

Öxnereds stationshus

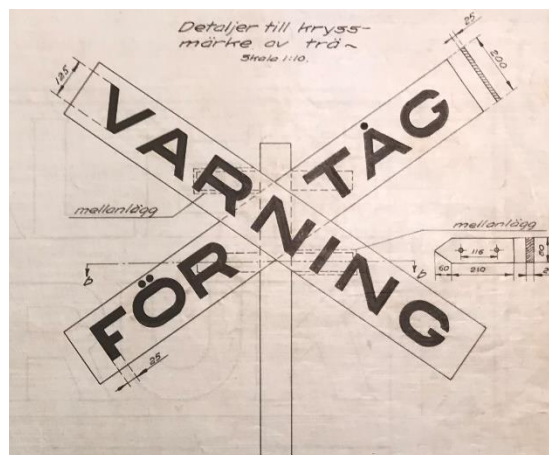
Ola Sandberg



GÖTEBORGS UNIVERSITET

Öxnereds stationshus

Ola Sandberg



Handledare: Ulrich Lange

Bebyggelsehistorisk uppsats, 7,5 hp
Bebyggelseantikvariskt program, årskurs 2

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	1
1.1 Bakgrund.....	1
1.2 Frågeställning.....	1
1.3 Syfte.....	1
1.4 Teoretisk ansats.....	1
1.5 Metod.....	2
1.6 Avgränsning.....	3
1.7 Källmaterial.....	3
1.7.1 Arkiv.....	3
1.7.2 Byggnaden.....	3
1.7.3 Intervjuer.....	3
1.7.4 Litteratur.....	3
1.8 Tidigare forskning.....	4
2. Undersökningen.....	5
2.1 Bergslagens Järnvägsaktiebolag, BJ.....	5
2.2 BJ:s stationshus av Axel Kumlien.....	6
2.2.1 Järnvägsarkitekterna.....	6
2.2.2 Typhuset.....	7
2.3 Öxnered -från x till y.....	8
2.3.1 Varför Öxnered och inte Vänersborg?.....	10
2.3.2 Stationssamhället Öxnered.....	10
2.4 Stationsområdet.....	11
2.5 Byggnadsbeskrivning.....	12
2.5.1 Exteriör.....	12
2.5.2 Interiör.....	15
2.6 Stationshusets historia - Kronologi över förändringar i tid och rum.....	20
2.7 Trafikverket och järnvägens kulturmiljöer.....	28
3. Resultat.....	31
4. Sammanfattning.....	32
5. Käll- och litteraturförteckning	34
Otryckta källor.....	34
Arkiv.....	34
Informanter.....	34
Tryckta källor och litteratur.....	35

Publikationer, artiklar, rapporter	35
Litteratur:	35
Elektroniska källor	36
6. Illustrationsförteckning	37
7. Bilagor	38

1. Inledning

Öxnered station ligger i Västra Götalandsregionen, Vänersborgs kommun, och har fastighetsbeteckning ÖXNERED 2:1.

Stationshuset byggdes 1878 i samband med framdragandet av Bergslagsbanan, Sveriges längsta privata Järnväg mellan Ludvika och Göteborg, numera förstatligad sedan 1947.

Sedan början av 1990-talet används byggnaden inte längre som stationshus även om tågen fortfarande stannar utanför. En del av byggnaden är uthyrd till ett arkitektkontor medan övriga lokaler står tomma. Byggnaden ägs idag av statliga Trafikverket som ansökt om rivningslov för byggnaden hos Vänersborgs kommun så sent som i mars 2018. Som skäl för rivning anger Trafikverket att lokaluthyrning inte tillhör deras kärnverksamhet, att byggnaden står för nära spåret och att den är i dåligt skick.

Denna uppsats kommer beskriva byggnadens historia, dess utseende idag och dess ovissa framtid.

1.1 Bakgrund

Denna uppsats är en del av kursen KBA 403, ”bebyggelsehistorisk uppsats” som ges vid Göteborgs Universitet, institutionen för kulturvård, som en del av det bebyggelseantikvariska programmet under dess fjärde termin.

Vi har varit relativt fria att själva välja byggnad till denna uppsats. Vid kursintroduktionen fick vi dock listor från olika kommuner och museer med byggnader som de gärna såg att någon av oss studenter tog oss an. Öxnereds stationshus fanns överst på listan från länsstyrelsen och då jag alltid gillat att vistas i stationsmiljöer och resa med tåg valde jag denna byggnad. Redan som ganska liten uppfattade jag att stationsmiljöerna var på väg att förändras. På de mindre stationerna försvann först biljettförsäljningen, sedan ersattes väntsalarna med väderskydd av ”busskursmodell” och nu har själva stationshusen börjat försvinna. Kort sagt verkade det intressant att få ta reda på mer om en av dessa byggnader, dess historia och möjliga framtid.

1.2 Frågeställning

Till uppgiften hör en allmän frågeställning som lyder:

”Hur användbara är olika källmaterial för olika bebyggelsehistoriska frågeställningar?”

Utöver den allmänna frågeställningen har jag valt att ur Öxnered stations perspektiv fråga vilket ansvar statliga Trafikverket har för det byggda kulturarvet längs järnvägarna.

1.3 Syfte

Som en del av uppgiften finns ett övergripande syfte att utföra en bebyggelsehistorisk undersökning med ett vetenskapligt förhållningssätt till olika slag av källmaterial.

Utöver detta har jag valt att undersöka hur Trafikverkets uppdrag att göra sig av med byggnader de inte längre behöver i sin verksamhet påverkar bevarandet av järnvägens byggda kulturarv.

1.4 Teoretisk ansats

Vårt sätt att uppfatta tid och tänka på historia har inte alltid varit densamma. Idag kan vi sägas leva i en linjär tidsuppfattning, knuten till vår tidsperiod ”moderniteten” som fick sin startpunkt i och med franska revolutionen och dess stora samhällsomvälvningar. Tidigare fanns en cirkulär tidsuppfattning som tillskillnad från den linjära inte hela tiden strävade framåt från en punkt till en annan.

Om detta skriver bland annat Richard Terdiman i sin text ”Present past Modernity and the

Memory Crisis”¹. Han menar att samhället fram till modernismen befunnit sig i en cirkulär tidsuppfattning på så sätt att historien var viktig att minnas och ta lärdom av eftersom den återkom och upprepades. Händelser och skeenden i det dagliga livet skiljde sig inte särskilt mycket från generation till generation.²

I ”*Erfarenhet, tid och historia: Om historiska tidens semantik*”³ beskriver Reinhart Koselleck synen på historien innan franska revolutionen genom begreppet ”*historia magistra vitae*”, dvs ungefär ”historia är livets lärare”. Historien sågs som ett uppsamlingskärl fullt med erfarenheter att lära sig av. Genom att ta del av dessa erfarenheter kunde man lära sig att upprepa det förflutnas framgångar och samtidigt undvika historiska misstag. ”...en skola att bli klok i utan att riskera att skadas”.⁴

Terdiman beskriver vidare hur franska revolutionen orsakade en ”minneskris” som följd av att samhället förändrades så fort att man tappade kopplingen till sin egen historia och kultur som inte längre upplevdes aktuell för det liv man nu levde. Det gick inte längre att lära sig av äldre tiders framgångar och misstag eftersom de inte var relevanta för den nya tidens samhälle.

Med modernitetens intåg bröts den cirkulära tiden upp till en linje och det uppstod en nutid som separerade dåtiden från framtiden. I och med minneskrisen och den upplevda rotlösheten den innebar blev utforskandet av historia en ny viktig disciplin som kom att ersätta minnet och erbjuda ett nytt sätt att förstå det förgångna.⁵

Att förstå det förgångna och på så vis staka ut vår framtid är på något sätt kärnan med historia.

Bebyggelsehistoria kan bland annat användas för att berätta en byggnads historia, - den ritas av en arkitekt för ett användande i en tid, den byggs om tjugo år senare och får en delvis ny funktion. Nya material används, andra försvinner. Något rasar, något nytt byggs upp. En byggnads livsöde kan berättas som en lång linje med olika ingrepp i dess exteriör och interiör. Men bebyggelsehistoria är också en del i en mycket större historia. Som en del i den stora historien speglar en byggnad sin omgivnings historia med sin egen historia, ett förhållande som även verkar åt andra hållet. Varför byggdes byggnaden från första början? Varför byggdes den om tjugo år senare? Vad berättar dess nya funktion eller utseende för oss om den tid när förändringen gjordes?

Byggnader står ofta länge på samma plats, och ju längre de står ju mer kan de berätta. Försvinner byggnaden riskerar många av de kopplingar vi kan göra till historien genom den att försvinna, samtidigt är förlusten av en byggnad eller kampen för dess bevarande ännu en del av historien och berättelsen om samtiden.

1.5 Metod

Undersökningen av byggnadens historia kan delas upp i tre huvudkategorier. Historisk undersökning genom att leta fakta i litteratur och olika arkiv. Undersökning och dokumentation av den fysiska byggnaden som den ser ut idag genom besök i byggnaden. Dessutom intervjuer med olika personer som har relationer till byggnaden. De fakta jag fått fram från dessa olika huvudkällor har jag sedan använt för att pussla ihop byggnadens historia.

För att hitta fakta till frågan om Trafikverkets ansvar för järnvägens kulturmiljöer har jag dels varit i kontakt med Riksantikvarieämbetet och dels läst två rapporter från Trafikverket och dess föregångare Banverket.

¹ (Terdiman, R. 1993)

² (Terdiman, R. 1993)

³ (Koselleck R, 2004)

⁴ (Koselleck R, 2004)

⁵ (Terdiman, R. 1993)

1.6 Avgränsning

På stationsområdet i Öxnered finns och har funnits ett stort antal byggnader utöver stationshuset så som järnvägshotell, lokstall, godsmagasin, förrådsbyggnader, bostadshus, vattentorn, uthus, pressbyråkiosk med flera; alla med sin betydelse för järnvägens och stationens funktion. Då uppgiften har varit att forska kring, -och beskriva, en byggnads historia, har jag valt att avgränsa uppsatsen till att endast handla om stationshusbyggnaden. Inte heller bangården som förr varit omfattande men idag i princip är borta beskrivs i denna uppsats.

1.7 Källmaterial

I linje med frågeställningen om hur olika källmaterial kan användas för att svara på olika bebyggelsehistoriska frågeställningar redovisar jag källorna i olika kategorier nedan:

1.7.1 Arkiv

I Bergslagens Järnvägars arkiv på Riksarkivets depå på Polstjärnegatan i Göteborg finns ett flertal ritningar över byggnader och spårplanläggningar, mest de senare. Bland alla typritningar på olika byggnader längs Bergslagsbanan saknas tyvärr den som Öxnered station är byggd efter. Först efter telefonsamtal med en arkivarie på Järnvägmuseet i Gävle hittades rätt ritning på Riksarkivets depå i Arninge sorterat under arkivet ”Järnvägmuseets leverans”. Ritningarna från Riksarkivet har varit viktiga för att kunna beskriva byggnadens utförande vid byggtiden och följa förändringar fram till 1950-talet.

Efter samtal med Vänersborgs stadsarkiv hänvisades jag till stadsbyggnadskontoret i Vänersborg. Ett telefonsamtal senare fick jag ett innehållsrikt mejl med alla kontorets handlingar rörande Öxnered station från 1950-talet och fram till idag. Dessa var betydelsefulla för att beskriva förändringar av byggnaden under andra halvan av 1900-talet.

Även Trafikverkets arkiv har skickat en del material efter mejlkontakt som varit betydelsefulla för att förstå bakgrunden till att stationshuset nu hotas av rivning även om de inte citeras i denna uppsats.

En annan betydelsefull källa har varit Järnvägmuseets digitala fotoarkiv, samlingsportalen, som innehåller över 80-bilder från stationen fotograferade under hela 1900-talet. Dessa bilder har varit till mycket stor hjälp för att beskriva och verifiera ombyggnader och förändringar av byggnaden. En del av dessa bilder finns också med nedan. Något jag tyvärr inte hittat är bilder från stationshusets interiör vilket är tråkigt eftersom det är denna som förändrats mest genom åren.

1.7.2 Byggnaden

Själva byggnaden har varit en högst betydelsefull källa i sig. Jag besökte byggnaden under en dag i april och gick då igenom den från sockel till taknock. Efter mitt besök i stationshuset har jag använt de foton jag tog under besöket och jämfört dem med ritningar och historiska foton över byggnaden vilket varit betydelsefullt för att beskriva förändringar i byggnaden och dess utseende idag. Ett återbesök i stationshuset för att ta några kompletterande bilder gjordes i mitten av maj.

1.7.3 Intervjuer

Jag har gjort intervjuer med fyra personer som har anknytning till stationen. Intervjuerna har dels gett minnen och anekdoter om livet vid stationen som inte funnits nedskrivna men också varit givande för att förstå alla turer kring det återkommande rivningshotet mot stationshuset och engagemanget för att stationshusets skall bevaras.

1.7.4 Litteratur

I litteraturen har jag främst funnit uppgifter om järnvägsbolagets historia, om arkitekten och hur det kom sig att det byggdes en station i just Öxnered. Litteratur om själva stationsbyggnaden har det varit tunnare med. Det närmaste jag kommit är texterna om arkitektens arbete med

Bergslagsbanans byggnader i stort.

1.8 Tidigare forskning

Någon forskning som rör specifikt Öxnered Station har jag inte hittat. Däremot finns två tidigare bebyggelsehistoriska uppsatser som precis som denna uppsats avhandlar varsitt stationshus längs Bergslagsbanan. Den ena är Erik Weimanns uppsats om Frändefors stationshus från 2012 och den andra är Dan Cardesjös uppsats om Trollhättans stationshus från 2010. Dessa har varit givande att läsa inte minst för att de gav en del uppslag om litteratur som jag själv inte hittat.

Älvsborgs länsmuseum omnämner Öxnered station i ”Kulturhistorisk byggnadsinventering nr 38” från 1995.

Även boken ”Stationshus” av Gunilla Linde Bjur och Krister Engström behandlar Bergslagsbanan och dess stationshus, men inte specifikt Öxnereds station.

TVå rapporter, en från Banverket, ”Kulturvärden längs spåret: Banverkets avvecklingsobjekt” och Trafikverkets rapport ”Järnvägsobjekt i Sverige: Med och utan kulturhistoriskt skydd” har hjälpt till att klargöra Trafikverkets arbete med kulturmiljöer längs järnvägarna.

