



INSTITUTIONEN FÖR KULTURVÅRD

# De bortglömda trädgårdarna

## Järnvägsplanteringar längs Karlsborgsbanan under 100 år



Fiona Trainor

Uppsats för avläggande av filosofie kandidatexamen med huvudområdet kulturvård med  
inriktning mot trädgårdens hantverk  
2019, 180 hp  
Grundnivå



De bortglömda trädgårdarna  
Järnvägsplanteringar längs Karlsborgsbanan  
under 100 år

Fiona Trainor

Handledare: Inger Olausson & Ulrika Rydh  
Kandidatuppsats, 15 hp  
Trädgårdens och Landskapsvårdens hantverk, inriktning trädgård

GÖTEBORGS UNIVERSITET  
Institutionen för kulturvård





UNIVERSITY OF GOTHENBURG  
Department of Conservation  
P.O. Box 130  
SE-405 30 Göteborg, Sweden

www.conservation.gu.se  
Tel +46 31 786 47 00  
conservation@conservation.gu.se

Bachelor of Science in Conservation, with major in Garden and Landscape Crafts, 180 hec  
Graduating thesis, 2019

By: Fiona Trainor  
Mentor: Inger Olausson & Ulrika Rydh

## **The forgotten gardens – Railway plantations by Karlsborgsbanan during a hundred years**

### **ABSTRACT**

This study focuses on the gardens and plantations developed by the railway organisation for gardening, an organisation that formed and designed parks and plantations on and around the railway environments in Sweden between 1862 – 1973. The study mainly examines the two railway stations Tibro and Karlsborg. What the garden formations looked like at the stations and how they changed over time from when the railway line was first built in 1876 until the point that the railway organisation for gardening shut down in 1973. The background section presents a review of the railway organisation for gardening; the hierarchical way in which the organisation was built up, the visions and the different purposes the organisation had with its extensive work, but also to what extent the organisation affected the horticultural development in the country. The background section also includes a short review of the history behind the railway line Karlsborgsbanan and how it came to be built as a part of the state railway system in spite of its limited distance. The study is then focused around the material gathered by inventories at the stations and the method of interpreting historical photography's from which the different states, developments and changes of the parks and plantations around Tibro and Karlsborgs railway stations are construed. The study establishes different garden and park formations that have been prevailing at the two stations, and also shows what historical garden elements that can still be found today. The study reaches the conclusion that some of these garden elements should be looked upon as historically interesting and conservation worthy.

Titel in original language: De bortglömda trädgårdarna - Järnvägsplanteringar längs Karlsborgsbanan under hundra år

Language of text: Swedish

Number of pages: 51

Keywords: Green cultural heritage, Railway park, station garden, garden inventory, järnvägsparker.



## **FÖRORD**

Jag vill börja med att tacka mina handledare Inger Olausson och Ulrika Rydh. Inger för att du alltid besvarar mina frågor med ett glatt humör och påminner mig om att det jag håller på med faktiskt är roligt. Ulrika för att du alltid tar dig tid och för din vänlighet, kloka råd och expertkunskap. Jag vill även passa på att tacka Robert Herpai, Intendent på samlingsenheten för transporthistoria, för att du tagit dig tid att svara på mina otaliga mail med frågor. Martin Toresson, antikvarie på Tibro museum ska ha ett stort tack för den entusiasm och hjälpsamhet han visade mig under mitt besök på museet. Och sist men inte minst vill jag passa på att tacka Kent Svensson för din behjälplighet med att tolka fotomaterial. Dina extra ögon och din kunskap om bilar har underlättat mitt arbete tusenfalt!



# INNEHÅLL

1. INLEDNING .....	11
1.1 SYFTE & FRÅGESTÄLLNINGAR.....	11
1.2 AVGRÄNSNINGAR.....	12
1.3 FORSKNING & KUNSKAPSLÄGE .....	12
Källor gällande SJ:s planteringsverksamhet.....	12
Källor gällande Karlsborgsbanan.....	13
1.4 METOD & MATERIAL.....	13
Litteraturstudie.....	13
Platsundersökning/inventering .....	14
Arkivstudier/digitalt.....	14
Fotostudie .....	14
1.5 KÄLLKRITIK.....	14
1.6 TEORETISK REFERENSRAM .....	15
2. BAKGRUND.....	16
2.1 SJ:s PLANTERINGSVERKSAMHET .....	16
2.2 KARLSBORGSBANAN.....	18
3. UNDERSÖKNING.....	20
3.1 KARLSBORGS STATION.....	20
3.2 1876 – 1910 .....	21
3.3 1910 – 1930 .....	23
3.4 1930 – 1955 .....	25
3.5 1955 – 1970 .....	26
3.6 STATIONSMILJÖN IDAG .....	28
3.7 INVENTERINGAR.....	29
3.8 TIBRO .....	30
3.9 1876 – 1910 .....	31
3.10 1910 – 1930 .....	33
3.11 1930 – 1955 .....	34
3.12 1955 – 1970 .....	39
3.13 STATIONSMILJÖN IDAG .....	40
3.14 INVENTERINGAR.....	41
4. DISKUSSION OCH SLUTSATSER .....	44
4.1 FORTSATT FORSKNING.....	45
6. ILLUSTRATIONSFÖRTECKNING.....	48
7. KÄLLFÖRTECKNING.....	50
7.1 OTRYCKTA KÄLLOR .....	50
Arkiv .....	50
Informeranter .....	50
7.2 TRYCKTA KÄLLOR.....	50
8. BILAGOR .....	51



# 1. INLEDNING

Denna studie berör parker och planteringar som utformats under Statens Järnvägars planteringsväsende, en del av SJ:s organisation som under ett drygt sekel ansvarade för anläggandet och förvaltandet av gröna miljöer. Då järnvägen anlades ansåg man att ett sår hade rivits upp i naturen, som SJ betraktade den egna organisationen ansvarig för att återställa. Mycket av den växtlighet längs med järnvägen som vi idag tar för givet som natur är just träd och buskar som planterades genom SJ:s planteringsverksamhet.

Planteringsverksamheten kom att bli storskalig och bedrevs genom en välutvecklad organisation. Till sina 3 000 stationsplanteringar var SJ självförsörjande på huvuddelen av växterna som drevs upp i SJ:s egna växtdepåer. Det är alltså inte utan fog som SJ har kallats för världens största trädgårdsföretag eller blivit utnämnd till Sveriges störste trädgårdsmästare.

Idag finns ytterst lite information att tillgå om den en gång så omfattande organisationen Planteringsväsendet. Många av de parker och planteringar som tidigare prydde stationsmiljöer har ersatts av hårdgjorda ytor och dokumentationen av tidigare utformningar är oftast knapp. Dessa vackra och välplanerade platser som prydde en så stor del av Sverige är idag, vad det verkar, nästan raderade ur folkminnet. Med hopp om att kunna väcka detta minne till liv igen vill jag påvisa historiska utformningar och befintliga strukturer från SJ:s planteringsverksamhet. För att åstadkomma detta har stationsmiljöerna i Tibro och Karlsborg studerats. Att valet av stationer föll på just Tibro och Karlsborg beror delvis på personlig anknytning till trakten, men även på det faktum att Karlsborgsbanan anlades som en del i stambanenätet trots sin ringa storlek på 44 km, och därmed som den kortaste bansträckningen i stambanenätet, väckte mitt intresse. Det har inte funnits någon information innan arbetet med denna uppsats inleddes som pekade på att just de specifika stationsmiljöerna var extraordinärt intressanta. Undersökningen har genomförts med en tanke om att alla befintliga stationsmiljöer längs banan borde undersökas och inventeras för att påvisa och säkra eventuella kulturhistoriskt intressanta spår och strukturer.

Studien syftar till att undersöka hur de valda miljöerna sett ut historiskt och hur de har förändrats över tid. Under rubriken *bakgrund* presenteras den funktion och omfattning som planteringsväsendet som organisation hade i Sverige, samt en skildring av den militära närvaron längs Karlsborgsbanan, vilken låg till grund för banans anläggning. Under rubriken *undersökning* presenteras det material som påträffats gällande de specifika stationsmiljöerna mellan tiden för färdigställandet av banan 1876 och det att SJ:s planteringsväsende avvecklades år 1973. En *ordlista* med förklaringar till olika begrepp finns att tillgå på sidan 47.

## 1.1 SYFTE & FRÅGESTÄLLNINGAR

Målet med denna uppsats är att synliggöra den trädgårdsverksamhet som bedrevs som en del av organisationen Statens Järnvägar, och den påverkan som det inneburit för Sveriges hortikulturella utveckling. Uppsatsen syftar till att ge en ökad förståelse för hur SJ:s planteringsverksamhet historiskt utformade stationsmiljöer. Förhoppningsvis kan uppsatsen vara till hjälp med att identifiera kvarvarande strukturer från befintliga utformningar vid stationsmiljöerna Tibro och Karlsborg, från tiden mellan 1876 – 1973, med utsikt om ett framtida förvaltande och tillvaratagande av de eventuella kulturhistoriska spår som idag finns kvar. Förhoppningsvis kan denna uppsats ligga till grund för att kulturhistoriskt intressanta järnvägsmiljöer i högre grad uppmärksammas, värdesätts och bevaras.

För att nå uppsatsens mål och syfte har arbetet genomförts med följande frågeställningar:

1. Hur har stationsmiljöerna Vid Tibro och Karlsborg sett ut mellan åren 1876-1973, och vid vilka tidpunkter har förändringar skett?
2. Hur ser stationsmiljöerna ut idag? Finns det lämningar från de ursprungliga parkanläggningarna?

## 1.2 AVGRÄNSNINGAR

Den historiska undersökningen i uppsatsen begränsas tidsmässigt till perioden mellan 1876 – 1973, Vilket motiveras av att Karlsborgsbanan färdigställdes år 1876 och planteringsväsendet som organisation lades ned år 1973. Undersökningen granskar på så sätt enbart de utformningar som rått under den tid då planteringsväsendet existerade. Undersökningen koncentreras även geografiskt till att enbart beröra stationsmiljöerna vid Tibro och Karlsborgs stationer. Beträffande järnvägsmiljön i Tibro begränsas det undersökta området till den del som är belägen öster om Centrumgatan.

Ytterligare så avhandlar arbetet enbart planteringar och järnvägsplanter i anslutning till stationsområden och kommer därmed inte i någon vidare utsträckning att behandla miljöerna vid stins- och banvaktarstugorna eller de planteringar som eventuellt gjordes längs med bansträckningen. Studien begränsas till svensk litteratur och arkiv i Sverige.

## 1.3 FORSKNING & KUNSKAPSLÄGE

De gröna kulturarven runt Statens Järnvägars stationsmiljöer är ett ämne som legat till grund för en del undersökningar under de senaste 25 åren, varmed ett utbud av skrivna källor har funnits till förfogande. Karlsborgsbanan har inte legat till grund för lika många studier, och information beträffande bansträckningen i fråga har därmed varit svårare att tillgå. Den forskning som bedrivits och legat till grund för detta arbete presenteras nedan.

### Källor gällande SJ:s planteringsverksamhet

Inventeringar och kulturhistoriska värderingar av en rad stationsmiljöer har bland annat genomförts av Anna Lindgren, forskningssamordnare vid järnvägs museet. Hon forskar kring SJ:s planteringsväsende, hur det bildades, organiserades och nedmonterades. Forskningen omfattar både privata och statliga bansträckningar och resultaten är planerade att presenteras i en licentiatuppsats år 2020. Tillgänglig information kring forskningen presenteras bland annat i artikeln: *Järnvägens gröna kulturarv: doktorandprojekt om järnvägens planteringsväsende 1858–1973*, vilken varit viktig för att få en förståelse kring det nuvarande kunskapsläget kring ämnet. Trädgårdsantikvarie Rydh har i samarbete med Sveriges järnvägs museum tagit fram rapporten *Järnvägsplanter och planteringar: sammanställning av provinventeringar hösten 2016*. I rapporten inventerar och analyserar Rydh spår från äldre järnvägsstrukturer med utgångspunkt från de 13 stationer som inventerades 1986 av SJ:s arkitektkontor, ett arbete som presenterades i rapporten *Yttre miljö vid järnvägsstationer*. Rydhs rapport har varit till stor inspiration inför att jag själv inventerat och analyserat stationsmiljöerna som legat till grund för undersökningen i denna uppsats. Under hösten 2018 medverkade jag personligen under inventeringar i järnvägsmiljö utträttade av Rydh, en erfarenhet och kunskap som varit mycket användbar under arbetet med denna uppsats.

Landskapsarkitekten Johan Bergkvist har doktorerat på ämnet och presenterar i sin licensuppsats *Landskapsarkitektur i järnvägslandskap: platsernas förändring i ett historiskt perspektiv* (2013) information kring en mängd järnvägsstationer och tillhörande miljöer, men där han även tillhandahåller omfattande och grundläggande bakgrundsfakta om SJ och planteringsverksamhetens organisation. Historiken kring planteringsväsendet utvecklas ytterligare i artikeln *Järnvägarnas parker och trädgårdar - en återblick* som publicerades i tidningen *Spår*, utgiven av Järnvägs museum och Järnvägs musei vänner år 2012. Båda texterna har varit viktiga för att kunna sammanfatta bakgrundskapet för denna uppsats.

Trädgårdshistorikern Åsa Klintborg Ahlklo (1993) har vid SLU skrivit artikeln *SJ:s rabatter – Statens järnvägar som förmedlare av trädgårdskultur*. Denna omfattar ett rikt och grundläggande faktainnehåll om planteringsväsendets framväxt och förfall. På uppdrag av Banverket genomförde forskarna Charlotte Lagerberg Fogelberg och Fredrik Fogelberg ett treårigt projekt som bland annat resulterat i rapporten *Järnvägens trädgårdskultur – att återskapa banvaktstugan trädgård* (2008). Rapporten beskriver planteringsverksamhetens organisation, rådande samhällsideal och de trädgårdsdirektörer som verkat under planteringsväsendet. Ett arbete som även det legat till grund för den historiska återgivningen i denna uppsats. Ulla Rylander publicerade genom Kungliga skog och lantbruksakademien år 1996 *Fjällnära trädgårdar i Jämtland och Härjedalen 1830 – 1900*, där ett mindre avsnitt behandlar Statens Järnvägars växtdepå i



Östersund och några stationsmiljöer i västra Jämtland.

Utöver de rapporter och artiklar som nämnts ovan har även fyra studentuppsatser skrivits kring ämnet järnvägsparker, vilka alla i viss mån berör utformning av stationsmiljöer och därmed bör lyftas fram som en del av den forskning som gjorts kring järnvägsparker. Anna Larsson har under Akademin för teknik och miljö, Högskolan i Gävle skrivit uppsatsen *De gamla järnvägsparkerna: tankar och idéer om utformningen av parkerna* (2011), i vilken hon resonerar kring hälsoaspekter och utformning av järnvägsparker, utan att specifika stationsmiljöer undersökts. Angelina Hjelm har vid Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet, skrivit uppsatsen *Ett gestaltungsförslag till Järnvägsparken i Gällivare* (2008), vilken behandlar utformningar och historiska strukturer i Gällivare järnvägspark. Rasmus Widegrens uppsats *SJ:s planteringsväsende en historisk studie av dess växtmaterial och stilideal 1930-1950* (2018), är även den upprättad under Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet. Uppsatsen behandlar utformningar och stilideal generellt i järnvägsparker. Julia Sirelius har vid Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning, Landskapsarkitektprogrammet i Alnarp, publicerat uppsatsen *Rosor och rälsar* (2018), i vilken hon undersöker det sammanhang som de offentliga parkerna och järnvägsparkerna växte fram i under 1800-talets andra hälft. I uppsatsen genomförs även en fallstudie där Knivsta järnvägspark undersöks mer ingående.

Ett stort arkivmaterial med anknytning till SJ:s historia förvaras vid Landsarkiven och Riksarkivet. 5 000 hyllmeter arkivmaterial med koppling till SJ:s historia förvaltas hos Landsarkivet i Göteborg och 3 500 hyllmeter hos Riksarkivet i Arninge. Uppfattningen om det existerande materialet i arkiven ses idag med något ljusare blick än vad det gjordes för ca 10 år sedan, då uppfattningen var att stora delar av arkiven gallrats hårt och gått förlorade. Undersökningar och ett gediget sökande i arkiven, utträttade av bland annat Ulrika Rydh, Anna Lindgren och Fredrik Fogelberg, har påvisat att material angående SJ:s trädgårdsverksamhet fortfarande existerar i arkiven. De stora arkiven är dock svårsökta och sökvägarna är många gånger långt ifrån logiska vilket försvårar möjligheterna att hitta det man letar efter. Rydh<sup>1</sup> menar dock att kunskapsläget inte längre ser lika dystert ut och att många spår även kan påträffas i de olika järnvägsmiljöerna. Inventeringar kring stationsmiljöer i Hälsingland, Gästrikland, Närke och Västergötland har medverkat till att kunna skapa sig en mer omfattande bild av hur stationsmiljöerna utformades under SJ:s trädgårdsverksamhet.

## Källor gällande Karlsborgsbanan

Trots det faktum att Karlsborgsbanan anlades som en del i statsbanenätet så finns det inte mycket information att tillgå om sträckan i fråga. Banan omnämns endast i korthet i *Historisk teknisk ekonomisk beskrivning, Statens järnvägar 1856-1906*. Svante Forselius har skrivit boken *Karlsborgsbanan och järnvägen i Skövde* (2007), vilken bidragit till mycket kunskap och information om byggnationen av banan och hur den påverkat orterna som den drogs igenom, utan att vidare gå in på planteringar längs banan. Karlsborgsbanan tycks inte ha legat till grund för några tidigare undersökningar gällande järnvägsparker. Utifrån hur forskningsläget ser ut saknas det alltså kunskap om hur många stationer har sett ut och vilka spår som finns kvar idag.

