

GOTHENBURG STUDIES IN CONSERVATION 47

PLANTERINGAR VID JÄRNVÄGEN

FUNKTION OCH ORGANISATION UNDER STAMBANORNAS FÖRSTA TID



ANNA LINDGREN



UNIVERSITY OF GOTHENBURG
ACTA UNIVERSITATIS GOTHOBURGENSIS

PLANTERINGAR VID JÄRNVÄGEN

GOTHENBURG STUDIES IN CONSERVATION 47

PLANTERINGAR VID JÄRNVÄGEN

FUNKTION OCH ORGANISATION
UNDER STAMBANORNAS FÖRSTA TID



ANNA LINDGREN



UNIVERSITY OF GOTHENBURG
ACTA UNIVERSITATIS GOTHOBURGENSIS

© Anna Lindgren, 2020.

ISBN 978-91-7963-026-3 (tryckt)

978-91-7963-027-0 (pdf)

ISSN 0284-6578

Licentiatuppsatsen finns även i fulltext på: <https://gupea.ub.gu.se/handle/2077/63267>

Prenumeration på serien eller beställningar av enskilda exemplar skickas till:

Acta Universitatis Gothoburgensis, Box 222, 405 30 Göteborg,

eller till acta@ub.gu.se

Omslagets framsida: Hallsbergs station år 1863. Fotograf: C. P. Löfman.

Från: Järnvägsmuseet, KDAA02745. Beskuren.

Omslagets baksida: Alingsås station uppmätt år 1859 av Johan Damm.

Fotograf: Anders Jansson. Från: Landsarkivet i Göteborg, SJ, II Distriktet,

Distriktsförvaltningen, J1A:1. Beskuren och retuscherad.

Porträttfotografi: Anneli Karlsson, SMTM.

Figur titelsida och s. 183: Utsnitt ur Edelsvärd & Hedlund 1859, s. 36.

Grafisk form: Mikael Dunker, SMTM.

Tryck: BrandFactory AB, Källered 2020.

ABSTRACT

Gardens and plantations along the tracks. Role and organization during the early years of Swedish state railways

This licentiate thesis examines gardens and plantations along the first Swedish state railways. The purpose of the investigation is to depict the planting activities during the years 1855–1875 by studying contemporary archival sources. In the field of railway history the technology in the railway system, the vehicles and the impact of the railways on society are largely investigated. However, the green areas connected to the railways are quite unknown and not acknowledged as a cultural heritage.

Starting with four early stations – Alingsås, Eslöv, Stockholm and Hallsberg – several kinds of archival materials have been found in different archives. The material is analysed using the concepts role, meaning and organization. The licentiate thesis investigates when the planting activities were initiated, what kind of plantations were made along the railways, what role they played and how the organization behind the planting activities was arranged.

By analysing the shifting organization of the planting activities, this study has rediscovered large quantities of archival material hitherto believed to have been discarded. This investigation intends to contribute to the understanding of how railway areas were designed and why the creation of attractive green environments was considered so important during the second half of the 19th century.

KEYWORDS: Planting activities, Garden history, Plant nurseries, Swedish railways, State railways, Railway gardens, Station parks, Cultural heritage, Domestication theory, 19th century

11	Kapitel 1: Inledning
13	Bakgrund
14	Forskningsluckor och problemformulering
16	Syfte, mål och frågeställningar
16	Avgränsningar
17	Forskningsperspektiv
18	Material och metoder
18	<i>Statens järnvägars arkivmaterial</i>
20	<i>Personarkiv</i>
20	<i>Tryckt material</i>
20	<i>Fotografier</i>
21	<i>Metod för faktainsamling</i>
23	<i>Metod för analys och tolkning</i>
23	Begrepp och benämningar
24	Disposition
27	Kapitel 2: Tidigare forskning
29	Tidigare forskning om planteringar längs järnvägen
29	<i>Sverige</i>
31	<i>Internationellt</i>
32	Tidigare forskning inom trädgårdshistoria och järnvägens kulturmiljöer
32	<i>Trädgårdshistoria</i>
34	<i>Järnvägshistoria och industrihistoria</i>
35	<i>Kulturvård</i>
39	Kapitel 3: Fyra platser – exempel på tidiga järnvägsplanteringar
41	Den första trafiken
44	De äldsta beskrivningarna av järnvägsplanteringar
46	Fyra exempel
47	<i>Alingsås – en av de första stationsplanteringarna</i>
51	<i>Eslöv – stationspark och skyddsplanteringar</i>
56	<i>Stockholms första järnvägsstation – ett arbetslag och en trädgårdsarkitekt</i>
63	<i>Hallsberg – två invigningar på tidigare obebyggd mark</i>
67	Summerande reflektion
71	Kapitel 4: I naturförsköningskonstens tid
73	Tidsandan
73	<i>Samhället i mitten av 1800-talet</i>
74	<i>Från produktionslandskap till konsumtionslandskap</i>
75	Naturförsköningskonst

INNEHÅLL

78	Offentliga parker och trädgårdar i Sverige
79	<i>Gröna miljöer i stadsplaneringen</i>
81	<i>Planteringar vid offentliga byggnader och platser</i>
84	<i>Folkbildning och handböcker</i>
85	<i>Utbildningar, plantskolor och handelsträdgårdar</i>
89	Kapitel 5: Järnvägens organisation – funktion och ordning
91	Järnvägen i samhället och i landskapet
94	<i>Enskilda järnvägar</i>
96	<i>Internationella utblickar</i>
102	Statens järnvägsbyggnader
102	<i>Byggprocessen</i>
103	<i>Arkitektkontoret</i>
107	Indelningen i Statens järnvägsbyggnader och Statens järnvägstrafik
111	Planteringsverksamhetens organisation
113	<i>Ordrar, cirkulär, reglementen och föreskrifter</i>
114	<i>Personal till planteringar</i>
118	Ledning och samordning av planteringsverksamheten
118	<i>Olof Eneroths uppdrag åt Statens järnvägar 1864–1872</i>
122	<i>Olof Eneroths bakgrund</i>
124	<i>Frey Hellmans bakgrund</i>
127	<i>Frey Hellmans uppdrag åt Statens järnvägar 1864–1887</i>
131	Kapitel 6: Planteringarnas funktion och mening
133	Trädskolor – förökning och förvaring
134	<i>Göteborg</i>
134	<i>Valla</i>
136	<i>Alingsås</i>
138	<i>Liljeholmen</i>
138	<i>Flera trädskolor</i>
140	Planteringar som skydd mot väder och olyckor
143	Tjänstebostädernas planteringar till nytta och nöje
146	Stationsplanteringar – järnvägsstationen som porten mellan platsen och världen
146	<i>Form och funktion</i>
151	<i>Stationsplanteringar längs den färdiga banan</i>
152	<i>Stationsplanteringar vid nya banor</i>
155	<i>Motiv och mening</i>

161	Kapitel 7: Avslutande diskussion
163	Det bevarade arkivmaterialet
164	De första planteringarna
165	Olika typer av planteringar
166	Planteringarnas funktion
166	<i>Praktiska, estetiska och symboliska funktioner</i>
166	<i>Övergång till en ny teknologi – domesticering och naturförsköningskonst</i>
167	<i>Platsskapande</i>
167	Aktörer och organisation
167	<i>Roller och befattningar</i>
168	<i>Planteringsverksamhetens organisation</i>
169	Närvarons frånvaro och det förgivet tagna
170	Fortsatt forskning
173	Summary
179	Tack
185	Källor och litteratur
187	Otryckta källor
187	<i>Arkiv</i>
191	<i>Elektroniska källor</i>
193	<i>Muntliga uppgifter</i>
193	<i>Arbetsmaterial</i>
193	Tryckta källor och litteratur
207	Acta Universitatis Gothoburgensis

KAPITEL 1

INLEDNING

INLEDNING

Bakgrund

Planteringar har varit en del i det statliga järnvägssystemet i Sverige sedan de första järnvägarna började trafikeras med persontåg från år 1856. Ganska snart fick verksamheten en egen organisation, det så kallade planteringsväsendet. Verksamheten kom att bli som mest omfattande i mitten av 1900-talet då långt över 2000 stationshus var försedda med prydnadsplanteringar och i anslutning till många av stationshusen fanns stationsparker. Samtidigt hade cirka 5000 bostadshus för de anställda både prydnads- och nyttoplanteringar. Längs järnvägarna fanns skyddsplanteringar i form av häckar och alléer.¹ Planteringsverk-

samheten inom Statens järnvägar drevs vidare på central nivå fram till 1970-talet.² Den omfattade verksamheten är lite känd och vi vet inte hur det kommer sig att planteringar blev en del av det nya transportsystemet i mitten av 1800-talet.

Järnvägen har sedan den började användas karaktäriserats av teknikutveckling och särpräglad arkitektur.³ Mer sällan talas det om att planteringar var en del av den kontexten. Den här undersökningen, som sätter planteringarna i fokus, har koncentrerats till de första decennierna i den statliga järnvägens historia med persontrafik, 1855–1875. En bakomliggande ambition är

1 Fogelberg Lagerberg, Charlotte & Fogelberg, Fredrik: *Järnvägens trädgårdskultur – att återskapa banvaktstugans trädgård. Ett projekt utfört på uppdrag av Banverket*. JTI-Institutet för jordbruks- och miljöteknik, 2007a, s. 15-16 och 43. Gösta Reuterswärd skrev 1948 att stationsanläggningarna uppgick till 3000 i "Statens Järnvägars trädgårdsanläggningar" i *Trädgårdskonst – Den moderna trädgårdens och parkens form*, Del II, Stockholm 1948, s. 605.

2 Järnvägsmuseet, A4ch, SJ Trädgårdsväsen, Ba-meddelanden 0:4/72, 72-11-16 och Ba 72-0194/3709, 21 feb. 1972.

3 Linde Bjur, Gunilla: *Stationshus – Järnvägsarkitektur i Sverige*, Balkong förlag, Stockholm 2010, s. 11.

att ge perspektiv på dagens infrastruktur och nyansera bilden av järnvägshistorien, som annars i många fall riktar fokus främst mot fordon och banteknik.

Min utgångspunkt i arbetet har varit att vi har något att lära av historien och att tidigare generationers fysiska spår bidrar till framtidens landskap. Som anställd vid Järnvägsmuseet har jag fått möjlighet att sätta mig in i järnvägssystemets uppbyggnad från mitten av 1800-talet och framåt. Det är inte annat än med en förundran jag ser vilken omsorg som lades ned på järnvägsmiljöerna från allra första början. Med en yrkesbakgrund inom kulturmiljövården och på museer bär jag med mig en syn på kulturmiljöer som en resurs och att samhällsplanering handlar om en helhetssyn på landskapet, vilket jag tagit med mig in i denna undersökning.

Planteringarna vid järnvägen bestod av olika typer för olika funktioner – prydnadsplanteringar, nyttoplanteringar och skyddsplanteringar. Till en början köptes växtmaterial in och olika trädgårdsmästare anlätades lokalt. Ganska snart anlade Statens järnvägar egna växtdepåer, så kallade trädskolor, där trädgårdsmästare anställdes för att sköta trädskolorna och planteringarna inom olika distrikt. När planteringarna började anläggas finns det motstridiga uppgifter om i litteraturen. Hur verksamheten byggdes upp och utvecklades, med samtida arkivmaterial som grund, finns inga tidi-

gare gjorda studier om. Inte heller finns någon utförligare undersökning om motiven till de första planteringarna, varför de gjordes.

Forskningsluckor och problemformulering

Järnvägens utveckling och betydelse finns skildrad i många studier, både i Sverige och internationellt.⁴ Planteringar som en del i verksamheten hos Statens järnvägar och de privata banorna är däremot undersökt i en begränsad omfattning. Det finns några få publikationer där planteringar hos Statens järnvägar har beskrivits och analyserats och dessa presenteras i nästa kapitel under rubriken ”Tidigare forskning”. Denna forskning har framför allt koncentrerats på trädgårdsdirektörerna och hur de präglade verksamheten, hur Statens järnvägar fungerade som förmedlare av trädgårdskultur och hur stationsparkerna såg ut från slutet av 1800-talet till mitten av 1900-talet.

I litteraturen förekommer det olika uppgifter om när verksamheten med planteringar vid järnvägen startade. En del har beskrivit det som att det var när Olof Ene-roth (en person vi återkommer till redan i avsnittet ”Material och metoder” nedan) anlätades som trädgårdsdirektör av Statens järnvägar, och det har av flera antagits att det var från år 1862, som verksamheten inleddes.⁵ Andra har hållit fram att chefsarkitekten Adolf Edelsvärd tidigt införde

4 Se t.ex. Heckscher, F. Eli: *Till belysning af järnvägarnas ekonomiska betydelse för Sveriges utveckling*, Diss. Uppsala universitet, Stockholm 1907; Améen, Lennart och Forsström, Margit (red.): *Bebyggelsehistorisk tidskrift*, nr 12 1986, Umeå 1987 och Aronsson, Peter & Johansson, Lennart (red.): *Stationssamhällen. Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*, Växjö universitet, Malmö 1999.

5 Fogelberg Lagerberg & Fogelberg 2007a, s. 49 och Gustavsson, Eva: ”Järnvägslandskapet” i *Järnvägen 150 år 1856–2006*, red. Karin Rosander m.fl., Banverket och Informationsförlaget, Stockholm 2005, s. 316–317.

planteringar som en del av järnvägsanläggningarna.⁶ Ytterligare uppgifter finns om att järnvägsplaner ritades i slutet av 1850-talet och början av 1860-talet, men att det är oklart vilka som gestaltade dessa.⁷ Till Statens järnvägars 50-årsjubileum 1906 skrev den dåvarande trädgårdsdirektören Agathon Sundius i en artikel:

Planteringarna vid statens järnvägar anordnades redan vid järnvägarnas anläggning. De ledande männen funno nämligen nödvändigt att återställa den växtlighet, som under byggnadsarbetet skadats eller förstörts.⁸

Det finns således motstridiga uppgifter om när verksamheten med planteringar längs järnvägen började. I litteraturen förekommer även olika uppgifter om hur arkivmaterial efter planteringsverksamheten inom Statens järnvägar ser ut. Under 1990-talet spreds en uppfattning om att inget arkivmaterial skulle finnas bevarat.⁹ I andra sammanhang uttrycktes det lite mildare, att det var en brist på bevarat källmaterial

från Statens järnvägar.¹⁰ Inom ett projekt som Banverket arbetade med åren 2005–2008 gjordes arkivundersökningar som konstaterade att material har gallrats men det visade också att en del arkivmaterial fanns kvar på Riksarkivet och landsarkiven i Göteborg, Visby, Lund, Vadstena och Östersund.¹¹ I det här projektet har ytterligare arkivundersökningar gjorts och det har kommit fram tidigare obearbetat arkivmaterial från Kungliga biblioteket, Järnvägsmuseet, Riksarkivet och landsarkiven.

Under de senaste 20 åren har det trädgårdsanknutna kulturarvet undersökts utifrån flera olika perspektiv i Sverige och inom olika vetenskapliga discipliner.¹² I några fall har forskningen berört att järnvägens trädgårdsväsende var avgörande och påverkade gestaltningen av många andra gröna rum, men ingen djupgående studie har ännu gjorts av omfattningen, betydelsen och organisationen av verksamheten. Internationellt sett har några få studier av parker och trädgårdar i järnvägsmiljöer genomförts. De efterforskningar jag har gjort har gett enstaka träffar på publikationer om

6 Reuterswärd 1948, s. 602; Klintborg Ahlklo, Åsa: "SJ:s rabatter – Statens järnvägar som förmedlare av trädgårdskultur" i *Lustgården* 1993, s. 42; Widegren, Rasmus: *SJ:s Planteringsväsende – en historisk studie av dess växtmaterial och stilideal 1930–1950*, Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet, 2018, s. 11; Pålsson, Mikael: *SJ i Paradiset – berättelserna bakom en epoks gröna kulturarv i järnvägsstaden i Hässleholm*, Examensarbete inom Landskapsarkitekturprogrammet, 20 p, Institutionen för landskapsplanering Alnarp – SLU, Alnarp 2005, s. 23 och *Handbok Utemiljö. Del av metodik för inventering av järnvägens kulturmiljö*, Kmv forum, 2015–2017, Trafikverket 2017, s. 6.

7 Bergkvist, Johan: *Landskapsarkitektur i järnvägslandskap. Platsernas förändring i historiskt perspektiv*, Swedish University of Agriculture Sciences, Licentiatavhandling, Uppsala 2013, s. 25 och Sundius, Agathon: "Planteringar" i *Statens Järnvägar 1856–1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning*, Del II, Centraltryckeriet, Stockholm 1906, s. 606.

8 Sundius 1906, s. 584.

9 Nolin, Catharina: *Till stadsbornas nytta och förlustande. Den offentliga parken under 1800-talet*, Byggförlaget, Stockholm 1999, s. 15 och Flinck, Maria: "Trädgårdshistorisk forskning i Sverige" i *RIG – Kulturhistorisk tidskrift*, vol. 80, nr. 1-2, 1997, s. 53.

10 Klintborg Ahlklo 1993, s. 52.

11 Fogelberg Lagerberg & Fogelberg 2007a, s. 10-11 och Fogelberg Lagerberg, Charlotte & Fogelberg, Fredrik: "Statens järnvägars trädgårdshistoria" i *Bulletin för trädgårdshistorisk forskning* Nr 21, 2008, s. 35.

12 Se t.ex. Nolin 1999; Olausson, Inger: *En blomstrande marknad. Handelsträdgårdar i Sverige 1900–1950 med fyra fallstudier i Stockholms län*, Swedish University of Agriculture Sciences, Doktorsavhandling, Uppsala 2014 och Flinck, Maria: *Historiska trädgårdar – att bevara ett föränderligt kulturarv*, Carlsson i samarbete med Riksantikvarieämbetet, Stockholm 2013.

planteringar längs järnvägen i andra länder.¹³ Att planteringar funnits längs järnvägen på olika håll i Europa framgår i *Nordisk Illustreret Havebrugsleksikon* från år 1934.¹⁴

Sammanfattningsvis finns kunskapsluckor om hur och varför planteringar varit en del av järnvägen som transportsystem, om hur och när verksamheten började och om omfattningen, betydelsen och organisationen av arbetet med trädgård och park knutna till järnvägen. Det råder också motstridiga uppgifter om vilket arkivmaterial som finns bevarat från den statliga järnvägen i Sverige.

Syfte, mål och frågeställningar

Syftet med denna undersökning är att ge en bild av planteringsverksamheten inom det statliga järnvägssystemet åren 1855–1875 utifrån samtida arkivmaterial. Målet är att fördjupa kunskapen om järnvägens historia till att innefatta användningen av gröna miljöer som en integrerad del i infrastrukturen.

Den övergripande forskningsfrågan för undersökningen är: Hur kan vi förklara och förstå satsningarna på planteringarna längs järnvägen i mitten av 1800-talet när det nya transportsystemet i sig handlade om transporter?

De mer specifika frågeställningarna är följande:

1. Vilket arkivmaterial finns bevarat från planteringsverksamhetens första decennier?

2. När började planteringar anläggas längs de statliga stambanorna?

3. Vilka typer av planteringar anlades längs järnvägen fram till år 1875?

4. Vilken funktion hade de olika planteringarna?

5. Hur organiserades verksamheten för att anlägga och sköta planteringarna?

Undersökningen avser att bidra till förståelsen om hur järnvägsmiljöer gestaltades och vilken betydelse gröna miljöer hade under 1800-talets andra hälft. Förhoppningsvis kan resultaten även användas som kunskapsunderlag till utformningen av framtidens stationsmiljöer och andra offentliga platser.

Avgränsningar

Undersökningen är en historisk studie inom kulturvård, avgränsad till åren 1855–1875 och behandlar i huvudsak planteringar vid de statliga stambanorna i Sverige. De enskilda järnvägarna och järnvägar i andra länder berörs endast genom några få exempel för att visa att planteringar även användes där. Litteratur om park och trädgård i andra miljöer under samma tid har studerats i begränsad utsträckning för att bidra till en förståelse för järnvägens planteringar i sin samtid och i sitt sammanhang. Den litteratur som använts är skriven på de skandinaviska språken och engelska.

I arkivmaterialet från tiden 1855–1875 finns en del uppgifter om växtmaterial, bland annat i rekvisitioner från leverantörer av växter och i trädskolornas invente-

13 Jag har sökt i biblioteks- och artikeldatabaserna Supersök på Göteborgs universitetsbibliotek, Libris, SwePub, Google Scholar, Scopus och JSTOR och frågat forskare från flera olika länder på konferenser om de känner till några forskningsprojekt inom området.

14 "Jernbanepantninger" i *Nordisk Illustreret Havebrugsleksikon*, 4:e uppl., Köpenhamn 1934, s. 756-758.

ringslistor. Den här undersökningen lägger inte fokus på stilstudier och växtval utan på vad verksamheten i stort bestod av, när den kom till, hur den utvecklades och vilken funktion planteringarna hade.

Med hjälp av denna undersökning har en mängd tidigare okänt arkivmaterial hittats och bearbetats. De huvudsakligt använda materialen får en längre presentation redan i avsnittet "Material och metoder" nedan. Ett generöst urval av illustrationer har gjorts för att visa på olika typer av källmaterial och för att bidra till en bild av planteringsverksamheten vid den statliga järnvägen 1855–1875. Även många citat har tagits med i texten, detta för att skildra tidsandan och för att visa att det finns material för fortsatta undersökningar. I källförteckningen är samtliga enskilda handlingar som använts från de olika arkiven angivna, vilket kan tyckas är för detaljerat, men avsikten är att det ska underlätta för kommande forskning.

Forskningsperspektiv

Denna historiska studie har som utgångspunkt att försöka förstå och förklara fenomenet planteringar vid järnvägen under tidsperioden 1855–1875. Forskningsperspektivet för studien är ett kulturvårdsperspektiv. Kulturvård spänner från praktiska förvaltningsfrågor till teoretiska och kritiska perspektiv på kulturarvet, framför allt inom områdena byggd miljö, konservering,

bygghantverk, park och trädgård. Kulturvård är tvärvetenskapligt och forskning genomförs i, genom och om kulturvård. Kulturvård är konsten att bevara, utveckla och på ett hållbart sätt använda materiella och immateriella företeelser och objekt.¹⁵ Studien är kvalitativ genom valet av tolkande metoder och att den är undersökande.¹⁶

Den kunskapsteoretiska ingången till undersökningsområdet har till stora delar varit hermeneutisk, det vill säga att det vetenskapliga arbets sättet har varit ett växel spel mellan att relatera helheten och delarna till varandra.¹⁷ Det går att precisera den hermeneutiska ingången ytterligare, genom att använda organisationsforskarna Mats Alvesson och Kaj Sköldbergs benämning historiskt-hermeneutiskt kunskapsintresse: "Det handlar om mellanmänsklig förståelse, dels inom ramen för en viss kultur, dels mellan olika kulturer och även mellan olika historiska epoker."¹⁸

Samhällsteorier och kulturteorier för att förklara och förstå kulturer och samhällen finns det många av. Bland andra teknik- och vetenskapshistorikern Arne Kaijser har använt benämningen sociotekniska system för att förtydliga att tekniska system inte fungerar av sig själva utan kräver människor och organisationer som får systemen att fungera.¹⁹ I undersökningen betraktas företeelsen planteringar längs järnvägen som en del i ett sociotekniskt system och som en medlare, ett sätt att domesticera, teknolo-

15 *Conservation RED19*, Evaluation form. Institutionen för kulturvård, Stencil 2019, s. 2 och 6.

16 Creswell, John W. & Creswell, J. David: *Research design. Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*, SAGE, Los Angeles 2018, s. 27.

17 Olsen, Bjørnar: *Från ting till text. Teoretiska perspektiv i arkeologisk forskning*, Studentlitteratur, Lund 2003, s. 91.

18 Alvesson, Mats & Sköldberg, Kaj: *Tolkning och reflektion. Vetenskapsfilosofi och kvalitativ metod*, Studentlitteratur, Lund 2017, s. 227.

19 Kaijser, Arne: *I fädrens spår. Den svenska infrastrukturens historiska utveckling och framtida utmaningar*, Carlsson, Stockholm 1994, s. 16.

gin järnväg. Enligt domesticeringsteorin, som använts sedan 1990-talet i huvudsak inom studier av informations- och kommunikationsteknologier, går tekniska artefakter igenom en domesticeringsprocess när de ska integreras i människors vardagsliv. Domesticeringsteorin har främst inspirerat undersökningen utifrån de bärande begreppen *funktion och mening*.²⁰ Till begreppen funktion och mening har jag lagt till *organisation*. Dessa tre begrepp används i undersökningen som verktyg till att analysera texter och arkivmaterial.

Det finns många olika teorier om plats. Här har den platsteori som formulerades av Edward Relph år 1976 i *Place and placelessness* använts som stöd i analysen och diskussionen. Funktion och mening är centrala begrepp i Relphs platsteori,²¹ liksom i domesticeringsteorin. Undersökningen har dessutom hämtat inspiration till att studera förbisedda företeelser från folkloristen Moira Smith och antropologen Michel-Rolph Trouillot, framför allt till det avslutande kapitlet.

Material och metoder

En omfattande genomgång av källor har gjorts för att söka efter uppgifter om planteringar vid järnvägen. De källor som använts i undersökningen är litteratur och arkivmaterial. Under sökningarna efter arkivmaterial från planteringsväsendet har det visat sig avgörande att förstå hur organisationen har sett ut vid olika tider inom Statens järnvägar. På Riksarkivet, som är arkivinstitution för Statens järnvägars samling, är handlingarna ordnade efter or-

ganisationen inom Statens järnvägar och i kronologisk ordning. För att kunna söka efter arkivmaterial från planteringsväsendet har schematiska organisationsplaner tagits fram för tidsperioden 1855–1875. Under den tiden har organisationen ändrats flera gånger och handlingar som rör planteringar finns arkiverade på olika ställen i samlingen. Metod för faktainsamling och olika typer av arkivmaterial får nedan en utförligare presentation med tanke på den tidigare uppfattningen att inget arkivmaterial skulle finnas bevarat från planteringar vid järnvägen.

Efter en första översiktlig genomgång av källor valdes räkenskaper, det material som finns efter Olof Eneroths och Frey Hellmans verksamhet vid Statens järnvägar, samtida tryckt material samt fotografier som huvudsakliga källor. Eneroth och Hellman samordnade verksamheten med planteringar vid det första och andra respektive det tredje distriktet, som de statliga stambanorna var indelade i, från mitten av 1860-talet. För en närmare presentation av deras funktion och sammanhang, se avsnittet ”Ledning och samordning av planteringsverksamheten” i kapitel 5.

Statens järnvägars arkivmaterial

Arkivmaterialet från Statens järnvägar finns främst på Riksarkivet och på landsarkivet i Göteborg. På landsarkivet i Lund förvaras handlingar från Södra stambanan från Malmö. Ytterligare material finns på landsarkiven i Vadstena, Östersund, Härnösand och Visby men merparten har visat sig vara material från 1900-talet. En del ar-

20 Lie, Merete & Sørensen, Knut H: *Making technology our own? Domesticating technology into everyday life*, Scandinavian Univ. Press, Oslo 1996, s. 1-10.

21 Relph, Edward: *Place and placelessness*, Pion, London 1976, s. 45-47 och Seamon, David & Sowers, Jacob: ”Place and Placelessness (1976): Edward Relph” i Hubbard, Phil, Kitchin, Rob, Valentine, Gill: *Key Texts in Human Geography*, SAGE, London 2008, s. 45.

kivmaterial finns också på Järnvägsmuseet, inte minst fotografier och avfotograferade planteringsskisser från Riksarkivet som är sökbara på hemsidan www.digitalmuseum.se.

En avgörande källa har varit räkenskaper vilka är förvarade på Riksarkivet. Räkenskaperna är inbundna månadsvis och insorterade efter ett särskilt system i tvåveckorsintervaller, där numret på arbetsstationen (se kapitel 5, avsnittet "Byggprocessen") styr numreringen av räkenskaperna. Till varje tvåveckorsperiod finns en sammanställning av utbetalningar där det står namn och oftast vilken typ av utbetalning som gjorts men ibland står bara namnen och summan. Till de fyra exemplen i kapitel 3 har räkenskaper till planteringarna kunnat letas fram efter att upplägget av räkenskaperna gått att förstå.²²

Månads- och kvartalsrapporter från byggandet av stambanorna finns bevarade, med vissa luckor, på Riksarkivet. Rapporterna är översiktliga men har i alla fall med planteringar från några platser.

I Riksarkivet finns två rapporter om planteringar till Statens järnvägstrafik (SJT) skrivna av Olof Eneroth år 1864 och år 1868. Rapporten från 1864 innefattar en besiktning Olof Eneroth har gjort av stationsplanteringar i det första och delar av det andra distriktet, Statens järnvägar var då indelade i tre distrikt. Varje station beskrivs kortfattat med avseende på vilka planteringar som finns och övergripande kommentarer om behov av åtgärder. Skrivelsen avslutas med ett förslag på hur det

fortsatta arbetet kan organiseras och vad som behöver ingå. I rapporten från år 1868 beskriver Olof Eneroth vilka arbeten som ägt rum åren 1865–1868 i det första och andra distriktet. Även här ligger fokus på stationsplanteringarna men uppgifter om verksamheten vid trädskolorna i Valla och Alingsås finns också med.

För tiden 1873–1875 finns ett diarium i Statens järnvägars samling benämnt "Diarium i Trädgårdsväsendet 1873–1888". Under de åren den här undersökningen omfattar, fram till 1875, är diariet upplagt efter fyra distrikt och i tre kolumner, en för "Ankomna skrivelser", en för datum och en för "Vidtagna åtgärder". Det femte distriktet, som tillkom 1875, finns inte redovisat under en egen rubrik i diariet, utan ingår i det första distriktet. Först 1876 redovisas det femte distriktet för sig i diariet. På den första sidan går det att läsa att Frey Hellman har "Företagit resa till Stockholm för öfvertagande af Trädgårds-Direktörbefattningen" den 13 januari 1873. Ett eget avsnitt behandlar "Skrivelser från och till Trafikstyrelsen mfl. personer" mellan åren 1874 och 1888.²³

Diariet behandlar Frey Hellmans verksamhet vid Statens järnvägar fram till hans död 1887. Från 1888 finns också uppgifter, men då skrivna med en annan handstil. Mycket tyder på att det är Frey Hellman som själv skrivit diariet och Agathon Sundius, som efterträdde Frey Hellman som trädgårdsdirektör, som har skrivit anteckningarna från år 1888.

22 Räkenskaperna finns sökbara i Nationell ArkivDatabas (NAD) under Statens järnvägar (SJ) med föregångare, inom Stambanearkiven. Jonny Hallgren från Järnvägsmusei vänner har fotograferat av många av volymerna i Stambanearkivet vilket jag kunnat använda och digitalt sökt fram rätt räkenskaper. Likaså har Jonny Hallgren fotograferat av Nils Ericsons kvartals- och månadsrapporter, rapporterna från Olof Eneroth och diariet från trädgårdsväsendet på Riksarkivet.

23 Riksarkivet, Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Bantekniska Byrån/Banavdelningen (Bbr), Diarium. Trädgårdsväsendet 1873–1888, C3:1.

Personarkiv

Olof Eneroth och Frey Hellman anlätades båda från år 1864 av Statens järnvägar för ett övergripande arbete med planteringar längs stambanorna. På Kungliga biblioteket finns Olof Eneroths personarkiv där material från åren 1865–1870 har bevarats i arkivet. Handlingarna omfattar reserapporter, arbetsrapporter, växtlistor, några skisser, brev, månadsrapporter och årsberättelser. Materialet är från det första och andra distriktet inom de statliga stambanorna och består i huvudsak av rapporter från trädgårdsmästarna i de två distrikten.²⁴

Handlingar efter Frey Hellman finns bevarade i "Hellmanska släktarkivet", som är i privat ägo i slakten. Där finns framför allt brev som använts till den här undersökningen.

Tryckt material

Vad gäller tryckt material är det samtida litteratur, i huvudsak resebeskrivningar, matriklar över personal och bestämmelser inom Statens järnvägar, som har använts. Även senare tiders publikationer om planteringar vid järnvägen har nyttjats. I några av resebeskrivningarna och artiklarna har stationsbyggnader illustrerats där planteringar tagits med. En källkritisk aspekt är hur exakta avbildningarna är och hur konstnären tolkat platsen.

En viktig källa har varit de teknisk-ekonomiska beskrivningar som gjordes över den västra stambanan och den södra

stambanan, i form av tryckta atlas år 1868 respektive år 1873 med titlarna *Teknisk-Ekonomisk beskrifning. Svenska statens Jernvägsbyggnader. I. Vestra stambanan, "Stockholm-Göteborg", med utgrening till Örebro* och *Teknisk-Ekonomisk beskrifning öfver Svenska statens Jernvägsbyggnader. II. Södra stambanan: Malmö-Nässjö-Jönköping-Falköping*. Till samtliga stationer gjordes uppmättningsritningar där strukturen av de planterade ytorna framgår med några få undantag.

Genom Kungliga bibliotekets databas för dagstidningar har information kunnat sökas om personer som anlätades av Statens järnvägar till planteringar och om synen på parker och trädgårdar under undersökningens tidsperiod 1855–1875. Sökningar på personnamn och orden järnväg, park, trädgård, gräs och trädskolor i olika kombinationer har gett många träffar i samtida dagstidningar. För de fyra platser som ingår i exemplen (kapitel 3) har sökningar gjorts utifrån plats, anläggningsår för de ursprungliga planteringarna och namn på trädgårdsmästare, men inga artiklar som berättar om planteringar vid stationerna har påträffats.²⁵

Fotografier

Äldre fotografier har använts som källmaterial. Från de fyra platser som utgör exempel i kapitel 3 finns fotografier från undersökningsperioden men det är inte alltid planteringar syns så tydligt på fotogra-

24 Kungliga biblioteket, Handskriftssamlingen, Olof Eneroth: Manuskript m.m., Brev, biographica, m.m., HS Acc 2003/3:1 och Rapporter rörande trädgårdsarbeten, HS Acc 2003/3:2. Jag själv har gått igenom materialet översiktligt på plats och därefter genom avfotograferingar. Ett samarbete med trädgårdsantikvarie Ulrika Rydh har skett för viss arkivforskning. Ulrika Rydh har gått igenom materialet från Olof Eneroths personarkiv på Kungliga biblioteket och Frey Hellmans släktarkiv. Jag har tagit del av materialet i form av avfotograferingar av samtliga handlingar, förteckningar i excel och i sammanfattningar för Olof Eneroths personarkiv och i en rapport för Frey Hellmans släktarkiv: Rydh, Ulrika: *Sammanställning av arkivsökning om Frey Hellman i Hellmans släktarkiv*, Stockholm 2018.

25 Kungliga biblioteket, Dagstidningar, <https://tidningar.kb.se/>

Arkiv	Riksarkivet i Arninge	Landsarkivet i Göteborg	Landsarkivet i Lund	Landsarkivet i Östersund	Landsarkivet i Vadstena	Landsarkivet i Visby	Landsarkivet i Härnösand	Järnvägmuseet i Gävle	Kungliga biblioteket	Hellmanaka arkivet i Ekajö	Fogelbergs samling
Tryckt material								X	X		
Fotografier								X	X		X
Ritningar	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X
Diarier	X	X	X	X	X	X	X				
Ärberättelser	X	X	X	X	X	X	X		X		X
Rapporter	X								X		
Räkenskaper	X										
Korrespondens	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Arbetshandlingar	X	X	X	X	X	X	X		X		X

Figur 1. Tryckt material i form av böcker, rapporter och tidskrifter samt arkivmaterial från Statens järnvägar finns bevarat på flera olika arkivinstitutioner. Fogelbergs samling består av kopior från Riksarkivet och några av landsarkiven och finns kopierad på Järnvägmuseet. Ritningarna från Fogelbergs samling finns sökbara på www.digitaltmuseum.se men inga av de ritningarna är daterade till den här undersökningens tidsperiod 1855–1875.

fierna när de är tagna från långa avstånd. Det finns flera källkritiska aspekter vad gäller fotografier, till exempel hur tillförlitliga dateringar av fotografierna är och vad fotografens syfte med avbildningen var. De bilder som nyttjats har analyserats utifrån vilken typ av planteringar som funnits och hur strukturen av dem ser ut. Att så många fotografier var tagna i järnvägsmiljöerna från 1860- och 1870-talen var en överraskning i insamlingsarbetet. Från denna tid, i början av fotokonsten, är det generellt sett få fotografier bevarade. Samtliga fotografier som använts i undersökningen kommer från Järnvägmuseets bildarkiv, förutom ett fotografi som kommer från Jönköpings museum, vilka alla är sökbara via www.digitaltmuseum.se. Fotografier tagna efter år 1875 skulle kunna ha använts genom den så kallade retrogressiva meto-

den²⁶, eftersom äldre tiders planteringar kan utläsas på många yngre fotografier, men den metoden har inte använts här.

Metod för faktainsamling

Inom undersökningen har en mängd arkivmaterial och litteratur gått igenom för att leta efter uppgifter om järnvägens planteringar. Eftersom arkivmaterial från planteringsväsendet vid Statens järnvägar inte finns bevarat i en komplett samling har ett avgörande steg för undersökningen varit att kartlägga Statens järnvägars organisation och utifrån den kartläggningen söka arkivmaterial från planteringsväsendet som finns bevarat i olika delar av arkivsamlingen från Statens järnvägar. Se Figur 1.

