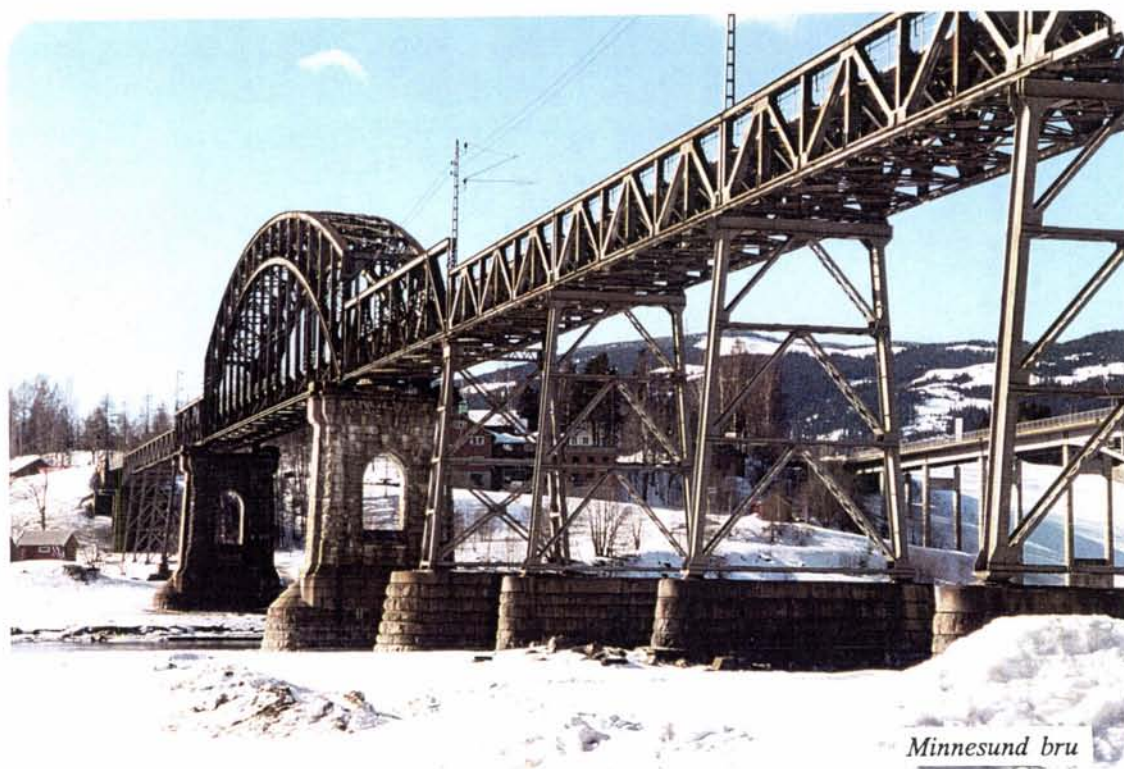


NSB BANE REGION NORD:
HEDEMARKSBANEN
JERNBANEANLEGGET EIDSVOLL – HAMAR

EN LANDSKAPS- OG KULTURHISTORISK ANALYSE



Minnesund bru

Trondheim, mars 1995

Jernbaneverket
Biblioteket

INNHOOLD:

FORORD	Side	4
SAMMENDRAG OG KONKLUSJONER	"	5
Kort historikk og banedata	"	5
Landskap	"	5
Landskapstilpasning	"	6
Stasjoner og stasjonsbyer	"	6
Arkitektur	"	7
Modernisering av Hedemarksbanen	"	7
LANDSKAPS- OG KULTURHISTORISK ANALYSE	"	9
Historikk og viktige banedata	"	9
Hvordan banen ble til	"	9
Baneanleggene	"	9
Bygninger, arkitekter og byggsikk	"	10
Tabell over stasjoner og holdeplasser	"	11
Landskapssoner	"	12
Metodikk	"	12
Kart over landskapssonene	"	13
Landskapssone A: Eidsvoll – Minnesund	"	14
– Bane og landskap	"	14
– Minnesund stasjon	"	14
– Minnesund bru	"	15
Landskapssone B: Minnesund – Tangen	"	19
– Bane og landskap	"	19
– Morskogen stasjon	"	19
– Strandlykkja stasjon	"	19
– Espa stasjon	"	20
– Tangen stasjon	"	20
Landskapssone C: Tangen – Sørholte	"	27
– Bane og landskap	"	27
– Steinsrud stasjon	"	27

Landskapssone D: Sørholte – Hamar	Side	28
– Bane og landskap	"	28
– Stange stasjon	"	28
– Ottestad stasjon	"	29
KILDEHENVISNINGER	"	34

FORORD

Denne rapporten er utarbeidet på oppdrag av NSB BANE Region Nord. NSB ønsker en dokumentasjon på de kulturhistoriske og landskapsmessige verdiene som ligger i den 58,7 km. lange jernbanestrekningen mellom Eidsvoll og Hamar. Rapporten søker å gi en vurdering av den nåværende jernbanens forhold til landskapet og banens anlegg som historiske og tekniske kulturminner. Videre gis en kort vurdering av de konsekvensene som en omfattende modernisering/ombygging vil få for eksisterende baneanlegg, for landskapet langs banen og for de kulturhistoriske verdiene som dagens jernbaneanlegg representerer.

Foruten å være en analyse, er det også å håpe at denne rapporten gjennom tekst og bilder gir en god dokumentasjon på Hedemarksbanens stasjoner og øvrige anlegg anno 1995.

Det bør presiseres at denne rapporten ikke er noe forsøk på å skrive Hedemarksbanens historie. Historiske tilbakeblikk, årstall og tekniske data er tatt med i den grad de er nødvendige for å underbygge de landskaps- og kulturhistoriske vurderingene.

Rapporten er utarbeidet i tidsrommet januar 1994 – mars 1995, med feltarbeide i dagene 08.–09.03.94 og 09.–10.08.94. Prosjektleder hos NSB har vært overing. Magne Fugelsøy, mens undertegnede har vært ansvarlig for arbeidet hos Lunde og Nilssen landskapsarkitekter MNLA A/S.

Alle nye fotos er tatt av undertegnede i 1994 der annet ikke er nevnt. Eldre fotos er skaffet til veie av NSB Jernbanemuseet.

Vi vil rette en hjertelig takk til NSB Jernbanemuseet for helhjertet bistand med å skaffe tilveie fotos og historisk dokumentasjon.

Trondheim, mars 1995

Tor Nilssen

SAMMENDRAG OG KONKLUSJONER

Kort historikk og banedata.

Jernbaneforbindelsen mellom Hamar og Trondheim ville bli realisert etter stortingsvedtaket om Støren–Aamotbanen i 1872. Det var en klar forutsetning for dette vedtaket at en jernbaneforbindelse mellom Hamar og Eidsvoll måtte vedtas i neste omgang, slik at en så snart som mulig kunne få en sammenhengende jernbane mellom Oslo og Trondheim. Etter en del diskusjoner om trasévalg, vedtok stortinget i juni 1875 at det skulle bygges en normalsporet (bredsporet) jernbane fra Eidsvoll over Minne til Hamar. Vedtaket var fremtidsrettet, og innledet normalsporets seiersgang over det norske jernbanenettet.

Vedtaket førte til at Hamar ble sporbruddstasjon. Arbeidene ble igangsatt i 1876, og banen kunne åpnes den 11. oktober 1880. På det meste arbeidet 1300 mann ved baneanleggene. Banen ble bygget med minste kurveradius 314 meter og største stigning 1:70. Hedemarksbanen fikk 8 stasjoner, samt flere holdeplasser og stoppesteder. Banens viktigste byggverk og største tekniske utfordring var brua over sundet ved Minne.