## 1.4 METOD & MATERIAL

Ett antal metoder samt en variation av material har använts för genomförandet av denna studie, vilka presenteras nedan.

### Litteraturstudie

Som inledande fas i denna undersökning genomfördes en litteraturstudie för tillgodogörandet av generell kunskap kring SJ:s planteringsverksamhet, och för att skapa en förståelse kring hur parker och planteringar runt stationsmiljöer utformades under den tidigare nämnda tidsavgränsningen. För att förstå hur SJ arbetade med trädgårdsutformningar runt de olika stationsmiljöer krävdes en inblick i planteringsverksamhetens historia, vilket texterna av Johan Bergkvist (2013) och Åsa Klintborg Ahlklo (1993) bidragit med.

1 Ulrika Rydh, Trädgårdsantikvarie. Telefonsamtal den 28.01.19

## Platsundersökning/inventering

För att förbereda mig inför platsbesöken och inventeringarna på stationerna i fråga har Ulrika Rydhs arbete *Järnvägsparker och planteringar: sammanställning av provinventeringar hösten 2016* studerats. Inför besöken ute på plats vid de valda stationerna har inventeringsblankett använts för att systematisera inventeringarna. På blanketten har all växtlighet som påträffats antecknats, se bilaga 1 och 2. Ett kartunderlag utdraget från Eniros digitala kartor på nätet har använts som underlag på vilket växtligheten ritats in. De valda stationernas eventuella befintliga växtlighet och kvarvarande strukturer har ritats in och fotograferats.

## Arkivstudier/digitalt

Som komplement till de platsundersökningar som genomförts för studien har även arkivstudier utförts med förhoppning om att material som påträffas ska kunna bidra till en tydligare helhetsbild av hur stationsmiljöerna såg ut och utformades vid tiden i fråga. Såväl fysiska arkiv som digitala arkiv har besökts för detta arbete. En del arkiv har besökts utan framgång, det vill säga utan att något material av relevans för detta arbete har påträffats, till exempel Riksarkivet i Arninge.

Tibro stadsmuseum samt Rödesunds hembygdsförening har varit mycket behjälpliga i sökandet efter information. Dessvärre så berör inte det material som påträffats i dessa arkiv stationsmiljöernas utformning, utan behandlar snarare ämnen såsom konungens besök vid stationerna, urspårningar längs banan, eller skandalösa avvikelser från tidtabellernas anvisning. Materialet har ändå haft betydelse för utarbetandet av bakgrundsbeskrivningen för denna studie. Digitalt museum och järnvägmuseets biblioteksmaterial på samlingsportalen har varit betydelsefulla källor för detta arbete, framförallt då det främst är dessa källor som tillhandahållit de flesta fotografierna som använts för studien.

## Fotostudie

Mycket av det material som påträffades i arkiven var fotografier, varpå det även blev nödvändigt att implementera en fotostudie. Genom att studera och analysera fotografier över stationsområdena har en tydligare bild över hur platsernas utformning såg ut vid tidpunkten i fråga kunnat tillgodogöras. Fotostudien har framförallt genomförts som en kvalitativ undersökning, då fotografierna studerats vid upprepade tillfällen för att kunna uttyda så mycket information som möjligt från dem. Alla detaljer i form av växtlighet har noterats. De fotografier som haft ett gemensamt detaljinnehåll har sedan studerats ihop för att kunna jämföra detaljer och på så vis kunna fastställa hur väl de överensstämmer. Möjligheten att kunna jämföra foton med varandra har varit väsentlig för studien då fotostudien som metod efterlämnar en del problem i form av svårigheter att tolka växtmaterial från framförallt svartvita fotografier. Men i synnerhet det faktum att fotografens huvudsyfte sällan har varit att skildra planteringarna vid stationsmiljön utan andra element såsom tågen, eller själva stationshusen. På så sätt så är det många gånger som enbart bitvisa delar av de planteringar, grönytor och parker som ligger till intresse för undersökningen som kommit med på bild. Genom att kunna jämföra fotografier över samma område har tolkningsförmågan över såväl utformningen av områdena i fråga men även artbestämningen stärkts. Maria Löfgrens uppsats *Med fokus på trädgård: en studie av Eva Timms fotografier från Lillhärads socken 1895-1915* (2011) har varit ett viktigt underlag för att få en inblick i problematik och verktyg då man jobbar med fotoanlays som metod. Likväl har boken *Mikrohistoria: en introduktion för uppsatsskrivande studenter* skriven av Anna Götlind och Helena Kåks (2014) bidragit med kunskap till arbetet med fotografier som historisk källa.

## 1.5 KÄLLKRITIK

Många av de fotografier som använts som underlag för detta arbete har dessvärre inte varit daterade, samtidigt som det i flera fall funnits skäl till att ifrågasätta de dateringar som en del fotografier har. För att ändå kunna använda dessa fotografier, då de i mångt och mycket är det enda underlag som faktiskt kan berätta något om trädgårdsutformningarna runt stationsmiljöerna i fråga, så har fotografierna ställts emot

varandra och jämförts. Genom att titta på framförallt växtligheten och dess utveckling mellan olika fotografier så kan vissa slutsatser dras gällande ungefärliga årtal. På de fotografier där bilar funnits med på bilden så har även de kunnat användas som en antydning om årtal, likaväl som övriga detaljer som kommit med på bilderna som till exempel människors kläder och arkitektoniska element såsom staket. Årtalen kan därmed inte säkert fastställas, men fotografierna som påträffats har efter jämförelser kunnat placeras i en tidsmässig följd, vilket varit viktigt för att skapa en överblick över hur stationsmiljöerna utvecklats och vilka förändringar som skett. Bilder som inte med säkerhet kunnat tidsbestämmas kommer att benämnas med u.å (utan år) i den löpande texten. Benämningen ”daterad till” har även använts för att påvisa att det finns en datering för fotot men att de kan ifrågasättas.

Fotografier som historisk källa har sina begränsningar i synnerhet då det kommer till att utröna vad det är för slags växter. Särskilt svartvita fotografier som material har sina begränsningar då det kommer till att artbestämma växter, än svårare är det att sortbestämma växterna. Denna svårighet har resulterat i att växtmaterialet i de flesta fall fått delas in i större grupper som träd, buskar, häckar, perenner, sommarblommor, urnor och blomsterlådor. Artbestämningar är således ofta en tolkning utifrån vad som var vanligt förekommande för tiden och platsen i fråga. De flesta av fotona som återfunnits, speglade stationsmiljöerna på något sätt, har inte haft som ursprungligt syfte att skildra planteringarna. Avsikten har allt som oftast varit att uppvisa stationshuset, och i somliga fall även tågen. De planteringar, parkmiljöer och växter som finns med på fotografierna har kommit med ”på köpet”. Det innebär att det kan finnas övriga trädgårdselement på platsen, men som helt enkelt inte är synliga ur den vinkel som fotografiet är taget ur. Denna aspekt tas i beaktande vid analysen av de historiska utformningarna av platserna.

Inga planteringsritningar, växtlistor eller dokumentation över anställda trädgårdsmästare längs banan har återfunnits i några av de arkiv som eftersökts för detta arbete. De tolkningar och antaganden som gjorts i detta arbete är därmed baserade på det fotomaterial som använts i undersökningen.

## 1.6 TEORETISK REFERENSRAM

Den disciplin jag förhåller mig till är kulturmiljövårdens, med fokus på trädgårdsvård. Genom ett kombinerande av redan erhållna kunskaper inom kulturmiljövård, växtkunskap och trädgårdshistoria ämnar jag titta på två stationsmiljöer längs med SJ:s stambanenät, vilka är samhällshistoriskt intressanta platser utifrån ett trädgårdsperspektiv. Jag tar stöd i dokument och teorier utformade inom kulturmiljövården samt från mina tidigare nämnda kunskaper inom området. Florensdokumentet från 1982 utgör ett viktigt underlag för perspektiv på trädgårdar som kulturhistoriska miljöer. I dokumentet definieras begreppet historisk trädgård, och vad som gör en trädgård till ett bevarandevärd kulturarv. I dokumentet betonas vikten av forskning och dokumentation som underlag för skötselåtgärder, rekonstruktioner och restaureringar. Florensdokumentet har internationellt under lång tid ansetts som grundläggande för diskussion om bevarande av historiska trädgårdar. I dokumentet definieras historisk trädgård så här:

*En historisk trädgårdsanläggning är en arkitektonisk och hortikulturell komposition av allmänt historiskt eller konstnärligt intresse. Som sådan utgör den ett historiskt minnesmärke.*  
ICOMOS 1981, s 1

Trädgårdsantikvarie Maria Flinck diskuterar förhållningssätt till trädgård som ett historiskt element i sin bok *Historiska trädgårdar: att bevara ett föränderligt kulturarv* (2013). Flinck diskuterar skillnader mellan det som är historiskt och det som är bevarandevärd, förändringar som en naturlig del av en trädgårds historia och trädgårdsvård som begrepp. Ordet trädgårdsvård har bildats som en parallell till andra begrepp inom kulturmiljövården, som tex byggnadsvård eller landskapsvård. Begreppet innefattar alla åtgärder som genomförs för att bevara historiska trädgårdar, vilket kan vara allt ifrån inventeringar, underhållsåtgärder, kunskapsuppbyggnad, lagstiftning, m m. Trädgårdsvården utgör på så sätt den referensram som jag teoretiskt sett utgår från i arbetet med denna uppsats.

## 2. BAKGRUND

En kort bakgrund till hur SJ:s planteringsverksamhet var organiserad ges för att läsaren ska få en förståelse för varför parker och planteringar anlades vid järnvägsstationerna. En kortare beskrivning av Karlsborgsbanans tillkomst som en del av stambanenätet ges också.

### 2.1 SJ:s PLANTERINGSVERKSAMHET

Under Perioden 1862 – 1973 fanns en del inom SJ som ansvarade för att anlägga och sköta alla planteringar och parker vid järnvägsmiljöerna kallad planteringsväsendet. Vid många stationer anlades järnvägsparker i anslutning till stationshusen och trädrader planterades längs med järnvägsspåren. Järnvägsplanteringar kom att bli en omfattande trädgårdsverksamhet med stor hortikulturell påverkan på Sverige (Lagerberg Fogelberg & Fogelberg, 2008). Såväl vid statliga som vid privata bansträckningar satsades det redan från det att järnvägen började byggas på planteringar längs med järnvägen. Drivkraften bakom satsningen var flera men kan sammanfattas till fyra syften:

*Pedagogiskt syfte:* Då järnvägen började byggas i Sverige år 1856 hade industrialiseringen pågått sedan 50 år tillbaka. I takt med industrialismens framfart växte en ny borgarklass fram i mitten på 1800-talet. Med borgarklassen kom en borgerlig kultur vilken befästes genom yttre ordning, prydlighet, kontroll, bildning och ändamålsenlighet (Bergkvist, 2013). Järnvägsstationer kom på många sätt att bli en symbol för den rådande samhällsutvecklingen. På stationens entrésida kunde borgerlighetens goda smak visas upp genom prydliga anläggningar. Samtidigt som den senaste tekniken visades upp på stationens spårsida. Planteringar och trädgårdsanläggningar skulle verka förädlade på allmänhetens tycke och smak och inspirera till hur man kunde försköna sin omgivning. Genom SJ:s goda exempel skulle resenärer som färdades längs järnvägen inspireras till att odla sina egna tomter (Klintborg Ahlklo, 1993). Järnvägsmannakulturen skulle fostra och disciplinera omgivningen till ett sunt och riktigt leverne genom parker, planteringar och järnvägspersonalens odlarflit som inspiration (Bergkvist, 2013).

*Estetiskt syfte:* Då järnvägen anlades ansåg man att ett sår hade rivits upp i naturen. För att åtgärda detta planterades träd och buskar längs järnvägen, en växtlighet som vi idag i många fall tar för givet är ”naturlig”. Även trädgårdar, parker och blomsterplanteringar anlades. Järnvägsstationerna skulle verka representativt för respektive ort och agera ansikte utåt. Ett skönt yttre var på så vis nödvändigt. Samtidigt rädde en tidsanda runt årtiondena kring förra sekelskiftet som förespråkade de offentliga parkernas vikt för vila och rekreation. En medvetenhet växte gällande grönytors väsentlighet för stadsbefolkningen (Andreasson, 2007). Dessa nya, för tiden moderna, idéer om parkkultur, offentliga miljöer och odling gick på ”export” längs järnvägen och nådde på några decennier ut över stora delar av Sverige (Bergkvist, 2013). De flesta stationer anlades med prydnadsplanteringar, men även de flesta boställen anlades med trädgårdar. Likt det mesta under SJ:s regi tillkom detaljerade ritningar och skötselbeskrivningar till anläggningarna (Klintborg Ahlklo, 1993).

*Socioekonomiskt syfte:* Under första delen av 1800-talet inrättades trädgårdssällskap, folkskolor och hushållningssällskap i Sverige, samtidigt som folkupplysande ideal fick allt större fäste. Det gemensamma målet var att sprida kunskap om moderna odlingsmetoder till folket, idéer som fick större spridning under 1800-talets andra hälft då dessa instanser etablerat sig i större omfattning. Personal vid järnvägen försågs med mark av SJ för att odla på. Boställen anlades med trädgårdar och mark längs med banvallen arrenderades ut av SJ för anställda att odla på, som en slags tidig form av koloniträdgårdar (Andreasson, 2007). För trädgårdarna vid boställena fanns detaljerade instruktioner för hur de skulle skötas. Banvaktarstugornas trädgårdar anlades med 6-10 fruktträd, bär och prydnadsbuskar. Till varje stuga hörde även en jordkällare och ett trädgårdsland att odla grönsaker i (Ibid). SJ bekostade marken, medan personalen stod för skötseln. SJ:s avsikt bör troligtvis haft ekonomisk grund, men SJ tycks även ha haft en vilja att verka som en god organisation som främjade sina anställda och deras levnadsvillkor, helt i led med folkupplysningens ideal (Rylander 1996, Bergkvist, 2012).

*Syfte att Skydda:* Även skyddsplanteringar anlades som en stor del av den utbredda planteringsverksamheten. Innan dess att loken försågs med plog så planterades häckar längs med banvallen i syfte att skydda spåren från snö, samtidigt som de skyddade mot storm och vind. Trädrader sky-



ddade omgivande natur mot gnistor från ångloken. Då järnvägen elektrificerades försvann behovet att dessa brandskyddande trädrader då gnistregn inte längre var ett problem (Gustavsson, 2001).

Häckplanetringar höll även boskap borta från banvallarna. Hagtorn (*Crataegus monogyna*) var vanligt förekommande som häckplantering, då den ansågs som både pryddlig och hårdig (Lagerberg Fogelberg & Fogelberg, 2008). Trädplanteringar anlades ofta i stationsparkernas utkanter då de kunde ha en skyddande effekt vid tillfälle av brand som kunde sprida sig från staden (Nolin, 1999).

Planteringsverksamheten var omfattande, och för att den skulle fungera krävdes en god organisation. Verksamheten organiserades hierarkiskt där en trädgårdsdirektör var högst ansvarig. Under trädgårdsdirektören fanns ett antal distriktsträdgårdsmästare, vilka ansvarade för verksamheterna i de olika järnvägsdistrikten. Då anläggningsarbeten skulle utföras hade de trädgårdsförmän till sin hjälp, men i övrigt förväntades det att den dagliga skötseln utfördes av personal vid boställen och stationer. Distriktsträdgårdsmästarna ansvarade även över de växtdepåer (centrala plantskolor i SJ:s egen regi) som låg i distrikten. Antalet depåer har varierat över tid, men till en början fanns tre växtdepåer som drev upp merparten av de växter som behövdes för anläggningar vid stationer, boställen och banvallar (Lagerberg Fogelberg & Fogelberg, 2008). Växtdepåerna var från början förlagda i Uppsala, Liljeholmen och Alingsås. Då det statliga järnvägsnätet växte och fler sträckor inkorporerades i det statliga järnvägsnätet upprättades fler växtdepåer för att kunna tillgodose det ökade behovet av såväl utplanteringsväxter som inomhusväxter. Ytterligare tre växtdepåer kom på så sätt att anläggas i Hässleholm, Kristinehamn och Östersund. Utöver de plantor som levererades från växtdepåerna så fanns även ett antal mindre plantskolor som bidrog till att förse de olika järnvägsdistrikten med det växtmaterial som efterfrågades (Klintborg Ahlklo, 1993).

Trädgårdsdirektör Olof Eneroth (1862–1872) blev den första i en hundraårig följd av trädgårdsdirektörer att ansvara över SJ:s planteringsverksamhet. Eneroth kom att nyttja den framväxande järnvägen för att sprida bildning och kultur. Eneroth hävdade att stilfullt utformade parker fungerade ”förädlade på de besökandes bildning och smak” (Bergkvist, 2013). Eneroth påbörjade att utveckla det system som planteringsverksamheten kom att vila på (Lagerberg Fogelberg & Fogelberg, 2008). Efter Eneroths avgång från posten 1872 har Frey Hellman (1873–1887), Agathon Sundius (1887–1910), Enoch Cederpalm (1910–1938) samt Gösta Reuterswärd (1938–1961) innehaft rollen som trädgårdsdirektör. Efter Reuterswärds avgång anlätades en extern konsult vid namn Henning Segerros (1961–1973). De utformningar som utmärkt järnvägens parker och planteringar har i stor utsträckning präglats av de olika trädgårdsdirektörernas personliga intressen, tycken och smak som oundvikligen påverkats av rådande samhällsideal (Lagerberg Fogelberg & Fogelberg, 2008).

