Norsk Hydros første fabrikkbygg på Notodden, fabrikkbygget på Rjukan og Vemork kraftstasjon. Under Kloumanns ledelse ved Rjukanbanen virket Fr. Kallenberg Johansen og Johan Støre. Deres assistenter var ingeniørene Østlyngen, Holmvik, Stig, Trønnes og Heyerdahl. Jens Poulsson, senere sjef for Rjukan Byanlæg, ledet arbeidet på Vemorksporet. På det meste jobbet 1400 mann med byggingen frem til åpningen i 1909. Byggingen tok 1,5 år, inkludert en tre måneder lang streik i 1908.

Banen ble gitt konsesjon både for damp og elektrisk drift, men var planlagt for elektrisitet fra starten. Banen var først dampdrevet, men sto ferdig elektrifisert 30. november 1911. Den var sammen med Tinnosbanen Norges første elektrifiserte jernbane med en normal sporvidde på 1435 mm. Det var 11 år før NSBs første elektrifiserte jernbanestrekning. Elektrifiseringen ble utført av tyske AEG, og fikk internasjonal omtale.

Fra 1911 til 1958 ble den elektriske kraften til Tinnosbanen hentet fra det nordre tilbygget til kraftstasjonen Svelgfoss 1 som var bygd for formålet i 1908. På Rjukanbanen ble omformerne plassert i et tilbygg i vestenden av mursteinsbygningen Ovnshus 1 like vest for Rjukan stasjon. For sikkerhets skyld valgte man to omformere av samme type som på Svælgfoss. En tredje omformer kom på plass i 1913. Kraftstasjonen Saaheim, som senere forsynte banen med strøm, ble påbegynt i 1911, men ble ikke tatt i bruk før 1915. En omformer fra Svælgfoss ble flyttet til Saaheim i 1958, og forsynte deretter Rjukanbanen med strøm. Spenningen var 10 000 volt vekselstrøm med frekvens 16 2/3 Hz. I 1966 ble spenningen økt til 15 000 volt, slik Tinnosbanen hadde hatt siden 1936.

På det meste utgjorde godstransporten på jernbane mellom Rjukan og verden 1/6 av den samlede godstransporten på jernbane i Norge, om vi holder malmtransporten på Ofotbanen utenfor. Fra åpningen til nedleggelsen tok banen unna godstransport for til sammen 30 millioner tonn. I 1930 ble det fraktet 550 000 tonn og i toppåret 1962 722 000 tonn med banen. På det meste før krigen fraktet banen 200 000 passasjerer i året. I flere perioder i 1960-årene gikk det ni togpar mellom Rjukan og Mæl alle dager, 10 på lørdager og 11 på hverdager. Av de 11 togrutene var det ett rent godstog, fem blanda og fem passasjertog. Persontrafikken på Rjukanbanen ble nedlagt 31.5.1970. Bane- og fergetrafikken ble nedlagt fra 5. juli 1991.

1. Banelegemet og KL-anlegg med tilhørende deler.

Omfatter strekningen fra Tinnoset i sør til stasjonsområdet på Rjukan i nord. Strekningen fra Mæl til Rjukan stasjon er 15,6 kilometer lang. Banen har i dag 22,5 tonns aksellast, 6,6 tonns metervekt, største stigning/fall 18 ‰ og minste kurveradius 180 meter.

Skinnegangen ble først lagt med 25 kg/m med 10 tonns aksellast. Etter hvert ble skinnegangen forsterket med 35 kg/m og sist med 49 kg/m. Fra 1966 ble akseltrykket hevet til 18 tonn og senere til 22,5 tonn. Fra 1961 og noen år fremover ble det planmessig med 2 km per år byttet til furusviller med Heybackfeste i pukkbullast og skinner S 49 kg/m, men programmet ble ikke fullført. Noen partier, slik som Rjukan stasjon, er derfor med S 35 kg/m fra 1920-årene, samt at noen partier har fester i form av plater og nagler. Svillavstand er fra 0,65 m til 0,90 m. Noen mindre partier har betongsviller. Dreieskive på 15 meter er på Rjukan stasjonsområde.

Strekningen har 9 bruer på til sammen 117 meter. De lengste er Miland bru og Mæland bru, begge på 41,4 meter. Eneste tunnel, Såheim tunnel, er 240 meter. 6 planoverganger har sikringsanlegg, og 55 planoverganger har ikke sikringsanlegg. Strekningen er uten linjeblokk.

Det elektriske anlegget ble første gang modernisert i 1930-årene. Nåværende kontaktledningsanlegg er fra omleggingen fra 10 000 til 15 000 volt vekselstrøm med frekvens 16 2/3 Hz som ble fullført i 1966. Master og åk er dels fra omleggingen i 1960-årene og dels eldre fagverksmaster.

Banelegemet og KL-anlegg med tilhørende deler fremstår med integritet og som autentisk for perioden 1909-1966. Det kreves nærmere faglig vurdering av fysisk og funksjonell tilstand.



Innkjøring til Mæl stasjon med skinner og tresviller, sporvekselsignal for kryssveksel og sporveksel, master og åk for kjørelledning med lysarmatur.



Parti med mast for kjøreledning og skinner med betongsviller.



Parti ved innkjøring til Ingolfsland stasjon med tresviller, hey-backfeste, sidespor og KL-anlegg.



Hey-back-feste på tresviller. Denne festetypen ble tatt i bruk fra 1950.



Platefeste med nagler til 35 kg skinne på tresviller. Dette er den eldste festetypen.



Mast for kjøreledning og skilt for hellings-/stigningsgrad.



Dvergsignal, Mæl stasjon.



Dvergsignal, Rjukan stasjon.



Stoppbukk på Rjukan stasjonsområde ved lokomotivstall.



Hovedsignal med høyt skiftesignal ved Mæl stasjon.



Svingskive og stoppbukk på Rjukan stasjon.