Landskap.

Den 58 km. lange jernbanen mellom Eidsvoll og Hamar følger Vormas østside opp til Minnesund. På denne strekningen går banen gjennom et ravinepreget leirområde. Fra Minnesund og nordover til Tangen er jernbanen lagt langs stredene ved Mjøsas østside. Denne strekningen er dominert av bergkoller med frodig vegetasjon imellom. Ved Tangen forlater jernbanen Mjøsa og kommer ut i et åpent jordbrukslandskap. Mellom Tangen og Stange går jernbanen gjennom et barskogsområde før den på ny kommer ut i kulturlandskapet sør for Stange. Videre nordover mot Hamar ligger banen i det åpne og bølgende jordbrukslandskapet som er så karakteristisk for Hedemarken.

I henhold til beskrivelsen ovenfor har vi valgt å dele inn strekningen i 4 landskapssoner. Sonegrensene er lagt ved markante skiftninger i naturlandskapet og i skillet mellom kulturlandskap og skogområder (jfr. kart side 13).

Landskapstilpasning

Jernbanen er godt tilpasset landskapet på størstedelen av banestrekningen. Dette gjelder særlig traséen langs Vorma og på flatbygdene mellom Stange og Hamar. På sistnevnte parsell har jernbanen en myk og buktende linjeføring gjennom det åpne jordbrukslandskapet. Langs østsiden av Mjøsa er situasjonen ikke så entydig. Jernbanen følger strandlinjens bevegelser, men inngrepene i form av skjæringer og fyllinger er likevel betydelige, på tross av at vegetasjonen nå har kledd de verste sårene. På denne parsellen er også barrierevirkningen stor. Fra Tangen og nordover forbi Steinsrud stasjon har banen parsellvis en noe stiv linjeføring. På denne strekningen betyr dette lite visuelt, da jernbanen ligger lite eksponert inne i barskogen.

På to steder trer Hedemarksbanen nokså dramatisk fram i landskapet:

Det ene stedet er ved Minne, hvor banen krysser sundet på en høg og monumental bru. Brua er en kraftig fagverkskonstruksjon i stål som hviler på kunstferdig oppmurte stenpillarer. Minnesund jernbanebru oppleves som et positivt landemerke, som også understreker et markant landskapsskille.

Det andre stedet er fyllingen over Åkersvika like sør for Hamar. Landskapsmessig er denne av tvilsom verdi, da en her har lagt banen på en snorrett steinfylling tvers over Åkersvikas munning ut i Mjøsa. Kun en kortere fagverksbru sørger for at vannet strømmer ut og inn i vika.

Stasjoner og stasjonsbyer.

Langs Hedemarksbanen ble det ialt bygd 8 mellomstasjoner. Tangen og Stange var større og viktigere enn de andre. Ved disse to stasjonene vokste det etter hvert fram stasjonsbyer, og næringslivet blomstret. Virksomheten var relatert til handel og foredling av landbruksvarer. Ved Tangen lå det på den tid et stort spritbrenneri på storgården Vik.

Idag er Stange den klart viktigste stasjonsbyen av disse to. Stedet har ca. 1 500 innbyggere. Stange er et levende bygdesentrum med et bymessig gatenett omkring jernbanestasjonen. Hovedgata har stasjonsbygningen som fondmotiv. Den byplanmessige sammenhengen mellom jernbanestasjonen og stasjonsbyen er altså godt ivaretatt.

Ved Tangen har utviklingen stagnert noe etter krigen. Stedet har idag ca. 500 innbyggere, og er stadig et viktig knutepunkt og handelssenter

på sørvestre del av Hedemarken. Jernbanestasjonen ligger midt i tettstedet. Både ved Tangen, Stange og de andre stasjonene langs banen finner vi ennå både ekspedisjonsbygninger og andre hus, selv om de fleste av stasjonene nå enten er nedgradert til holdeplasser eller nedlagt.

Arkitektur

Høykonjunkturen først på 1870-tallet fikk en brå slutt omkring 1875. Dårligere økonomi førte blant annet til at det i stedet for spesialtegnede bygninger for hver banestrekning og stasjon ble utviklet enkle typetegninger som ble benyttet ved flere banestrekninger. Arkitekt Peter Andreas Blix, som var statsbanearkitekt i perioden 1874–1877, laget de fleste typetegningene som ble benyttet ved Hedemarksbanen. De samme tegningene ble også benyttet ved andre baneanlegg. På tross av at bygningene var enkle, blir de av fagfolk vurdert som karakteristiske og gode representanter for den tids nye byggestil; sveitserstilen. De fleste bygningene langs banen er blitt tildels kraftig ombygd opp gjennom årene. Et unntak er bygningene ved Minnesund, som stadig står i tilnærmet opprinnelig skikkelse. Etter 2. verdenskrig ble flere av de opprinnelige stasjonsbygningene revet, og nye bygninger oppført. De nye bygningene er også fine eksempler på tidstypisk arkitektur, og er stadig i god hevd.

Modernisering av Hedemarksbanen.

Hedemarksbanen framstår idag som et stykke levende kulturhistorie. Stasjonsanleggene og Minnesundbrua er de mest verdifulle bygde elementene langs banen. Banen har i hovedsak en godt landskapstilpasset linjeføring.

En eventuell modernisert jernbane mellom Eidsvoll og Hamar vil i stor grad kunne tilpasses de overordnede landskapsformasjonene. Landskapet langs Hedemarksbanen er i hovedsak mykt og storlinjet, og er derfor i stand til å absorbere en bane med stivere linjeføring enn dagens. Likevel vil en på delstrekninger måtte arbeide bevisst med gode landskapstilpasninger. Dette gjelder særlig ved Minnesund, hvor den gamle jernbanebrua har høy verneverdi, og hvor en fjerde bru over sundet i tillegg til den nåværende jernbanebrua og de to vegbruene lett vil kunne skape et visuelt kaos. Den nye brua for E6 har allerede skapt en noe uryddig landskapssituasjon her. En stiv og storlinjet trasé langs Mjøsas østside og over Hedemarken må tilpasses landskapets overordnede former. Langs Mjøsa bør det også tilstrebtes at en modernisert jernbane blir en mindre barriere for utøvelse av friluftsliv i strandsonen enn dagens bane. Her må planleggingen både ivareta god landskapspleie og interessene til friluftsfolk og

togpassasjerer. Denne strekningen gir idag de togreisende en meget fin utsikt over Mjøsa og søndre del av Toten. På en modernisert bane vil tunnelstrekninger måtte vurderes på denne delstrekningen.

Foruten gode terrengtilpasninger, bevisst vegetasjonsbruk og godt utformede bygde elementer, er det særlig viktig at stasjonsbyene og flest mulig av de andre stasjonene også i framtiden forblir levende jernbanemiljøer. Dette forutsetter at den nye banen på disse stedene søkes lagt i tilnærmet samme trasé som den nåværende banen. De kulturhistoriske og landskapsmessige kvalitetene som ligger i stasjonene og deres samspill med tettstedet omkring kan ikke bevares og videreutvikles som levende jernbanemiljøer uten at togene fortsatt ruller på sporene.

LANDSKAPS- OG KULTURHISTORISK ANALYSE

HISTORIKK OG VIKTIGE BANEDATA

Hvordan banen ble til.

Etter at en jernbaneforbindelse mellom Hamar og Trondheim ville være et faktum etter stortingsvedtaket om Støren–Aamotbanen i 1872, var det en forutsetning at jernbanen skulle bygges videre sørover til Eidsvoll og Hovedbanen. Dampskipstrafikken på Mjøsa mellom Eidsvoll og Hamar var stadig et tidsmessig framkomstmiddel, men omlasting og omstigning ved Eidsvoll og Hamar ble en stadig større økonomisk og driftsmessig hemsko etter som passasjerantall og godsmengde økte.