Vid en första anblick i arkivförteckningar kan det se ut som att det inte finns något material om planteringar längs de första

26 Karsvall, Olof: "Retrogressiv metod. En översikt med exempel från historisk geografi och agrarhistoria" i *Historisk tidskrift* 133:3, 2013.

järnvägarna.²⁷ Inom ramen för detta projekt har stickprover gjorts i arkivmaterial från Statens järnvägars andra distrikt som förvaras på Landsarkivet i Göteborg. Där finns material av olika slag från planteringsväsendet, t.ex. korrespondens, årsberättelser och underlag till årsberättelser från bansektioner, ritningar och utredningar.²⁸ På plats har sökningar gjorts efter handlingar på distriktsnivå och bansektionsnivå eftersom det som skickades ut från centralförvaltningen ofta inte finns sparad i Riksarkivet. Det som skickades ut från den centrala förvaltningen till distrikten har i många fall arkiverats på distriktsnivå och bansektionsnivå och det som skickades till den centrala förvaltningen finns ibland bevarat som kopior i arkivet. En förutsättning för att hitta sökvägarna i arkiven har varit en bild av Statens järnvägars organisation och hur den har förändrats över tid.²⁹ Även om materialet på landsarkivet i Göteborg till stora delar visade sig härröra från tiden efter denna undersöknings avgränsning 1855–1875, har arkivsökningarna visat på att hur Statens järnvägar varit organiserat förklarar var olika material finns arkiverat.

Arkivmaterialet från Riksarkivet, landsarkivet i Göteborg, Järnvägsmuseet och Kungliga biblioteket har fotograferats och sorterats efter arkiv och ämne i ett digitalt mappsystem. Delar av arkivmaterialet har förtecknats, till exempel samtliga bevarade

årsberättelser och arkivmaterialet per arkivinstitution fram till år 1875. Transkribering har gjorts av rapporterna skrivna av Olof Eneroth till SJT och Frey Hellmans diarium fram till och med år 1875 samt vissa räkenskaper och skrivelser som finns bevarade på Riksarkivet och Järnvägsmuseet.

Material till de fyra platserna i kapitel 3 har erhållits genom den övergripande genomgången av arkivmaterial och litteratur och specifikt genom samtida räkenskaper från respektive plats, ritningar, bevarade fotografier och resebeskrivningar.

Litteraturstudier har gjorts av både samtida litteratur från 1800-talets mitt och senare publicerad litteratur om företeelsen planteringar vid järnvägen. Litteratur har sökts med hjälp av databaserna Libris, Supersök på Göteborgs universitetsbibliotek, Google Scholar, Scopus och JSTOR. Publikationer om planteringar i järnvägsmiljöer och andra offentliga miljöer i Sverige och internationellt har sökts i databaserna. Sökningar har också gjorts efter samtida material som resebeskrivningar, matriklar över personal och bestämmelser inom Statens järnvägar vilka oftast visat sig finnas på Järnvägsmuseet.

En utgångspunkt i faktainsamlingen har varit "framlängesperspektiv" på det historiska materialet. Historikern Göran B Nilsson har formulerat perspektivet och visat på att genom att sträva efter att studera

27 Från tiden efter den här undersökningsperioden finns handlingar i arkivförteckningar från Riksarkivet. I Statens järnvägars arkivsamling finns delar av det arkivmaterial planteringsverksamheten har skapat, t.ex. årsberättelser från åren 1891–1958 (med vissa luckor): Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Bantekniska Byrån/Banavdelningen (Bbr), Årsredogörelser. Trädgårds- och planteringsväsendet, F3:1 1891–1958; och räkenskaper från åren 1888–1915: Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Bantekniska Byrån/Banavdelningen (Bbr), Utgifter för trädgårdsväsendet 1888–1915, D1:1.

28 Landsarkivet i Göteborg, SJ, II Distriktet.

29 Anders Jansson, som anlätades som expert av landsarkivet i Göteborg under uppordningen av SJ:s arkivsamling, har varit till stor hjälp för att hitta källor till hur SJ:s organisation har sett ut och han har även kunna förklara arkivets indelning efter SJ:s sakgruppsregister och när registren omnumrerats.

en tidsepok från en viss startpunkt istället för att blicka bakåt med samtidens facit kan tidsepokens aktörer och händelser studeras mer nyanserat.³⁰ En ledstjärna för undersökningen har varit framlängesperspektivet mer som en metod genom att källmaterialet har studerats i kronologisk ordning från 1850-talet fram till år 1875.

Metod för analys och tolkning

För att analysera det insamlade materialet har kulturanalys och hermeneutik som metod använts. Kulturanalys har brukats genom att kartlägga teman utifrån begreppen *funktion* och *mening* från domesticeringsteorin och Relphs platsteori samt begreppet *organisation*. Med hermeneutik som metod menar jag att jag haft en förförståelse i analysen som sedan kontinuerligt ändrats under analysens gång när delar satts i relation till helheten och ändrats till en ny förförståelse – den hermeneutiska cirkeln.³¹

Begrepp och benämningar

I undersökningen används *planteringar* som samlingsbegrepp för alla typer av anläggningar med växter (trädgårdar, parker, alléer o.s.v.). Inom Statens järnvägar har begreppen trädgårdsväsende och planteringsväsende varit de vanligast använda namnen på den del i organisationen som ansvarade för planteringar. I den här studien används istället orden *planteringsverksamhet* och *odlingsverksamhet*. De första växtdepåerna inom Statens järnvägar kallades tidsenligt

för *trädkolor*, vilket också nyttjas som begrepp i den här studien. På några ställen i arkivmaterialet dyker titeln ”trädgårdsman” upp vilket tolkats som ett annat ord för *trädgårdsmästare*. Som samlingsnamn för personalens bostäder vid järnvägen används ordet *boställshus*.³²

Många olika titlar och benämningar användes inom järnvägen på 1800-talet. Den som var ansvarig för en station hade sin titel utifrån storleken på stationen, till exempel stationsinspektör och stationsmästare. Här har genomgående titeln *stationsföreståndare* använts.

Begrepp som *gröna miljöer* och *grönytor* förekommer på flera ställen i undersökningen, men användes inte under 1800-talet. *Naturförsköningskonst* kan närmast liknas vid det moderna samlingsnamnet landskapsarkitektur. Eftersom det är ett viktigt begrepp för den här undersökningen har 1800-talets ord använts.

I licentiatupsatsen används *Statens järnvägar* som namn på organisationen för den statliga järnvägen. Under olika tider har olika stavningar använts och myndighetsnamnet har ändrats flera gånger från år 1855 och fram till modern tid. Det första myndighetsnamnet var *Statens järnvägsbyggnader*. När två myndigheter bildades år 1863 fick den myndighet som byggde nya järnvägar behålla namnet Statens järnvägsbyggnader (*SJB*) och den myndighet som ansvarade för trafiken och underhållet fick det nya namnet Statens järnvägstrafik

30 Nilsson, Göran B.: *Den lycklige humanisten. Tio offensiva essäer*, Carlsson, Stockholm 1990, s. 51.

31 Alvesson & Skoldberg 2017. s. 152-153.

32 Svensk ordbok, ”boställshus”, https://svenska.se/saob/?id=B_3961-0168.Q456&pz=7, hämtad 2020-01-02, där boställshus betyder disponering av hus eller lägenhet som del av löneförmån. Boställshus har använts som samlingsnamn för olika typer av bostäder medan betjäningshus använts som benämning på hus innehållande flera mindre lägenheter inom järnvägens organisation. Se: Edelsvärd, Adolf & Zettervall, Folke: ”Husbyggnaderna vid Statens Järnvägar” i *Statens Järnvägar 1856–1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning*, Del II, Centraltryckeriet, Stockholm 1906, s. 430.

(SJT). I det här arbetet används de moderna stavningarna av myndighetsnamnen och i huvudsak förkortningarna eftersom namnen från år 1863 och fram till denna undersöknings avslut år 1875 är så lika varandra.

I studien är det stavningen av ortnamn i källan som återgetts vid citat och i löpande text den nutida stavningen av ortnamn. I organisationsplanerna i kapitel 5 har inte alla nivåer och inte alla personnamn tagits med, med hänsyn till utrymmet, utan fokus för planerna är de olika funktionerna i organisationen. Däremot har namn på de översta chefsnivåerna angetts för den läsare som vill följa enskilda personer i organisationens förändringar och för den som vill se var personer på chefsnivå som nämns i texten hörde organisatoriskt.

Disposition

Efter detta inledningskapitel följer kapitel 2 som behandlar tidigare forskning. I kapitel 3 ges en introduktion till anläggningen av tidiga planteringar genom fyra utvalda

exempel på platser vid de första stambanorna. Exemplet presenteras tidigt i studien för att ringa in vilken typ av planteringsverksamhet som bedrevs, vilka delar i Statens järnvägars organisation som berördes och vilket källmaterial som finns bevarat. Dessa planteringar längs järnvägarna sätts i följande kapitel i sitt sammanhang, först genom en introduktion av samhället och synen på naturen, offentliga parker och trädgårdar under den undersökta tidsperioden 1855–1875 i kapitel 4. Därefter diskuterar kapitel 5 järnvägens tillkomst och ger några utblickar till järnvägsnätets utbyggnad bortom de statliga stambanorna i Sverige. Detta kapitel behandlar vidare Statens järnvägars organisation, vilka som arbetade med planteringar och hur planteringsverksamheten började samordnas. I kapitel 6 analyseras funktionen och meningen med de olika typerna av planteringar vid järnvägen. En avslutande diskussion utgör kapitel 7 där också förslag på fortsatt forskning finns.

KAPITEL 2

TIDIGARE FORSKNING

TIDIGARE FORSKNING

Tidigare forskning om planteringar längs järnvägen

Sverige

Statens järnvägars planteringsverksamhet har tidigare varit föremål för en doktorsavhandling och en licentiatuppsats. *Trädgårdsideal och kunskapssyn. En studie av meningens uttryck med exempel från Gösta Reuterswårds och Ulla Molins skapande handling*, doktorsavhandlingen, är en studie genomförd av landskapsarkitekten Eva Gustavsson. Den undersökningen innehåller en biografi över trädgårdsarkitekt Gösta Reuterswård, som var trädgårdsdirektör vid Statens järnvägar åren 1938–1960, och publicerades år 2001 vid Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU). I licentiatuppsatsen, även den utgiven av SLU, undersöker

landskapsarkitekten Johan Bergkvist järnvägens platser från en landskapsarkitektonisk synvinkel och ur ett hållbarhetsperspektiv. Den studien kom år 2013 med titeln *Landskapsarkitektur i järnvägslandskap. Platsernas förändring i historiskt perspektiv*. Vad gäller det gröna kulturarvet från de privata banorna finns två mindre fallstudier i sistnämnda skrift. Det finns även några studentarbeten från SLU som behandlar delar av planteringsväsendet vid Statens järnvägar, ett av dem innehåller en fallstudie av Eslövs järnvägsstation¹ som finns med som ett exempel i denna studie i kapitel 3. De senaste åren har flera examensarbeten vid institutionen för kulturvård studerat

¹ Ask, Catarina: *SJ:s planteringsväsen – utifrån en fallstudie av Eslövs järnvägsstation*, Examensarbete inom landskapsingenjörsprogrammet, 1999:19, SLU, Alnarp. 1999; Andersson, Andrea: *Stationsutveckling på stad och i landsbygd – exempel från Gagnef*, Examensarbete i landskapsplanering, 30 hp, Institutionen för stad och land, Sveriges lantbruksuniversitet, Uppsala 2009; Andersson, Elisabeth: *Med gröna ögon på arbetet – Alingsås station*, Övningsuppgift, Landskapsarkitektur Alnarp, vt 2012; Pålsson 2005 och Sirelius, Julia: *Rosor och rälsar. En fördjupning i de svenska järnvägsparkernas epok*, Självständigt arbete 30 hp, Landskapsarkitekturprogrammet, Sveriges Lantbruksuniversitet, Alnarp 2018.

järnvägens planteringar, se nedan under rubriken "Kulturvård".

En handfull artiklar finns publicerade i ämnet. Landskapsarkitekten Åsa Klintborg Ahlko uppmärksammade redan år 1993 planteringar längs järnvägen ur ett kultur- arvsperspektiv med artikeln "SJ:s rabatter – Statens järnvägar som förmedlare av trädgårdskultur" i tidskriften *Lustgården*. Några år senare, år 1996, publicerade Kungl. Skogs- och Lantbruksakademien *Fjällnära trädgårdar i Jämtland och Härjedalen tiden 1830–1900* av landskapsarkitekten Ulla Rylander där ett kortare avsnitt handlar om Statens järnvägars växtdepå i Östersund och fyra stationsplanteringar i västra Jämtland. Eva Gustavsson har, förutom doktorsavhandlingen ovan, studerat stationsplanteringar, naturförsköningskonst och den förändrade synen på planteringar genom exempel på järnvägsparker från 1800-talet till modern tid, men även kort berört järnvägens andra gröna miljöer, i artikeln "Järnvägslandskapet" år 2005. Statens järnvägars planteringsväsende från år 1862 till år 1973, framför allt utifrån trädgårdsdirektörernas och chefsarkitekternas roller och gestaltning av järnvägsmiljöerna, har Johan Bergkvist undersökt i "Järnvägarnas parker och trädgårdar – en återblick" i årsboken *Spår 2012*. I artikeln lyfts bristen på kunskap om både de statliga och privata järnvägarnas odlingsverksamhet.

På uppdrag av Banverket har agronomen Charlotte Fogelberg Lagerberg och hortonomen Fredrik Fogelberg sammanställt en rapport år 2007 om järnvägens planteringar och nyanserat bilden av vilket arkivmaterial

som finns att tillgå inom området. Till rapporten gjordes även fältinventeringar. Rapporten *Järnvägens trädgårdskultur – att återskapa banvaktstugans trädgård. Ett projekt utfört på uppdrag av Banverket* omfattar ett nationellt perspektiv på framför allt prydnadsplanteringar inom Statens järnvägar, men även nyttoplanteringar vid banvaktstugor. Projektet på Banverket resulterade också i några artiklar av samma författare där de ger en historik över Statens järnvägars planteringsverksamhet, kort beskriver de olika trädgårdsdirektörerna och deras inriktning samt lyfter fram hur järnvägsmiljöerna har gestaltats med avseende på planteringar och att det kan återupptas.²

Flera av artiklarna i *Statens Järnvägar 1856–1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning* som utgavs till SJ:s 50-årsjubileum 1906 har använts i den här studien som en del i det empiriska materialet, inte minst "Planteringar" som skrevs av dåvarande trädgårdsdirektören Agathon Sundius. I den artikeln finns en kronologisk förteckning över när stationsplanteringar anlades. Sundius efterträdare Enoch Cederpalm publicerade artikeln "Planteringsväsendet" i nästa jubileumsbok, *Statens Järnvägar 1906–1931. Minnesskrift i anledning av de svenska statsbanornas 75-åriga tillvaro med Kungl. Maj:ts nådiga bemyndigande utgiven av Kungl. Järnvägsstyrelsen* och några andra artiklar om planteringsverksamheten. Även Cederpalms efterträdare Gösta Reuterswärd sammanfattade SJ:s planteringsverksamhet i flera artiklar, bland andra "Statens Järnvägars

² "Parker och planteringar. Om Statens järnvägars trädgårdsväsende under hundra år" i *Årsbok för Riksarkivet och landsarkiven* 2007; "Statens järnvägars trädgårdshistoria" i *Bulletin för trädgårdshistorisk forskning* 2008 och "One hundred years of gardening for public service - the horticultural heritage of the Swedish State Railways" i *Studies in the history of gardens & designed landscapes* 2011.

trädgårdsanläggningar” i *Trädgårdskonst – Den moderna trädgårdens och parkens form* år 1948. Samtliga artiklar från trädgårdsdirektörerna har fokus på den samtida verksamheten och någon utförligare historik om de första planteringarna finns inte i deras publikationer.

Av de ovan nämnda studierna av planteringar längs järnvägen är det ingen som undersökt när, hur och varför de första planteringarna kom till. I några av texterna nämnda ovan finns korta redogörelser för vilken funktion planteringarna längs järnvägen hade till en början, men oftast utan källhänvisningar. Det finns ingen heltäckande beskrivning av hur planteringsväsendet var uppbyggt och hur det präglade kulturlandskapet. Det saknas också kunskap om hur resterna efter planteringarna ser ut idag och hur spåren kan hanteras. I anslutning till det här doktorandprojektet har några inventeringar av spåren efter planteringar, framför allt stationsparker, kunnat genomföras i samarbete med Trafikverket och företaget Hus och grönska som resulterat i tre rapporter skrivna av trädgårdsantikvarien Ulrika Rydh.³

Internationellt

I *Nordisk Illustreret Havebrugsleksikon* från år 1934 beskrivs att ”Jernbaneplantninger” var vanligt från att järnvägarna började anläggas i Europa.⁴ I anslutning till den här

studien har jag endast stött på några få mindre forskningsarbeten internationellt inom ämnet.⁵ Ett exempel på att motsvarande planteringsverksamhet som Statens järnvägars använts i Kanada finns beskrivet i boken *The train doesn't stop here any more. An illustrated History of Railway Stations in Canada*, skriven av geografen Ron Brown år 1991, och i en artikel från år 1996 som uppger att planteringar funnits längs Kanadas järnvägar sedan 1860-talet.⁶ Inom den här undersökningen har en del historiskt material påträffats som visar att planteringar längs järnvägen har funnits i flera länder, se avsnittet ”Internationella utblickar” i kapitel 5.

En undersökning om anläggandet av järnvägen i Norge kommer in på frågor kring de första stationsplanteringarna, *Teknologisk nyskapning og kulturell brytning. Norsk jarnbane 1840–1880*, av Yngve Skjæveland år 2008. Avhandlingen i ämnet tvärvetenskapliga kulturstudier visar på betydelsen av järnvägsstationen i rollen att skapa ordning och social kontroll i 1800-talets samhälle. Stationen beskrivs som slussen mellan tåget och världen, där planteringarna fyllde funktionerna att pryda den viktiga platsen och skapa trivsel för resenärerna. Skjæveland har utvecklat sina resonemang om planteringarnas roll i artikeln ”Den norske stasjonsparken. Mellom natur och kultur” i *Bulletin för trädgårdshisto-*

3 Rydh, Ulrika: *Järnvägsparker och planteringar. Sammanställning av provinventeringar hösten 2016*, Stockholm 2016; *Stationsparker i Närke. Sammanställning av inventeringsresa*, Stockholm 2018 och *Järnvägsparker Hälsingland – Gästrikland. Sammanställning av inventeringsresan 2018-08-22 – 2018-08-23*, Stockholm 2019.

4 ”Jernbaneplantninger” 1934, s. 756.

5 von Baeyer, Edwinna: ”Manitoba History: The Rise and Fall of the Manitoba Railway Garden” i *Manitoba History*, Number 31, Spring 1996; Chheng, Youseng and Asano, Jun-ichiro: ”Spatial and historic characteristics of Phnom Penh central area: Railway Station Garden” i *International Journey of Sustainable Society*, Vol. 6, No. 3, 2014, s. 216-239; Betteridge, Christopher: ”The SM's pride and joy: Some notes on railway station gardens” i *Historic Environment*, Vol. 10, No. 1, 1993, s. 18-23 och Piana, Pietro, Watkins, Charles and Balzaretto, Ross: ”The Palm Landscapes of the Italian Riviera” i *Landscapes*, Taylor & Francis 2019.

6 von Baeyer 1996.

risk forskning år 2013. Artikeln har direkta kopplingar till den här undersökningen eftersom den handlar om motivet till de tidiga stationsplanteringarna i Norge. Skjæveland menar att stationsparkerna användes som ett uttryck för att visa att den svårtämjda norska naturen kultiverades med hjälp av den nya teknologin som järnvägen bestod av. Till en början kom trädgårdsmästare från Sverige till Norge för de första planteringarna vid järnvägen runt år 1860 enligt artikeln ”Norges Statsbaner – en etat med hageanlegg på programmet” i *Fortidsvern* år 1986 av landskapsarkitekten Sverre K. Steine. Några år tidigare skrev Steine en kort sammanfattning om de första parkanläggningarna vid järnvägsstationer i Norge, ”Hager i NSB” i *Byggekunst* år 1979. Stationsparkernas historia i Norge behandlades av Christian Wesenberg, i ett examensarbete i landskapsarkitektur år 1990, med titeln *Jernbanens stasjonsparker*.

Från de övriga nordiska länderna finns några få publikationer som rör järnvägens planteringar. I Danmark har Ole Edvard Mogensen, som skrivit många böcker om dansk järnvägshistoria, publicerat en kort artikel med titeln ”Statsbanernes Plante-ringsvæsen” år 2017. Året innan kom en bok skriven av journalisten Tiina Martin som handlar om stationsparker i Finland, men den är endast publicerad på finska med titeln *Aseman puistossa*. Ett mindre avsnitt i en bok om Finlands järnvägshistoria, författad av järnvägshistorikern Jan-Erik Wiik och även den från år 2016, beskriver planteringsverksamheten längs järnvägen i Finland.⁷

Olof Eneroths insatser vid järnvägen ska vi stifta närmare bekantskap med i kapitel

5. Eneroths arbeten inom trädgårdskonst finns behandlade i en avhandling skriven på tyska år 2011 av landskapsarkitekten Joachim Schnitter, *Anguis in herba. Gartenkultur und die Veredlung der Welt. Das Lebenswerk des schwedischen Agitators Olof Eneroth (1825–1881)*. Avhandlingen tar ett stort grepp om hela Eneroths levnad och verksamhet men hans roll inom järnvägen undersöks inte med en hänvisning till att något register över Eneroths arbete inte hittats i Statens järnvägars arkiv.

I några jubileumsböcker från andra länder finns illustrationer som visar planteringar vid järnvägen från mitten av 1800-talet, till exempel i *Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen* från år 1935 och i *Die Eisenbahnen in Österreich. Offizielles Jubiläumsbuch zum 150jährigen Bestehen* från år 1986, men inga beskrivningar eller analyser av planteringsverksamheten.

Tidigare forskning inom trädgårds-historia och järnvägens kulturmiljöer **Trädgårdshistoria**

Under de senaste 20 åren har det gröna kulturarvet undersökts utifrån flera olika perspektiv och inom olika vetenskapliga discipliner. Konstvetaren Catharina Nolin disputerade år 1999 med avhandlingen *Till stadsbornas nytta och förlustande. Den offentliga parken i Sverige under 1800-talet* vid Stockholms universitet. Nolin studerar den offentliga parkens tillkomst, gestaltning och användning ur ett konstvetenskapligt perspektiv men har inte med stationsparker i sitt källmaterial. Det har inte heller landskapsarkitekten Eivor Bucht i avhandlingen *Public parks in Sweden 1860–1960 – The planning and design discourse*, utgiven

⁷ Wiik, Jan-Erik: *Vägar av järn till landets värn. Storfurstendömet Finlands järnvägspolitik*, Tipos Ab, Vasa 2016, s. 294.

av Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) år 1997.

Inger Olaussons doktorsavhandling *En blomstrande marknad. Handelsträdgårdar i Sverige 1900–1950 med fyra fallstudier i Stockholms län* (2014) är även den från SLU, inom ämnet agrarhistoria. Där undersöker hortonomen, och numera forskaren i kulturvård, Olausson handelsträdgårdar och anknyter till förhållanden inom Statens järnvägars planteringsväsende med de växtdepåer som fanns där. Handels-trädgårdarna och växtdepåerna hade helt olika ekonomiska förutsättningar, de förstnämnda i en kommersiell marknad och de sistnämnda inom ett statligt verk. Arbetsuppgifterna med inköp, förökning, transporter och skötsel torde ändå varit snarlika men undersökningsperioden är några decennier efter den här studiens tidsavgränsning 1855–1875. Hortonomen Åsa Ahrlund disputerade år 2005 vid SLU med avhandlingen *Den osynliga handen. Trädgårdsmästaren i 1700-talets Sverige*. Trädgårdsmästarna som skildras var verksamma tiden innan järnvägarnas planteringar kom till, men studien ger en bakgrund till trädgårdsmästaryrket.

I avhandlingen inom landskapsarkitektur *Åkerns blomma. Trädgården som jordbrukets förebild i 1800-talets Skåne* (2012) har Åsa Klintborg Ahlklo vid SLU behandlat trädgårdsodling under samma tid som denna undersökning, men inom jordbruket i Skåne. Många beröringspunkter finns mellan studierna, inte minst samhällskontexten och enskilda personer som till exempel Olof Eneroth och Carl Ludvig Siemens.

Även historikern Eva Blombergs bok *Hallonlandet. Trädgårdens odling under 200 år*, också den från år 2012, har ämnesav-

gränsningen till trots undersökt trädgårdsodlingens förutsättningar och aktörer som sammanfaller med denna studie. Dessutom ingår ett avsnitt om naturförsköningskonst i Blombergs undersökning. Kulturgeografen Patrik Olssons avhandling *Ömse sidor om vägen. Allén och landskapet i Skåne 1700–1900*, även den från år 2012, undersöker det gröna kulturarvet längs vägar med fokus på alléer i Skåne där alléer mellan gods och järnväg är en delundersökning. Gröna strukturer för skapandet av rum och som manifestation samt uppfattningen av landskapet under 1800-talet är delar som också behandlas i denna licentiatuppsats.

Maria Flinck, etnolog och trädgårdshistoriker, behandlar bara kort odlingsverksamheten vid Statens järnvägar i *Tusen år i trädgården. Från sörmländska herrgårdar och bakgårdar* (1994) men har i stor utsträckning bidragit med trädgårdskulturens bakgrund och situation i 1800-talets Sverige till den här undersökningen. I *Historiska trädgårdar – att bevara ett föränderligt kulturarv* beskriver Maria Flinck år 2013 forskningsläget inom trädgårdsvård och trädgårdshistoria. I boken redogörs också för vilken lagstiftning och vilka internationella konventioner historiska trädgårdar omfattas av. Dessutom görs en genomgång av vilka källor som kan användas till undersökningar av historiska trädgårdar.

I några fall har forskningen berört att järnvägens planteringsväsende var avgörande och påverkade gestaltningen av många andra gröna rum, men ingen djupgående studie har ännu gjorts av organisationen, omfattningen och betydelsen av järnvägens planteringar. Det saknas även jämförande studier ur ett internationellt perspektiv.

Järnvägshistoria och industrihistoria

Järnvägens utveckling och betydelse finns skildrade i många studier, både i Sverige och internationellt. Redan år 1907 skrev Eli Heckscher en avhandling i ekonomisk historia med titeln *Till belysning af järnvägarnas ekonomiska betydelse för Sveriges utveckling*. Ett annat, senare exempel är Stig Svallhammars avhandling från år 1991 i kulturgeografi, *En spårlös järnvägs-satsning? Om introduktionen av ett nytt transportmedel i norra Kalmar län*, som undersöker transportsystemens sammanhang och järnvägens framväxt, även ur ett nationellt perspektiv titeln till trots. Ett brett angreppssätt är taget på stationssamhällets uppbyggnad och betydelse i antologin *Stationssamhällen. Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering* vid Växjö universitet år 1999, med historikerna Peter Aronsson och Lennart Johansson som redaktörer. *Bebyggelsehistorisk tidskrift* hade 1986 temat "Järnväg, bygd och bebyggelse" med redaktörerna Lennart Améen, kulturgeograf, och Margit Forsström, arkeolog. Där framgår järnvägens betydelse i samhällets omvandlingar och teknikutvecklingens roll. Bebyggelseutvecklingen längs järnvägen beskrivs i flera av artiklarna men planteringarna, som präglade järnvägens miljöer i hög grad, lyser med sin frånvaro. Motiven för järnvägens utbyggnad klarläggs däremot i flera av artiklarna.

Adolf Wilhelm Edelsvärd (1824–1919), Statens järnvägars chefsarkitekt från år 1855 till 1895, ansvarade för tillkomsten av närmare 6 000 byggnader längs de statliga järnvägarna. Arkitektkompetensen knöts

till Statens järnvägar samma år som Nils Ericson (1802–1870), överste vid Flottans mekaniska kår, fick uppdraget att bygga de första stambanorna år 1855.⁸ Arkitekten Gunilla Linde Bjur har publicerat flera akademiska arbeten och böcker om stationsbyggnader och arkitekten Adolf Edelsvärd. Linde Bjurs doktorsavhandling i konstvetenskap från år 1999 har titeln *Arkitekt vid industrialismens genombrott. Adolf Edelsvärd – en yrkesbiografi*. Dessförinnan, år 1989, publicerade Svenska Järnvägsklubben hennes C-uppsats med titeln *Stationshus 1855–1895. A.W. Edelsvärd som järnvägsarkitekt*. År 2010 kom boken *Stationshus – Järnvägsarkitektur i Sverige* där också järnvägens trädgårdar som förebilder kort behandlas. Samma år, 2010, disputerade Aram Bakerson i arkitektur med avhandlingen *Från järnvägsstation till kommunikationsnod. En studie av verksamhetsfunktioner, rumsliga komponenter och anpassning till nutida resandebehov i järnvägsstationer från sju länder* vilken analyserar utformningen av hela 37 moderna järnvägsstationer, men många anlagda under 1800-talet, med omkringliggande ytor.

Järnvägar för ångdragna tåg och persontrafik började byggas i Sverige i mitten av 1800-talet. De första sträckorna invigdes år 1856, några enskilda järnvägar och de första delarna av de statliga stambanorna. Avgörande för min undersökning har varit *De första stambanorna – Nils Ericsons storverk* som kom år 2014 och som beskriver hur anläggandet av de första statliga järnvägarna gick till och hur arbetet organiserades. Den boken är författad av Lars Berggrund,

8 Linde, Gunilla: "Från Malmö till Boden på 40 år – A W Edelsvärds stationshus 1855-1895" i Améen, Lennart & Forsström, Margit (red.): *Bebyggelsehistorisk tidskrift*, nr 12 1986, Uppsala 1987, s. 108 och Nils Ericson, <https://sok.riksarkivet.se/sbl/artikel/15351>, Svenskt biografiskt lexikon (art av Bengt Hildebrand.), hämtad 2019-12-15.

civilingenjör och stadsplanerare, och Sven Bårström, baningenjör.

Den tyska kulturhistorikern Wolfgang Schivelbuschs studie *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert* (1977) gavs år 1984 ut på svenska med titeln *Järnvägsresandets historia. Om rummets och tidens industrialisering under 1800-talet*. Studien behandlar hur resenärerna upplevde det nya transportsättet och hur det påverkade individer och samhälle. Till utgåvan år 1998 skrev kulturgeografen Gunnar Sandin "Ett svenskt efterord" för att ställa utvecklingen i Sverige i förhållande till Schivelbuschs undersökning.

Med sina tekniska komponenter och anläggningar kan järnvägar placeras inom det industriella kulturarvet. Idéhistorikern Richard Pettersson beskriver i *Den svenska kulturmiljövårdens värdegrunder. En idéhistorisk bakgrund och analys* år 2003 att industriminnesvård har funnits i Sverige i mer än hundra år och tagit sig olika former i uttryck. Under 1950-talet påbörjades en rörelse i England som fick namnet "Industrial Archaeology", och industriminnesvården inriktades på dokumentation och bevarande. Pettersson menar att detta ledde i Sverige vidare till att från 1960-talet började en bredare inriktning med industri- och teknikhistoria kopplat till socialhistoriska aspekter. Sedan 1990-talet är industriarvet en del av kulturmiljövården och turismnäringen.⁹ I artikeln "Kulturarvets berättelser – industriarvets mening", publicerad år 2005 i boken *Otydligt, otypligt, otaligt. Det industriella kulturarvets utmaningar*, formulerar historikern Peter Aronsson frå-

gor om det industriella kulturarvets innehåll och användning.

Kulturarvet längs landets järnvägar är lite efterforskat och metoder för att ta tillvara dess natur- och kulturvärden saknas i stor utsträckning.

Kulturvård

Järnvägens gröna kulturarv skär genom många olika ämnen. Det historiska perspektivet i den här undersökningen och behovet av kunskapsunderlag för att vårda de spår som finns kvar är angreppssätt som är vanliga inom kulturvård. En uppvärdering av kulturvärden längs järnvägen skulle kunna börja med kunskapsbildning på motsvarande sätt som forskaren i kulturvård Ingrid Martins Holmberg beskriver ämnet kulturvård och den förändrade synen på stadsbebyggelse i "Med bebyggelsehistoria som medel. Om relationer mellan kunskapsbildning och uppvärdering av äldre stadsbebyggelse", publicerad i *Bebyggelsehistorisk tidskrift* år 2011.

Inom ämnet kulturvård har två licentiatuppsatser och en doktorsavhandling skrivits inom trädgårdens hantverk. Bildkonstnären Nina Nilsson undersöker i *Färgbilden som redskap vid växtkomposition* (2013) hur färgbilder och färgscheman kan användas som redskap i studier och gestaltning av växtmiljöer. Trädgårdsmästaren och kulturvårdsforskaren Tina Westerlunds licentiatuppsats utgavs samma år, med titeln *Trädgårdsmästarens förökningsmetoder – schema och katalog över förökningsdelar vid vegetativ förökning av fleråriga örtartade växter*. Hennes doktorsavhandling från år 2017 heter *Trädgårdsmästarens föröknings-*

⁹ Isacson, Maths, "Industriminnen som kulturarv. Förändringar i synen på industrins lämningar i Sverige" i *Den Jyske Historiker* nr 122-123, Århus 2009, s. 16.

metoder. Dokumentation av hantverkskunskap. Westerlunds undersökningar har beröringspunkter med järnvägens planteringar genom att de behandlar kunskapen om trädgårdshantverk på plantskolor. Statens järnvägar drev ett antal plantskolor och växtdepåer från slutet av 1850-talet fram till att den sista växtdepån lades ned år 1973 i Hässleholm.¹⁰ En doktorsavhandling inom trädgårdens hantverk som trycks år 2020, *Management Regimes for Lawns and Hedges in Historic Gardens* av trädgårdsmästaren Joakim Seiler, har paralleller med den här studien i termer av ett kulturarv som varit en utbredd företeelse men som det finns begränsade källor till.

Flera examensarbeten vid institutionen för kulturvård har behandlat järnvägens planteringar. Under de senaste åren har ett arbete om växtmaterial och stilideal vid Statens järnvägar 1930–1950 genomförts och ett om järnvägsplanteringar vid Karlsborgs station och Tibro station.¹¹

De senaste åren har flera avhandlingar lagts fram vid institutionen för kulturvård som den här undersökningen på olika sätt anknyter till. Offentliga miljöers gestaltning och användning har bebyggelseantikvarien och forskaren i kulturvård Eva Löfgren undersökt i form av tingshus i *Rummet och rätten. Tingshus som föreställning, byggnad och rum i användning 1734–1970*, från år 2011. Löfgren behandlar trädgårdarnas ut-

formning och roll vid tingshusen, och drar flera paralleller med järnvägarnas framväxt med tillhörande planteringar. Löfgren konstaterar att det inte fanns några riktlinjer för hur trädgårdarna vid tingshusen skulle se ut, men att de följde de rådande idealen och var betydelsefulla genom sin omfattning, gestaltning och användning.

För den här undersökningen har det varit intressant att ta del av bebyggelseantikvarien och kulturvårdsforskaren Ingrid Martins Holmbergs avhandling *På stadens yta. Om historiseringen av Haga* från 2006 med anledning av hur en plats betraktas eller inte betraktas som ett kulturarv och hur en omvärderingsprocess kan ske. Bebyggelseantikvarien och forskaren i kulturvård Gunnar Almevik disputerade år 2012 med *Byggnaden som kunskapskälla*. Almevik visar hur byggnadsundersökningar och arkivstudier kan användas, vilket inspirerat det här arbetet i sökandet efter olika typer av källmaterial till järnvägarnas planteringar. På institutionen för kulturvård pågår ett doktorandprojekt av konservatorn Karin Hermerén om konst i offentliga miljöer och hur dessa konstverk förvaltas. Det projektet har direkta paralleller med hur det offentliga har satsat resurser på den gröna utformningen i järnvägsmiljöer, där vård och underhåll idag också brister.

Ett arbete som ligger nära ämnet kulturvårds inriktning är historikern

10 Sundius 1906, s. 584–586 och Järnvägsmuseet, A4ch, SJ Trädgårdsväsen, ”Trädgårdsvärksamheten vid SJ”, Ba 72-0194/3709, 21 feb. 1972.

11 Widegren 2018; Trainor, Fiona: *De bortglömda trädgårdarna. Järnvägsplanteringar längs Karlsborgsbanan under 100 år*, Kandidatuppsats, Trädgårdens hantverk, Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet, 2019; Hjelm, Angelina: *Ett gestaltningsförslag till järnvägsparken i Gällivare*, kandidatuppsats 21 hp, Trädgårdens hantverk och design, Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet 2008. Ett studentarbete gjordes år 2004 vid föregångaren till institutionen för kulturvård i Mariestad, Hantverksskolan i Mariestad Dacapo: Fredricson, Tobias: *Järna – stationsområdets planteringar runt sekelskiftet 1900. En historisk undersökning*. Planteringar vid järnvägen nämns i examensarbetet *Bebyggelsen vid Höganäs-Mölle järnväg – historia och bevarande*, skrivet av Henrik Ranby år 1988 då institutionen hette Institutionen för konservators- och bebyggelseantikvarisk utbildning.

Johannes Westbergs forskning om de tidiga skolhusens byggprocesser. År 2014 publicerade Westberg *Att bygga ett skolväsende. Folkskolans förutsättningar och framväxt 1840–1900* där han använder källor och ställer frågor till 1800-talets samhälle som påminner om arkivmaterialet och frågeställningarna i den här studien om de första planteringarna längs järnvägarna. Westberg behandlar även skoltomterna och funktionen med skolträdgårdar. Ett annat forskningsområde som kan te sig långt från kulturvård är Nordiska språk, men där har språkvetaren

Andreas Nord undersökt trädgårdsböcker utgivna under en lång tidsperiod, *Trädgårdsboken som text 1643–2005* (2008). Flera av de handböcker som Nord undersöker har med stor sannolikhet använts av personalen som arbetat med planteringar vid landets järnvägar.

