

Solar-Ødal

EIDSKOG – KONGSVINGER – SØR-ODAL – NORD-ODAL – GRUE – ÅSNES – VÅLER

NR. 2 – 2012 ÅRGANG 44 TIDSSKRIFT FOR LOKALHISTORIE OG KULTUR



Kongsvingerbanen 150 år

Bli abonnent!

Bli abonnent på Solør-Odal og få lokalhistorie rett i postkassen. Abonnementet kostar 180 kroner, kan du vere venner og bekjente og få premie. Du kan også gi gaveabonnement.

Solør-Odal kommer ut fire ganger i året, fritt tilsendt, og årsabonnementet kostar 180 kroner. Bladet har behandlet historiske temaer i over 40 år, og dette er artikler du ikke finner andre steder. Mange samler på tidsskriftet, og redaksjonen kan skaffe de fleste tidligere utgivelser.



Kjøp årgangssett!

Solør-Odal har i løpet av sine 43 år presentert mange interessante artikler som ikke har vært å finne andre steder. Mange samler på tidsskriftet.

Vi tilbyr derfor årgangssett. Komplett sett av tidsskriftet t.o.m. 2011

koster kr 2500,-. Noen få nummer er utsolgt, men disse er det laget kopi av.

Hvis noen mangler enkelthefter og vil komplettere samlinga si, koster disse kr 20,- for heftene t.o.m. 1989, kr 40,- for heftene t.o.m. 1999 og kr 50,- for heftene etter den tid.



Imhold:

Da «den nye herre» kom til Kongsvinger
Av Lisbeth A. Churnak..... s. 4

– Gjennom rosenhauen...
Om de glemte stasjonsparkene på Kongsvingerbanen
Av Mona Holm..... s. 12

Da klokka klang
Historien om skolereformene og om Skinnarbøl gamle skole
Av Åsne Stolpe..... s. 25

Leserinlegg..... s. 35

Fra våre magasiner
Håndarbeidsposer
Av Lisbeth A. Churnak..... s. 37

Den gamle bussen
Av Åsne Stolpe..... s. 41

Galgebakken i Kongsvinger – av lokal og nasjonal verdi
Av Kari Sommereth Jacobsen..... s. 46

Etterlysning av liden peon..... s. 50

Gjaldaldskortet..... s. 52

Omslagsbilde:

Kongsvinger stasjon med blant annet den gamle kiosken. Bildet er fra et gammelt postkort som er merket J. M. Kuenholdt AS. Vi vet ikke hvor gammelt bildet er, men enkelte andre postkort som er merket med denne fotografens navn, er fra tiden omkring 1910–1920. Folk står på perrongen – noen skal kanskje møte noen, andre er kommet bare for å se på toget og på folk.

Foto: Kunstmuseets arkiv

Og vi som trodde at rivingsgleden i Kongsvinger hadde auttatt! Men dessverre – det lille, idylliske røde huset på Galgebakken står nå i fare for å bli jevnet med jorden. Store forandringer skjedd på Galgebakken da det ble bygget blokker der i 2005, men det lille huset ble stående som et symbol på småkårsbyggingen som var her. Flere har nå engasjert seg for at huset skal bevares. Vi håper det vil lykkes.

I år er det 150 år siden Skinnarbøl skole åpnet som en av de første fastskolene i Vinger kommune. Bygningen er nå skolemuseum. I anledning jubileet har skolen fått en «ansiktsløftning» innvendig, og utstillingene er fornyet i samarbeid mellom historielag, museene og ikke minst ivrige dugnadfolk. Under jubileumsfeiringen 5. juni var det fullt hus og vel så det, og skolen vil være åpen alle søndager i juli.

Den 3. oktober for 150 år siden ble Kongsvingerbanen åpnet med kong Carl den 15. i spissen. Ikke bare ble distriktet knyttet til Christiania og resten av landet på en bedre måte; med på kjøpet fikk vi en rekke flotte stasjonsbygninger med vakre hageanlegg. Kongsvinger Museum åpner utstilling om Kongsvingerbanen i Aamodtgården den 20. juni. God sommer og god lesning!

– Gjennom rosenhaven...¹

Om de glemte stasjonsparkene på Kongsvingerbanen

AV MONA HOLM

Da jernbanen kom til vårt distrikt så tidlig som i 1862, brakte den med seg mange nyheter fra det moderne Europa. Glåmdølene ble selvsagt begeistret og inspirert av teknologien og togenes hurtighet, men også i stor grad av de vakre stasjonsanleggene.

Jernbanearkitekturen vakte beundring da som nå, og sveiserstilen ble svært populær. Mindre kjent er de eksotiske parkene som ble anlagt på hver eneste stasjon. Disse ble viktige rekreasjonssteder og fikk hageinteressen til å vokse hos glåmdølene.