Etter en del diskusjoner om trasévalg, hvor bl.a. Kongsvinger–Elverum ble vurdert som et mulig alternativ, vedtok stortinget den 7. juni 1875 at det skulle bygges en smalsporet statsbane fra Eidsvoll over Minne til Hamar. To dager senere ble dette vedtaket opphevet, og banen ble i stedet mot jernbanekomiteéns innstilling vedtatt bygget med normal sporvidde, den gang benevnt bredspor. Hamar ble derved sporbruddstasjon i stedet for Eidsvoll.

På 1870-tallet var det heftige diskusjoner om valg av sporvidde forut for bygging av de nye jernbanene. Statsbanenes direktør Carl Andreas Pihl argumenterte sterkt for smalspor i alle disse sakene. Flere kilometer jernbane pr. investert krone var hovedargumentasjonen. Etersom hastigheten, godsmengden og passasjertallet økte, ble imidlertid smalsporstrekningenes svakheter mer og mer synlige. I ettertid må en si at smalsporets forkjempere tok feil. Ved smalsporstrekningene stagnerte utviklingen. De strekningene som ikke ble ombygd til normalspor ble enten nedlagt eller teknisk sett akterutseilt. F.eks ble Rørosbanen og Vestfoldbanen liggende "i bakevja" helt til henholdsvis 1941 og 1949 før de ble utbygd til normal sporvidde (1435 mm.)

Arbeidene med Hedemarksbanen ble igangsatt i 1876, og banen kunne åpnes den 11. oktober 1880. På det meste arbeidet 1300 mann ved anleggene.

Baneanleggene

Banen ble altså bygget normalsporet. Den ble bygget med minste kurveradius 314 meter og største stigning 1:70. Banens største utfordring var brua over sundet ved Minne. Brua er 363 meter lang, og Norges 4. lengste jernbanebru. Brua ble forsterket i 1925, og fikk

da sitt nåværende utseende.

Hedemarksbanen ble elektrifisert i 1953, fikk fjernstyring (CTC) i 1965 og automatisk togstopp (ATS) i 1983. Lite er gjort for å utbedre traséen etter at banen stod ferdig i 1880.

Bygninger, arkitekter og byggeskikk.

1870-årene startet med jernbanefeber og høykonjunktur. Mot slutten av tiåret hadde dette snudd seg til det motsatte. Blant annet førte dette til at stasjonsbygningene ble bygd i enkel utførelse, og at en stort sett benyttet typetegninger for mellomstasjonene. Således finner vi igjen Eidsvoll-Hamarbanens bygningstyper ved både Øsfoldbanene, Vestfoldbanen, Vossebanen og Merakerbanen. Dette gjelder både stasjonsbygninger, godshus, vanntårn, privetbygninger m.v. Det samme forholdet gjelder for vokterboligene, hvor vi finner igjen samme type ved Vossebanen og Vestfoldbanen ("Type normal Z")

Langs Hedemarksbanen ble det ialt bygd 8 mellomstasjoner. Av disse var Tangen og Stange de største og viktigste. Det ble også oppført enkle skur ved flere holdeplasser og stoppesteder. Det står ekspedisjonsbygninger ved alle stasjonene ennå, selv om alle unntatt Stange og Tangen nå er nedlagt eller ubetjent. Videre ble det bygd flere vokterboliger på strekningen. Det må også nevnes at Hamar stasjon ble betydelig utvidet og ombygd da Hedemarksbanen gjorde sitt inntog. Bl.a. ble ny stasjonsbygning oppført. Vedr. Hamar og de andre stasjonene på strekningen vises det til en mer utførlig beskrivelse med fotos lenger bak i rapporten.

Peter Andreas Blix (1831-1901) laget typetegningene til flere av stasjonsbygningene. Han var statsbanearkitekt fra 1874 til 1877. Flere av hans typetegninger ble senere bearbeidet av Balthazar Conrad Lange, som overtok som statsbanearkitekt etter Blix. På tross av at bygningene var enkle, blir de av fagfolk vurdert som karakteristiske og velformede representanter for den nye byggestilen, sveitserstilen. De fleste bygningene står ennå, men er blitt tildels kraftig ombygd opp gjennom årene. Bare ved Minnesund står stasjonsbygningen ennå i tilnærmet opprinnelig utseende. Ved Steinsrud, Strandlykkja og Morskogen er det oppført nye ekspedisjonsbygninger etter 2. verdenskrig. Disse har også fine arkitektoniske kvaliteter, og er tidstypiske representanter for byggeskikken i 1940- og 1950-årene.

Med sveitserstilen ble det innført en ny byggeskikk her til lands mot slutten av forrige århundre. Stilarten ble introdusert av arkitekter som kom tilbake etter studieopphold på kontinentet. Disse arkitektene

agiterte sterkt for den nye stilen. Dette forhold, og det at sveitserstilen ble spredt ved jernbaneutbyggingen, gjorde at denne stilarten etter en tid ble rådende byggeskikk på Østlandet. Det må bemerkes at selv om stilen var ny og brøt med tidligere lokal byggeskikk, tok den opp i seg mye av den gamle arkitekturen i regionen. Flere av jernbanearkitektene var seg også bevisst at en lokal tilpasning var viktig når bygningstypene ble utviklet.

Hedemarksbanen Eidsvoll– Hamar. Tabell over stasjoner og holdeplasser.

(Norsk Jernbaneklubb: Banedata, 1985)

nr.	navn	status	km.	oppr./betj.	ubetj.	nedl.
32	HEDEMARKSBANEN					
1118	(EIDSVOLL)		67,51			
3200.01	Dokknes		70,20	1936		1967
3200.02	Bunes		73,90	1936		1980
3201	MINNESUND +	fjs/x	75,33	1880	1970	
3201.01	Ørbekk		78,50	1936		1980
3201.02	Korslund		80,50	1955		1980
3201.03	Dalsrud		80,71	1936		1955
3202	MORSKOGEN +	fjs/x	84,05	1880	1965	
3202.01	Skrårud		86,50	1937		1980
3203	STRANDLYKKJA +	fjs/x	89,81	1911	1965	
3203.01	Mjøsvang		94,60	1936		1980
3204	ESPA +	fjs/x	96,99	1880	1965	
3204.01	Skaberud +		98,68	1936		1980
3205	TANGEN	S/fjs	101,77	1880		
3205.01	Fansrud		104,48	1936		1980
3206	STEINSRUD +	fjs/x	107,47	1889/1902	1965	
3206.01	Rønehagen +		111,44	1936		1980
3207	STANGE	S/fjs	114,42	1880		
3207.01	Vevlingstad		116,47 ¹	1937		1967
3208	OTTESTAD	fjs/x	119,25	1880	1965	
3209	Gubberud		121,88	1897	1933	1980
3101	(HAMAR)		126,26			

LANDSKAPSSONER.

Metodikk.

Ut fra det som framgår av den generelle landskapsbeskrivelsen ovenfor, har vi funnet det hensiktsmessig å bygge opp landskapsanalysen ved å dele inn banestrekningen og landskapet i geografiske områder hvor landskapet og forholdet mellom jernbanen og landskapet er enhetlig. Slike områder har vi valgt å definere som landskapssoner.

En annen måte å klassifisere dette landskapet på ville vært å skille mellom ulike landskapstyper, og diskutere disse hver for seg. I forhold til geografien ville imidlertid dette ført til en mer springende og mindre oversiktlig framstilling, fordi en da ville fått felles omtale av områder og parseller som ligger langt fra hverandre.