Sporvekselsignal (anviserkasse) og manuell pensetol med lodd ved Mæl stasjon.

Sporveksel til sidespor Svadde. Manuell pensetol med lodd. Anviserkasse (sporvekselsignal) er borte.



Telefonkap.



Såheimstunellen.





Halvbomanlegg med lyd- og lysignal for sikring av planovergang.



Stolpe som varslers inn-/utkjøring i område med en planovergang.



Koblingsstasjon for lys og bom.



Planovergang med lyd- og lyssignal.

2. Vemorksporet.

Vemorksporet er et ca. 5 kilometer langt sidespor til Rjukanbanen med 56 ‰ stigning og ca. 3,5 meters bredde. Det starter ved Rjukan stasjonsområde og går opp til Vemork kraftstasjoner. Der deler sporet seg, og et spor går gjennom reservekraftstasjonen til den gamle kraftstasjonen og ut på baksiden mellom hovedbygget og rørgaten, og et spor går inn i det nye kraftverket og ender inne i turbinhallen i fjellet. Store deler av skinnegangen og andre deler av anlegget ble revet ved nedleggelsen i 1991. Enkelte elementer er imidlertid bevart. Løftekranen fra 1910 til å løfte rør til rørgaten fra togvogner står fortsatt mellom hovedbygningen og rørgaten. Videre er det bevart skinner i og ved kraftstasjonene på Vemork, dvs. ca. 250 meter fra stasjonene og ned og tilsvarende inne i stasjonene, to pensler, vannrenner, natursteins- og betongmurer, kulverter, bruer, rasoverbygg fra 1960-årene, betongfundamenter, master og stolper ved fabrikkene på Rjukan, rester etter hensettings- og sidespor, samt enkelte lyssignal, stolper, skilt og skap.

Vemorksporet ble anlagt under Jens Poulsons ledelse i 1907-1908. Det ble skåret inn i bratte bergveggen og var i funksjon alt i 1908. Den ble bl.a. benyttet til byggingen av Vemork gamle kraftstasjon i 1910, og til den nye kraftstasjonen i 1970.

Vemorksporet fremstår som relativ autentisk og lesbar med sin trasé og stigning, samt de få bevarte jernbanedelene, men manglende jernbanedeler gir lav integritet som jernbaneminne. Traseen var i 2011 stedvis en del gjengrodd og har mistet store deler av skinnegangen og annet jernbaneteknisk utstyr, men er ellers i god stand. Traseen ble ryddet og oppgradert med grusdekke for tyngre kjøretøy i 2011/2012. Enkeltelementer er dårlig vedlikeholdt og har skader. Den vurderes samlet til å ha overordnet tilstandsgrad 3 med behov for utbedringer, jf. NS 3423. NGI har i 2010 utarbeidet en rapport om skredfaren langs traseen.



Skinner inn til henholdsvis den nye og den gamle kraftstasjonen på Vemork.



Starten på Vemorksporet nede ved Rjukan stasjonsområde. Stolpe med skap og skilt for stigningsgrad.



Natursteinsmur på nedre del av Vemorksporet.



Spordeling på nedre del av Vemorksporet. Sporet til høyre er hovedsporet til Vemork og sporet til venstre går ned til fabrikkene.



Port i nedre del av Vemorksporet.



Lyssignal og fundament på nedre del av Vemorksporet.



Gjerde ved fabrikkene.



Tremast for lys nedre del av Vemorksporet.



Nedre del av Vemorksporet med stolpe for skilt og skap.



Natursteinsmurte kulverter i nedre del av Vemorksporet.



Natursteinsmur og vannrenne i nedre del av Vemorksporet.



Trebruer i nedre del av Vemorksporet.





Parti fra øvre del av Vemorksporet med natursteinsmur og vannrenne.



Parti fra midtre del av Vemorksporet med sidespor.



Parti fra midtre del av Vemorksporet.

Parti fra midtre del av Vemorksporet med betongmur.





Bevarte skinner opp mot Vemork kraftstasjon.



Bevart manuell pensestol med lodd for sporskifte inn til Vemork gamle og Vemork nye kraftstasjon.



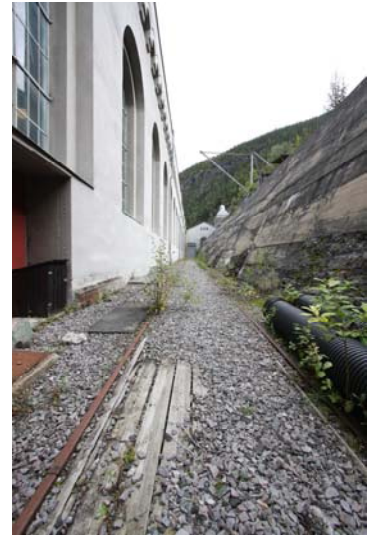
Parti fra øvre del av Vemorksporet med steiner på yttersiden.

Parti fra øvre del av Vemorksporet med rassikring fra 1964.





Sporet bak Vemork gamle kraftstasjon med løftekranen som ble benyttet til å løfte turbinrør fra togvognene ved byggingen i 1910.



Vemorksporets ende bak Vemork gamle kraftstasjon.



Vemorksporets innkjøring i reservekraftstasjonen til Vemork gamle kraftstasjon.

3. Lokomotivstall Rjukan.

Lokomotivstallen på Rjukan består av to sammenbygde hoveddeler på til sammen 25x87 meter: lokomotivstallen i vest og i forlengelsen av dette et tidligere jernlager i øst. Bygget har slakt saltak og står på betongfundament. Lokomotivstalldelen består av en eldre del i syd og en utvidelse fra 1963 i nord.