2. Undersökningen

2.1 Bergslagens Järnvägsaktiebolag, BJ

Bergslagens Järnvägsaktiebolag, BJ, bildades i slutet av 1860-talet med målet att bygga en järnvägslinje från Dalarna till en lämplig hamn på västkusten för att kunna skeppa ut järn och skogsprodukter⁶. Först tänkte man sig att bygga järnvägen till Krossekärr, precis norr om Grebbestad i norra Bohuslän. Dock fanns starka ekonomiska intressen i Göteborg som inte ville se en ny stor hamn på västkusten vilka förmådde att järnvägen istället drogs till Göteborg. Bansträckningen blev därmed Falun – Ludvika – Kil – Göteborg. BJ fick koncession för sträckningen av Kungl. Maj:t i september 1871 och i slutet av 1879 var hela sträckan öppen för trafik.⁷

Under mitten av 1800-talet hade svenska staten tagit beslut att staten skulle bygga stambanorna genom Sverige, dvs. de längre järnvägssträckorna som skulle binda ihop landet medan man öppnade för privata bolag och intressen att bygga mindre lokala banor. Bergslagsbanan som är 478 kilometer lång och går genom fem landskap kan knappast beskrivas som en lokalbana men blev ändå finansierad och byggd helt av privata intressen. Därmed blev BJ Sveriges största privata järnvägsföretag. Under en tid var företaget till och med Sveriges största privata företag.⁸

1947 förstatligades Bergslagsbanan. Redan 1939 hade regeringen tagit ett principbeslut om att köpa och förstatliga de privata järnvägsbolagen men i Bergslagsbanans fall dröjde det så länge som till 1947 eftersom Göteborgs stad, som var en av de största aktieägarna, flera gånger sade nej till statens bud. Till slut lämnade staten dock ett bud som

kommunfullmäktige accepterade och SJ fick överta driften.⁹ Idag benämner Trafikverket sträckan mellan Göteborg och Kil som ”Norge/Vänerbanan” medan sträckan mellan Kil och Gävle kallas Bergslagsbanan¹⁰. Sträckan som benämns ”Bergslagsbanan” i denna uppsats är dock den ursprungliga bansträckningen mellan Göteborg och Falun.

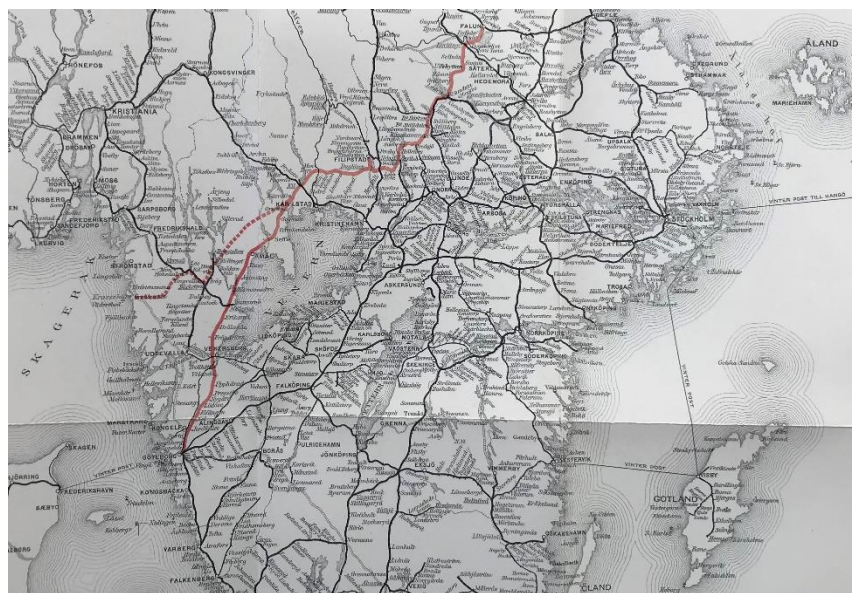


Fig. 3. Del av karta från "Historik 1" tryckt 1899. Kartan visar Sveriges järnvägar år 1899 med Bergslagsbanans sträckning i rött. Den streckade röda linjen visar den först planerade sträckningen till Krossekärr.

⁶ (Fritz, 1993, s. 196)

⁷ (Ahlberg, 1923, ss. 21 - 24)

⁸ (Bergslagens Järnvägssällskap, 1979, s. 3)

⁹ (Bergslagens Järnvägssällskap, 1979, s. 32)

¹⁰ (Internetkälla 1: Trafikverket, Sveriges Järnvägsnät)

2.2 BJ:s stationshus av Axel Kumlien

2.2.1 Järnvägsarkitekterna

1872 gav BJ arkitekten Axel Kumlien uppdraget att rita samtliga byggnader som behövdes kring Bergslagsbanan. Förutom stationshus även verkstäder, godsmagasin, banvaktsstugor och avträden bland många andra.¹¹

Att det var just Axel Kumlien som fick uppdraget att ta fram ritningar till BJ:s byggnader var ingen slump. Redan under sin studietid på Chalmers hade han och hans bror Hjalmar Kumlien kommit i kontakt med Adolf Edelsvärd som undervisade på Chalmers under denna period. Adolf Edelsvärd var SJ:s första chefsarkitekt, en post han innehade hela 40 år mellan 1855 och 1895. Under denna tid var han och hans som mest fyra medarbetare ansvariga för över 5700 byggnader som uppfördes längs det statliga järnvägsnätet.

Efter att ha kompletterat sina arkitekturstudier på två tyska tekniska högskolor började bröderna Kumlien arbeta under Edelsvärd på SJ:s arkitektkontor. Efter tolv år startade bröderna ett eget arkitektkontor i Stockholm år 1872 och ett av deras första uppdrag var alltså att ansvara för Bergslagsbanans byggnader. Ett uppdrag de var bland de mest kompetenta arkitekterna i landet att utföra efter sina år under Edelsvärd.¹²

Bröderna Kumlien var under det sena 1800-talet två av Sveriges mest tongivande arkitekter¹³ och har bland annat ritat Grand Hotell och Riddarhusets flyglar i Stockholm, Sahlgrenska sjukhuset och Stora Torp i Göteborg, men också allt från bankpalats till villor. Sjukhus och liknande inrättningar blev dock deras stora nisch.¹⁴

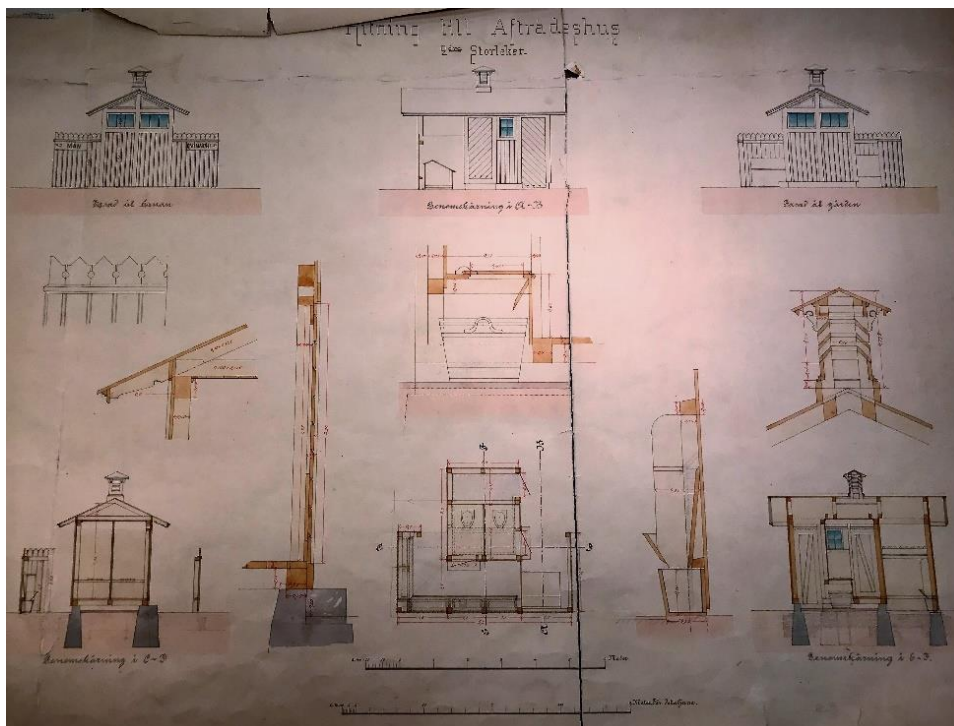


Fig. 4. Typritning på "Asträdeshus 2dra Storleken". Axel Kumlien fick som arkitekt vid BJ rita alla slagsbyggnader som behövdes längs järnvägen.

¹¹ (Ahlberg, 1923, s. 173)

¹² (Linde Bjur & Engström, 2010, ss. 23 - 30)

¹³ (Linde Bjur & Engström, 2010, s. 30)

¹⁴ Internetkälla 2: ArkDes, Axel Kumlien

2.2.2 Typhusen

Idag när politiker talar om att det kan komma att ta upp till 70 år¹⁵ att bygga nya höghastighetsstambanor mellan Stockholm, Göteborg och Malmö är det nästan svårt att föreställa sig hur snabbt järnvägen byggdes ut i Sverige under 1800-talets sista decennier. 1866 fanns det 130 mil järnväg i Sverige, 20 år senare, 30 år efter att de första järnvägarna började byggas fanns det 450 mil järnväg i landet. 1916 fanns det 1500 mil järnväg¹⁶. Utbyggnadstakten var snabb och arkitekterna få. För att klara av uppgiften att förse järnvägarna med de byggnader som behövdes utarbetade järnvägsarkitekterna typritningar som enkelt kunde kopieras och skickas till orten där det skulle byggas. Själva uppförandet var det ofta lokala byggmästare som stod för.¹⁷

Kumlien ritade fyra olika stationshusklasser numrerade 1 till 4, där klass 1 var störst och fyra minst. Samtliga klasser fanns dessutom både i en trä- och en stenversion. Öxnereds stationshus är av klass 1 i sten¹⁸. Arkitekturen i Kumliens stationsbyggnader anknöt till den tidens rådande villaideal med lövsågerier och utskjutande takfall. Den så kallade schweizerstilen spreds i landet mycket på grund av järnvägsutbyggnaden. Ett av Edelsvärds mål var just att med sina stationsbyggnader sprida ”goda förebilder och anvisningar” om husbyggande och utsmyckning till landsbygden¹⁹. På Kumliens stationshus var det främst träversionerna som var utsmyckade med lövsågade snickerier på både fasad, fönsterramar och takutsprång medan stenversionerna var något stramare och mindre utsmyckade. Jämför man mellan trä- och stenversionerna kan man dock se att båda versionerna på sina materials villkor har fått samma fasadindelning med hjälp av olika utsmyckningar och variationer i materialet. Frontespisen fortsätter ner i bottenvåningen med en lodrät markering i fasaden och över- och undervåning avgränsas med en vågrät utsmyckning.

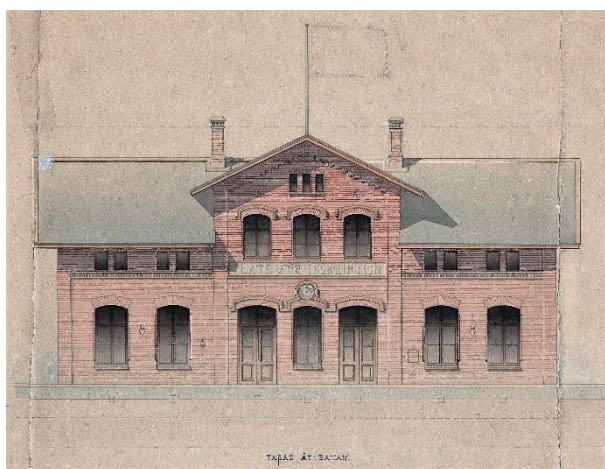


Fig. 5. Stationshus klass 1 i sten. Utklipp från typritning från Riksarkivet.

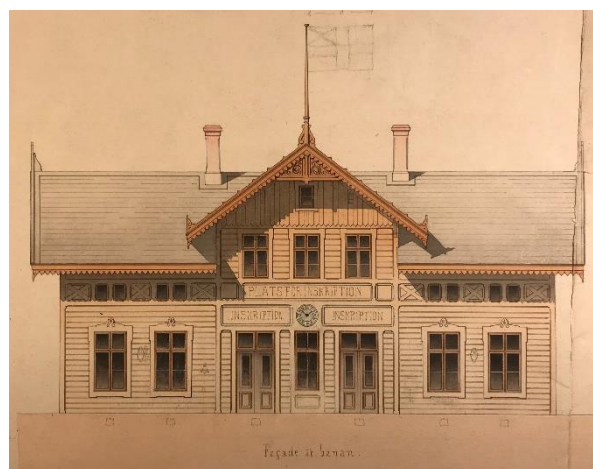


Fig. 6. Stationshus klass 1 i trä. Utklipp från typritning från Riksarkivet.

Sten- och träversionens fasader liknar varandra men med utsmyckning på sina materials villkor. Frontonerna är markerade i bottenvåningen och det finns en vågrät utsmyckning i linje med övervåningens små fönster. Träversionen sticker dock ut med betydligt mer utsmyckade vindskivor och dropprännor.

¹⁵ Internetkälla 3: SVT Nyheter

¹⁶ (Kullander, 1994, ss. 75, 95, 133)

¹⁷ (Linde Bjur & Engström, 2010, s. 32)

¹⁸ (Ahlberg, 1923, ss. 173 - 177)

¹⁹ (Linde Bjur & Engström, 2010, s. 58)

Gemensamt för de fyra stationshusklasserna är att mittpartiet på de båda långsidorna markerades av en frontespis, att övervåningen inrymde en bostadsvåning och att bottenvåningen hade en rektangulär och symmetriskt tredelad form. Det vill säga att planlösningen i grunden byggde på tre rektangulära rum som sedan delats upp på olika sätt.

Klass 2 och 3 fick genomgående väntsal i bottenvåningens mittparti medan klass 1 fick en vestibul mot baksidan innan man kom in i väntsalen. I stationshusen av klass 1 fanns också separata väntsalar för 3:e klassresenärer och 1:a- och 2:a klassresenärer.²⁰ Enda skillnaden mellan stationshus av 2:a och 3:e klassen var att den senare hade mindre bostadsutrymmen på övervåningen.²¹ Stationshus av klass 4 hade väntsal med ingång från ena gaveln, expeditiionsutrymme i mitten medan kök och sal fanns mot den andra gaveln med sovrum på övervåningen.²² Om man jämför planlösningarna mellan stationshus i trä och sten av samma klass kan man se att de i princip är identiska. Skillnaden är att tegelväggarna är något tjockare än träväggarna.²³

Stationshus i sten av klass 1 uppfördes förutom i Öxnared även i Trollhättan, Mellerud och Åmål medan klass 1 i trä uppfördes i Borlänge, Ludvika, Grängesberg, Grythytted (idag Grythyttan), Herrhult, Daglösen, Molkom och Deje²⁴. Av dessa finns idag alla fyra stationshusen i sten

bevarade, alla med olika till- och ombyggnader. Av stationshusen i trä är det bara Grythyttan, Daglösen och Molkom som finns kvar idag²⁵.

Se även bilaga 1 till 4.

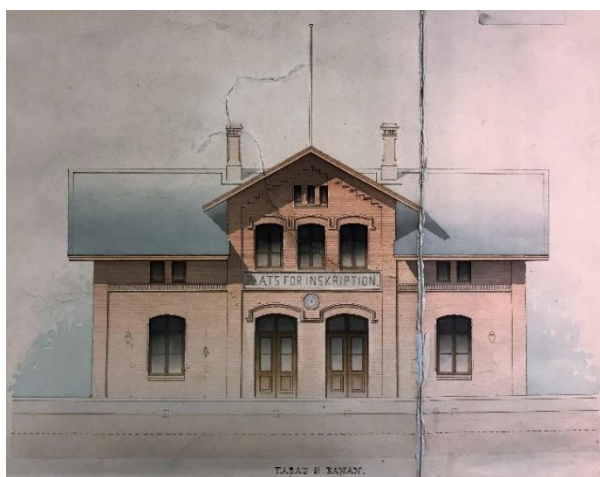


Fig. 7, 8 och 9. Jämförelse mellan stationshus klass 2 i sten (överst), klass 3 i trä (nedan till vänster) och klass 4 i sten (nedan till höger). Utklipp från typritningar från Riksarkivet.