I denne artikkelen tar jeg for meg stasjonsanleggene og -parkene på Kongsvingerbanen i pionertiden. Jeg har valgt å konsentrere meg om stasjonsparken på Skarnes, som var et useddentlig flott anlegg, men omtaler også så vidt hageanleggene på Sander og Kongsvinger. Jeg ser først helt kort på hvorfor disse ambisiøse parkene ble anlagt og hvem det var som skapte dem. Jeg gjør så et forsøk på å finne ut hvordan hagene så ut og hva slags planter og trær de inneholdt og samtidig å si noe om bruken av dem. Deretter tar jeg for meg hvordan parkene utover 1900-tallet gradvis ble forenklet og på noen steder forsvant fullstendig. Helt til

slutt viser jeg til Jernbaneverkets tanker om en ny satsing på uteområdene på stasjonene i vårt distrikt.

Stasjonsparkideen

Jernbanen ble en stor suksess fra første stund her i landet. Selv om hovedtanken bak togtrafikken var godstransport og hos oss i sær frakt av tømmer og planker fra skogområdene og ut til Oslofjorden, ønsket selskapene i tillegg å utvikle persontrafikken. Det ble derfor satset mye for å gjøre det attraktivt for publikum å reise med tog. Reiseopplevelsene skulle innby til velvære i helhetlige miljøer av høy estetisk kvalitet.

Landskapsarkitekt Christian

Wesenberg beskriver anleggene fra pionertiden slik:

”Stasjonen ble rammet inn av store trær. (...) Innenfor denne rammen folde stasjonen seg ut med ulike stasjonsbygninger, stasjonsplass, hesteparkering (”hestetrække”), porter, plener, blomster, busker og trær, hageganger og perrong. Det var også lysthus av vegetasjon der de reisende kunne sitte i skyggen mens de ventet på toget.”

Stasjonene langs de første jernbane-linjene ble derfor til rene praktanlegg.

¹ Fra diktet «Stille! Stille!» av Dagny Juell, i Samlede tekster, s. 107.

På Kongsvingerbanen ble det, i likhet med på Hovedbanen, anlagt parker i viktorianisk eller romantisk stil med slyngende hageganger mellom plener, blomsterbed, busker og trær. Landets ypperste arkitekter ble ansatt til å tegne stasjonsbygningene, og til å utforme parkanleggene fant man fram til de mest anerkjente gartnerne.

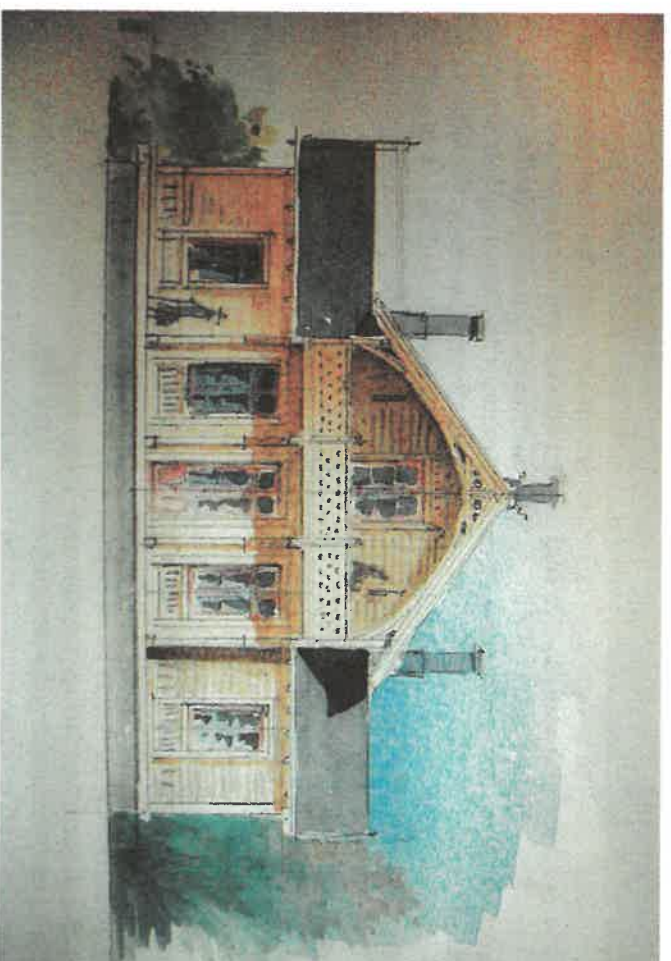
Jernbanens første

arkitekter og gartnere

Under jernbanebyggingen ble det eksproprietert store tomteareal tilknyttet hvert stasjonsanlegg.

Stasjonsarkitektene tegnet ut detaljerte planer. Hver enkelt bygning,

som stasjonen, pakkhus, godsterrass, lokomotivstall, privet (do) og skjul, samt perronggjerdet og andre detaljer ble utformet i enhetlig stil. På Kongsvingerbanen var det de tyske arkitektene Heinrich Ernst Schimmer og Andreas Friedrich Wilhelm von Hanno, som hadde tegnet Hovedbanens bygninger (1854), som ble hyret opp. Schimmer hadde tidligere hatt mange store oppdrag i landet og tegnet blant annet flere kirker og typetegninger til fengsler. I vårt distrikt sto han bak Strøm kirke og Kongsvinger fengsel; dette siste sammen med von Hanno. Av Schimmers og von Hannos skisser til Kongsvingerbanen ser vi at grønt-



Denne skissen til en stasjon på Kongsvingerbanen viser at Schimmer og von Hanno hadde ideen om et frodig hageanlegg rundt bygningene fra første stund.