Som påpekt i den generelle beskrivelsen ovenfor, består strekningen både geologisk, kvartærgeologisk og i forhold til vegetasjonsbildet av delstrekninger med sine klare karakteristiske trekk som skiller dem fra hverandre. Topografien har også gjort at banen er lagt på forskjellig måte innenfor disse delstrekningene. Naturgitte forhold har ført til at banen idag går gjennom områder som veksler mellom naturmark og kulturlandskap. Forholdet mellom jernbanen og landskapet har vært bestemmende for hvor skillet mellom landskapssonene er lagt. Ialt 4 landskapssoner (A–D) er beskrevet nedenfor (jfr. kartet på neste side).



**Kart over
landskapssonene.**
(målestokk 1:325 000)

Landskapssonenes
avgrensing på langs
angir grovt landskapets
utstrekning sett fra
jernbanen.

LANDSKAPSSONE A: EIDSVOLL-MINNESUND

Bane og landskap

Hedemarksbanen går gjennom flatbygdene på Østlandet. Banen starter i Eidsvoll på Romerike og ender opp i Hamar, sentralt på Hedemarken. Landskapet er preget av store sammenhengende jordbruksområder og mindre barskogsområder på grunnlendt mark.

Mellom Eidsvoll og Minnesund følger jernbanen Vormas vestsider. Vorma har etter landhevingen gravd seg markert ned i terrenget, og deler nå de fruktbare leirslettene på Romerike i to. Disse slettene er tidligere havbunn. Jernbanen følger elva nede i ravinelandskapet langs Vorma. Landskapsrommet hvor jernbanen ligger er nokså trangt, og helt forskjellig fra det som bilistene opplever oppe på det åpne, oppdyrkede platået noen hundre meter vestenfor.

Ravinelandskapet langs banen er kledd med gråor og andre lauvtrær, med oppslag av gran innimellom. I senere tiår er ravinene og leirbakkene stedvis tilplantet med granskog. Jernbanen ligger parsellvis helt nede ved elvebredden, og parsellvis lenger oppe i den bratte leirskrånningen langs Vorma. Der banen krysser større raviner, har en måttet anlegge større skjæringer og fyllinger i løsmassene for å komme fram. Disse er nå tilgrodd med skog, busker og grasvekster.

Utgangsstasjonen Eidsvoll tilhører Hovedbanen, og det gis derfor ingen fyldig omtale av Eidsvoll stasjon i denne rapporten.

Minnesund stasjon

Ved Minne er jernbanestasjonen lagt i en markant kurve på et stort utplanert område. Dette platået strekker seg over flere hundre meter, og ender opp i vestre landkar for Minnesundbrua. Minne er idag et viktig kryssningsspor; de øvrige stasjonsfunksjonene er borte.

Stasjonsbygningen og godshuset ved Minnesund er de opprinnelige, oppført i 1879. Stasjonsbygningen er tegnet av Balthazar Lange, og er av type "Normal for Mellemstation 2den klasse". I motsetning til de øvrige stasjonsbygningene langs Hedemarksbanen, er denne bygningen lite ombygd. Et unntak er den karakteristiske arken som ble tegnet av statsbanearkitekt Paul Armand Due. Bygningene er godt vedlikeholdt i eksteriøret, og er klart bevaringsverdige.

Minnesund bru

Jernbanebrua ved Minnesund er et av storverkene i norsk jernbanebrubygging. Brua er 363 meter lang, og den 4. største ved det norske jernbanenettet. Brua er konstruert av jernfagverk på murte natursteinkar. Brua har hele 18 spenn. Hovedspennet er på hele 82 meter. Fagverksbuen som bærer hovedspennet spiller formessig fint sammen med de kunstferdige karene som bærer spennet. Denne buen tas igjen som motiv i riksvegbrua fra 1960. Riksvegbrua ligger parallellt, og i samme høgdenivå over sundet som jernbanebrua. Den nye brua for E6, som ble oppført i 1993, bryter i høgde, retning, materialbruk og formspråk med de to ovennevnte bruer, og har bidratt til en mer kaotisk visuell situasjon ved Minnesund. En eventuell 4. bru for en modernisert jernbane vil uunngåelig forverre den visuelle situasjonen ved Minnesund.



Foto 1: Eidsvoll stasjon før Hedemarksbanen ble ført inn på stasjonen nordfra. Stasjonen ble bygd på et oppfylt våtmarksområde i Vormå. Trafikken videre nordover ble ivaretatt av dampskip, bl.a. "Skibladner".

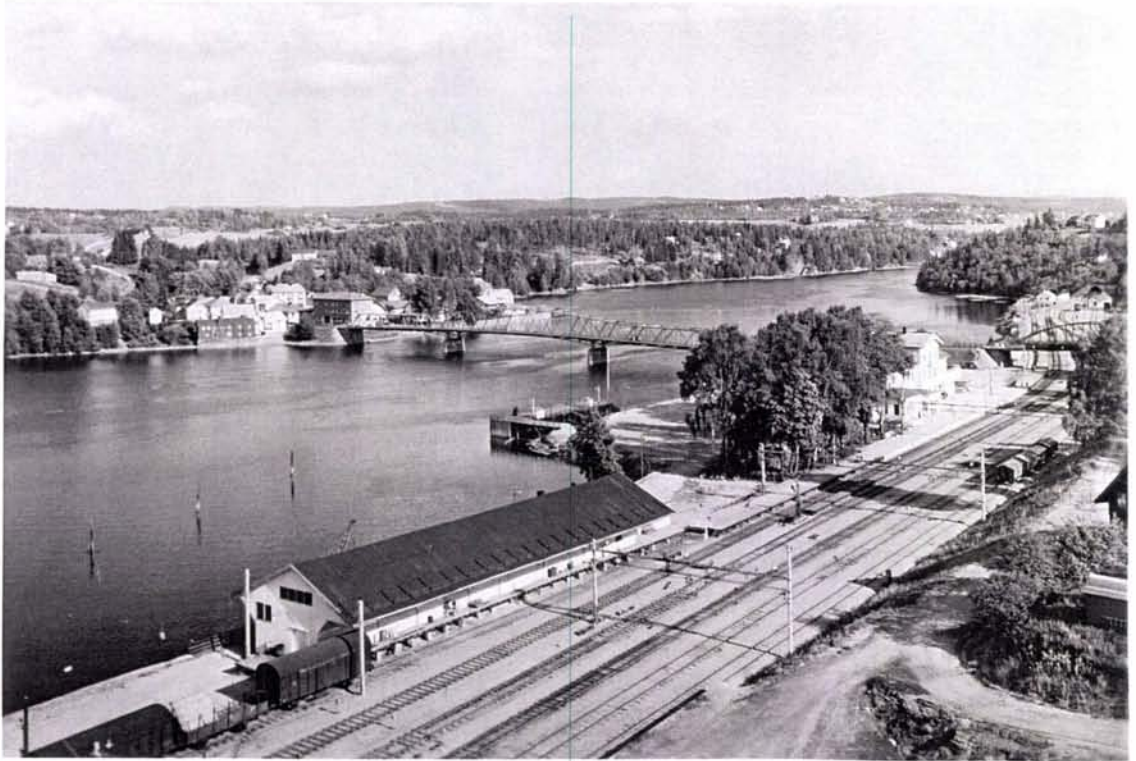


Foto 2 og 3: Eidsvoll stasjon på 1950-tallet og idag. Etter at Hedemarksbanen ble ført fram til Eidsvoll, ble stasjonsområdet vesentlig utvidet. I vårt århundre er stasjonsområdet ytterligere utvidet med en utfylling øst for stasjonen. Dette arealet er nå tatt i bruk til parkeringsformål. Dette gjør dessverre at den flotte stasjonsbygningen nå ligger omgitt av parkerte biler som eksponerer seg uheldig mot omgivelsene.