²⁰ (Linde Bjur & Engström, 2010, s. 64)

²¹ (Ahlberg, 1923, s. 178)

²² (Linde Bjur & Engström, 2010, s. 64)

²³ Se bilaga 1. Typritning som jämför sten- och träversionen.

²⁴ (Ahlberg, 1923, s. 177)

²⁵ Internetkälla 4 och 5. Banvakt.se och Google Maps.

2.3 Öxnered -från x till y

Öxnered var länge känt för sitt spårkryss, det vill säga en korsning mellan två olika järnvägar. Detta spårkryss uppstod i Öxnered eftersom Bergslagsbanan här korsar Älvsborgsbanan som då hette ”Uddevalla – Vänersborg – Herrljunga Järnväg, förkortat UVHJ. Denna järnväg är en av landets äldsta och öppnade för trafik redan 1867. Den byggdes med en udda spårvidd, 1217 mm istället för normala 1435 mm som Bergslagsbanan använde. På grund av spårviddsskillnaden gick det inte att koppla ihop banorna som istället bara korsade varandra. Trots att UVHJ breddades till normalspår redan 1899 fanns ett spårkryss kvar i korsningen mellan banorna ända fram tills dubbelspårsutbyggnaden 2004 – 2005.²⁶ I samband med denna drogs spåren mot Uddevalla om så att tågen från Vänersborg nu svänger av mot Göteborg framför stationshuset för att några hundra meter senare vika av mot Uddevalla i en nybyggd kurva.²⁷ Därmed blev Öxnereds x-formade spårkorsning en mer ordinär y-formad förgrening. Öxnereds sista spårkryss finns idag bevarat och ligger utställt på perrongen i Öxnered, bara några tiotal meter från sin ursprungliga plats.



Fig. 10. Öxnered en sen kväll i juli under slutet av 1980-talet. Ett orangemålat Rc4-lok med persontåg mot Göteborg skall precis passera spårkryssset. Mellan tåget och stationshuset syns kiosken som i början på 1990-talet byggdes om till väntsal och ersatte stationshuset. Framför stationshuset står en tågklarare med signalstav i handen som han precis gett lokföraren avgångssignal med. Foto: Thomas Carlquist.

²⁶ Internetkälla 6: Järnväg.net, om Älvsborgsbanan.

²⁷ Internetkälla 7: Järnväg.net, om Norge / Vänerbanan

2.3.1 Varför Öxnered och inte Vänersborg?

Man kan fråga sig varför den stora Bergslagsbanan kom att dras utanför Vänersborg som redan då var en stad av betydande storlek med över 5000 invånare²⁸ och korsa UVHJ i lilla Öxnered som då knappt fanns på kartan.

I "Vänersborgs Historia" från 1944 framgår att stadens styrande intog en ganska passiv ställning till byggandet av Bergslagsbanan. Kanske berodde detta på att UVHJ inte hade fått den förväntade effekten att göra Vänersborg till en stor omlastningsplats mellan sjö- och järnvägstrafiken eftersom järnvägen snabbt kom att fungera som ensam trafiklösning. Representanter från Vänersborgs "handelsklass" ansåg till och med att byggandet av Bergslagsbanan kunde störa Vänersborgs spannmålshandel med Dalsland och ville ha banan så långt bort från Vänersborg som möjligt. År 1873 bestämde sig Vänersborg därmed för att man inte skulle kämpa för att få Bergslagsbanan att gå genom staden genom att teckna aktier i bolaget eller fritt upplåta mark till dess framdragande. Beslutet var dock inte helt enhälligt och bara några år senare, innan järnvägsbyggandet helt kommit igång, hade majoriteten vägt över åt andra hållet. Det gjordes ett försök att få BJ att ändra linjestreckningen men då var det för sent och Öxnered blev en ort på kartan.²⁹

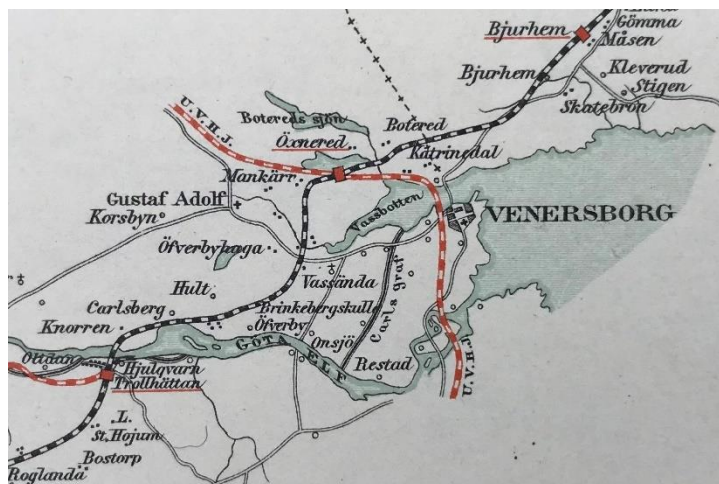


Fig. 11. Utlägg ur karta i "Historik 1" som visar Öxnereds placering mellan Trollhättan och Vänersborg.

2.3.2 Stationssamhället Öxnered

Så mycket mer än en ort på kartan har Öxnered dock aldrig blivit. (Se fig. 13). Även om stationen var en av de större på banan sett till gods- och passagerarmängd blev samhället aldrig särskilt tätbebyggt. I samhället finns cirka 120 hushåll i gles villabebyggelse³⁰.

Anledningen till detta kan vara att Öxnered ligger mellan de betydligt större orterna Trollhättan och Vänersborg och blev "utkonkurrerat" av dem. Öxnered förblev en renodlad järnvägsknut där gods och passagerare bytte tåg mellan de olika järnvägarna. Enligt informant 3 som började jobba på stationen 1947 var de 114 man som arbetade på stationen det året. De flesta arbetade med godshantering och växling, men banavdelningen, senare Banverket, hade också ett förråd i Öxnered. Detta förråd är en av få verksamheter som finns kvar i Öxnered numera och drivs av en av Trafikverkets upphandlade entreprenörer. Godshantering har idag helt upphört³¹. Däremot stannar persontågen fortfarande vid stationen. Från Öxnered kan du resa utan byte till både Stockholm, Oslo, Göteborg, Herrljunga, Borås och Uddevalla.

Kanske ligger Öxnereds storhetstid fortfarande och väntar? Vänersborgs kommun har tagit fram en ny detaljplan för ett stort område mellan stationen och sjön Vassbotten för att möjliggöra nybygge och inflyttning av 600 – 700 hushåll. Kommunen framhåller närheten till stationen och de korta pendlingsavstånden som en stor fördel för området³².

²⁸ Internetkälla 8: Vänersborgs kommun, årtal i Vänersborgs historia.

²⁹ (Hasselberg, 1944, ss. 189 -193)

³⁰ Internetkälla 9: Google Maps -uppskattning av antalet byggnader på karta.

³¹ Informant 3, 2018-04-17

³² Byggnadsförvaltningen, Vänersborgs kommun, detaljplan, reviderad februari 2018.

2.4 Stationsområdet

Stationsområdet i Öxnered präglas fortfarande av att de två olika järnvägarna möts här, även om själva spårkrysset är borta och ersatt av växlar. Det finns fyra perronger, två för tåg på Bergslagsbanans spår och två för Älvsborgsbanans spår. Dessa perronger bildar en ”V-form”. Mellan perrongerna finns en pendelparkering med busshållplats och närmare spetsen där perrongerna går ihop står en kioskbyggnad med pizzeria och väntsal. Denna ersatte stationshusets väntsal i början på 1990-talet. Bortanför pendelparkeringen skymtar ett villaområde bakom en färhage i nordost. På andra sidan spåren i väster finns en skogsdunge och bakom denna Öxneredsjön. Österut, bakom stationshuset, skymtar gles villabebyggelse en bit bort mellan träden.

Stationshuset ligger mitt framför platsen för det gamla spårkrysset, i svängen där järnvägen från Vänersborg ansluter till järnvägen mellan Göteborg och Karlstad i spetsänden av perrongerna. Granne med stationshuset i riktning mot Vänersborg ligger det gamla järnvägshotellet, en byggnad med bottenvåning i tegel och övervåningen i trä. Bakom dessa ligger järnvägsparken som idag består av en grasmatta med några höga lövträd och en grusad rundfart som leder fram till stationshuset. På andra sidan parken mot söder ligger några trävillor som uppfördes som arbetarbostäder av BJ. Övriga bevarade byggnader som hör till stationen, bland annat ett lokstall, ligger på andra sidan spåren i väster och syns knappt från stationsområdet.



Fig. 12. Bild från maj 2018. Stationskiosken med väntsal syns längst till höger (jämför med bild på sida 8). Bakom kiosken skymtar det gamla järnvägshotellet. Fotot är taget i riktning mot Göteborg med spåren från Karlstad i förgrunden. Tåget har just startat från den andra perrongen bakom kiosken svängt in på linjen mot Göteborg framför stationshuset.

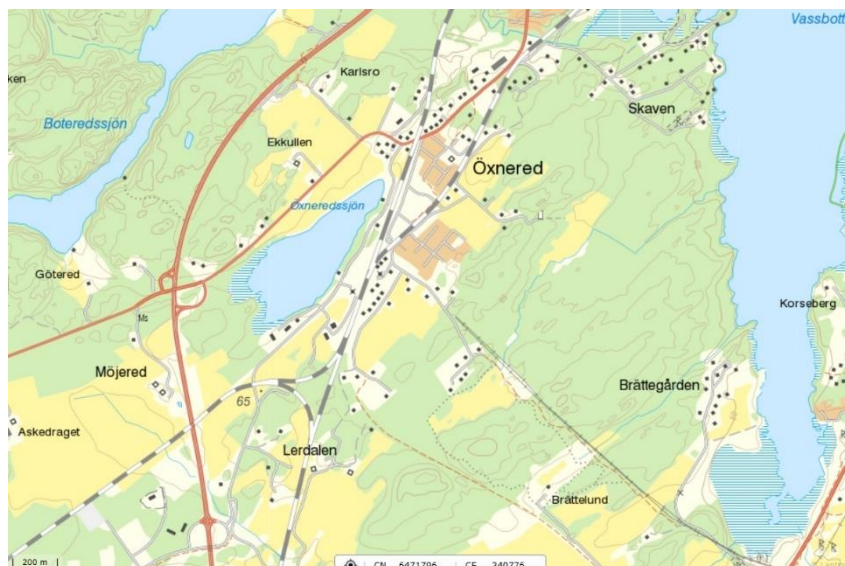


Fig. 13. Utklipp från topografiska kartan, Lantmäteriet maj 2018. Öxnered har aldrig blivit särskilt tätbebyggt.

2.5 Byggnadsbeskrivning

Stationshuset är uppfört i rött tegel och har två våningar. Till grundformen är byggnaden rektangulär och placerad så att ena långsidan vetter mot spåren och den andra mot parken bakom stationen. Varje långsidas mitt markeras med en fronton. Taket är ett korsat sadeltak klätt med tvåkupiga betongpannor. Taket mellan de båda frontonerna är något högre än övriga taket. Två smala höga murade skorstenar sitter på varsin sida takkorset. På vardera gaveln finns en envånings utbyggnad med takbalkong på sidan mot parken. Den norra utbyggnaden är delvis uppförd i trä. De delar av gavelutbyggnadernas tak som inte täcks av balkongerna är klätt med svartmålad plåt. Mot spårsidan är dessa utbyggnader avfasade vilket gör att stationshusets långsida mot järnvägsspåren får en konvex form.

2.5.1 Exteriör

Stationshusets exteriör är sig lik från 1870-talets typritning om man bortser från gavlarnas utbyggnader och är den del av byggnaden som förändrats minst sedan uppförandet. Tegelväggarna är murade i korsförband medan träväggarna i hörnet mot nordväst är av liggande vitmålad hyvlad panel. Takfoten skjuter ut cirka en halvmeter från fasaden och dess undersida består av vitmålade hyvlade brädor. Vattenavrinningen tas omhand av hängrännor och stuprör i brunmålad plåt kompletterad med plast. Vindskivorna är smala och målade i mörkrött.

2.5.1.1 Framsidans fasad, fasad mot väster

Västfasaden är till formen symmetrisk och tydligt indelad i fem delar. På var sin sida om den ursprungliga byggnaden bildar utbyggnaderna varsin del medan ursprungsbyggnadens fasad är indelad i tre delar med frontonens gavelparti i mitten. Ursprungsbyggnadens fasadindelning förstärks av att risaliter skapats i hörnpartierna och som markör av frontonens sidor genom att väggpartierna där i mellan är något djupare. I höjd med takfoten övergår frontonens risaliter till en tandfris som följer takvinkeln upp till taknocken.

Den ursprungliga byggnadens fasad har sju fönsteraxlar, tre i mittenpartiet och två i vardera sidodel. Bottenvåningens fönster liksom de tre i övervåningens mittdel är alla fyrluftsfönster med två rutor vardera i de nedre fönsterbågarna och en ruta vardera i de två övre fönsterbågarna. Upp till är fönstren bågformade och kröns av ett murat segmentbågsvalv. Mittendelens fönster och ytterdörr har även en murad krönlist ovanför segmentbågen. På sidodelarnas övervåning finns vardera två par rektangulära enluftsfönster som ”kikar fram” under takutsprånget. Några av dessa är blindfönster men är ändå kompletta med glas. Dessa fönster kröns av en rak avlastningsbåge. Högst upp på mittendelens gavelparti sitter tre höga smala vindsfönster på rad. De är enluftsfönster med två rutor per båge och kröns även de av varsin rak avlastningsbåge. Vindsfönstren och fönstren i bottenvåningen har solbänkar av kalksten medan fönstren på övervåningen har fönsterbleck i plåt.

Stationsnamnet finns i ett putsat fält inramat av en enkel rad utskjutande tegelsten precis under övervåningens fönster i mittendelen. Bokstäverna ser ut att vara i kopparplåt och sticker ut från fasaden. I linje med stationsnamnet finns på båda sidodelarna en rad med tegelsten murad i strömskift, det vill säga tegelstenarna är stående och något vridna så att de bildar ett



Fig. 14. Fasad mot framsidan. Fotot är taget i april 2018.

sågtandsmönster. Ännu en utsmyckning finns i form av två försänkta fyrpass placerade mitt ovanför de yttre fönstren i mittendelens övervåning.

Norra utbyggnadens fasad består av vitmålad liggande fasadpanel med två ganska högt sittande fyrluftsfönster med vardera fyra höga stående rutor på rad och fönsterram i mörkt rött.

Södra utbyggnadens fasad är i tegel mycket likt övriga byggnadens men består till största delen av ett stort brett fönsterparti med fem stående rutor, som ett stort fönsterband.



Fig. 15. Stationsnamnets grönoxiderade kopparbokstäver syns tydligt mot den ljusst putsade bakgrunden. I bilden syns också de vackert formade tegelstenarna ovanför fönstren och de två försänkta fyrpassen. Fotograferat i april 2018.

2.5.1.2 Gavelfasad mot norr

Fasaden mot norr består dels av fasaden på den utbyggda nedervåningen, dels av den ursprungliga byggnadens övervåning.