Foto: Jernbaneverket/Jernbanemuseet



Den usignerte planen for hageanlegget rundt Skarnes stasjon viser et storslått anlegg med slyngende grusganger og rik beplantning. Parken var inndelt i to audelinger – én bak selve stasjonsbygningen og én på siden av priet og skjul.

Bilde: Jernbaneverket

områder var en del av den helheten de planla.

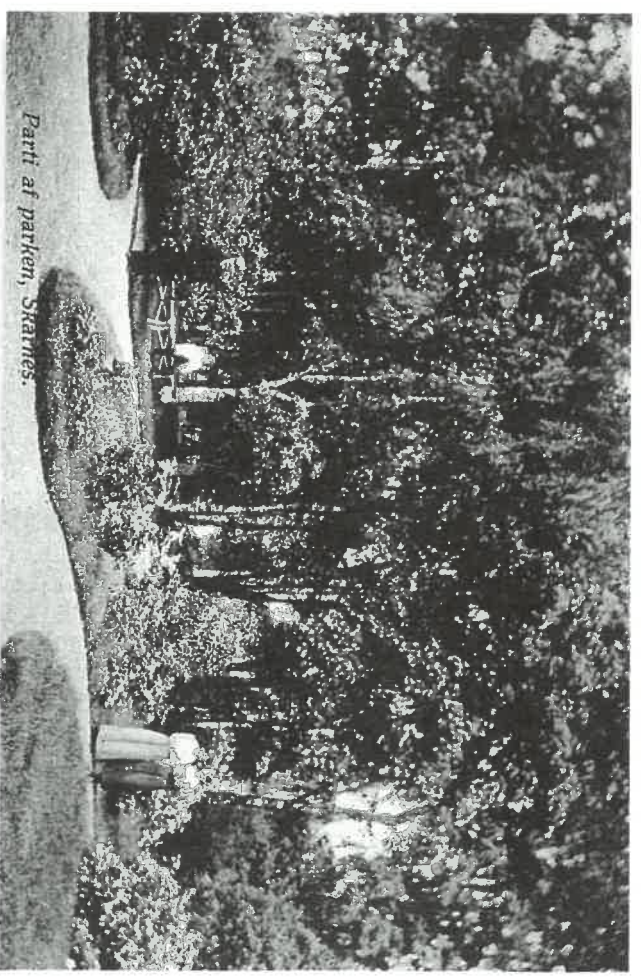
Til å tegne selve parkanleggene knyttet Jernbanen til seg de beste gartnerne i landet. På samme måte som arkitekterne var disse utdannet i Tyskland. Svært få av de første hageplanene er bevart. De eldste man kjenner til er nettopp fra Kongsvingerbanen og Grensebanen. Carl Heinrich Kaiser regnes som den første jernbanegartneren i Norge. Kaiser anla parker på stasjonene langs Hovedbanen og kom også raskt i gang med anleggene ved Kongsvingerbanen. Etter få år ble han kongelig slottsgartner, og det finnes i dag bevart bare én plan signert Kaiser. Det er planen av Matrand, tidligere Eidskog, stasjon – et flott eksempel på en mindre viktoriansk

stasjonspark. Imidlertid finnes usignerte parkplaner fra Fetstund og fra Skarnes. Disse to tegningene er dermed de eldste planene for stasjonsparker som finnes her i landet. Begge er utført i en helt annen stil enn Matrand-tegningen og trolig utført av en annen gartner. Christian Wesenberg mener det kan stå en svensk gartner bak, siden jernbaneutbyggingen i nabolandet var i full gang på denne tiden. Dessverre er originaltegningen til Skarnes-parken i dag tapt, og den digitale kopien er ikke den beste.

Drømmenes hage på Skarnes

I dag er det ingen spor igjen etter det gamle parkanlegget på Skarnes. Da det store almetreet som sto ut mot plattformen, døde på begynnelsen av 2000-tallet, forsvant den siste resten av anlegget fra 1860-årene. Mange husker fortsatt den triangelformede plenen med hekk rundt som ble fjernet på 1980-tallet, men allerede den var kraftig endret og forenklet i forhold til den opprinnelige parken. De gamle fotografiene som finnes av Skarnes stasjon, er tatt fra plattformen, og det er tydelig at det var rik beplantning på baksiden av stasjonsbygningen. Stasjonen ser innbydende ut med grøntområdet rundt, og vi forstår at parkanlegget spilte en vesentlig rolle for de reisendes trivsel. Man får likevel ikke ordentlig inntrykk av hvordan hagen var oppbygd på disse fotografiene.

Heldigvis ble det også tatt fotografier av andre motiver enn stasjonen fra Skarnes. I boken *Hilsen fra Glåmdal* har Kjell Aasum gjengitt et postkort med påskriften "Parti af parken,



Parti af parken, Skarnes.