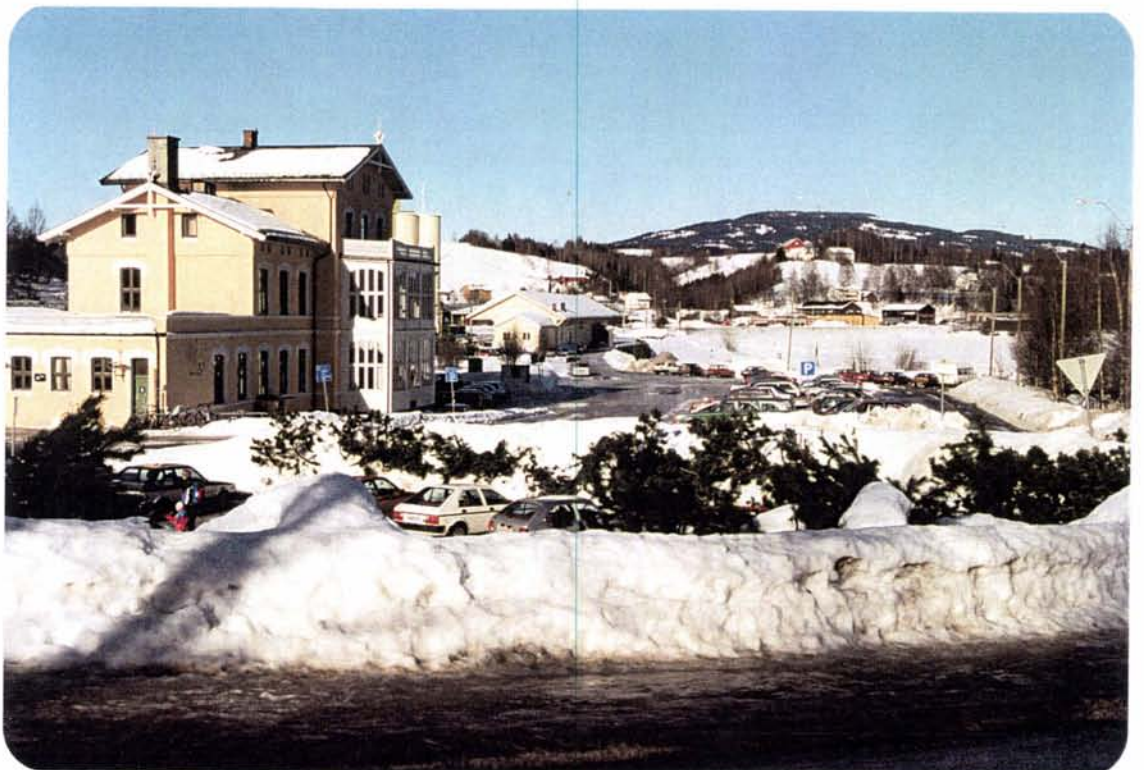




Foto 4: Minnesund stasjon (arkitekt Balthazar Lange, 1879) med sin tidstypiske stasjonsbygning i sveitserstil. Den karakteristiske arken er bygd på noen år senere (ark. Paul A. Due). Ellers er stasjonen lite ombygd, og er idag den best bevarte av de opprinnelige stasjonsbygningene som ble oppført langs Hedemarksbanen.



Foto 5: Minnesund bru er med sin monumentalitet en av de flotteset langs det norske jernbanenettet. Bruas utseende er lite endret gjennom årene, og er idag et unikt kulturminne.



Foto 6: Minnesund bru med "d/s Skibladner" og damptrukket tog ca. 1950. Brua var flottest da den regjerte sundet alene.

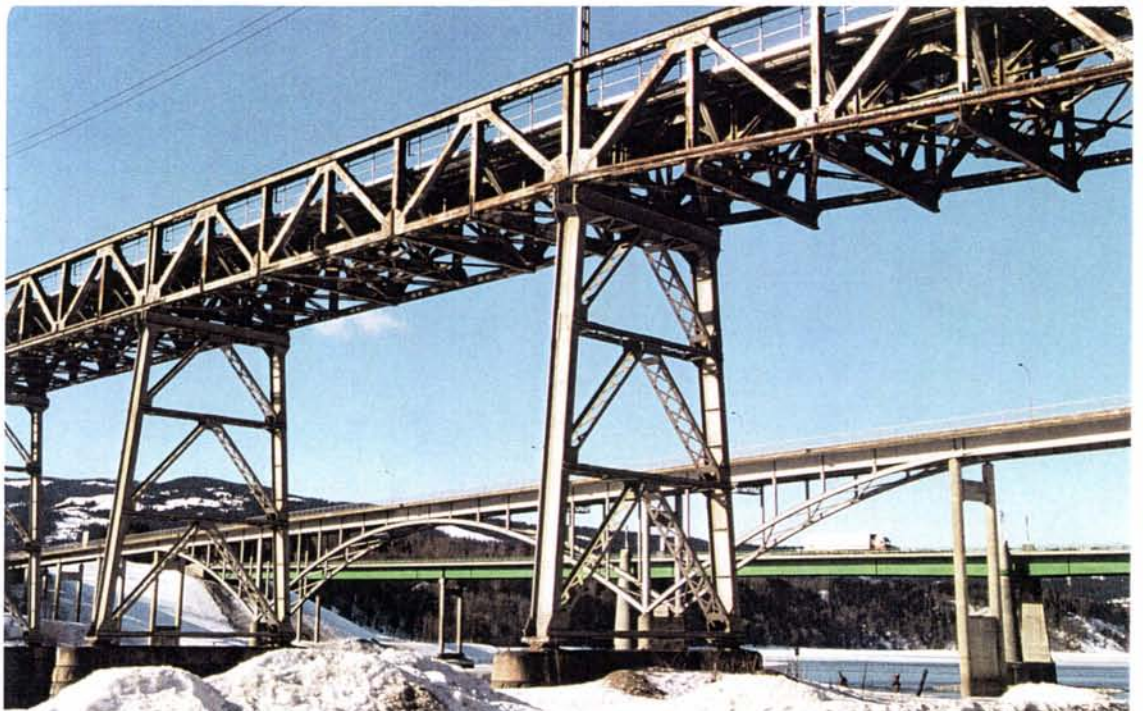


Foto 7: Etter at den siste brua for ny E6 stod ferdig over Minnesundet i 1993, ble landskapets metningspunkt for brukonstruksjoner på dette stedet overskredet. Dette går både på mengden av konstruksjoner og det forhold at nybrua ikke spiller på lag med de 2 andre hverken hva retning, linjeføring, høyde, formspråk eller fargesetting angår.

LANDSKAPSSONE B: MINNESUND-TANGEN

Bane og landskap.

Ved Minnesund skifter landskapet karakter. Jernbanen krysser sundet og følger Mjøsas østside videre nordover. Her er berggrunnen karrig, med lite løsmasser. Stedvis fins frodigere partier. På grunn av at situasjonen her er trang, med høge og bratte berg som faller ned mot Mjøsas strender, er banen vekselvis lagt på løsmassefyllinger og i større og mindre fjellskjæringer.

Banen følger Mjøsas strandsone helt til vika like sør for Tangen. Her forlater banen strandsonen, og stiger gjennom et kort skogparti opp til høydedraget ved Tangen. Ved Tangen går jernbanen gjennom en strekning med åpent jordbrukslandskap før landskapet igjen lukker seg i skogområdene nordover mot Stange.