Nedervåningen har närmast parksidan en tegelfasad på den del som kröns av en takbalkong. Denna del tar upp en tredjedel av fasadens bredd och har risaliter i kanterna som övriga stationshuset genom att större delen av fasaden är något djupare. I mitten av tegelfasaden sitter ett stort treluftsfönster med två stående fönsterbågar och en liggande överst. Fönstret kröns av en rakt murad avlastningsbåge och har fönsterbleck i plåt. Övriga fasaden består av vitmålad liggande träpanel med rödmålade taklister, hörn och fönsterkarmar. Trädelen har en låg betongsockel. I fasadens mitt, mot tegeldelen, finns en bred



Fig. 16. Fasad mot norr. Fotograferat i april 2018.

dubbeldörr i trä med ett fönster i vardera dörr. Ovanför dörren sitter tre enlufts-fönster. Till höger om dörren finns ett trelufts-fönster med tre rektangulära stående rutor.

Övervåningens fasad har i mitten, precis ovanför utbyggnadens tak, tre tvålufts-fönster krönta med rundbågiga valv i tegel. Fönstren har vardera en stor stående rektangulär båge och en mindre båge med bågformad överdel och fönsterbleck i plåt. Även dörren ut till balkongen kröns av en murad rundbåge. Balkongdörren är i rödmålat trä med två stående rektangulära fönster i mitten och ett rundbågigt fönster ovanpå dessa. Nära hörnet mot framsidan sitter ett mindre tvålufts-fönster med två stående rektangulära rutor krönt av en rak avlastningsbåge och fönsterbleck i plåt.

En murad tandfris med samma utseende som på övriga gavlar följer takvinkeln ner till risaliterna i hörnen. I övrigt saknar denna fasadutsmyckningar.

2.5.1.3 Fasad mot parken, fasad mot öst

Precis som framsidans fasad är fasaden mot parken tydligt uppdelad i fem delar, där de båda utbyggnaderna står för varsin del och den ursprungliga byggnaden tre. Till skillnad mot framsidan är utbyggnadernas fasader i linje med den ursprungligas, dvs. inte vinklade, och båda är i tegel.

Den ursprungliga byggnadens fasad är egentligen identisk med framsidans med några små undantag. Utsmyckningarna är helt identiska förutom att stationsnamnet är målat direkt på det putsade fältet.

Bottenvåningens fönster skiljer sig något från framsidans då alla är lika breda. I övrigt har de samma uppbyggnad och utseende. I mitten av mittendelens nedervåning har dörren blivit igenmurad och ersatt med ett litet stående rektangulärt fönster medan fönstret till höger om dörren blivit igenmurat i överdelen och i nederdelen fått fönsterbågen ersatt med betongglasblock. Övervåningens fönster är likadana som framsidans med undantaget att vindsfönstren inte har någon solbänk i kalksten utan istället har fönsterbleck i plåt.

Utbyggnaden mot söder har en dörr närmast ursprungliga byggnaden. Upp till dörren leder en trappa i granit med fyra trappsteg. Till vänster om dörren, i mitten av utbyggnaden, sitter ett fönster som är likadant som den ursprungliga byggnadens. Detta kan ha suttit på sydgavelns bottenvåning innan utbyggnaden.

Utbyggnaden mot norr är indelad i två rektangulära försänkta rutor med risaliter på samma sätt som övriga byggnaden. Denna del har två mycket små enlufts-fönster som sitter som ett par krönta med varsin stickbåge under en större stickbåge markerad med en enkel rad utskjutande tegelstenar i det högra försänkta fältets övre hörn.



Fig. 17. Parksidan. En liten grusväg går i en slinga fram till stationsbuset. Fotograferat i maj 2018.



Fig. 18. Mot parken har den gamla entrédörren murats igen och en av fönsterbågarna har ersatts med betongglasblock. Fotograferat i april 2018.

2.5.1.4 Gavelfasad mot söder

Precis som den andra gaveln består södergaveln dels av den utbyggda undervåningens fasad, dels av övervåningen på den ursprungliga byggnaden. Dock är undervåningens fasad helt i tegel på den här sidan.

Den del av undervåningen som vetter mot parksidan, det vill säga delen under takbalkongen, saknar helt fönster utan består av ett försänkt rektangulärt fält inramat av risaliter som på övriga byggnaden. Träräcket på balkongen är rödmålat i samma färg som fönstren.

Den andra delen av utbyggnaden som vetter mot spåren har två fyrluftsfönster av samma typ som den ursprungliga byggnadens bottenvåning krönta av murade stickbågar och med solbänkar i kalksten. Troligtvis är dessa fönster återanvända från undervåningens gavelvägg som nu är riven. Framför fasaden sticker fyra ventilationsrör upp från kryppgrunden.

Övervåningens fasad har i mitten tre tvåluftsfönster med rundbågiga valv precis som på den andra gaveln. Även tvåluftsfönstret i hörnet närmast spåret är likadant som på andra sidan. Dock saknar det avlastningsbåge. I anslutning till balkongdörren sitter ett stort treluftsfönster med sex rektangulära stående rutor. Balkongdörren i rödmålat trä har även den fyra stående rektangulära rutor i ett fönster med korspröjs. Balkongdörren och det intilliggande fönstret kröns av en gemensam rak avlastningsbåge. Ovanför denna har den murade tandfrisen fått en 45-gradig vinkel för att ge plats för dörr och fönster.



*Fig. 19. Södra gaveln.
Det gamla hotellet syns
i bakgrunden.
Fotograferat i maj
2018.*

2.5.2 Interiör

Stationshuset har byggts om och till ett flertal gånger och ytterst lite av insidan är bevarad sedan det ursprungligen uppfördes. Däremot finns många spår från olika tidsepoker och användningsområden. Byggnadens förändringar genom historien avhandlas i nästa kapitel. Här följer en kort redovisning av hur byggnaden ser ut idag.

2.5.2.1 Bottenvåningen

Större delen av bottenvåningen inrymmer tomma kontors- och teknikutrymmen från den tid då Banverket och senare Trafikverket fortfarande hade verksamhet i byggnaden. Dessa lokaler ligger i utbyggnaden mot norr och i ungefär tre fjärdedelar av ursprungliga byggnaden. En del fasta inventarier och lösa kontorsmöbler finns kvar, men i princip är denna del av byggnaden utrymd. Den gamla godshallen i träutbyggnaden mot norr används idag av fastighetsskötaren som garage för en åkgräsklippare.

Resterande del av bottenvåningen, södra delen, innehåller det som var väntsal fram tills den nya lilla väntsalen byggdes ute på perrongen mitt emot stationshuset i början på 1990-talet. Väntsalen används som "pub" och förråd av stationshusets nuvarande hyresgäst som utgörs av ett arkitektkontor. Här finns idag bland annat en bardisk placerad framför den igensatta ytterdörren mot järnvägsspåren. Närmast långväggen mot parksidan finns toalettutrymmen på var sin sida om trapphuset upp till övervåningen som nås från en ytterdörr på parksidan. Den gamla herrtoaletten har dock fått en dörr ut till trapphuset och fungerar idag som passage mellan "väntsalen" och trapphuset. Damtoaletten finns kvar med originalklotter i toalettbasen sedan tiden då väntsalen fortfarande var öppen för resenärer.



Fig. 20, 21 och 22. Bilder från bottenvåningens utrymda kontorslokaler. Rummet innanför dörren till vänster i bilden ovan benämns som "expedition" på en ritning från 1957 (se fig. 41). Rummet innanför dörren till höger benämns som gods- och biljettexpedition och har haft en lucka i väggen in till väntsalen. Rummet med stolen är den gamla tågexpeditionen. På ritningen från 1957 är skrivbord för totalt åtta personer utritade i dessa rum vilket ger en bild av bemanningen på en station av denna storleken för 50 år sedan. Klockan och högtalaren sitter på väggen i ett rum som benämns "relärum" på ritningen. Fotograferat i april 2018.



Fig. 23. Godshallen i norra tillbyggnaden från 1906. Precis ovanför de blå elinstallationerna kan man se en rak avlastningsbåge i tegelväggen som innan utbyggnaden var yttervägg. Troligtvis har det suttit en likadan dörr där som den till höger i bilden. Precis under taket finns två segmentsbågvalv som är rester efter fönstren som satt här innan utbyggnaden. Fotograferat i april 2018.



Fig. 24 och 25. Väntsalen används idag som "pub" och förråd. Pelaren i mitten av rummet är en del av den gamla ytterväggen som i övrigt revs vid en ombyggnad på 1950-talet. Biljettluckan in till gods- och biljettexpeditionen har suttit bakom anslagstavlorna. Bakom bardisken har det funnits en dörr ut till perrongerna. I den gamla damtoaletten i anslutning till väntsalen finns fortfarande klotter daterat 1/7-92 och 2/5-93. Fotograferat i april 2018.



Fig. 27 - 34. Bilder från övervåningen.
 Överst t.v. trapphuset och södra takbalkongen.
 Överst t.h. lägenhetens kök med skåpluckor
 från 1950-talet.
 Ovan och mitten t.h. lägenhetens hall och stora
 sovrum. Ritningens klädkammare har blivit
 alkov och fått en dörr in till kontoret.
 Till höger, arkitektkontorets kopieringsrum i det
 rum som tidigare var dusch- och tvättrum.
 Genom dörren rakt fram syns pentryt och till
 höger själva kontoret.
 Fotograferat i april 2018.



2.6 Stationshusets historia

- Kronologi över förändringar i tid och rum

Denna kronologi bygger till största delen på ritningar från Riksarkivet, foton från hela 1900-talet från Järnvägsmuseets samlingsportalen.se, litteratur samt mina egna iakttagelser på plats i Öxnered. Det finns såklart många förändringar och händelser som inte finns med i kronologin eftersom de inte har lämnat några spår efter sig i de källor jag har hittat. Till exempel har jag inte säkert lyckats belägga när kakelugnarna som finns med på typritningen försvann. Man skall med andra ord läsa denna kronologi som nedslag i stationshusets 140-åriga historia och inte som en fullständig sanning.

1872 -Axel Kumlien får i uppdrag att göra ritningar till BJ:s samtliga byggnader.³³

1877 -Avtal sluts med UVHJ om att de för nyttjanderätt till stationen skall betala BJ 20.000 kr och 1800 kr i årligt förvaltningsbidrag.³⁴

1878 -Öxnered Station öppnande den 26 februari samtidigt som järnvägssträckan mellan Trollhättan och Öxnered invigdes.³⁵

1879 -Den 6 juni var sträckan mellan Öxnered och Mellerud klar för trafik och 1 december var sträckan mellan Mellerud och Kil klar. Därmed var hela Bergslagsbanans sträckning mellan Göteborg och Falun öppen för trafik.³⁶

1905 -Bild på stationshuset som det såg ut strax innan första belagda ombyggnaden runt 1906.



Fig. 35. Tjugoen järnvägsmän (och en liten kille) står uppställda framför stationshuset 1905. Uniformsknapparna ser ut att blänka. Köksfönstret i lägenbeten är öppet för vädring. Stationshuset är ännu inte tillbyggt utan har kvar sin ursprungliga exteriör som känns igen från typritningen. Järnvägshotellet i bakgrunden har kvar sin veranda på gaveln mot stationshuset. I förgrunden syns spårkryssen mellan Bergslagsbanan och UVHJ.

Notera även att stationshusets fasad är täckt av olika anslag, bland annat reklam för "Van Houtens cacao".

³³ (Ahlberg, 1923, s. 173)

³⁴ (Berg, 1900, s. 149)

³⁵ (Berg, 1900, s. 141)

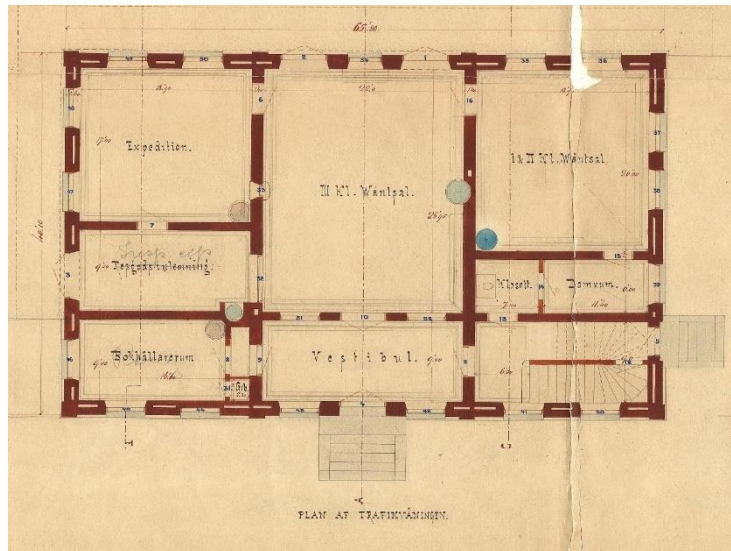
³⁶ (Ahlberg, 1923, s. 23)

1906 -De äldsta ritningar som gått att finna på specifikt Öxnereds stationshus är en ombyggnadsritning från 1906. Vid jämförelse mellan planlösningen på typritningen från 1870-talet och ritningen från 1906 ser man att Öxnereds stationshus är uppfört spegelvänt jämfört med typritningen(!). Detta syns till exempel på yttertrappan och trapphuset som borde legat på norra gaveln mot hotellet och inte vid södra gaveln. Tyvärr har inte tid funnits för att ta reda på om de tre andra stationshusen av samma typ är uppförda ”rättvänt” eller varför byggnaden spegelvändes.

1906 eller strax därefter uppfördes en tillbyggnad i anslutning till norra gaveln innehållande ett rum med ”plats för godsvagnar” och ovanpå detta en takbalkong. I vinkeln mellan godsvagnsförrådet och stationshuset byggs samtidigt ett tak med öppna väggar uppbyggt av träpelare.

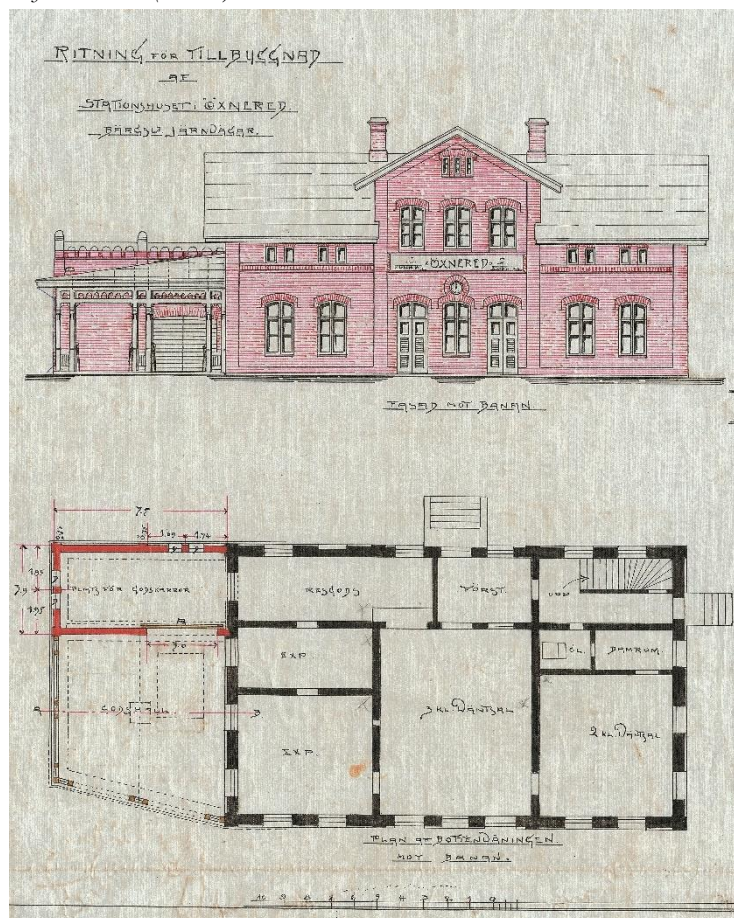
Invändigt kan man jämfört med typritningen se att planlösningen ändrats något. Det är dock svårt att veta om dessa förändringar gjordes samtidigt som tillbyggnaden eller tidigare. På ritningen är endast utbyggnaden rödmarkerad vilket kan tyda på att den invändiga ombyggnaden redan var genomförd. ”Bokhållarummet” har blivit ett godsrum som fått växa in i vestibulen genom att väggen flyttats närmare byggnadens mitt. En godsexpeditionslucka har tagits upp in mot väntsalen.