Allerede omkring 1910 ble det bygd en liten lokomotivstall omtrent på denne tomten, men den eldste delen av dagens lokomotivstall ble trolig oppført i 1926-1927 da Rjukanbanens hovedverksted ble flyttet fra Notodden til Rjukan. Denne delen er 10x33 meter, og er oppført i malt betong (10 cm, og søyler og dragere på 30x30cm), har pappdekke på betongtaket og syv høye vinduer med jernsprosser delt i fire vertikale og tre horisontale felt på hver langsida (3,2x1,43m). Vinduene er i glass og plast. Den har to ytre stålporter (4,75x3,62m), og rommet som er i full takhøyde deles i to av to indre tilsvarende porter. Portene har påmalte skilt. Rommet er ellers utstyrt med skinner i to spor, fire graver, luftehetter og to stoppbukker med arbeidsbord fra 1960-årene, samt arbeidsbenk og verktøytavle. Lysrør står vertikalt på stolpene. Etasjehøyden nærmest jernlageret er delt i to for å gi plass til pauserom, kontor, toalett/dusj og garderobe. Disse ble endret til slik de fremstår i dag i 1962-1965 med malte betongoverflater og kontor med linoleum på gulvet og ubehandlet furukledning. I denne enden av stallen er det fem tilnærmet kvadratiske vinduer i hver etasje, fire store og ett mindre.

I 1962 ble det utarbeidet tegninger for utvidelse av lokomotivstallen mot nord med 14x33 meter, noe som ble gjennomført påfølgende år. Taket ble løftet fra mønet på den gamle delen slik at nytt møne ble liggende på dens tidligere yttervegg og taket i den påbygde delen skråner svakt ned mot dagens yttervegg. Den påbygde delen er også oppført i betong, men med elementblokker. Den har et vindusbelte med 36 kvadratiske vinduer høyt oppe på langsiden mot nord. Tre av åpningene er skiftet ut med vifter. Den har to jernporter med påmalte skilt mot øst og en jerndør mot nord, skinner i to spor, fire graver, en nyere stoppbukk og en skrivetavle på veggen. Samtidig eller noe senere ble det fra denne delen laget åpning med jernport inn i jernlageret fra det søndre sporet, slik at man fikk et tredje hovedrom for lokomotivstall. Dette rommet har et spor, en traverskran og et smalsporet bruksspor. Indre vegger er i betong og leca, og yttervegg i teglstein og bølgeblekk. En nyere port går ut mot nord. Taket her følger konstruksjonen til jernlageret med ståldragere.

Jernlageret som er 25x54 meter følger det arkitektoniske mønsteret til fabrikkbygningene til Hydro med slak saltaksvinkel og takoppbygning over og langs mønet med vindusbelter rundt på sidene. Bygningen har på sidene vegger i pusset teglstein i nederste del (1,75 m) med bølgeplater over, og betong i gavlene. Bæresystemet er med søyler og dragere i stål. Den har et smalt vindusbelte høyt på veggen på begge langsidene. På nordsiden er det oppført et takoverbygg. Bygningen er renovert og oppgradert på 2000-tallet.

Lokomotivstall Rjukan fremstår med stor grad av autenticitet og integritet. Den er i all hovedsak i god stand med kun mindre merknader, slik som noen knuste ruter og manglende takrenner med påfølgende fukt på nedre del av vegg. Den vurderes derfor til å ha tilstandsgrad 2, jf. NS 3423.

Lokomotivstallens eldste del, østre og søndre fasade.





Jernlager og lokomotivstall søndre fasade.



Jernlager nordre fasade.



Lokomotivstall nordre fasade.



Jernlager vestre fasade.



Jernporter med påmalt tekst inn til Lokomotivstall Rjukan.



4. Stasjonsbygning Rjukan.

Rjukan stasjonsbygning er tegnet av Thorvald Astrup og oppført i 1908-1909. Den var tilsvarende stasjonsbygget på Mæl (Rollag). Den het Saaheim frem til 15.11.1912. Bygningen på 20x7 meter står på ringmur i gråstein med nyere betongskall og grunnmur i betong på tilbygget. Den er oppført i bindingsverk med trebjelkelag og er kledd med nyere høvla stående tømmermannskledning (15x2,5 cm). Ytterdørene fra 1963 er panelte med glass og påskrudde skilt. Det er doble torams vinduer på hoveddel, trerams vinduer på gavlene i 2. etasje med torams oppe ved mønet, og tre større vindusflater mot banen i tilbygget i vest. Bygget har saltak tekt med rød enkeltkrum teglstein på hoveddelen, valmtak på toalettbygg i øst tekt med lappeskifer, og flatt tak tekt med papp på tilbygg i vest. Det er to pipeløp med skorsteiner i teglstein.

Den to etasjer store bygningen var opprinnelig oppført i historismestil med klassisistiske omramninger med trekant i toppen til sprosse-vinduene og dørene i første etasje, med horisontalbånd 2/3 opp på veggen, og historismedører med glass. Den er imidlertid ombygd og endret i flere omganger. Bygget var først hvitmalt, men har siden hatt ulike farger. Vindusomramningene ble skiftet før 1925 til enkle klassisistiske med flate sidebord og profilert topp og bunnlist. Samtidig ble det separate toalettbygget, tilsvarende Tinnoset, revet og nytt med valmet tak ble bygd som tilbygg til stasjonsbygget på østveggen. Da forsvant et vindu og en dør på den siden. Overbygget over balkongen ble fjernet og taket lagt om fra flat teglstein til lappeskifer etter bombingene i 1943. Pipene ble også skiftet. Tilbygget for stillverksrom på vestveggen ble bygd ved ombygging i 1963. Da ble også vinduene enten byttet eller bygd om uten sprusser, dørene ble skiftet til de som er der i dag med skilt, og horisontalbåndet på veggen, hjørnekassene og markeringskassen under takutstikket ble fjernet. Taket fikk enkeltkrum teglstein. Trolig ble kledningen også skiftet til dagens tømmermannskledning.