Dette postkortet med et bilde fra Skarnes stasjonspark ble sendt ca. 1919, men skrivemåten på ordet "af" tyder på at bildet er tatt noe før. I den særdeles frodige hagen slynger bølgende grusganger seg. To kvinner promenerer i lyse sommerrentrekk. En mann hviler på en benk litt lenger innover i parken. Den uniformskledte mannen er trolig stasjonsmesteren selu.

Foto: Kjell Aasum/Hilsen fra Glåmdal

Skarnes". Motivet er svært eksotisk. Ved første øyekast kan det virke som om det er fra en botanisk hage eller en park i et nærmest tropisk strøk.

Imidlertid viser dette fotografiet stasjonsparken på Skarnes sett fra innsiden. Parken er svært godt vedlikeholdt. Grusgangene er uten ugress og med klart slukne kanter. Både gressområder, beplantning og grusganger danner myke bølgende linjer. Det er variasjon i form og høyde på de ulike plantegrupperne og bedene. Trærne har vokst seg store. Parkanlegget er en sann oase, og

et opphold her måtte ha hatt en svært behagelig virkning på de besøkende.

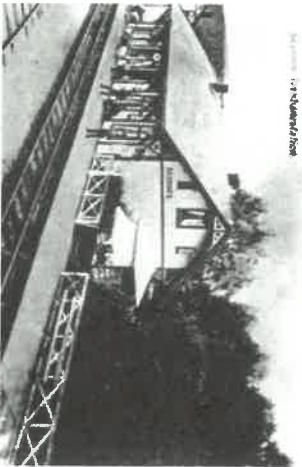
Den viktorianske hagestilen

Under viktoriatiden i England skjedde store samfunnsmessige forandringer som bidro til en økt utbygging av parkanlegg. Arbeiderklassen vokste fram som følger av industrialismen. Denne nye klassen bodde trangt i mørke bydeler og trengte parker som pusterom. Samtidig fikk flere borgere mulighet til å anlegge nye parker og villahager. Viktoriatidens arkitektur kalles gjerne



Dette postkortet ble sendt i 1903 og viser stasjonen en gang på høsten. Bladene har falt delvis av trær og busker, og det er trolig priveten vi kan skimte i bakgrunnen til høyre.

Foto: Sør-Odal kommune



Her er et postkort fra ca. 1914 der parken står i full sommerprakt. Trærne er høye og frodige. En ny kiosk er kommet til siden 1903.

Foto: Sør-Odal kommune

«historismen», og arkitektene tegnet hus i tidligere tiders stilarter.

De norske stasjonsbygningenes sveitserstil hadde hentet sin inspirasjon fra tysk historisk byggeskikk.² Fra nordtyske middelalderhus kom teknikken med bindingsverk, og fra bondearkitekturen i Sør-Tyskland og alpeområdene kom de pittoreske detaljene som svalganger og løvsagutsjæringner. Forbildene for stasjonsparkene kom imidlertid fra England. De første stasjonslagene var holdt i viktoriansk stil, og dette ble dermed den stilen som ble vanlig i private hager i tilknytning til sveitserstilhus. Unni Dahl Grue og Madeleine von Essen beskriver i sine hagehistoriske oversikter hva som karakteriserte 1800-tallets landskapelige hagestil. Viktige elementer var slungende stier, tette buskas, plener med kunstferdige formete teppebed med sommerblomster i sterke farger. Hagemøbler og annet utstyr var i støpejern. Den viktorianske hagestilen hadde utgangspunkt i den engelske landskapsstilen fra 1700-tallet med idealet "the waving line of beauty". I Norge hadde et nytt marked for plantehandel oppstått takket være en voksende, velstående middelklasse. Villahagene fikk teppebed med sirlige mønsterplantinger av utplantingsplanter og plantefelt med stauder spredt utover plenen. Bedene var formet som sirkler, ovaler, halvmåner og franske liljer. Petter Nøvik, statsgartner og redaktør for Norsk Havetidende, utga i 1890

- 2 Det var for øvrig bare mellomstasjonene som ble utført i sveitserstil. Endestasjonene i byene ble oppført i mur, som oftest i nyromansk- eller nyrenesansesstil.

Norsk *Havebog* som ga detaljerte oppskriftler på hager i landskapsstil.

1800-tallshagen kalles også gjerne for "gartnerens hagestil". Den nye og rike tilgangen av planter fra fjerne himmelstrøk stimulerte til bruk av et stort spekter av pryddplanter i hagene. Vinterhager og drivhus ble bygd for å dyrke eksotiske nytte- og pryddplanter. Hagene i viktoriansk stil var kostbare å anlegge og krevde gode gartnerkunnskaper. På 1900-tallet ble den viktorianske hagen etter hvert avløst av Den nyformalistiske hagen, med geometriske former og klare avgrensninger og bruk av stedegne og hardføre trær og busker. Først nå ble staupebedet, som i dag er kommet på moten igjen, gjerne under betegnelsen "oldemors hage", for alvor utviklet.