Tydligt är att godshanteringen på stationen vuxit så pass mycket att en utbyggnad ansetts nödvändig för att kunna hantera godset. Detta syns också i statistik redovisad i Bergs historik från år 1900³⁷.



Ovan. Fig. 36. Ritning över ursprunglig planlösning för stationshus klass 1 i sten. Jämför med nedanstående och notera att Öxnered station är spegelvänd mot typritningen. Observera att ritningen från 1906 har järnvägssidan nedåt medan typritningen har järnvägssidan uppåt. (RA-A)

Nedan. Fig. 37. "Ritning för tillbyggnad af stationshuset i Öxnered" från 1906. (RA-P)



³⁷ (Berg, 1900)

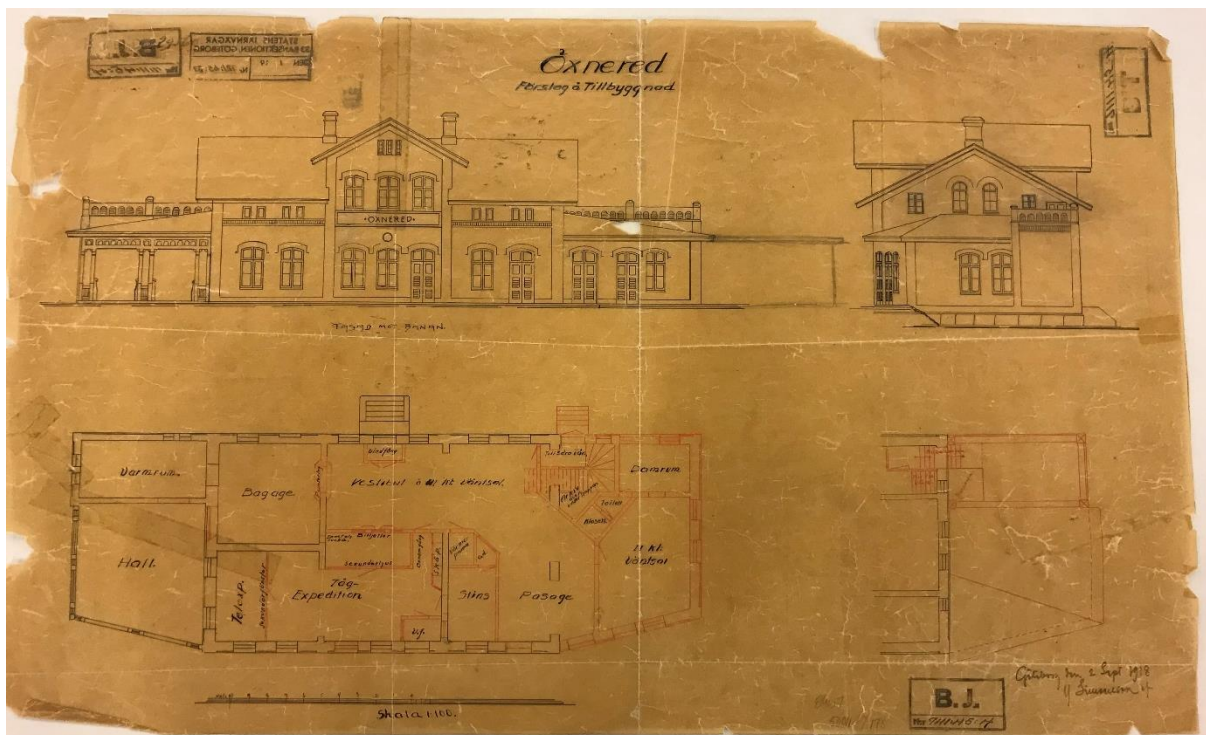


Fig. 38. "Förslag å Tillbyggnad" daterad 2 september 1918. Stora delar av undervåningens planlösning görs om. Notera också att det mittersta rundbågiga fönstret på gaveln saknas. Se även bilaga 6.

1918 -I ett "förslag å tillbyggnad" daterat 2 september 1918 presenteras nästa stora ombyggnad (se fig. 38). Enligt förslaget byggdes nu även gaveln mot söder till. Samtidigt gjordes en större ombyggnad i undervåningen där den gamla tredelade planlösningen nu försvann helt. 3:e klass väntsal flyttades till parksidan och förbands med framsidan genom en "passage" som tillkom genom att stora delar av den gamla ytterväggen i sydfasaden revs. Två biljettluckor togs upp mellan väntsalen och tågexpeditionen. Dessutom utökades expeditionsutrymmet och stinsen fick ett eget kontor. En ny funktion i stationshuset var "telex", telefonexpeditionen som skiljdes från tågexpeditionen med en glasvägg. 2:a klass väntsal och damrummet flyttades till nybyggnaden där det också inrymdes klosett och "toilet" samt ett arkiv under trappan till övervåningen. Även godsutrymmet är större jämfört med ritningen från 1906. Dock är denna förändring inte rödmarkerad vilket tyder på att denna ombyggnad kan ha skett tidigare än 1918.

På ritningen syns också en värmepanna vilket tyder på att kakelugnarna nu är borta. Kakelugnarna finns visserligen inte med på ritningen från 1906 heller, men det gör inte heller något som ersätter dem varför det är troligt att det var i denna ombyggnad de försvann. I bostadsvåningen sker en förändring i och med att trapphuset flyttas något söderut och förläggs till största delen i nybyggnaden. Dessutom tillkommer en dörr ut till den nya takbalkongen.

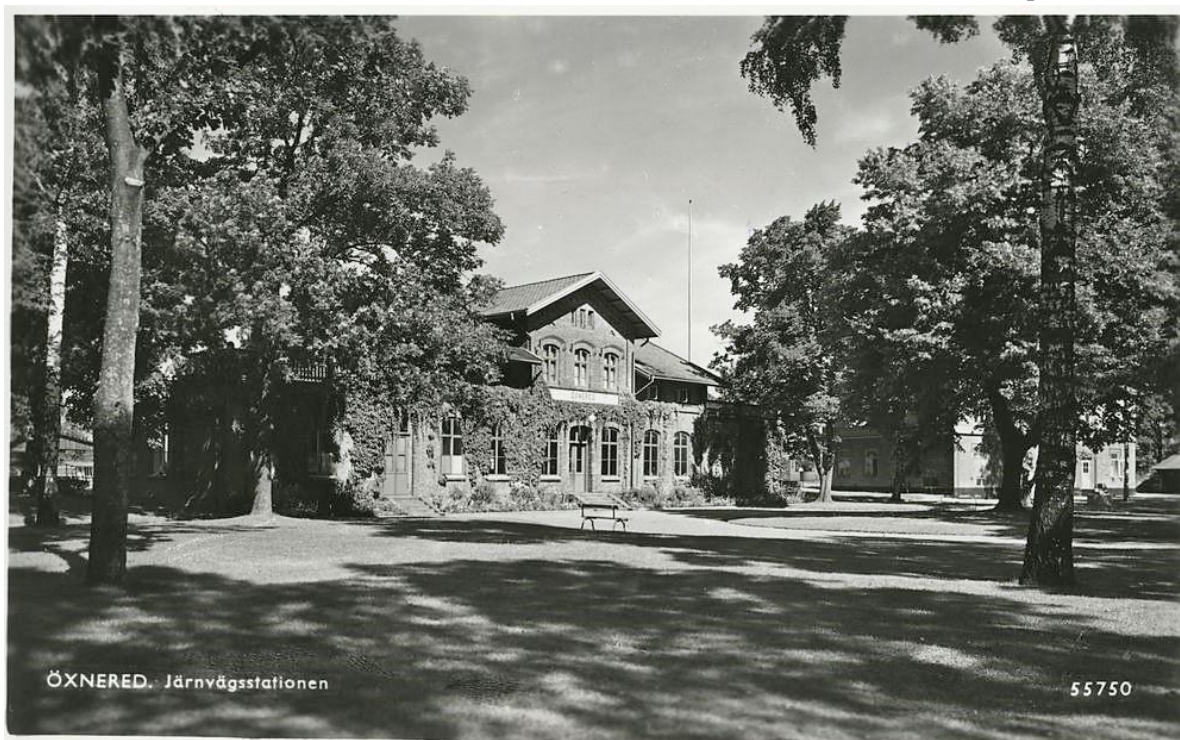
Även utvändigt gjordes förändringar. Den vänstra dörren in till gamla väntsalen ersattes av ett fönster. Ytterdörren in till trapphuset flyttades till den nybyggda delen. Möjligtvis kan det vara så att den rivna gavelväggens tre fönsterbågar togs tillvara och återanvändes i nybyggnaden eftersom dessa är väldigt lika originalen. En intressant detalj på ritningen är att gaveln bara har två bågformade fönster, trots att byggnaden både idag och på bilder från början av 1900-talet har tre bågformade fönster.

I och med ombyggnaden enligt förslaget från 1918 fick stationshuset den yttre form det har än idag. Genom de på ritningen utmärkta rumsfunktionerna kan vi ana oss till att passagerarmängden har ökat eftersom väntsal och tågexpedition byggts ut. Standarden för resenärerna har även höjts med toaletter. Godshanteringen är fortsatt viktig eftersom även dessa utrymmen har ökat något.



Fig. 39. Öxnered station 1920. Södra tillbyggnaden bör vara helt ny. Taket är fortfarande av plåt. Även på denna bild finns 21 uniformerade män i uniform. Kanske var ordinarie styrka på stationen 21 personer.

Fig. 40. Öxnered station 1936. Nu är taket lagt med pannor. Trappan till den dåvarande väntsalen finns fortfarande kvar och gränsen mellan grusgång och gräsmatta är knivskarp.



1920 – 1936 -Någon gång mellan dessa år byttes plåttaket ut mot ett tegeltak. På ett fotografi från 1920 (fig. 39) har stationshuset fortfarande ett glänsande nymålat plåttak. På ett annat foto från 1936 (fig. 40) syns att stationshuset då har tegeltak. Man får i och med takets skick på fotot från 1920 förmoda att taket byttes närmare 1936 än 1920. I bilden från 1936 ser man också att järnvägsparken är välskött och att det finns en rabatt längs med stationshusfasaden med bland annat murgröna.

1947 -I februari förstatligades Bergslagsbanan och SJ övertog driften.³⁸

1947 -Informant 3 började jobba som växlare på stationen som då skall ha haft 114 man anställda. Dessa jobbade främst med godshantering och växling. Arbetet var igång dygnet runt med flera skift. På stationen fanns även ett materialförråd för järnvägsunderhåll.³⁹

³⁸ (Fritz, 1993, s. 199) 39

³⁹Informant 3, 2018-04-17

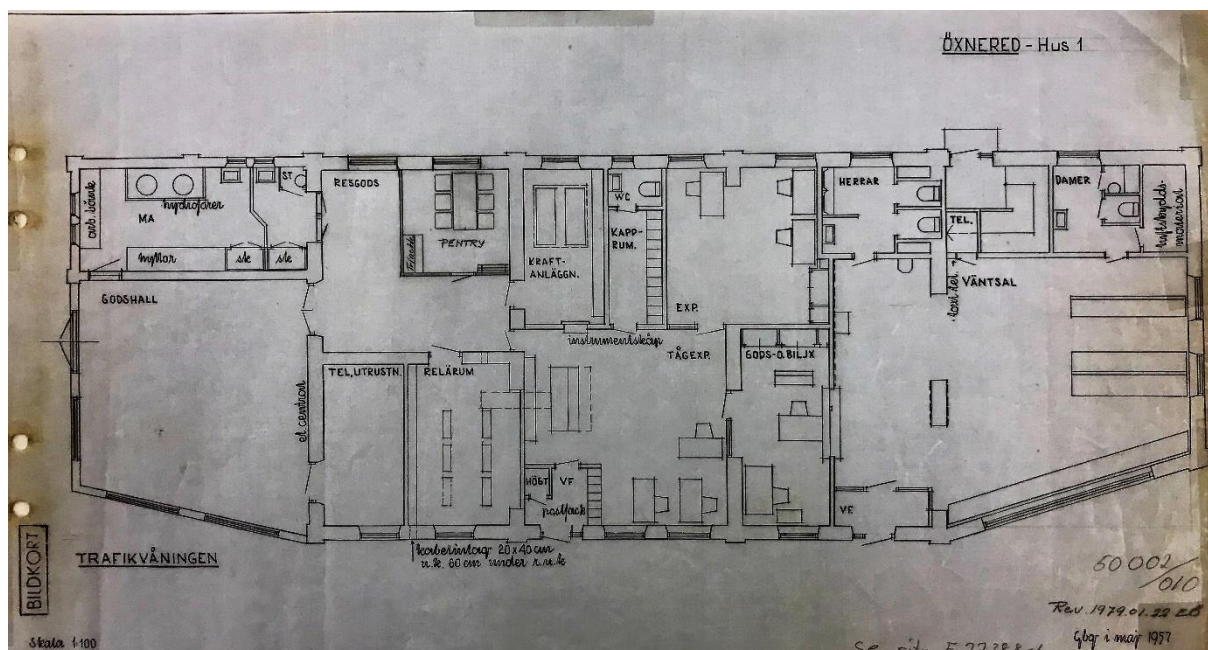


Fig. 41. Ritning från 1957 reviderad med ett pentry i resgodsrummet 1979. Se även bilaga 7.

1957 -Ritningar daterade maj 1957 visar på ännu en stor invändig ombyggnad som till viss del även påverkade exteriören. I denna ombyggnad fick byggnaden den planlösning den med några mindre förändringar har kvar än idag.

I undervåningen fick godshallen de träväggar och fönster den har idag. I expeditionen byggdes en av väggarna som revs 1918 upp igen för att skapa ett relärum. Väntsalen mot parksidan fick ge plats för kraftanläggning, kapprum och toaletter samt ett nytt expeditjonsrum. Gamla 2:a klassväntsalen förstörades och blev en ny klasslös väntsals med ny biljett- och godsexpedition i stinsens gamla kontorsrum. En dam- och en herrtoalett byggdes i anslutning till väntsalen på vardera sidan trapphuset upp till övervåningen.