Planløsningen for stasjonsmesterboligen i 2. etasje er endret, mens planløsningen i første etasje er bevart fra 1960-årene. Indre dører i første etasje er fra 1963 eller senere. Signalrom har linoleum på gulvet, malte plater på veggene og nyere takplater i nedsenket tak, samt enkle lister. Skrivebord med signaltavle (stillverkstavle) for Rjukan stasjon er bevart. Det samme er veggklokke, strømpanel og innbygde skap i finér. Stasjonsmesters kontor og kontor for telegraf, lokfører med flere har samme type overflater. I sistnevnte rom er et indre vindu med luke mot ekspedisjons-/billettrommet bevart. Trapperom fra 1. til 2. etasje har bevart sin opprinnelige karakter fra 1909 med historismedør, profilert gelender, kledning og belistning. Godsrommet og billettrom med billettluke og veggfaste skap har samme overflater som signalrom. I godsrommet er vindfang intakt med indre dør med glass. Godsluke mot venterom er kledd igjen. I venterommet, spiserommet og kafeen er overflater som ellers, men eldre gulvbelegg med rødt og grått flismønstre er bevart i venterommet, samt vindfang som i godsrommet. Kjøkkenet har gul innredning fra 1963.

Stasjonsbygningen har gjennomgått flere endringer, men har bevart sin hovedform fra 1909 og kan med utgangspunkt i 1963 karakteriseres som autentisk med integritet. Den dokumenterer godt ulike faser i Rjukanbanens historie. Bygningen er i dårlig stand med bl.a. taklekkasjer, råteskader og ødelagte renner. Den har omfattende mangel på vedlikehold og vurderes derfor til å ha TG 3, jf. NS 3423.



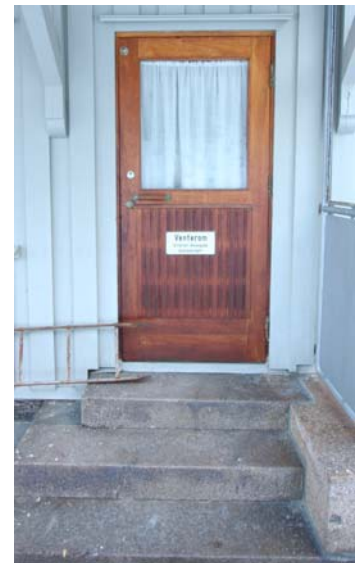
Rjukan stasjonsbygning søndre fasade.



Rjukan stasjonsbygningens fasader: søndre og vestre fasade med tilbygg øverst til venstre, nordre og vestre fasade øverst til høyre, nordre fasade nederst til venstre, og østre fasade med toalett-tilbygg nederst til høyre.



Signalrom og skrivebord med signaltavle.



Ytterdør med skilt fra 1963.



5. Baneavdelingens verksted, Rjukan.

Baneavdelingens verksted med kontor og lager er 41x8 m og er sammensatt av to hoveddeler: i øst baneavdelingens verksted med garderober og spiserom for vognvisitører fra ca. 1930 (19x8 m), og i vest kontorer for banemester og stillverksmøntør, samt lager for stillverksmøntør fra 1962 (22x8). Verkstedrommet i øst og lageret i vest er bevart, ellers er bygningene bygd om i det indre og tatt i bruk til nye kontorformål.

Baneavdelingens verksted i øst er trolig oppført i to etapper, hvor verkstedet er eldst og kontordelen som er plassert forskjøvet mot nord yngst. Det er oppført i pusset teglstein og står på betongfundament. Bygget har nyere metallplater med trapesprofil på taket og en nyere teglsteinspipe. Sydfasaden har tre torams sprosede vinduer med tre ruter i hver ramme, et nyere og større seksrams vindu og tre mindre ettrams vinduer, samt en nyere panelt dør. Denne fasaden er endret flere ganger, bl.a. er et eldre vindu kledd igjen og nyere vindusåpninger etablert. Østfasaden har et parti som er forsenket i vegglivet og fasaden er delvis kledd med liggende kledning etter at en syretankvogn kolliderte i veggen i 1972. Nordfasaden har dobbel ståldørsport til verkstedet, panelt ytterdør med galss og takoverbygg fra 1960-årene, tre torams sprosede vinduer med tre ruter i hver ramme, og tre ettrams sprosede vinduer med tre ruter.

Kontor- og lagerdel i vest er oppført forskjøvet mot nord i forhold til den eldre delen mot øst. Det står på betongsåle støpt 7/12 1962 og har reisverk kledd med stående tømmermannskledning. Taket har nyere metallplater med trapesprofil. Nordfasaden har nyere panelt ytterdør med overbygg fra 1960-tallet og tre seksrams nyere vinduer. Vestgavlen har nyere heisport, og sørgavlen har to torams vinduer med tre ruter i hver ramme og et torams vindu uten sprosser.

Bygget fremstår i sitt eksteriør som moderat autentisk og med integritet. Det er i relativt god stand med kun mindre merknader, og vurderes til tilstandsgrad 2, jf. NS 3423.



Baneavdelingens verksted nærmest med den blåmalte kontor- og lagerdel en fra 1962 lengst bort.

6. Godshus, Rjukan.

Dagens godshus på Rjukan er en om- og påbygd bygning fra omkring 1920, ca. 46x11 m og 32x11 m uten tilbygg. Det har papptekt saltak med takutstikk båret av skråstilte trepilarer og med heiseark på nord- og sørside, er oppført i bindingsverk med liggende kledning av varierende type, står på betongpilarer og fuget natursteinsmur, samt betongfundament på tilbyggene i vest og øst. Det er en stor støpt betongrampe på vestsiden ca. 46x7 m og 1 m høy, en liten betongrampe på østsiden ca. 7x2 m, en trerampe på nordsiden ca. 32x2 m og en tilsvarende trerampe på sørsiden som er innbygd. En ny påbygd trerampe står på nordfasaden.