SJ inledde under trädgårdsdirektör Agathon Sundius tid försöksodlingar för att kunna utröna olika växters hårdighet. Genom försöken ville man bland annat finna fruktträd som gav god skörd i landets olika delar. Men man experimenterade även med olika växters hårdighet gällande vind och eldmotstånd och forskade kring växters förutsättningar att klara sig i olika jordar (Klintborg Ahlklo, 1993). Försöken syftade till att kunna välja ett passande växtmaterial till stationsmiljöerna runt om i landet. Järnvägen hade dragits upp till Boden och organisationen hade ett behov av att hitta växter för alla klimat. Tillsammans med Sveriges pomologiska förening gav sig SJ in i forskningen kring klimatzoner och hårdighet. Växter samlades in från fjällen och flertalet experiment gjordes kring hårdighet med olika grässorter. Genom dessa experiment lyckades man bevisa att många växter var betydligt hårdigare än man innan hade trott (Andreasson, 2007). Försöksodlingarna låg även delvis till grund för den växtzonskartering som Sveriges pomologiska förening lät upprätta. Planteringsverksamheten har på så sätt bidragit till att påvisa en rad förutsättningar för framgångsrik odling, förutsättningar som idag tas för givet av de flesta (Klintborg Ahlklo, 1993).

Enoch Cederpalm fortsatte att utveckla hårdighetsförsöken. Under Cederpalms tid användes perenna växtmaterial i allt större utsträckning samtidigt som han förespråkade att befintlig växtlighet skulle inkorporeras i nyanläggningar. Under hans tid som trädgårdsdirektör vann SJ internationell berömmelse som ”Sveriges störste trädgårdsmästare” under trädgårdsutställningen Chelsea Flower Show anordnad av the Royal Horticulture Society i London 1928 (Ibid). Under Gösta Reuterswärds tid inleddes ett intensivt moderniseringsarbete av planteringsverksamheten. Trädgårdsmiljöerna utformades i funktionalistisk och

folklig anda där de representativa funktionerna åsidosattes för att i stället lyfta fram enkla och naturliga parker och trädgårdsmiljöer som bjöd in till avkoppling och skratt. Den öppna, lugna gräsmattan fick stor betydelse precis som inbjudande sittplatser i olika utformningar. Under sin verksamma tid som trädgårdsdirektör så medverkade Reuterswärd till större eller mindre förändringar vid 2 000 av SJ:s 3 000 stationsplanteringar (Gustavsson, 2001). Det är därför fortfarande vanligt att påträffa spår från hans tid i befintliga stationsmiljöer.

Under 50-talet börjar planteringsverksamhetens omfattning att trappas ned. Genom en utredning utfärdad av SJ 1962 konstaterar man att planteringsväsendet är omodernt och olönsamt och därmed bör förändras radikalt. I ökande takt läggs växtdepåer och stationer ned. Bilismen ökar kraftigt och för att konkurrera fokuserar järnvägen på transport snarare än resande. Nya samhällsideal där effektivitet värderas högst innebär att trädgårdsanläggningar och utsmyckningar inte längre prioriteras (Lagerberg Fogelberg & Fogelberg, 2008). Avecklingen av trädgårdsverksamheten sker succesivt innan den helt läggs ned 1973 (Klintborg Ahllo, 1993). Den otacksamma uppgiften att leda avvecklingen vilade på den externa trädgårdskonsulten Henning Segerros. Även inom övriga delar av järnvägsväsendet genomfördes stora rationaliseringar och flera av de mindre, icke vinstdrivande bandragningarna lades ned. 1986 lades arkitektkontoret ned och 1988 bildas Banverket ur SJ:s banavdelning. Banverket övertog ansvaret för utveckling och skötsel av de statliga banorna. Ett ansvar som kom att fokuseras kring tekniska lösningar för att stötta upp de brister som uppkommit på grund av otillräckligt underhåll. Skötseln av parker och grönytor rationaliserades bort på central nivå men planteringarna vid enskilda stationer fortsatte i många fall att skötas. I vilken omfattning berodde ofta på stationsföreståndarens personliga engagemang (Bergkvist, 2013).

En harmonisk reseupplevelse med fröjdsamma omgivningar för resenärerna att vistas i byttes nu ut mot tidseffektiva transporter av såväl människor som gods. Banverket ville förvalta Statens Järnvägars fastigheter på det mest effektiva sättet som gick, och det innefattade att avveckla allt som inte var nödvändigt för järnvägsverksamheten (Fogelberg & Lagerberg Fogelberg, 2008). Troligtvis ansågs inte vackra rabatter och trivsamma parker som något outhärligt för Banverket. Den trädgårdskultur som blomstrade fram till sekelskiftets mitt är ett idag, för de flesta, bortglömt kulturarv. De gamla järnvägsparkerna har på många platser bytts ut mot hårdgjorda ytor som parkeringsplatser, bussterminaler och cykelparkeringar och få spår är idag befintliga av de en gång blomstrande järnvägsstationerna (Fogelberg & Lagerberg Fogelberg, 2008).

## **2.2 KARLSBORGSBANAN**

Sveriges Riksdag fattade år 1854 ett beslut om att staten skulle stå bakom och bekosta de större järnvägslinjerna i landet, stambanorna. De mindre bansträckningarna, bibanorna, fick privata byggherrar bekosta (Linde-Bjur, 2010). Den första sträckan som kom att färdigställas var västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg 1862 (Westin, 1999). Statsbanan Skövde - Karlsborg färdigställdes år 1876, alltså enbart drygt 20 år efter det att de svenska järnvägarna började byggas i statlig regi. Trots sin ringa storlek på enbart 44 km så anlades järnvägssträckan Skövde-Karlsborg som en del i stambanenätet. Anledningen till detta kan tyckas märklig då de små samhällena längs bansträckningen var en del av obygdens. Svaret är att järnvägssträckan i första hand drogs för att skapa en förbindelse mellan Karlsborgs fästning och det svenska statsbanenätet. Regeringen ansåg att trafiken till och från fästningen behövde en helårsförbindelse. Vid de år som Vättern frös så uteblev leveranser till och från fästningen och man ansåg det därmed nödvändigt att ansluta Karlsborg med dess fästning till järnvägsnätet (Forsæus, 2007).

Karlsborgs militära fästning började byggas år 1819 och färdigställdes år 1909. Fästningen byggdes ursprungligen med en tanke om ett så kallat centralförsvar, en strategi då landets gränser skulle försvaras inifrån landet i stället för ett uteslutande försvar av de yttre gränserna. Karlsborgs fästning skulle på så sätt fungera som huvudförrådsplats åt staten och riksbanken, men även som en förvaringsplats för ammunition, utrustning och proviant. Fästningen var även tänkt som den plats dit statsledningen skulle föra sin reträtt, om huvudstaden blev attackerad (Ericson Wolke, 2014). Fästningen förbands med övriga Sverige genom Göta kanals kommunikationer och från år 1876 även via järnvägen (Forsæus, 2007). Från Karlsborgs sta-

tion, vilken är belägen centralt i byn, anlades ett stickspår till fästningen vilket omfattade 3 km. Sträckan var främst tilltänkt för godstransporter men kom även att frakta en del större militära trupper. Banan byggdes även ut med 1 km till Rödesund hamn, där järnvägen på så sätt fick kontakt med Göta kanal. Den sträckan var dock enbart öppen för trafikanter under sommarmånaderna då Göta kanal befolkades av sommargäster. I övrigt var sträckan till för godstransporter. Järnvägen mellan Skövde-Karlsborg, med sträckningarna till Rödesund och fästningen inräknat uppnådde tillsammans 47,76 km (Ibid).

Delsträckans syfte, att förbinda Karlsborgs fästning med statsbanenätet, kan tyckas lite dråplig då fästningen redan år 1928 avrustades. Den tekniska utvecklingen gick snabbt framåt, flyget utvecklades och försvarsanläggningar i form av pampiga ovanjordiska fästningar tjänade inte längre sitt syfte, då de utgjorde lättangripliga byten för en potentiell fiende. Bergrum och försvarsanläggningar i det dolda var nu det som var aktuellt gällande försvarsanläggningar. I och med Karlsborgs militära garnison kom fästningen dock att användas även i fortsättningen. Flygflottiljen F6 tillkom på 1930-talet och var verksam fram till 1994. Trots det fortsatta bruket av fästningen så förlorade Karlsborg i mångt och mycket sin funktion som reservhuvudstad. Föreställningen om Karlsborgsbanans vikt och funktion hade blivit utdaterat bara strax efter det att banan stod färdigbyggd (Ericson Wolke, 2014). Karlsborg som stad blev mer känd som en regementsstad. Idag är banan nedlagd och för de flesta kanske även bortglömd. Huruvida statsbanan betraktades vid början på förra sekelskiftet - som järnvägen till Sveriges reservhuvudstad, värd att prydas och stoltsera över - eller ifall den redan då nedprioriterades då den inte längre fyllde sin ädla funktion för Sverige som rike, lämnas vidare till uppsatsen att utreda.

### 3. UNDERSÖKNING

I detta kapitel presenteras och utreds det material som påträffats under den undersökning som genomförts som en del av studien. På flera av de fotografier som presenteras har röda markeringar lagts till på ursprungsfotografiet för att på ett så tydligt sätt som möjligt presentera vad som är av särskilt intresse för studien. De röda markeringarna är alltså inte en del av de ursprungliga fotografierna.

#### 3.1 KARLSBORGS STATION

Då järnvägen kom till Karlsborg var den huvudsakligen tänkt att förbinda den militära fästningen med stambanenätet. Karlsborg fick ett påkostat stort stationshus, byggt i trä med specialritade snickerier både interiört och exteriört, varav vissa var smyckade av konstnären Carl Larsson. Karlsborgs ädla roll som reservhuvudstad var förtjänt att stoltsera med (Eriksson, 2016). En paradgata kantad av formklippta lindar (*Tilia cordata*) förband stationshuset med den militära fästningen. Då stationen den 26 juli 1876 stod klar så invigdes den av H M konungen, Oskar den andra (Forsæus, 2007).

Godstrafiken till och från Karlsborg dominerades under de första 50 åren av militära transporter. Flygbränsle och ammunition fraktades i stor omfattning längs banan. Åren för andra världskriget är en av få perioder då banan haft ett ekonomiskt uppsving och stick-spåren till den militära fästningen användes då flitigt. Under sekelskiftets andra hälft präglades transporterna av timmer och pappersmassa från Forsviks bruk och Aspa bruk. Men mest kända är kanske de transporter av guld för Riksbankens räkning som fraktades längs banan 1939, då Karlsborg fortfarande besatt sin roll som reservhuvudstad (Eriksson, 2016).



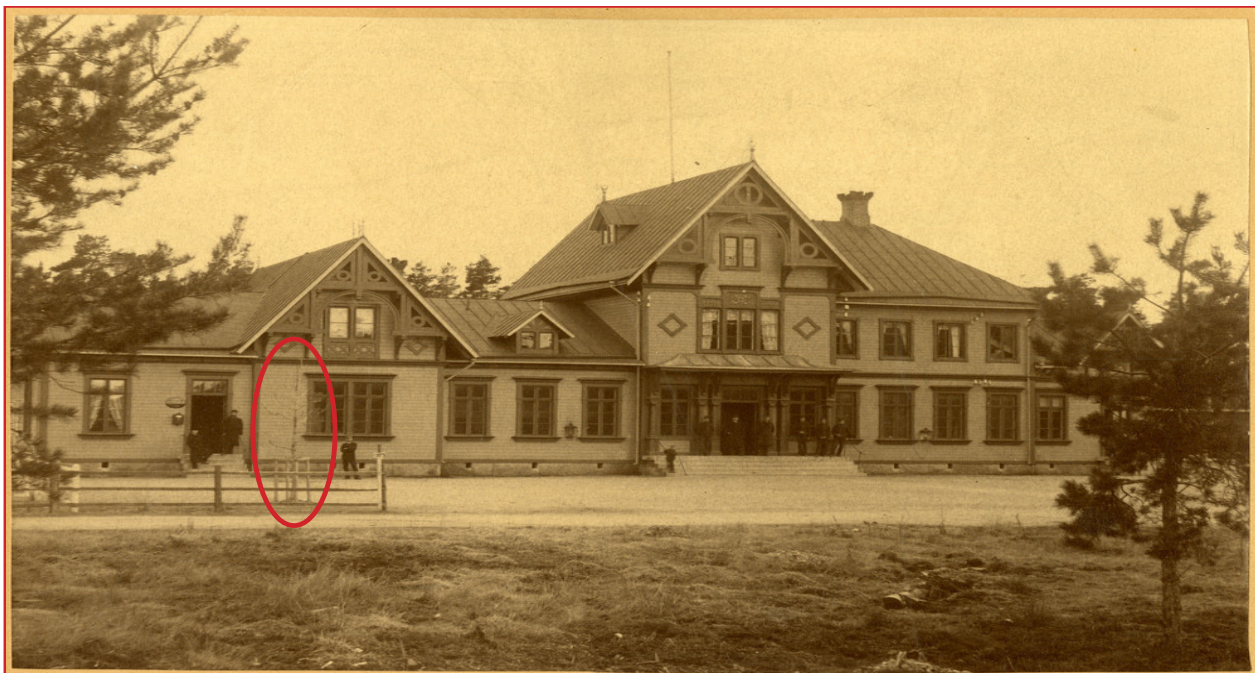
- 1. Stationshuset
- 2. Järnvägsspåren
- 3. Kungsgtan
- N. Norrpil

Figur 1. Orienterande Flygfoto över stationsområdet i Karlsborg 2011-2017 (Eniro, 2018).



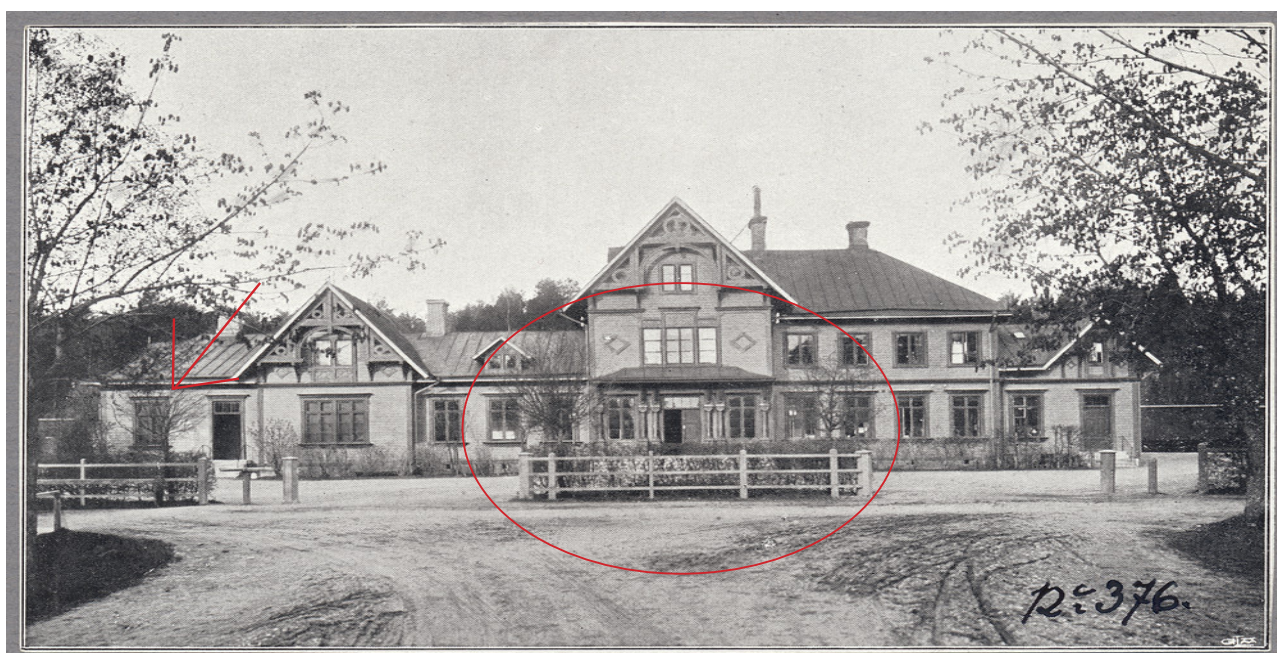
### 3.2 1876 – 1910

På ett av de tidigaste fotona över Karlsborg station, figur 2 (ca 1880), syns stationshuset från vägsidan. Inga planteringar skymtas framför stationsbyggnaden, men till vänster på bilden syns ett staket framför vilket ett ungt träd står uppstöttat med trädstöttor, vilket indikerar att åtgärder har genomförts för att påbörja anläggningen av grönområdena runt stationen. Gräsplätten framför vägen ser tämligen ovårdad ut och tallarnas olika ålder och brist på beskärning talar för att det förmodligen är en befintlig rest från den växtlighet som fanns på platsen innan det att stationsområdet anlades. Bilden är daterad till år 1900. Det nyplanterade trädets unga ålder talar för att fotot bör vara taget tidigare än så och strukturen som fotot skildrar kan eventuellt vara den strax efter att stationen färdigställdes år 1876.



Figur 2. Karlsborgs stationshus, daterat till år 1900. Fotot är gissningsvis snarare från ca år 1880. Taget från vägsidan från sydost mot nordväst (Samlingsportalen, 2018).

På figur 3 (1900) och 4 (u.å) har en hel del växtlighet tillkommit och miljön inger ett ombonat intryck. Bilderna tycks vara från ungefär samma år, men tagna under två olika säsonger. Två entrégrindar, med tillhörande rotationspassage har tillkommit till staketet på bild 4.



Figur 3. Karlsborgs stationshus daterad till ca 1900, taget från vägsidan från öst mot väster. (Samlingsportalen, 2018).





Figur 4. Karlsborgs stationshus u.å .Taget från vägsidan från öst mot väster.  
(Rödesund-Wanäs hembygdsförening, 2018).

