



Vurdering av kulturminneverdier i Os sentrum

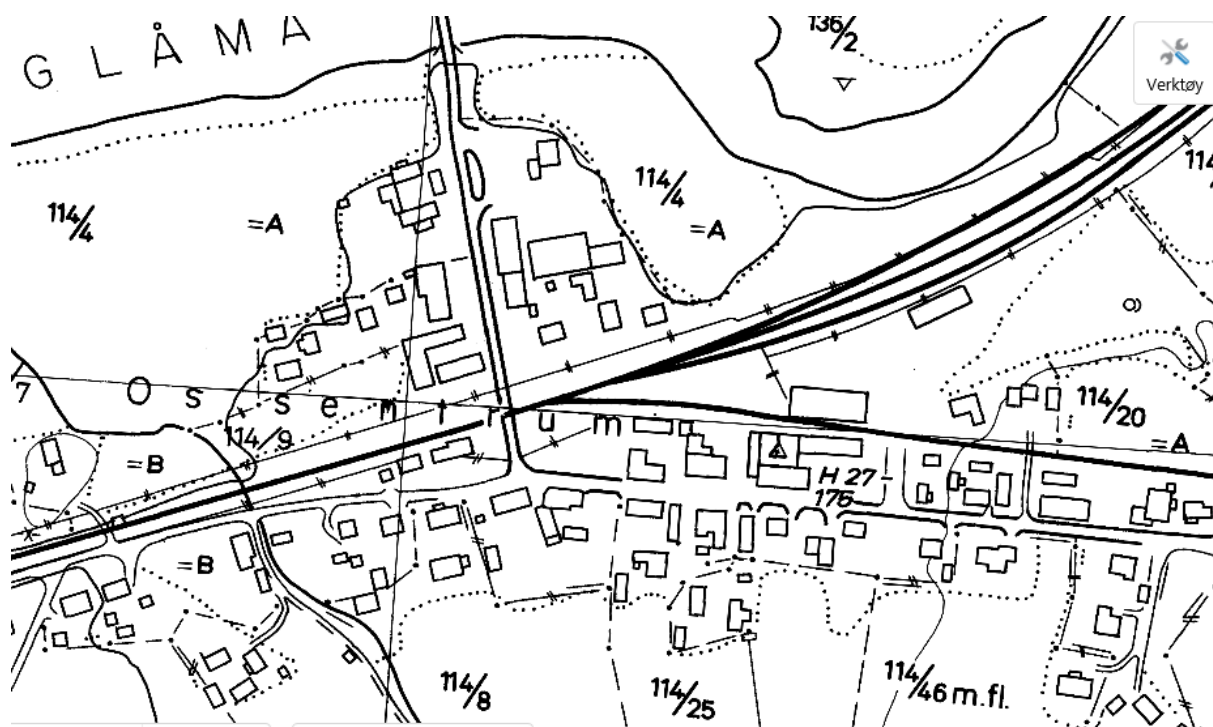
Lokale kulturminner er steder eller objekter som forteller noe fra et steds historie. Det området som vi kaller Os sentrum, har ikke så lang historie, i hvert fall ikke som kan avleses i dagens bebyggelse eller infrastruktur. Fram til jernbanen kom i 1877 var det Os gård, på vestsida av Glomma, som var bygdesentrum, her ble også kirka bygd.



På kart fra 1812 er det ikke merket av en eneste gard på østsida av Glomma nord for Bakos. Amtskartet under er nyere, men fra før jernbanen kom – her er avmerket flere bruk, bl.a. Sundet midt mellom utløpene til Nøra og Verjåa, og Langøyen på vest(nord)sida. Dagens veglinjer er vist med rødt. Vi ser også at det midt på 1800-tallet var opparbeida et visst vegnett mellom brukene, men at hovedvegen nordover fortsatte på vestsida av Glomma. Vi ser også at det var markert sager og/eller kverner ved Kvernbekken, og ved utløpet av Nøra.



Rørosbanen ble lagt på østsida av elva, og stasjonen ble bestemt plassert ved Sundmoen. Den første stasjonsbygningen var i sveitserstil, av «Opphus-typen», tegnet av Peter Andreas Blix. På bilder ser vi at den lignet Tolga stasjon. Stasjonsbygningen sto lenger vest enn dagens, på vestsida av det sentrale vegkrysset ved jernbaneovergangen. På Øko-kartet fra ca 1960 (under) er den fortsatt tegnet inn. Den ble revet først i 1971. Ny stasjons-bygning fra 1958 er også vist, på samme kart.