Nordfasaden har to torams vinduer sprosset med 2x3 ruter, et trefags vindu sprosset med 2x3 ruter, et trerams uten sprosser, tre store butikkvinduer, en heiseport, to nye ståldører og en fyllingsdør. Sørfasaden har 11 nyere trefags vinduer, og østfasaden fire tilsvarende og en fyllingsdør. Vestfasaden har et trefags og et to fags vindu, samt fyllingsdør.

Det første godshuset på Rjukan som ble oppført i 1909 var tegnet av Thorvald Astrup og hadde samme utforming som godshusene på Mæl, Tinnoset og Notodden. I dag er kun det på Tinnoset bevart med tilnærmet opprinnelig utseende. Det på Mæl ble bygd om og de på Notodden og Rjukan ble revet. Rjukans første godshus ble raskt for lite, og et nytt vesentlig større godshus ble bygd inntil vestgavlen på det gamle omkring 1915. En tid senere, omkring 1930, kan det se ut til at det gamle ble revet og et nytt tilbygg mot øst ble reist. I 1960-1963 ble godshuset forlenget mot vest, lasterampen på vestsiden ble bygd og heisearkene kom opp. På 1990-tallet ble rampen langs sørfasaden bygd inn som korridor. Sporet nærmest godshuset er fjernet.

Godshuset fremstår som lite autentisk, men har bevart sin integritet til tross for mange ombygginger. Bygningen er i dårlig stand med til dels store vann- og råteskader, dårlige renner og nedløp og dårlig takteking. Den vurderes derfor til å ha tilstandsgrad 3, jf. NS 3423.



Godshuset på Rjukan stasjon, vestre og søndre fasade med den store betongrampen på vestsiden.

7. Redskaps- og trallebu Rjukan.

Redskapsbu på Rjukan stasjonsområde ved 15,75 km ble oppført i 1963/1964. Den er 10x3,5m, står på støpt betongfundament, er bygd i reisverk med stående uhøvlet tømmermannskledning, har pulttak med bølgeblekk, tre to-føyede porter og en dør med åpning med stålgritter 7x8 ruter. Den har fra vest mot øst rom for motortralle, moped-dressiner, jerntraller og redskapsbu. Trallerommene har skinner i gulvet.

Bygningen fremstår som autentisk og med integritet. Bygningen er i relativt god stand, og vurderes å ha tilstandsgrad 1, jf. NS 3423.



*Redskaps- og trallebu Rjukan
søndre fasade.*



Redskaps- og trallebu Rjukan
østre fasade.

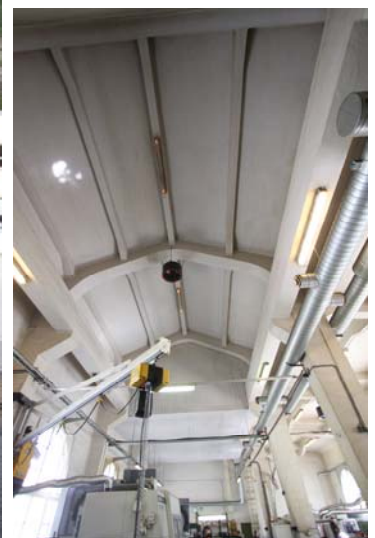
8. Lokomotivstall Såheim.

Lokomotivstall og vognverksted på Såheim ble tegnet av Thorvald Astrup i 1918 og oppført noe justert fra tegningene samme år. Bygget er i dag 56x14 meter, det er oppført i betong og tegl, og det har både flatt tak og mansardformet tak tekt med papp. Kortsiden i vest henger sammen med nabobygget. Ytterveggene er i nyere tid isolert og kledd med slammede plater festet med bolter. Langsiden mot sør har fire felt delt inn av pilastre med fire store buede vinduer med jernsprosser 6x6 ruter, ti toramas horisontaldelte sprossede vinduer med 3 ruter i hver ramme på østre del, tre dører med glass og en heiseport. Kortsiden i øst har ti toramas horisontaldelte sprossede vinduer med 3 ruter i hver ramme, fem i hver etasje. Langsiden mot nord har fem store buede vinduer med jernsprosser 6x6 ruter, 15 toramas horisontaldelte sprossede vinduer med 3 ruter i hver ramme, to store høye firkantede vinduer med jernsprosser 3x5 ruter, og to dører.

I interiøret er verksteds- og lokomotivstallens fellesrom med gjennomlys nord-sør i stor grad intakt med synlig konstruksjon i betong med søyler, bærende pilastre, åser og sperrer. Deler av taket i verkstedet er nedsenket, og en mindre del i øst er ombygd.

Det langstrakte bygget er arkitektonisk i slekt med historismepregete lokomotiv- og trikkestaller fra de første tiårene etter 1900. Det besto av to høyreiste deler med saltak i hver ende i øst og vest, og et langstrakt bygg med verksted og stall skilt av søylerekke imellom disse. Bygget hadde opprinnelig to buede porter på vestfasaden, en til stallen med flatt tak i sør og en til verkstedet som hadde høyere mansardtak i nord. Omkring 1930 ble funksjonen som lokomotivstall og verksted avvirket, og bygningen ble omgjort til fabrikklokale for Hydros ammoniakmetode (vanndestillasjonsanlegg). Da ble bygget ombygd i hver ende, slik at takene der ble flate, enkelte av de buede vinduene forsvant i østre hoveddel som ble omgjort til kontorer o.l., nye vinduer og dører ble satt inn flere steder, og vestre kortende ble bygd sammen med den nye hydrogenfabrikken. I dag brukes bygget til annen type industri.

Lokomotivstall Såheim har bevart sine jernbane-arkitektoniske hovedtrekk, i sær på langsiden og inne i hovedrommet, og er godt lesbar. Den fremstår som autentisk i form og uttrykk, men tapet av portene og ombyggingen av kortsidene og fasadene gjør at den har lav integritet. Bygget er i relativt god stand og vurderes til å ha tilstandsgrad 1, jf. NS 3423.