Entrévågen kantas av flera lövträd, förmodligen av arten hästkastanj (*Asculus hippocastanum*). Markpartiet under träden, som möjligen är gräsbetäckt, utgörs av en långsmal yta vilken ramar in träden. Ytan tycks vara kantskuren och ger ett prydligt intryck. På ena sidan kantas markpartiet av ett staket. Entrévågen och entréplanen tycks inte vara grusad, utan snarare av trampad jord eller sand.

Vågen delar sig i två framför stationshuset, entréplanen avskiljs från vägen av staket i tre sektioner. Staketet utgörs av tre längsgående ribbor av grövre struktur. Vid mittensektionen löper en välklippt häck i höjd med staket för att kantas av två formklippta träd vid staketets gavlar. Den norra staketsektionen pryds även den av ett formklippt träd och kläs av en längsgående välklippt häck. Sannolikt har den södra staketsektionen samma utformning, men det går inte med säkerhet att fastslå då det inte går att utröna från fotografierna.

På vänster sida om stationshusets entré växer en formklippt häck längs med husfasaden. Vid två olika positioner från häcken höjer sig buskaget, vilket tyder på man planterat ett varierande växtmaterial i rabatten, vilket även bekräftas av figur 3 (1900) och 4 (u.å). På den högra sidan om entrén tycks inte växtmaterialet variera i rabatten, utan enbart den formklippta häcken pryder husfasaden.

På figur 5 (1900) inramas den formklippta häcken på bägge sidor av stationshuset av cykelställ. På vänster sida om entrén syns här tydligt hur två buskar eller träd höjer sig upp ur häcken och sträcker sig upp mot taket.

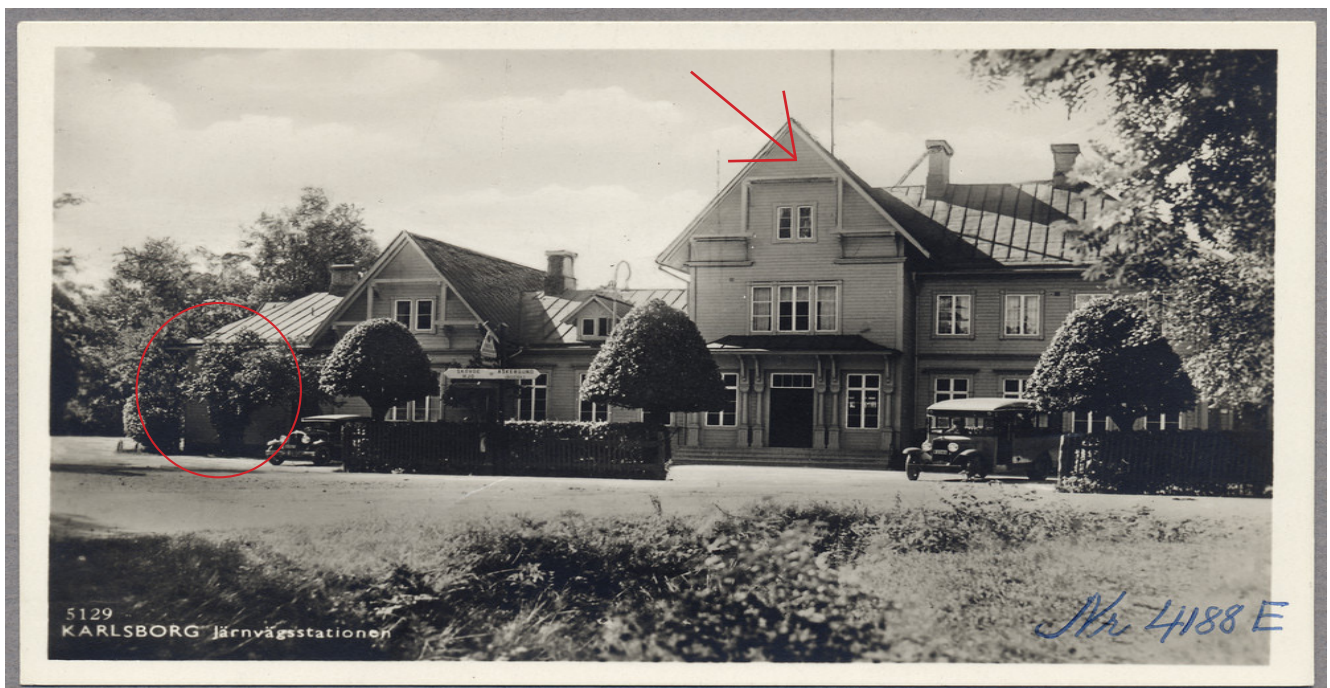




Figur 5. Karlsborgs stationshus daterad till år 1900 taget från norr mot söder. (Samlingsportalen, 2018).

### 3.3 1910 – 1930

På Figur 6 (ca 1920) och 7 (u.å) kan man se att stationshuset träornament är borttagna, fasaden är densamma men saknar de smyckande exteriörerna vilka tidigare prydde fasaden. Träden längs staketet är tuktade och hårt formklippta. Häckarna är välklippta och formade. Staketet har nu bytts ut mot en modell med smala spjälor. Staketet är troligtvis ett så kallat idealstaket, en modell som SJ tillverkade och använde i stor omfattning på 1910- och 1920-talen enligt Herpai<sup>1</sup>. Rotationsgrindarna är avlägsnade och passagen till stationshuset på så sätt fri. Till vänster på figur 5 syns en hel del växtlighet i form av träd och buskage, troligtvis kan trädet som sticker upp vid husfasaden vara hamlat. Entréplanen har grusats och en skylt har kommit upp mellan de formklippta träden vid staketets mittsektion. Mycket av snickeriornamenten från tidigare arkitektur har avlägsnats.



Figur 6. Karlsborgs stationshus, daterat till år 1930, men fotot är troligare från runt år 1920. Taget från vägsidan från öst mot väster (Samlingsportalen, 2018).

1 Robert Herpai, Intendent samlingsenheten transporthistoria, e-postkonversation 30.11.2018





Figur 7. Karlsborgs stationshus, u.å. Fotot är troligen taget runt år 1920. Taget från vägsidan från öst mot väster (Digitalt museum, 2018).

På figur 8 (1936) syns stationshusets södra gavel. Växtligheten här är väldigt rik och till synes av varierande arter. Till vänster på bilden, vid hörnet på stationshuset, syns ett träd som tycks vara hamlat eller om inte annat mycket hårt beskuret under lång tid. Stammen ter sig mycket grov medan kronan är liten och nätt. Till höger om den växer en sockertoppsgran (*Picea glauca*). Växtligheten till höger om sockertoppsgranen är svår att artbestämma. Möjligtvis kan det vara precis som vid den vänstra hussidan, att träden har beskurets kraftigt under en längre tid då växtligheten på bilden tycks ha kraftiga stammar och nätta kronor, men fotografiet är för mörkt för att bestämt kunna dra några slutsatser. Det som dock går att fastställa är att växtligheten är rik och frodig och ter sig på ett välvårdat sätt.

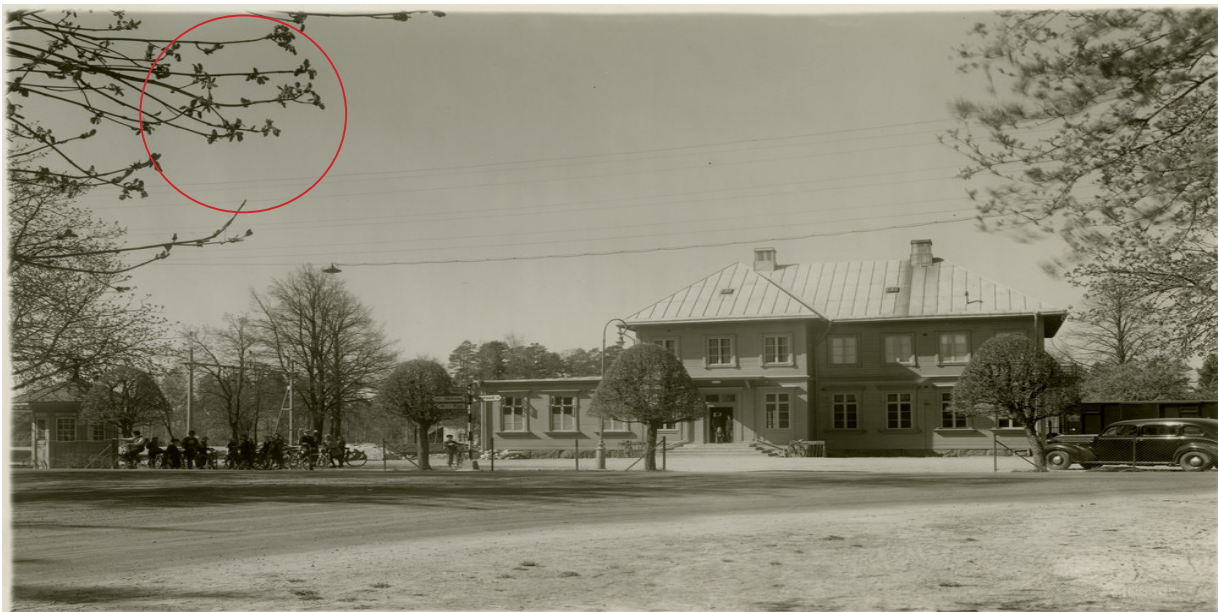
På detta fotografi syns även spårsidan av huset. Bänkar finns utplacerade längs med den del av huset som är täckta av ett tak. Inga blomsterurnor eller amplar verkar pryda stationssidan.



Figur 8. Karlsborgs stationshus, daterat till år 1936. Fotot är taget från perrongen från söder mot norr (Samlingsportalen, 2018).

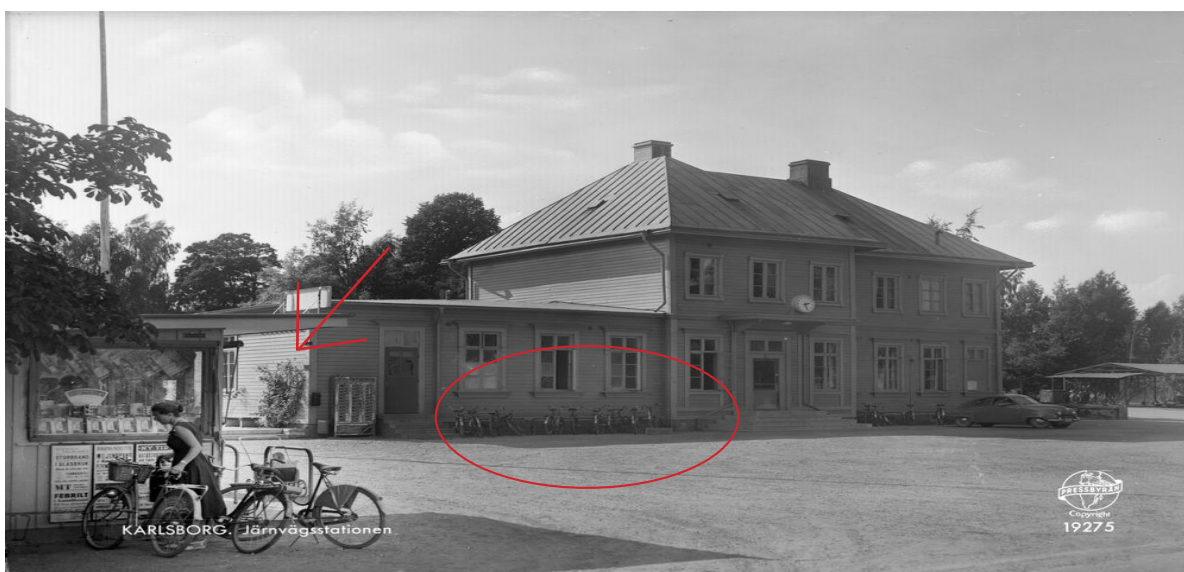
### 3.4 1930 – 1955

Gavlarna på bägge sidor om stationshuset har nu avlägsnats. Den södra husgaveln har ersatts med en nybyggnad. De formklippta träden står kvar, fortfarande i vältuktat skick. Men spjälstaketet har ersattas av ett Gunnebstängsel. Inga häckar löper längre längs med stängslet utan entréplanen är kal utöver de formklippta träden. Gunnebstängslets rombformiga maskor och avsaknaden av häckarna gör att insynen mot stationshusets nu blir mycket god. På så vis har rumsligheten kring stationshuset förändrats från den tidigare mer omhuldade och insynsskyddade utformningen. Även rabatterna längs med husfasaden är avlägsnade, cykelställen som fanns utplacerade på bägge sidor om stationshuset har nu ersatts av ett cykelställ vid entrétrappans vänstra sida. Hästkastanjerna som kantar entrévägen står ännu kvar. På figur 9 ett fotografi från 1940, syns hur trädets knoppar just håller på att spricka och sträcker sig upp mot solen.



Figur 9. Karlsborgs stationshus från vägsidan, taget från öst mot väst. Daterat till år 1940 (Samlingsportalen, 2018).

På figur 10 (1955) framgår det att entréplanen nu blivit grusad. Fler cykelställ har tillkommit men i övrigt är det inget som klär stationsfasadens entrésida. På den södra husgaveln, vilken kan skimras på fotografiet, så växer någon slags klättrväxt upp mot husväggen. Förmodligen är klättrväxten planterad i minst två exemplar varav ett av exemplaren syns i in helhet. Även en utstickande gren kan skimras under fönstret på husgaveln, vilket talar för att ett exemplar är planterat strax nedanför fönstret. Miljön är uppfattas som prydlig, om än dock i något mer avskalad format än tidigare.



Figur 10. Karlsborgs stationshus från vägsidan, taget från sydost mot nordväst. Daterat till år 1955 (Samlingsportalen, 2018).



### 3.5 1955 – 1970

En rosenrabatt har anlagts i närheten av den södra gaveln av stationshuset och de klättrväxter som tidigare prydde fasaden är nu borta. Framför rabatten står en bänk utformad av trä och järndetaljer, figur 11 (1968). Strax söder om rabatten står tre stora urnor av cement utplacerade. Vad för slags växter som är planterade i dem går ej att urskilja, mer än att det högst sannolikt är någon sorts sommarblommor av högväxt karaktär, figur 12 (1968). I övrigt så är perrongen fri från utsmyckningar och ger ett avskalat men propert intryck



Figur 11. Karlsborg stationshus från spårvidan. taget från sydväst mot nordost. Daterad till 1968 – 1969 (Samlingsportalen, 2018).



Figur 12. Karlsborg stationshus från spårvidan. taget från söder mot norr. Daterad till 1968 – 1969 (Samlingsportalen, 2018).

På figur 13 (1969) och 14 (1969) syns delar av utformningen vid stationshusets norra gavel tydligt. De praktfulla rabatterna smyckar området som är beläget mellan stationshuset och posten. Exakt hur området hänger ihop är svårt att uttyda från de två foton. På figur 13 (1969) är nämligen det som uppfattas som mittengången mellan rabatterna belagda med plattor medan mittgången på figur 14 är grusad. Hur området är utformat går därmed inte säkert att fastslå. Men den kalkstensinramade rosenrabatten som syns på figur 13 är troligtvis samma rabatt som syns på håll på figur 11 (1968). Om figur 13 och 14 studeras tillsammans framgår flera likheter i utformningen hos de olika rabatterna. Området tycks vara uppdelat i fyra rabattsektioner som alla ramar in av en kant av kalksten. Kalkstensinramningen höjer sig ett snäpp runt de två västliga rabatterna, som ligger parallellt med spåret. De västliga rabatterna skiljs av från de åt öst liggande rabatterna av varsin konformad gräsplätt, hela området ger ett mycket ombonat och välkött intryck.



De östliga rabatterna tycks utgöras av ett, med varandra, identiskt växtmaterial. Dock är den rabatten som är belägen närmast posten, figur 13, (sydöstlig riktning) något större i omfång än rabatten belägen intill stationshuset, figur 14. Rabatterna är anlagda med en stor variation av framförallt sommarblommor, både vad gäller färg och form (se växtförteckning i bilaga 3). De perenner som har använts i växtkompositionen är med största sannolikhet tilltänkta att användas som sommarblommor de med. Framför de respektive rabatterna har en liten yta stenlagts varpå en bänk av gröna järn och bruna trädetaljer står utplacerade. Ytterligare en bänk syns på figur 29 (1969), jämte stationshusets norra gavel. Bänkmodellen av kalkstensfundament har använts flitigt i stationsmiljöer utformade under Reuterswårds tid enligt trädgårdsantikvarie Ulrika Rydh<sup>1</sup>. I bakgrunden av figur 13 syns den hästkastanj (*Asculus hippocastanum*) som prytt området sedan dess att stationsmiljön växte fram.



Figur 13. Området mellan Karlsborgs stationshus och posten pryds av pompösa rabatter 1969 (Fogelbergiska arkivet)



Figur 14. Området mellan Karlsborgs stationshus och posten smyckades av bland annat stora rabatter med sommarblommor 1969 (Fogelbergiska arkivet).

1 Trädgårdsantikvarie Ulrika Rydh, telefonsamtal 2019.02.04



### 3.6 STATIONSMILJÖN IDAG

Järnvägstrafiken till Karlsborgs station är nedlagd sedan länge. Persontrafiken upphörde 1986, medan godstrafiken fortsatte fram till 2003 (Forselius, 2007). Spåren har på flera delar av bansträckningen rivits upp eller asfalterats över, se figur 15 (2018).