Bildet viser den gamle stasjonen, vis-a-vis hovedbygningen på Gjelten.

Selv om det fantes noe spredt bebyggelse på stedet før stasjonen kom, så var det etableringen av stasjonsbyen som har gitt et preg for ettertida.

Da den første brua kom i 1882, rett mot stasjonen, ble tyngdepunktet enda tydeligere, og viktigere. Bygdevegen sør- og nordover fra stasjonen ble en gate, og nærmest krysset ble det oppført bank, butikker og boliger, og forsamlingshus. De fleste boligene hadde lenge uthus med krøtter og andre husdyr.

Minner fra før jernbanen

På Langøyen og Koren på vest(nord)sida av elva finnes bygninger fra før 1850, men på sentrum-sida kjenner vi ikke til andre hus fra før 1877, enn – antakelig- gammelstua og eldhuset på Sundmoen. Bygningene er ikke datert i Sefrak, men form og stiluttrykk tyder på at de begge er fra før 1870. I Sefrak er det også avmerka ei løe ved Fredly som skal være fra før 1825, men den er nå revet eller flyttet.



Begge er tradisjonelt lafta bygninger – bolighuset med midtkammer-plan, i to etasjer. Eldhuset er en tradisjonell treromsstue, og er kanskje opprinnelig bolighus, det eldste på garden. Begge bygningene har mye av sitt opprinnelige preg, selv om begge har nyere tilbygg, og neppe originale vinduer. Eldhuset har noe etterslep på vedlikehold. Begge bør sikres vern som hensynssone i reguleringsplan. De er utgangspunktet for stasjonsbyen, det var på Sundmoens grunn stasjonen ble lagt, og eiendommer fradelte til boliger og nye virksomheter knyttet til den nye ferdselsåren, og den nye tid.

Tidlig stasjonsby



Da jernbanestasjonen kom, ble sundstedet flyttet fra Sundet lengre nordøst, til Sundmoen-garden der vegstubben Brutippen går nå. Tyngdepunktet i den nye stasjonsbyen fra 1877 -1900 ble derfor naturlig vegkrysset der denne vegen møter Grendevegen/Søstergata. Her lå stasjonen, butikker,

bank, og forsamlingshuset Fensal, som også ble brukt til herredstyremøter – foruten bolighus, som vi ser på bildet over. Av disse er bare bolighuset til venstre der fortsatt (Rye), og, noe ombygd, huset vis-a-vis, Dølgard. I Dølgard var det butikk siden 1905.



Rye, med uthus, og **Dølgard** er viktige som opprinnelige Stasjonsby-elementer, som har vært dimensjonerende for gateløp og målestokk. Slik de står rett overfor hverandre, utgjør de en viktig portal inn i «hovedgata». Bolighuset på Rye har vakre, originale sveisterstildetaljer, og huset har en høy grad av autentisitet. Uthuset har samme stilpreg, men mer beskjedent i dekoren, slik uthus skal være. Dølgård er mer modernisert, og kan ved første øyekast se ut som en 1950-tallsbygning. Det skjemmes også av sammenbyggingen med det moderne forretningsbygget på østsida. Huset har i behold sitt 45-graders-hjørne, selv om døra her er blendet. Begge bør sikres som hensynssone for bevaring av kulturmiljø.

Bolighuset **Heim** i Grendevegen 25 ligner Rye – en enkel enetasjes bygning med gjennomført sveisterstil. Bygningen er godt bevart med originale detaljer. Den er restaurert med tilskudd fra Hedmark fylkeskommune, og bør, sammen med de to uthusene, sikres videre vern i reguleringsplanen.

Både **Gjelten (Sundet Søndre)** og **Alsaker (Framnes)** er også bygget kort tid etter stasjonen, det sees godt av sveisterstil-preget på hovedbygningene. Begge har også gamle og godt bevarte driftsbygninger og uthus, og utgjør et by-gardsmiljø på begge sider av vegen tett på det sentrale vegkrysset, og jernbaneovergangen. Bygningene har høy autentisitet. Gjelten er karakteristisk med sine 45-graders hjørneinnganger, Framnes med bl.a. fine skifertak, sikkert med lokal skifer. Flere av bygningene har etterslep på vedlikehold, da særlig uthus som ikke er i bruk. Miljøet på østsida av riksveg 30, som nå har samme eier som Samvirke-gården, ligger brakk, uten verken bruk eller skjøtsel. Men det er bevart et interessant bygningsmiljø med høy grad av autentisitet. Det er behov for en opprydning og rehabilitering på hele eiendommen. Slik vi vurderer det, har hovedbygningene på Framnes og Gjelten høy verdi som viktige enkeltelementer i den opprinnelige gatestrukturen, og har stor betydning for opplevelse av en etablert struktur, og av en historisk dimensjon i stasjonsby-miljøet. Uthus og driftsbygninger har først og fremst en kunnskapsverdi, de forteller en historie fra tida da det ikke var noen motsetning mellom å bo i en stasjonsby og å drive landbruk. Disse bygningene har også høy egenverdi ut fra autentisitet og representativitet. Begge eiendommene bør omfattes av hensynssone for bevaring av kulturmiljø.