I nästa kapitel kommer vi kastas in i 1800-talets mitt och fördjupa oss i fyra platser från den statliga järnvägens första år. Genom en undersökning av fyra exempel ska vi se vilket källmaterial som kan ge ledtrådar till järnvägsmiljöernas planteringar och vad materialet berättar.

KAPITEL 3
FYRA PLATSER – EXEMPEL PÅ
TIDIGA JÄRNVÄGSPLANTERINGAR

FYRA PLATSER – EXEMPEL PÅ TIDIGA JÄRNVÄGSPLANTERINGAR

I det här kapitlet ger vi oss genast i kast med fyra platser vid järnvägen för att undersöka vilka spår i arkiv och tryckt material som kan finnas efter planteringar från de första åren med den statliga järnvägen. Västra stambanan från Göteborg och Södra stambanan från Malmö började byggas år 1855. Från Stockholm började Västra stambanan byggas först år 1858, och trafiken kom igång i slutet av år 1860. Kapitlet inleds med en översikt över de första sträckorna som började med tågtrafik och några uppgifter om tidiga planteringar. Exemplet innefattar järnvägsstationer vid bansträckor som invigdes åren 1857–1862. Här ger vi oss direkt in i verkligheten för att sedan i kommande kapitel titta på hur exemplen kan förklaras.

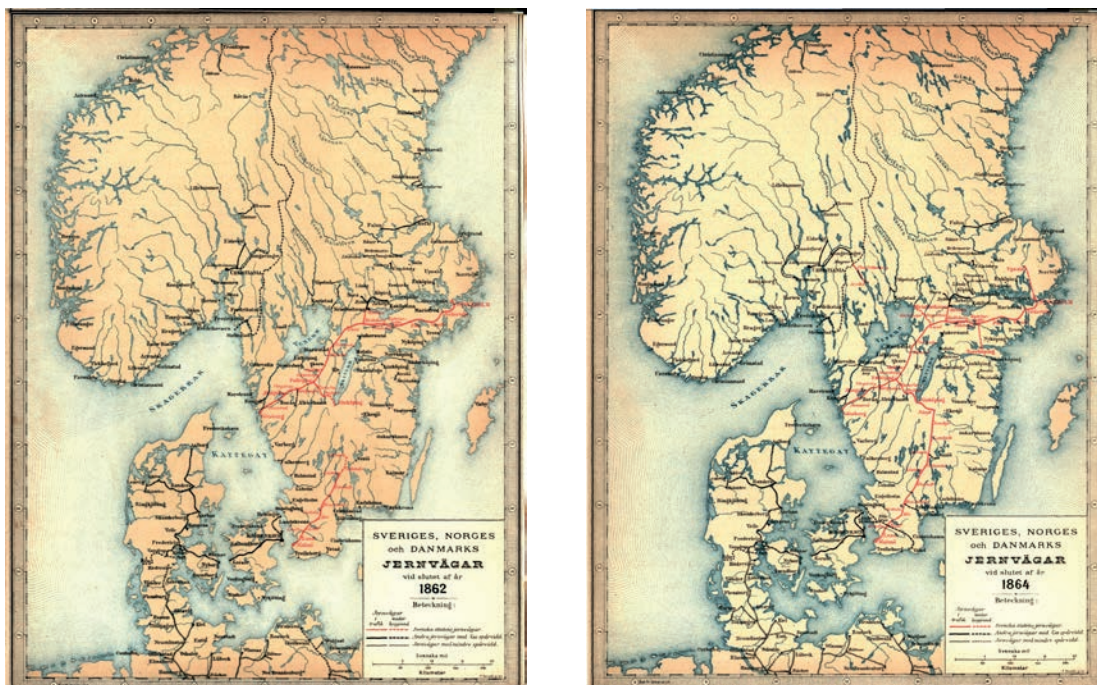
Den första trafiken

Den 1 december år 1856 invigdes delar av de första stambanorna. På den västra stambanan var det sträckan Göteborg-Jonsered och på den södra stambanan var det sträckan Malmö-Lund som öppnades för trafik. Se Figur 2. Under kommande år invigdes nya sträckor etappvis norrut. Järnvägen användes redan från början till persontrafik och godstransporter, inte minst för postförsändelser¹ och även nöjesresor gjordes. Från Göteborg blev det till exempel populärt med dagsutflykter, visar en rese-skildring från år 1859 med en beskrivning av Jonsered: ”Denna stations romantiska belägenhet erbjuder en behaglig hvilopunkt för den resande, hvarföre ock stället, under

¹ Berggrund, Lars & Bårström, Sven: *De första stambanorna. Nils Ericsons storverk*, Sveriges Järnvägsmuseum, Gävle 2014, s. 203-207.



Figur 2. På denna karta som visar stambanorna år 1856 är de först invigda sträckorna – Göteborg-Jonsered och Malmö-Lund – markerade i rött. Från Jonsered är linjen streckad för att visa den fortsatta sträckningen. Från: *Bidrag till Sveriges Officiella Statistik. L) Statens Järnvägstrafik. 19 a. Trafikstyrelsens underdåniga berättelse för år 1880, Bihang. Kartor öfver utsträckningen af Sveriges jemte Norges och Danmarks jernvägar vid slutet af hvarje år under tjugufemårsperioden 1856–1880.*



Figur 3. År 1862 invigdes den västra stambanan mellan Göteborg och Stockholm. Då hade den södra stambanan från Malmö anlagts fram till Liatorp enligt kartan till vänster. På 1864 års karta, till höger, syns hela den ursprungliga sträckningen av södra stambanan, från Malmö via Nässjö vidare till Falköping. År 1874 stod den östra stambanan mellan Nässjö och Norrköping klar vilket gav en rakare väg norrut. Från: *Bidrag till Sveriges Officiella Statistik. L) Statens Järnvägstrafik. 19 a. Trafikstyrelsens underdåniga berättelse för år 1880, Bihang. Kartor öfver utsträckningen af Sveriges jemte Norges och Danmarks jernvägar vid slutet af hvarje år under tjugufemårsperioden 1856-1880.*

den tid banan hit varit öppnad, varit föremål för många lustfärder från Göteborg.”²

På Västra stambanan från Stockholm invigdes den första sträckan den 1 december år 1860, till Södertälje. Sträckan Göteborg-Stockholm, hela Västra stambanan, invigdes den 4 november år 1862. Två år senare, den 1 december 1864, färdigställdes hela Södra stambanan, från Malmö till Jönköping via Nässjö. Från Falköping var banan redan

klar till Jönköping vilket innebar att Södra stambanan sträckte sig från Malmö till Falköping där fortsatt förbindelse fanns till Stockholm.³ Se Figur 3. Mellan Göteborg och Stockholm byggdes 43 stationsplatser och mellan Malmö och Falköping 28 stationsplatser.⁴

Sammanlagt under den här undersökningens tidsperiod 1855-1875 anlades

2 Edelsvärd, Adolf & Hedlund, Sven Adolf: *Beskrifning öfver Westra Stambanan. Göteborg-Töreboda jemte underrättelser för resande. Med järnvägskarta, en Lithografi och sex Träsnitt*, Hedlund & Lindsog, Göteborg 1859, s. 29.

3 Berggrund & Bårström 2014, s. 163 och 211-215.

4 *Teknisk-Ekonomisk beskrifning. Svenska statens Jernvägsbyggnader. I. Vestra stambanan, "Stockholm-Göteborg", med utgrening till Örebro*, Iwar Hæggströms Tryckeri, Stockholm 1868, Blad 2-24; *Teknisk-Ekonomisk beskrifning öfver Svenska statens Jernvägsbyggnader. II. Södra stambanan: Malmö-Nässjö-Jönköping-Falköping*, Iwar Hæggströms Tryckeri, Stockholm 1873, Blad I-XIX och *Järnvägsdata med trafikplatser*, Svenska Järnvägsklubbens skriftserie nr 83, Hässleholm 2009, s. 113, 276-280 och 322-329.



Figur 4. I ett planschverk tryckt 1859–1862 syns ena änden av en parkanläggning till vänster i bild och en rundel framför stationshuset i Göteborg. Däremot syns inte den trädskola som vid denna tid var placerad i Göteborg. Från: Rydberg, Viktor: *Göteborg och dess omgivning* framställt i taflor, Meyer & Köster, Göteborg 1859–1862.

180 järnvägsstationer och ungefär 700 bostäder till de anställda.⁵

15 700 resenärer tog del av det nya transportmedlet år 1856. Därefter ökade antalet passagerare varje år och uppgick till över 1 miljon år 1864.⁶ Järnvägen visade ett ekonomiskt överskott efter några år. Förutom tekniken att bygga järnväg med tillhörande anläggningar behövdes också lok och vagnar till trafiken. De inköpen gjordes till en början från England och Tyskland.⁷

De äldsta beskrivningarna av järnvägsplanteringar

Stambanebygget rapporterades till Kungl. Maj:t från Nils Ericson, chefen för Statens järnvägsbyggnader, i månads- och kvartalsrapporter. Rapporterna är inte komplett bevarade, de beskriver arbetena övergripande och endast i några fall nämns planteringar varför det utifrån rapporterna är svårt att bilda sig en uppfattning om hur arbetet med planteringar såg ut under den första tidens byggnationer och trafik. Inköp av klöverfrö, timotejfrö, gräsfrö och rajgräsfrö, gjordes från åtminstone år 1856 och användes

⁵ *Bidrag till Sveriges Officiella Statistik. L) Statens Jernvägstrafik. 14. Trafik-styrelsens underdåniga berättelse för år 1875*, Stockholm 1876, Bihang, s. 40-43 och s. 3. Någon exakt statistik för bostäder har inte hittats för perioden 1855–1875. Ett överslag på banvaktstugor var tredje km på sammanlagt 141 mil järnväg och i snitt 1,5 boställshus per station ger cirka 700 bostadshus.

⁶ D'Ailly, G. A. H.: "Statistisk historik" i *Statens Järnvägar 1856–1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning*, Del I, Centraltryckeriet, Stockholm 1906, s. 336.

⁷ Berggrund & Bärström 2014, s. 36 och 214.

till att binda jord på banvallar och andra lutande jordtytor men kan även ha använts till anläggandet av gräsmattor.⁸

De äldsta bevarade beskrivningarna av att planteringar gjordes längs stambanorna finns i en månadsrapport från en arbetsstation och i en kvartalsrapport år 1858 och de rör Göteborgs station. Gräsmattor, planteringar och blomstergrupper anlades där under det andra kvartalet. Grönytorna omgärdades av ett staket mot Drottningtorget, torget framför stationsbyggnaden, och angränsande gator.⁹ Se Figur 4. Vid Göteborgs station fanns också en trädskola. Var den var belägen och när den anlades framgår inte av arkivmaterialet som använts i den här undersökningen men en stor leverans av träd skedde i maj år 1858 från trädgårdsmästare Severin Lund-Leiberg till trädskolan.¹⁰ Se Figur 5.

Ett annat exempel från de tidigaste beskrivningarna av planteringar är från den västra stambanan från Stockholm där Nils Ericson nämnde planteringar i kvartalsrapporter år 1860 från Södra bangården, Stockholms första järnvägsstation (se nedan), och ”åtskilliga planteringar” vid Södertälje station. I en kvartalsrapport från år 1861 uppges att trädgården är ”omplanerad, täckdikad och besädd” i Liljeholmen.¹¹

I sammanhanget kan nämnas att Nils Ericson, chefen för Statens järnvägsbygg-

nader, redan år 1834 tog fram ett förslag på stadsplan för Vänersborg med större parker som brandskydd. Många år senare, 1869, lämnade han också ett förslag till ny stadsplan för Gävle, som liksom Vänersborg skadats hårt av en stadsbrand. Till Gävle föreslog Ericson esplanader för att skydda vid eventuella bränder men också som ”rymliga och vackra promenadplatser”.¹² Ericson var även aktiv i debatten kring stadsplanefrågor och parkanläggningar i Göteborg från 1830-talet.¹³ Den ansvarige för byggandet av stambanorna var således insatt i parker ur ett stadsplaneringsperspektiv.

Fyra exempel

Fyra järnvägsstationer längs de första stambanorna har valts ut som exempel på vad arkivstudier kan bidra med till i förståelsen av planteringar vid järnvägen, nämligen Alingsås, Eslöv, Stockholm och Hallsberg. Urvalet har gjorts utifrån var jag har sett tecken på att det finns ett tillgängligt arkivmaterial att analysera och genom att välja representanter från de två första stambanorna och representanter för olika typer av orter, från huvudstaden till en helt nyanlagd plats som Hallsberg. Dessa två, Stockholms första järnvägsstation och Hallsberg, har valts från den del av Västra stambanan som byggdes från Stockholm. Alingsås har valts från den västra stambanan från Gö-

8 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Västra Stambanan, G4 Verifikationer 1856.

9 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägsbyggnader (inkl. Nils Ericssons enmansmyndighet) 1855–1882, Rapporter från arbetsstationer Serie F1 volym 2 1858, juni 1858 och Överste Ericsons underdåniga rapporter över arbetenas fortgång, F1 volym 2 1858.

10 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Västra Stambanan, G4 Volym 40, maj 1858:22.

11 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägsbyggnader (inkl. Nils Ericssons enmansmyndighet) 1855–1882, Överste Ericsons underdåniga rapporter över arbetenas fortgång, B4 volym 1 1860 och volym 2 1861.

12 Nolin 1999, s. 59–61.

13 Sedenmalm, Staffan: *Vasastaden-Lorensberg. Planering och byggande utanför vallgraven 1850–1900. Kulturmiljö av riksintresse*. Kapitel 1-2, Länsstyrelsen Västra Götalands län, Rapport 2016:43, Göteborg 2016, s. 57–58.



Figur 6. I en reseberättelse tryckt år 1859 framgår att det fanns planteringar vid de flesta stationshusen. Här är det en avbildning av Alingsås station som visar en rundel framför stationshuset. Från: Edelsvärd & Hedlund 1859, s. 36.

teborg och Eslöv har valts från den södra stambanan från Malmö. Nedan presenteras platserna i kronologisk ordning utifrån det år planteringarna tillkom. De fyra stationerna som valts ut som exempel invigdes åren 1857, 1859, 1860 respektive 1862.

Under arbetet med de fyra platserna har jag sökt fram tidigare okänt källmaterial av flera olika typer. Vem kunde till exempel ana att det fanns komplett bevarade räkenskaper med tillhörande växtlistor till de anlagda planteringarna? Eller fotografier från 1860- och 70-talen som visar omfattande planteringar vid järnvägen? Jakten på källor till de tidiga planteringarna har resulterat i ett empiriskt material i form av rapporter, räkenskaper, diarier, årsberättelser, ritningar, samtida artiklar, resebeskrivningar och fotografier. Dessa har studerats

utifrån begreppen funktion, mening och organisation. Avsnittet har strukturerats efter frågeställningarna om när planteringarna började anläggas, vilka typer av planteringar som anlades och hur verksamheten organiserades. Frågan om planteringarnas funktion behandlas i kapitel 6. I exemplen har uppgifter om de första större planteringarna sökts. Platserna har inte följts under hela den övergripande undersökningsperioden 1855–1875, utan nedslag har gjorts vid etableringen och vid större förändringar av planteringarna.

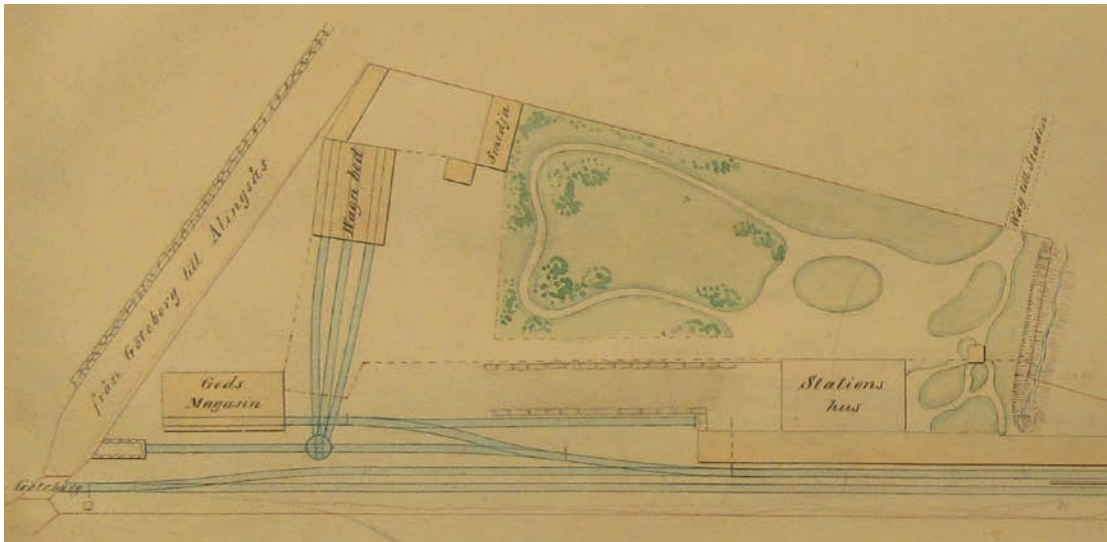
Alingsås – en av de första stationsplanteringarna

Alingsås station invigdes med trafik den 16 december år 1857.¹⁴ Vid tiden för invigningen var inte själva stationsbygget klart, efter svårigheter med den entreprenör som skulle utföra arbetet.¹⁵ I en reseberättelse, skriven av Adolf Edelsvärd och Sven Adolf Hedlund år 1859 där läsaren får följa med på sträckan Göteborg-Töreboda, beskrivs Alingsås station: ”Stationshuset ligger nära nog midt för stadens torg, och är, likasom de flesta andra, omgivet av nätta planteringar och trädgårds-anläggningar”. Vidare berättas att: ”Nya privata byggnader och trädgårds-anläggningar synas uppstå i stationens omedelbara närhet, bland hvilka märkes ett hotel för resande.”¹⁶ I reseberättelsen finns en illustration som visar en rundel framför stationshuset. En rundel är en plantering i cirkelform och var ett centralt element i 1800-talets parker, liksom på gårdsplanen framför jordbrukens bonings-

¹⁴ Järnvägsdata med trafikplatser 2009, s. 327.

¹⁵ Andersson 2012, s. 6.

¹⁶ Edelsvärd & Hedlund 1859, s. 37-38.



Figur 7. Ritning av Alingsås station från år 1859 av Johan Damm med stationshuset norr om spåren och grönytor öster, norr och nordväst om stationshuset. Johan Damm var byråskrivare på det andra distriktet vid Statens järnvägar och gjorde år 1859 uppmättningsritningar av stationerna längs Västra stambanan från Göteborg. Ritningarna finns bevarade på landsarkivet i Göteborg. Ritningarna är inbundna och på bokens första sida står handskrivet "Stationsplaner uppmätte och kartlagde år 1859 af J Damm". Fotograf: Anders Jansson. Från: Landsarkivet i Göteborg, SJ, II Distriktet, Distriktsförvaltningen, J1A:1. Beskuren.

hus, prästgårdar och herrgårdar.¹⁷ Det syns att rundeln i Alingsås omgärdas av buskar eller växter till knähöjd tack vare en person som är inritad vid rundeln. Kanske står personen i fråga och beundrar planteringen? Se Figur 6.

Räkenskaperna avslöjar att i november år 1857 köptes "500 sty, diverse Trädplanter, till utplantering vid Alingsås och Wårgård Stationer, till öfverenskommet pris – R. 133.16" av Anders Pärsson på gården Ekeliden i Sätilla socken, ett par mil söder om Alingsås.¹⁸ Det finns ingen växtlista till räkningen och inga uppgifter om när planteringsarbetet utfördes och av vilka personer. Med tanke på att plantorna levererades

i november kan man förmoda att en målsättning kan ha varit att slutföra planteringsarbetet till invigningen av sträckan i mitten av december.

Tack vare räkenskaperna kan vi se att planteringsarbetet fortsatte under de följande åren. Under år 1858 och 1859 planterade Severin Lund-Leiberg en mängd träd och buskar, bland annat 45 tallar, 24 lindar, 10 plommonträd, 25 buskar hallon, 71 snöbärsbuskar och över 100 syrenbuskar vid Alingsås station. Kostnaden uppgick enligt räkningen till 283,12 Riksdaler.¹⁹ Lund-Leiberg var verksam trädgårdsmästare i Göteborg och var den som anlade trädskolan vid Göteborgs station som nämnts

17 Flinck, Maria: "Trädgårdshistorisk forskning i Sverige" i *RIG – Kulturhistorisk tidskrift*, vol. 80, nr. 1-2, 1997, s. 55 och Ilminge, Christina: *Bevara och sköta en gammal trädgård*, Prisma, Stockholm 2002, s. 129.

18 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Västra stambanan från Göteborg, G4 Volym 34, 1857, November 412 och G4 Volym 33, 1857, Oktober 434.

19 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Västra stambanan från Göteborg, G4 Volym 71, 1859, September 603.



Figur 8. Den skiss över Alingsås station som finns bevarad på Kungliga biblioteket visar en ny yta för planteringar väster om stationshuset, längs spåren. Ytan för den tidigare planteringen benämns gammal på skissen, trots att den tillkom under åren 1857–59 och den nya delen anlades år 1866. Från: Kungliga biblioteket, Handskriftsamlingen, Olof Eneroth: Manuskript m.m., HS Acc2003/3:1. Beskuren.

ovan. Lund-Leiberg utförde även planteringar vid Göteborgs teater år 1859 och ritningar till Brunnsparkens omplantering år 1863, för att nämna några exempel utanför järnvägen.²⁰

Med hjälp av en ritning över Alingsås station daterad år 1859 kan vi se utbredningen av planteringarna. Ritningen visar en järnvägsmiljö med spår, perrong, vattenstation, stationshus, godsmagasin, vagnbod, smedja och omfattande grönytor. Framför stationshuset finns rundeln inritad på samma plats som på illustrationen i reseberättelsen. Se Figur 6. Öster om stationshuset syns oregelbundna gröna fält

med smala gångar emellan och nordväst om stationshuset finns en slingrande stig omgiven av gröna ytor där träd eller buskar är schematiskt inritade. På ritningen finns en skalstock i måttenheten fot.²¹ Vid en omräkning visar det sig att grönytorerna upptar en yta av drygt 3 000 m² och stationshuset cirka 230 m².²² Se Figur 7.

Under åren 1857–1859 planterades träd det första året och träd och buskar det andra och tredje året. Det finns inga uppgifter om blomplanteringar men som vi kommer se i kapitel 5, hade Lund-Leiberg kontinuerligt arbete åt Järnvägsbyrån i Göteborg

20 "Göteborgs Adress-Kalender för 1862." i *Göteborgs kalender för 1862*, Handelstidningens Bolags Tryckeri, Göteborg 1862, s. 47; *Göteborgs-Posten* 1863-08-17, s. 1 och Sedenmalm 2016, s. 68.

21 Landsarkivet i Göteborg, SJ, II Distriktet, Distriktsförvaltningen, J1A:1.

22 Beräkningen är gjord utifrån måttet 1 fot=0,2696 m. [https://sv.wikipedia.org/wiki/Fot_\(enhet\)](https://sv.wikipedia.org/wiki/Fot_(enhet)), hämtad 2018-06-14.

sommaren och hösten 1858 då planteringar vid stationer ingick.

Redan år 1866 utvidgades planteringarna med en parkyta väster om stationshuset och en brunn i den norra delen av den nya ytan. En plantering i en fyrklöverform är också synlig mellan stationshuset och den nya parkytan på den skiss som troligtvis är gjord av Anders Högfeldt, trädgårdsmästare vid Statens järnvägars andra distrikt och placerad i Alingsås. På skissen är den befintliga planteringen benämnd ”Gamal Plantering”.²³ Se Figur 8. Platsen för den nya planteringen frigjordes när godsmagasinet ersattes av ett nytt på den andra sidan bangården. En ”Materialgård” skapades också på platsen för den tidigare vagnboden, som hade brunnit ned år 1866.²⁴ I en rapport från Olof Eneroth till Statens järnvägstrafik år 1868 beskrev Eneroth att i Alingsås ”den gamla anläggningen blef tillökad, upp-gjordes och utfördes till största delen våren 66.” Under samma år anlades en trädskola i Alingsås, cirka 500 meter öster om stationshuset.²⁵

Utbredningen och strukturen på de planterade ytorna på ritningen från år 1859 är desamma på den ritning som finns publicerad i en teknisk-ekonomisk beskrivning av Statens järnvägar år 1868.²⁶ Se Figur 9.

Det visar att uppmätningarna till den publikationen gjordes innan år 1866, eftersom planteringarna utvidgades då. I sammanhanget kan ytterligare en källkritisk aspekt nämnas. Den kronologiska förteckning över stationernas planteringar som Agathon Sundius, trädgårdsdirektör vid Statens järnvägar 1887–1910, publicerade år 1906 anger att Alingsås station försågs med planteringar år 1859.²⁷ Som räkenskaperna visar skedde de första planteringarna år 1857 men Sundius kanske syftade på att de första planteringarna var helt färdigställda först två år senare.

Hur såg då organisationen ut bakom planteringarna i Alingsås? De som skrev under räkningen år 1857 var Carl Magnus Ramsay, stationsingenjör vid Göteborgs arbetsstation och Carl Norström, överingenjör för den västra stambanan från Göteborg. Själva räkningen är skriven på järnvägens brevpapper och kvitterad av Anders Pärsson.²⁸ Här var det stationsingenjören vid huvudstationen som beställde plantorna. På räkningen står inget om ersättning för planteringsarbetet, vilket tyder på att arbetslaget vid arbetsstationen utförde det. På räkningen från år 1859 är det samme Carl Norström som attesterat räkningen och Johan Hedström som godkänt den. Hedström

23 Kungliga biblioteket, Handskriftsamlingen, Olof Eneroth: Manuskript m.m., HS Acc2003/3:1. Handstilen är snarlik på en signerad skiss från Jönköping station i samma samling på Kungliga biblioteket.

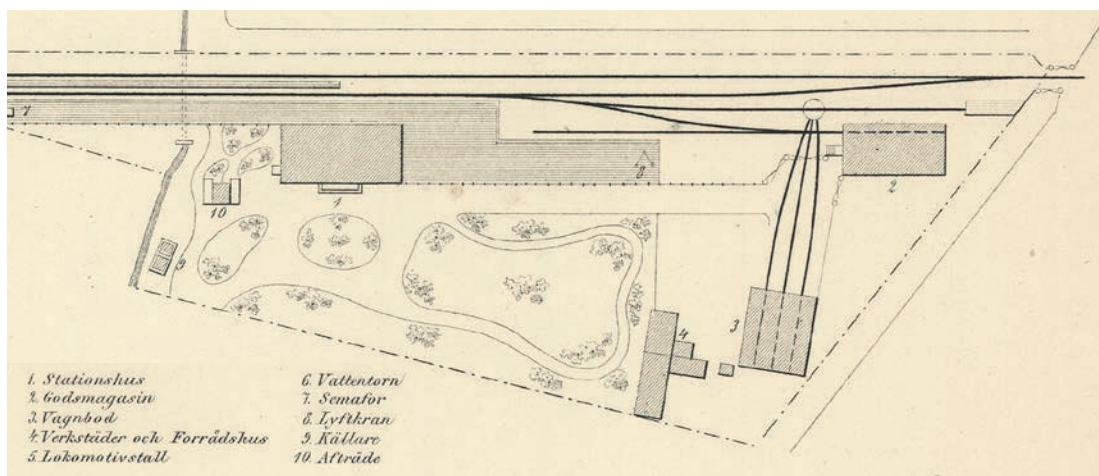
24 Bergquist, A. John: ”Alingsås station genom 85 år – 1855–1940” i *Spår* 2014, Sveriges Järnvägsmuseums årsbok utgiven i samarbete med Järnvägsmusei Vänner, Gävle 2014, s. 21–22.

25 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888, Yttre diariet, E2, volym 2, 1868, 93; Andersson 2012, s. 20 och *Bidrag till Sveriges Officiella Statistik, L) Statens Jernvägstrafik 5. Trafik-Styrelsens underdåniga berättelse för år 1866*, Stockholm 1867, s. 56.

26 *Teknisk-Ekonomisk beskrifning. Svenska statens Jernvägsbyggnader. I. Västra stambanan, ”Stockholm-Göteborg”, med utgrening till Örebro* 1868, Blad 21.

27 Sundius 1906, s. 606.

28 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Västra stambanan från Göteborg, G4 Volym 34, 1857, November 412 och G4 Volym 33, 1857, Oktober 434 och Berggrund & Bårström 2014, s. 231 och 233.



Figur 9. Ritningen över Alingsås station i den teknisk-ekonomiska beskrivning som trycktes år 1868 visar exakt samma utformning av planteringarna som på ritningen från år 1859 men här är norr nedåt på ritningen. Planteringarna utökades år 1866 och eftersom inte den utökade delen finns med visar det att uppmättningsritningen till den teknisk-ekonomiska beskrivningen måste ha gjorts före år 1866. Från: *Teknisk-Ekonomisk beskrifning. Svenska statens Jernvägsbyggnader. I. Vestra stambanan, "Stockholm-Göteborg", med utgrening till Örebro* 1868, Blad 21. Beskuren och retuscherad.

var baningenjör och hörde till Byggnadsavdelningen på den färdiga banan.²⁹ Från att planteringar beställdes av stationsingenjören år 1857 har det ändrats till att baningenjören vid den färdiga banan hade hand om beställningarna år 1859. Vid båda tillfällena anlätades personer utanför Statens järnvägar för att leverera växtmaterial. Vad gäller Anders Pärsson på gården Ekeliden har det inte framkommit några mer uppgifter inom ramen för den här undersökningen, medan Lund-Leiberg återkommer i arkivmaterialet som anlätad trädgårdsmästare till trädskolan i Göteborg, Göteborgs station och stationerna längs banan.

Bara några år senare, vid planteringsarbetet år 1866, är det en förändrad organisation som står bakom planteringarna. Då är

det Olof Eneroth som har det övergripande ansvaret och rapporterar vad som utförts till Styrelsen för Statens Järnvägstrafik (SJT). Den som utförde arbetet på plats var trädgårdsmästare Anders Högfeldt, anställd av SJT från år 1866 som vi ska se i kapitel 5.

Eslöv – stationspark och skyddsplanteringar

Sträckan Örtofta-Höör, där Eslöv till en början utgjorde en liten station, öppnades för trafik den 4 oktober 1858.³⁰ När anlades de första planteringarna och vilka typer av planteringar anlades? Räkenskaperna avslöjar att inköp av jord, träd och buskar till planteringen i Eslöv gjordes i oktober och november år 1859. Det var stora mängder

²⁹ Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Västra stambanan från Göteborg, G4 Volym 71, 1859, September, Sammandrag af Utdrag ur Kassa-Kontrollboken vid Westra Stambanan från Göteborg Byggnads Afdelning: för genom Baningenieurerna bestridde utgifter; September Månad 1859, 603.

³⁰ *Järnvägsdata med trafikplatser* 2009, s. 275 och Hellborg, Ragnar: *Järnvägen i Eslöv 150 år*, Eslöfs museiförening, Eslöv 2008, s. 34.

Rekvizition		Malmö	
Statens Jernvägar			
Malmö den 11. Oktober 1859			
Namn	Antal dagar	Belopp	Sammanlagt
J. Nilsson	10	20	
J. Nilsson	10	20	
J. Nilsson	10	20	
J. Nilsson	10	20	
J. Nilsson	10	20	
J. Nilsson	10	20	
Summa		124	

Malmo den 11. Oktober 1859
 J. H. Dieden

Figur 10. I rekvisitionen på jord till planteringen i Eslöv syns att sex olika personer arbetat med transporter i sammanlagt 62 dagar som Statens järnvägar betalade 124 riksdaler för. Fotograf: Jonny Hallgren. Från: Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanarkiven, Södra stambanan från Malmö, G6 Volym 4, 1859, Oktober M. 11. Beskuren.

jord som transporterades till planteringen vilket krävde hästtransporter av sex olika personer på sammanlagt 62 dagsverken. Se Figur 10. Växtmaterialet köptes in från Trolleås slott som ligger ett par kilometer nordväst om Eslöv. Så många som 1 000 hagtornsplantor, 60 lindar, 30 almar och 50 krusbärsbuskar kom tillsammans med gullregn, snöbär, svartpoppel och dvärgbjörk med en transport till Eslövs station den 19 november.³¹

Från året efter leveransen av träd och buskar till Eslövs station finns några re-

kvisitioner för inköp av halm, gödsel och växter. I maj år 1860 levererade Christian Petersson 12 lispund långhalm och sju lass gödsel till "Planteringen i Eslöv".³² I juni samma år köptes åtta tunnor "Så Raygräs frö" till "Planteringen å Eslöfs bangård" från J. H. Dieden.³³

Planteringen av träd och buskar gjordes i slutet av år 1859 och året därefter planterades perenner och ettåriga växter och gräs såddes. Från åren 1866, 1867 och 1868 finns uppgifter att skyddsplanteringar gjorts på den östra sidan av bangården.³⁴ Skyddsplanteringarna utgjordes av träd i flera rader, enligt Figur 12, men det framgår inte med vilka arter.

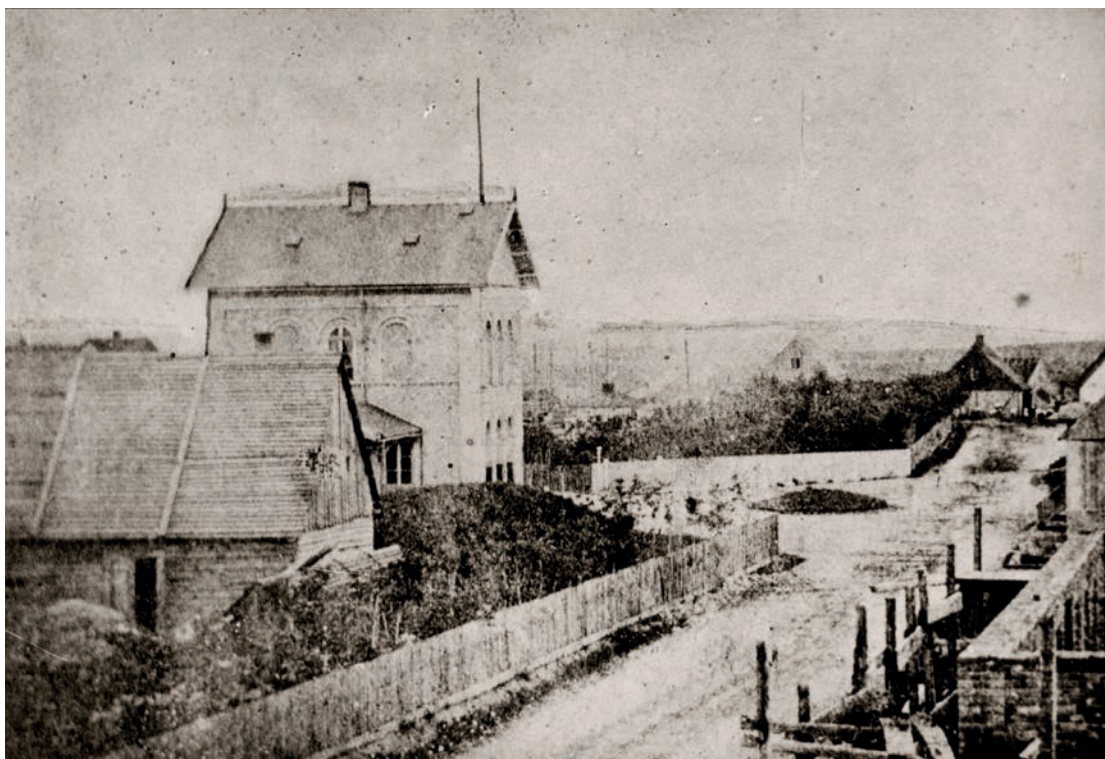
En utförlig räkning för planteringar till Malmö, Lund och Eslövs stationer är underskriven av C. L. Siemers i augusti 1860. Som exempel på växtmaterial kan nämnas stockrosor, dahlior, lupiner, astrar och balsaminer, angivna med latinska namn på räkningen. Under sitt namn har Siemers skrivit: "t.f. trädgårdsDirecteur på Alnarps landbruk Institut och Lärare i trädgårds-skötsel vid Folk-Skol-Lärare Semin: för Lunds stift." Av rekvisitionen framgår att Siemers under en dag i juni varit till Eslöv och Sösdala medan arbetet på Malmö station tagit fyra dagar. Räkningen avser plantering och plantor. Siemers har själv utfört arbetet i Eslöv, medan en medhjälpare funnits med en dag i Malmö och en dag i Lund. Redan sista dagarna i maj har "Trädgårds-

31 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanarkiven, Södra stambanan från Malmö, G6 Volym 4, 1859, Oktober M. 11, December M 8 och M 34.

32 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanarkiven, Södra stambanan, G5 Volym 5, 1860, Maj M1.

33 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanarkiven, Södra stambanan, G5 Volym 5, 1860, Juni M. 35.