Plantene og blomstene

I følge Unni Dahl Grue og Madeleine von Essen var hagebildet og plantemøten siste halvdel av 1800-tallet preget av varieteter av busker og trær med avvikende vekstformer (søyle-, henge- og dveriformer), avvikende bladformer (flikete, krøllete og trådformede) og avvikende bladfarger (sølv, hvite, gule, røde, samt striper, prikker og marmorering). Vi vet ikke hvilke planter som opprinnelig ble plantet på Kongsvingerbanens stasjoner, men med utgangspunkt i plantetegningen fra Skarnæs³ fra 1860-tallet og fotografiet av parken fra før 1919, ser vi at gartneren har fulgt mønstret fra de viktorianske modellene. Parken var i høyeste grad en

- 3 Navnet på stasjonsstedet var først Skarnæs, men ble endret til Skarnes i 1894.



Bladliljer (*hosta*), gjerne med brokete blader, ble populære i de viktorianske hagene.

Foto: commons.wikimedia.org/wiki/Terren Peterson



Trær og planter med merkelige bladformer og -farger, slik som denne blodbøken, var blant favorittene til 1800-tallets gartnere.

Foto: commons.wikimedia.org/wiki/David Castor

eksotisk oase i bygdesenteret.

Christian Wesenberg gjengir bestillingen av trær og planter som ble gjort av Hovedjernbanen i 1861 fra den botaniske hagen på Tøyen til beplantningen av stasjonene fra Christiania



til Eidsvoll. Denne lød på "75 eg, 80 bartreer, 10 kastanjetreer, 100 Lonicera tartarica (ledved), 100 diverse busker". Det er ikke urimelig å tenke at det var en liknende bestilling som ble gjort til anleggningen av stasjonshagene på Kongsvingerbanen få år senere. Allerede i "Første Drifts-Beretning for Kongsvinger-Lillestrøm Jernbane fra 1ste Januar til 31ste Desember 1863" er det ført poster "Til Anlæg af haver og Blomsterpartier ved de forskjellige Stationer (...)" På en plan for hageanlegget på Kongsvinger stasjon fra 1946 kan vi lese om flere eldre busker og trær: "Gammel bjerk, gammel lind, gammel syrin, gammel granhekk". Kanskje har noen av disse vært med helt fra begynnelsen av?

Madeleine von Essen forteller at planter fra det Fjerne Østen ble svært populære på 1800-tallet. Vi fikk blant annet høstberberis, ildkvede, stuehortensia, mange arter og sorter av rododendron, rynkeroser og månedrosor og stauder som høstanemone, astilbe, bladlilje, silkepeon og prydrabarbra. Remonterende roser fra Kina ble kryssset med de gamle engangslomstrende europeiske buskrosene, og slik oppsto mange nye grupper av roser med flere hundre forskjellige sorter. Fra andre deler av verden fikk vi en rekke busker og trær, spesielt vintergrønne. Eksempler her er edelgraner, ulike

Flere sorter av rododendron kom til Europa fra det Fjerne Østen og ble viktige innslag i landskaps hagene på 1800-tallet.

Foto: commons.wikimedia.org/wiki/n

lønnarter, syresser, snebær, villvin.

De aller mest populære nye buskene og trærne i Norge på denne tiden var de ulike avertene med unaturlig vekseform, som for eksempel pyramidealk, hengeask, og – bøk, søyle- og hengealm, eller med merkelige bladformer og – farger som blodbøk, broketbladet lønn, fliketbladet lønn, sølvfarget pil, gulbladet skjærsmint etc. I tillegg var stauder og vekster med dekorative blader på moten. I utplantingsbedene hadde man gjerne tropiske planter som måtte forkultiveres i veksthus. De ble plantet ut i såkalte varmebed laget av kompostjord og hestegjødsel. Også disse plantene utmerket seg med særpregede bladformer og glide farger.

Stasjonshagene ble en viktig inspirasjonskilde for både allmuen og rikfolk. Allerede i jernbanens første år hyret flere bønder jernbanegartner Kaiser til å anlegge moderne landskapsager hjemme hos seg selv. Mens de rike kunne ansette hagearkitekter og gartnere, var det kvinnene som sto for hageanleggene hjemme hos de mer vanligstilte. Hagebruk ble en "ekte" kvinnesyssel, og flere hageskoler for kvinner ble etablert, forteller Unni Dahl Grue.

Mens man ventet...