Figur 15. På fotot syns spårområdet med upprivna räls och en del av den igenvuxna perrongen som sträcker sig längs med det föredetta posthuset, taget från norr mot söder. (Fiona Trainor, 2018)

Liksom vid många andra nedlagda stationer så huserar idag en pizzeria sedan många år i stationshuset. Den en gång så prydliga entréplanen är idag asfalterad och fungerar som parkeringsplats för pizzerians besökare, se figur 16, (2018). I dagsläget finns inte många spår kvar som kan vittna om tidigare strukturer. En spirehäck sträcker sig längs med perrongen på stationshusets norra sida, och en liten tämligen ovårdad gräsyta pryder området vid stationshusets södra gavel. Utöver det så finns inga rabatter eller planteringar kvar runt stationshuset. Två stubbar vittnar om den tidigare existensen av de ståtliga hästkastanjer som förr smyckade platsen. De sista kvarvarande hästkastanjerna fälldes så sent som i maj 2017<sup>1</sup>, vid en ålder om ca 140 år. Träden fälldes inte på grund utav trädskjuddom eller olycksrisk utan helt enkelt för att de nuvarande ägarna av marken inte ville ha träden där de stod.



Figur 16. På fotot syns stubben från en av de hästkastanjer som fälldes under 2018. Entréplanen till stationshuset är asfalterad och utan växtlighet. Den rhododendron som syns på fotot tillhör ett intilliggande gym. (Foto: Fiona Trainor, 2018)

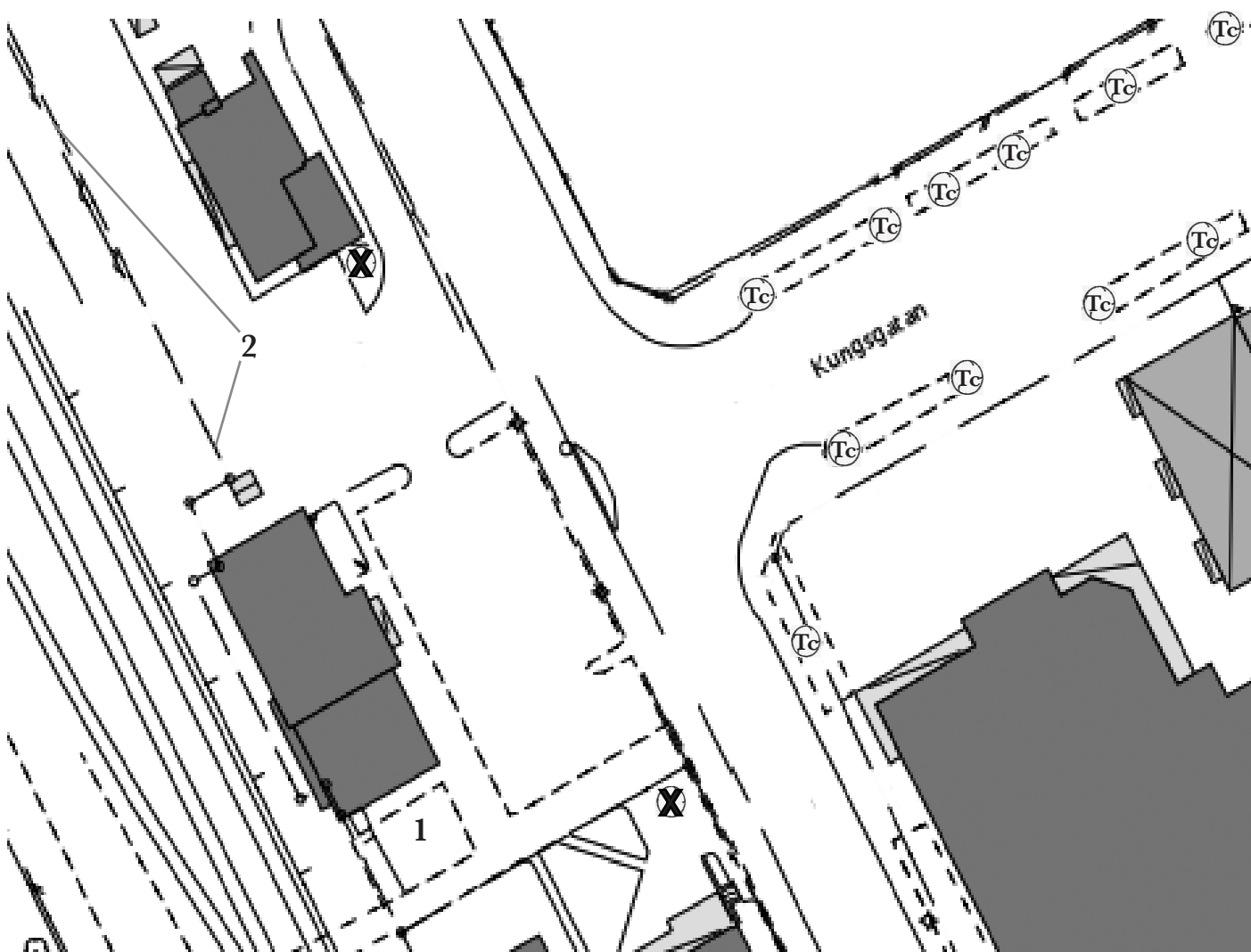
1 Lars Rasmin, Kommunledningsförvaltningen, Karlsborgs kommun, e-postkonversation 28.01.19



### 3.7 INVENTERINGAR

Vid en inventering av stationsmiljön fanns det inte mycket växtmaterial att undersöka, då platsen i stort sett helt har befriats från växter. De egentliga spår som fortfarande vittnar om järnvägsstationens status och forna samhällsbetydelse är den lindallé som än idag klär paradgatan Kungsgatan. Järnvägsstationen var enligt SJ:s filosofi samhällets ansikte utåt, och de paradgator som kan återfinnas i anslutning till många järnvägsstationer skvallrar om det pompösa intryck som man ville att orterna skulle inbringa besökarna. För en översikt av det befintliga växtmaterialet vid stationsmiljön se figur 17.

#### Inventeringsritning av växtmaterial vid Karlsborgs station.



#### Teckenförklaring träd

Tecken	Svenskt namn	Vetenskapligt namn
Tc	Lind	<i>Tilia cordata</i>

#### Teckenförklaring övriga symboler

1. Gräsbeklädd yta
  2. Spireahäck (*Spiraea Ssp.*)
- ☒ Stubbe av hästkastanj (*Asculus hippocastanum*)

Figur 17.  
Uppritning över Karlsborgs stationsmiljö  
(Fiona Trainor, 2019).

### 3.8 TIBRO

Då järnvägen kom till Tibro var bebyggelsen i närheten av stationen gles. Tibro kom att bli den största mellanstationen på banan, möbelsnickartraditionen på orten ledde till att möbelfabriker byggdes upp i anslutning till järnvägsstationen och i takt med det växte även ett villasamhälle fram. Godstransporter i form av möbler blev en självklar komponent för Karlsborgsbanan. På 60-talet var det vanligt med 15-30 vagnslaster möbler per dag.

Även Tibro station fick besök av Kung Oskar II under invigningsdagen den 26 juli 1876. Stationshuset byggdes i tegel, liknande alla övriga stationer längs banan, förutom Karlsborgs stationshus som byggdes i trä (Forsæus, 2007).



1. Stationshuset
  2. Järnvägsparken
  3. Allé av hästkastanj
  4. Allegatan - paradgatan
  5. Järnvägsspåren
- N. Norrpil

Figur 18. Orienterande Flygfoto över stationsområdet i Tibro 2011-2017 (Eniro, 2019).

### 3.9 1876 – 1910

Figur 19, daterad till 1890, är ett av de äldsta fotografierna som återfunnits över Tibro station. Miljön runt stationshuset ser karg och vild ut med granskog i bakgrunden. Längs med husgavelns västra sida går en gång vilken kantas av ett staket av grövre träribbor. Längs med staketet löper en välklippt u-formad häck i brösthöjd. Inne i u-formationen ryms en vit bänk av vad som kan tänkas vara gjutjärn. En prydlig yta, som utgör en tydlig kontrast till de övriga omgivningarna.

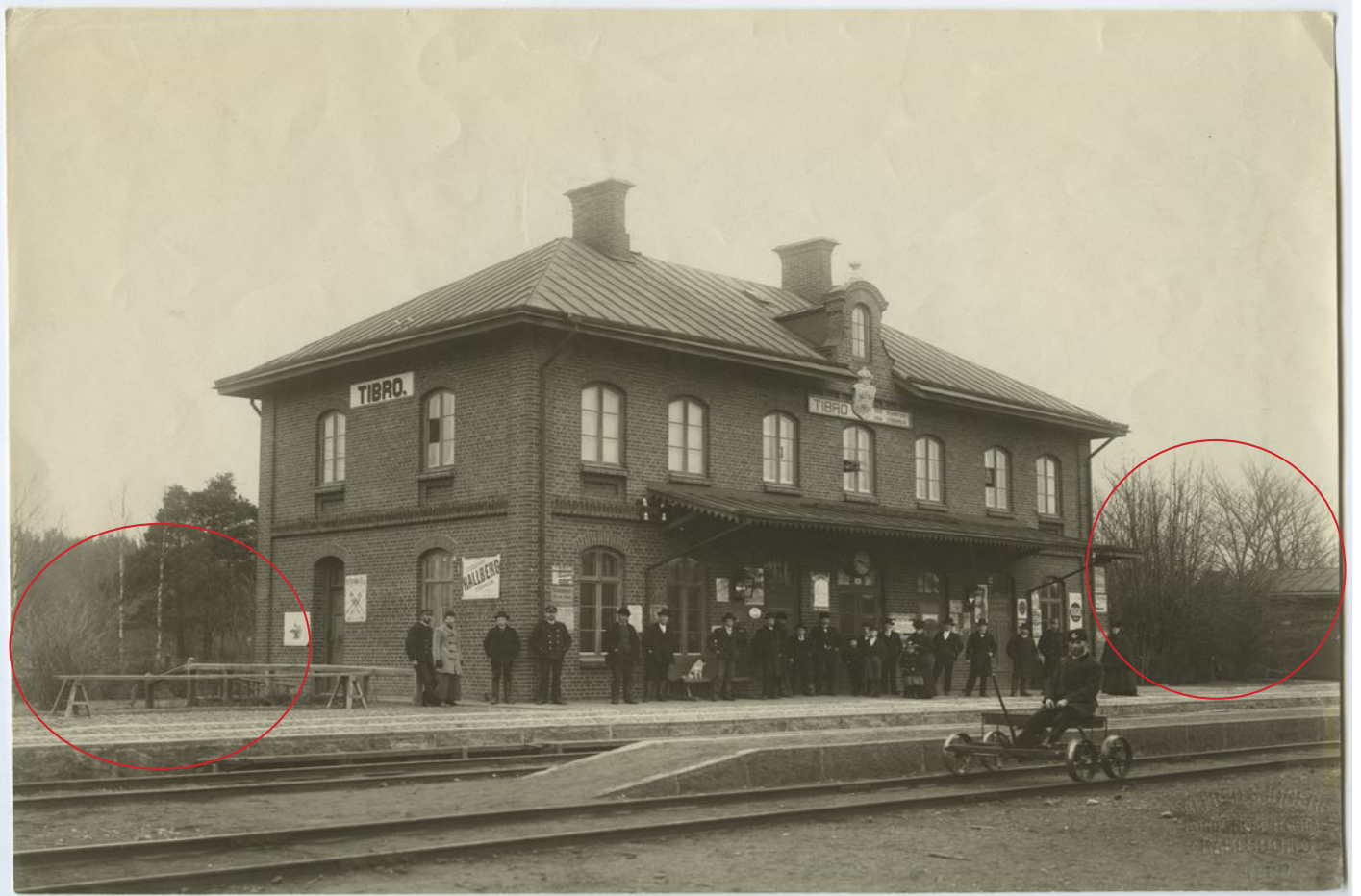
På perrongens östra sida syns en hel del växtlighet. Vad som tillhör perrongsplanteringen är svårt att uttyda då fotografiet är taget på vintern och eventuella planteringarna smälter ihop med den skogbevuxna bakgrunden. Staketet på den östra sidan talar dock för att en del av den växtlighet som syns bör vara planterad då det i likhet med staketet till väster om stationshuset kan ha använts för att avskilja gångvägar från anlagda ytor.



Figur 19. Tibro stationshus, daterat till år 1890. Taget från spårsidan från söder mot norr (Samlingsportalen, 2018).

På figur 20, (1905) har den u-formade häcken avlägsnats, vilket väcker en del frågor om varför en så nyetablerad häck undanröjts. Växtligheten på perrongens östra sida har vuxit sig hög. På figur 21 syns hur en ny häck har planterats jämte staketet på perrongens västra sida och hur ett träd/buske planterats vid gaveln av stationshusets entrésida. På figur 22 (1904), syns en del av järnvägsparken som ligger intill stationshuset. Parken kantas av ett repstaket. Växtligheten i den östra delen av parken som syns på bilden är ymnig, likaväl som växtligheten på perrongens östra sida där träd och buskar nu har växt sig höga. En flaggstång har rests på perrongen.



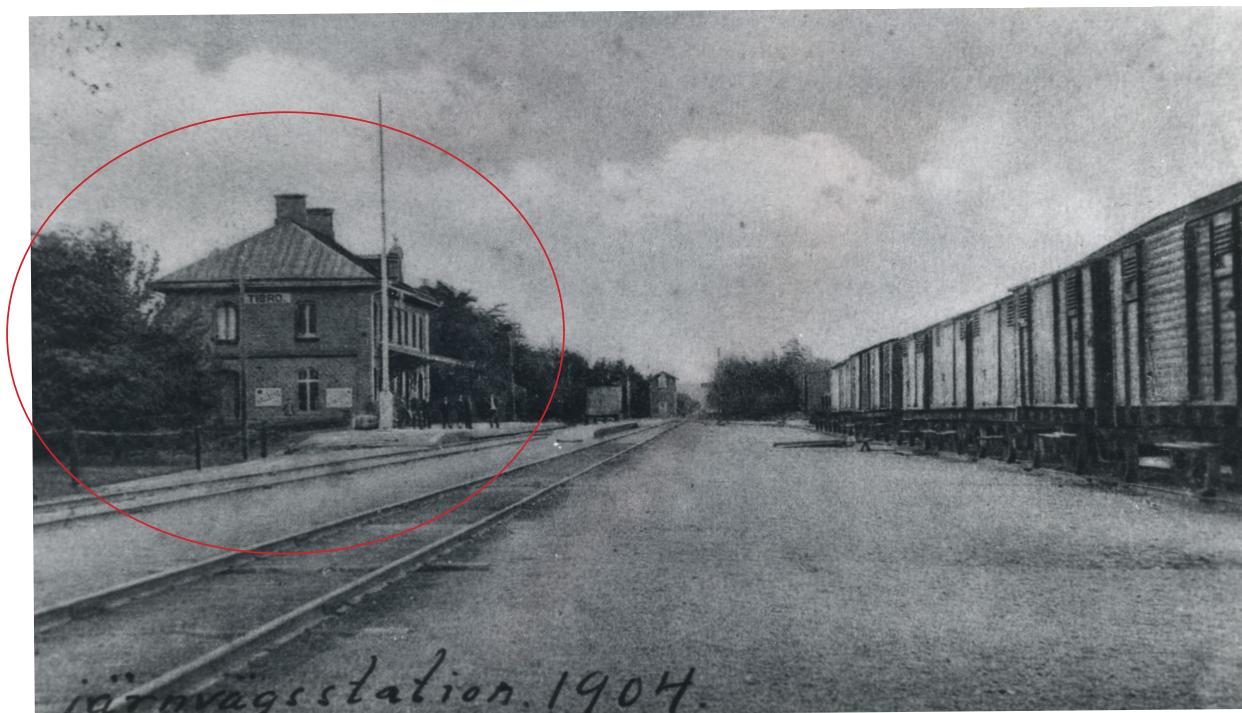


Figur 20. Tibro stationshus, daterat till år 1905, troligtvis är fotot taget något tidigare än så. Taget från spårsidan från sydväst mot nordost (Samlingsportalen, 2018).



Figur 21. Tibro stationshus, daterat till år 1905. Taget från spårsidan från sydväst mot nordost (Samlingsportalen 2018).

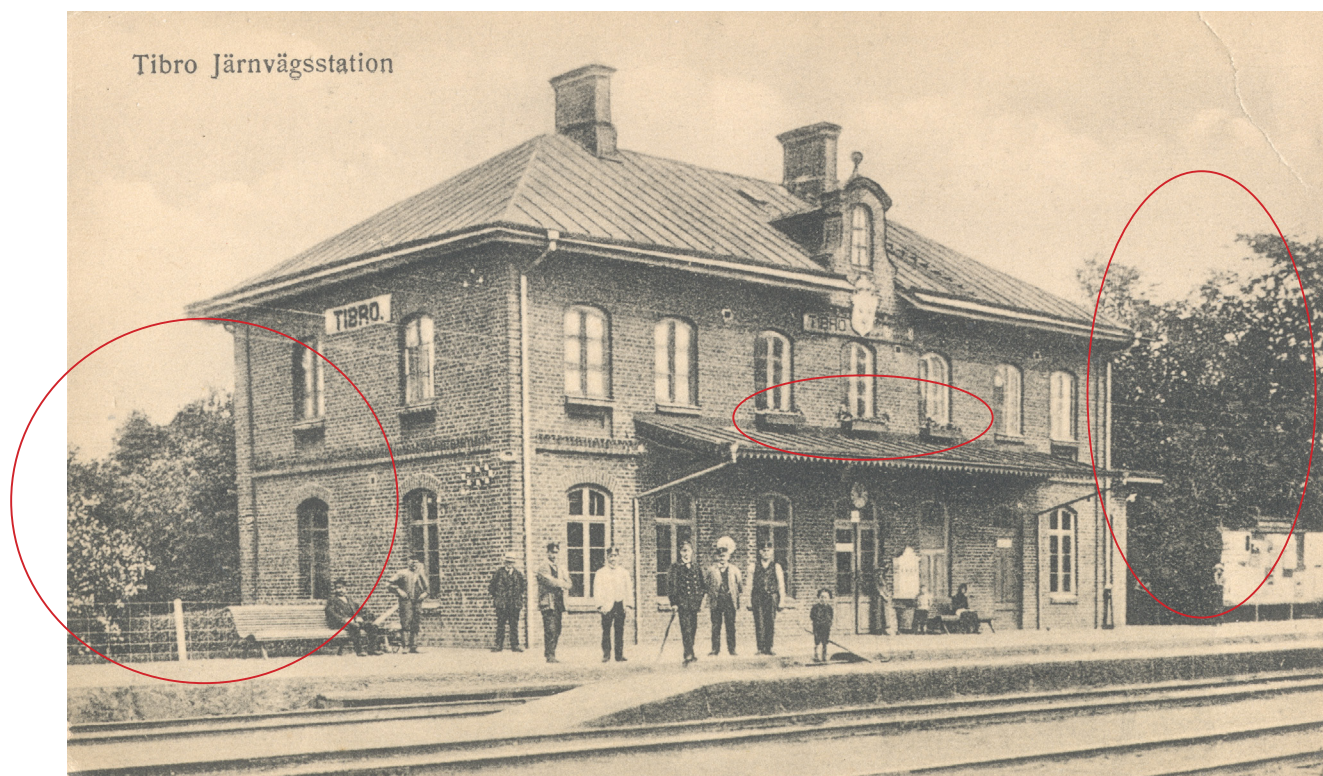




Figur 22. Tibro station 1904, järnvägsparkens östliga del ramas in av et repstaket. Taget från spårsidan från väst mot öst (Tibro stadsmuseum, 2018).