34 *Bidrag till Sveriges Officiella Statistik, L) Statens Jernvägstrafik 5. Trafik-styrelsens underdåniga berättelse för år 1866, Stockholm 1867, s. 57; Bidrag till Sveriges Officiella Statistik, L) Statens Jernvägstrafik 6. Trafik-styrelsens underdåniga berättelse för år 1867, Stockholm 1868, s. 65 och Bidrag till Sveriges Officiella Statistik, L) Statens Jernvägstrafik 7. Trafik-styrelsens underdåniga berättelse för år 1868, Stockholm 1869, s. 59.*



Figur 11. På ett fotografi taget före år 1866 av Eslövs station från norr syns rundeln framför stationshuset tydligt och parken längs spåret anas bakom ett tätt staket bortanför rundeln. Ett äldre uthus, till vänster i bilden, på platsen där boställshuset uppfördes år 1866 visar att fotografiet är taget före det året. Från: Järnvägsmuseet, KDAA01601.

man: O. Nilsson på Magarethedahl i Lund” tillhandahållit mer än 300 fleråriga blomsterplantor och över 1 000 ettåriga växter. Dessa har förutom till planteringar i Eslöv använts till stationerna i Sösdala, Lund och Malmö.³⁵

På ett äldre fotografi av det första stationshuset i Eslöv syns mitt i bilden en rundel framför stationshuset. Se Figur 11. Rundeln är stigande i höjd mot mitten och bevuxen med låga växter. I direkt anslutning till stationshusets södra sida syns på fotografiet en park som avgränsas av ett

staket mot stationsplanen och Storgatan. Markytan innanför staketet är Statens järnvägars enligt en ritning som visar området år 1858. Det första stationshuset i Eslöv blev kortlivat. Det byggdes år 1858 och ersattes år 1866 med ett nytt större stationshus, cirka 150 meter norr om den ursprungliga stationsbyggnaden, när flera järnvägar drogs fram till Eslöv. Det första stationshuset fungerade som bostad några år innan ett nytt boställshus var färdigbyggt. En karta daterad år 1872 visar att det nya boställshu-

35 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Södra stambanan, G5 Volym 6, 1860, Juli M124.

set står ensamt på platsen, omgivet av park-
tyor både söder och norr om byggnaden.³⁶

Jag tolkar ritningsmaterialet som att när det nya stationshuset uppfördes några hundra meter norr om det gamla anlades också planteringar på vardera sidan om det nya stationshuset.³⁷ Det första avträdet hade sin ursprungliga placering mitt i parken söder om det gamla stationshuset. När det nya stationshuset byggdes anlades ett nytt avträde och ett pudrettskjul, d.v.s. en byggnad där torkat latrin maldes till pulver för att fungera som gödningsmedel,³⁸ norr om det nya stationshuset och en pissoar söder om, vilka omgärdades av de nya parkytorna.³⁹

Skyddsplanteringarna från 1866–1868 framgår tydligt på ritningen i den teknisk-ekonomiska beskrivningen från år 1873 och upptar en minst lika stor yta som parkområdet på den västra sidan om järnvägen. Se Figur 12. Efter att boställshuset uppförts utvidgades parkområdet och uppgick till sammanlagt närmare 6 000 m², från norr om det nya stationshuset till och med den ursprungliga parken i den södra delen av stationsområdet, enligt en ritning från år 1866. På 1872 års karta är slingrande gångar och oregelbundna fält med symboler för träd eller buskar inritade på parkytorna.

Det framgår inte vad som odlats runt boställshuset där det torde ha planterats nyttoväxter, bärbuskar och fruktträd. På ritningen ligger boställshuset öppet i järnvägsparken och utan staket runtom.⁴⁰ Till Eslöv inköptes staketstolpar vid flera tillfällen under år 1858⁴¹, men det framgår inte var de sattes upp.

Hur såg organisationen ut bakom planteringarna i Eslöv? Inköpen av jord och växtmaterial gjordes av den administrativa enheten Malmö station där förvaltning och underhåll av de stationerna som var i trafik på den södra stambanan sköttes. Samtliga verifikationer är undertecknade av H. Sturtzenbecker och attesterade av N. F. Frykholm. Henrik Sturtzenbecker var stationsingenjör för Malmö station och samtidigt baningenjör för den färdiga banan och Nils Fredrik Frykholm var distriktschef.⁴² Själva beställningen av arbetet tolkar jag som att den gjordes av stationsingenjören för Malmö station. Förutom dessa bevarade räkningar finns till exempel räkningar från byggnadsarbeten på stationshus och andra järnvägsbyggnader längs sträckan Malmö-Höör. Det framgår att målningsarbeten, eldstäder, snickeri- och smidesarbeten gjordes på flera platser efter att trafiken

36 Hellborg 2008, s. 37, 42 och 47; *Kortfattad beskrivning över den historiska och tekniska utvecklingen av vissa större statsbanestationer*, Järnvägsstyrelsen, Stockholm 1938, Eslöv, Karta upprättad år 1872.

37 *Kortfattad beskrivning över den historiska och tekniska utvecklingen av vissa större statsbanestationer* 1938, Eslöv, Karta upprättad år 1872.

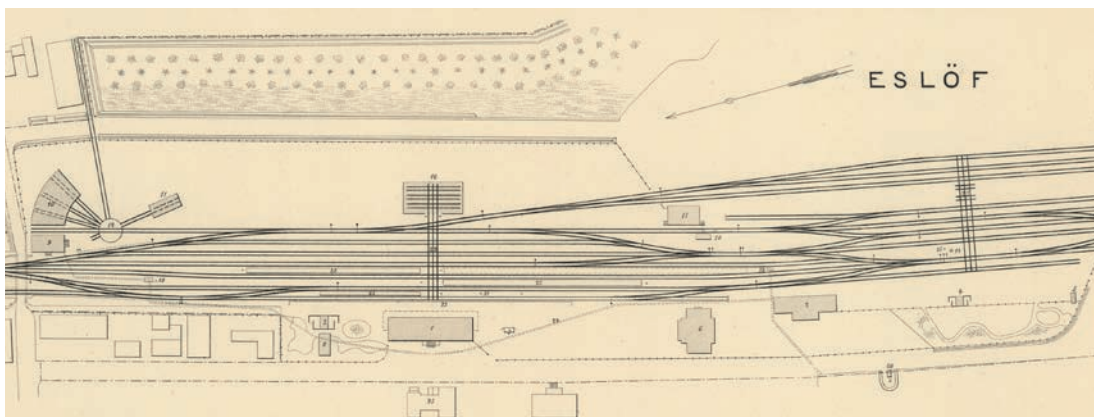
38 Wetterberg, Ola & Axelsson, Gunilla: *Smutsguld & dödligt hot. Renhållning och återvinning i Göteborg 1864–1930*, Göteborg 1995, s. 76 och Märald, Erland: "Vårt bästa guld. Agrara perspektiv på urban teknik från 1800-talets mitt till dagens kretsloppssamhälle" i *Bebyggelsehistorisk tidskrift* 44 2002, Uppsala 2003, s. 27.

39 *Teknisk-Ekonomisk beskrifning öfver Svenska statens Jernvägsbyggnader. II. Södra stambanan: Malmö-Nässjö-Jönköping-Falköping* 1873, Blad XVII.

40 *Kortfattad beskrivning över den historiska och tekniska utvecklingen av vissa större statsbanestationer* 1938, Eslöv, Karta upprättad år 1872. Den skala i fot som finns på 1872 års ritning medför istället att grönyterna uppgår till närmare 20 000 m² vilket inte kan stämma i förhållande till ytorna på de inritade byggnaderna.

41 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Södra stambanan från Malmö, G4 Volym 28, 1858, Volym 30, 1858 och Volym 32, 1858.

42 Berggrund & Bårström 2014, s. 144 och 240.



Figur 12. På ritningen över Eslövs station i den teknisk-ekonomiska beskrivningen, som trycktes år 1873, syns strukturerna av planteringarna söder om det gamla stationshuset och norr om det nya stationshuset, däremot inte mellan de två stationshusen. Det yngre stationshuset är försett med nummer 1 och det äldre med nummer 2. Skyddsplanteringarna öster om bangården är tydligt markerade på ritningen. Från: *Teknisk-Ekonomisk beskrifning öfver Svenska statens Jernvägsbyggnader. II. Södra stambanan: Malmö-Nässjö-Jönköping-Falköping* 1873, Blad XVII.

kommit igång.⁴³ Allt var inte klart i och med att trafiken invigdes.

Hur kommer det sig att planteringarna gjordes först ett till två år efter att trafiken började på sträckan? En förklaring till att det tog relativt lång tid från att trafiken invigdes i oktober 1858 till att planteringarna utfördes 1859–1860 kan vara att beslutet om stationslägena för bansträckan kom så sent som i juli 1858⁴⁴, varför det tog tid innan alla anläggningar på stationsplatsen var färdigställda.

Vilka som planterade de första växterna och efter vilken ritning framgår inte i räkenskaperna, men eftersom det inte finns någon bokförd räkning på arbetet kan vi anta att det var arbetslaget under Malmö

station som utförde grävningen och planteringarna. Kostnaden för jordtransporten uppgick till 124 Riksdaler, växtmaterialet från Trollenäs kostade 78 Riksdaler och dess transport från Trollenäs 3 Riksdaler.⁴⁵ Det kan jämföras med kostnaden för fyra kakelugnar med installation i Eslövs stationshus som året innan uppgick till 270 Riksdaler.⁴⁶

Den som tog emot betalningen för leveransen från Trollenäs var Per Nilsson, trädgårdsmästare utbildad i Köpenhamn. Per Nilsson tjänstgjorde som trädgårdsmästare på Trollenäs slott åren 1847–1863. Från år 1865 arbetade han åt Statens järnvägar på sträckan Malmö-Hässleholm. Sonen Johan,

43 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Södra stambanan från Malmö, G6 Volym 2, 1859. Där finns också en uppgift från Höörs station att "Trädgårdsstatket å bangården" målades i grönt, men inte någon motsvarande från närliggande Eslöv.

44 Berggrund & Bårström 2014, s. 145.

45 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Södra stambanan från Malmö, G6 Volym 4, 1859, Oktober M. 11, December M 8 och M 34.

46 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Södra stambanan från Malmö, G4 Volym 31, 1858, November M 13.

som också utbildat sig till trädgårdsmästare i Köpenhamn, tog över den platsen år 1872.⁴⁷

Trädgårdsmästaren Carl Ludvig Siemers var verksam på olika platser i Skåne. En kort tid var han trädgårdsmästare vid Lunds botaniska trädgård, därefter lärare i trädgårdsskötsel vid skollärarseminariet i Lunds stift i flera år och från slutet av 1850-talet trädgårdsmästare på Alnarp. Siemers kom från Tyskland, hade examen som trädgårdsmästare och botaniker från Danmark och drev under flera år en fröhandel i Lund.⁴⁸ Det finns inga kända planteringsritningar från Eslövs station. Om de ursprungliga planerna var gjorda av Carl Ludvig Siemers eller Per Nilsson på Trollelän, som levererade träd och buskar, eller någon annan går inte att svara på utifrån det tillgängliga arkivmaterialet.

Handelsträdgården Margretedal ägdes av trädgårdsmästaren Olof Nilsson, som gett namnet till handelsträdgården efter sin hustru Else Margareta Olsson.⁴⁹ Handelsträdgården låg i den södra delen av Lund och saluförde bland annat fröer, träd, buskar, bärbuskar och blommor.⁵⁰

Statens järnvägar anlätade en lokal trädgårdsmästare, eller trädgårdsdirektör som Siemers kallade sig, som i sin tur kvitterade ut växterna från plantskolan i Margretedal. Dessutom köptes gräsfrö in av ytterligare en leverantör, J. H. Dieden. Beställning-

arna av de första planteringarna gjordes av huvudstationen Malmö station och stationsingenjören, eftersom arbetsstationen som Eslöv tillhörde hade upphört efter att sträckan började trafikeras.

Stockholms första järnvägsstation – ett arbetslag och en trädgårdsarkitekt

Stockholms första järnvägsstation byggdes på Södermalm, vid den tidigare Fatbursjön som fylldes ut i samband med järnvägsbygget, och där anlätades trädgårdsarkitekten Knut Forsberg för att anlägga planteringar hösten 1860. Forsberg gjorde en ritning, en arbetsplan och en katalog till planteringarna enligt räkningen som är godkänd genom en underskrift av Nils Ericson och attesterad av Hjalmar Elworth.⁵¹ Ritningen från parkanläggningen har inte påträffats. Däremot syns utformningen av planteringarna på en karta över Stockholm från år 1863, se Figur 13 till vänster, och i den teknisk-ekonomiska beskrivningen tryckt år 1868. Se Figur 14. En senare karta, från år 1885, visar också strukturen av planteringen med gångar som slingrar sig runt tre rundade former i centrum av den långsträckt parken. Utanför gångarna finns grönytor som rakt avgränsas på den norra sidan mot Bangårdsgatan och på den södra sidan mot järnvägsspåren.⁵² Parken är belägen direkt öster om stationshuset och upptar en

47 <http://bjaraslakten.se/histories/Mauritz%20Spathon%20sl%E4ktbok.pdf>, hämtad 2018-06-13, s. 5-6. På närbelägna Trolleholms slott, även det ägt av familjen Trolle-Bonde som Olof Eneroth arvoderades av som trädgårdsinspektör, vistades Olof Eneroth år 1874 och föreslog då att en trädskola skulle anläggas där enligt Klintborg Ahlklo, Åsa: *Åkerns blomma. Trädgården som jordbrukets förebild i 1800-talets Skåne*, Sveriges lantbruksuniversitet, Alnarp 2012, s. 124-125.

48 Klintborg Ahlklo 2012, s. 209-211.

49 <http://www.gamlalund.se/PDF/personregister.pdf>, s. 394, hämtad 2018-04-18.

50 *Lunds Weckoblad* 1857-04-09, s. 4 och *Lunds Weckoblad* 1857-02-26, s. 4.

51 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Västra stambanan, G4 Volym 82, 1860.

52 Stockholmskällan, Jämför historiska kartor, 1863 och 1885, <https://stockholmskallan.stockholm.se/sok/?q=&map=true&alternatemap=true>, hämtad 2019-12-19. Även *Teknisk-Ekonomisk beskrifning. Svenska statens Jernvägsbyggnader. I. Vestra stambanan, "Stockholm-Göteborg"*, med utgrening till Örebro 1868, Blad 2 visar strukturen för parkanläggningen.



Figur 13. Kartorna över Stockholm år 1863 och 1885 visar Stockholms första järnvägsstation som ändstation för stambanan, kallad Stockholms södra bangård både innan och efter att Stockholms centralstation kommit till. Platsen är vid nuvarande Medborgarplatsen. Direkt öster om stationshuset, längs spåren, syns parken på kartorna. Utformningen är densamma på de båda kartorna och Knut Forsberg var den som ritade parken enligt Statens järnvägars räkenskaper. Från: <https://stockholmskallan.stockholm.se/sok/?q=&map=true&alternatemap=true>, hämtad 2019-12-19.

ungefär likastorytas som banhallen, närmare 1 800 m².⁵³

Arbetet med att anlägga planteringarna var omfattande. Förutom 34 dagsverken av trädgårdsmästaren Pettersson och åtta dagsverken av trädgårdsdrängen Anderson, vilka var anlitade av Knut Forsberg, gjorde "jernvägens arbetare" 791 dagsverken. Hur mycket tid Forsberg lade på projektet framgår inte av räkningen, han tog betalt i ackord med 10 procent av den totala summan. Växterna, buskarna och träden kom från Forsberg och från Lantbruksakademien. Växtmaterialet från Forsberg var dels beställt från Tyskland och dels inköpt från Trädgårdsföreningen. Växtmaterialet från Lantbruksakademien levererades

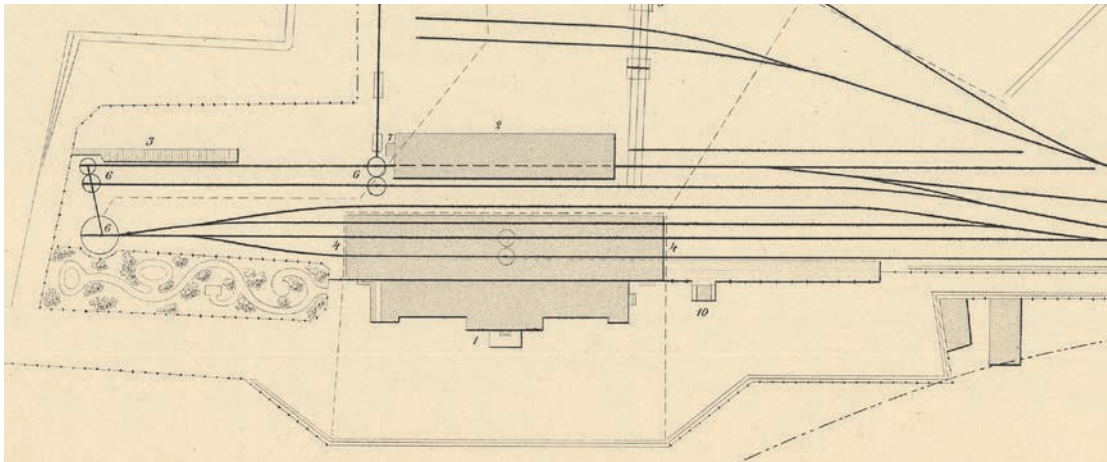
från Experimentalfältet, bland annat 30 större lindar, 18 pyramidpopplar och 36 amerikanska häggar. Törnrosor, pimpinellrosor, spirea och hagtorn är exempel på några av de växter som är uppräknade i rekvisitionen. Se Figur 15. Den totala summan på 784 Riksdaler och 54 öre⁵⁴ visar på att planteringarna var betydligt dyrare än vad som framkommit i de andra exemplen, vilket inte är förvånande med tanke på att det var i huvudstaden dessa planteringar gjordes. Enligt en prisomräkningsmodell från Stockholms universitet motsvarar det betalning för arbetstid på över 15 miljoner kronor år 2019.⁵⁵

En avbildning i *Illustrerad Tidning* den 1 december 1860 visar en del av plantering-

53 *Illustrerad Tidning* 1 december 1860, s. 2 uppgår storleken på banhallen, 290 × 83 fot. Beräkningen är gjord utifrån måttet 1 fot=0,2696 m. [https://sv.wikipedia.org/wiki/Fot_\(enhet\)](https://sv.wikipedia.org/wiki/Fot_(enhet))

54 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Västra stambanan, G4 Volym 82, 1860.

55 Edvinsson, Rodney och Söderberg, Johan, 2011, "A Consumer Price Index for Sweden 1290-2008", *Review of Income and Wealth*, vol. 57 (2), sid. 270-292.



Figur 14. På ritningen över Stockholms södra bangård i den teknisk-ekonomiska beskrivningen tryckt 1868 syns strukturen för järnvägsparken till vänster om (öster om) stationshuset men planteringarna på den högra sidan (väster om) och framför stationshuset (norr om) är inte utritade. Från: *Teknisk-Ekonomisk beskrifning. Svenska statens Jernvägsbyggnader. I. Vestra stambanan, "Stockholm-Göteborg", med utgrening till Örebro 1868, Blad 2.*

arna vid stationshuset i form av rabatter och några träd.⁵⁶ Se Figur 16. Invigningen av järnvägen från Stockholm skedde i december 1860 och utan någon större ceremoni enligt samma tidning.⁵⁷ I tidningsartiklarna beskrivs inte planteringarna utan fokus ligger på arkitekturen. En plankarta visar dock platserna för planteringar närmast avträdet, framför stationshuset i den borte änden av stationsplanen och platsen för järnvägsparken.⁵⁸ Man kan fråga sig hur det kommer sig att planteringar gjordes men inte beskrevs av den samtida journalistiken. I artiklarna om stationen granskas och kommenteras byggnadernas arkitekturstil och utformning, men inte planteringarna. Var de så självklara?

Organisationen bakom planteringarna vid Stockholms södra bangård skilde sig något från de andra exemplen. Den västra

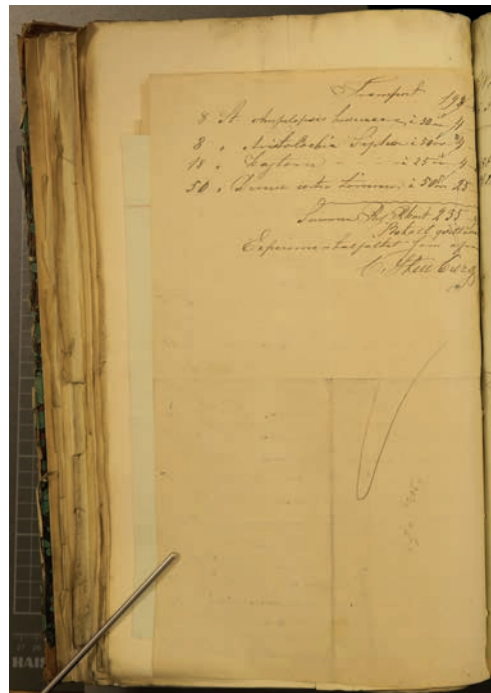
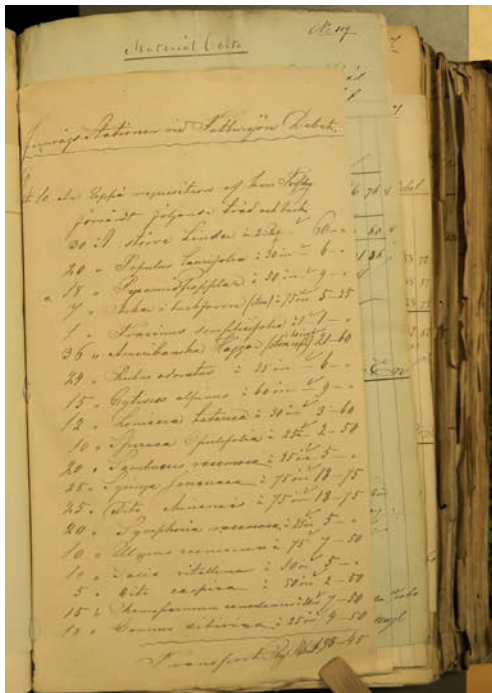
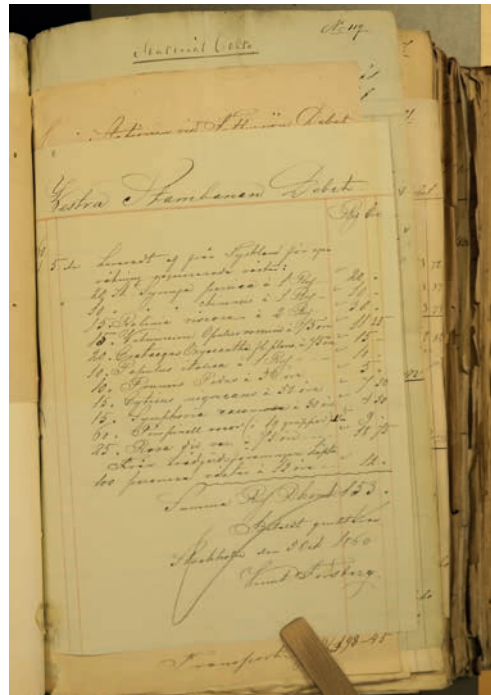
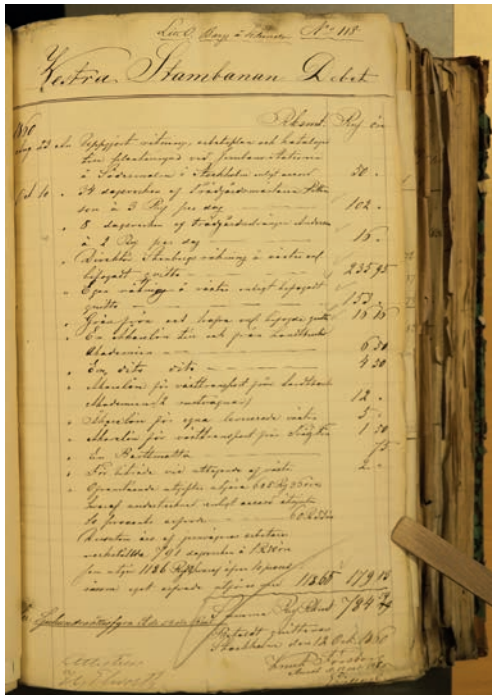
stambanan från Stockholm var organiserad på samma sätt som den västra stambanan från Göteborg och den södra stambanan men med den skillnaden att Nils Ericson även var överingenjör i Stockholm, förutom att han var chef för hela myndigheten. Hjalmar Elworth var distriktsingenjör och var dessutom brorson till Nils Ericson.⁵⁹ Enligt rekvisitionen och en artikel från slutet av 1800-talet, se nedan, var det Nils Ericson som anlätade Knut Forsberg för uppdraget att utföra planteringar vid Stockholms södra bangård. I Alingsås och Eslöv, liksom vi snart ska se i Hallsberg, var det stationsingenjören på arbetsstationen eller huvudstationen som beställde de första planteringsarbetena. Kanske en förklaring kan vara att det handlade om planteringar i huvudstaden vilket medförde att det var överingenjören, och inte stationsingenjören till

⁵⁶ *Illustrerad Tidning* 1 december 1860, s. 2.

⁵⁷ *Illustrerad Tidning* 8 december 1860, s. 2.

⁵⁸ *Illustrerad Tidning* 10 november 1860, s. 2.

⁵⁹ Berggrund & Bårström 2014, s. 113 och 229.



Figur 15. Kvitton från Knut Forsberg och Lantbruksakademien berättar om vilket växtmaterial, med de latinska namnen, som användes till planteringarna vid Stockholms första järnvägsstation. Foto: Jonny Hallgren. Från: Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Västra stambanan, G4 Volym 82, 1860.



Figur 16. På avbildningen av Stockholms södra bangård i *Illustrerad Tidning* den 1 december 1860 är början av parkanläggningen till vänster (öster om) och några rabatter framför (norr om) stationshuset inritade. Bakom stationshuset syns den ena änden av banhallen med glasväggar. Från: Järnvägmuseet, KBAA04683.

arbetsstationen, som gjorde beställningen i det här fallet.

I en artikel i *Svensk Jernvägstidning* år 1899 berättade den tidigare baningenjören Walfrid Sahlbom om sina minnen från järnvägen. Där skrev han följande om planteringarna vid Stockholms första järnvägsstation:

I och för ordnandet av parkplanteringar omkring stationen anmodade öfverste Ericson den fackförfarne anläggaren av Berzelii park, trädgårdsdirektören Knut Forsberg, att uppgöra karta och kostnadsförslag, hvilket denna också fullgjorde, men i den för honom storslagna och derföre kostsamma stilen.

Öfverste Ericson fann också förslaget vackert och tilltalande men alldeles för dyrt och framställde till förslagsställaren att reducera projektet, men Knut Forsberg svarade på sitt på samma gång

godmodiga som storhetliga sätt: »hvad skall allmänheten tänka, om Knut Forsberg i sitt namn låter ett mindre dominerande förslag till parkanläggning komma till stånd?» Härpå svarade öfverste Ericson i halft leende, halft ironisk ton: »Jaså, jag trodde, att det var jag, såsom chef för statens jernvägsbyggnader, som har ansvaret för hur det skulle komma att taga sig ut, men efter detta drabbar herr Forsberg – så gör som herr'n vill!«.⁶⁰

Med tanke på kostnaden var det antagligen det mer omfattande förslaget som genomfördes. Se Figur 16 och 17. Även om artikeln beskriver händelserna i anekdotisk form är det intressant att Nils Ericson uppges ha sagt att han hade ansvaret för hur gestaltningen av järnvägen utformades. Nils Ericson beskrev kortfattat i kvartalsrapporten för det tredje kvartalet år 1860 om byggnationer, planteringar och staket för bangården:

⁶⁰ Sahlbom, Walfrid: "Händelser och anekdoter" i *Svensk Jernvägstidning* nr 1 1899, s. 61.



Figur 17. Ett fotografi, som kan vara från 1860-talet, visar Stockholms södra bangård från norr. Parkanläggningen är belägen till vänster (öster om stationshuset) strax utanför bilden medan den lantliga omgivningen syns tydligt i bakgrunden. En mindre plantering anas mellan träden till höger om (väster om) stationshuset. Enligt en skiss i *Illustrerad Tidning* den 10 november 1860 låg ett avträde där med planteringar på var sida. Beskuren. Från: Järnvägmuseet, KDAA09737.

Vid Södra Bangården var vid September månads utgång stationshus och banhall uppförde, plåttaken pålagde, den utvändiga målningen under arbete samt tapetseringen af förstnämnde byggnad påbörjad. Täckdikning och grusfyllning af bangårdsområdet fullbordades omkring stationshuset, den blifvande godsboden och vid nedfarten från Götgatan samt pågingo dessutom å öfriga, till stationsområdet hörande delar af den fyllda och uttorkade Fatbursjön, hvarjämte åtskilliga planteringar omkring stationshuset verkställdes. Gasledning för den yttre belysningen var fullbordad och för belysningen inom stationshuset

under arbete, äfvensom staket för bangårdens inhägnad blifvit uppsatt.⁶¹

Planteringarna nämns på samma kortfattade sätt som andra utförda arbeten vilket också tyder på att de var självklara. Den anlitate trädgårdsarkitekten Knut Forsberg omnämns inte i rapporten, vilket kan tolkas som att det inte var något särpräglat att anlita en trädgårdsarkitekt till järnvägens planteringar. Knut Forsberg var även stadsplanearkitekt med utbildning i Sverige och flera andra länder. Under 1850- och 60-talen ritade han många parker, både offentliga och privata, i Sverige och Finland.⁶² Forsberg var verksam i Stockholm åren 1852–1862, bland annat som direktör och trädgårdsarkitekt för de kungliga slotts-

61 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägsbyggnader (inkl. Nils Ericssons enmansmyndighet) 1855–1882, Överste Ericsons underdåniga rapporter över arbetenas fortgång, B4 volym 1, 1860.

62 Nolin, Catharina: "Trädgårdsarkitekten som stadsplanerare: exemplet Knut Forsberg" i *Stad, hus, rum. Studier tillägnade Thomas Hall*, Red. Lempi Borg Wik, Margaretha Rossholm Lagerlöf och Martin Rörby, Stockholm 2009, s. 58.

Volym 106

Västra Stambanan af Statens Jernvägsbyggnader.

Carlslund den 28 Juli 1862

anläggning och planteringar vid Hallsberg
station till C. F. Holmsten Debet

25 #	<i>Acer platanoides</i> / Linn /	i 25 rökst.	v	0 25
18 #	<i>Opalus Hippocastanea</i>	i 50 rökst.	v	5
9 #	<i>Cornus sanguinea</i>	i 37 rökst.	v	3 33
26 #	<i>duo Spiraea</i>	i 25 rökst.	v	1 50
6 #	<i>Lymphoria racemosa</i>	i 25 rökst.	v	1 50
14 #	<i>Lyringa vulgaris</i>	i 10 rökst.	v	1 40
2 #	<i>Amygdalus nana</i>	i 37 rökst.	v	74
5 #	<i>Philadelphus coronaria</i>	i 37 rökst.	v	1 85
3 #	diå Rosor	i 50 rökst.	v	2 50
4 #	<i>Phlox autumnalis</i>	i 25 rökst.	v	1
7 #	<i>Iris Germanica</i>	i 10 rökst.	v	70
2 #	<i>Sambucus Cebalus</i>	i 12 1/2 rökst.	v	25
14 #	<i>Iris Nöta</i>	i 10 rökst.	v	1 40
5 #	<i>Lilphium perfoliatum</i>	i 25 rökst.	v	1 25
6 #	<i>Dianthus cariophyllus</i>	i 25 rökst.	v	1 50
2 #	<i>Hesperis matronalis</i>	i 10 rökst.	v	20
100 #	<i>Bellis perennis</i>	i 3 Rökst per 100	v	3
1 #	bländat Gräsfrö	i 7,50 rökst per 100	v	7 50
	Däppning för 4 1/2 dagar	i 3 Rökst per dag	v	15 50
	Stämmars öfverarbete	i 20 rökst i timman	v	1 30
	Skjutpenningar från Örebro till Hallsberg		v	3 10
	frakt från Carlslund till Örebro med 2 ^{1/2} hästar		v	9 1/2
	<u>Rekomet Ref.</u>			<u>66 91</u>

Carlslund den 9/9 62.
C. F. Holmsten

Drottning den 10/9 62. Skemat 6/10 62.
C. F. Holmsten H. S. Grille.

Figur 18. Enavräkningarna från Carl Fredrik Holmsten "För anläggning och planteringar vid Hallsbergs station". Växtlistan är skriven med de latinska växtnamnen. Foto: Anna Lindgren. Från: Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Västra stambanan, G4 Volym 106, juli-december 1862, September: 1705.

trädgårdarna. I Stockholm anlade han också Berzelii park 1852–53.⁶³

Hallsberg – två invigningar på tidigare obebyggd mark

Hallsberg hörde till den 17:e arbetsstationen och arbetena på den sträckan inleddes i juli 1860. Uppförandet av stationsbyggnaden i Hallsberg påbörjades året efter. Den 1 augusti 1862 invigdes sträckan Göteborg–Örebro. Hallsberg var knutpunkt för den västra stambanan och Sammanbindningsbanan vidare till Örebro där den privata järnvägen Köping-Hult anslöt. I november samma år invigdes hela sträckan Göteborg-Stockholm via Hallsberg.⁶⁴

Räkenskaperna visar att planteringen till Hallsberg utfördes år 1862 av trädgårdsmästare Carl Fredrik Holmsten, verksam på herrgården Karlslund utanför Örebro. I slutet av juli fraktades växtmaterial med två hästar från Karlslund till Hallsberg. Bland växtmaterialet ingick 25 skogslönnar, 10 hästkastanjer, nio skogskorneller, buskar som syren, fläder och doftschersmin och perenna växter som tusensköna och trädgårdsnejlika för att nämna några. En tunna gräsfrö finns också med på räkningen som är undertecknad av Holmsten.⁶⁵ Se Figur 18.

Senare samma år fortsatte planteringsarbetena av Holmsten med ytterligare träd som 31 balsampopplar, fyra oxlar, fem

plommonträd och sju körsbärsträd, men även med så många som 427 syrenplanter och 162 blomsterbuskar, rosor och pioner. Till planteringsarbetet gick det åt sex och en halv dagar och den här gången tog trädgårdsmästaren tåget mellan Örebro och Hallsberg, i tredje klass.⁶⁶

Planteringarna gjordes på sommaren och hösten år 1862, sannolikt för att de skulle vara klara till invigningen av Sammanbindningsbanan till Örebro i augusti och till invigningen av Västra stambanan i början av november år 1862.

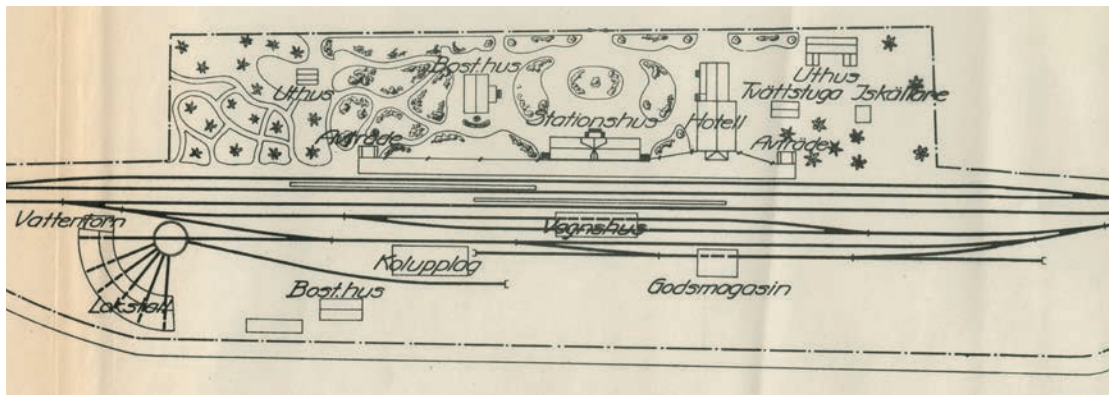
Hallsberg fick en omfattande plantering med en parkdel öster om stationen och en rundel framför stationshuset med två njurformade planterade ytor på vardera sidan. Dessutom anlades oregelbundet formade planteringsytor längs med banhallen, mellan restaurang- och hotellbyggnaden och stationsbyggnaden samt i fonden mot fastighetsgränsen söderut. Se Figur 19 och 20. På stationsplanen och närmast boställshuset, som var beläget mellan stationsplanen och parken, är symboler för buskar inritade på de ritningar som visar stationsmiljön på 1860-talet. Ingen avgränsning i form av staket verkar finnas till boställshuset. Väster om restaurang- och hotellbyggnaden är träd markerade som stjärnor och i det området ligger ett avträde och ett annat avträde är placerat på motstående sida om stationshuset, i parkområdet. Även några

63 Lind, Gustaf: *Stockholmsträdgårdar under gångna tider. En kort redogörelse för äldre trädgårdar i Stockholmstrakten och deras mästare*, Saxon & Lindströms förlag, Stockholm 1941, s. 142-145.

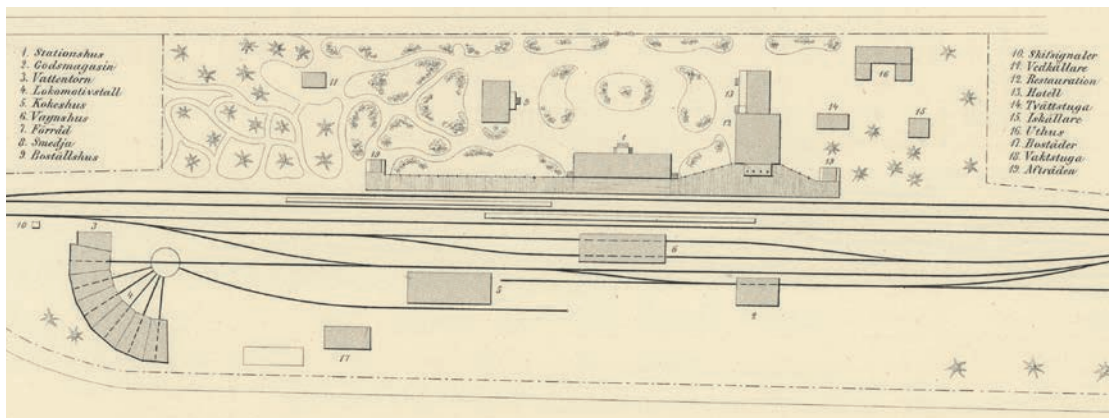
64 Berggrund & Bärström 2014, s. 131-133, 173 och 215.