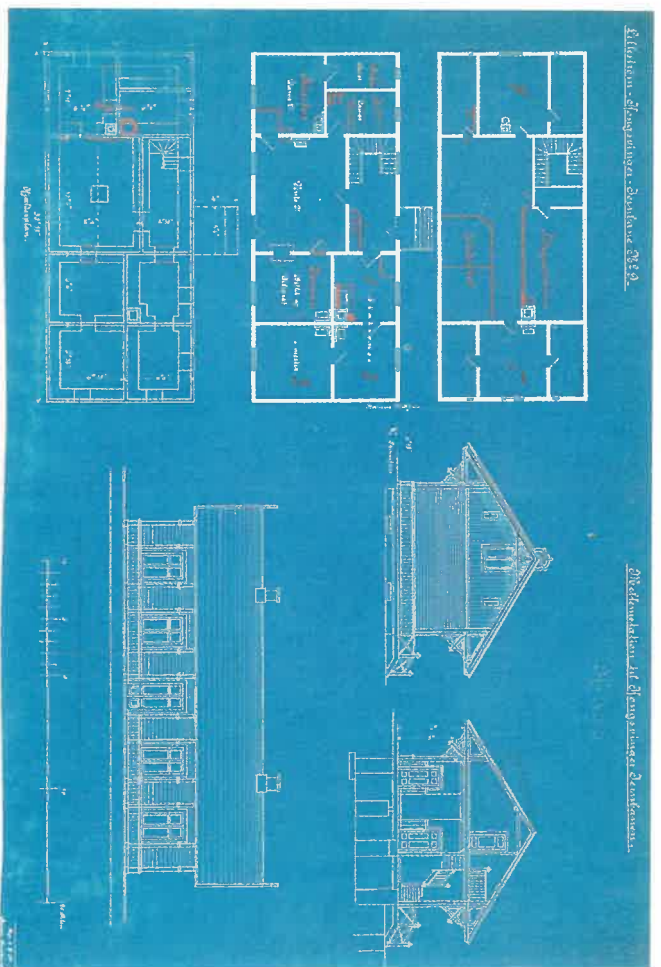
Stasjonene var tiltenkt både dem som ventet på toget, men også passasjerene på forbi passerende tog. Togene hadde den første perioden lange opphold på stasjonene. Det skulle leses av og på gods. Vognen skulle kobles om, og lokomotivet måtte få påfyll av vann og kull. Dessuten kom det ikke toalett på togene før nærmere 1900-tallet. Det ble derfor satt opp egne toalettbyg-

ninger i tilknytning til plattformen og parken. Privatene på Kongsvingerbanen var vanligvis del av et større uthus som lå lenger vekk fra sporet.

Privetbygningene var rikt utformet i tilsvarende stil som resten av stasjonen.

På 1800-tallet var det akseptert at det var forskjell på folk. På togene fantes det både første, andre og tredje klasse. Den samme inndelingen hadde man på venterommene på de større stasjonene. Man fikk de forholdene man hadde mulighet til å betale for. Stasjonene hadde dessuten et eget venterom for kvinner. Her kunne

mødre amme barna sine, og kvinnene kunne utforsyret friske seg opp før og i mellom togreise. Det var forbudt for menn å gå inn i disse damerørelsene. Schirmer og von Hannos plantegninger viser at det var damerom på alle stasjonene på Kongsvingerbanen. Utover på 1920-tallet ble det etter hvert vanlig med felles venterom, og damerommene ble tatt i bruk til andre formål som ilgodskontor o.a. Statsbanearkitekten Georg Andreas Bull, som tegnet stasjonene på "Grensebanen" fra Kongsvinger til Riksgrensen (1865), var for øvrig kritisk til damerommene og



Grunnplantegningen til Hagaa stasjon viser hvordan arkitektene Schirmer og von Hanno først har planlagt damerommet til venstre for inngangen og hoved-venterommet, og deretter har endret plassering til rommet til høyre. Både Skarnes og Sander stasjon er av den såkalt Hagaa-typen.

Bilde: Jernbaneverket

beklaget seg i en innredningsplan at det i disse ble en "nedtråkket sti fra døren til spillet".

Men var værret godt, så oppholdt nok de reisende seg gjerne i stasjonshagen. Det var nemlig i 1860-årene høyeste mote å spasere i en park, og dette holdt seg i flere tiår. Vanlige mennesker hadde for første gang i historien begynt å få "frittid", og denne nye tiden skulle nytes og framvises i det offentlige rom. Fra kunsthistorien kjenner vi flere malerier fra impresjonistenes og realistenes/naturalistenes hender som viser nettopp dette motivet. "Flanøren" var en karakter fra denne tiden som elsket å sprade rundt og vise seg fram i all sin elegante og verdensvanhet. Om det var mange flanører i parken på Skarnes, er umulig å vite i dag, men stasjonsparkene var offentlige og til bruk for så vel lokalebe-folkning som de reisende.

Forvandlinger utover 1900-tallet

Stasjonsparkene på Kongsvingerbanen var med sitt vell av eksotiske planter, busker og trær og mange grusganger krevende å vedlikeholde. Wesenberg forteller at det på begynnelsen av 1900-tallet ble vanligere å formklippe vegetasjonen, muligens fordi den var i ferd med å ta overhånd. Ettersom jernbanen spredte seg utover landet med nye stasjoner og parker, fikk gartnerne stadig mer å gjøre. Vedlikeholdet ble etter hvert forsømt, og på de fleste stasjonene vokste hagene etter hvert til å bli overgrodde villhass som mange mente ødela stasjonsmiljøet i stedet for å berike det.