Morskogen stasjon.

9 km. nord for Minnesund ligger Morskogen stasjon i idylliske omgivelser nede ved Mjøsa. Stasjonsbygningen fra 1877 er sterkt ombygd etter krigen, og framstår idag som et tidstypisk 50-tallshus. Godshuset er det opprinnelige, og står i tilnærmet uombygd skikkelse. Et gjengrodd godsspor med rampe sør for stasjonen minner om tider med større aktivitet ved stasjonen. Idag fungerer stasjonen kun som krysningsspor. Morskogen stasjon ligger i et frodig og småkupert område preget av nærheten til Mjøsa. Stasjonshagen sør for stasjonsbygningen er en liten oase, som stadig holdes i hevd. Vest for sporene ligger en godt vedlikeholdt vokterbolig av type "Normal Z". Dette er en interessant bygningstype, som også ble benyttet ved Vossebanen (1883) og Vestfoldbanen (1882). Morskogen stasjon framstår idag som et interessant og idyllisk jernbanemiljø i god hevd.

Strandlykkja stasjon.

Dette stasjonsanlegget ligger bare vel 3 km. nord for Morskogen stasjon. Den opprinnelige stasjonsbygningen ble erstattet av en ny i 1949. Den nye bygningen har klare trekk fra funkis-stilen, og er et tidstypisk og velproporsjonert bygg. Bygningen er i god eksteriørmessig stand, og har unngått ødeleggende moderniseringer. Godshuset er av eldre dato. Det kan være det opprinnelige som er endret ved moderniseringer gjennom årene. Foruten de to bygningene, utgjør grunder og gjerder, plattform og krysningsspor jernbanemiljøet på stedet. Stasjonsområdet er i ferd med å gro til med kratt. Bygningene er klart de mest verdifulle elementer i stasjonsanlegget ved Strandlykkja. Stasjonen er nå nedlagt.

Espa stasjon.

7 km. nord for Strandlykkja ligger Espa stasjon. Stasjonen er idag nedlagt, men krysningssporet er et av de viktigste på strekningen. Som ved Strandlykkja er den opprinnelige stasjonsbygningen revet. Ny ble oppført i 1964 i modernistisk stil. Den er av heller tvilsom estetisk verdi, men står som et lite monument over tidens arkitektursyn. Vest for sporet ligger en vokterbolig av type "Normal Z" med privetbygning (jfr. Morskogen). Sammen med et lite bygg for baneavdelingen utgjør husene et enhetlig bygningsmiljø, bl.a. takket være samstemt material- og fargebruk. Ved vokterboligen finner vi store trær og busker fra et fordums hageanlegg. Ved Espa er det vokterboligen og dens omgivelser som gir jernbaneanlegget et positivt ansikt utad og setter stedet på kartet.

Tangen stasjon.

Litt nord for Espa forlater jernbanen Mjøsa, og stiger gjennom et område med granskog opp til høgdedraget ved Tangen. Ved Tangen får de togreisende en forsmak på det åpne og fruktbare jordbrukslandskapet som vi finner over store arealer lenger nord på Hedemarken. Stasjonen ligger sentralt i tettstedet, og har vært krumtappen i tettstedsveksten gjennom mange tiår. Idag synes det som om utviklingen ved Tangen har stagnert noe. Tettstedet har ca. 500 innbyggere, og er det viktigste bygdesenteret på vestre Hedemarken sør for Stange. Jernbanestasjonen har en stor stasjonsbygning fra 1877 av type "Normal for mellemstation 2den klasse", tegnet av Peter Andreas Blix. Den skiller seg markant fra stasjonsbygningen ved Minnesund, som ble tegnet av Balthazar Lange, men er likevel holdt i samme stil. Stasjonsbygningen ved Tangen er påbygd og ombygd noe gjennom årene, men mye av det opprinnelige preget er likevel bevart. Stasjonsbygningen og de to godshusene utgjør sammen et enhetlig bygningsmiljø. Ved Tangen finner vi et større parkareal sør for stasjonsbygningen, med store lauvtrær i god hevd. Vest for stasjonen står ennå enkelte trær fra en bjørkerekke som er plantet langs stasjonens eiendomsgrense. Sør for stasjonshagen ligger en vokterbolig av samme type som ved Morskogen og Espa, men speilvendt, og rappet med murpuss utvendig. Stasjonen har to gjennomgående spor, samt ett godsspor med portalkran. Tangen stasjon har et sjeldent fint og helhetlig stasjonsmiljø. Ved en opprusting av adkomst- og parkeringsarealet nord for stasjonen og en reetablering av bjørkerekken, ville stasjonsområdet både blitt mer funksjonelt i forhold til dagens bruk og presentert seg enda bedre mot omgivelsene.



Foto 8 og 9: Mellom Minnesund og Tangen slynger jernbanen seg langs Mjøsas østbredd gjennom et område preget av bergknauser, frodig varmekjær vegetasjon og et variert strandlandskap. Jernbanen følger landskapets store bevegelser, men har forvoldt lokale landskapsinngrep og barrièrer ved sine skjæringer og fyllinger.





Foto 10: Morskogen stasjon ligger som en liten idyll nede ved Mjøsa. Stasjonsbygningen er sterkt ombygd, mens godshuset er i sitt opprinnelige formspråk. Merk den fine hagen i forgrunnen.



Foto 11: Vokterboligen ved Morskogen av type "Normal Z", oppført i 1877, står fortsatt i god tilstand omgitt av frodig plantet vegetasjon. Typen fins ennå i NSB's eie på ialt 7 steder langs Hedemarksbanen.



Foto 12: Strandlykkja stasjon med sin tidstypiske og velproporsjonerte stasjonsbygning fra 1949. Stasjonen har klare trekk fra funksisarkitekturen. Bygningene setter stedet på kartet selv om stasjonen nå er nedlagt.



Foto 13: Stasjonsbygningen ved Strandlykkja har også vært offer for NSB's noe overivrige hang til å gjennomføre designprogrammet fullt ut. Nye stasjonsnavnsskilt passer ikke uten videre på eldre bygninger. De pensjonerte skiltene sees til venstre.



Foto 14: Stasjonsbygningen ved Espa fra 1964 kan vel knapt karakteriseres som noen arkitektonisk perle. Den er snarere et uttrykk for en tidsepokes rasjonelle arkitektursyn, og har som sådan sin egenverdi.



Foto 15: Vis a vis stasjonsbygningen ved Espa ligger tre bygninger som oppleves som et enhetlig NSB-bygningsmiljø. Vokterboligen er her som ved Morskogen av type "Normal Z". De andre husene på fotoet er uthus og en bygning for baneavdelingen.