### 3.10 1910 – 1930

På figur 23 (u.å.), klär blomsterlådor stationshusets tre mittenfönster, vettande mot järnvägsspåren. Repstaketet har ersatts av ett staket i metallnät, bakom vilket blomstrande träd kan skådas. Stationsmiljön ser i detta skede välvårdad och inbjudande ut, med två sittmöbler i form av bänkar utplacerade, dels under tak och dels under bar himmel alldeles framför järnvägsparkens östra hörn, intill vilken häcken fortfarande står kvar, fortfarande med en välklippt uppsyn. Träden på perrongens östra sida har nu vuxit sig så höga att de sträcker sig ovanför stationshusets tak.



Figur 23. Tibro station, utan år. Taget från spårsidan från söder mot norr (Tibro stadsmuseum, 2018).



### 3.11 1930 – 1955

På figur 24 (1936) och 25 (1937) har trädplanteringen vid perrongens östra del försvunnit, likväl den stora anslagstavlan. Platsen har i stället anlagts med en blomsterrabatt med luftig karaktär, vilket ger stationen en mer öppen atmosfär som bjuder till insyn. Troligtvis är det rosenbuskar (*Rosa ssp*) som pryder rabatterna. En låg och välklippt häck avskiljer perrongområdet från den övriga stationsmiljön, framför vilken en sittbänk i trä placerats. Figur 25 (1937) skildrar även hur frodig och tätbexuven järnvägsparken har vuxit sig.



Figur 24. Tibro stationshus, daterat till år 1936. Trädplanteringen har avlägsnats för att ge plats åt blomsterrabatter. Taget från spårsidan från sydväst mot nordost (Samlingsportalen, 2018).



Figur 25. Tibro stationshus, daterat till år 1937. Järnvägsparken har vuxit sig stor och en häck har anlagts längs med perrongens östra del. Taget från spårsidan från öster mot väster (Samlingsportalen, 2018).

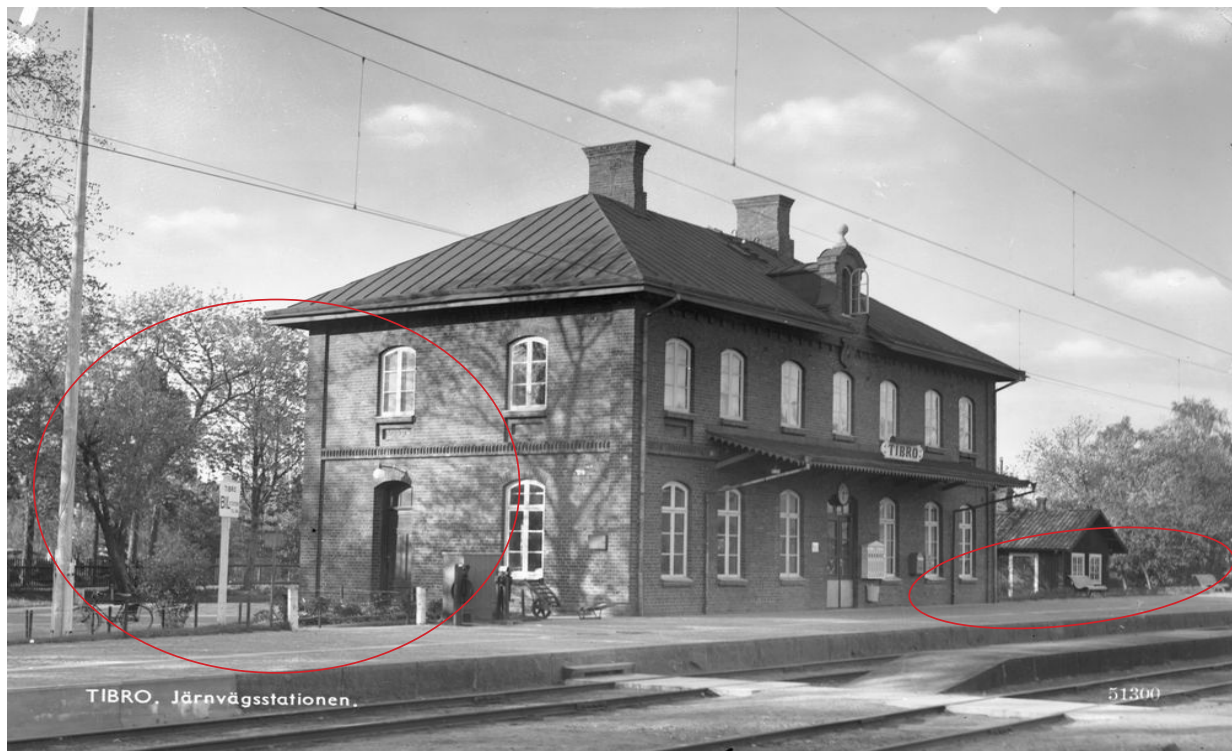
Vid tiden runt 1940 verkar det som att området runt stationshusets västra gavel genomgick en del förändringar. När dessa förändringar skedde går inte säkert att fastställa, framförallt då dateringarna av de figurer som skildrar åren i fråga kan ifrågasättas<sup>1</sup>. Den Ford, modell 78, som syns på figur 26 uteslutar att fotografiet kan vara taget tidigare än 1937 då modellen i fråga kom ut det året. På figur 26 inramas gräsplattan vid den västra husgaveln av SJ's idealstaket med smala spjälor, bakom vilket en stor blomsterrundel kan skymtas. Rundeln är uppbyggd i flera nivåer med vad som troligtvis är funkior (*Hosta Ssp*) som marktäckare. De övriga växterna i rundeln går inte att artbestämma utifrån fotografiet.



Figur 26. Tibro stationshus, daterat till år 1940. Taget från entrésidan från nordväst mot sydost (Samlingsportalen, 2018).

På figur 27 daterat till 1941 har idealstaketet ersatts av ett staket av metallribbor. Rabatten ser ut att ligga kvar på samma plats, men utformning går tyvärr inte att urskilja från fotografiet, mer än att växtmaterialet som använts inte är lika högväxande som i den rabatt som kan ses i figur 26. Rabatten tillsammans med den gräsyta som kan urskiljas från figur 27 ramar in den gångväg som leder fram till perrongen. Gångvägen liksom rabatten kantas av metallstaketet. Staketet är där det omgärdar rabatten och gräsytan ca 40 cm högt. Vid den nordvästra gaveln höjer sig staketet till ca 150 cm, förmodligen tänkt som ett skydd mot eventuella genvägar över rabattområdet. Vid perrongen kantas gångvägen av två grindstolpar, medan den vid entrésidan markeras av dels det upphöjda staketet men även av en planterad buske av okänd art.



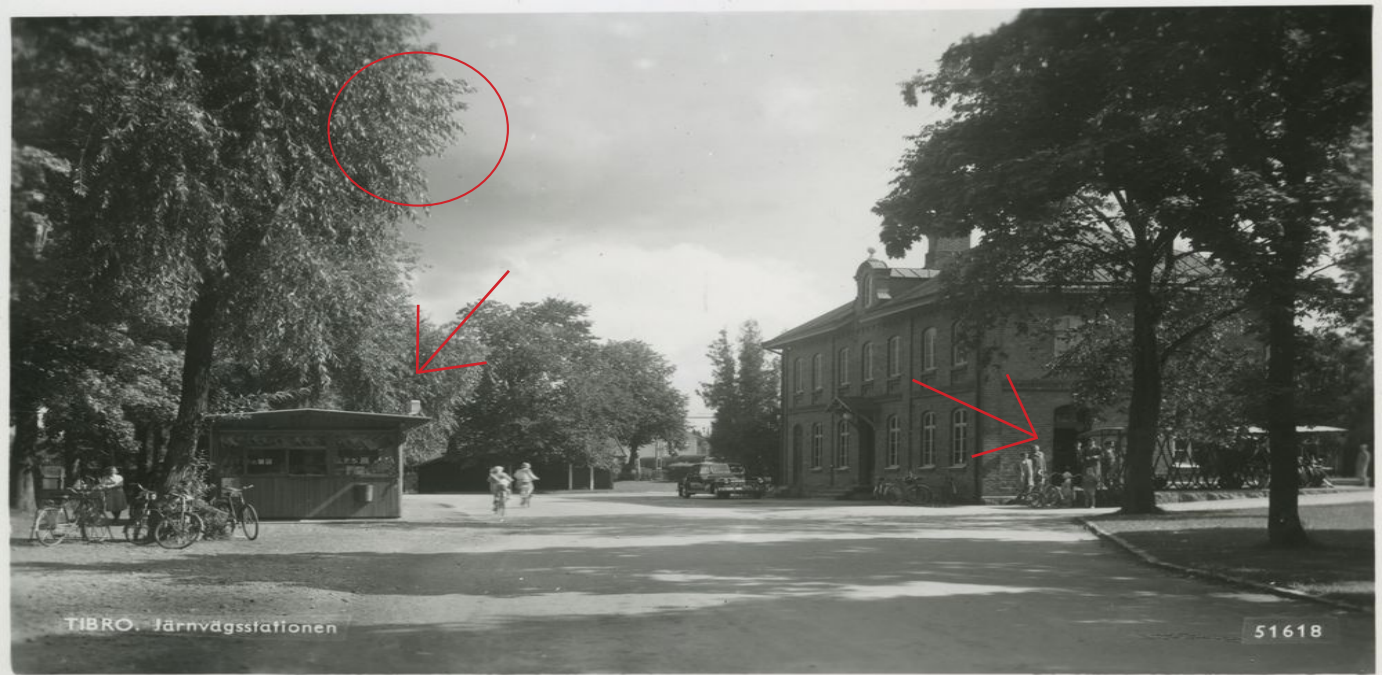


Figur 27. Tibro stationshus, daterat till år 1941. Taget från spårsidan från sydväst mot nordost (Samlingsportalen, 2018).

Figur 28 (1950), 29 (1955 – 1967) och 30 (1924) skänker tillsammans en uppfattning om utformningen av stationsmiljön runt entréplanen. Planen avskiljs delvis från gatan av två grupplanteringar av träd ovanpå gräsbeklädda njurformationer, några av träden är storvuxna exemplar av videsläktet (*Salix*). Framför den västra grupplanteringen har en liten kiosk byggts. Utrymmet på sidorna om samt emellan njurformationerna, skapar infartsvägar till stationsområdet.

Även järnvägsparken ses i sin helhet. Parken pryds av flera stora träd, och slingriga stigar som förgrenar sig och bjuder in till promenad. Allégatan som är den huvudsakliga gatan, tänkt att leda fram till stationen, kantas av alléträd. Området i sin helhet, uppfattas som välkött och prydligt. Figur 28 skildrar en hel del förändringar i stationsmiljön. Rabatten och staketet vid stationshusets västra gavel har avlägsnats och ersatts av ett cykelställ med tak.



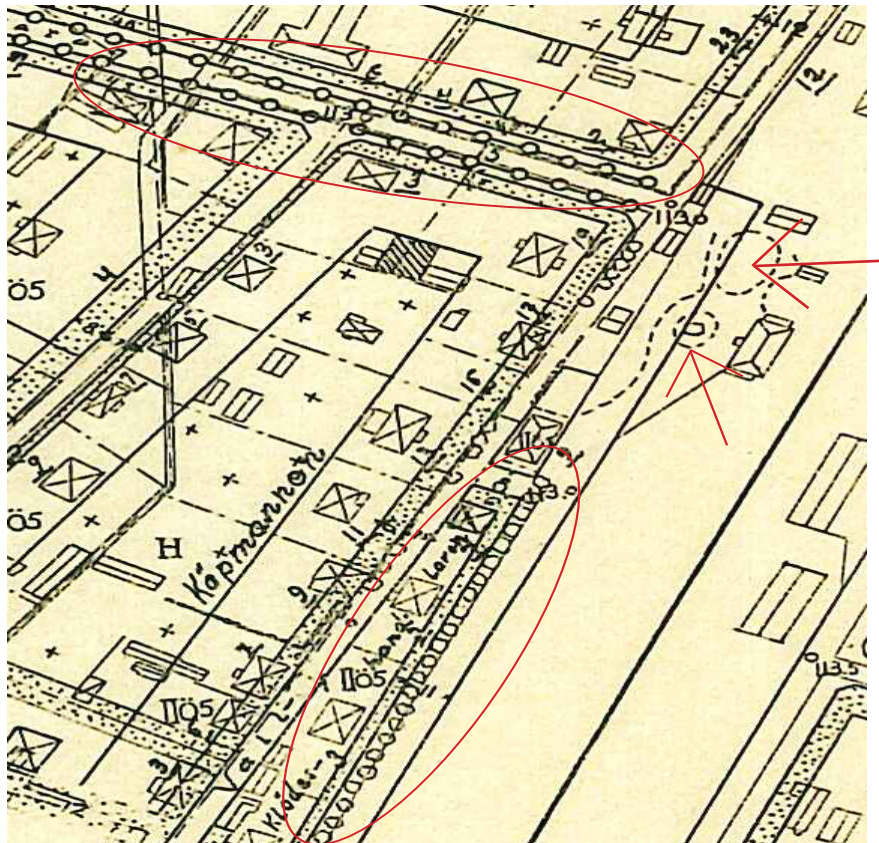


Figur 28. Tibro stationshus, daterat till år 1950. Taget från vägsidan från väster mot öster (Samlingsportalen, 2018).



Figur 29. Historiskt flygfoto över Tibro stationsmiljö 1955 – 1967. Järnvägsparken och de trädbeklädda njurformationerna syns tydligt (Eniro, 2018).





Figur 30. Förslag till stadsplan och stadsplansbestämmelser för Tibro municipalsamhälle 1924. Rundlarna vid stationshusets entréplan är inritade, likväl som lindallén längs Allégatan. Ytan för järnvägsparken har lämnats tom men en trädrad har ritats in längs med gatan Allén (Tibro stadsmuseum, 2018).

Figur 31 (1950), Cykelstället har rivits och stationshuset har byggts till med en gavel i västlig riktning. En rosenrabatt har planterats jäms med den nya gaveln. Troligtvis har flaggstången flyttats i och med utbyggnationen av stationshuset och pryder numer i stället området öster om stationshuset. Området runt flaggstången ser ordnat och välskött ut, med klippt gräsmatta och buskage i olika grupper. En trottoar har anlagts jämte järnvägsparken, där träden nu har vuxit sig stora och resliga.



Figur 31. Tibro stationshus, daterat till år 1950. Taget från vägsidan från väster mot öster (Samlingsportalen, 2018).

### 3.12 1955 – 1970

Hur stationsmiljön såg ut vid denna tidpunkt är svårt att uttala sig om då det saknas fotografier. På figur 32 (1968) syns stationen från spårsidan. En välklippt häck löper längs med hela perrongen på östra sidan om stationshuset. Framför häcken står tre bänkar utplacerade med ett jämnt avstånd emellan sig. Bänkarna är av samma kalkstensmodell som beskrivits tidigare och ett vanligt element att finna i anläggningar som utformats under trädgårdsdirektör Reuterswårds tid enligt trädgårdsantikvarie Ulrika Rydh<sup>1</sup>. Flaggstången står kvar och omgärdas av kringväxande träd och buskar. På stationshusets västra sida kan järnvägsparkens grönskande träd skymtas. Stationsmiljön uppfattas från given vinkel som avskalad men städad, vad som döljs bakom häcken går dock inte att se. Huruvida området bortom häcken är avskalat eller inte går därmed inte att fastslå.



Figur 32. Tibro stationshus från spårsidan 1968-69. Taget från sydöst mot nordväst (Samlingsportalen 2018).

1 Trädgårdsantikvarie Ulrika Rydh, telefonsamtal 2019.02.04



### 3.13 STATIONSMILJÖN IDAG

Järnvägstrafiken till Tibro är idag nedlagd. Persontrafiken upphörde 1986, medan godstrafiken fortsatte fram till 2005. Bangården lades formellt ned av Trafikverket i december 2018. Fler upprivningar och överasfalteringar av spår kan därmed väntas enligt trafikverket<sup>1</sup>. Stationshuset är fortfarande öppet för allmänheten, för närvarande bedrivs ett glasmästeri i byggnaden. Ytan utanför stationshuset verkar idag fungera som avställningsplats för byggmaterial, jordhögar, containrar och diverse oönskade föremål, figur 33 (2018).