Lokomotivstall Såheim, østre og søndre fasade, samt taket inne i hallen.

9. Hvilebu Såheimstunnelen.

Hvilebu Såheimstunnelen er plassert inne i Såheimstunnellen i en åpning på nordsiden av sporet med frontfasaden mot vest. Bygget er en ca. 3x3 meter reisverksbygning med enkel flat ubehandlet kledning og pulttak tekt med bølgeblekk. Det står på betongfundament. Det har ett etrams vindu uten glass og en grønnmalt fyllingsdør med glassfelt 3x3 øverst. Døren er trolig brukt sekundært. Bygget har ett rom. Bygget er skiltmerket som Rjukanbanens bygg 44.

Hvilebu Såheimstunnelen er noe endret, men fremstår i hovedsak som autentisk og med integritet. Bygningen bærer sterkt preg av manglende vedlikehold over flere år, og vurderes å ha tilstandsgrad 3, jf. NS 3423.

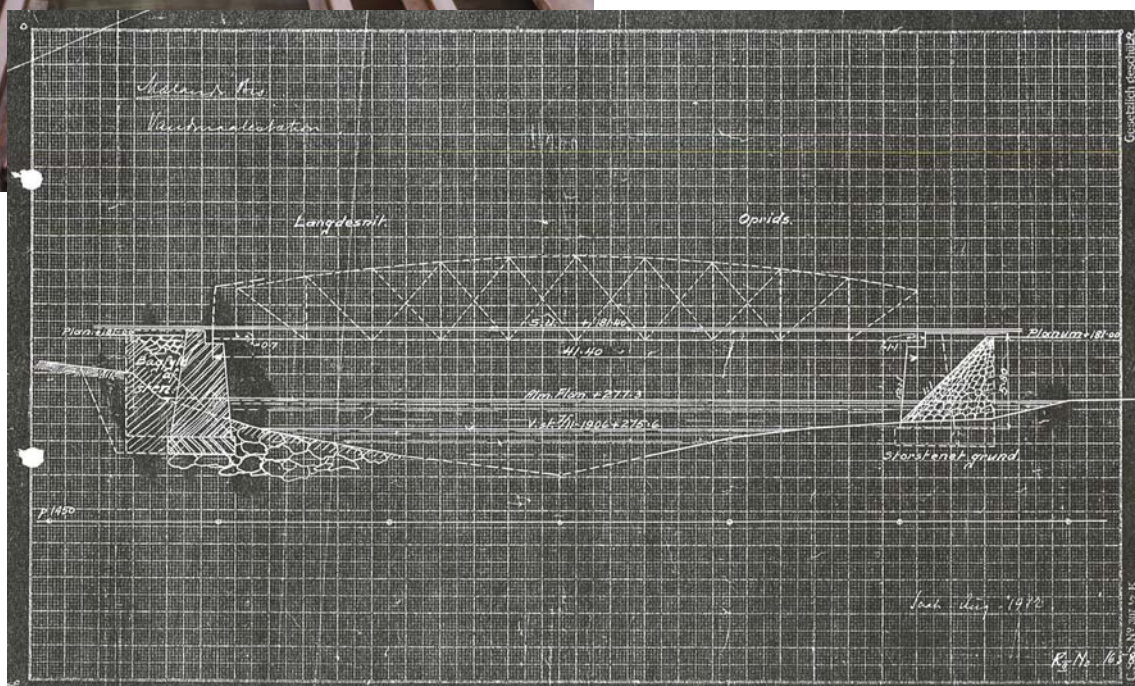


10. Bru for kløvvei til Gustalen.

Bru for kløvvei til Gustalen ved 15,70 km er oppført i 1937 i støpt betong i 2,5 meters lengde. Den fremstår som autentisk og med integritet. Den har tilstandsgrad 1, jf. NS 3423.

11. Bru over Måna ved Mæland (Mæland bru).

Bru over Måna ved Mæland (Mæland jernbanebru) ved 14,53 km er 41,4 meter lang og er konstruert i klinket stålfagverk i 1908. Den har svak bueform på sidene og tre karakteristiske porter som binder dem sammen. Broen er trolig tegnet av Fr. K. Johansen i 1907. Mæland bru fremstår som autentisk og med integritet. Den har tilstandsgrad 1, jf. NS 3423.



Snittegning august
1912.

12. Sporvekselbu, Ingolfsland.

Sporvekselbu ved Ingolfsland stasjon ligger ved 13,85 km og er oppført i 1960-årene. Den 1,59x2,36 meter og 1,59 m høy bak og 2,36 m høy foran. Den har betongfundament og er i reisverk med beiset stående tømmermannskledning uten profil. Den har pulttak med bølgeblikk med rektangulær form. Døren mot øst er en fyltingsdør som i eksteriøret er av panelt 50-tallstype med smale stående bord. Et etttrams vindu vender mot nord. Innvendig er bua kledd med furukledning. Sporvekselbua fremstår som autentisk og med integritet. Den har sprekker i fundamentet, dårlig tilstand på inngangsdøren, og mangler vindusglass. Tilstandsgrad vurderes derfor å være 2, jf. NS 3423.



13. Redskaps- og hvilebrakke, Ingolfsland.

Redskaps- og hvilebrakke på Ingolfsland stasjon, 9,41x3,60 m, ligger ved 13,55 km og er skiltmerket RJBs bygg nr. 40. Den har lagerrom lengst øst, et redskapsrom i midten og et hvile- og oppholdsrom lengst vest. Lagerrommet lengst øst er trolig eldst fra omkring 1930. Brakken er siden bygd på vestover. Den er oppført i reisverk på punkt-fundament i naturstein og er hovedsakelig kledd med låvepanel, men har bølgeplater på østveggen. Pulttaket er tekt med bølgeblikk-plater. Frontfasaden mot nord har to tofløyede labankporter kledd med låvepanel med tremamper foran. Det er et igjenspikret vindu på østfasaden og et mindre sprinkel-vindu på sørfasaden.