65 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Västra stambanan, G4 Volym 106, juli-december 1862, September:1705 och Berggrund & Bärström 2014, s. 130-131, 230 och 234.

66 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Västra stambanan, G4 Volym 106, juli-december 1862, November:1717.



Figur 19. På en ritning av Hallsbergs stationsområde som föreställer området år 1862, publicerad i *Kortfattad beskrivning över den historiska och tekniska utvecklingen av vissa större statsbanestationer 1938*, framgår strukturen över hela det planterade området med böljande gångar och många träd. Spåren sträcker sig närmast i öst-västlig riktning och stationshuset ligger på den södra sidan om spåren.



Figur 20. Ritningen i den teknisk-ekonomiska beskrivningen tryckt år 1868 visar nästan exakt samma former på planteringarna och samma platser för träden som ritningen ovan. Även på denna ritning är norr nedåt på bilden. Från: *Teknisk-Ekonomisk beskrifning. Svenska statens Jernvägsbyggnader. I. Vestra stambanan, "Stockholm-Göteborg", med utgrening till Örebro 1868*, Blad 11.

träd är inritade norr om spårområdet och öster om lokstallet.⁶⁷

Grönytorna uppgick till cirka 13 000 m² inklusive gångar och stationsplanen, i jämförelse med stationshuset som omfattade ungefär 250 m². Den ritning som finns publicerad i *Kortfattad beskrivning över den*

historiska och tekniska utvecklingen av vissa större statsbanestationer år 1938 är daterad 1862 och visar samma anläggningar som på fotografiet från år 1863 och som ritningen i Statens järnvägars teknisk-ekonomiska beskrivning från år 1868.⁶⁸ Se Figur 19-21.

Från Hallsberg finns det ett ovanligt

⁶⁷ *Teknisk-Ekonomisk beskrifning. Svenska statens Jernvägsbyggnader. I. Vestra stambanan, "Stockholm-Göteborg", med utgrening till Örebro 1868*, Blad 11. Beräkningen är gjord utifrån måttet 1 fot=0,2696 m. [https://sv.wikipedia.org/wiki/Fot_\(enhet\)](https://sv.wikipedia.org/wiki/Fot_(enhet))

⁶⁸ *Kortfattad beskrivning över den historiska och tekniska utvecklingen av vissa större statsbanestationer 1938*, Hallsberg station.



Figur 21, t.v. Ett fotografi daterat år 1863 visar stationsområdet med nyanlagda planteringar. I förgrunden boställshuset, bakom det syns endast ett fönster på stationshusets gavel. På andra sidan spåren sett ligger en vagnbod. Rundeln på stationsplanen syns tydligt i mitten, omgiven av svängda planterade ytor. På andra sidan stationsplanen, mitt emot boställshuset, ligger restaurang- och hotellbyggnaden. Fotograf: C. P. Löfman. Från: Järnvägmuseet, KDAA02745.



Figur 22, t.h. Även restaurangen fotograferades år 1863, vilket är ett anmärkningsvärt tidigt fotografi av en interiör. På borden står stora krukväxter utplacerade. Fotograf: C. P. Löfman. Från: Järnvägmuseet, KDAA02718.

omfattande fotomaterial i form av en fotosamling från år 1863. Ett av fotografierna visar stationsområdet sett från öster med utblick över planteringarna framför boställshusets östra långsida, stationsplanen och planterade ytor vid hotellets gavel. Se Figur 21 samt omslaget. Det finns även ett fotografi från samma tid inifrån restaurangen som visar många krukväxter, även på de dukade borden. Se Figur 22.

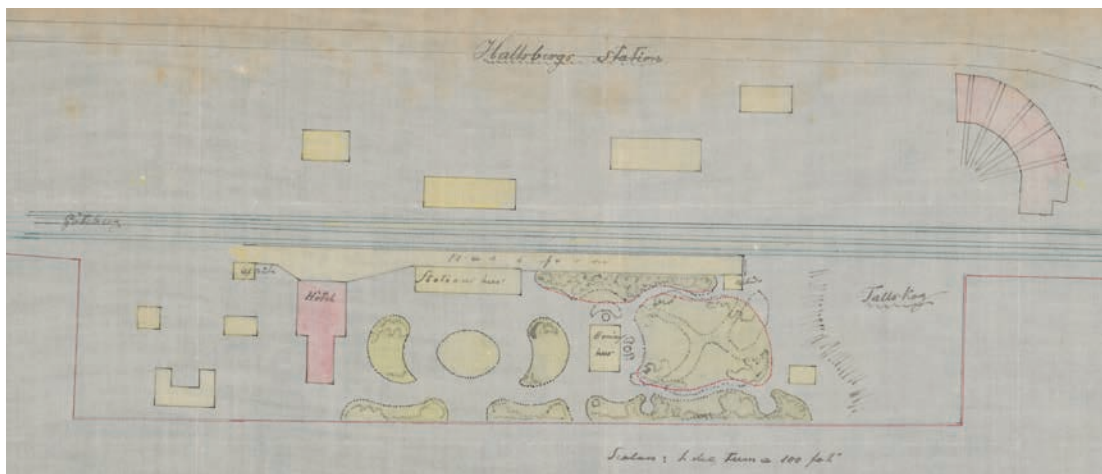
Olof Eneroth besökte Hallsberg år 1864 och fällde omdömet ”Skyddadt läge, men mager sand till jordmon. Början till anläggning gjord, men behöfver göras om helt och hållet”.⁶⁹ Det finns en odaterad skiss i Olof Eneroths personarkiv över Hallsberg med formen för de ursprungliga planteringarna inritade och däröver ett förslag till mer sammanhängande grönytor. Skissen ser ut att vara gjord av Anders Högfeldt, träd-

gårdsmästare från år 1866 i Alingsås vid det andra distriktet. Se Figur 23. Högfeldt har signerat en planteringsskiss från Jönköpings station, som finns i samma samling på Kungliga biblioteket, och handstilen är snarlik på de två skisserna.⁷⁰ I en rapport skriven av Olof Eneroth år 1868 står det så här om vad som gjordes vid Hallsbergs station år 1866:

Ny plan uppgjordes, eller, rättare, den gamla reglerades och ändrades enligt platsens och smakens fordringar. En del gamla vägar igenlades: de som bibehöllos, liksom äfven de nya gjordes tillräckligt breda. Planerna omgräfdes, försågs med matjords-påfyllning, gödslades, besåddes (med 60 tu gräsfrö) och planterades.

69 Riksarkivet, Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888, Yttre diariet, E2, volym 1, 1864, 321.

70 Kungliga biblioteket, Handskriftsamlingen, Olof Eneroth: Manuskript m.m., HS Acc2003/3:1.



Figur 23. På en skiss i Olof Eneroths personarkiv på Kungliga biblioteket framgår konturerna för de äldre planteringarna och förslagen på nya avgränsningar. Här är norr uppåt på bilden. Från: Kungliga biblioteket, Handskriftsamlingen, Olof Eneroth: Manuskript m.m., HS Acc2003/3:1. Beskuren.

Af arbetet, som till större delen fullbordades 1867, återstår ännu en del.⁷¹

Efter bara några år omvandlades parkmiljön med färre och bredare gångar och gräsplanerna såddes om. Det här väcker frågor om synen på trädgårdsodling, till exempel om formerna ansågs ålderdomliga efter bara några få år och att det motiverade omplanteringar.

Hur såg organisationen bakom planteringarna i Hallsberg ut? De båda räkningarna från Carl Fredrik Holmsten är godkända av Anton Grill, stationsingenjör, och attesterade av distriktsingenjör Leonard Nordenfelt. Holmsten arbetade med planteringarna i fyra och en halv dagar respektive sex och en halv dagar.⁷² Det framstår som lite tid för omfattande planteringar,

inte minst med alla träd. Även här kan vi anta att arbetslaget som hörde till arbetsstationen bidrog med insatser.

Trädgårdsmästaren Holmsten var verksam på herrgården Karlslund, belägen några kilometer väster om Örebro. Karlslund ägdes under 1860-talet av ett bolag som arrenderade ut trädgården till trädgårdsmästare. Till trädgården hörde också ett orangeri.⁷³ I det sista exemplet var det återigen stationsingenjören för arbetsstationen som beställde planteringarna från en lokal trädgårdsmästare. Växtmaterialet levererades av trädgårdsmästaren. Om han i sin tur gjorde inköpen från annat håll eller hade odlingar på Karlslund som täckte behoven framgår inte av växtlistorna i räkningarna.

71 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888, Yttre diariet, E2, volym 2, 1868, 93.

72 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Västra stambanan, G4 Volym 106, juli–december 1862, September:1705; November:1717 och Berggrund & Bårström 2014, s. 130–131, 230 och 234.

73 Karlslund. Vårdprogram för park och trädgård, Örebro kommun, Örebro 2004, s. 24 och "Karlslund" i *Historiskt-geografiskt och statistiskt lexikon öfver Sverige*, Andra bandet C-F, Joh. Beckman, Stockholm 1860, s. 22.

Summerande reflektion

I jakten på källmaterial efter de tidiga planteringarna längs järnvägen har exemplet gett vid handen att det finns material bevarat och av flera olika typer. Motsvarande källmaterial finns för flera stationsplatser, även om det kan variera hur detaljerat det är. Sammantaget har exemplen resulterat i uppgifter om vad som planterades, när det planterades och hur organisationen bakom planteringarna såg ut, tack vare bevarade källor. Detta står i en skarp kontrast mot den tidigare föreställningen att allt material från den statliga järnvägens planteringar skulle vara kastat. Exemplet kan tyckas innehålla väl detaljerade uppgifter om till exempel personers namn och kostnader för olika planteringar men dessa detaljuppgifter har tagits med för att lyfta fram att det finns information av olika slag i det bevarade källmaterialet.

Exemplet visar att planteringarna anlades i anslutning till att trafiken skulle komma igång, som i Stockholm, Hallsberg och Alingsås, eller året efter, när arbetet med byggnaderna på stationsområdet började färdigställas som i Eslöv. Även i Alingsås fortsatte arbetet med byggnader och planteringar efter att trafiken kommit igång. Efter att ha gått igenom räkenskaper för olika arbetsstationer och tittat närmare på ritningarna som publicerades år 1868 i den teknisk-ekonomiska beskrivningen för den västra stambanan, men som uppmätts före år 1866 åtminstone för Alingsås och Hallsbergs del, ser det ut som att nästan alla järnvägsstationer försågs med planteringar i slutskedet av anläggandet av stationsplat-

serna. Även den teknisk-ekonomiska beskrivningen för den södra stambanan som publicerades år 1873 visar på planteringar vid i stort sett alla järnvägsstationer. Det är dock oklart när själva uppmättningsritningarna gjordes, men vi vet att de åtminstone för Eslövs del uppmättes före år 1866.

Den stationsingenjör som var ansvarig för respektive arbetsstation har gjort beställningarna av planteringarna, med undantag för Stockholm där överingenjören beställde parkanläggningen. När en arbetsstation var avvecklad fortsatte arbetet från huvudstationen, som i fallet med Alingsås och Eslöv där Göteborgs respektive Malmös arbetsstation beställde de olika planteringarna. När baningenjörerna vid den färdiga banan var tillsatta, som för Alingsås år 1859, var det baningenjörerna som höll i beställningar av planteringar.

Lokala trädgårdsmästare anlätades för de enskilda anläggningarna, men det förekom också att arbetslagen på arbetsstationerna utförde grävningsarbeten och planteringar.⁷⁴ Träd, buskar, växter och gräsfrö har antingen köpts in av stationsingenjören eller av den trädgårdsmästare som utförde planteringarna. Inköpen gjordes från trädgårdsföreningar, privata plantskolor och handelsträdgårdar och från fröhandlare. När Statens järnvägar började arvodera egna trädgårdsmästare och anlade trädskolor förändrades det arbetssättet som vi kommer se i kapitel 5.

Stora mängder växtmaterial köptes in till arbetsstationerna och sedan till den färdiga banan. Det arkivmaterial som analyserats för de fyra platserna har i huvudsak

74 Ett exempel är en uppgift om "Grävt matjord från Trädgården" i Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanarkiven, Västra stambanan, G4 Volym 40, 1858. Knut Forsberg uppgav 791(!) dagsverken av järnvägens arbetare vid anläggandet av planteringar vid Stockholms första järnvägsstation i Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanarkiven, Västra stambanan, G4 Volym 82, 1860.

bidragit till att ge en bild av planteringar vid stationshusen. Hur planteringarna utformades mer i detalj vid boställshus och längs bansträckor är frågor för framtida forskning.

De enda tidigare kända uppgifterna om när planteringarna anlades första gången vid stationer är en sammanställning av Agathon Sundius i en artikel publicerad år 1906.⁷⁵ Min studie av de fyra platserna har visat att årtalen i Sundius förteckning inte stämmer med de bevarade räkenskaperna. Det framgår inte var Sundius fått uppgifterna om anläggningsår, men uppenbarligen är de i flera fall felaktiga.

Med hjälp av de fyra exemplen har vi här fått en bild av hur de första planteringarna vid järnvägen kom till, glimtar av hur organisationen bakom såg ut och ledtrådar till vilka typer av arkivmaterial som finns kvar efter järnvägens planteringar. Resultaten från exemplen väcker hos mig frågor som: I vilket sammanhang tillkom planteringarna vid järnvägen? Hur såg samhället i Sverige ut under tiden 1855–1875 och vilka ideal rådde? I vilka miljöer anlades vid den här tiden parker och trädgårdar och hur användes de? Dessa frågor diskuteras i nästa kapitel där vi också kommer stifta bekantskap med synen på naturen vid mitten av 1800-talet.

⁷⁵ Sundius 1906, s. 606–609, där anges ”Planterades första gången år” 1859 för Alingsås, 1869 för Eslöv, 1862 för Stockholm södra och 1863 för Hallsberg.

KAPITEL 4

I NATURFÖRSKÖNINGSKONSTENS TID

I NATURFÖRSKÖNINGSKONSTENS TID

För att förstå det sammanhang som de första svenska järnvägsplanteringarna var en del av kommer det här kapitlet att ge en kort introduktion till samhället och tidsandan. Vi kommer även titta närmare på synen på naturen och det ideal som benämndes naturförsköningskonst i mitten av 1800-talet. Vilka typer av offentliga parker och trädgårdar som fanns i Sverige, vilka som arbetade med dessa och hur de fick sin utbildning diskuteras också som en bakgrund till järnvägens planteringar.

Tidsandan

Samhället i mitten av 1800-talet

År 1855 uppgick Sveriges befolkning till 3,6 miljoner, varav ungefär 10 % bodde i städer. Vid tiden för denna undersöknings sista år, 1875, var motsvarande siffror 4,4 miljoner och 12 %.¹ Från 1800-talets mitt skedde stora förändringar i samhället där industrialisering och urbanisering var centrala delar.² Sverige var ett agrart land även om det fanns städer och brukssamhällen bildade mindre orter på flera ställen. I slutet av 1800-talet hade mycket förändrats med nya industrier och inflyttning till städer.

¹ <http://www.historia.se/htmldata6/index.html> och <http://ortshistoria.se/befolkning/index>, hämtad 2018-09-12. Statistiken för antal personer i städer finns för jämna årtionden, varför årtalen 1850 och 1870 använts till beräkningen av andelen procent i städer.

² Kilander, Svenbjörn: *Den nya staten och den gamla. En studie i ideologisk förändring*, Uppsala universitet, Uppsala 1991, s. 15.

Befolkningsförflyttningar skedde även på andra sätt. Så många som 80 000 svenskar emigrerade till Amerika under åren 1867–70 i samband med missväxt och nödår.³

Liberaliseringen, som inletts på 1840-talet, medförde samhällsreformer som obligatorisk skolgång, en humanare fattigvård och fängelsevård, förbättrade villkor för kvinnor vid arv, avskaffande av skråväsendets monopol och ökad näringsfrihet. En stor förändring genomfördes år 1866 då ständsriksdagen ersattes av två valda kamrar, även om det var få som hade rösträtt. Avskaffandet av passtvång, med vissa undantag, genomfördes år 1860 och underlättade resor i landet. För många människor ändrades tillvaron som en följd av dessa reformer och samhällsutvecklingen. Det som har kommit att kallas en borgerlig kultur växte fram inom den nya samhällsstrukturen. Den skilde sig från bondekulturen vad gäller konsumtion, värderingar och familjemönster.⁴

Filosofen Jürgen Habermas har formulerat teorier om offentlighet, borgerlighet och staten under 1800-talet. Habermas förklarar övergången till ett nytt samhälle så här: ”Den borgerliga offentligheten uppstod historiskt sett i samband med ett från staten åtskilt samhälle. /.../ De allmänna reglerna för interaktionen mellan privatpersoner blev nu en offentlig angelägenhet.”⁵ Den nya offentligheten uppstod vid mötesplatser som salonger, föreningar och kaffehus och

vid institutioner som teatrar, konserthus och museer men även genom tidningar och tidskrifter.⁶ Med stöd i Habermas teorier kan offentliga parker ses som produkter av ett samhälle där interaktion och möten mellan människor tillskrevs nya betydelser.

Från produktionslandskap till konsumtionslandskap

Synen på landskapet i mitten av 1800-talet skilde sig åt mellan befolkningen på landsbygden och i städerna och mellan olika samhällsklasser. Etnologerna Jonas Frykman och Orvar Löfgren publicerade år 2019 en omarbetning av sin bok *Den kultiverade människan* från år 1979, där 18- och 1900-talets förändringar för människor och kulturmönster i Sverige undersöktes. De beskriver förändringsprocessen från ett produktionslandskap till ett konsumtionslandskap. Nya tekniker och nya transportmedel under industrialiseringen innebar nya sätt att resa och andra sätt att uppleva resandet på. De menar att naturen fick nya kulturella värden som estetiska och romantiska. ”Genom den nya tekniken och de naturvetenskapliga landvinningarna kunde människan nu behärska, manipulera och kontrollera naturen på ett helt annat sätt än den förindustriella bonden.”⁷ Det framväxande borgerskapet under 1800-talet tog även med sig naturen in i hemmen. Från mitten av 1800-talet var det exempelvis vanligt med exotiska växter som en del i

3 Hellspång, Mats och Löfgren, Orvar: *Land och stad. Svenska samhällstyper och livsformer från medeltid till nutid*, Gleerups, Malmö (1974) 1992, s. 30-34.

4 Hellspång & Löfgren (1974) 1992, s. 32-36 och *Nationalencyklopedin*, ”pass”, Femtonde bandet, Bokförlaget Bra Böcker, Höganäs 1994, s. 3.

5 Habermas, Jürgen: *Borgerlig offentlighet. Kategorierna ”privat” och ”offentligt” i det moderna samhället*, Arkiv, Lund 1984, s. 125.

6 Habermas 1984, s. 40-42 och 46.

7 Frykman, Jonas & Löfgren, Orvar: *Den kultiverade människan*, Liber Läromedel, Lund (1979) 2019, s. 61-62.

inredningen och mönster av växter på mattor, tyger och tapeter.⁸

Den omfattade studien *Svensk stad*, med konsthistorikern Gregor Paulsson som redaktör, undersökte stadsmiljöns förändring 1845–1945 och gavs ut i två delar år 1950 och år 1953. Studien visade att vid 1800-talets mitt förändrades de traditionella nöjena marknader och kyrkliga fester till söndagsvandringar i alléer i städer och utflykter till naturen och till rekreationsorter för städernas borgare.⁹ Det sociala landskapet omdanades och ideal som disciplin, moral och familj värdesattes av de borgerliga grupperna. Dessa värderingar kom så småningom att tas upp av arbetare och beskrivs av Frykman och Löfgren som ”arbetarklassens domesticering”.¹⁰ Den här undersökningen har inspirerats av domesticeringsteorin, som vi sett i kapitel 1, vilken utvecklats till att förstå och förklara hur nya företeelser eller tekniker börjar användas av individer och grupper.

Från 1800-talets mitt rådde en uppdelning mellan vad staten skulle engagera sig i – det allmänna – och vad staten inte skulle engagera sig i – det enskilda. Stambanorna skulle staten ta ansvar för medan bibanor ansågs ligga i de enskildas intressen. Tidsandan präglades av kravet på frihet och tidsperioden har setts av en del historiker som då en process pågick bort från en äldre

samhällsstruktur med statliga bestämmelser. Kommunala frågor sågs som enskilda, åtminstone från 1862 års kommunalförordning.¹¹ Det nya järnvägslandskapet som växte fram från mitten av 1800-talet befann, och befinner, sig innanför de kommunala gränserna men inom statens markägda ytor.

Naturförsköningskonst

Begreppet naturförsköningskonst började att användas i svensk trädgårdslitteratur från mitten av 1800-talet. Även ordet landskapsförsköningskonst förekom. Det handlade om ett helhetsperspektiv på landskapet som påminner om det vi idag benämner landskapsarkitektur. Naturförsköningskonst innebar ett ideal där naturen skulle förskönas och där hela landskap med trädgårdar, parker, åkrar, gårdar och till och med städer skulle gestaltas i en helhet.¹²

Redan under 1700-talet anlades landskapsparker i Sverige, vilka skilde sig åt från den tidigare franska symmetriska stilen. Landskapsparkerna sågs som allkonstverk, de var för privat bruk och ofta avgränsade med staket.¹³ Att omforma naturen var tankegångar som fångades upp igen inom naturförsköningskonsten under 1800-talet men då handlade det inte om att avgränsa ytor utan få dem att utgöra en helhet.

8 Frykman & Löfgren (1979) 2019, s. 121-123 och Paulsson, Gregor: *Svensk stad. Del 1. Liv och stil i svenska städer under 1800-talet*, Studentlitteratur, Stockholm (1950) 1976, s. 367-373.

9 Paulsson (1950) 1976, s. 81-82 och 295-302.

10 Frykman & Löfgren (1979) 2019, s. 87-89, 131 och 205.

11 Kilander 1991, s. 213-217.

12 Müller, Daniel: *Trädgårdskonst. Anvisning att anlägga och underhålla trädgårdar jemte tabellarisk sammanställning af park- och fruktträd, buskar och blomsterväxter, samt anteckningar om deras höjd, varaktighet, utseende, blomningstid, det läge och den jordmån de fordra m. m.*, Andra upplagan, Alb. Bonniers förlag, Stockholm 1858, s. XV-XVI och Blomberg, Eva: *Hallonlandet. Trädgårdens odling under 200 år*, Sekel Bokförlag, Lund 2012, s. 48-49.

13 Olausson, Magnus: *Den Engelska parken i Sverige under gustaviansk tid, The English landscape garden in Sweden during the Gustavian era*, Piper Press, Stockholm 1993, s. 83 och 511.

Intryck från bland annat England, Tyskland och Amerika kom till de svenska debattörerna. I dessa länder pågick diskussioner under 1800-talet om odlingens nytta och nödvändighet i samhället. Planteringar lyftes ofta fram i en holistisk vision för samhällsplanering och odling, till exempel i form av mönstersamhällen.¹⁴ Flera av de som skrev om naturförsköningskonst var inflytelserika personer vad gäller järnvägens planteringar.

År 1857 gav Olof Eneroth ut den första delen av *Trädgårdsodling och Naturförsköningskonst*. Samma år publicerades ett avsnitt ur boken med titeln *Om naturförsköningskonst. Iakttagelser i Norra Tyskland, Danmark och Skåne sommaren 1855*. Skriften inleds med:

Menniskan bearbetar och begagnar sig af den yttre naturen och dess krafter för att upprätthålla och förbättra sin egen tillvaro. Men i och med detsamma, som hon odlar denna yttre natur, odlar hon sig sjelf. Och ju högre hennes egen odling stiger, med desto större insigt och kärlek fortsätter och fullbordar hon den yttre naturens odling.¹⁵

Olof Eneroth förklarade skillnaden mellan trädgårdsodling och naturförsköningskonst i samma skrift:

Trädgårdsodlingen, utöfvad i försöks-trädgården, trädskolan och den vanliga enskildta trädgården är, som bekant, till

sitt väsende ekonomisk eller ett yrke, en näringsgren, närmast hörande till landtbruket. Inom de offentliga botaniska äfvensom i de enskildta blomstergårdarne och vexthusen går hon i dagsverke hos det vetenskapliga intresset och det lägre s. k. æstetiska. I all denna verksamhet är hon dock icke mera konst än t. ex. svarfvarekonsten och andra dylika såkallade konster äro det. Fördenskull, när vi tala om *naturförsköningskonst*, mena vi med detta ord något helt annat än blott och bart trädgårdsodling. Emellan den förra och den sednare finnes intet annat samband, än att den senare bildar den historiska utgångspunkten för den förra och utgör liksom den förras tjensteande.¹⁶

Baldernäs herrgård i Dalsland var enligt Eneroth ett lyckat exempel på en plats där naturförsköningskonsten tillämpats. Se Figur 24. Eneroth lyfte fram naturförsköningskonst som en egen konstart som handlade om att försköna hela områden i bemärkelsen landskapskonst. Han menade att naturförsköningskonsten speglade den inre odlingen hos människorna och samhället. Vidare förklarade han skillnaden mellan parkkonst och naturförsköningskonst som att den förra handlade om punktvisa insatser och den senare om att binda ihop helheten. England lyftes fram som ett föregångsland medan Sverige ansågs ligga efter den utvecklingen. Eneroth menade att naturförsköningskonst var konsten i livet, som ett levande tavelgalleri, och en mora-

14 Jones R. Karen: "The Lungs of the City": Green Space, Public Health and Bodily Metaphor in the Landscape of Urban Park History" i *Environment and History* 24, 2018, s. 47-50 och Klintborg Ahlklö 2012, s. 63-64.

15 Eneroth, Olof: *Om naturförsköningskonst - iakttagelser i Norra Tyskland, Danmark och Skåne sommaren 1855*, Stockholm 1857, s. 85.

16 Eneroth 1857, s. 86.



Figur 24. Baldersnäs i Dalsland beskrevs av Olof Eneroth som en plats där naturförsköningskonsten gjort "hela egendomens förädling till ett trädgårdslandskap" (Eneroth 1857, s. 123). Från: *Nordiske Billeder. Prospecter fra Danmark, Norge og Sverrig i Traesnit med Text*, Fjerde bind, Forlagsbureauet i Köpenhamn, Köpenhamn 1870, s. 125.

lisk nödvändighet. Synen som Eneroth representerade handlade närmast om odling som ett grundläggande existentiellt behov där ordnande, försköning och bildning var bärande delar.¹⁷ Naturförsköningskonsten stod för utveckling av både människor och samhälle där bilden av ett samhällets utveckling speglades i hur väl anlagda och formade de gröna miljöerna var.

Trädgårdsarkitekten Knut Forsberg, som ritade och anlade planteringarna vid Stockholms första järnvägsstation som vi sett i kapitel 3, publicerade *Tidskrift i naturförsköningskonsten* under åren 1861–62.

Forsberg ger ingen definition av naturförsköningskonst men beskriver att "det är första gången undertecknad vågar uppträda inför allmänheten i ett ämne, som hittills varit föga behandlat i skrift, nämligen Trädgårdsanläggning i dess vidsträcktare bemärkelse". Av inledningen framgår att Forsberg vill höja bildningen och intresset för trädgårdsodling och parkanläggning genom allt från anvisningar till anläggning och skötsel till förslag på förskönande insatser i städer. Han vänder sig också särskilt till kvinnor med en förhoppning om

¹⁷ Eneroth 1857, s. 86-89 och 121-123.

att väcka intresse för trädgårdsodling vid hemmen.¹⁸

Även Frey Hellman, som kom att leda trädgårdsarbetena vid Statens järnvägars tredje distrikt och sedan samtliga distrikt, hade naturförsköningskonsten som ledstjärna. Samtidens intresse för naturförsköningskonsten kan vara en förklaring till att planteringar kom att ingå som en betydelsefull del i det nya transportsystemet järnväg. I slutet av kapitel 5 kommer vi stifta närmare bekantskap med de som kom att leda och samordna planteringsverksamheten vid stambanorna från mitten av 1860-talet, Olof Eneroth och Frey Hellman, och deras syn på naturförsköning.

Offentliga parker och trädgårdar i Sverige

Trädgårdsodling för husbehov har pågått under lång tid både i städer och på landsbygden. Under 1800-talet skedde stora förändringar inom odlingen. Från att stora privata trädgårdar i huvudsak fanns vid de kungliga och adliga slotten kom det att bli allt vanligare med prydnadsplanteringar vid andra typer av bostäder och i offentliga miljöer under 1800-talets gång. Skiftesreformerna har framhållits som en bidragande orsak till att planteringar vid bond-

gårdar ökade. När gårdarna skiftades blev det ett större utrymme runt bostadshusen för prydnads- och nyttoodlingar.¹⁹ Trädgården blev en symbol för de större jordbruken under 1800-talet.²⁰ Landskapsparker började anläggas i större utsträckning i anslutning till slott, herrgårdar och lantegendomar. Även de minsta herrgårdarna försågs med landskapspark, växthus och trädgårdsmästeri.

Intresset för trädgårdskulturen ökade, och har tolkats som att det hade sitt samband med högkonjunkturen till följd av en växande industri i Sverige. Exotiska växter blev vanligare, inte minst tack vare nya sätt att bygga och värma upp drivhus och orangerier.²¹

Etnologen och trädgårdshistorikern Maria Flinck menar att det var först när städerna blev så tätt byggda att inte privata trädgårdar rymdes och så stora så att naturen kom långt bort som stadsparker behövdes. Under 1700- och 1800-talen var utflykter till slottsparker vanliga bland de högre samhällsskikten medan andra människor fick nöja sig med att nyttja ängar och hagar. Under 1800-talet anlades stadsparker och privata lustträdgårdar ofta i den så kallade tyska stilen med en symmetrisk plan innehållande böljande formelement.²² Detta formspråk användes i många av de järnvägsparker som anlades i anslutning till stationshusen allt

18 Forsberg, Knut: *Tidskrift i Naturförsköningskonsten. Praktisk anvisning i Park- och trädgårdsanläggning, växt- och drifhuskonstruktion samt Lantegendomars ordnande m.m.*, Stockholm 1861, s. 3-4. Tidskriften utkom i tre delar, den fjärde planerade delen fullbordades inte. Se: Nolin 1999, s. 96 och där not 282.

19 Andréasson, Anna: *Trädgårdshistoria för inventerare, POM – Programmet för Odlad Mångfald*, Lund 2007, s. 7-23; Flinck, Maria: *Tusen år i trädgården. Från sömländska herrgårdar och bakgårdar*, Tidens förlag/Torekällbergets museum, Stockholm 1994, s. 157 och Paulsson (1950) 1976, s. 41, 44 och 103.

20 Klintborg Ahlklo 2012, s. 281-282.

21 Wærn, Kolbjörn: "1780-1850" i Hallemar, Dan & Kling, Anders (red): *Guide till svensk landskapsarkitektur*, Arkitektur, Stockholm 2013, s. 216; Flinck 1994, s. 65-68 och 93-94; Sumner, Anne: *Borgerliga ambitioner och adliga ideal. Slott och byggherrar i Sverige kring sekelskiftet*, Carlsson, Stockholm, 2004, s. 322-323.

22 Flinck 1994, s. 92 och 185.

eftersom att järnvägssträckor invigdes från slutet av 1850-talet.²³

Gröna miljöer i stadsplaneringen

Under 1800-talet växte städerna i Europa och nya sätt för utvidgningar och förändringar av städerna började göra sig gällande. Den monumentala stadsbyggnadstraditionen, med rötter i antikens sätt att skapa platser med storslagna byggnader, fortsatte och utvecklades. Boulevarder, breda gator med trädplanteringar längs med gatorna, och esplanader, gator med trädplanteringar i mitten, blev vanliga inslag i städerna. Paris, Wien och Barcelona är exempel på städer i Europa som fick olika utformningar med boulevarder och esplanader under 1800-talets mitt.²⁴ Dessförinnan hade planterade ringgator använts som ett stadsbyggnadselement i flera europeiska städer. I Sverige började stadsparker anläggas i större antal när städerna växte under 1800-talet. Tillkomsten av offentliga parker följde utvecklingen i Europa och har förklarats som den borgerliga kulturens umgängesplatser vid sidan om museer, teatrar, societetshus och andra sociala platser.²⁵ Fram till år 1860 var

det inte mer än ett dussintal offentliga parker som hade anlagts i Sverige, vanligen på initiativ av borgerskapet eller staden men även av kungen, privatpersoner och föreningar. Några exempel på de första anlagda offentliga parkerna i början av 1800-talet är Carolinaparken i Uppsala, Hoglands park i Karlskrona och Helgonabacken i Lund.²⁶

I samband med 1874 års byggnadsstadga initierades ett nytt sätt att arbeta med stadsplanering. Som underlag sammanställdes mönsterplaner, till exempel från staden Vasa i Finland vars fastställda stadsplan från år 1855 innehöll esplanader och parkområden.²⁷ Göteborg anordnade en stadsplanetävling år 1862 där de gröna miljöerna fick stora utrymmen från flera av de tävlande.²⁸ I Stockholm antogs "Lindhagenplanen" år 1866 där parker planerades på upphöjda områden i staden. De flesta stadsparker anlades i slutet av 1800-talet, efter den här undersökningens tidsavgränsning, med motiv som borgerskapets sociala träffpunkter, arbetares behov av rekreationsområden och moralisk bildning i form av att lära sig ordning och reda och hålla sig borta från spel och starka drycker. Prydliga och

23 Teknisk-Ekonomisk beskrifning. Svenska statens Jernvägsbyggnader. I. Vestra stambanan, "Stockholm-Göteborg", med utgrening till Örebro 1868 och Teknisk-Ekonomisk beskrifning öfver Svenska statens Jernvägsbyggnader. II. Södra stambanan: Malmö-Nässjö-Jönköping-Falköping 1873.

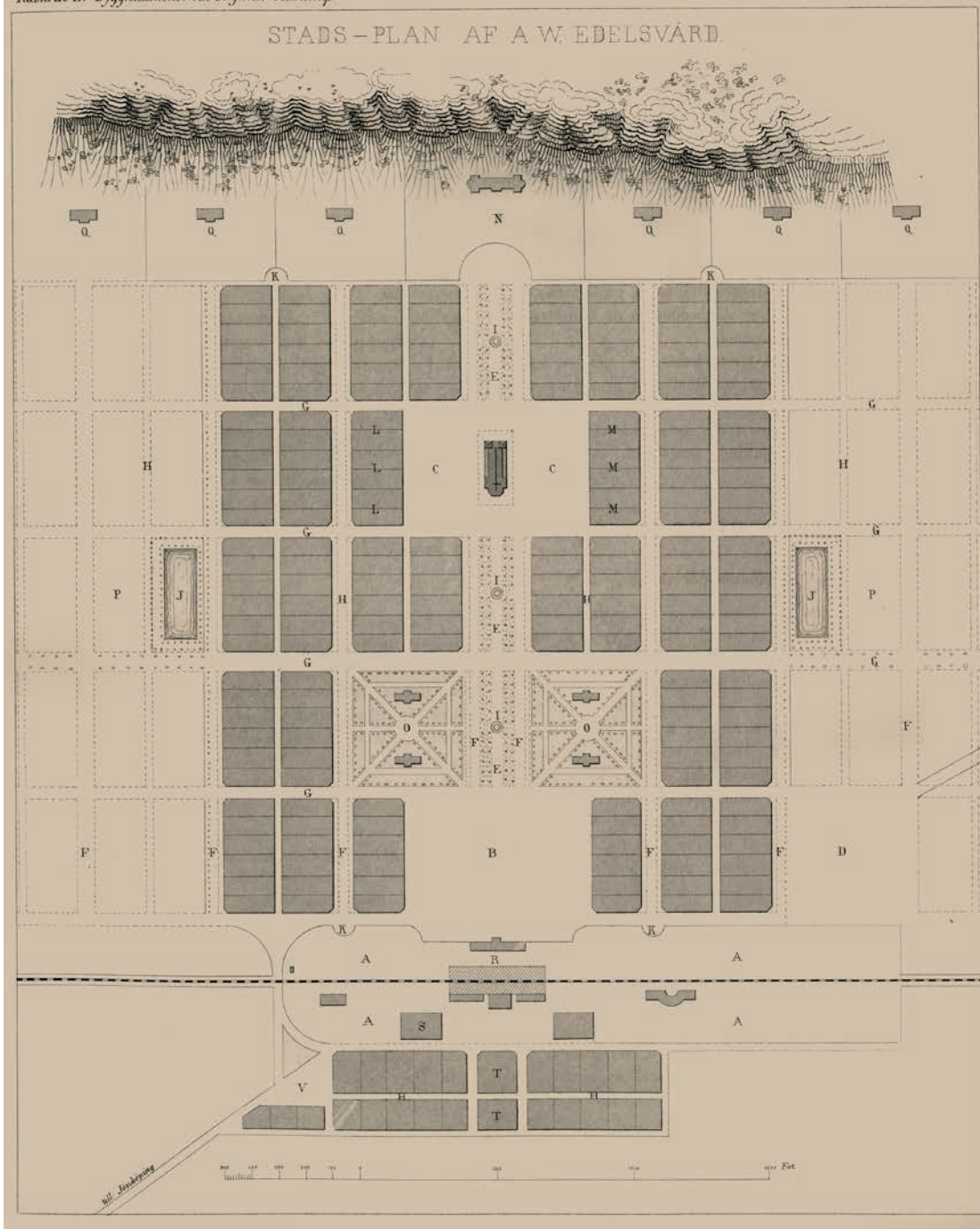
24 Lundgren Alm, Elisabet: *Stadslandskapets obrukade resurs. Om grönstrukturens potential och synliggörande i en hållbar stadsutveckling*. Tema Byggd miljö och hållbar utveckling, Arkitektursektionen, Chalmers tekniska högskola, Göteborg 2001, s. 74-75 och Hall, Thomas: "Från Hippodamus till Howard" i Hall, Thomas & Dunér Katarina (red): *Den svenska staden. Planering och gestaltning - från medeltiden till industrialism*, Sveriges Radio, Lund 1997, s. 43-44.