Figur 33. Tibro stationshus, december 2018. Entréplanen är asfalterad och inrymmer en container, bilar samt jord och grushögar. Taget från nordöst mot sydväst (Foto: Fiona Trainor, 2018).

Trots stora förändringar i stationsmiljön så finns det flera befintliga spår kvar av tidigare strukturer i järnvägsmiljön, framförallt i form av den växtlighet som järnvägsparken erbjuder, figur 34, (2018). Järnvägsparken finns alltså fortfarande kvar, om än i något annorlunda utformning då den styckats av på mitten av Centrumgatan som dragits tvärs över parken.



Figur 34. Östra delen av Tibro järnvägspark (Foto: Fiona Trainor, 2018).

En ensidig allé av hästkastanj (*Asculus hippocastanum*) klär gatan Allén från Centrumgatan fram till stationshuset, huruvida någon trädallé smyckat gatan historiskt kan dock dessvärre inte fastställas. Figur 30 antyder dock att en trädallé smyckat gatan sedan åtminstone år 1924. En rosenrabatt klär alltjämt stationshusets västra gavel, om än dock en högst igenvuxen rabatt. De gräsbeklädda njurformationerna med dess grupplanteringar av träd har undanröjts för att ge plats åt husbyggnationer.

1 Per Sanden, Leveransuppföljare distrikt Väst, Trafikverket 2019, Telefonsamtal den 19.02.2019

### 3.14 INVENTERINGAR

Vid en inventering av stationsmiljön påträffades en hel del förmodat autentiskt växtmaterial, huvudsakligen i form av de träd som växer i järnvägsparken. Huruvida träden är samma individer som de som planterades i samband med anläggandet av järnvägsparken är svårt att fastställa, och för pålitliga uttalanden i frågan bör en erfaren arborist tillfrågas. Utöver den hägg (*Prunus padus*) som växer i järnvägsparken, samt två av de hästkastanjer (*Asculus hippocastanum*) som är en del av den ensidiga allén längs med gatan Allén tycks alla de övriga träden vara av ansevärd ålder. Häggen och hästkastanjerna i fråga är av yngre ålder och förmodas ha ersatt äldre exemplar som av oklar anledning undanröjts. Majoriteten av träden kan därmed sannolikt påstås vara från den tid då järnvägsmiljön växte fram, någon gång runt tiden av förra sekelskiftet. Den befintliga strukturen i parken med dess slingriga gångsystem är, se figur 34, utöver den avstyckningen som gjordes i och med att Centrumgatan anlades år 1977 (Tibro kommun 2018) enhetlig med den utformning som kan skådas på figur 29, ett flygfoto taget någon gång mellan 1955 – 1965.

Allégatan har smalnats av i och med tillkomsten av byggnader, men flera av de formklippta lindarna som utgör den dubbelsidiga allén längs med gatan finns kvar, figur 35 (2018). Lindarna har nyligen beskurits på ett vad det verkar, oaktsamt sätt, se figur 36 (2018), och påvisar därmed beskäringsskador i flera grenkragar på ett antal träd. Lindarnas vitalitet kan därmed vara fördärvad.



Figur 35. Allégatan pryds fortfarande av formklippta lindar (*Tilia cordata*) (Foto: Fiona Trainor, 2018).



Figur 36. Beskäring som gett skador på några av trädets grenkragar (Foto: Fiona Trainor, 2018)

Entréplanens utformning (figur 18) har idag ett mindre omfång än vad som kan ses på flygfotot från 50-talet (figur 29). De trädbevuxna njurfomationerna finns inte kvar, på platsen där den västra njurfomationen en gång låg ligger det idag parkeringsplatser. På platsen för den östra njurfomationen finns idag en gräsyta med tre stora träd av till synes äldre karaktär. Dessa träd kan sannolikt ha bevarats och inkluderats i den nya strukturen då platsen byggdes om. De två skogslönnarna (*Acer platanoides*) och almen (*Ulmus glabra*) är därmed sannolikt de enda resterna som finns kvar av den entréutformning som prydde stationshuset vid sekelskiftets första hälft.

Vid stationshusets västra gavel finns den idag enda existerande rabatten vid stationsområdet. Rabatten är eftersatt och väldigt igenvuxen. Växtmaterialet som går att identifiera under vintersäsongen är dagggåpa (*Alchemilla mollis*) och unga exemplar av rosenbuskar (*Rosa Ssp.*) Rabatten är belägen på samma plats där det under 50-talet låg en rosenrabbatt (figur 31). Ytan vid stationshusets östra gavel är gräsbeklädd och pryds av två stora ekar (*Quercus robur*). Flaggstången som en gång prydde ytan är borta och de många buskar och träd som bland annat syns på figur 28 och 31 har avlägsnats. En häck av lönnslönn avskärmar perrongen från området. Perrongen ter sig idag övergiven och förfallen ut. En mängd bråte är utställt på plattformen. Inga växter smyckar miljön och de bänkar som en gång stod på perrongen finns inte kvar. För översikt av befintligt växtmaterial vid stationsområdet se figur 37 och 38.



## Inventeringsritning av växtmaterial i Tibro järnvägspark, öster om centrumgatan



Figur 37. Uppritning över Tibro järnvägspark (Fiona Trainor, 2019).

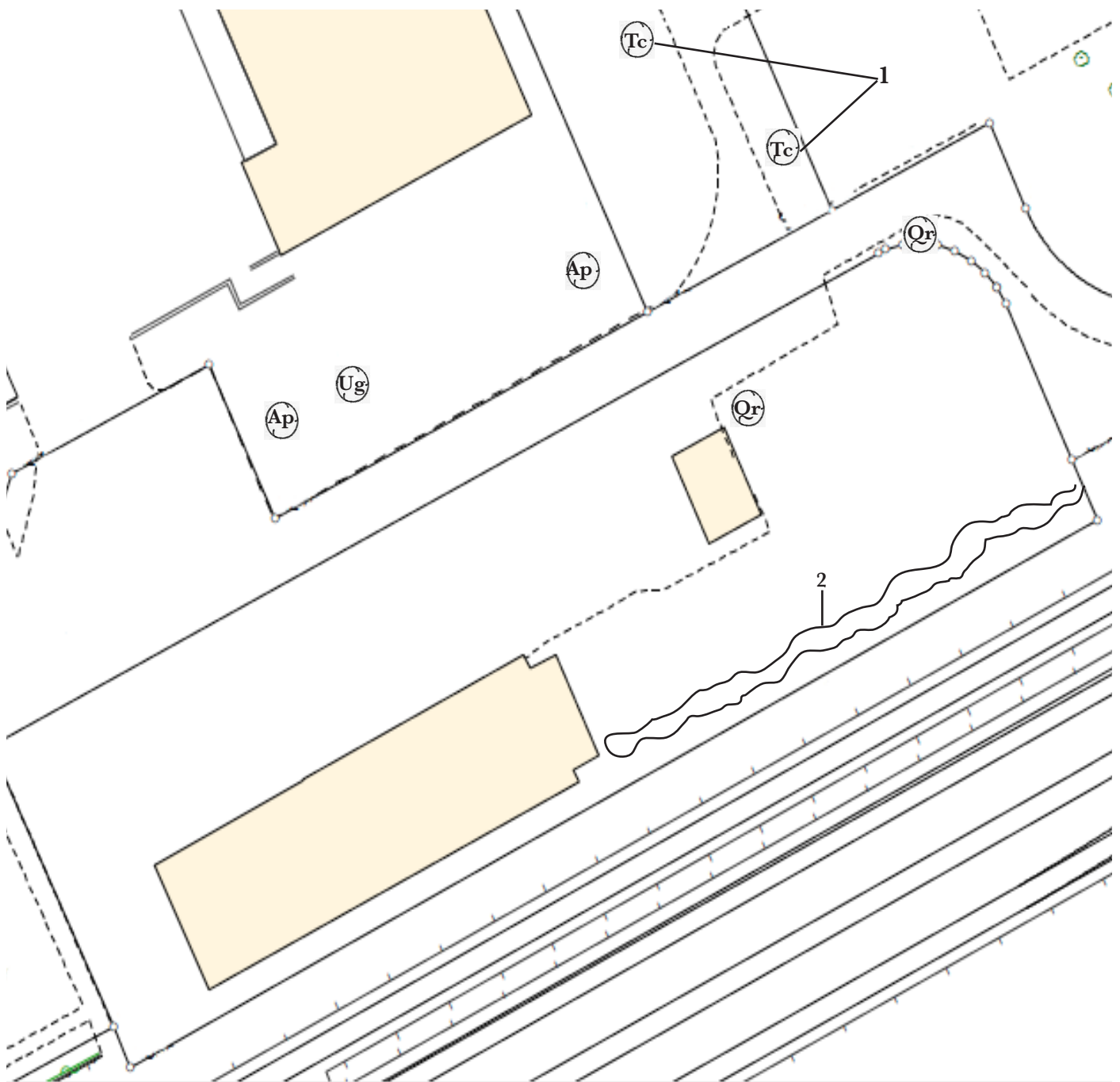
### Teckenförklaring träd

	<b>Svenskt namn</b>	<b>Vetenskapligt namn</b>
Ah	Hästkastanj	<i>Asculus hippocastanum</i>
Ap	Skogslönn	<i>Acer platanoides</i>
Fs	Fagus sylvatica	<i>Bok</i>
Pp	Hägg	<i>Prunus padus</i>
Qr	Skogsek	<i>Quercus robur</i>
Si	Oxel	<i>Sorbus intermedia</i>
Tc	Tilia cordata	<i>Lind</i>
Ug	Alm	<i>Ulmus glabra</i>

### Teckenförklaring siffror

- 1 Kortensplåtsrabatt med ljungpantor under vintertid.
- 2 Lyktstolpe

# Inventeringsritning av växtmaterial vid området runt Tibro stationshus



## Teckenförklaring träd

	<b>Svenskt namn</b>	<b>Vetenskapligt namn</b>
<b>Ap</b>	Skogslönn	<i>Acer platanoides</i>
<b>Qr</b>	Skogsek	<i>Quercus robur</i>
<b>Tc</b>	Tilia cordata	<i>Lind</i>
<b>Ug</b>	Alm	<i>Ulmus glabra</i>

## Teckenförklaring siffror

- 1 Formklippta lindar i en dubbelsidig allé längs med allégatan
- 2 Häck av skogslönn (*Acer platanoides*)

Figur 38. Uppritning över Tibro stationsområde (Fiona Trainor, 2019).



## 4. DISKUSSION OCH SLUTSATSER

Denna undersökning har resulterat i en sammanställning av det material som finns gällande parker och planteringar i anslutning till Karlsborg och Tibro stationer. Några få kartor och ritningar har påträffats men det huvudsakliga materialet har varit foton. Undersökningen har gett en ökad förståelse gällande den ursprungliga utformningen kring de bägge stationsmiljöerna, men även hur de har utvecklats och förändrats över tid. Gemensamt för de bägge stationsmiljöerna är att de från och med att de anläggs i stort verkar få utvecklas och växa till sig i sin utformning fram till runt 1940-talet, då utsmyckningarna av stationsmiljöerna börjar bantas ned. Planteringar och träd avlägsnas då för att ge plats åt cykelställ och säkra framkomligheten för bilar.

Karlsborgs station går från att ha en mycket ombonad stationsmiljö i formell stil, med formklippta träd och buskar planterade i symmetrisk harmoni fram till mitten på 1930-talet, då utformningen börjar skalas av allt mer och går åt ett mer funktionalistiskt uttryck. Buskar, häckar och träd avlägsnas då för att ersättas av öppna ytor och glesa planteringar. Vad det verkar ha Karlsborgs haft ett uppsving gällande utsmyckningsgraden vid stationsmiljön i slutet på 60-talet, då storslagna rabatter prydde delar av området. Dagens utformning vid Karlsborgs station lämnar mycket att önska gällande grönytor och trädgårdsinslag. Platsen präglas av asfalt, bilparkeringar och igenvuxna plattformar. Inga spår eller trädgårdsstrukturer har påträffats som kunnat härledas till den historiska utformningen av miljön, utöver de två stubbarna från de forna hästkastanjerna som beklagligt nog höggs ned 2017. För att få en fullständig förståelse för hur utvecklingen har sett ut för att till sist landa i dagens utformning, så skulle den tidsavgränsning som präglat uppsatsen behöva utökas till att omfatta tiden från det att stationerna anlades fram till aktuell tid.

Vid Tibro station övergick den ursprungliga formella utformningen, med höga formklippta häckar, entrérundlar med grupplanteringar av träd, blomsterlådor som prydde stationshuset och staketinhägnade rabatter till en mer funktionalistisk utformning runt 1940-talet, vilken tycks ha präglat stationsmiljön under resterande tid för undersökningen. Låga välklippta häckar, rosenrabatter, staket av metallribbor och många öppna ytor som bjuder till insyn präglar platsen. Tibro station har till skillnad från stationen i Karlsborg än idag flera bestående trädgårdsselement. Trots de stora förändringar som skedde med stationsmiljön 1977 – 78 i och med att Centrumgatan och de långa kommunhuslängorna anlades, så finns mycket lignosartat växtmaterial samt en del äldre strukturer bevarade. Stora delar av vad som verkar vara den ursprungliga utformningen av järnvägsparken finns även kvar, vilket är något som enligt min mening bör förvaltas som ett grönt kulturarv och uppmärksammas för sin långsträckt historia. För att kartlägga allt eventuellt växtmaterial som finns kvar bör fortsatta inventeringar utföras under sommarsäsong, då de inventeringar som utfördes för denna undersökning genomfördes under december månad och möjligheten att påträffa olika spår av örtartad vegetation var därmed begränsad.

Det stora bildmaterialet har varit avgörande för att skapa en förståelse för de historiska utformningarna av stationsmiljöerna. Växtmaterial är svårtolkat från fotografier, framförallt sådana som är svartvita, och att artbestämma växter utifrån fotografier är därmed problematiskt. Att med säkerhet påstå att en växt är av en viss art är nästintill omöjligt. Men många gånger går det att göra kvalificerade gissningar och i alla fall fastställa släktskap. Dessutom är det oftast enbart ett stycke av stationsmiljön som ryms på ett fotografi vilket gör möjligheterna att skapa sig en helhetsbild av miljön mycket svår. Många gånger har det känts som att lägga pussel med ett spel som saknar en tredjedel av bitarna. Bilden som presenteras av stationsmiljöerna i denna uppsats präglas av det material som påträffats under arbetet med just denna undersökning. Men troligtvis existerar det mycket mer material som skulle kunna påvisa andra utformningar och attribut, om det bara påträffades. En mer genomgående undersökning skulle behöva genomföras för att med säkerhet fastställa hur stationsmiljöerna faktiskt har sett ut. En kvantitativ fotoundersökning skulle erfordras för att skapa sig en uppfattning av hur hela stationsmiljön har sett ut och hängt ihop vid de olika tidpunkterna. Utsikten att vid sökningar i arkiv påträffa material som skildrar grönytor, parker och planteringar vid stationsmiljöer är inte särskilt goda då ”det gröna” allt som oftast endast är något som kommit med i bakgrunden, och inte är det primära målet för fotografier i fråga. Kanske skulle en efterlysning i till exempel lokaltidningen kunna resultera i att nya delar av stationsmiljöns historiska utformning kunde skildras genom till exempel

ortsbefolkningens privata fotosamlingar.

Denna uppsats fungerar som ett historiskt tidsdokument över stationsmiljöernas historiska utformningar. Tidsdokumentet över de två stationsmiljöerna kan förhoppningsvis fungera som ett underlag för att skapa en djupare förståelse för hur stationsmiljöer kunde se ut och utformas under den tid då SJ:s planteringsverksamhet fortfarande var verksam.

#### **4.1 FORTSATT FORSKNING**

Denna uppsats fungerar som ett historiskt tidsdokument över stationsmiljöernas historiska utformningar. Men undersökningens resultat lämnar många frågetecken efter sig; i vilket syfte genomfördes förändringarna? Kan till exempel kopplingar dras till den ekonomiska situation som rådde inom organisationen? Vilka arbetade som trädgårdsmästare vid stationerna och i vilken grad påverkade deras personliga smak utformningen av miljöerna? Detta är frågeställningar som sträcker sig utanför uppsatsens avgränsning men som oundvikligen uppstår. Inget material som kan besvara dessa frågor har uppkommit under arbetet med undersökningen, tiden har varit begränsad och därmed också vidden av undersökningen. Förhoppningsvis kan dessa frågor bli besvarade i framtiden, om inte annat kan tidsdokumentet över de två stationsmiljöerna förhoppningsvis fungera som ett underlag för att skapa en djupare förståelse för hur stationsmiljöer kunde se ut och utformas under den tid då SJ:s planteringsverksamhet fortfarande var verksam.

Under arbetet med denna uppsats har en hel del material påträffats som skulle kunna vara intressant att forska vidare på för att ytterligare undersöka SJ:s planteringsväsendes utsträckning och funktion. Med en bredare blick på stationsområdets utsträckning runt Karlsborg har en bangårdsritning visat att fler planteringar och trädgårdselement längs med bangården har existerat. Bangårdsritningen i fråga påträffades dessvärre i ett allt för sent skede för att kunna gynna denna uppsats, men skulle kunna ligga till grund för framtida upptäckter. Längs med sträckan för Karlsborgsbanan har jag påträffat banvaktarstugan Lerbro, som vad det verkar har många intakta trädgårdselement kvar från äldre tid. Banvaktarstugan Lerbro skulle på så sätt kunna vara en plats värd att undersöka för vidare förståelse för utformningarna runt banvaktarstugorna.