Redskaps- og hvilebrakken på Ingolfsland fremstår som autentisk og med integritet. Den er i teknisk svært dårlig stand, og vurderes å ha tilstandsgrad 3, jf. NS 3423.



14. Stasjonsbygning, Ingolfsland.

Stasjonsbygningen på Ingolfsland på 13,65 km fra 1919 er Rjukanbanens eneste i mur. Den ble tegnet i lett jugendinspirert stil av Thorvald Astrup på samme tid som han tegnet Lokomotivstall Såheim. Astrup sto for alle bygningens detaljer, slik som bl.a. utvendige lykter.

Bygningen på 20x9 meter er oppført i pusset tegl på betongfundament. Den har saltak tekt med nyere enkeltkrom rød tegl og har renner og nedløp i sort metall. Byggets to piper ble fjernet da taket ble lagt om på 1990-tallet. Sørfasaden mot perrongen har to to-fløyete fyllingsdører sentrert på midten. Disse er doble, slik at de indre dørene har glass med sprosser i kryss i øverste felt. Over dørene er en kraftig og profilert overligger i tre. Sørfasaden består ellers av 11 torams vinduer med 2x3ruter. Et tolvte vindu er fjernet. Nordfasaden har sentret inngangsparti med to enkle fyllingsdører med glass i øverste felt og felles klassisistisk overbygg i tre båret av to runde søyler. Fasaden har videre 14 torams vinduer med 2x3ruter.

Østgavlen har to enkle fyllingsdører med glass i øverste felt, altan fra 2. etasje båret av søyler med egen utgangsdør med glassdør, og to torams vinduer med 2x3ruter, et torams uten sprosser, et ettrams med 3 ruter, et mindre med to ruter. Vestgavlen har to enkle fyllingsdører med glass i øverste felt, altan fra 2. etasje båret av søyler med egen utgangsdør med glassdør, og et torams vindu med 2x3ruter, tre ettrams med tre ruter og et mindre med to ruter.

Fra østgavlens altan går et lavt mellombygg på 13 meter med saltak med rød betongtakstein frem til toalettbygget i øst. Dette var opprinnelig en åpen takoverbygning for benker, men ble på 1960-tallet bygd igjen for lagerlokaler m.m. Fasaden mot sør står på lecamur og er kledd med stående tømmermannskledning, har to enkle fyllingsdører og to vinduer. Nordfasaden er i pusset tegl. Toalettbygget i øst er kvadratisk ca. 5x5m med pyramidetak tekt med enkeltkrom rød betongstein. Det har fem små ettrams vinduer mot nord, tre mot sør og to mot øst, samt enkel fyllingsdør på østfasaden.

I interiøret er romløsning med venterom, ekspedisjon, gods osv. i hovedsak bevart sammen med noen enkelt detaljer som åpning for billettluke, dørhåndhåndtak, vindusrammer og trappeløp, samt noe brystningspanel. I stasjonsmesterboligen i 2. etasje er det gjort kraftige ombygginger. Loftet er tilsvarende ombygd, mens kjelleren er til dels opprinnelig i karakter. I kjelleren er det lagret to stasjonsskilt.

Stasjonsbygningen på Ingolfsland fremstår i sitt eksteriør, til tross for nye tak uten piper, manglende stasjonsskilt og -lykter og andre mindre endringer, som relativt autentisk, og med integritet. Helheten og lesbarheten som stasjonsbygning er intakt. Bygningen har utbedringsbehov på bl.a. vinduer, dører, altaner og grunnmur, og vurderes til å ha tilstandsgrad 2, jf. NS 3423.





Ingolfsland stasjonsbygning, vestre fasade øverst til venstre, dør på søndre fasade øverst til høyre, og nordre fasade under.



15. Bru for gangvei (Blindtarmen).

Bru for gangvei (Blindtarmen) ved km 14,22 er oppført i 1931. Den er to meter lang og konstruert i stål med 4 stk. INP 26 og betong i hver ende. Den fremstår som autentisk og med integritet. Den har tilstandsgrad 1, jf. NS 3423.



16. Bru for gangvei på Tveito.

Bru for gangvei på Tveito ved km 13,20 er oppført i 1933. Den er to meter lang og konstruert i stål med 4 stk. INP 26 og betong i hver ende. Den har tredekke. Den fremstår som autentisk og med integritet. Den har tilstandsgrad 1, jf. NS 3423.



17. Bru over avløp fra Mår kraftverk.

Bru over avløp fra Mår kraftverk ved km 10,36 er oppført 1941. Den er 9,8 meter lang og konstruert i tre og stål med 6 stk. INP 26 og betong i hver ende. Broen har rekkverk i tre. Den fremstår som autentisk og med integritet. Den har tilstandsgrad 1, jf. NS 3423.



18. Hvilebu, Nyland.

Hvilebu Nyland ved km 8,25 er oppført først i 1960-årene og skiltmerket som RJBs bygg nr. 37. Den er 6,05x4,55 meter og står på en støpt betongsåle. Den er oppført i reisverk kledd med stående grånet tømmermannskledning og liggende kledning opp mot taket. Pulttaket er tekt med bølgeblekk. Den har to porter på nordfasaden, en to-fløyet og en en-fløyet kledd med låvepanel. På vestsiden er en en-fløyet dør med låvepanel. Det er et trerams vindu uten sprosser på østfasaden. Det er to redskapsbuer i nordre del og et hvile- og oppholdsrom i den søndre delen.

Hvilebu Nyland fremstår som autentisk og med integritet. Den har noen mindre råteskader, men er ellers i god stand og vurderes å ha tilstandsgrad 1, jf. NS 3423.



Hvilebu Nyland, nordre fasade.