25 Nolin, Catharina: "Den offentliga parken. Från spatsersalong till nöjespalats" i Hall, Thomas & Dunér, Katarina (red): *Den svenska staden. Planering och gestaltning - från medeltid till industrialism*, Sveriges radio, Stockholm 1997, s. 185-189; Clark, Peter & Jauhiainen, Jussi S: "Introduction" i *The European City and Green Space: London, Stockholm, Helsinki and S:t Petersburg 1850-2000*, Ashgate, Aldershot 2006, s. 23 och Kostof, Spiro: *The City Assembled. The elements of urban form through history*, Thames and Hudson Ltd, London 1992, s. 169.

26 Nolin 1999, s. 159 och 379.

27 Hall, Thomas: "Den moderna planeringens genombrott. Lagstiftning, beslutsprocess och planeringsvisioner 1860-1910" i Hall, Thomas & Dunér Katarina (red): *Den svenska staden. Planering och gestaltning - från medeltiden till industrialism*, Sveriges Radio, Lund 1997, s. 108-111.

28 Sedenmalm 2016, s. 10-11.



Figur 25. Adolf Edelsvärd publicerade en idealplan i *Tidskrift för Byggnadskonst och Ingeniör vetenskap* år 1859. Järnvägen går tvärs över planen i dess nedre del, genom en banhall. Inga planteringar är inritade runt järnvägen, däremot i resten av stadsplanen. Från: Edelsvärd, Adolf: "Plan och byggnadssätt för Landsortsstäder och Förstäder" i *Tidskrift för Byggnadskonst och Ingenjör vetenskap* Maj 1859, Stockholm 1859, plansch XVII.

rationella parkanläggningar troddes ha en moralhöjande inverkan.²⁹

En av förespråkarna för stadsplanering var Adolf Edelsvärd, chefsarkitekt på Statens järnvägar tiden 1855–1895. Han publicerade år 1859 i en artikel en modellplan för mindre städer där parker, alléer och trädgårdar är väsentliga beståndsdelar. Se Figur 25. Flera tidigare studier har kopplat planteringen i Edelsvärds idealplan till grönytor vid järnvägen³⁰ men värt att notera är att områdena runt järnvägsstationen på idealplanen saknar all form av plantering. Framför stationshuset har Edelsvärd ritat in ett stort salutorg och bortanför det ”promenader, hvarvid förläggas diverse publika byggnader, såsom skolhus, badhus m.fl.”. I artikeln beskriver Edelsvärd Falköping och Töreboda som exempel på platser där järnvägen påverkar utformningen. Han betonar fördelar med att planera för den utveckling järnvägen för med sig.³¹

Under 1800-talets andra hälft infördes grönytor i större omfattning som en del i stadsplaneringen internationellt. Den stora stadsbranden i Chicago år 1871 var en utgångspunkt där återuppbyggnaden benämndes ”the Garden City”. I Chicago anammades också ”City Beautiful-rörelsen” där parker var ett viktigt inslag. Central Park som anlades år 1857 i New York brukar nämnas som ett tidigt exempel på den rörelsen. Den österrikiske arkitekten Camillo Sitte presenterade sin stadsbygg-

nadsmodell på 1880-talet med grönska och offentliga platser som bärande beståndsdelar. Omkring sekelskiftet 1900 kom stadsplaneraren Ebenezer Howard att lansera en idé om trädgårdsstaden.³² Detta skedde således under årtiondena efter den här undersökningens avgränsning men värt att nämna med tanke på att järnvägsstationerna som offentliga miljöer redan flera decennier tidigare gestaltades med gröna ytor som vi har sett i kapitel 3 och som vi kommer se fler exempel på i kapitel 6.

Planteringar vid offentliga byggnader och platser

Vid olika typer av offentliga byggnader och platser anlades parker och trädgårdar under 1800-talet. Äldre befästningsverk omvandlades till promenadstråk redan under 1800-talets första år i städer som Malmö, Landskrona och Göteborg. Några decennier senare bildades de första trädgårdsföreningarna vilka anlade egna parker i städer, till exempel Svenska trädgårdsföreningen (grundad år 1832 efter förebilden Horticultural Society i England) som anlade Rosendal i Stockholm och den år 1842 bildade Trädgårdsföreningen i Göteborg som också anlade en park med samma namn.³³ Ytterligare exempel är Trädgårdsföreningens park i Linköping som initierades år 1859, Trädgårdsföreningens park i Örebro som började planeras år 1862 och Stadsträdgården i Uppsala som

29 Henriksson, G. Elin: ”1850–1920” i Hallemar, Dan & Kling, Anders (red): *Guide till svensk landskapsarkitektur*, Arkitektur, Stockholm 2013, s. 219–221.

30 Gustavsson 2005, s. 316–317; Pålsson 2005, s. 23 och Klintborg Ahlklo 1993, s. 42.

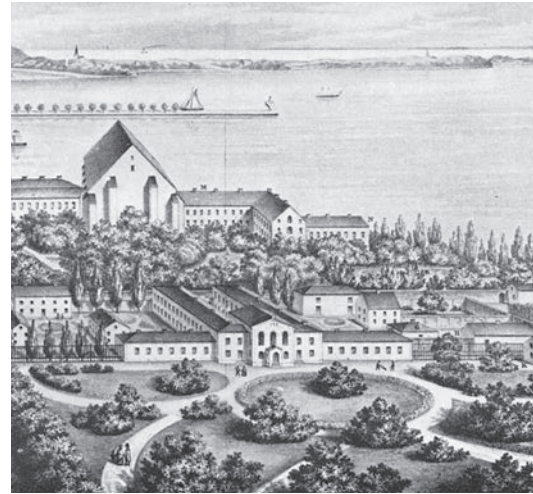
31 Edelsvärd, Adolf: ”Plan och byggnadssätt för Landsortsstäder och Förstäder” i *Tidskrift för Byggnadskonst och Ingenjörsvetenskap* Maj 1859, Stockholm 1859, s. 65–68 och plansch XVII–XVIII.

32 Lundgren Alm 2001, s. 66–70.

33 Wærn 2013, s. 217 och Holmberg, Ingrid: ”Trädgårdsföreningen i Göteborg byggnadsmminnesförklarad – En kort historik” i *Lustgården*, Föreningen För Dendrologi och Parkvård, Vol. 1993, årg. 73, Stockholm 1993, s. 53.



Figur 26, t.v. Utanför Stockholms nya badanstalt, avbildad i *Ny Illustrerad Tidning* år 1868, finns planteringar längs byggnaden, en rundel, ett buskparti och en trädrad längs staketet. Dessa trädgårdselement var också vanliga vid järnvägsstationer. Från: *Ny Illustrerad Tidning* Nr 39, 26 sept 1868, s. 308.



Figur 27, t.h. Vadstena hospital avbildat år 1861 med planteringar i form en park, alléer, rundlar och gräsytor. Från: Åman 1976, s. 170.

började anläggas av Trädgårdssällskapet år 1862.³⁴ En av de som utformade parken i Linköping hette Carl Ferdinand Liepe och förekom som leverantör av gräs- och timotejfrö till Statens järnvägar enligt flera räkenskaper.³⁵

Bankbyggnader uppfördes under 1800-talet i centrala lägen med monumentala fasader i gatulivet utan plats för planteringar att döma av äldre fotografier. Det finns dock exempel på planterade ytor på baksidan av bankbyggnaderna, till exempel Mälarprovinsernas Enskilda Bank i Västerås som försågs med en trädplanterad gård efter ritningar av Johan Fredrik Åbom år 1864.³⁶ Andra offentliga byggnader

som skolhus, teatrar och badhus verkar ha försetts med planteringar i anslutning till byggnaderna. Ett exempel är Stockholms nya badanstalt som i en avbildning från år 1868 uppvisar rabatter, rundel, trädtrader och buskar framför badhuset.³⁷ Se Figur 26. Det finns även exempel på avbildningar från 1850–70-talen av vårdanstalter som visar parkanläggningar och planteringar vid byggnaderna, till exempel Fattiggården i Ljusnarsberg, barnhuset vid Fattighusån i Göteborg, institutet Manilla och Vadstena hospital.³⁸ Se Figur 27.

Byggnadshistorikern Martin Giertz har definierat prästgårdsträdgården som bestående av de fyra elementen allén, prästgårds-

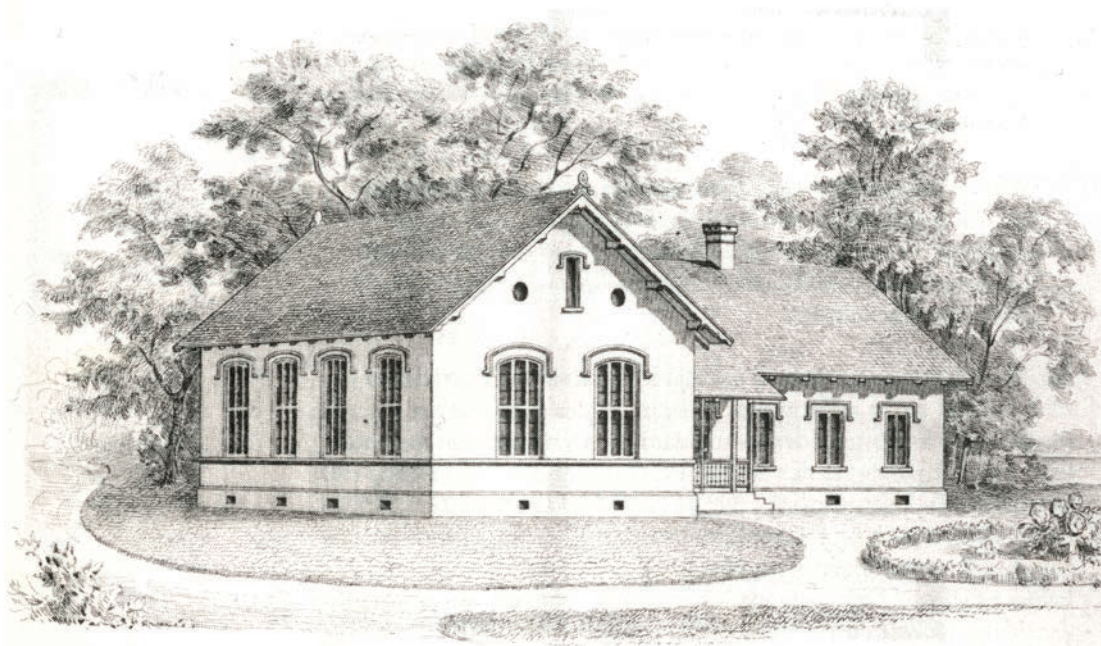
34 Nolin 1999, s. 380-381.

35 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanarkiven, Västra Stambanan, G4 Verifikationer 1860.

36 Andersson, Henrik O. & Bedoire, Fredric: *Bankbyggande i Sverige*, Arkitekturmuseet, LiberFörlag, Stockholm 1981, s. 16-22 och 126-128.

37 Paulsson (1950) 1976, s. 258, 279 och 294.

38 Åman, Anders: *Om den offentliga vården. Byggnader och verksamheter vid svenska vårdinstitutioner under 1800- och 1900-talen. En arkitekturhistorisk undersökning*, Sveriges arkitekturmuseum, Stockholm 1976, s. 130, 150, 170, 231.



Figur 28. På en typritning för en folkskolebyggnad från år 1865 finns grönytor i form av gräsmattor, rundel, träd och buskar. Från: Lindholm 1995, s. 6.

rundeln, köksträdgården och lustparken. Rundeln omgavs av en grusad gårdsplan och sammanlagt kunde de anlagda ytorna sträcka sig mellan 10 000 och 40 000 m². Giertz menar att de flesta prästgårds-trädgårdar anlades i början och mitten av 1800-talet och innehöll de fyra beståndsdelarna.³⁹ Dessa element är också återkommande i stationsmiljöerna som vi har sett i kapitel 3 och kommer se mer av i kapitel 6. Till skillnad mot prästgårdarna kom det att dröja innan kyrkogårdar regelmässigt formgavs med planteringar och träd. Olof Eneroth varen avdemsomkritiserade kyrkogårdarnas brist på skötsel och omsorg.⁴⁰

Som en del i undervisningen och inledningsvis för lärarens husbehov anlades trädgårdar vid skolbyggnader från 1840-talet. En drivande person i de skolpedagogiska frågorna var Olof Eneroth.⁴¹ År 1865 gav Kungliga Överintendentsämbetet ut "Normalritningar för folkskolebyggnader" där det föreskrevs att jordland för lärarens husbehov och för undervisning i plantering och skötsel av trädgårdar skulle anläggas. Se Figur 28. Dessutom skulle träd, buskar och blommor planteras på skolgården och dessa skulle vara väl anlagda och vårdade. Det framgår att planteringarna betraktades som viktiga i undervisningen och fostrande, förutom att de skulle ge svalka på

39 Giertz, Martin: *Svenska prästgårdar. Kulturarv – trädgårdar – byggnadsvård*, Carlssons, Stockholm (2009) 2012, s. 103.

40 Flinck 1994, s. 145.

41 Åkerblom, Petter: "Footprints of School Gardens in Sweden" i *Garden History*, Vol. 32, No. 2 (Winter 2004), The Garden Trust, s. 230-232.

skolgården. Trädgårdsskötsel fanns med i folkskolestadgan som antogs år 1842.⁴²

I samband med byggandet av Göta kanal i början av 1800-talet, anlades sluss- och brovaktarboställen vilka försågs med trädgårdar. I instruktioner från år 1825 och framåt föreskrevs att vaktarna skulle vårda trädplanteringar och i cirkulär gavs instruktioner om planteringar på kanalbanker.⁴³ Många av ingenjörerna som knöts till byggandet av stambanorna hade tidigare arbetat vid kanalbyggen i Sverige, däribland Göta kanal.⁴⁴ Även tingshus, som både rymde tingssal och bostäder för personalen, försågs med trädgårdsanläggningar under 1800-talet.⁴⁵

Från mitten av 1800-talet blev det vanligt i England med planterade torg vilket spred sig till flera länder. Innan det var strikta torgbildningar utan grönska det vanliga. Grundtanken med publika platser är enligt arkitekturhistorikern Spiro Kostof att stärka samhället och att medla mellan sociala konflikter.⁴⁶ Sammantaget träder en bild fram av att planteringar användes vid offentliga byggnader och platser och att de nya stadsplaneidealen med luft och grönska omsattes i praktiken under 1800-talets andra hälft. Hur spreds sedan dessa idéer till markägare och invånare?

Folkbildning och handböcker

Under 1800-talet bildades så många som ett trettiotal trädgårdsföreningar spridda över landet, framför allt i slutet av seklet. Fram till år 1875 fanns det endast fyra föreningar men efter slutåret för den här undersökningen bildades de i rask takt. Trädgårdsföreningarna arbetade för spridning av trädgårdskonsten genom utställningar, utgivning av tidskrifter, möten, utbildning och försäljning av fröer och plantor.⁴⁷

Hushållningssällskap tillkom från 1800-talets början med stöd från Lantbruksakademien. Sällskapen skulle förbättra jordbruket och arbetade också med frågor som rörde trädgårdsodling genom utställningar, föredrag, utgivning av skrifter och spridande av böcker. Olof Eneroths publikationer *Trädgårdsbok för allmogen* (1857) och *Frukträds plantering och vård* (1860) delades till exempel ut som handböcker.⁴⁸ Från 1860-talet började länsträdgårdsmästare anställas av hushållningssällskapen och stadsträdgårdsmästare i några städer.⁴⁹ En mängd skrifter om skolträdgårdar spreds under 1800-talet, däribland Olof Eneroths bok *Om skolträdgårdar och seminarieträdgårdar*. I sina publikationer lyfte Eneroth fram den ekonomiska nyttan, den positiva effekten på människors

42 Lindholm, Gunilla: *Skolgården. Vuxnas bilder, barnets miljö*, MOVIUM-sekreteriatet i samarbete med Institutionen för landskapsplanering, Sveriges lantbruksuniversitet, Alnarp 1995, s. 4-8 och Westberg, Johannes: *Att bygga ett skolväsende. Folkskolans förutsättningar och framväxt 1840-1900*, Nordic Academic Press, Lund 2014, s. 174-176.

43 Lindblad, Andreas: *Odlå på annans mark studie av tre sluss- och brovaktarboställen vid Göta kanal, 1825-2015*, kandidatuppsats 15 hp, Trädgårdens hantverk och design, Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet 2015, s. 22-24.

44 Berggrund och Bärström 2014, s. 12-13 och 228-234.

45 Löfgren, Eva: *Rummet och rätten. Tingshus som föreställning, byggnad och rum i användning 1734-1970*, Institutet för rätts-historisk forskning, Stockholm 2011, s. 349-355.

46 Kostof 1992, s. s. 124 och 164-165.

47 Blomberg 2012, s. 33 och Eriksson, Elof: "Sveriges trädgårdssällskap förr och nu, 1832-1907" i Dormling, John: *Från avancerad profession till allmän hobby. Drag ur trädgårdsodlingens utveckling 1907-2007*, Vaxholm 2008.

48 Flinck 1994, s. 157.

49 Nolin 1999, s. 84-86.

hälsa och hur odling bidrar till skönhet och prydlighet.⁵⁰ Även Eneroths *Trädgårdsodling och naturförsköningskonst*, som utkom i tre delar åren 1857, 1859 och 1863, propagande för titelns teman direkt riktat till jordägare.⁵¹

Trädgårdsmästaren Daniel Müller skrev det omfattande verket *Trädgårdsskötsel*, som utkom i tre delar åren 1848, 1850 och 1853 och trycktes i flera upplagor under 1800-talet. Den tredje upplagan kom att omarbetas av Agathon Sundius i anslutning till att han tillträdde som trädgårdsdirektör vid Statens järnvägar år 1887. Bokverket kan betecknas som handböcker och innefattar till exempel förslag på utformningen av grönytor vid offentliga byggnader och detaljerade anvisningar för planteringar med olika typer av växtmaterial. Müller menade att ”Omkring stora, offentliga byggnader rättar sig anläggningens form i byggnadens omedelbara närhet efter byggnadsstilen och kan, om platsen är tillräckligt stor, längre bort småningom antaga en mer oreלבunden eller naturlig karakter”.⁵²

Erik Lindgren som var direktör för Experimentalfältet (se nedan) kom år 1861 ut med boken *Trädgårdsbok för folkskola och landtmän. Anvisning till odling af köksväxter, fruktträd, bärbuskar, träd och buskar för parker, m.m.* Som titeln avslöjar är också den en handbok. Även handböcker och översik-

ter från andra länder användes i Sverige, till exempel *Lehrbuch der schönen Gartenkunst* av Gustav Meyer som kom år 1860, och influerade svenska trädgårdsböcker.⁵³ Meyers bok användes till exempel av Frey Hellman, verksam vid Statens järnvägar från år 1864, som vi ska se i kapitel 5.

Förutom böcker och trädgårdsföreningarnas skrifter fanns en växande skara tidskrifter under 1800-talet som publicerade artiklar om trädgårdsodling, till exempel *Tidskrift i naturförsköningskonsten*, *Tidskrift för Svenska Lantbruket* och *Tidskrift för landhushållning*.⁵⁴

Genom föreningsverksamheten och utbudet av handböcker och tidskrifter fanns goda förutsättningar för att sprida idéerna om trädgårdskonsten och naturförsköningskonsten. Återkommande motiv för folkbildningen var ”sedernas höjande och uppärbetande av skönhetssinnet hos allmogen” och trädgårdsodling ansågs bildande och ha läkande funktioner för hela samhället och dess invånare, förutom att odlingen förskönade landskapet.⁵⁵

Utbildningar, plantskolor och handelsträdgårdar

Under 1800-talet utbildade sig fler och fler till trädgårdsmästare i Sverige, tidigare kom många av trädgårdsmästarna från Tyskland och Danmark.⁵⁶ Den första träd-

50 Flinck 1994, s. 159.

51 Klintborg Ahlklo 2012, s. 87-88.

52 Müller, Daniel: *Trädgårdsskötsel. Fullständig anvisning i frukt- och köksväxtodling, blomsterskötsel i växthus och boningsrum, trädgårdsanläggningskonst m. m.*, 3. uppl. omarbetad av Agathon Sundius, Stockholm (1848) 1888, Tredje delen, s. 92.

53 Nolin, Catharina: ”From gardening manuals to Signum’s Swedish Art History. Approaches to the historiography of Swedish landscape architecture” i *Konsthistorisk tidskrift* 2016 (85):1, Stockholm 2016, s. 126-129.

54 Blomberg 2012, s. 48 och Klintborg Ahlklo 2012, s. 87.

55 Klintborg Ahlklo, Åsa: ”Trädgården som lantbrukets förebild i 1800-talets Skåne” i Klintborg Ahlklo, Åsa & Magnusson Staaf, Björn (red): *Bebyggelsehistorisk Tidskrift* nr 48 2004, Swedish Science Press, Uppsala 2005, s. 12.

56 Wærn 2013, s. 216.

gårdsmästarutbildningen i Sverige startade år 1791 i Stockholm med namnet Bergianska trädgårdsskolan och tillkom genom ett testamente av Peter Johan Bergius till Kungliga Vetenskapsakademien.⁵⁷ Vid några herrgårdar fanns utbildningar till trädgårdsmästare. Herrgården Sävstaholm, som ägdes av familjen Trolle-Bonde, bedrev en skola från 1830-talet där Olof Eneroth studerade trädgårdskonst från år 1853. Eneroth kom sedan att bli inspektör över familjen Trolle-Bondes parker och trädgårdar, ett uppdrag han behöll livet ut. Kungliga Svenska Lantbruksakademien började undervisa elever från år 1832 vid Experimentalfältets trädgårdsavdelning.⁵⁸

Svenska trädgårdsföreningen, som bildats år 1832, hade från år 1838 undervisning i trädgårdsskötsel. Tidigare var läringsplatser och utlandsstudier den vanliga utbildningen till att bli trädgårdsmästare.⁵⁹ Flera trädgårdsskolor bildades i mitten av 1800-talet genom hushållningssällskapen, i Skaraborg och på Alnarp år 1857, i Örebro år 1858 och i Jönköping år 1859.⁶⁰ Först i slutet av 1800-talet kom en ny yrkeskategori i form av trädgårdsarkitekter i Sverige. Deras utbildning var oftast en trädgårdsmästarutbildning kombinerat med kunskaper

i planritning från utlandet.⁶¹ Redan under den här undersökningens tid, 1855–75, kallade sig några personer för trädgårdsarkitekter, till exempel Knut Forsberg som vi har träffat på i kapitel 3 och Frey Hellman som får en närmare presentation i kapitel 5.

Kungliga Svenska Lantbruksakademien bildades år 1811. Vid den tiden ”funnos inom landet varken plantskolor för försäljning av förädlade träd eller tillgång på förädlingskvistar av kända fruktsorter. Däremot tillhandahölls trädgårdsfrö av Bergianska trädgårdens fröhandel i Stockholm, vars frölista Akademien utsände till hushållningssällskapen. Därjämte inköpte Akademien själv främmande fröslag, så att hon 1815 hade till 16 av rikets hushållningssällskap utdelat frö av ej mindre än 110 olika sorters trädgårdsväxter.”⁶² Förändringar i näringslagstiftningen gjorde att handel med fröer och växter tog verklig fart under 1860-talet, kombinerat med en ökad efterfrågan.⁶³ Medan handelsträdgårdar inriktade sig på mindre växter som blommor för utplantering, grönsaker och snittblommor saluförde plantskolor träd, buskar, häckväxter och perenner.⁶⁴ Flera av trädgårdsföreningarna fungerade som handelsträdgårdar, till exempel Trädgårdsföreningen i

57 Blomberg 2012, s. 29 och Lind, Gustaf ”Trädgårdsundervisningen från skråtiden till nutiden” i *Trädgårdsodlingen i Sverige*, Saxon & Lindströms förlag, Stockholm 1935, s. 326-327.

58 Lind, Gustaf: ”Experimentalfältets trädgårdsavdelning och trädgårdsskola 1820–1924” i Lind, Gustaf & Gréen, John: *Matrikel över Kungl. Lantbruksakademiens trädgårdsskola. Jämte historik över experimentalfältets trädgårdsavdelning och trädgårdsskola 1820–1924*, Stockholm 1924, s. 9 och Lind 1935, s. 337 och 345-346.

59 Lind 1935, s. 342 och Andréasson 2007, s. 22.

60 Blomberg 2012, s. 53 och Lind 1935, s. 347-352.

61 Henriksson 2013, s. 223-225.

62 Lind 1924, s. 3-4.

63 Blomberg 2012, s. 31.

64 Westerlund, Tina: *Trädgårdsmästarens förökningsmetoder. Dokumentation av hantverkskunskap*. Diss., Göteborgs universitet, Göteborg 2017, s. 29.

Göteborg.⁶⁵ Statens järnvägar gjorde till en början inköp från trädgårdsföreningar, privata handelsträdgårdar och plantskolor som vi har sett i kapitel 3, men så småningom kom Statens järnvägar att i egen regi ha den mest omfattande plantskoleverksamheten i landet.⁶⁶

För att bara peka på ett exempel från kontinenten finns en studie om trädgårdsodling under 1800-talet i den tyska delstaten Preussen som visar på den tidens syn på odling som lika viktigt för att använda naturresurser som för att kultivera människan genom odling. I Preussen anlades trädgårdsutbildningar i en strävan efter att använda landets naturresurser utifrån politiska, moraliska och sociala motiv.⁶⁷

Sammanfattningsvis träder en bild fram av ett samhälle i förändring där grönytor var väsentliga inslag i stadsplaneringen.

Trädgårdsmästarutbildningar, publikationer om park och trädgård, trädgårdsföreningar och försäljare av växtmaterial ökade i antal under 1800-talets andra hälft. Naturförsköningskonsten med sitt helhetsperspektiv på landskapet fanns som ett ideal hos flera debattörer.

Från orienteringen kring tiden 1855–1875 ska vi nu titta närmare på organisationen inom Statens järnvägar och få några smakprov på hur det såg ut med planteringar längs de enskilda banorna i Sverige och järnvägar i andra länder. Hur hanterades planteringarna inom Statens järnvägar? Var i organisationen fattades besluten? För att närma oss dessa frågor presenteras i nästa kapitel den statliga järnvägens organisation i stort, hur byggprocessen gick till och hur byggnaderna till järnvägsmiljöerna gestaltades.

65 Holmberg 1993., s. 54.

66 Westerlund 2017, s. 29-30 och Cederpalm, Enoch: "Statens järnvägar som pionär för trädgårdsodlingen" i *Trädgårdsodling i Sverige. Hyllningsskrift tillägnad Carl G. Dahl på sextioårsdagen den 17 juni 1935*, Stockholm 1935, s. 319-320.

67 Brusch, Björn: "Provisions Made for Prosperity and Affluence: Karl Sigmund Franz Freiherr von Stein zum Altenstein and the Establishment of the *Gärtnerlehranstalt* in Prussia" i *Centaurus* 2007:vol. 49, s. 37-39.

KAPITEL 5
JÄRNVÄGENS ORGANISATION
– FUNKTION OCH ORDNING

JÄRNVÄGENS ORGANISATION – FUNKTION OCH ORDNING

Det här kapitlet presenterar stambaneprojektet och järnvägens organisation i stort, för att tydliggöra planteringarnas plats i järnvägsverksamheten. I arbetet med denna undersökning har det visat sig grundläggande att förstå hur Statens järnvägar varit organiserat under olika tider för att kunna söka arkivmaterial på rätt platser i de arkivsamlingar Statens järnvägar lämnat efter sig. Inledningsvis behandlas järnvägens roll i samhället, några exempel från enskilda järnvägars planteringsverksamhet presenteras och dessutom ges en överblick över hur det såg ut internationellt med järnvägen som transportsystem och dess planteringar. Avslutningsvis tecknas en bild av tidsandan genom de två personer som till en början kom att samordna planteringsverksamheten vid de statliga stambanorna,

Olof Eneroth och Frey Hellman.

Järnvägen i samhället och i landskapet

Ur ett internationellt perspektiv har införandet av järnväg framhållits som den tekniska innovation som förändrat flest människors tillvaro mest.¹ I Storbritannien öppnades en järnväg för persontrafik år 1825 mellan Darlington och Stockton och var därmed först i världen med det nya transportsättet. Från 1830-talet fanns järnvägar för persontrafik i bland annat USA, Österrike, Ryssland och Belgien. I Frankrike och i den tyska delstaten Preussen byggdes järnvägar i rask takt på 1840-talet. På många platser blev det privata bolag som byggde och drev trafiken men den statliga rollen har varierat över tid och mellan olika

¹ Faith, Nicholas: *The World the Railways Made*, Pimlico, London (1990) 2019, s. 1.

länder. I Norden var Danmark först med att inviga en järnväg för persontrafik år 1847. Norge öppnade sin första sträcka för passagerare år 1854 och Finland år 1862, två år före respektive sex år efter Sverige.² I Sverige debatterades järnvägen ur många olika aspekter under 1800-talet. Beslutet att staten skulle ansvara för stambanenätet, vilket finansierades med utländska lån, och enskilda bolag skulle få möjlighet att anlägga lokala och regionala järnvägar har präglat den svenska järnvägen. Andra tekniska system som elektricitet och telefoni kom att organiseras med järnvägen som förebild och motsvarande relationer mellan staten, kommuner och privata aktörer.³

Vid 1853–54 års riksdag togs beslutet att bygga två stambanor i statlig regi – den västra stambanan mellan Göteborg och Stockholm och den södra stambanan med sträckningen Malmö–Jönköping–Falköping. Arbetena startade år 1855, färdiga sträckor invigdes etappvis och hela sträckan Göteborg–Stockholm kunde invigas lagom till att 1862–63 års riksdag inleddes i början av november år 1862.⁴ De omfattande satsningarna som järnvägssystemet innebar kan sammanfattas med arkitekturhistorikern Göran Lindahls ord: ”Ingen annan händelse under 1800-talet torde i så hög grad ha

stärkt statens prestige som just järnvägsbyggandet.”⁵

Järnvägsbygget präglades av militära och politiska motiv vilket kan ses som en förklaring till den tekniska enhetligheten i byggandet av stambanorna med en central styrning. Den samhällsekonomiska utvecklingen användes som argument för att motivera investeringarna. Trots ambitionen med en snabb utbyggnad av det nya transportmedlet lades resurser på omfattande planteringar som vi har sett i kapitel 3 och kommer se i kapitel 6. Tillsammans med etableringen av gasverk och telegrafledning var järnvägen starkt bidragande till urbaniseringen från 1850-talet. Industrier lokaliserade sig utifrån att infrastruktur i och mellan städer gav gynnsamma förutsättningar.⁶

Från att den statliga järnvägen började byggas uppstod en folkökning längs bansträckorna.⁷ En mängd stations samhällen anlades, de allra flesta utan tidigare centralbildningar på platsen som i exemplen Eslöv och Hallsberg. Järnvägen underlättade för transporter till och från industrier, inte minst skogsprodukter och spannmål under Västra och Södra stambanans första tid. Under 1800-talets andra hälft spelade järnvägarna en avgörande roll för transporter

2 Oredsson, Sverker: *Järnvägarna och det allmänna. Svensk järnvägspolitik fram till 1890*, Avhandling, Lund 1969, s. 12-22; Skjæveland, Yngve: *Teknologisk nyskapning og kulturell brytning. Norsk jarnbane 1840-1880*, Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet, Det historisk filosofiske fakultetet, Institutt for tverrfaglige kulturstudiar, Trondheim 2008, s. 9-10 och Wiik, 2016, s. 62-63.

3 Kaijser 1994, s. 12-13.

4 Kaijser 1994, s. 140-144 och Berggrund och Bårström 2014, s. 203-204 och 215.

5 Lindahl, Göran: ”Stambanor och motorvägar” i Améen, Lennart och Forsström, Margit (red): *Bebyggelsehistorisk tidskrift*, nr 12 1986, Umeå 1987, s. 132.

6 Kaijser 1994, s. 28 och 147-148.

7 Heckscher 1907, s. 29.

inom järn-, trävaru-, kalk- och pappersindustrin samt för snickerifabriker, möbel-fabriker och jordbrukens produkter.⁸

Från åren för den här undersökningen, 1855–1875, finns ingen årlig statistik sammanställd över antalet anställda av Statens järnvägar. År 1865 var 1 439 personer fast anställda inom Statens järnvägstrafik.⁹ 10 år senare var motsvarande siffra 2 911.¹⁰ Utöver det var en mängd företag och privatpersoner leverantörer av varor och tjänster till järnvägen. Många fick således inkomster av järnvägssystemet, både av järnvägsbygget och tack vare trafiken på de färdiga banorna. Åren 1865 och 1875 var antalet passagerare vid Statens järnvägar något över 1 miljon respektive 3,3 miljoner¹¹, vilket är en väsentlig ökning på tio år.

När järnvägen började byggas innebar det helt nya anläggningar i landskapet som spår och broar, signaler, telegrafledningar, olika typer av byggnader längs järnvägen och dessutom tågen i sig. Järnvägen påverkade (och påverkar) landskapet i flera dimensioner i form av ljud, fysiska förändringar i natur- och kulturmiljön och människans upplevelser.¹² Där järnvägen drogs genom eller nära befintliga samhällen och

städer anlades stationsområdet oftast i utkanten av den befintliga bebyggelsen. Där helt nya stationsomhällen anlades placerades stationsområdet oftast mitt i det nya samhället. I anslutning till järnvägsstationerna hopades affärlivet i attraktiva lägen.¹³

Även på ett individuellt och kulturellt plan påverkade järnvägen människor genom att förhållandet till det geografiska rummet förändrades. Detta har studerats av Wolfgang Schivelbusch som menar att 1800-talets människor påverkades både fysiskt och psykiskt av det nya sättet att resa. De tidigare transportmedlen, menar Schivelbusch, följde naturens förutsättningar med vind till segel och dragdjurens prestation som gräns. Ångtekniken fungerade mer eller mindre oberoende av naturen och möjliggjorde jämna hastigheter som människan direkt styrde över.¹⁴

Som vi sett i kapitel 3 ingick gräsytor, stationsparker, prydnadsväxter och nyttoväxter som en del i järnvägsbygget. Ganska snart planterades buskar och träd som skydd för järnvägen och det anlades trädskolor i den statliga järnvägens egen regi. En liknande utveckling kan vi se hos de enskilda

8 Heckscher 1907, s. 60 och 82-122.

9 *Bidrag till Sveriges Officiella Statistik. L) Statens Jernvägstrafik. 4. Förra delen. Trafik-Styrelsens underdåniga berättelse för år 1865*, Stockholm 1866, s. 36.

10 *Bidrag till Sveriges Officiella Statistik. L) Statens Jernvägstrafik. 14. Trafik-Styrelsens underdåniga berättelse för år 1875*, Stockholm 1876, s. 47. Som mest var 75 000 personer anställda inom Statens järnvägar, på 1950-talet: Berggrund, Lars: "Statens Jernvägar – ett affärsverk i hundra år" i *Spår* 2013. Sveriges Jernvägsmuseums årsbok utgiven i samarbete med Jernvägsmusei Vänner, Gävle 2013, s. 22

11 *Bidrag till Sveriges Officiella Statistik. L) Statens Jernvägstrafik. 4. Förra delen. Trafik-Styrelsens underdåniga berättelse för år 1865* 1866, s. 48 och *Bidrag till Sveriges Officiella Statistik. L) Statens Jernvägstrafik. 14. Trafik-Styrelsens underdåniga berättelse för år 1875* 1876, Bihang s. 6.

12 Améen, Lennart: "Jernvägen i svenskt landskap" i Améen, Lennart och Forsström, Margit (red): *Bebyggelsehistorisk tidskrift*, nr 12 1986, Jernväg, bygd och bebyggelse, Umeå 1987, s. 12 och Cresswell, Tim: "Space and place (1977): Yi-Fu Tuan" i Hubbard, Phil, Kitchin, Rob & Valentine, Gill: *Key Texts in Human Geography*, SAGE, London 2008, s. 55.

13 Améen 1987, s. 19.

14 Schivelbusch, Wolfgang: *Jernvägsresandets historia. Om rummets och tidens industrialisering under 1800-talet*, Gidlunds Bokförlag AB, Lund 1984., s. 13-14.



Figur 29. Frykstad station fotograferad någon gång före nedläggningen år 1871. Nedanför stationshuset mot tåget anas strukturen av en stationspark med grusgångar, gräsmattor, träd och buskar. Från: Järnvägsmuseet, KAAA00319. Beskuren.

järnvägarna, som började med persontrafik före staten.