Även övervåningen förändrades i denna ombyggnad. Den stora lägenheten delades i två och ena halvan mot norr blev personallokaler med stort omlädningsrum i det gamla sovrummet mot gaveln. Vindsgarderoben mot järnvägen blev "fritidsrum" medan motsvarande utrymme mot parksidan blev toalett, dusch- och tvättrum. Personallokalen och lägenheten fick varsin ingång från en ny gemensam hall ovanför trappan. Innanför lägenhetens dörr byggdes en ny hall i en del av köket. I resterande kök byggdes nya köksskåp, troligtvis de som är kvar idag³⁹. En del av det stora sovrummet mot järnvägen fick lämna utrymme åt badrum och klädkammare. Det gamla skafferiet och pigkammaren i vindsgarderoben i sydvästra hörnet byggdes om till ett litet sovrum. Utvändigt togs trappan och dörren i mitten mot parksidan bort. Ett fönster togs också bort i hörnet mot söder i den del som byggts om till damtoalett. På södra utbyggnadens fasad mot järnvägen ersattes de två dörrarna och ett fönster med det stora fönster med fem stående rutor som sitter där idag. Dörren in till expeditionen flyttades igen, tillbaka till samma plats som innan ombyggnaden 1918. (Ritning, se bilaga 7 och fig. 26).

Ur denna ombyggnad kan vi läsa av ytterligare förändringar i samhället som lett till fysiska förändringar i stationshuset. Förutom att väntsalen är densamma oavsett om du reser med första- eller andraklassbiljett har toaletterna blivit fler även om damtoaletten givetvis har en toalettstol mindre än herrtoaletten till förmån för en städskrubb. Biljett- och godsexpeditionen har slagits samman och får samsas om en lucka ut till väntsalen. Relärummet säger något om att ny teknik

³⁹ Byggnadsförvaltningen Vänersborg, bygglovsritning 1954, se bilaga 7.

har tillkommit och eventuellt tagit över en del arbetsuppgifter. Den största förändringen är dock alla personalutrymmen på övervåningen. Både omklädningsrum, duschar, matrum och hobbyrum tyder på en helt annan syn på de anställdas behov än tidigare. (RI)

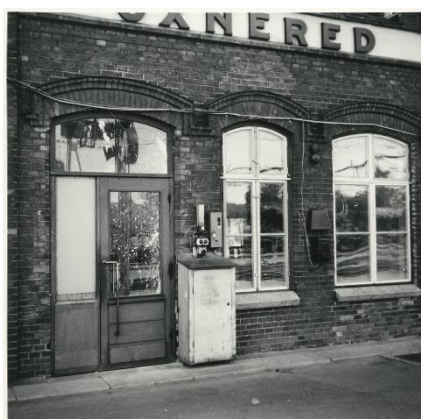


Fig. 42, 43 och 44.
Tre foton daterade 1955, men det torde vara ombyggnaden på ritningen från 1957 som pågår på övre bilden. Mittdörren ser ut att vara nyligen igenmurad och trappan är borta. På bilden närmast till vänster syns de nya stora fönstren in till väntsalen och rälsen är fortfarande på behörigt avstånd från byggnaden jämfört med idag.

1980 -Bygglövsansökan för att resa två nya väggar och inreda en del av resgodsrummet till pentry lämnas in till byggnadsnämnden i Vänersborg i maj 1980. Nämnden har inget att invända. Att man tar just resgodsutrymmet till detta tyder på att resgodshanteringen minskat i mängd och betydelse.⁴⁰

1988 -Byggnadsnämnden i Vänersborg ger SJ avslag på ansökan om att sätta upp en ny ljusskylt med nya stationsnamnet "Vänersborg Västra" på stationshuset med motiveringen "felaktigt ortsnamn".⁴¹

1989 -Efter klagomål från SJ påtalar Länsstyrelsen för byggnadsnämnden i Vänersborg att deras beslut om att avslå bygglövsansökan om ny ljusskylt på grund av "felaktigt ortsnamn" helt saknar grund i plan- och bygglagen. Några månader senare beviljar nämnden SJ bygglov för den nya skylten.⁴² Stationen heter "Vänersborg Västra" mellan 29.5.1988 och 27.5.1990⁴³.

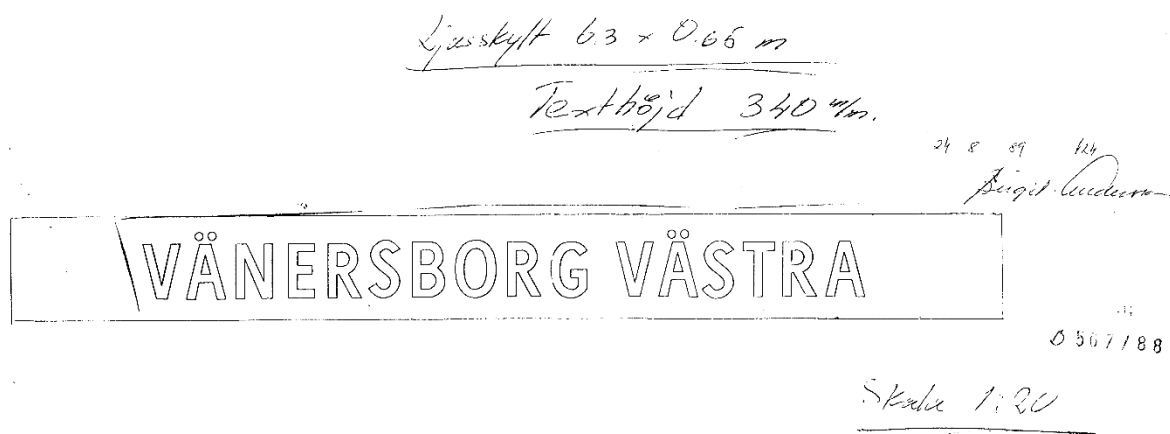


Fig. 45. Illustration från bygglövsansökan om uppsättning av ljusskylt. Denna skylt sattes upp ovanpå stationshusets kopparbokstäver.

1991 -SJ söker bygglov för att ändra användandet av stationshusets övervåning från omklädningsrum och lägenhet till kontor vilket beviljas.⁴⁴

1993 -Stationshusets väntsal stängs och en ny väntsal öppnar i en tillbyggnad till kiosken på perrongen mitt emot stationshuset.⁴⁵

1993 -Bygglov beviljas för att åter göra lägenheten till lägenhet som den var innan 1991 och i övrigt använda det före detta omklädningsrummet som kontor enligt bygglovet från 1991.⁴⁶

1995 -I "kulturhistorisk byggnadsinventering nr 38" från Älvsborgs Länsmuseum beskrivs att Öxnereds station "besitter ett komplext kulturhistoriskt värde. Det är en välbevarad komplett stationsmiljö med byggnader som täcker flera nuvarande och tidigare funktioner. Ovanligt är en betydande knutpunkt för gods- och persontrafik som ej givit upphov till något större samhällsbyggande".⁴⁷

2004 -Nytt vatten- och avlopp dras till stationshuset av Banverket.⁴⁸

2012 -Trafikverket ansöker om rivningslov för en förrådsbyggnad / garage på andra sidan hotellet samt rivningslov för det gamla godsmagasinet. Efter en del turer rivs byggnaderna trots att

⁴⁰ Byggnadsförvaltningen Vänersborg, bygglovshandling 1980-03-17

⁴¹ Byggnadsförvaltningen Vänersborg, utdrag av sammanträdes protokoll, 1988-12-15

⁴² Byggnadsförvaltningen Vänersborg, beslut från Länsstyrelsen 1989-03-30

⁴³ Internetkälla 10: Sveriges järnvägsstationer

⁴⁴ Byggnadsförvaltningen Vänersborg, delegationsbeslut, utdrag ur protokoll 1991-08-01

⁴⁵ Riksarkivet, Göteborg, Ombyggnadsritning

⁴⁶ Byggnadsförvaltningen Vänersborg, delegationsbeslut, utdrag ur protokoll 1993-02-01

⁴⁷ (Kulturhistorisk Byggnadsinventering nr 38, 1995)

⁴⁸ Byggnadsförvaltningen Vänersborg, byggnämnan från Banverket, 2004-04-15

kommunen anser att de båda byggnaderna var en del i den kulturhistoriskt värdefulla miljön i Öxnered som borde bevarats. I ärendet skriver kommunen också att ”byggnadsnämnden bör arbeta för att bebyggelsen i Öxnered ska bevaras genom detaljplaneläggning”.⁴⁹

2013 – 2014 -Trafikverket ansöker nu om rivningslov även för själva stationshuset. Föreningen ”Öxnered Station” bildas för att som juridisk person driva frågan om bevarande av stationen.⁵⁰ Ett avtal kommer till om att Trafikverket skall sälja stationen samt att kommunen i samråd med den nya ägaren skall skydda den i en ny detaljplan.

Stationen läggs ut till försäljning men blir inte såld. Trafikverket anser att de fått för låga bud men vill samtidigt inte säga ett lägsta pris. Vare sig försäljning, ny detaljplan eller rivning blir av.⁵¹

2017 -Under hösten får föreningen Öxnered Station veta att Trafikverket åter fattat beslut om att riva stationshuset.⁵²

2018 -17 mars, efter en förfrågan från föreningen ”Öxnereds station” om stationens kulturhistoriska värde har en av Västarvets antikvarier gjort en bedömning i en fyrsidig rapport. I rapporten benämns Öxnereds stationshus som ett av Axel Kumliens bäst bevarade stationshus. Dess ursprungliga utseende och låga förändringsgrad anses ligga till grund för ett mycket högt kulturhistoriskt värde. Stationshusets granne järnvägshotellet anses även detta ha ett mycket högt kulturhistoriskt värde då det är ett av få järnvägshotell som finns kvar. Järnvägsparken bakom stationshuset och hotellet beskrivs som en värdefull kulturbärare med ett mycket högt kulturhistoriskt värde. Endast ett fåtal järnvägsparker finns kvar idag. I slutet av rapporten står att läsa:

”Stationshuset, det f.d. järnvägshotellet och järnvägsparken utgör ett ovärderligt kulturarv och en stark lokal, regional och nationell markör som i sin treenighet har ett mycket högt kulturhistoriskt värde. De finns få platser kvar utmed våra järnvägar där man så tydligt kan se hur resandet under sekler har förändrats men ändå behållit sin historiska koppling till sitt ursprung. Öxnereds station är ett mycket bra exempel på detta.”⁵³

2018 -Den 26 februari fyllde Öxnered station 140 år.

2018 -Den 26 mars skickar föreningen ”Öxnered Station” en skrivelse till Riksantikvarieämbetet där de ber ämbetet att utreda Öxnereds Station som statligt byggnadsminne. Västarvets yttrande bifogades i skrivelsen.

2018 -Den 28 mars ansöker Trafikverket om rivningslov för stationshuset ännu en gång. Denna gång ansöker man om rivningslov även för hotellbyggnaden. Som skäl för rivning anger man:

Att hyra ut lokaler och arrendera ut fastigheter bör inte till Trafikverkets kärnverksamheter. De fastigheter med i vissa fall tillhörande byggnader som inte behövs för Trafikverkets verksamhet ska därför säljas. I detta fall är det inte möjligt att sälja varför byggnaden istället behöver rivas. Läget på byggnaden medför även att den kommer mycket nära spår och kontaktledningar. Detta medför beaktansvärda risker utifrån ett elsäkerhetsperspektiv och även buller och vibrationsperspektiv. Trafikverket har i en markinventering även fått indikationer på markföroreningar i området. Byggnaden är också i väldigt dåligt skick.⁵⁴

Ungefär samma ordalydelse används i rivningsansökan för hotellet som lämnas in samtidigt.

2018 -Den 21 maj har föreningen Öxnered Station ett välbesökt årsmöte, trots sommarvärmen. Det är tydligt att viljan och lusten att kämpa för ett bevarande av stationshuset och stationsmiljön är stor bland de kringboende.

⁴⁹ Byggnadsförvaltningen Vänersborg, Anmälan om rivning -tjänsteutlåtande 2012-07-05

⁵⁰ Informant 1, 2018-04-04

⁵¹ Informant 2 2018-04-17

⁵² Informant 2, 2018-04-17

⁵³ Västarvet, 2018, Yttrande Öxnereds stations kulturhistoriska värde.

⁵⁴ Byggnadsförvaltningen Vänersborg, Ansökan om bygglov, 2018-03-18

2.7 Trafikverket och järnvägens kulturmiljöer

1988 bildades Banverket i samband med att SJ delades i två. Banverket fick i uppdrag att förvalta järnvägens infrastruktur. 2010 ombildades Banverket till Trafikverket som övertog Banverkets och Vägverkets ansvarsområden⁵⁵.

I regleringsbrevet från regeringen till Banverket år 2003 finns följande stycke med under rubriken ”organisationsstyrning”:

”Målet är att Banverket effektivt skall förvalta statens järnvägsfastigheter. Fastigheter och anläggningar som inte är nödvändiga för järnvägsverksamhet eller av andra skäl behöver förvaltas av Banverket skall avvecklas genom försäljning, överföring till annan statlig myndighet eller rivning. Avvecklingen skall, med beaktande av förutsättningarna i respektive fall, göras skyndsamt.”⁵⁶

Liknande text fanns sedan med i regleringsbreven fram till 2009. I regleringsbreven till Trafikverket verkar inte finnas något om hur myndigheten skall behandla sina järnvägsfastigheter. Trots detta finns följande text att läsa på Trafikverkets hemsida:

”Trafikverket äger byggnader som inte längre behövs i vår verksamhet. Det är till exempel godsmagasin, lokstall, före detta stationshus, banvaktsstugor och före detta transformatorstationer. När en byggnad inte längre behövs ska den rivas eller säljas. Vissa byggnader är dock skyddade på grund av sitt kulturbeskyddade värde.”⁵⁷

År 2008 släppte Banverket en rapport med titeln ”Kulturvärden längs spåret: Banverkets avvecklingsprojekt”. I förordet berättas att det under arbetet med att bedöma vilka byggnader som skulle rivas eller säljas framkom ett behov ”att om möjligt säkerställa byggnadsbeståndets kulturbeskyddade värde inför framtiden, även för byggnader som måste rivas eller förändras”. Som mål står det att rapporten bland annat skall ”fastställa vilka avvecklingsbyggnader som har kulturbeskyddade värden” och ”definiera och beskriva byggnaderna”. I rapporten framgår dock inte vilka byggnader man har bedömt ha kulturbeskyddade värden. Inte heller framgår vilka kriterier man gjort bedömningen efter. Rapporten listar inte heller vilka de 847 byggnaderna man har bedömt är eller vilken typ av byggnader det handlar om. Däremot listar rapporten bedömningspunkter för om byggnader skall rivas eller säljas. Bland annat tittade man på om avståndet mellan spår och byggnad, samt mellan kontaktledning och byggnad var tillräckligt stort, om det fanns markföroreningar med mera.⁵⁸

I en rapport från Trafikverket som kom 2017 med titeln ”Järnvägsobjekt i Sverige: Med och utan kulturbeskydd” konstateras att konsekvensen av avvecklingsuppdraget från regeringen blev att en övervägande majoritet av järnvägsbyggnaderna på listan revs.

I rapporten konstateras det att det finns 693 stycken på något sätt skyddade järnvägsobjekt varav 109 stycken ägs av Trafikverket. En övervägande majoritet av byggnaderna skyddas genom att de är del av riksintresse för kulturmiljövård. Näst största kategorin skyddas genom att vara byggnadsminne och tredje största skyddskategorin är statliga byggnadsminnen. Det finns även järnvägsbyggnader som skyddas som del av världsarv eller som statligt byggnadsminne.