1920/30-tallet

ser ut til å ha vært en periode med ny aktivitet i Os sentrum, med ny virksomhet med utgangspunkt i samvirkebevegelsen, med oppføring av forretningslokalet **Samvirkebygget** i 1920, og **Meieriet** i 1921. **Snekkerskolen** er bygd i 1937. Samvirkebygget og Snekkerskolen er begge oppført i tømmer, men mens samvirkebygget ble oppført i tradisjonell sveitserstil, så framsto Snekkerskolen som ny som mer moderne, påvirket av tidas både funksjonalistiske og nyromantiske stil. Begge bygningene er nå ombygd nesten til det ugjenkjennelige, men med hovedform og proporsjoner i behold. Snekkerskolen har fått de store, smårutete vinduene erstattet med små «husmorvinduer», og ser nå ganske bedrøvelig ut. Samvirkebygget framstår som et moderne bygg, med et nesten monumentalt, postmodernistisk inspirert inngangsparti. Selv om byggene nå kan sies å framstå svært forskjellig når det gjelder arkitektonisk uttrykk og kvalitet, gar begge en viktig plass i gatebildet som representanter for en viktig epoke i vår historie, og i Os stasjonsbys historie. Hvis noen mener de triste fasadene på snekkerskolen skjemma miljøet, så er det neppe noe stort kunststykke å tilbakeføre etter gamle bilder. Snekkerskolen bør sikres bevaring, men gjerne med bestemmelse som åpner for noe endring.



Meierianlegget skiller seg ut fra den gjengse målestokken i gatebildet, med sin størrelse og form. Anlegget har arkitektoniske kvaliteter, men ikke minst har det en viktig historisk plass i stasjonsbyen. Utover på 1800-tallet ble landbruksprodukter fra Os og Dalsbygda mindre viktige for kobberverket på Røros og bergstaden. Samtidig fikk seterbruket og melkeproduksjonen en ny oppgangstid da jernbanen gjorde det mulig med transport av produktene til markeder lenger unna. Meieribyggets første del ble oppført i 1921. Det er seinere modernisert i en 50-talls-stil, og er karakteristisk med den høye pipa. Bygget er knyttet sammen med et nyere bygg (Sparebank1), slik at det danner et slags torg på østsida, en plassdannelse der vegen går ned til den «nye» stasjonsbygningen. Det bør ryddes opp i en overflod av baldakiner og inngangsoverbygg mot denne plassen. For øvrig har bygget arkitektoniske og miljømessige kvaliteter, og tillegges verdi som kulturminne.



Ett bolighus mot Grendevegen er fra 20 -tallet, det er Sundstad, rett vest for vegkrysset. Huset har en gjennomført arkitektur som er nokså typisk for tida, men har ikke spesielt høy verdi som kulturminne. Det har heller ikke spesiell verdi som opplevelses- eller miljøelement i tettbebyggelsen.

På sørsida av Sjøstergata er også ett 20-tallshus, Bakketun (nr 14), som er modernisert og framstår nokså likt med de nyere bolighusene videre østover.

Nyere bygninger

Gimle-bygningen øst for meieriet er av litt ubestemmelig alder – den er ikke sefrak-registrert, og framstår som litt tilfeldig modernisert. På flybilder fra 1950-tallet ser vi Gimle som forretningslokale som henvendte seg mot gata med store vinduer. Nå er disse blendet, og bygget har et avvissende uttrykk mot gata. Bygget har potensial til å bli et langt mer innbydende sted for publikumsrettet virksomhet, med gjenåpnede butikkvinduer og opprydding i vindustyper osv.



På sørsida av gata framstår det tidligere meieriutsalget som særdeles lite tilpasset nabobygningene på Rye. Selv om det på sett og vis er et eksempel fra sin tid, er det vanskelig å finne noen arkitektonisk eller miljømessige kvaliteter ved dette bygget. Vi vil heller ikke tillegge nabohuset på østsida, det lave murhuset, noen positiv opplevelsesverdi.