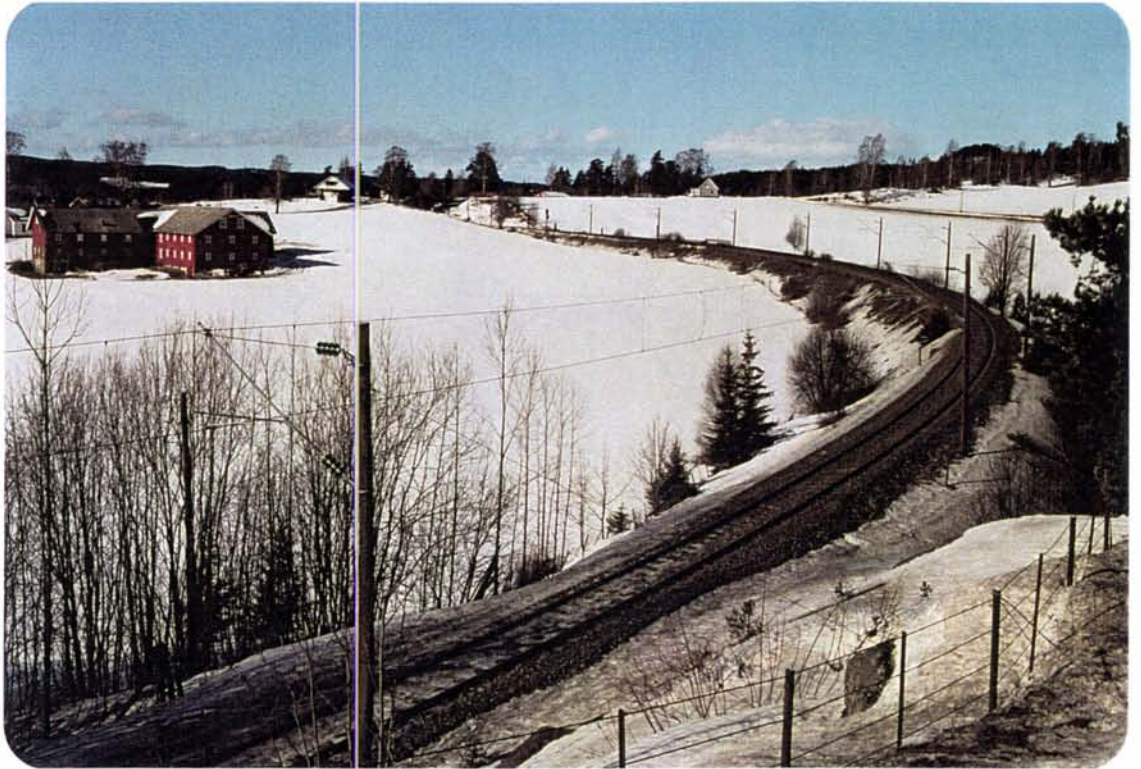


Foto 16: Sør for Tangen forlater jernbanen Mjøsa og kommer inn i et område med åpent jordbrukslandskap etter å ha passert et barskogsområde. Jernbanen er lagt i myke linjer gjennom landskapet.



Foto 17: Tangen stasjon med sine 3 viktigste bygninger. Her finner vi et komplett og godt vedlikeholdt stasjonsmiljø, med et parkareal med store parktrær sør for stasjonsbygningen (i forgrunnen til venstre)



Foto 18: Fine elementer og detaljer på stasjonsbygningen ved Tangen.



Foto 19: Sør for parkarealet ved Tangen ligger en banevokterbolig i en frodig hage. Bygningen er av samme type som ved Morskogen og Espa, type "Normal Z". Ved Tangen er huset rappet med murpuss utvendig. Vokterboligen med uthus og hage gir en ekstra kvalitet til det interessante stasjonsmiljøet ved Tangen.

LANDSKAPSSONE C: TANGEN-SØRHOLTE

Bane og landskap

Nord for Tangen går jernbanen gjennom et sammenhengende barskogområde. Banen ligger langs og innunder vestbrinken av en markant nord-sørgående åsrygg. Området oppleves som et lukket og nokså opplevelsesfattig område for de reisende med jernbanen.

Steinsrud stasjon.

På denne parsellen ligger Steinsrud stasjon inne i granskogen. Stasjonsbygningen ved Steinsrud ble oppført i 1946, og er sammen med stasjonsbygningen ved Strandlykkja en tidstypisk og fin representant for datidens funkisinspirerte arkitektur. Både stasjonsbygning og godshus er godt vedlikeholdt, og lever opp i et ellers lukket og nokså ødslig landskap. Sør for stasjonsbygningen finner vi en hage med prydbusker og trær i god hevd. Vest for stasjonsarealet står ennå trær igjen etter en tidligere sammenhengende bjørkerekke (jfr. Tangen).



Foto 20: Nord for Tangen skifter landskapet karakter. Jernbanen går her noen kilometer gjennom et lukket barskogslandskap før den igjen kommer ut i det åpne kulturlandskapet ved Sørholte sør for Stange.

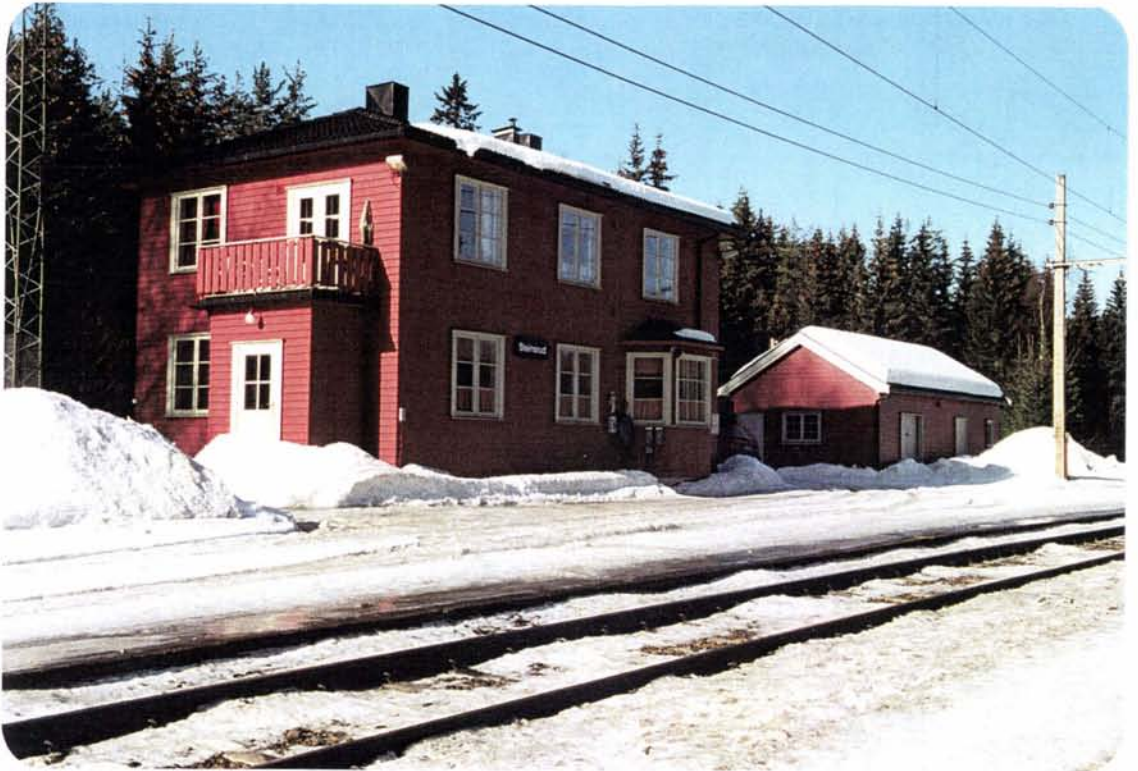


Foto 21: Steinsrud stasjon ligger på barskogstrekningen nord for Tangen. Stasjonsbygningen fra 1946 er et karakteristisk og velholdt hus fra tidlig etterkrigsarkitektur ved NSB, med klare trekk fra funkis-epoken.

LANDSKAPSSONE D: SØRHOLTE–HAMAR.

Bane og landskap.

Fra Sørholte sør for Stange fram til Hamar ligger banen i det fruktbare oppdyrkede morenelandskapet på Hedemarken. Dette bølgende landskapet er preget av storgårder, hvor gårdstunene ligger som holmer i det åpne landskapet. Langs gårdsvegene ble det plantet alléer i forrige århundre. Flere av disse er idag vokst seg store og mektige, og oppleves som flotte og karakteristiske landskapselementer. Sammen med løvlunder og store enkelttrær er de med på å gi området et sterkt frodig preg. Alléer og øvrig overordnet trevegetasjon bringer variasjon inn i det åpne og storskalige kulturlandskapet.