Enskilda järnvägar

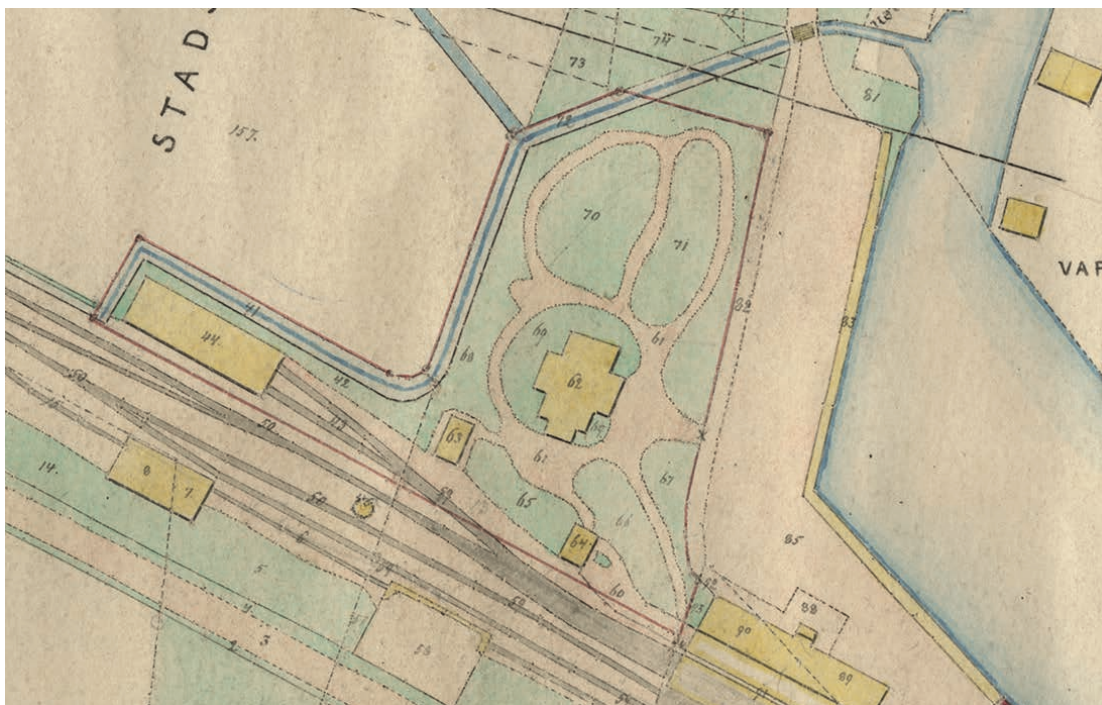
I arkivsökningarna inom den här studien har flera uppgifter dykt upp som visar motsvarande verksamhet med planteringar i anslutning till enskilda järnvägar som vid stambanorna. Redan under 1830- och 40-talen användes järnvägar men under den tiden drogs tågen av hästar, så kallade hästbanor, för att transportera gods i huvudsak mellan sjöar där vattentransporter tog vid. Frykstadsbanan var den första järn-

vägen för allmän trafik när den öppnades år 1849 som en hästbana.¹⁵ Några månader innan invigningen av de första sträckorna på de statliga stambanorna hade tre enskilda järnvägar öppnats för persontrafik med lokdragna tåg. Den 5 juni år 1856 öppnade sträckan Örebro-Nora och den 1 juli Frykstads järnväg. Se Figur 29. Under samma år öppnade även Norbergs järnväg.¹⁶

De enskilda järnvägarna kom till genom privata initiativ och flera medfinansierades av statslån. När riksdagen fattade beslutet år 1854 att staten skulle bygga stambanor

15 Sjöberg, Arne: "Järnvägarna i svenskt samhällsliv. Några huvuddrag i deras utveckling" i *Sveriges Järnvägar hundra år. SJ 1856–1956. Minnesskrift utgiven av Kungl. Järnvägsstyrelsen med anledning av Statens Järnvägars 100-årsjubileum*, Stockholm 1956, s. 16.

16 Kullander, Björn: *Järnvägens historier*, Sveriges Järnvägsmuseum, Gävle 2006, s. 35.



Figur 30. Köping station, som hörde till den enskilda järnvägen Köping-Hult, vars stationshus är den långsmala byggnaden längst ned till höger på andra sidan vattnet sett mot dagens stationshus. Stationsområdet framställdes på en ritning år 1870 med omfattande planteringar från stationshusets västra gavel, längs med spåren och inte minst runt Köping-Hults järnvägshotell mitt i bilden. Från: Järnvägsmuseet, Köping-Hult järnväg. Beskuren.

beslutades samtidigt att de enskilda banorna skulle bli så kallade bibanor.¹⁷

Här presenteras endast några axplock som exempel på planteringar vid de enskilda järnvägarna. En rättelse i en revisionsberättelse från Köping-Hults järnväg visar att inköp gjorts från Svenska Trädgårdsföreningen år 1861.¹⁸ På en ritning från samma järnväg över en banvaktstuga syns ett trädgårdsland (se avsnittet ”Tjänstestädernas planteringar till nytta och nöje” i kapitel 6). Ritningen är troligen gjord av

Carl Johan Salin som var anlitad av Köping-Hults järnväg för att ta fram ritningar till järnvägens byggnader under 1850-talet.¹⁹ En bevarad ritning från år 1870 visar omfattande grönytor runt Köping station. Se Figur 30. Den sammanställning som Agathon Sundius gjorde till Statens järnvägars 50-årsjubileum anger att Frövi fick en stationsplantering år 1858, då ingick Frövi i Köping-Hults järnväg innan den sträckan förstatligades.²⁰

17 Sjöberg 1956, s. 16.

18 Järnvägsmuseet, Köping-Hults Järnväg, Direktionens protokoll år 1852–1860.

19 Järnvägsmuseet, Köping-Hults Järnväg, Ritningar och muntlig uppgift Robert Herpai, Järnvägsmuseet, 2017-03-16. Carl Salin finns även med i avlöningslistan för tjänstemän som arkitekt vid byggandet av Sammanbindningsbanan Örebro-Hallsberg i början av 1860-talet enligt Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Västra stambanan, G4 Volym 99, 1862.

20 Sundius 1906, s. 606.



Figur 31. Gävles första järnvägsstation, som hörde till den enskilda järnvägen Gävle-Dala järnväg, avbildades år 1859 av Albert Blombergsson med planteringar närmast stationshuset, buskpartier på stationsplanen och en tidigare anlagd trädrad som avslutning på stationsplanen. Från: Adelsköld 1860, s. 2. Beskuren.

I en resebeskrivning skriven år 1860 från Gefle-Dala järnväg anges att "Kungsgårds station, 3 mil från Gefle, är, liksom de vi redan passerat, uppförd av trä uti en smakfull, för detta byggnadsämne passande stil, samt omgifven af nyanlagda planteringar."²¹ Flera av stationerna är avbildade med planteringar, till exempel Gävles första järnvägsstation. Se Figur 31. I samma skrift står det även kort om planteringar vid banvaktstugor: "Ej långt från Österberg passeras bron öfver Wallbyån och straxt derefter Storviks by med sin vaktstuga, omgifven af de vanliga små planteringarne."²² Claes Adelsköld utförde ritningen till Söderhamns stationshus, som invigdes år 1861 till Söderhamns

järnväg. Ritningen visar planteringar i terrasser på var sida om stationshuset.²³ Se Figur 32.

Internationella utblickar

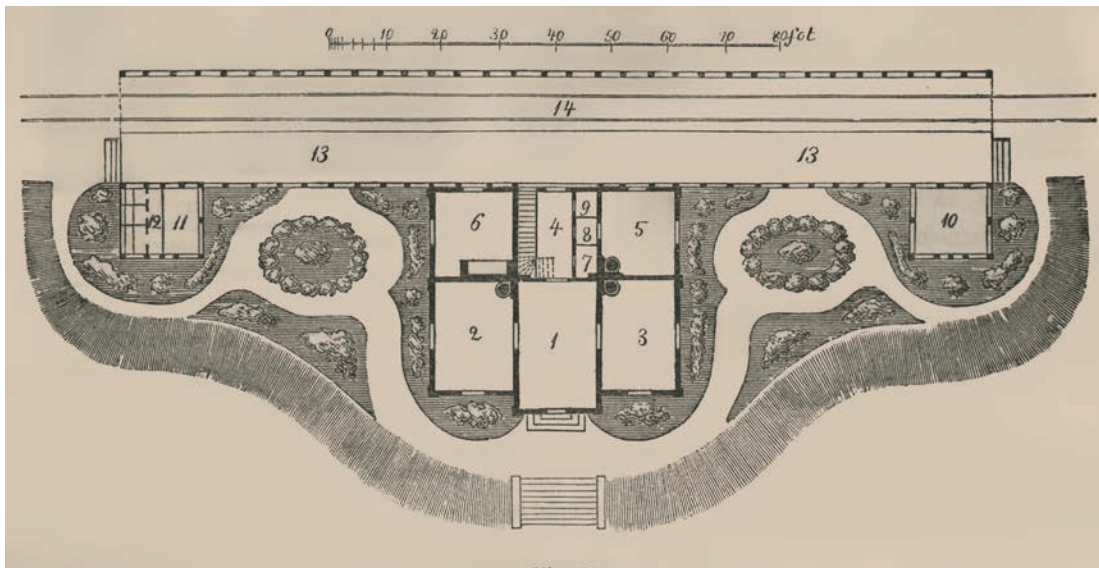
Förutom de enskilda järnvägarna ovan ges här också några exempel på planteringar vid järnvägen i andra länder. Flera av ingenjörerna, och även chefsarkitekten Adolf Edelsvärd, hade gjort studieresor på kontinenten inför och under järnvägsbygget i Sverige.²⁴ I en boksamling från Västra stambanan, bevarad på Järnvägmuseet, finns en atlas tryckt år 1852 från delstaten Hannover med illustrationer som visar planterade ytor vid järnvägsstationer, bland andra

²¹ Adelsköld, Claes: *En utflykt på Gefle-Dala jernväg*, A. P. Landin, Gefle 1860, s. 14.

²² Adelsköld 1860, s. 15.

²³ http://www.historiskt.nu/smalsp/soderh_jvg/shj_fakta.html#1, hämtad 2017-09-05.

²⁴ Berggrund & Bårström 2014, s. 263; Linde Bjur, Gunilla: *Arkitekt vid industrialismens genombrott. Adolf Edelsvärd – en yrkesbiografi*, Konstvetenskapliga institutionens skriftserie Nr 5 1999, Göteborgs universitet, Göteborg 1999, s. 372; Sedenmalm 2016, s. 58 och Smedberg, Richard: "Svenska väg- och vattenbyggare utomlands 1828–1933" i Smedberg, Richard (red.): *Kungliga väg- och vattenbyggnadskåren 1851–1937*, Väg- och vattenbyggnadsklubben, Stockholm 1937, s. 296, 321–322.



Figur 32. Söderhamns stationshus. Ritning av Claes Adelsköld, arkitekt och järnvägsbyggare. Stationshuset omramas av symmetriska planteringar med böljande gångar och en rundel på vardera sidan. Från: *Tidskrift för Byggnadskonst och Ingeniörvetenskap* 1863, Stockholm 1863, s. 98.

stationen i Lüneburg. Se Figur 33. Där har stationsplanen framför stationshuset försetts med rundlar och planterade ytor med rundade former.²⁵ Boken fanns sannolikt på järnvägsbyrån i Göteborg när byggandet av stambanorna började år 1855 och man kan undra om den här boken gav intryck till järnvägsingenjörerna och bidrog till idéer för att gestalta stationsområden i Sverige.

I boken *Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen* från 1935 finns den tyska järnvägens utveckling beskriven. Planteringar har inte fått något eget avsnitt i jubileumsboken men flera avbildningar visar planteringar, till exempel en rundel framför stationshuset i Berlin år 1848, grusgångar, gräsytor och

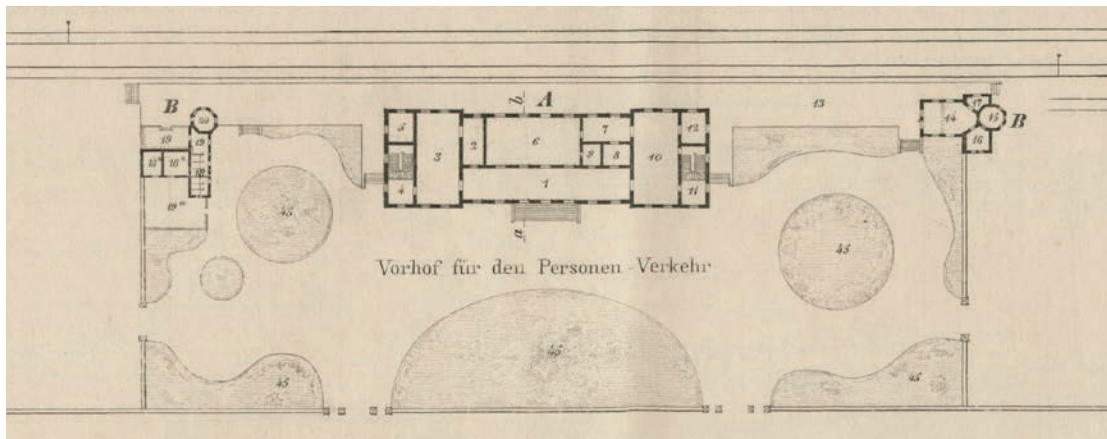
träd längs perrongen i Weimar år 1846 och en större parkanläggning med en fontän framför stationshuset i Günzach år 1853. Se Figur 34. En planritning från Stargard från år 1857 visar ett större område för "Garten Anlagen" i anslutning till stationshuset. På ett ställe i boken nämns att trädgårdar anlades i anslutning till tjänstebostäder.²⁶

I ett nummer av tidskriften *The Canada Farmer* år 1871 framhölls möjligheterna med odling längs järnvägen efter engelsk förebild:

Throughout England, we learn from a correspondent of one of the daily papers, gardens along the sides of railways are

25 Funk A. & Debo, L: *Atlas enthaltend XXIX Blätter in gr. Folio, darstellend eine Uebersichtskarte, die Bahnhöfe, Güter- und Wagensehoppen, Maschinenhäuser, Wasserstationen und Werkstätten der Eisenbahnen im Königreich Hannover*, Verlag von L. Förster's artistischer Anstalt, Wien 1852, s. 10. Även atlasen *XXXV Tafeln sur angewandten Laulunde des Ingenieurs Der Strassen- und Eisenbahnbau in seinem ganzen Umfange*, Stuttgart 1858 och atlasen *Atlas zu dem Handbuch für specielle Eisenbahn-Technik unter Mitwirkung von Fachgenossen*, Verlag von Wilhelm Engelmann, Leipzig 1873, har avbildningar på omfattande planteringar i stationsområden.

26 *Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen. Jubiläumsschrift zum hundertjährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen. Herausgegeben von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn*, Berlin 1935, s. 72:4, 111 och 112:1, 3, 6.



Figur 33. I en atlas tryckt år 1852, som i Sverige hört till den västra stambanan, finns till exempel trädgårdsanläggningar inritade runt stationshuset i Lüneburg. Från: Funk A. & Debo, L: *Atlas enthaltend XXIX Blätter in gr. Folio, darstellend eine Uebersichtskarte, die Bahnhöfe, Güter- und Wagensehoppn, Maschinenhäufer, Wasserstationen und Werkstätten der Eisenbahnen im Königreich Hannover*, Verlag von L. Förster's artistischer Anstalt, Wien 1852, s. 10.

the rule instead of exception. The space between the track and the fence on both sides is either seeded down to grass or laid out as a vegetable garden, unless too steep to hold soil. Often the name of the station is marked out on the bank in coloured stones or in flowering plants; or the letters are cut out of the sod and the borders so made are gay with flowers or green with vegetables. If this plan were more generally followed in this country, it would not only tend to the benefit of railroad *employé*, but would give a pleasing variety to belts of land which now are generally given over to weeds or any wild plant which will grow on them.²⁷

Samma tidskrift skrev år 1868 om nyttan med järnvägsplanter och att de var vanliga i England och USA. Skribenten refererar till iakttagelser under en egen resa sju år tidigare, år 1861.²⁸ Planteringar längs järnvägen i Kanada går tillbaka till 1860-talet och verkar ha införts successivt efter att järnvägen började byggas där.²⁹

Från Österrike finns ett exempel på planteringar i en jubileumsbok från landets 150-årsjubileum av järnvägen. På en litografi av järnvägsstationen i Wien syns långa trädalléer, längs spåren fram till stationen och längs spåren som sträcker sig långt ut i ett öppet landskap, och omfattande planteringar på stationsplanen och på var sida om stationshuset. Litografien är troligen från 1840- eller 1850-talet.³⁰

27 "Cultivate Patches Along Railways" i *The Canada Farmer* 3, no. 9, 15 September 1871, s. 328.

28 "Railway Gardens" i *The Canada Farmer* 5, no. 12, 15 June 1868, s. 185-186. Anne Scott-James nämner i förbigående i *The Cottage Garden*, Allen Lane, London 1981, s. 101 att stationsmästare i England gjorde omsorgsfulla mönsterplanteringar under mitten av 1800-talet. Vid en sökning i Englands The National Archives påträffades en ritning "Plan of Railway Garden Field" från år 1856, ACC3412/4/14.

29 von Baeyer 1996.

30 Horn, Alfred: *Die Eisenbahnen in Österreich. Offizielles Jubiläumsbuch zum 150jährigen Bestehen*, Bohmann Verlag, Wien 1986, s. 33.



Figur 34. En parkanläggning med en fontän, förmodligen en anlagd "ruin", gräsytor och buskar fanns vid järnvägsstationen i Günzach enligt en avbildning som visar platsen år 1853. Från: *Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen. Jubiläumsschrift zum hundertjährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen. Herausgegeben von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn*, Berlin 1935, s. 112:6. Beskuren.

Ytterligare ett exempel på planteringar vid järnvägen i Europa är från en studiereisa som Statens järnvägars trädgårdsdirektör Agathon Sundius gjorde år 1909 till Tyskland och Österrike. I reserapporten berättas utförligt om skyddsplanteringar vid både järnvägar och vägar, fruktodlingar och prydnadsplanteringar i anslutning till järnvägen.³¹

Från våra grannländer i Norden finns flera uppgifter på motsvarande planteringsverksamhet vid järnvägen som i Sverige. I Norge anlades stationsparker från att järnvägen började byggas i mitten av 1800-talet. Rapporter från byggnationerna berättar att planteringar i form av parker, trädplanteringar och rabatter anlades direkt efter att stationsplatserna blev färdiga. År 1862 anlätades trädgårdsmästaren Carl Heinrich Kaiser från Tyskland för att anlägga och

underhålla stationsparkerna längs Huvudbanan och Kongsvingerbanan. Parallellt med uppdraget åt järnvägen arbetade Kaiser åt det kungliga slottet i Oslo (dåvarande Kristiania). Från år 1863 anlätades ytterligare en trädgårdsmästare och med tiden ännu fler trädgårdsmästare på kortare eller längre tid för järnvägens planteringar. Köksträdgårdar till stationsföreståndaren anlades och med tiden också andra trädgårdar till anställda vid järnvägen.³²

Från Finland finns det uppgifter om att det skedde planteringar kring de första stationerna och att verksamheten fick en större omfattning med stationsföreståndaren Johan Gustaf Niklander. Niklander var självlärd botaniker, som gjorde studieresor till Frankrike och Afrika åren 1860–61 och öppnade en fröhandel i Viborg år 1874. Sedan början av 1870-talet hade Niklander

31 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Bantekniska Byrån/Banavdelningen (Bbr), F1, Volym 3, 1904–1908, Reseberättelse år 1909.

32 Skjæveland, Yngve: "Den norske stasjonsparken. Mellom natur og kultur" i *Bulletin för trädgårdshistorisk forskning* nr 13 2013, s. 15-16 och Wesenberg, Christian: *Jernbanens stasjonsparker*, Hovedoppgave, Institutt for Landskapsarkitektur Norges Landbrukshøgskole, Ås 1990, s. 26.

tjänsten som stationsföreståndare i Viborg och fick efter en tid uppdraget att planera för planteringar kring de större stationerna och göra inköp av träd och buskar från Sverige. Enligt Jan-Erik Wiik anställdes den första trädgårdsmästaren, Rudolf Grönholm, år 1874 och en plantskola anlades i Hyvinge, cirka 5 mil norr om Helsingfors, i samma skede. Wiik menar att den typiska stationsparken i Finland var 500–900 meter lång och 60–100 meter bred.³³ I 50-årsjubileumsboken för de finska statsjärnvägarna står planteringar kort omnämnt: ”Kring stationshusen hafva anordnats planteringar, hvilkas skötsel handhafves af en vid statsjärnvägarna anställd överträdgårdsmästare.”³⁴

När den danska staten övertog banorna på Jylland år 1867 fanns redan en plantskola i Langå. Sedan år 1862 var en trädgårdsmästare vid namn Godber Bahnsen anlitad av det engelsk-danska företaget som byggt den första järnvägen på Jylland. Bahnsen kom från Slesvig och var utbildad vid en trädgårdsskola i Hannover. En viktig del i det danska planteringsväsendet var snöskydd i form av häckar och träd.³⁵ I ett danskt trädgårdslexikon från år 1934 delas järnvägens planteringar in i 1) Linjeplanteringar, 2) Stationsanläggningar och 3) Tjänstebostädernas trädgårdar. Linjeplanteringarna skulle skydda mot snö och brandrisk och försköna landskapet, framför allt genom att mjuka upp intrycket från hårda anläggningar som viadukter. Vad gäller planteringar vid

stationer säger lexikonet att tonvikten har legat på trädplanteringar vid de danska stationerna. Tjänstebostädernas trädgårdar har hört till stationsföreståndare och banvakter och beskrivs som att de var större och mer välskötta längre tillbaka i tiden. Lexikonet ger också en översikt över olika typer av järnvägsplanteringar i Europa:

Jernbaneplantninger har eksisteret praktisk talt fra Banernes første Dage – ogsaa i Danmark./.../ Det smukkeste Standpunkt indtager J. utvivelsomt i Sverige (se senere), men ogsaa de engelske blomstersmykkede Stationsanlæg, de klippede Plantefigurer paa hollandske Banestrækninger, de landskabelige Plantninger i Schweiz, Palme- og Bladegrupper i Belgien, Fruggetræ- og Vinkulturer i Frankrig, meget varierede J. af mange Slags i de tysktalende Lande, samt Balkonudsmykninger og Planter i Baljer paa selv de mindste Stationer i Italien, bør anføres som karakteristiske J. i Europa.³⁶

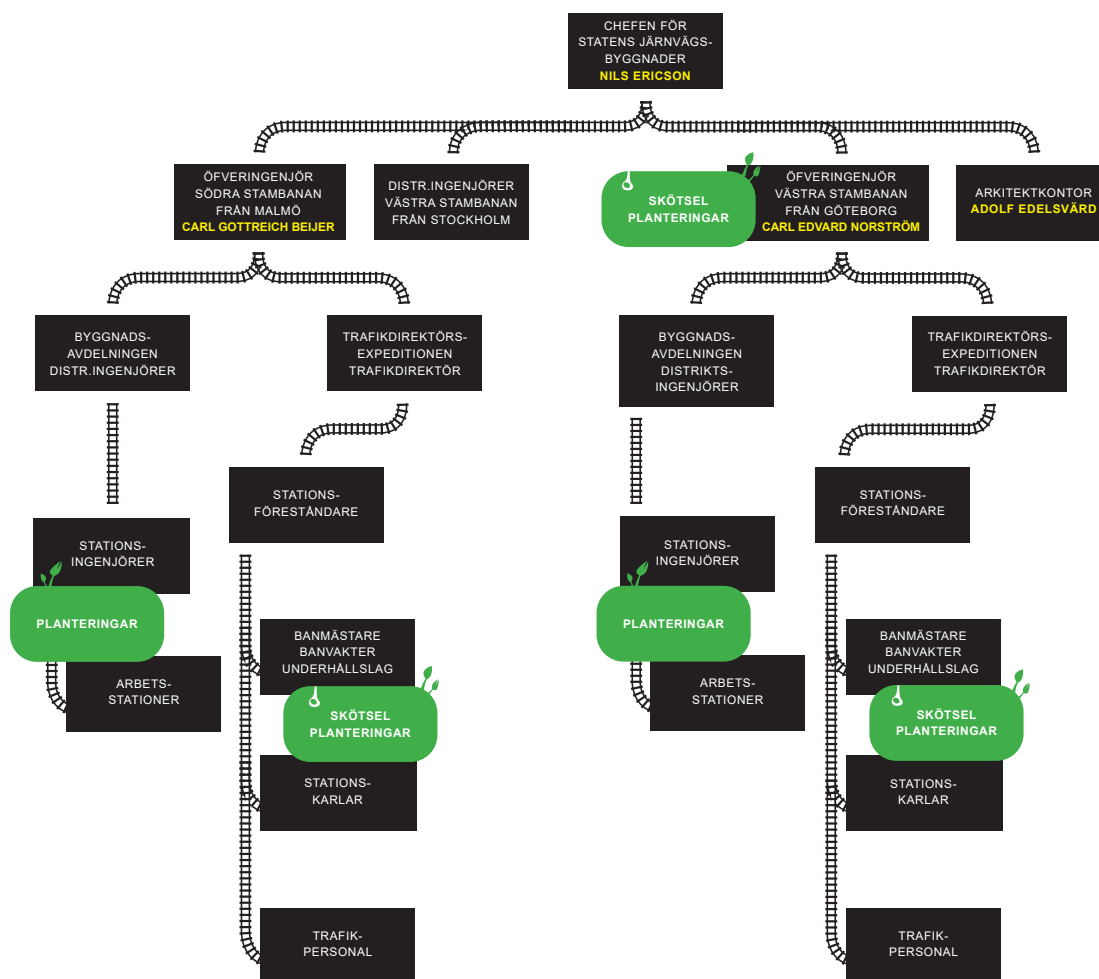
Av lexikonet framgår inte hur planteringarna användes åren för den här undersökningen, 1855–75, men ger en bakgrundsbild till att planteringar funnits längs järnvägen i många länder och med olika utformning. En notering är att lexikonet och de studier av planteringar som gjorts i de nordiska länderna ofta har utgått från de ansvariga trädgårdsmästarna och inte

33 ”Johan Gustaf Niklander som trädgårdsman” i *Finska trädgårdsodlaren* Årgång IV Maj 1910 N:o 5, s. 81-82 och Wiik 2016, s. 294. Samlingen efter det finska planteringsväsendet finns förvarad på Järnvägmuseet i Finland, som är beläget i Hyvinge där den första plantskolan låg.

34 Gummerus J.: ”Banornas byggnad och underhåll” i *Finska Statsjärnvägarna 1862–1912. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrifning* II, Helsingfors 1915, s. 252.

35 Mogensen, Ole Edvard: ”Statsbanernes Planteringsvæsen» i *Jernbanen* 5/2017, Dansk Jernbane-Klub, Herlev 2017, s. 36-37.

36 ”Jernbaneplantninger” 1934, s. 756.



Figur 35. Under åren för den första myndigheten för de statliga stambanorna, Statens järnvägsbyggnader (1855–1862), skedde flera förändringar inom organisationen, inte minst när trafiken kommit igång. Då sköttes ”Färdiga banan” trafiken och Byggnadsavdelningen det fortsatta byggandet av järnvägen. Så här såg organisationen ut 1857–58. På bilden är inte avdelningen för maskin och förråd medtagen, vilken låg under trafikdirektören. Källa: Ugglå 1906a, s. 42, Ugglå 1906b, s. 2- och Ugglå 1906c, s. 16-17; Järnvägsmuseet, SJ, 5705 Cirkulärsamling 1857–1862 och Riksarkivet, Stambanearkiven, Västra stambanan från Göteborg, G4 Volym 45, 1858, november 19. Illustration: Mikael Dunker, SMTM.

verksamheten i sig.

Under 1800-talet fanns ett växande trädgårdsintresse och en debatt om gröna miljöer och odling av kultur som vi har sett i kapitel 4 och internationellt anlades planteringar vid järnvägen. Vilket intryck gjorde dessa strömningar på det nya transportsystemet järnvägar i Sverige? Hur gestaltades

järnvägsmiljöerna som växte fram längs de nylagda järnvägsspåren i landskapet? I det följande ska vi titta närmare på vilken del i Statens järnvägars organisation som arbetade med planteringar och hur planteringarna ingick i skapandet av nya platser med järnvägens byggnader och anläggningar.

Statens järnvägsbyggnader

1854 års riksdag beslutade att staten skulle bygga och äga stambanor. Namnet på myndigheten blev Statens järnvägsbyggnader och översten vid Flottans mekaniska kår Nils Ericson anlätades för att leda arbetena. En instruktion utfärdades den 31 januari 1855 till Nils Ericson hur projektet skulle drivas administrativt och tekniskt. I slutet av april började arbetena på Västra stambanan, som skulle förbinda Göteborg och Stockholm, och i början av maj på Södra stambanan, som skulle sträcka sig från Malmö och ansluta till Västra stambanan i Falköping.³⁷

Statens järnvägar har förändrat sin organisation ett flertal gånger sedan år 1855. Den första indelningen delade de statliga stambanorna i två organisatoriska delar – Västra stambanan från Göteborg och Södra stambanan från Malmö. Ganska snart tillkom den tredje delen – Västra stambanan från Stockholm. Se Figur 35. Under tiden 1855–1862 hette myndigheten Statens järnvägsbyggnader.³⁸

Byggprocessen

Arbetena med de statliga stambanorna organiserades av Nils Ericson som valde att dela in sträckorna i arbetsstationer med ett avstånd på mellan 10 och 20 kilometer. Varje arbetsstation hade en stationschef, senare kallad stationsingenjör. Som ar-

betskraft användes järnvägsarbetare, vilka hade järnvägsbygget som sin huvudsakliga inkomst, soldater och lokalbefolkning.³⁹

Närmare 3 000 personer var sysselsatta längs den första sträckan av Västra stambanan från Göteborg under år 1855. Anslagen gjorde att arbetsstyrkan var mindre på den södra stambanan, ungefär 1 000 personer år 1856.⁴⁰ År 1857 uppgick antalet arbetare till cirka 10 000 på de två stambanorna.⁴¹ På den västra stambanan från Stockholm kom insatserna igång i större skala först i juni år 1858 och då var arbetsstyrkan 3 600 personer. Arbetarna delade in sig själva i arbetslag om 10-20 personer och utsåg en förman. Uppdraget som förman handlade bland annat om att fördela uppgifterna i arbetslaget och att skriva in allas utförda arbete i en dagsverkslista.⁴² En järnvägsbyrå i Göteborg, ledd av överingenjör Carl Edvard Norström, och en järnvägsbyrå i Malmö, ledd av överingenjör Carl Gottreich Beijer, hade ansvaret för den västra respektive den södra stambanan.⁴³

Det var många och nya arbetsuppgifter som skulle hanteras inom bygget av järnvägarna. Till en början skulle staten köpa in mark och sträckningarna projekteras genom så kallad utstakning. Därefter utfördes grundläggning, schaktning, banfyllning, ballastering och spårläggning. Stängsel, broar, lösning av vägkorsningar och signalanordningar behövdes i stor omfattning.

37 Berggrund & Bårström 2014, s. 21-29 och Jansson, Anders: *Statens Järnvägar med föregångare. Organisation 1855–2000*, Landsarkivet i Göteborg 2005, s. 16.

38 Jansson 2005, s. 16 och 59.

39 Berggrund & Bårström 2014, s. 87.

40 Berggrund & Bårström 2014, s. 92 och 141.

41 Edelsvärd & Hedlund 1859, s. 2.

42 Berggrund & Bårström 2014, s. 88 och 113-114.

43 Linde Bjur 1999, s. 370.

Det krävdes också en mängd olika byggnader för trafikens behov och bostäder till de anställda.⁴⁴

Från år 1857 var byggverksamheten så pass omfattande att ytterligare en chefsnivå inrättades, distriktsingenjörer, vilka ansvarade för ett distrikt med ett antal arbetsstationer. På Västra stambanan från Göteborg och Södra stambanan från Malmö var distriktsingenjörerna underställda överingenjören medan distriktsingenjörerna på Västra stambanan från Stockholm var direkt underställda chefen för Statens järnvägsbyggnader, Nils Ericson. År 1858 flyttades chefsexpeditionen för myndigheten från Göteborg till Stockholm.⁴⁵

Arkitektkontoret

Vad säger arkivmaterialet om gestaltningen av miljöerna? Här ska vi titta närmare på om det fanns någon koppling mellan de nya byggnaderna och planteringsanläggningarna. Adolf Wilhelm Edelsvärd blev av Nils Ericson ”anmodad rita och ombestyr alla husbyggnader vid Statens Westra Stambana” våren år 1855. Till en början anlätades en dansk arkitekt till den södra stambanan men efter ett år blev Edelsvärd ansvarig arkitekt även för den järnvägen. Det nya transportmedlet krävde en ny sorts arkitektur och dessutom att en mängd olika typer av byggnader skulle byggas i snabb

takt. I slutet av år 1856 företog Edelsvärd en resa på uppdrag av Ericson till Danmark, Tyskland, Frankrike och England för att studera järnvägsarkitektur.⁴⁶ Redan år 1850 hade Edelsvärd genomfört en resa till Europa och bland annat studerat arkitektur vid järnvägar.⁴⁷

Sammanlagt uppfördes över 6 000 byggnader, varav närmare 300 stationsbyggnader, under den tid Edelsvärd var chefsarkitekt för stambanorna, åren 1855–1895. Till chefsarkitektens ansvar hörde även om- och utbyggnader av byggnadsbeståndet. Enligt Gunilla Linde Bjur, som skrivit en doktorsavhandling om Edelsvärd, var han själv den som ritade de allra flesta byggnader. Med anledning av det höga tempot för järnvägsbygget togs olika typhusritningar fram.⁴⁸ Linde Bjur har studerat många av ritningarna och har inte där, eller i det övriga arkivmaterial hon gått igenom, sett några tecken på att planteringar planerades av arkitektavdelningen vid de statliga järnvägarna.⁴⁹ I den instruktion för skötsel av byggnaderna som Edelsvärd tog fram år 1863 finns planteringar endast omnämnda i paragrafen som handlar om snöskottning: ”Finnas planteringar tätt intill byggnaderna, så iakttages att dessa härunderlikasom i allmänhet_ väl aktas och vårdas.”⁵⁰

Däremot hade Arkitektkontoret ansvaret för utsmyckningen av stationshusen

44 Berggrund & Bärström 2014, s. 34, 49 och 65-76.

45 Berggrund & Bärström 2014, s. 87.

46 Linde Bjur 1999, s. 164-166 och Kungliga biblioteket, Brevsamlingar och korrespondens, Autografsamlingen KB1/1, Brev från Nils Ericsson, Brev till Adolf Wilhelm Edelsvärd odaterat.

47 Linde Bjur 1999, s. 76-116.

48 Linde Bjur 1999, s. 372-376 och Edelsvärd & Zettervall 1906, s. 399-400.

49 Muntlig uppgift Gunilla Linde Bjur, 2017-01-11.

50 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888, Yttre diariet, E2, volym 1, 1863, 150.



Figur 36. Södertälje nedre station ritades av Arkitektkontoret som leddes av Adolf Wilhelm Edelsvärd. Detta fotografi är taget i början av 1860-talet och i en atlas från samma tid syns att planteringarna fortsätter på var sida om stationshuset. Början på järnvägsparken syns till vänster om (nordväst om) stationshuset längs spåret. Ytterligare en parkdel, utanför bilden men inritad i atlasen nedan (väster om stationshuset), fanns på platsen nedanför där fotografiet är taget från. På den högra sidan om (sydost om) stationshuset fortsatte planteringarna vid avträdet och längs plattformen. Fotograf: J. Jaeger. Från: Järnvägsmuseet, KDAA09964.

med vimplar, flaggor och blomdekorationer vid invigningar.⁵¹ Ett exempel som kan nämnas från räkenskaperna till byggnandet av stambanorna är där Edelsvärd beställt blomdekorationer till invigningen av sträckan Falköping-Göteborg i oktober år 1858. Dekorationerna av dahlior och girlander togs den gången fram av Severin Lund-Leiberg som också levererade träd till trädskolan i Göteborg och var anlitad som trädgårdsmästare till järnvägen.⁵²

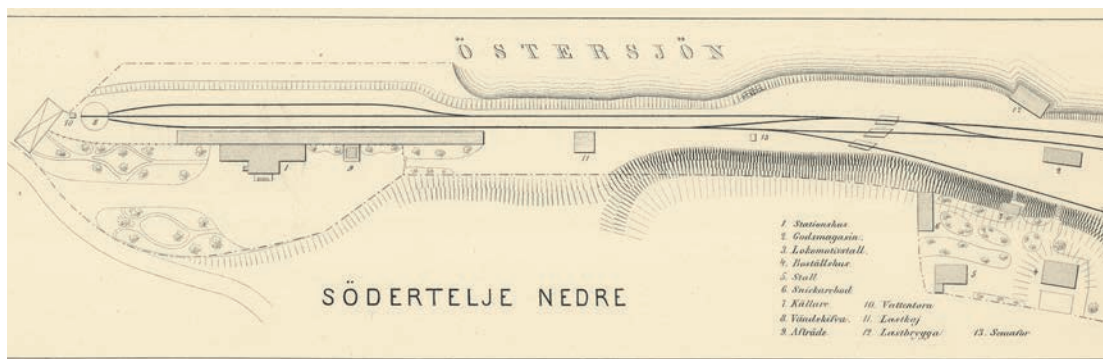
Edelsvärd höll ett föredrag år 1882 vid Lantbruksakademien, som sedan trycktes i skriften *Några anteckningar om Jernvä-*

garnas inflytande på jordbruket, näringarna och byggnadsverksamheten under de 25 första åren af deras trafikerande. Där lyfte han fram vilken nytta järnvägen haft i många avseenden, även vad gäller planteringar:

En annan art fördelar, ehuru på sitt sätt af öfvergående natur, voro, under barnornas byggande, de exempel i tekniskt hänseende, af hvilka landtbefolkningen på dubbelt sätt haft nytta; de rationella jordarbetena, bergsprängningarna, dräneringarna och väganläggningarna, de solida stenarbetena, användandet av

⁵¹ Linde Bjur 2010, s. 32.

⁵² Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Västra stambanan från Göteborg, G4 Volym 44, 1858, Oktober 43 och G4 Volym 43, 1858, September 13 och G4 Volym 45, 1858, November 19.