Langs hovedgata står det flere bolighus av litt nyere dato, kanskje fra 1950 – 60-tallet. Det er eneboliger med hage, tilbaketrukket fra gata. Det er stort sett bygninger som ikke kan tillegges noen kulturminneverdi, og de har liten opplevelsesverdi for allmenheten. Et unntak er **Bivrost-huset**, som har en gjennomført arkitektonisk verdi.

Stasjonsbygningen fra 1958, tegnet av ark. Kavli ved NSB arkitektkontor, er en representativ bygning fra sin tid, med typiske kjennetegn fra seinfunksjonalismen, og fra jernbanebebyggelse fra denne

tida. Området rundt stasjonen er åpent og lite attraktivt, og kan trenge til et løft – men arkitekturen på stasjonsbygningen bør bevares, gjerne med et nytt stasjons-skilt, og en bedre rampeløsning.



Meieriets innkjøpslag er en del av samme miljø, knyttet til jernbanestasjonen, og utgjør sammen med bl.a. byggevarehandelen og trelastlageret et utflytende område der godshåndtering, passasjertransport, togspor og biltrafikk blandes uten spesielt definerte soner. Innkjøpslagets bygning har også et karakteristisk funkis-preg, som bør tas vare på.

Hagenjordet

De to eldre stuene i park-området er tilflyttet i nyere tid, ikke ulikt slik man for rundt hundre år siden etablerte museumsparker der formidling av lokal byggekunst, rekreasjon og utendørsarrangementer skulle foregå. Sammen med den nye, ekspressive musikkpaviljongen danner de virkelig et attraktivt rekreasjons- og opplevelsesområde. Både **Finnegården** og **Østerdalsstua** har i seg selv høy verneverdi, men har ikke historikk knyttet til nåværende plassering, og kan om nødvendig flyttes på.



Miljøverdier

I tillegg til individuell verdi som kulturminner, inngår spesielt bygningene fra før 1920 i et samlet kulturmiljø knyttet til etableringen av stasjonsbyen, og til et gatemiljø med andre kvaliteter enn

dagens. Det handler om at bygningene både tydelig definerer et felles uterom, de henvender seg direkte mot gata med inngangsdører både til boliger og forretninger. Men det handler også om at et historisk premiss i større grad var til stede, det vi opplever som den 4. dimensjon i gatemiljøet.



Gatemiljøet er blitt noe svekket ved at mange av de første bygningene er revet, spesielt rundt krysset ved jernbaneovergangen, som nå domineres av park og parkeringsplass. Til gjengjeld har noen av de litt nyere bygningene bidratt til å opprettholde et klart gateløp, og er også delvis henvendt mot gata. Flybildet over er tatt i 1969, før de gamle bygningene som huset bank, butikk og jernbanestasjon, ble revet.

Dagens butikk er plassert som et brudd med den gamle strukturen, den er tilpasset bilens tidsalder. Det er lett å se nå at man godt kunne ivareta begge hensyn, både til bilparkering og til kontakt med gata, ved å ha parkeringa på sørsida, og fasade direkte mot gata på nordsida. Men slik tenkte man ikke for bare få år siden. Mange stasjonsbyer og andre tettsteder ble på 1970- 80-tallet organisert rundt parkeringsplasser, som ble anlagt slik at man skulle slippe å gå flere skritt enn strengt nødvendig. I dag vet vi at dette har svekket tettstedene som møteplass og arena for sosialt liv, og det har svekket den estetiske og historiske opplevelsen av tettstedsmiljøene – opplevelsen av særpreg og tilhørighet. Mange tettsteder som er kommet i samme situasjon, arbeider nå med planer der de søker å finne tilbake til de kvalitetene man hadde før alt skulle tilrettelegges for bilen- samtidig som det moderniseres og bygges nytt.

Det betyr ikke å gå baklengs inn i framtida, men å ta fortidas erfaringer og verdier med i en moderniseringsprosess. De lokale kulturminnene er her en viktig ressurs. I tillegg til å ta vare på viktige historiske bygninger og miljøer, trenger Os sentrum også nye bygninger, nye tilbud og nye opplevelser, som bør etableres både inne i de eldre strukturene, og som erstatning for noen bygninger, som ikke har spesiell bevaringsverdi.

Tore Lahn, Hedmark fylkeskommune
5.12.2018