Stange stasjon.

Stange er det største og viktigste bygdesenteret langs jernbanen mellom Eidsvoll og Hamar. Stedet har ca. 1500 innbyggere, og er preget av service rettet mot landbruket. Selve stasjonsbyen har en bymessig struktur, med et rutenett av gater som forholder seg til jernbanen og jernbanestasjonen. Stedets hovedgate, Kirkegata, er anlagt med utgangspunkt i jernbanestasjonen. Stasjonen er derfor godt

integreert i tettstedsstrukturen.

Selve stasjonsområdet framstår idag som temmelig ødslig og åpent. En bussterminal og parkeringsplasser for togreisende har overtatt stasjonsparken. Helhetsinntrykket er derfor nokså grått og ødslig. Den arkitektonisk sett heller mislykkede moderniseringen av stasjonsbygningen sammen med den kalde, blekgule fargesetting gjør ikke situasjonen særlig bedre.

Områdets mangel på frodighet og miljøskapende elementer er påtrengende. Plassen og gata foran stasjonsbygningen bør vurderes omlagt til en sentral plass der fotgjengerne prioriteres, slik at kontakten mellom stasjonen og stasjonsbyen igjen kan bli fysisk og reell, og ikke bare visuell. Den gode beliggenheten i tettstedet gjør at Stange jernbanestasjon har et stort utviklingspotensiale dersom satsingsviljen er til stede.

Ottestad stasjon.

Ute i det typiske kulturlandskapet som preger store deler av Hedemarken, ligger Ottestad stasjon i et område som med unntak av jordbruket er preget av liten aktivitet idag. Stasjonen ligger idag nokså ensomt til, men stedet har god visuell kontakt mot det åpne kulturlandskapet og storgårdene omkring. Stasjonsbygningen er fra 1877, og av samme type som ved Tangen og Stange. Den er sterkt ombygd og modernisert etter 2. verdenskrig. Godshuset står i god tilstand i tilnærmet opprinnelig skikkelse. Nord for stasjonsbygningen finner vi et parkareal med enkelte prydbusker. Den énsidige bjørkerekken som flankerer innkjørselen og avgrenser stasjonsområdet er et karakteristisk landskapselement som vi også finner igjen ved Tangen og Steinsrud.

Ottestad stasjon setter stedet på kartet, og bygningene må utvilsomt representere en ressurs for NSB.



Foto 22 og 23: Jernbanestasjonen ligger i hjertet av stasjonsbyen Stange, og har idag en ruvende om- og påbygget stasjonsbygning. Bygningen ble oppført i 1877, og var opprinnelig lik stasjonsbygningene ved Tangen og Ottestad. Stasjonsområdet og de nærmeste omgivelser er idag temmelig ødslige, og består av store asfalterte områder forbeholdt biler og busser. De senere års opprusting av dette området i kommunal/NSB-regi har ikke ivaretatt de grønne tradisjoner og den fysiske kontakten mot handelssenteret på en overbevisende måte.





Foto 24: Ottestad stasjon. En søvnig idyll i hjertet av det åpne kulturlandskapet på Hedemarken. Stasjonsbygningen er modernisert til etterkrigsutseende, mens godshuset står i opprinnelig skikkelse.



Foto 25: Nord for stasjonsbygningen finner vi restene av et parkareal, med prydbusker og en etter hvert noe hullete og usammenhengende bjørkerekke langs eiendomsgrenden og innkjørselen til stasjonen. Ottestad stasjon setter dette stedet på kartet, og representerer en snart 120 år gammel levende samferdselshistorie.



Foto 26: Et av de største negative inngrepene i landskapet i forbindelse med dette baneanlegget er utvilsomt den snorrette fyllingen over Åkersvika, som avsnørte vika fra resten av Mjøsa. Bildet er tatt mot fagverksbrua som ble bygget over åpningen gjennom fyllingen. Idag er fyllingen tilgrodd og inngrepet noe dempet.



Foto 27: På stasjonstomta i Hamar finner vi ennå kjernen av den nye stasjonsbygningen ("Hamar II") som ble oppført da Hedemarksbanen ble ført fram til byen . Bygningen ble tegnet av Balthazar Lange, og stod ferdig i 1880. Da Gudbrandsdalsbanen stod ferdig nord til Otta i 1896, ble byens nåværende stasjonsbygning tatt i bruk (arkitekt Paul A. Due 1895–96). Hamar II ble flyttet til "havnen" i 1901–02 og er nå tatt i bruk som kontor for verkstedet.

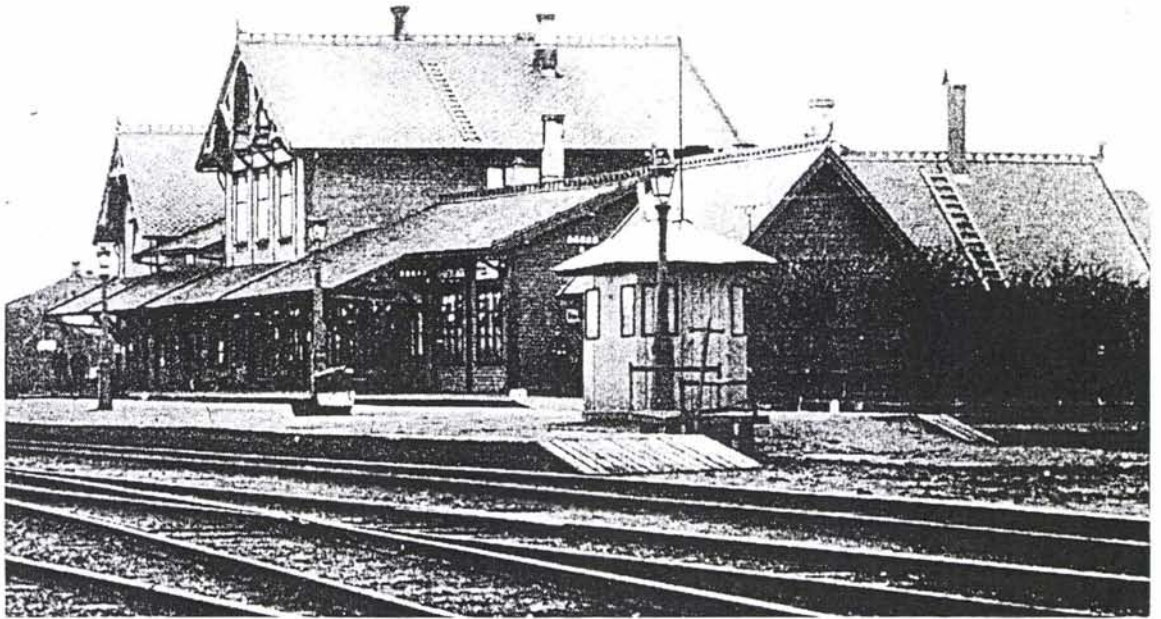


Foto 28: Stasjonsbygningen ved Hamar ("Hamar II") i sin opprinnelige skikkelse.

KILDEHENVISNINGER.

Norges jernbaner: Banedata	Norsk Jernbaneklubb, Forskningsgruppen 1985/1994
De Norske Jernbaners Historie	Einar Østvedt /NSB 1954
Oversikt over bygninger på verneplanen	NSB 1993
Bygningsregistrering Hamar Distrikt	NSB Arkitektkontoret
På Sporet: Div. artikler	Norsk Jernbaneklubb
Norsk reiseinformasjon a/s	Rutebok for Norge