19. Vindmur ved Miland.

Vindmuren ved Miland ble bygd i 1927 etter at kastevind hadde blåst vogner av sporet året før. Vindmuren er ca. 350 lang med fem åpninger for gjennomgang. Muren er oppført i naturstein uten bindemiddel. Den er skrånende oppover ved skinnegangen og rett på baksiden. Den er ca. 2 meter høy. Vegetasjon dekker store deler av muren mot skinnegangen.

Vindmuren fremstår med stor grad av autenticitet og integritet. Den er rast litt sammen ved noen ender, men er i god stand og vurderes å ha tilstandsgrad 1, jf. NS 3423.



Vindmur ved Miland med åpning for landbruksskjøring.



20. Redskaps- og vedbu, Miland.

Redskaps- og vedbu ved Miland er eneste gjenværende bygning fra Miland stasjon. Bygget er skiltmerket som RJBs bygg nr. 33. Bygget på 8,7x3,1 meter består av en eldre del i øst fra ca. 1920 og en yngre del i vest fra ca. 1960 – begge 4 meter lange -, men har kun ett rom. Den yngste delen har støpt betongsåle, og den eldste delen en enkel lav steinmur med tredekke. Bygget er oppført i reisverk og kledd med uhøvlet tømmermannskledning og delvis omvendt lektepanel. Det har pulttak med bølgeblekk. På nordfasaden mot skinnegangen er det dobbeltdør på den eldste delen. Den yngste delen har dobbeltdør på kortfasaden mot vest. Det er et lite igjenkledd vindu på sørfasadens vestre ende.

Redskaps- og vedbu ved Miland fremstår som autentisk og med integritet. Bygget er i dårlig stand med behov for bl.a. nytt tak, og vurderes derfor til å ha tilstandsgrad 3, jf. NS 3423.



Redskaps- og vedbu Miland, nordre fasade.



Redskaps- og vedbu Miland, vestre fasade.



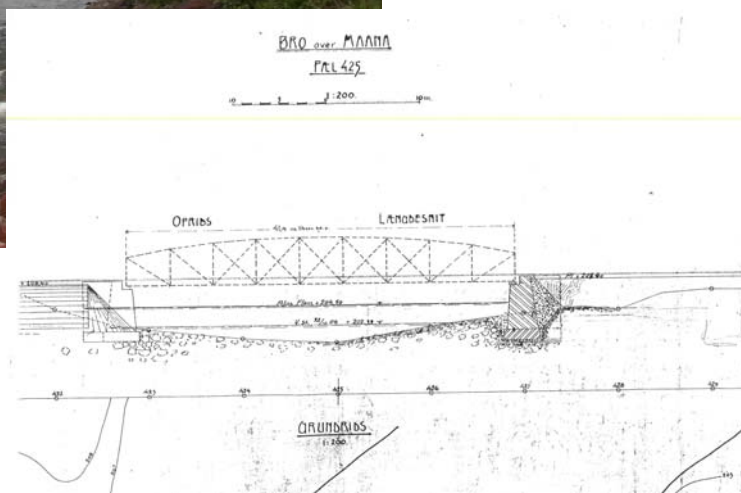
Redskaps- og vedbu Miland, søndre og østre fasade.



Redskaps- og vedbu, Miland, med Rjukanbanens nummererte skiltmerking av bygg.

21. Miland jernbanebru.

Bru ved Miland (Miland jernbanebru) ved 4,25 km er 41,4 meter lang og er konstruert i klinket stålfagverk med tredekke i 1908. Den har svak bueform på sidene og tre karakteristiske porter som binder dem sammen. Broen er trolig tegnet av Fr. K. Johansen i 1907. Miland bru fremstår som autentisk og med integritet. Den har tilstandsgrad 1, jf. NS 3423.



22. Bru over Einungbekken.

Bru over Einungbekken ved km 2,87 er 2,25 meter lang og oppført i betong. Den fremstår som autentisk og med integritet. Den har tilstandsgrad 1, jf. NS 3423.

23. Bru over avløp fra Mæl kraftverk.

Bru over avløp fra Mæl kraftverk ved km 2,40 er 5,7 meter lang og oppført i armert betong. Den har nettinggjerdje på sidene. Den fremstår som autentisk og med integritet. Den har tilstandsgrad 1, jf. NS 3423.



24. Skinnelager, Buslåttan.

Skinnelager på Buslåttan er 13 meter langt og 3,5 bredt, 1,9 meter høyt i front og 1 meter bak. Det har pulttak tekt med bølgeblekk, står på trepilarer festet til treramme på grunn, og er kledd med liggende grånet su-panel. Det har kraftige tverrstokker med skinner i bredden for å bære tyngden av skinnene som ligger i lengden. Lageret er fra 1960-årene. Det er uten åpninger. Skinnelageret fremstår som autentisk og med integritet. Det er i god stand og vurderes å ha tilstandsgrad 1, jf. NS 3423.



25. Dresinbu, Buslåttan.

Dresinbu på Buslåttan ved km 1,1 er fra 1960-årene og skiltmerket som RJBs bygg nr. 35. Den er 2,17x1,09 meter med pulttak tekt med bølgeblekk, og oppført i reisverk med stående pløyd rupanel som er beiset. Det er en tofløyet port med låvepanel mot skinnegangen og en rampe bestående av trebord. Bygget står på stablede trebjelker på pukklag. De to øverste bjelkene er av nyere impregnert virke. Bygget er badunert mot vindkrefter. Det fremstår som autentisk og med integritet. Det er i god stand og vurderes å ha tilstandsgrad 1, jf. NS 3423.

26. Bru over Rollagåa.

Bru over Rollagåa ved km 1,075 er 10 meter lang og oppført som fagverksbru i stål med 4 bærebjelker. Den har tredekke og rekkverk. Den fremstår som autentisk og med integritet. Den har tilstandsgrad 1, jf. NS 3423.