Rapporten listar även tjugofem typer av järnvägsbyggnader och hur många av varje sort som är skyddade. Högst ligger stationshusen med 169 stycken medan det enbart finns 4 stycken skyddade järnvägsshotell. Efter stationshus är i fallande skala uthus, bostadshus, godsmagasin, banvaktsstugor och lokstall de flest bevarade typerna.

⁵⁵ Internetkälla 11: Wikipedia, artikel om Banverket

⁵⁶ Ekonomistyrningsverket / Näringsdepartementet 2003, Regleringsbrev till Banverket

⁵⁷ Internetkälla 12: Trafikverket, Mark och byggnader som vi avvecklar, 2018-05-21

⁵⁸ (Banverket, 2008)

Rapporten konstaterar därmed att satsningen på att bevara övervägande stationshus ger en missvisande bild av bebyggelsen kring järnvägarna eftersom det länge krävdes mer än ett stationshus för att järnvägen skulle fungera. Konsekvensen blir att de miljöer som skyddas berättar mer om arkitektur än hur det var att arbeta vid- och resa med järnvägen.

Byggnader uppförda efter andra världskriget och modernare tekniska anläggningar verkar helt saknas bland de skyddade objekten. Till exempel omformarstationer och ledningscentraler för fjärrblockering. Rapporten ser gärna en strävan efter att bevara även byggnader av de typer som varit anonyma men ändå viktiga för järnvägens funktion som godsmagasin, bodar och förråd.

För att kunna göra ett urval och avgöra vilka objekt som är intressanta att bevara menar rapporten att det är viktigt att sätta det aktuella objektet i sitt rätta sammanhang. Är det till exempel en byggnad uppförd efter en typritning är det intressant att veta om fler byggnader längs den aktuella järnvägen finns bevarade, vilka järnvägsbolag som uppförde dem och under vilken epok. Det är inte ovanligt att en järnväg varit del av först olika privata bolag och sedan förstatligats. Byggnader kan ha tillkommit i flera olika skeenden.

Rapporten menar att det är väsentligt att veta hur en viss byggnad, stationsmiljö eller järnvägssträcka står sig i förhållande till andra platser i landet när man skall avgöra vilka objekt som är intressanta att skydda ur ett nationellt perspektiv. Det finns idag ingen samlad information om var i landet en viss typ av bebyggelse finns. Även frågan om vems historia det är som skall berättas ställs. Är det resenärens, de anställdas eller den tekniska utvecklingen som skall bevaras för framtiden?

Att många av de aktuella byggnaderna ligger nära trafikerade spår är både en tillgång och en svårighet. Järnvägen och byggnaden hänger ihop och har en gemensam historia, utan den ena blir den andra tagen ur sitt sammanhang och den historiska utvecklingen blir svårare att förstå. Samtidigt är en trafikerad järnväg ofta det största hotet mot gamla järnvägsbyggnader och miljöer. Rapporten menar dock att det *”...inte kan vara rimligt med en järnväg utan fysiska spår av sin historiska utveckling”*. Och att *”Rivning måste ses som en yttersta nödlösning när inga andra alternativ återstår”*. Byggnader som står för nära spänningsförande ledningar borde skyddas genom varsam flyttning och buller kan åtgärdas med anpassade bullerstaket.

På rapportens sista sida konstateras att det inte är Trafikverkets ansvar att ta beslut om lagskydd av enskilda objekt men att kulturmiljölagens ansvarsparagraf å andra sidan gäller alla. Då Trafikverket är en av de största förvaltarna av järnvägsinfrastruktur i landet har verket en viktig roll för att hantera järnvägens historiska arv.⁵⁹

I juni 2017 fick tio myndigheter, bland annat Trafikverket, i uppdrag att *”utarbeta vägledande strategier för kulturmiljöfrågor”* av regeringen. Ett av målen för det statliga kulturmiljöarbetet är att främja *”ett hållbart samhälle med en mångfald av kulturmiljöer som bevaras, används och utvecklas”*, ett annat att främja *”en helhetsyn på förvaltningen av landskapet som innebär att kulturmiljön tas tillvara i samhällsutvecklingen”*.

De tio myndigheterna skall skapa bättre förutsättningar för att ta tillvara möjligheterna som kulturmiljön utgör för ett hållbart samhälle genom att ta fram ett mer samlat och strategiskt förhållningssätt till hur deras verksamheter påverkar kulturmiljön och bidrar till de nationella kulturmiljömålen. Uppdraget skall rapporteras till Regeringskansliet senast 31 oktober 2019.⁶⁰

Trafikverkets rapport från 2017 konstaterar att beslutet om kulturarvspolitiken innebär att Trafikverkets värdefulla kulturobjekt även framöver skall förvaltas på ett ansvarsfullt sätt. Rapporten rekommenderar slutligen att fortsatt arbete bland annat bör vara att utreda *”vilka metoder och nivåer [som] bör gälla för kommande kartläggningar av järnvägars kulturmiljöer”* samt *”Hur ska*

⁵⁹ (Trafikverket, 2017)

⁶⁰ Regeringsbeslut 2017-06-22, Ku2017/01563/KL

*regionala och lokala aktörer – och deras kunskap – nyttjas konstruktivt och effektivt i syfte att bredda underlag inför olika beslut som rör skyddsvärde, hot med mera”.*⁶¹

Vad regeringens beslut om vägledande strategier för kulturmiljöfrågor och Trafikverkets egen rapport får för konsekvenser för järnvägens kulturmiljöer återstår fortfarande att se.

⁶¹ (Trafikverket, 2017)

3. Resultat

Undersökningen av Öxnereds stationshus har inneburit efterforskning och informationssamlade från ett flertal olika källor med målet att få ihop en så komplett byggnadshistorik som möjligt. De olika källmaterialen har alla varit betydelsefulla och var för sig varit en viktig pusselbit för att få fram byggnadens samlade historia.

De litterära källorna har främst bidragit med historisk fakta i avsnitten om företaget Bergslagens Järnvägsaktiebolag och hur det kom sig att just arkitekten Axel Kumlien fick uppdraget att rita Bergslagsbanans alla byggnader. Även svaret på varför lilla Öxnered blev en av Bergslagsbanans största knutpunkter i konkurrensen med närbelägna Vänersborg gick att hitta i litteraturen.

För att beskriva själva byggnadens historia har arkivmaterial av olika slag haft stor betydelse, så väl fysiskt som digitaliserat material. De ritningar som finns på Riksarkivet i Göteborg och Stockholm var tillsammans med fotografier från Järnvägmuseets digitala plattform ”samlingsportalen” mycket viktiga för att kunna beskriva byggnadens ursprungliga utseende och följa de förändringar den genomgått sedan dess. Till den senare historien var även arkivmaterial från Stadsbyggnadskontoret i Vänersborg betydelsefulla liksom intervjuer med informanter som har koppling till byggnaden.

Informanter har även varit en viktig källa för att kunna beskriva det engagemang som finns för att rädda byggnaden från rivning och beskriva icke dokumenterade överenskommelser mellan inblandade parter.

Byggnaden i sig har givetvis också bidragit med viktig information om sig själv. Genom att jämföra dagens utseende och spår av ombyggnader i dagens byggnad med ritnings- och fotomaterialet från arkiven samt bygglovhandlingar blir det betydligt enklare att tolka och läsa det övriga materialet. Hade byggnaden inte funnits kvar hade den här undersökningen fått en helt annan karaktär.

För att sammanfatta och förstå bakgrunden till varför så många järnvägsbyggnader och miljöer rivits och alltfjämt hotas av rivning har rapporter och även arkivmaterial från Trafikverket och Riksantikvarieämbetet varit viktiga.

Denna studie av Öxnereds stationshus har tillfört en samlad information om byggnadens historia som inte funnits förut. Den visar på varför byggnaden från början placerades där den ligger och därefter hur den förändrats i takt med att samhället runt den ändrats. Under dess första 100 år anpassades byggnaden ett flertal gånger för att möta ett utökat eller förändrat verksamhetsbehov genom olika utbyggnader och invändiga ombyggnader. De senaste 40 åren har mycket lite hänt med byggnaden och den förlorade i början av 1990-talet tillslut sin ursprungliga funktion som stationshus trots att stationen inte är nedlagd.

Denna undersökning har också sammanfattat bakgrunden till varför Trafikverket och dess föregångare Banverket i stor utsträckning rivit ett flertal byggnader längs de statliga järnvägarna. Ett resultat av några rader i ett regleringsbrev från regeringen år 2003 där dåvarande Banverket beordras göra sig av med byggnader som inte längre är nödvändiga för järnvägsdriften. Däremot finns frågetecken om huruvida uppdraget att skyndsamt göra sig av med byggnader kvarstår då det inte längre finns några sådana direktiv i verkets regleringsbrev.

Trafikverket har en av de största järnvägsinfrastrukturägarna i landet ett stort ansvar för järnvägens kulturarv.

4. Sammanfattning

Denna uppsats är en uppgift inom bebyggelseantikvariska programmet vid Göteborgs universitet och omfattar 7,5 högskolepoäng. Uppsatsen behandlar Öxnereds stationshus historia samtidigt som den undersöker hur användbara olika källmaterial är för olika bebyggelsehistoriska frågeställningar.

Öxnereds stationshus uppfördes av Bergslagens Järnvägsaktiebolag och invigdes den XX månad 1878. Arkitekt var Axel Kumlien som efter tolv års arbete under SJ:s chefsarkitekt Edelsvärd ansågs lämplig för uppdraget att ta fram ritningar till Bergslagsbanans alla byggnader. Kumlien tog fram typritningar till fyra olika stationshusklasser i vardera en sten- och en träversion. Öxnereds stationshus är av typ 1 i sten, det vill säga den största klassen. Stationshus av klass 1 i sten uppfördes även i Trollhättan, Mellerud och Åmål. I Öxnered korsar Bergslagsbanan järnvägen mellan Uddevalla – Vänersborg – Herrljunga, UVHJ, varför den största klassens stationshus uppfördes här trots att orten knappt ens fanns på kartan innan stationen uppfördes. Att korsningen mellan UVHJ och Bergslagsbanan kom att hamna i Öxnered berodde dels på att de styrande i Vänersborg inte såg fördelarna med ytterligare en järnväg och därför inte erbjöd mark till BJ vid byggandet.

Öxnered var länge känt för sitt spårkryss där Bergslagsbanan korsade UVHJ mitt framför stationshuset. Detta tillkom från början på grund av att UVHJ fram till 1899 hade smalare spårvidd än Bergslagsbanan. Spårkrysset blev dock kvar till 2005 när bangården byggdes om. Samhället Öxnered har aldrig blivit särskilt stort, det omfattar ungefär 120 hushåll i gles villabebyggelse. En anledning kan vara närheten till både Trollhättan och Vänersborg.

Den äldsta ritningen på specifikt Öxnereds stationshus är ombyggnadsritningen som togs fram inför stationshusets första större ombyggnad runt 1906 då den norra utbyggnaden tillkom. Vid jämförelse mellan ombyggnadsritningen och Kumliens typritning framgår det att Öxnereds stationshus är uppfört spegelvänt mot typritningen. Varför har denna undersökning inte lyckats ge svar på.

Utöver ombyggnaden 1906 har stationshuset genomgått ytterligare två stora ombyggnader. Den andra 1918 när södra tillbyggnaden tillkom och den andra 1957 då det gjordes en större invändig ombyggnad i främst under- men även övervåningen. Genom att studera ritningarnas angivelser till rummens tänkta funktioner efter ombyggnaderna kan slutsatser dras om varför förändringarna genomfördes. Vid ombyggnaden 1906 byggdes en stor resgodshall vid norra gaveln. Dessutom utökades resgodsexpeditionen inne i stationshuset. Slutsatsen blir att resgodset ökat så pass mycket att större yta behövdes för hanteringen.

Vid ombyggnaden 1918 byggdes även södra gaveln till. I denna utbyggnad utökades även väntsalutrymmet, samt stationspersonalens expeditionsutrymmen. Utöver detta fick stationshuset sina första toaletter och troligtvis värmepanna istället för kakelugnar. Resandet hade troligtvis ökat och fler personer anställdes på stationsexpeditionen som en konsekvens av det. Dessutom hade samhällsutvecklingen gått framåt och byggnaden uppdaterades med nya bekvämligheter och ny teknik.

Den sista stora ombyggnaden av stationen sker runt 1957. I och med denna ombyggnad får 1:a och 2:a-klassresenärer samsas i samma väntsal med ny separerad dam och herrtoalett. Samtidigt tillkommer flera teknikrum. Ett relärum, ett teleutrustningsrum samt ett rum med trycktankar till husets utbyggda vattensystem. Samtidigt minskar utrymmena med kontorsplatser och resgodshantering. I både bottenvåningen, men främst på övervåningen tillkommer flera personalutrymmen som omklädningsrum med klädkåp, toaletter och duschutrymmen samt hobbyrum. I samband med detta halveras storleken på lägenhetens övervåning.

Denna ombyggnad är ännu en anpassning av stationshuset för att följa med i tidens utveckling.

Klasslös väntsal, mer bekvämlighet med fler toaletter, ny teknik för att styra järnvägen. Nya personalutrymmen på grund av en förändrad personalpolitik och en annan syn på de anställda.

Efter den sista stora ombyggnaden har byggnaden genomgått mindre förändringar fram tills den i början av 1990-talet förlorade sin funktion som station. Runt 1993 ersattes stationshusets väntsal av en ny väntsal i en tillbyggnad till den gamla pressbyråkiosken, nuvarande pizzerian, mitt emot stationshuset. Även efter att SJ / Banverket slutat använda byggnaden har den varit kvar i statlig ägo, idag hos Trafikverket. Delar av byggnaden är uthyrd till ett arkitektkontor sedan mitten av 1990-talet. Idag hyr kontoret hela övervåningen samt den gamla väntsalen i bottenvåningen.

I två omgångar, 2014 och 2018 har Trafikverket sökt rivningslov för stationshuset hos byggnadsförvaltningen i Vänersborg. Med anledning av detta bildades 2014 en förening vid namn Öxnereds Station med målet att rädda kvar byggnaderna från rivning. 2014 lyckades föreningen få till ett avtal med Trafikverket och kommunen om att stationshuset skulle bevaras genom att Trafikverket skulle sälja byggnaden som sedan skulle skyddas i ny detaljplan i samråd med nya ägaren. Försäljningen blev dock inte av på grund av för lågt anbud.

I samband med den senaste rivningsansökan har föreningen Öxnered Station dels bett Västarvet om en kulturhistorisk utredning av stationsområdet och dels begärt att Riksantikvarieämbetet skall utreda om Öxnereds station kan vara aktuell som statligt byggnadsminne. Västarvets rapport som fann att stationsområdet med stationshus, järnvägshotell och järnvägspark utgör ett mycket högt kulturhistoriskt värde bifogades till Riksantikvarieämbetet.

Engagemanget bland lokalbefolkningen i Öxnered för att få behålla sin stationsmiljö är stort. Det som kan bli räddningen för stationen är den nya kulturarvspolitik som regeringen tog beslut om våren 2017 och den påföljande uppdrag som gått ut till tio myndigheter, bland dem Trafikverket, att skapa bättre förutsättningar för att ta tillvara möjligheterna som kulturmiljön utgör och att ta fram ett mer samlat och strategiskt förhållningssätt till hur deras verksamheter påverkar kulturmiljön och bidrar till de nationella kulturmiljömålen.