Etter andre verdenskrig ble det ansatt en overgartner i NSB som tegnet nye

og forenklede planer for stasjonene tilpasset det nå funksjonalistiske ideal. Det ble hyret opp jernbaneanertere som hadde ansvar for klipping av hekker og slikt arbeid som krevde spesialkompetanse og -utstyr. De fleste hagene ble gjort om til å bli stasjonsmesterens private hage og var ikke lenger tilgjengelige for publikum. De lå illeveil der som "en berikelse for øyet" til alle som beveget seg rundt stasjonene. For å stimulere til innsats i hagene ble det opprettet et premieringssystem der stasjonsmestere som gjorde en særlig innsats i sin park, fikk utdelt diplomer for dette. Disse diplomene hang ofte i det nå felles venteværelset. Selve det daglige arbeidet med klipping og luking i bed og grusganger var det helst stasjonsbetjentene som hadde.

På Skarnes var stasjonsparken på 40- og 50-tallet på rundt 300 m2 og gikk fra plattformen og rundt stasjonen i form av en trekant og endte i en spiss mellom Julsrudgjerdet og Glommendalen sparebank. Rundt hele anlegget med plen, beplantninger og grusganger gikk en hekk av typen sibir-ertebusk, som også ble kalt "jernbanehekk" fordi den på denne tiden var så vanlig i stasjonshagene rundt om. Denne kom det jernbaneanertere fra Kongvinger og klippet et par ganger i året. Disse reiste rundt til alle stasjoner i området, kan Oddvar Molden, som begynte som trafikkelev ved Skarnes stasjon i 1947, fortelle.

På denne tiden var også stasjonsparken på Skarnes blitt stasjonsmesterens private hage, og det var ingen tilgang for offentligheten. Porten inn til hagen lå på vestsiden i en åpning i hekken,



*Sandar stasjon har fortsatt mye av parken bevarert.
Hele området er i dag fredet.*

Foto: Mona Holm

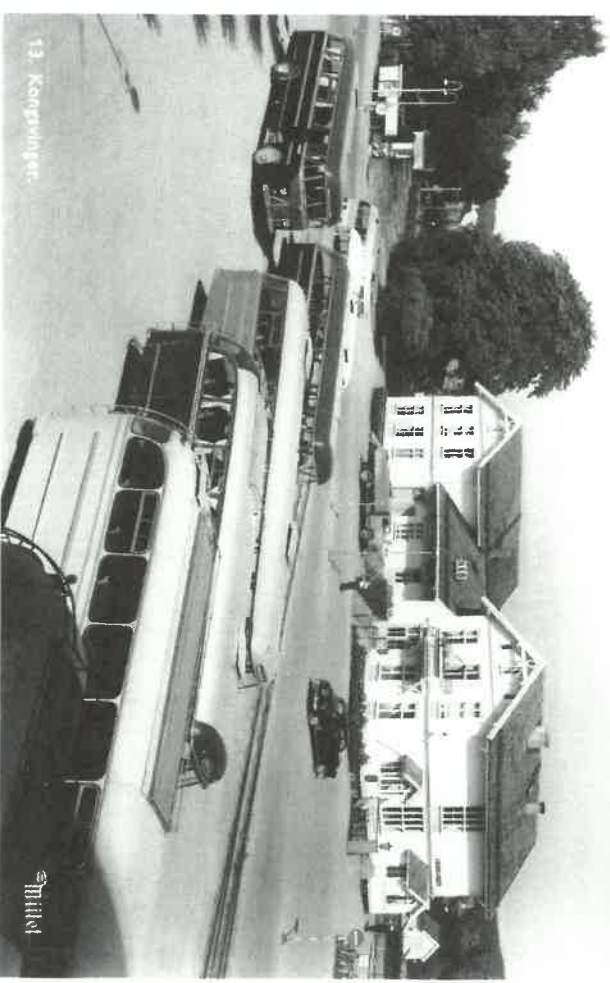
noen meter ned fra stasjons- og plattformområdet, husker Molden. Fra porten gikk en grusgang på skrå opp mot hovedinngangen midt på huset og en annen grusgang på skrå ut mot en sirkelformet gruslagt plass midt ute på plenen. Plassen lå i en akse fra stasjonsbygningens hovedinngang, noe som ble poengtert ved en lengre grusgang, og den var omkranset av en klippet hekk og møblert med benker.

I etterkrigstiden måtte svært mange stasjonshager over hele landet vike plassen for buss- og biltrafikken i tilknytning til stasjonene. Dette skjedd blant annet på Kongsvinger stasjon. I vår egen tid er det heldigvis nedlagt betydelig arbeid med å oppgradere stasjonsområta på

Kongsvinger, blant annet med belegningsstein og beplantning. Utrykket er imidlertid helt nytt og moderne.

På Skarnes derimot ble de siste sporrene av hagen fjernet på 1980-tallet. Den ble nå omgjort til et trafikkaneleggs med rundkjøring og nytt stoppested for bussene. Det nye butikksektoret som overtok plassen etter den nedlagte dampsaga, fikk navnet «Parken kjøpesenter». I dag er dette navnet den eneste resten etter det en gang så staselige hageanlegget, men det sier i det minste noe om betydningen stasjonsparken en gang hadde for skarnesfolk.

En ny æra for stasjonsparkene?
Jernbaneverket har i flere år arbeidet



Kongsvinger stasjon slik området så ut rundt 1950. Vi ser parkanlegget som strakte seg bortover til venstre for stasjonsbygningen.