## 5. SAMMANFATTNING

Uppsatsen har studerat SJ:s planteringsverksamhet genom att fokusera på två stationsmiljöer utmed SJ:s stambanenät Tibro och Karlsborg. Detta för att få en förståelse för hur stationsmiljöerna sett ut historiskt och förändrats under tid mellan åren 1876 – 1973. Syftet har varit att skapa en ökad förståelse för hur SJ:s planteringsverksamhet ordnade planteringar och parker i stationsmiljöer och bidra till att synliggöra befintliga strukturer i de kvarvarande miljöerna. Med förhoppning om ett framtida förvaltande och bevarande av de kulturhistoriska strukturer som finns kvar idag. Arbetet inleds med en bakgrundsbeskrivning av trädgårdsväsendets historia och organisation, för att skapa en förståelse för vilka motiv som låg bakom utformningen av järnvägsmiljöer. Avsnittet vilket helt har baserats på en litteraturundersökning, undersöker och sammanfattar även hur det kom sig att Karlsborgsbanan anlades som en del av stambanenätet.

Järnvägsparker och planteringar var under det förra seklet ett vanligt inslag att skåda för de resenärer som reste längs med järnvägen. En omfattande trädgårdsväsendet kallad planteringsväsendet kom att växa fram inom SJ från 1860-talet och framåt. Planteringarna och parkerna kom att influera Sverige med sin trädgårdskultur fram tills nedläggningen av planteringsväsendet 1973. Syftet bakom de gröna anläggningarna var flera; man ville inte bara återgälda de sår man rivit upp i naturen då järnvägen anlades genom att plantera träd och buskar, utan man ville även fostra och disciplinera omgivningen till ett sunt och riktigt leverne, samtidigt som man höjde levnadsvillkoren för sina anställda genom att upplåta mark för dem att odla till det egna hushållet på. Järnvägsstationerna skulle samtidigt fungera representativt för respektive ort och behövde på så sätt uppvisa ett vackert yttre. Växtdepåer som bedrevs i SJ:s egna regi samt ett flertal plantskolor försåg Sveriges järnvägsnät med de växter som krävdes för att smycka omgivningarna under tiden om strax över ett sekel.

Karlsborgsbanan anlades som en del av Sveriges stambanenät, trots sin ringa storlek på 44 km, tack vare den militära fästning som upprättats i Karlsborg. Den militära fästningen avskildes från sina transportvägar, vilka var helt beroende av Göta kanal, under vinterhalvåret då kanalen frös. Därmed ansågs det nödvändigt att säkra transportvägarna vintertid och ansluta fästningen till stambanenätet. Banan färdigställdes år 1876, men då den militära fästningen aldrig kom att utgöra den vikt för nationen som det var tänkt så blev fästningen men även Karlsborgsbanan snabbt en förlustaffär. Banan stängdes ned för persontrafik 1986 och idag har stora delar av rälsen rivits upp eller asfalterats över.

Uppsatsen huvudsakliga undersökning kretsar kring de parker och planteringar som funnits i anslutning till järnvägsstationerna Karlsborg och Tibro och utreder hur dess utformningar har sett ut och hur de har förändrats över tid. Här föranleder de arkivstudier som genomfördes i den inledande fasen en fotostudie för att kunna analysera det material som påträffades i arkiven. Fotografier, som i detta fall visade sig vara den främsta källan till information om hur stationsmiljöerna historiskt har sett ut blir på så sätt en dominerande del av uppsatsen. Analysen av bilder resulterade i att ett flertal utformningar för platserna kan påvisas samtidigt som ett tidsdokument över platsernas utveckling mellan 1876 och 1973 kunde presenteras. Bildanalysen resulterade även i att en del växter kunde analyseras och släktskap kunde fastställas. Detta kunde under ett senare skede jämföras mot det i nuläget förekommande växtmaterialet i stationsmiljöerna som påträffades under de inventeringar som även genomfördes som en del av undersökningen. Undersökningen har därmed även legat till grund för att kunna påvisa att ett autentiskt växtmaterial finns och bör bevaras vid Tibro station.



## 5.1 ORDFÖRKLARING

**Artbestämna:** att utröna vilken art en växt tillhör.

**Autentisk:** syftar till utformningens/växtens original, tradition och ursprung. Det autentiska ligger gärna i en orörd originalform där desto mindre medvetna ändringar som utförts på utformningens/växtens skick gynnar dess autenticitet.

**Banvaktarstuga:** bostället som uppläts för de järnvägstjänstemän som innehade rollen som banvaktare - en roll som innefattade att besiktiga banvallen på en specifik sträcka samt att ansvara för underhållsarbetet som där erfordrades.

**Formklippt:** buskar och träd som klippts för att få en specifik form, det kan vara strikt klippta häckar eller geometriska mönster.

**Hortikultur:** Läran om trädgårdsodling

**Järnvägsmiljö:** används som begrepp för att innefatta alla komponenter som anlagts som en del av järnvägen, vilket kan vara såväl posthus, järnvägsparker och boställen för de järnvägsanställda.

**Perenn:** örtartade växter som vissnar ner på vintern men övervintrar och därmed börjar växa igen på våren.

**Planteringsväsende:** syftar till den organisation med samma namn som verkade under statens järnvägars regi och som ansvarade för förvaltandet och anläggandet av gröna miljöer i anslutning till statens järnvägar.

**Plantskola:** en odling i (vanligtvis) kommersiellt syfte, där framförallt fleråriga växter så som träd, buskar och perenner drivs upp.

**Sommarblomma:** örtartade växter som inte övervintrar i vårt klimat och därmed används som ettåriga växter.

**Sortbestämna:** att utröna vilken sort en växt tillhör.

**Stins:** Kortform för stationsinspektör

**Trädgårdsvård:** används i likhet med begreppet byggnadsvård, med tanken om att en trädgård bör vårdas likt ett gammalt hus, där trädgårdens historia och karaktär tas i beaktning.

**Växtdepå:** plantskola tillhörande ett specifikt järnvägsdistrikt

**Växtmaterial:** ett begrepp som används för att innefatta alla förekommande växter i ett sammanhang.

## 6. ILLUSTRATIONSFÖRTECKNING

Omslagsfoto: Fotografi, Perrongen vid Karlsborgs station, blomsterplanteringar vid stationshusets södra husgavel. Källa: Karlsborgs fästningsmuseum, KBGF.071100

Figur 1: Flygfoto, området runt Karlsborg station. Källa: Eniro.se (Hämtad 2019-02-04)

Figur 2: Fotografi, Karlsborgs stationshus taget från vägsidan år 1900. Källa: Samlingsportalen.se

Figur 3: Fotografi, Karlsborgs stationshus taget från vägsidan år 1900. Källa: Samlingsportalen.se

Figur 4: Fotografi, Karlsborgs stationshus taget från vägsidan, utan år. Källa: Rödesund-Wanäs hembygdsförenings arkiv

Figur 5: Fotografi, Karlsborgs stationshus taget från vägsidan år 1900. Källa: Samlingsportalen.se

Figur 6: Fotografi, Karlsborgs stationshus taget från vägsidan år 1930. Källa: Samlingsportalen.se

Figur 7: Fotografi, Karlsborgs stationshus taget från vägsidan, utan år. Källa: Digitalt museum.

Figur 8: Fotografi, Karlsborg station taget från spårsidan år 1936. Källa: Samlingsportalen.se

Figur 9: Fotografi, Karlsborgs stationshus taget från vägsidan år 1940. Källa: Samlingsportalen.se

Figur 10: Fotografi, Karlsborgs stationshus taget från vägsidan år 1955. Källa: samlingsportalen.se

Figur 11: Fotografi, Karlsborgs stationshus taget från spårsidan år 1968-1969. Källa: Samlingsportalen.se

Figur 12: Fotografi, Karlsborgs stationshus taget från spårsidan år 1968-1969. Källa: Samlingsportalen.se

Figur 13: Fotografi, området mellan Karlsborgs stationshus och posten, man i grå skjorta framför blomster-rabatter. Källa: Fogelbergs samling, Sveriges järnvägmuseum.

Figur 14: Fotografi, området mellan Karlsborgs stationshus och posten, man i vit skjorta framför blomster-rabatter. Källa: Fogelbergs samling, Sveriges järnvägmuseum

Figur 15: Fotografi, en överväxt perrong utanför det före detta posthuset i Karlsborg år 2018. Källa: Egen bild.

Figur 16: Karlsborgs stationshus syns från entrésidan. Två varningsbockar markerar en stubbe år 2018. Källa: Egen bild.

Figur 17: Inventeringsritning, Karlsborgs stationsområde med inritat växtmaterial. Källa: Egen bild.

Figur 18: Flygfoto, området runt Tibro station. Källa: Eniro.se (Hämtad 2019-02-04)

Figur 19: Fotografi, Tibro stationshus taget från spårsidan, anställda vid järnvägen står uppställda på perrongen år 1890. Källa: Samlingsportalen.se

Figur 20: Fotografi, Tibro stationshus taget från spårsidan, anställda vid järnvägen står uppställda på perrongen och en dorsin är uppställd på spåren år 1905. Källa: Samlingsportalen.se

Figur 21: Fotografi, Tibro stationshus taget från spårsidan, texten ”Tibro station” står skrivet över fotot, år 1905. Källa: Samlingsportalen.se

Figur 22: Fotografi, Tibro stationshus taget från spårsidan från väst mot öst så att stationshusets ena husgavel syns, år 1904. Källa: Tibro stadsmuseum

Figur 23: Fotografi, Tibro stationshus taget från spårsidan, anställda vid järnvägen står uppställda på perrongen år, blomsterlådor klär stationshusets fasad, år utan år. Källa: Tibro stadsmuseum

Figur 24: Fotografi, Tibro stationshus taget från spårsidan, två rälsbilar och en grupp herrar står på spåren, år 1936. Källa: Samlingsportalen.se

Figur 25: Fotografi, Tibro stationshus taget från spårsida från öst mot väst så att stationshusets ena husgavel syns, år 1937. Källa: Samlingsportalen.se

Figur 26: Fotografi, Tibro stationshus taget från entréplanen, två bilar av 30-talsmodeller står uppställda framför byggnaden.. Källa: Samlingsportalen.se

Figur 27: Fotografi, Tibro stationshus taget från spårsidan från sydväst mot nordost. En flaggstång och en plantering vid byggnadens husgavel syns på bilden, tagen år 1941. Källa: Samlingsportalen.se

Figur 28: Fotografi, Tibro stationshus taget från vägsidan, en kiosk och människor med cyklar syns på bilden, År 1950. Källa: Samlingsportalen.se

Figur 29: Historiskt flygfoto 1995-1967. Källa: Eniro.se (Hämtad 2019-02-05)

Figur 30: Albert Lilienberg (1924) Urklipp från *Förslag till stadsplan och stadsplanebestämmelser för Tibro municipalsamhälle*. Källa: Tibro stadsmuseum.

Figur 31: Fotografi, Tibro stationshus taget från vägsidan, Entréplanen, stationshusets västra gavel och stationskiosken år 1950. Källa: Samlingsportalen.se

Figur 32: Fotografi, Tibro stationshus taget från spårsidan, en lång häck klär perrongens östra del, år 1968-1969. Källa: Samlingsportalen.se

Figur 33: Fotografi, Tibro stationshus taget från vägsidan, två bilar, en container och några grushögar är placerade utanför huset, år 2018. Källa: Egen bild.

Figur 34: Fotografi, Östra delen av Tibro järnvägspark, år 2018. Källa: Egen bild.

Figur 35: Fotografi, Allégatan fotad i norrgående riktning från Tibro stationshus, år 2018. Källa: Egen bild.

Figur 36: Fotografi, en lind på Allégatan med beskärningsskador, år 2018. Källa: Egen bild.

Figur 37: Inventeringsritning, med inritat växtmaterial över östra delen av Tibro järnvägspark, 2019. Källa: Egen bild.

Figur 38: Inventeringsritning, med inritat växtmaterial över området runt Tibro stationshus, 2019. Källa: Egen bild.



## 7. KÄLLFÖRTECKNING

### 7.1 OTRYCKTA KÄLLOR

#### Arkiv

Karlsborg  
Rödesund-Wanäs hembygdsförening  
Rödesund-Wanäs hembygdsförening  
RWH Järnvägen 11  
RWH Järnvägen 11:1  
RWH Järnvägen 11:2

Tibro  
Tibro museum  
Kyrkefalla hembygdsförening  
Osorterat

#### Informanter

Lars Rasmin  
Kommunledningsförvaltningen, Karlsborgs kommun.  
Telefonsamtal 28.01.2019

Per Sanden,  
Leveransuppföljare distrikt väst, Trafikverket  
Telefonsamtal 19.02.2019

Robert Herpai  
Intendent samlingsenheten transporthistoria.  
Mailkorrespondens 30.11.2018

Ulrika Rydh  
Trädgårdsantikvarie, Hus och grönska.  
Telefonsamtal 04.02.2019 och 28.01.2019

### 7.2 TRYCKTA KÄLLOR

Andréasson, A. (2007). *Trädgårdshistoria för inventerare*. 1. uppl. Alnarp: Centrum för biologisk mångfald  
Tillgänglig på Internet: <http://www.slu.se/Global/externwebben/centrumbildningar-projekt/centrum-for-biologisk-mangfald/Dokument/publikationer-cbm/cbm-skriftserie/skrift19.pdf>

Bergkvist, J. (2013) *Landskapsarkitektur i järnvägslandskap – platsernas förändring i historiskt perspektiv*.  
Lic-avh. Inst. För stad och land, SLU, Uppsala.

Ericson Wolke, L (2014) Centralförsvaret; En stark kärna skulle knäcka angriparen. *Militär historia*, (3), ss.  
x-xx

Eriksson, R (2016) Karlsborgsbanan och järnvägen till fästningen. I *Krönikan*. Karlsborg:Rödesund-Wanäs  
hembygdsförening. Årg 29,ss. x-xx

Flinck, M (2013). *Historiska trädgårdar: att bevara ett föränderligt kulturarv*. Stockholm: Carlsson i samarbete med Riksantikvarieämbetet

Forsæus, S. (2007). *Karlsborgsbanan och järnvägen i Skövde*. Malmö: Stenvall

Gustavsson, E (2001). Trädgårdsideal och kunskapssyn: en studie av meningens uttryck med exempel från Gösta Reuterswårds och Ulla Molins skapande handling. Diss. (sammanfattning) Alnarp : Sveriges lantbruksuniv., 2001

Tillgänglig på Internet: [http://pub.epsilon.slu.se/842/1/A262\\_EvaGustavsson.pdf](http://pub.epsilon.slu.se/842/1/A262_EvaGustavsson.pdf)

Götlind, A & Kåks, H(2014). *Mikrohistoria: en introduktion för uppsatsskrivande studenter*. 1. uppl. Lund: Studentlitteratur

Historiska parker och trädgårdar - ett arv att vårda och sköta [Elektronisk resurs]. (1996). Riksantikvarieämbetet

Tillgänglig på Internet: <http://kulturarvsdata.se/raa/samla/html/10030>

Klintborg Ahlklo, Å. (1993) SJ's rabatter – Statens järnvägar som förmedlare av trädgårdskultur". *Lustgården*, Vol 73. Föreningen för dendrologi och parkvård. ss. 41-53

Lagerberg Fogelberg, C. & Fogelberg, F. (2007). Parker och planteringar: om Statens järnvägars trädgårdsväsende under hundra år. *Årsbok för Riksarkivet och landsarkiven*. 2007, s. 128-146

Linde Bjur, G. (2010). *Stationshus: järnvägsarkitektur i Sverige*. Stockholm: Balkong

Lindren, A. (2016) Järnvägens gröna kulturarv: Dokorandprojekt om järnvägens planteringsväsende 1858-1973. *Bulletin*. Nr. 29, s 34

Löfgren, M (2011). Med fokus på trädgård: en studie av Eva Timms fotografier från Lillhärads socken 1895-1915.

Nolin, C. (1999). *Till stadsbornas nytta och förlustande: den offentliga parken i Sverige under 1800-talet*. Diss. Stockholm : Univ.

Rydh, U. (2016) *Järnvägsparker och planteringar – sammanställning av provinventeringar hösten 2016*. Stockholm

Rylander, U. (1996). *Fjällnära trädgårdar i Jämtland och Härjedalen tiden 1830-1900*. Stockholm: Skogs- och lantbruksakad.

*Sveriges järnvägar hundra år: SJ 1856-1956*. (1956). Stockholm: Kungl. Järnvägsstyrelsen

Westin, H (1999) När järnvägen bröt bygd. I: Johnson, Eyvind & Dahlström Rittsél, Eva (red.) (1999). *Järnvägsmiljöer: byggnader och banor : kulturhusens dag 12 september 1999*. Stockholm: Riksantikvarieämbetet, ss. x-xx.

## 8. BILAGOR

BIL. 1. Inventeringsblankett Karlsborg/Tibro

BIL. 2. Växtförteckning posthus/stationsrabatterna

2018-12-04

## Bilaga 1.

# Inventeringsblankett Karlsborg/Tibro

**Allmänt intryck av miljön**





## Bilaga 2

### Växtförteckning posthus/stationsrabatterna





## Teckenförklaring siffror

	<b>Svenskt namn</b>	<b>Vetenskapligt namn</b>
1	tagetes	<i>Tagetes Ssp.</i>
2	röd blomstertobak	<i>Silene Chalcedonia</i>
3	dahlia gul	<i>Dahlia Ssp.</i>
4	risin	<i>Ricinus communis</i>
5	rosenskära	<i>Cosmos bipinnatus</i>
6	dahlia röd	<i>Dahlia Ssp.</i>
7	Jätteprästkragen	<i>Leucanthemum superbum</i>
8	kärleksört	<i>Hylotelephium telephium</i>
9	isbegonia	<i>Begonia Ssp</i>
10	rabattros	<i>Rosa Ssp</i>
11	(borst) nejlika	<i>Dhiantus Ssp</i>
12	vit blomstertobak	<i>Nicotiana Ssp</i>