Fig. 46. Stationshuset, järnvägshotellet och järnvägsparken. Kanske ett blivande statligt byggnadsminne?

5. Käll- och litteraturförteckning

Otryckta källor

Arkiv

Göteborg

Riksarkivet Göteborg, Polstjärnegatan

Bergslagens Järnvägar

Ritningar

SE/GLA/14072, J2, Kartor och ritningar ur Bandirektörens kontor

Täby

Riksarkivet Stockholm, Arninge

Statens järnvägars ritningssamling, Järnvägsmuséets leverans

Ritningar

SE/RA/81002.06, -0436: till 0439:

Vänersborg

Byggnadsförvaltningen, Vänersborgs kommun

Handlingar rörande Öxnered Station från 1954 – 2018. Framtagna av granskningstekniker på förvaltningen och e-postade 2018-03-28

Informanter:

Informant 1:

Margareta Hallin, utbildad som arkitekt och har tidigare arbetat med kulturmiljövård. Ordförande i föreningen ”Öxnered station” som arbetar för ett bevarande av stationshuset. Bor granne med stationshuset.

Intervjuad 2018-04-04 och 2018-04-17, sista gången tillsammans med informant 2.

Informant 2:

Anders Andén, arkitekt, hyresgäst i stationshuset genom sitt arkitektkontor. Bor granne med stationshuset.

Intervjuad tillsammans med informant 1 2018-04-17

Informant 3:

Göran Lavén, boende i Öxnered. Började arbeta på stationen 1947 och blev kvar till pensionen.

Intervjuad tillsammans med informant 4 2018-04-17

Informant 4:

Britta Lavén, boende i Öxnered. Gift med informant 3.

Intervjuad tillsammans med informant 3 2018-04-17

Tryckta källor och litteratur

Publikationer, artiklar, rapporter

Banverket (2008). *Kulturvärden längs spåret: Banverkets utvecklingsprojekt*. rapport. Borlänge: Banverket

Ekonomistyrningsverket / Näringsdepartementet (2002), Regleringsbrev för budgetåret 2003 avseende Banverket. Stockholm. Tillgänglig på Internet:
<https://www.esv.se/Statsliggaren/Regleringsbrev/?RBID=403>

Regeringskansliet (2017). *Uppdrag till 10 myndigheter att utarbeta vägledande strategier för kulturmiljöfrågor*. Stockholm. Diarienummer: Ku2017/01563/KL
Tillgänglig på Internet: <https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2017/06/uppdrag-till-10-myndigheter-att-utarbeta-vagledande-strategier-for-kulturmiljofragor/>

Trafikverket (2017). Järnvägsobjekt i Sverige – med och utan kulturhistoriskt skydd [Elektronisk resurs]. Trafikverket.
Tillgänglig på Internet: <https://trafikverket.ineko.se/se/j%C3%A4rnv%C3%A4gsobjekt-i-sverige-med-och-utan-kulturhistoriskt-skydd>

Vänersborgs kommun, byggnadsförvaltningen (2018). *Detaljplan för Skaven och del av Öxnered*. Tillgänglig på Internet:
<http://www.vanersborg.se/download/18.7ee5248e161fdd27a1c65d3/1520489470961/Planbeskrivning%20GRANSKNING.pdf>

Västra Götalandsregionen, Västarvet Kulturmiljö (2018). *Yttrande angående förfrågan om Öxnereds stations kulturhistoriska värde*. Forsvik. Diarienummer VA 2018-00099

Litteratur:

Ahlberg, V. (1923). *Bergslagens järnvägsaktiebolag 1872 - 1922: historik II*. Göteborg:

Berg, W. (1900). *Bergslagens järnvägsaktiebolag 1872 - 1899: historik*. Göteborg

Bergslagens järnvägssällskap (1979). *Bergslagens järnvägar: 1879 - 1979*. Göteborg

Cornell, H. (1946). *Den svenska konstens historia. 2, Under 1800-talet*. Stockholm: Bonnier.

Göteborgs historiska museum, Älvsborgs länsmuseum, Älvsborgs län. Länsstyrelsen (1993). *Kring Göta älv: studier i en dalgång*. Göteborg: Tre böcker
Kapitlet *Järnväg i äldal* av Fritz, M, (ss. 195 - 199)

Corin, C., Hasselberg, G. & Liljewall, B. (1944). *Vänersborgs historia. 2, Tiden 1834 - 1944*. Vänersborg

Koselleck, R. (2004). *Erfarenhet, tid och historia: om historiska tiders semantik*. Göteborg: Daidalos.

Kullander, B. (1994). *Sveriges järnvägs historia*. Höganäs: Bra böcker.

Terdiman, R. (1993). *Present past: modernity and the memory crisis*. Ithaca: Cornell Univ. Press.

Elektroniska källor

Internetkälla 1:

Trafikverket, Sveriges Järnvägsnät

<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/Sveriges-jarnvagsnat/>

Internetkälla 2:

ArkDes, Digitalt Museum, Axel Kumlien

<https://digitaltmuseum.org/011034076695/kumlien-axel-frithiof-1833-1913?o=0&n=80>

Internetkälla 3:

SVT Nyheter, S och MP överens om höghastighetstågen

<https://www.svt.se/nyheter/inrikes/s-och-mp-overens-om-hoghastighetstagen-nu-bjuds-alliansen-in>

Internetkälla 4:

Banvakt.se, sökning efter Bergslagsbanas stationshus för att se vilka som finns kvar.

<http://banvakt.se/>

Internetkälla 5:

Google Maps, virtuella besök på platser där Bergslagsbanans stationshus av typ 1 uppförts för att bekräfta om de står kvar eller är rivna.

<http://maps.google.se>

Internetkälla 6:

Järnväg.net, Borås – Herrljunga – Öxnered – Uddevalla, -Älvsborgsbanan.

<http://www.jarnvag.net/banguide/boras-uddevalla>

Internetkälla 7:

Järnväg.net, Göteborg – Trollhättan – Öxnered – Kil, -Norge / Vänerbanan

<http://www.jarnvag.net/banguide/goteborg-kil>

Internetkälla 8:

Vänersborgs kommun, årtal i Vänersborgs historia, 1800-talet

<http://www.vanersborg.se/uppleva--gora/arkiv-och-slaktforskning/arkiv-kommunens-historia/historia/artal-i-vanersborgs-historia/1800-tal.html>

Internetkälla 9:

Google Maps, uppskattning av antalet byggnader på karta.

<http://maps.google.com>

Internetkälla 10:

Sveriges Järnvägsstationer, privat sida

<https://web.archive.org/web/20090811001229/http://www.jvmv.se/bandelsregister/LOK-reg/Alla/JvgStn3.htm#L214#L214>

Internetkälla 11:

Wikipedia, artikel om Banverket

<https://sv.wikipedia.org/wiki/Banverket>

Internetkälla 12:

Trafikverket, -Mark och byggnader som vi avvecklar, 2018-05-21

<https://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/Mark-och-byggnader/Mark-och-byggnader-som-vi-avvecklar/>

6. Illustrationsförteckning

Figur:

1. Framsida, utklipp från ombyggnadsritning från 1906. Riksarkivet, Göteborg, Polstjärnegatan. Se även bilaga 5.
2. Inlaga, utklipp från ritning över vägskyddsanläggningar från 1924. Riksarkivet, Göteborg, Polstjärnegatan.
3. Utklipp från kartan ”Sveriges Järnvägar” i boken *Bergslagens järnvägsaktiebolag 1872 - 1899* Berg, W. (1900).
4. Typritning ”Afträdeshus 2dra Storleken”, Riksarkivet, Göteborg, Polstjärnegatan.
5. Stationshus klass 1 i sten. Utklipp från typritning från Riksarkivet, Göteborg, Polstjärnegatan.
6. *Stationshus klass 1 i trä. Utklipp från typritning från Riksarkivet, Göteborg, Polstjärnegatan.*
7. Stationshus klass 2 i sten. Utklipp från typritning från Riksarkivet, Göteborg, Polstjärnegatan.
8. Stationshus klass 3 i trä. Utklipp från typritning från Riksarkivet, Göteborg, Polstjärnegatan.
9. Stationshus klass 4 i sten. Utklipp från typritning från Riksarkivet, Göteborg, Polstjärnegatan.
10. Öxnered en sen kväll i juli, slutet av 1980-talet. Publicerad med tillstånd av fotografen Thomas Carlquist.
11. Utklipp från kartan i boken *Bergslagens järnvägsaktiebolag 1872 - 1899* Berg, W. (1900)
12. Öxnered 2018-05-21, foto Ola Sandberg.
13. Utklipp från topografiska kartan. Lantmäteriets hemsida. 2018-05-22. Fri att använda.
14. Öxnered, 2018-04-17, foto Ola Sandberg
15. Öxnered, 2018-04-17, foto Ola Sandberg
16. Öxnered, 2018-04-17, foto Ola Sandberg
17. Öxnered, 2018-05-21, foto Ola Sandberg
18. Öxnered, 2018-04-17, foto Ola Sandberg
19. Öxnered, 2018-05-21, foto Ola Sandberg
20. Öxnered, 2018-04-17, foto Ola Sandberg
21. Öxnered, 2018-04-17, foto Ola Sandberg
22. Öxnered, 2018-04-17, foto Ola Sandberg
23. Öxnered, 2018-04-17, foto Ola Sandberg
24. Öxnered, 2018-04-17, foto Ola Sandberg
25. Öxnered, 2018-04-17, foto Ola Sandberg
26. Ombyggnadsritning daterad maj 1957. Riksarkivet, Göteborg, Polstjärnegatan.
27. Öxnered, 2018-04-17, foto Ola Sandberg
28. Öxnered, 2018-04-17, foto Ola Sandberg
29. Öxnered, 2018-04-17, foto Ola Sandberg
30. Öxnered, 2018-04-17, foto Ola Sandberg
31. Öxnered, 2018-04-17, foto Ola Sandberg

32. Öxnered, 2018-04-17, foto Ola Sandberg
33. Öxnered, 2018-04-17, foto Ola Sandberg
34. Öxnered, 2018-04-17, foto Ola Sandberg
35. Öxnered 1905. Bild från Järnvägmuseet, samlingsportalen.se, bildnummer: Jvm.KBEB01649: (Tillstånd för publicering att bildnummer anges).
36. Utklipp från typritning över stationshus klass 1 i sten. Riksarkivet, Arninge.
37. Utklipp från ombyggnadsritning från 1906. Riksarkivet, Göteborg, Polstjärnegatan. Se även bilaga 5.
38. Tillbyggnadsritning daterad 1 september 1918. Riksarkivet, Göteborg, Polstjärnegatan.
39. Öxnered 1920. Foto: A. B. Ohrlander Bild från Järnvägmuseet, samlingsportalen.se, bildnummer: Jvm.KCAC17123: (Tillstånd för publicering att fotograf och bildnummer anges).
40. Öxnered 1936. Bild från Järnvägmuseet, samlingsportalen.se, bildnummer: Jvm.KDAA09462: (Tillstånd för publicering att bildnummer anges).
41. Ombyggnadsritning daterad maj 1957. Riksarkivet, Göteborg, Polstjärnegatan.
42. Öxnered 1955-08. Bild från Järnvägmuseet, samlingsportalen.se, bildnummer: Jvm.KDAE08216: (Tillstånd för publicering att bildnummer anges).
43. Öxnered 1955-08. Bild från Järnvägmuseet, samlingsportalen.se, bildnummer: Jvm.KDAE08217: (Tillstånd för publicering att bildnummer anges).
44. Öxnered 1955-08. Bild från Järnvägmuseet, samlingsportalen.se, bildnummer: Jvm.KDAE08212: (Tillstånd för publicering att bildnummer anges).
45. Utklipp från bygglovshandling, Vänersborgs byggnadsförvaltning, 1989-03-30
46. Öxnered 2018-05-21, foto Ola Sandberg.

7. Bilagor

Bilaga 1:

Typritning från 1870-talet, jämförelse mellan stationshus klass 1 i trä och sten. Riksarkivet, Göteborg.

Bilaga 2:

Typritning från 1870-talet. Stationshus klass 1 i sten. Riksarkivet, Arninge.

Bilaga 3:

Typritning från 1870-talet. Detaljer till stationshus klass 1. Riksarkivet, Arninge.

Bilaga 4:

Typritning från 1870-talet. Resgödsinlämning och biljettförsäljning. Riksarkivet, Arninge

Bilaga 5:

Ritning för tillbyggnad av Öxnereds stationshus från 1906. Riksarkivet, Göteborg, Polstjärnegatan.

Bilaga 6:

Ritning, förslag å tillbyggnad, Öxnereds stationshus 1918, Riksarkivet, Göteborg, Polstjärnegatan.

Bilaga 7:

Bygglovsritning för ombyggnad av Öxnereds station, 1954, Vänersborgs byggnadsförvaltning.

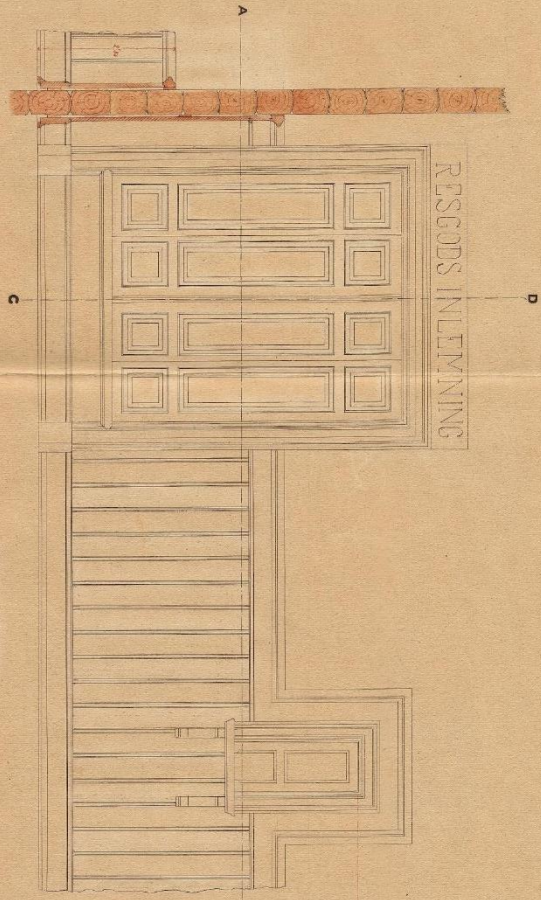
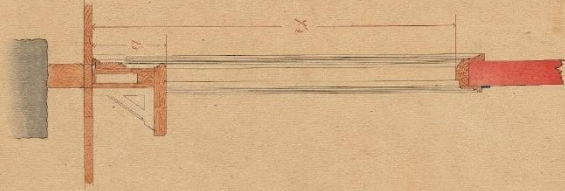
Bilaga 1:



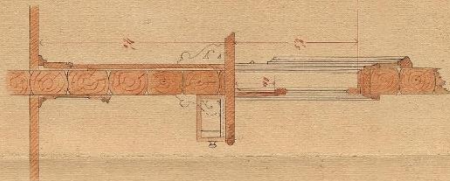
RITNING till VÄGGÖPPNINGAR för RENGÖDSINLETTNING och BILJETFÖRSÄLJNING i 1^o KL. STATIONSHUS PÅ LANDET.

H₇

SEKTION I C-D



SEKTION I E-F



SEKTION I A-B