Foto: Kunnemuseet – Museene i Glåmdal

med en verneplan for jernbanens stasjoner og steder. I 2011 forelå utkast til en egen del om Kongsvingerbanen med en evalueringstrapport. Her er alle enkeltstasjonene tatt for seg med historisk oversikt og beskrivelse av dagens tilstand. I tillegg er det laget anbefalinger til framtidig vern, planlegging og forvaltning der oppgradering av uteområdet er et vesentlig tema. Om Skarnes stasjon blir det sagt at "Her var landets eldste dokumenterte stasjonspark, og det taler for en rekonstruksjon av større eller mindre parkarealer (...). Det bør vurderes om dette er stedet for en sentrumspark".

På Sandar stasjon er både stasjonsbygningen, perrong med langsgående gjerde og hageanlegg fredet etter kulturminneloven. I utkast til verneplan slås det fast at "Stasjonsbygningen er den best bevarte av de fire som fremdeles finnes av denne stasjonstypen og har til dels bevart andre typer detaljer enn de øvrige." Og videre at: "Stasjonsanlegget representerer nasjonal jernbanehistorie av meget stor verdi og har sammen med hageanlegget åpenbare stedskvaliteter. Det synes ikke å være grunner til å endre fredningsvedtaket."

Om Kongsvinger stasjon heter det i verneplanen: "Som den største sta-

sjonstypen av arkitektene Schirmer og von Hanno ved Kongsvingerbanen og som den eneste i sitt slag, har stasjonsbygningen meget høy jernbanehistorisk og arkitekturhistorisk verdi. (...)

Stasjonsparken vest for stasjonsbygningen er en viktig del av det opprinnelige historiske miljøet. De restene som fremdeles finnes bevart, bygger opp under bygningsmiljøet og har potensiale til videreføring og utvikling i pakt med historiske tradisjoner som for tiden er nesten utvisket." Deretter følger konkrete forslag på hvordan dette kan gjøres.

Et siste ord

Vi har sett at det på Kongsvingerbanen, den første normalsporete statsbanelinja i landet, ble gjort store investeringer ved alle stasjonene de første årene.

Dette ble gjort for å vinne publikums gunst, og jernbanen ble raskt en suksess også når det gjaldt personaltrafikk. Stasjonsområdene våre var lenge et samlingssted både i by og bygd. En av grunnene til at det ble slik kan ha vært de fantastiske stasjonsparkanleggene. Vi har sett at parkene ble anlagt i det tidens moderne viktoriaanske hagestil med utstrakt bruk av eksotiske planter, og at de ble tegnet av landets ypperste gartnere. I dag er mange av parkene helt borte, og de fleste redusert til et minimum. Vi har avslutningsvis sett at Jernbaneverket anbefaler at det skapes nye uteområder rundt banens verneverdige og/eller fredete stasjonsbygninger. Forhåpentligvis er det også lokal og regional interesse for en slik gjennomføring. Våre unike stasjoner fortjener det beste.

Kilder:

Grue, Unni Dahl (red.): *Ta vare på gamle hager*, 1993.
Fallalen, Roger og Mikael Liljevold: *Sveitserhus 1840-1920. Hagen i sveitserperioden*. EKS Design AS.
www.gartnerhus.no/articles.php?c=1&id=1, 2007.
Hartmann, Eivind, Øistein Mangset og Øyvind Risegg: *Neste stasjon. En guide til jernbanens arkitekturhistorie*, 1997.
Holm, Mona: "Galterud stasjon – da jaggendstilen kom til Kongsvingerbanen", *Skoglandet*, 2009.
Oftan, Anders: *Stasjonsparken – pustehull med muligheter*, www.aassavis.no, 23.12.2009.
Von Essen, Madelene: "1800-tallets planter" i *Gode råd om gamle hager*, Fortidsminneforeningens serie Verneplan "Jernbanens stasjoner og steder".
Epartneringsrapport for Kongsvingerbanens stasjon (kulturhistorisk forvaltningsplan), Høringsutkast 15. februar 2011. Utarbeidet av for Jernbaneverket av NIKU og Jernbaneverket Utbygging.
Wesenberg, Christian: *Jernbanens stasjonsparke*. Upublisert hovedoppgave fra Institutt for Landskapsarkitektur Norges Landbruksøgskole, 1990.
Wesenberg, Christian: *Stasjonsmiljø, Statusrapport om stasjonens utanlegg, samt diskusjonsrunnlag for valg av fremtidig strategi for bedre stasjonsmiljøer*, NSB Etendom, 1995.
Aasum, Kjell: *Hilsen fra Glåmdal*, 2004.

Andre kilder:

Bildearkiv fra Jernbaneverket.
Samtaler og korrespondanse med Unni Dahl Grue, LA.
ARRK, MNLA.
Samtaler med Odder Molden, Skarnes, januar og februar 2012.
Samtale med Christian Wesenberg, mars 2012.

Mona Holm, født 1965
Cand.Phil. Kunsthistorie,
Kvinnemuseet – Museene i Glåmdal,
Galterud, Sør-Odal