Figur 37. Förutom runt stationshuset (nummer 1 till vänster på ritningen) fanns planteringar vid boställshuset längst till höger med nummer 4. Järnvägen sträcker sig i nordvästlig-sydöstlig riktning och stationshuset ligger väster om spåren. Från: *Teknisk-Ekonomisk beskrifning. Svenska statens Jernvägsbyggnader. I. Vestra stambanan, "Stockholm-Göteborg", med utgrening till Örebro 1868*, Blad 4.

maskinkraft för vattenuppfodring m.m., husbyggnadet och slutligen planterings- och trädgårdsarbetena vid stationer och en del banvaktarestugor – allt detta, har ofta nog, för de kringboende varit en gagnande undervisningsmateriel, som derjemte bibringat de i utförandet deltagande arbetarne nyttig öfning och erfarenhet, hvilken genom samma arbetare sedermera kommit äfven andra landsbygder till del.⁵³

Adolf Edelsvärd och Folke Zettervall skrev en artikel 1906 om arkitekturen vid Statens järnvägar och där nämns också stationsplanteringar:

Huruvida stationshusens utseende gifvit anledning till försköning av omgifningarna våga vi icke afgöra, men det gläder oss kunna äfven i detta sammanhang anteckna, att vackra planteringar vid

nästan alla stationer blifvit utförda och förvisso i sin mån bidragit till uppodlandet af befolkningens skönhetssinne.⁵⁴

Den ödmjuka framtoningen vad gäller stationsbyggnaderna som de själva ritat och utlåtandet om planteringarna i positiva ordalag antyder också att husarkitekterna inte var formgivarna till planteringarna.

Med den snabba takt som utbyggnaden av järnvägen skedde krävdes också en snabb takt av uppförandet av byggnader i stationsmiljöer. Adolf Edelsvärd ledde arbetet vid Arkitektkontoret som tog fram många typritningar, inte bara för stationshus utan även för banvaktstugor, vattentorn, avträden och andra byggnader. Den första typhusmodellen för stationshus kallas "Gnesta-modellen" och bestod av en långsmal länga i en våning med ett sadeltak som sträcktes ut ovan plattformen. En större variant fick namnet "Katrineholmsmodellen", vilken

53 Edelsvärd, Adolf Wiillhelm: *Några anteckningar om Jernvägarnas inflytande på jordbruket, näringarna och byggnadsverksamheten under de 25 första åren af deras trafikerande, Föredrag i Kongl. Landtbruks-Akademiën den 15 maj 1882*, Kongl. Boktryckeriet, P.A. Norstedt & Söner, Stockholm 1882, s. 10.

54 Edelsvärd & Zettervall 1906, s. 398.

var den modell som det första stationshuset i Hallsberg byggdes efter (se kapitel 3).⁵⁵ De flesta stationshus på landsbygden byggdes av liggande eller stående timmer.⁵⁶ Städernas stationshus uppfördes oftast i två våningar av tegel, med eller utan puts, i olika nystilar. Även på landsbygden byggdes stationshus i tegel men inte med samma variationsrikedom som i städerna. Under tiden som Edelsvärd var chefsarkitekt, fram till år 1895, togs över 40 modeller fram för stationshus.⁵⁷ Städernas stationshus hade sina motsvarigheter i andra offentliga byggnader som sjukhus, tingshus och läroverk i sin utformning. Banhallen däremot, var en helt ny typ av byggnad.⁵⁸ Den byggdes ihop med stationshusen och över spåren. Mellan åren 1855 och 1895 byggdes närmare 300 stationshus varav 210 efter typritningar och 87 individuellt utformade.⁵⁹

Till ett stationsområde hörde ett antal byggnader och anläggningar som perronger, avträden, godsmagasin, lastkajer, lokstall, kolhus, vedbodar, vattentorn, pump-hus och spår. Vid större stationer byggdes hotell och restaurang och flera stationer, inte bara ändstationer försågs med banhallar. Bostäder för de anställda byggdes längs järnvägen, inte minst åt banvakter utan även för banmästare och stationsföreståndare. Dessa kallades för boställshus. Stationsföreståndare kunde även ha sin bostad i stationshuset. I anslutning till bostäderna anlades odlingar.⁶⁰ Se Figur 36 och 37.

STATENS
JÄRNVÄGSTRAFIK (SJT)

CHEF:
CARL OSCAR TROILIUS

STYRELSEN:
CHEFEN OCH
INTENDENTENA FÖR
TRAFIKDISTRIKTEN



TRE TRAFIKDISTRIKT

INTENDERER:

I:A **HJALMAR ELWORTH**
II:A **CARL ULFSON SPARRE**
III:E **NILS FREDRIK FRYKHOLM**



FÖR VARJE DISTRIKT:

BANAVDELNING,
MASKINAVDELNING,
TRAFIKAVDELNING,
BYRÅAVDELNING

Inget i arkivmaterialet tyder på att det fanns typritningar för planteringar på samma sätt som för byggnaderna men ritningarna av stationsmiljöer som är publicerade i de teknisk-ekonomiska beskrivningarna, år 1868 för den västra stambanan och år 1873

55 Linde Bjur 2010, s. 50.

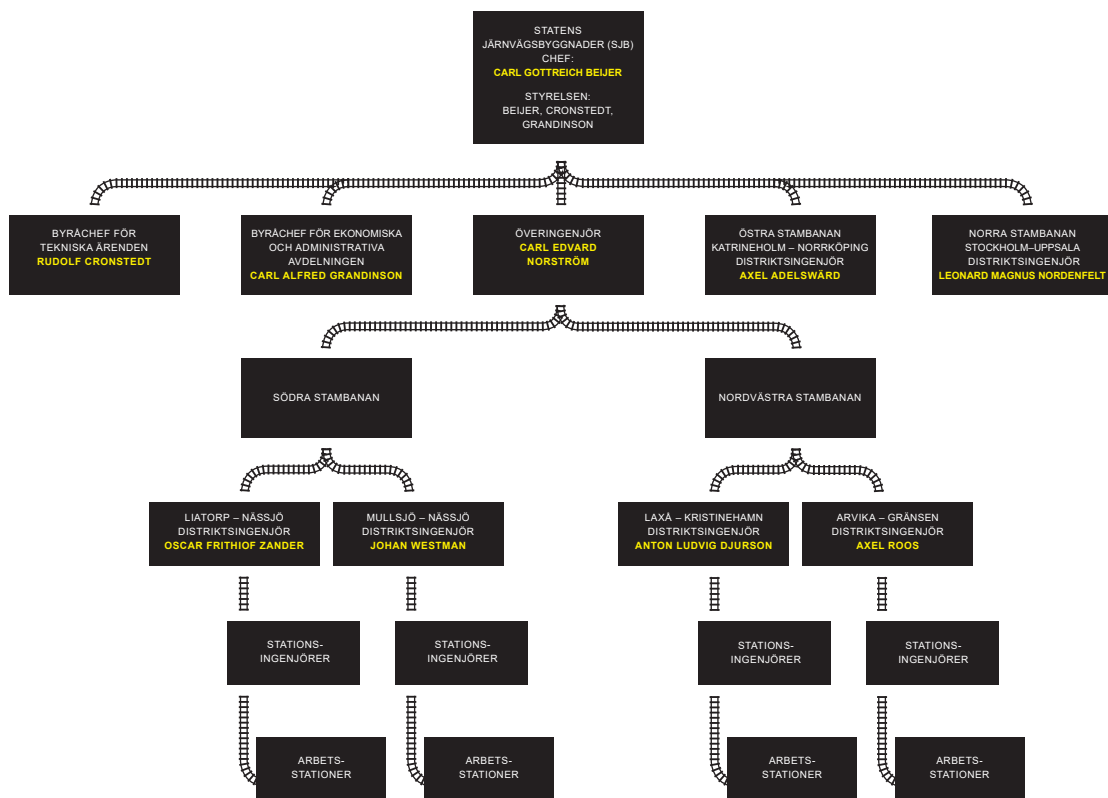
56 Edelsvärd & Zettervall 1906, s. 392.

57 Linde Bjur 2010, s. 124 och Edelsvärd & Zettervall 1906, s. 397-398 och 400. Stationshusen delades dessutom in i olika klasser, se avbildningen av en ritning i Linde Bjur 1999, s. 379 och Kartaschew, Kenneth von: "Anteckningar om stationshus" i *Fornvännen* 1972:215, Stockholm 1972, s. 215.

58 Linde Bjur 2010, s. 14, 118-119 och 130; Löfgren 2011, s. 594 och Paulsson (1950) 1976, s. 469.

59 Edelsvärd & Zettervall 1906, s. 400.

60 *Handbok Bebyggelse. Del av metodik för inventering av järnvägens kulturmiljö*, Trafikverket 2017.



Figur 38, t.v. och ovan. Organisationen från år 1863, uppdelad i SJT och SJB. Banavdelningen inom SJT hette inledningsvis Ingenjörsavdelningen, men i arkiven är materialet sorterat under Banavdelningen. Skötsel av planteringar sköttes inom SJT av Banavdelningen och Trafikavdelningen. Inom SJB fortsatte anläggandet av planteringar inom varje arbetsstation på uppdrag av respektive stationsingenjör. Källa: Björklund 1906, s. 215-216; Berggrund & Bårström 2014, s. 229 och 269; Hellmanska släktarkivet och Järnvägmuseet, "Rulla öfver Tjenstemän och Betjening på 2:a Trafik-distriktet, den 1 januari 1865". Illustration: Mikael Dunker, SMTM.

för den södra stambanan, uppvisar en liknande struktur för grönytorna oavsett om det gäller en mindre stationsort eller stationsområdet i en större stad. Som vi har sett i kapitel 3 var det till en början lokala trädgårdsmästare som anlätades. Ingen central funktion motsvarande Arkitektkontoret fanns för planteringar de första åren. Storleken av de planterade ytorna skiljer sig åt en hel del, men det går inte att härleda en viss storlek på grönytan till en viss modell av stationshus. Planteringarna följde ofta den tyska stilen, som var det rådande

modet, med böljande formelement i en symmetrisk struktur.

Indelningen i Statens järnvägsbyggnader och Statens järnvägstrafik

Nils Ericson avslutade sitt uppdrag i december år 1862 och två nya myndigheter bildades för de statliga stambanorna den 1 januari år 1863 – Statens järnvägstrafik (SJT) och Statens järnvägsbyggnader (SJB). Se Figur 38.

Uppdraget till styrelsen för SJT innefattade: "befattningen med alla de ärenden, som afse ordnandet af allmänna trafiken å



Figur 39. Stationsparken vid Jönköpings station till höger och Hamnparken till vänster. SJB anlätade trädgårdsmästaren O. Wahlström för "Utförande av Trädgårds Anläggning och Träd Plantering å Stations Området i Jönköping" i april 1864. På baksidan av fotografiet står skrivet "Fotografi i början av 1870-talet öfver Hamnparken, järnvägsstationen med tillhörande park samt Järnvägsgatan och =torget." Fotograf: Noach Brynolf Ögren. Från: Jönköpings museum, JM 1986-28-39. Beskuren.

stambanorna, i den mån de äro eller blifva färdigbyggda, vidmakthållandet af banorna, jemte dertill hörande byggnader, verkstäder, materiel m.m., äfvensom uppbörden och förvaltningen af dervid inflytande medel."⁶¹ I den övergripande beskrivningen finns inte planteringar med, men arkivmaterialet visar att det var i huvudsak SJT som efter några år hanterade planteringar.

SJB:s uppdrag var att bygga nya banor med tillhörande anläggningar och byggnader. Några stickprover i räkenskaper från den södra stambanan visar att planteringar under de första åren i den nya myndigheten fortsatte att ingå i arbetsstationerna, där stationsingenjören beställde planteringar av lokala trädgårdsmästare.⁶² Se Figur 39. Till en början organiserades Arkitektkontoret under SJB men ganska snart ingick arkitektkontoret även i SJT för att fylla behovet av ut- och ombyggnader längs de befintliga banorna.⁶³ Det kom att dröja till år 1873 innan planteringsverksamheten fick motsvarande ledning som Arkitektkontoret med en ansvarig person för alla distrikt. Inte förrän en bit in på 1900-talet kom planteringsverksamhetens trädgårdsdirektör att placeras på den centrala förvaltningen i Stockholm med kontor på Stockholms central.⁶⁴

Innan Nils Ericson lämnade järnvägen gjordes i maj år 1862 en distriktsindelning inom de statliga stambanorna, vilket geografiskt motsvarade den tidigare indelningen. Det första trafikdistriktet sträckte sig från Stockholm till Hallsberg och med en sidobana till Södertälje. Det andra trafikdistriktet innefattade sträckorna Göteborg-Hallsberg-Örebro och Falköping-Mullsjö. Det tredje trafikdistriktet omfattades av sträckan Malmö-Liatorp.⁶⁵ När den södra

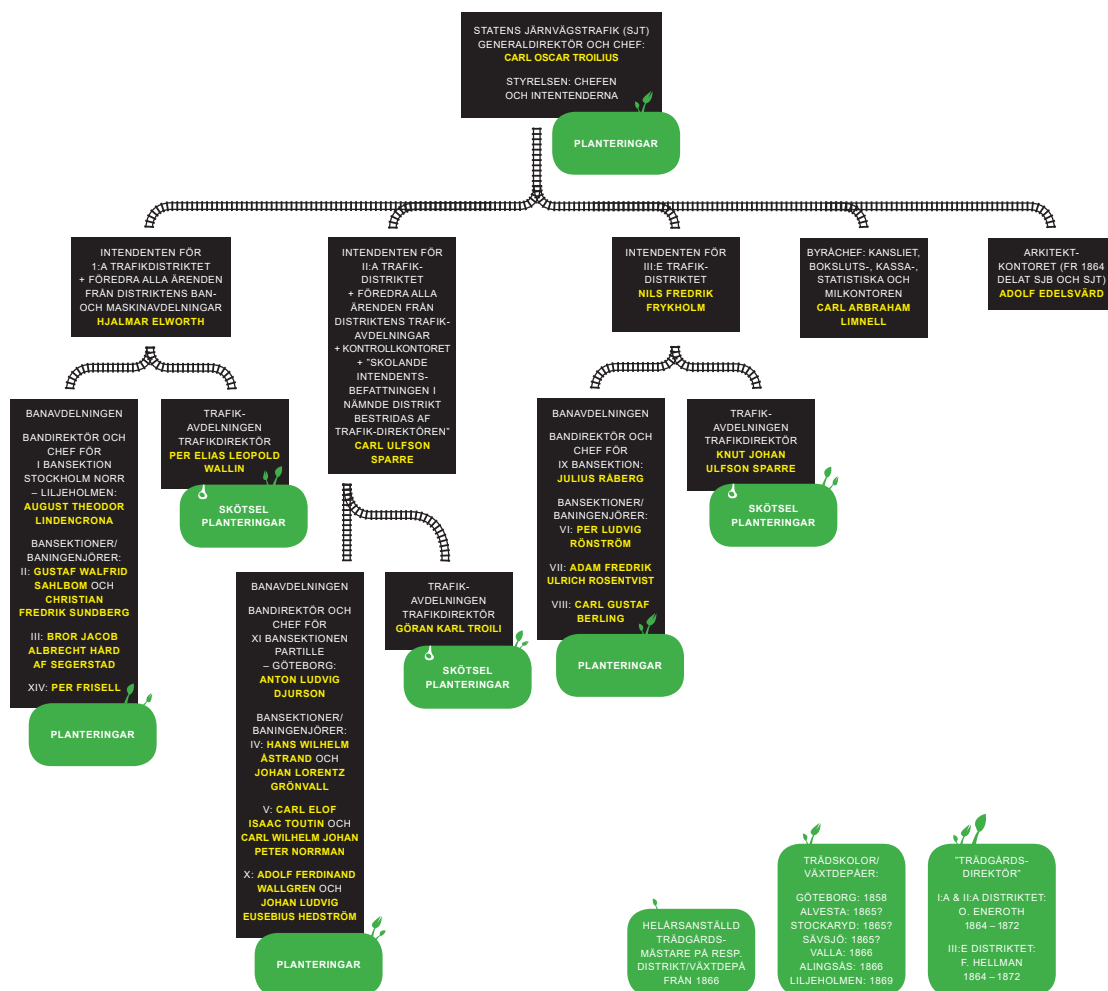
61 *Statens Jernvägars matrikel för år 1869*, Stockholm 1869, s. 1.

62 Exempel från Jönköpings station: Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanarkiven, Södra stambanan, G3 Volym 4 1863, December:548; G3 Volym 5 1864, April:2236; G3 Volym 6 1864, Maj:2238, Juni:2236, 2237, 2238, 2239. En trädgårdsmästare T Wieck gjorde till exempel år 1865 anspråk av SJB på ersättning för ritningar och kostnadsförslag till planteringar vid några av Södra stambanans stationer: Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägsbyggnader (inkl. Nils Ericssons enmansmyndighet) 1855–1882, A1 volym 4, 174, 297.

63 Edelsvärd & Zettervall 1906, s. 440.

64 Möjligen är det först när Driftstjänstbyrån inrättas år 1932 som Trädgårdsdirektören placeras på den centrala förvaltningen med kontor på Stockholms central. År 1933 finns Enoch Cederpalm, Trädgårdsdirektör vid SJ 1910-1938, med i *Telefonkatalog Nr 12, Maj 1933* under rubriken "Ärenden avseende trädgårdsväsendet" vid Driftstjänstbyrån.

65 Jansson 2005, s. 59.



Figur 40. Organisation av SJT som den såg ut år 1869. Maskinavdelningen har inte tagits med i organisationsplanen. Intendenterna fick senare titeln överdirektör. Källa: *Statens Jernvägars matrikel för år 1869*, Stockholm 1869 och arkivmaterial som använts nedan och i kapitel 6. Illustration: Mikael Dunker, SMTM.

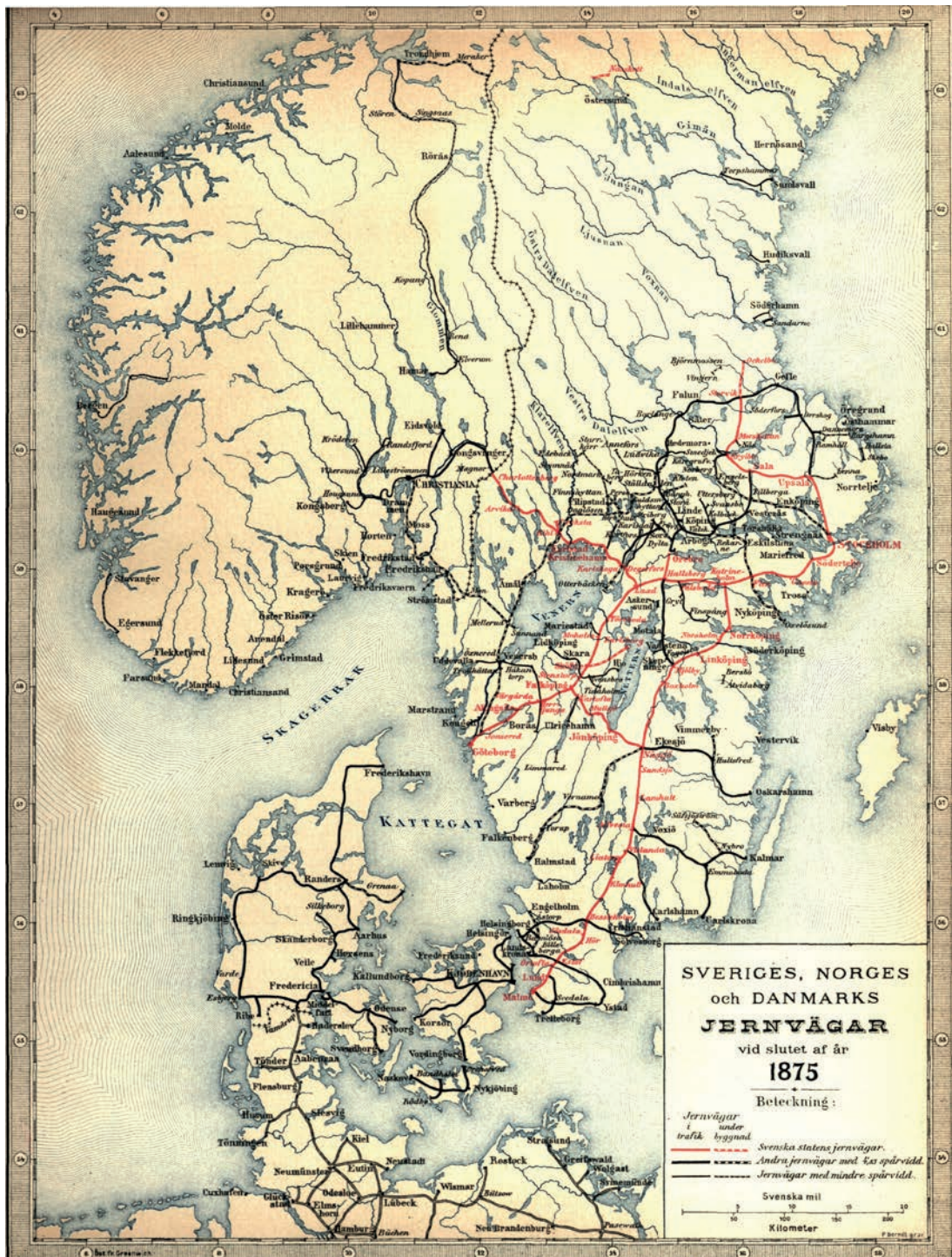
stambanan var klar i sin helhet, år 1864, utgjordes det tredje distriktet av sträckan Malmö-Nässjö.⁶⁶ Se Figur 40.

Flera stambanor byggdes efter att den västra och den södra var klara. Den norra stambanan mellan Stockholm och Uppsala stod klar år 1866 och fortsatte sedan till Storvik i Gästrikland, vars sista sträcka blev

färdig år 1875, samma år som är slutåret för den här undersökningen men från Storvik fortsatte sedan bygget av banan mot Ånge. Sammanbindningsbanan genom Stockholm var klar år 1871 och Östra stambanan, mellan Katrineholm och Nässjö år 1874.⁶⁷ Ytterligare en stambana, den nordvästra, öppnade sin första sträcka från Charlottenberg

66 Björklund, E.O.J.: "Administrativ historik" i *Statens Jernvägar 1856–1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning*, Del I, Centraltryckeriet, Stockholm 1906, s.224.

67 Linde Bjur 1999, s. 376 och *Järnvägsdata med trafikplatser* 2009, s. 200, 220–21, 322 och 357.



Figur 41. Sträckorna i rött visar stambanorna och i svart enskilda järnvägar år 1875. Från: *Bidrag till Sveriges Officiella Statistik. L) Statens Järnvägstrafik. 19 a. Trafikstyrelsens underdåniga berättelse för år 1880, Bihang. Kartor öfver utsträckningen af Sveriges jemte Norges och Danmarks jernvägar vid slutet af hvarje år under tjugufemårsperioden 1856–1880.*

mot Norge år 1865. Då ingick den delen i det andra distriktet.⁶⁸ Från år 1871 utgjordes det fjärde trafikdistriktet av hela sträckan Laxå-Charlottenberg. Några år senare, år 1875, bildade sträckan Stockholm-Krylbo på Norra stambanan ett nytt distrikt, femte trafikdistriktet, efter att tidigare ha ingått i det första trafikdistriktet. Även här fortsatte byggandet av banan norrut efter den här undersökningens slutår 1875.⁶⁹ Se Figur 41.

Inom varje distrikt på SJT fanns en byråavdelning, en banavdelning (till en början benämnd ingenjörsavdelning), en trafikavdelning och en maskinavdelning.⁷⁰ Som vi ska se längre fram var det i huvudsak banavdelningen som ansvarade för planteringar, men även trafikavdelningen.

Från att byggnationer av järnväg, anläggandet och skötsel av planteringar ingick i samma organisation, Statens järnvägsbyggnader, fram till årsskiftet 1862/63 skedde efter omorganisationen själva byggandet inom SJB och driften av trafiken inom den nya myndigheten SJT. Under de första åren efter omorganisationen fortsatte planteringar att anläggas inom arbetsstationerna som nu hörde till SJB medan den dagliga skötseln utfördes i huvudsak inom SJT. När en övergripande ledning av planteringarna kom igång i mitten av 1860-talet övergick även anläggandet till SJT och ganska snart bildades ett helt planteringsväsende inom den myndigheten.

Planteringsverksamhetens organisation

Innan omorganisationen av Statens järnvägar år 1863 skedde byggnationer, underhåll och trafik av samma organisation – Statens järnvägsbyggnader. Av exemplen i kapitel 3 har vi sett att beställningar av planteringsanläggningar gjordes av respektive arbetsstation och när arbetsstationen var avvecklad skedde beställningar från huvudstationen.

Från att distriktsindelningen infördes i maj 1862 användes förtryckta blanketter till bokslutsrapporter. Där framgår det att underhåll av planteringar hanterades av baningenjörerna på Ingenjörsavdelningen, snart omdöpt till Banavdelningen, och hörde till underhåll av underbyggnaden av spåren. Renhållning av stationerna sorterades enligt bokslutsrapporterna under Trafikavdelningen.⁷¹ Nya planteringar ansvarade stationsingenjören för som vi sett i exemplen i kapitel 3 och de redan anlagda skötes av personal på Trafikavdelningen på respektive station. Vid större underhållsarbeten och komplettering av plantor anlätades lokala trädgårdsmästare och tillfälligt anställda trädgårdsmästare.⁷²

I den nya myndigheten SJB där byggnationerna av stambanorna fortsatte bibehölls arbetssättet med att planteringar beställdes av stationsingenjörerna på arbetsstationerna. När skötselbehovet av

68 Uggla, A. L.: "Beskrifning öfver de olika statsbanorna" i *Statens Järnvägar 1856–1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning*, Del II, Centraltryckeriet, Stockholm 1906a, s. 56 och *Statens Jernvägars matrikel för år 1869* 1869, s. 84-85.

69 Jansson 2005, s. 62.

70 Björklund 1906, s.216.

71 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Västra stambanan, G6b_Bokslutsrapporter, G10 Volym 0, Bokslutsrapporter 1862.

72 Ett exempel på att anlita trädgårdsmästare gör underhållsarbeten är att H. Möller planterat 6 st Werbener, 6 st Petunior och Aster samt "Lagat Gräsplanerna och skurit alla Gräskanter i Anläggningen" på Malmö station 1858 i Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Södra stambanan från Malmö, G4 Volym 29, 1858, September, Kontrollkassaboken Byggnadsavdelningen och M3.

järnvägens alla planteringar blev mer omfattande tog SJT ett större grepp och anlätade år 1864 två personer, Olof Eneroth och Frey Hellman, för att besiktiga de befintliga planteringarna och inom några år övergick även anläggandet av nya planteringar från SJB till SJT. Från år 1865 inleddes ett nytt sätt att arbeta med planteringar – en planteringsverksamhet med helårsanställda trädgårdsmästare, trädskolor och samordningen av verksamheten formades på det första och andra distriktet respektive det tredje distriktet.

Det har inom det arkivmaterial som ingått i denna studie inte framkommit några riktlinjer eller instruktioner till vad som gällde för planteringar. Först år 1879 kom den första föreskriften för planteringar som vi ska titta närmare på nedan, även om den är från tiden efter den här undersökningens avgränsning. Däremot har anvisningar om planteringar av banvallen med gräs och låga buskar påträffats i en text till en tysk teknologikurs, översatt till svenska år 1852: ”Efter banbäddens fullbordan bör densamma behörigen profileras och sluttningen besås med gräsfrön. Är den uppförda jordvallen icke tjenlig därtill, så måste man öfverdraga sluttningarne med god jord och derpå så gräsfrön eller plantera låga buskar.”⁷³

I instruktionen för Nils Ericson från Kungl. Maj:t år 1855 står det under rubriken ”Tekniska föreskrifter och bestämmelser”:

Att såväl sjelfva jernvägsbyggnaden, som i synnerhet hvad den rörliga mate-

rielen, stationshusen och bangårdarnes konstruktion och anläggning beträffar, den erfarenhet, som andra länders byggnader af dylik beskaffenhet lemna, tages till rättesnöre, så vidt densamma med afseende å klimat och andra förhållanden är i Sverige tillämplig.⁷⁴

Instruktionen är övergripande och det står ingenting om utformningen av bangårdar eller planteringar i stationsmiljöer och längs banan.⁷⁵ Med de ”rörliga materielen” menas lok och vagnar. Det står även översiktligt om anskaffning av material:

att åt Eder må i nåder uppdragas att med ledning av hvad sålunda blifvit föreslaget, ordna jernvägsarbetena, anskaffa materialier och instrumentalier, antaga och när så erfordras, afskeda tjenstemän, bestämma deras löneförmåner, hvarom i rapporterna bör göras anmälan, samt i allmänhet vidtaga de åtgärder hvarigenom Staten och det allmännas fördel samt företagens framgång efter Eder åsigt bäst befrämjas.⁷⁶

I själva instruktionen finns inte några anvisningar om planteringar. Nils Ericson fick vida ramar att hålla sig inom. Att det inte fanns några riktlinjer formulerade väcker frågor om hur det kan tolkas att planteringar ändå gjordes. Var det självklart med grönytor i järnvägssystemet? Med tanke på omfattningen av planteringarna som vi sett i exemplen i kapitel 3, och som ritningar

73 Nerman, Gustaf: ”Populär kurs i Technogien, från tyskan översatt” i *Svensk Illustrerad polyteknisk journal*, Första bandet, Philipp J. Meyer, Stockholm 1852, s. 84.

74 Berggrund & Bårström 2014, s. 25.

75 Berggrund & Bårström 2014, s. 24-27.

76 Berggrund & Bårström 2014, s. 26.

och räkenskaper vittnar om från andra stationer, tolkar jag det som att planteringarna hade en given plats vid järnvägen.

Ordrar, cirkulär, reglementen och föreskrifter

Fram till år 1863 meddelades rutiner och information i så kallade ordrar av chefen för Statens järnvägsbyggnader. Därefter benämndes utskicken för cirkulär.⁷⁷ I en översiktlig genomgång av de första årens ordrar och cirkulär har inga instruktioner påträffats om att planteringar skulle anläggas. Däremot finns ordrar och cirkulär som tar upp specifik information om planteringar, till exempel att banvakter kan hämta ut träd från en viss trädgårdsmästare, önskemål om att banvakter ska plantera träd och buskar och förslag på att de ska anlägga land för odling.⁷⁸ Ett annat exempel är ett cirkulär i det tredje distriktet som säger att alla ärenden om planteringar ska hanteras av Frey Hellman.⁷⁹ I cirkulär från år 1863 framgår att underhåll av planteringar hörde till underhåll av banvallen och av sta-

tioner inom SJT.⁸⁰ Ytterligare ett exempel på cirkulär är när största yta för odlad jord till boställen fastställdes för olika typer av befattningar, till exempel baningenjör, telegrafist och kolvakt, år 1874.⁸¹

I tjänstereglementen fanns det preciserat hur ansvaret var reglerat mellan olika tjänster. Stationsföreståndaren hade till exempel ansvaret för ordning och renhållning på stationsområdet, där själva arbetet utfördes av stationskarlar. Banmästaren hade ansvar för en viss bansträcka där allt skulle hållas i gott skick.⁸² Planteringar finns inte specificerade i de första tjänstereglementena men ingick sannolikt i det dagliga underhållet av respektive stationsanläggning och bansträcka.

Den första föreskriften för planteringsverksamheten trycktes år 1879. Det är efter den här undersökningens avgränsning men mycket tyder på att det arbetssätt som beskrivs där användes innan själva föreskriften trycktes. Enligt föreskriften låg ansvaret på Banavdelningen och Bandirektören

77 Muntlig uppgift Robert Herpai 2018-11-01.

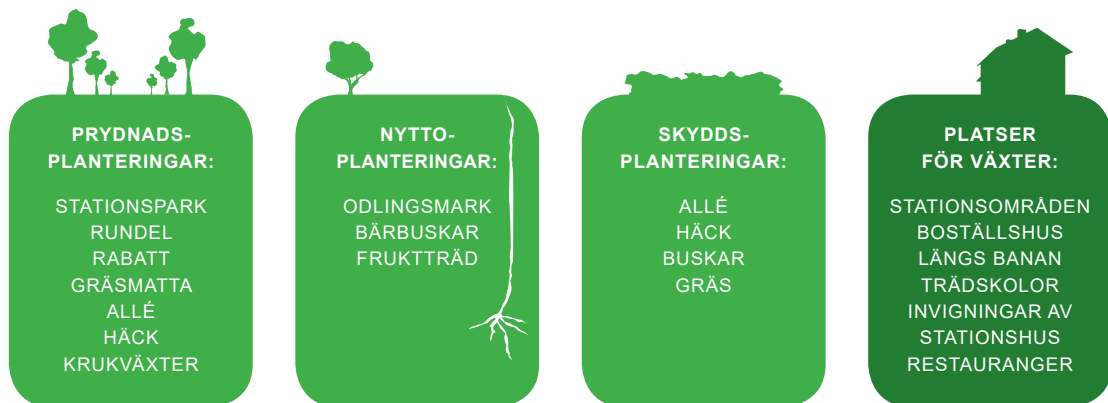
78 Järnvägmuseet, SJ, 5705, Cirkulärsamling 1857-1862, s. 177, 184 och 263.

79 Muntlig uppgift Anders Jansson 2020-01-10: I Landsarkivet i Lund ska finnas ett cirkulär från distriktschefen år 1866 eller 1867 att samtliga ärenden som rörde planteringar skulle hanteras av Frey Hellman.

80 År 1863 skickades ett cirkulär ut om litterering av inkomster och utgifter. Under "B. Ban-Afdelningen" står "3. Underhåll av underbyggnaden. A. Banvallen samt dertill hörande dikning, dränering, planering, planteringar m.m." och "6. Underhåll af stationer", "d. Stationsplaner, såsom dessas planteringar, gårdsplaner, lastkajer, lastbryggor, stensättningar, öppna plattformar m.m.": Järnvägmuseet, Kongl. Styrelsens för Statens järnvägstrafik, Cirkulär No 19, Literering af inkomster och utgifter, s. 7. I Statens järnvägars jubileumsbok 1906 anges att "Planteringar" (e) hörde till "Underhåll av underbyggnaden" (3) under Banavdelningen (B.) enligt den indelning som användes från år 1878: "Härtill hänförs planteringar å såväl linjen som stationerna, äfvensom pudrettberedning": Hamnell, T.: "Bokförings- och kassaväsendet" i *Statens Järnvägar 1856-1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning*, Del IV, Centraltryckeriet, Stockholm 1906, s. 252. Även i *Bidrag till Sveriges Officiella Statistik* från till exempel 1862, 1864 och 1865 finns uppgifter om planterings underhåll, alla år under Banavdelningen, år 1862 bokfördes de under underhåll av banvallen och år 1864 och 1865 under underhåll av stationsplaner. *Bidrag till Sveriges Officiella Statistik, L) Statens järnvägs- trafik 1, Trafik-Styrelsens underdåniga berättelse för år 1862*, P. A. Norstedt & Söner, Stockholm 1864, s. 26; *Bidrag till Sveriges Officiella Statistik, L) Statens järnvägstrafik 3, Trafik-Styrelsens underdåniga berättelse för år 1864*, Joh. Beckman, Stockholm 1865, s. 19 och *Bidrag till Sveriges Officiella Statistik, L) Statens järnvägstrafik. 4. Förra delen, Trafik-Styrelsens underdåniga berättelse för år 1865*, Joh. Beckman, Stockholm 1866, s. 44.

81 *Samling av Kungl. Järnvägsstyrelsens Cirkulärskrifvelser till Linjeförvaltningen åren 1863-1909*, K. L. Beckmans boktryckeri, Stockholm 1910, s. 48.

82 Järnvägmuseet, SJ, Särtryck nr 2, *Reglemente för tjänstgöring vid trafiken å Statens Jernvägar*, 1855 och 1858.



Figur 42. De olika typerna av planteringar och på vilka platser planteringar anlades och användes enligt det genomgångna arkivmaterialet. Senare användes växter även i väntsalor, banhallar och kontorsrum men huruvida detta skedde redan under de första åren har inte kunnat utläsas ur materialet. Illustration: Mikael Dunker, SMTM.

att övervaka skötsel av prydnadsplanteringar, växtskolor och jord med avkastning:

Mom. 1

Statens jernvägars ifrågavarande mark indelas i trenne klasser, nemligen:

- a) Områden för prydnadsplanteringar och för växtskolor;
- b) Boställsjord för i jernvägens hus inqvarterade tenstemän och betjente;
- c) Jordstycken, hvilkas afkastning tillfaller Statens jernvägstrafiks Enke- och Pupillkassa; allt enligt de bestämmelser, som trafikstyrelsen på förslag af vederbörande bandirektör meddelar.

Mom. 2

Inom hvarje distrikt åligger det Bandirektören, såväl att öfvervaka skötseln af områden tillhörande klasserne a och c,

som att tillse det innehafvare af boställsjord vårda densamma enligt boställsordningens föreskrifter, och biträdes bandirektörerne härutinnan af den gemensamt för alla distrikten anställda Trädgårdsdirektören.⁸³

Här framgår att jernvägens mark delades in i tre kategorier – den första för prydnadsplanteringar och växtskolor (trädiskolor), den andra för de anställdas odlingar vid bostadshus och den tredje för odlingsmark vars avkastning tillföll en kassa för änkor och barn med förmyndare. En trädgårdsdirektör skulle biträda bandirektörerna i samtliga distrikt. Ovan har jag gjort en indelning som sammanfattar de olika typerna av planteringar – prydnads-, nytto- och skyddsplanteringar, se Figur 42.

Personal till planteringar

Till att anlägga de första planteringarna anlätades lokala trädgårdsmästare som vi har sett i exemplen i kapitel 3. Men hur sköttes sedan planteringarna? Till Jernvägsbyrån i

83 Jernvägmuseet, SJ, Särtryck nr 22, *Föreskrifter och anvisningar rörande användandet och skötseln af Statens jernvägars gräsbärande eller för planteringar afsedda mark*, Stockholm 1879.

Göteborg knöts en trädgårdsmästare i mitten av år 1858 ”för planteringar vid stationerne”. Det var Severin Lund-Leiberg som fick månadslön juli-oktober efter en överenskommelse med överingenjören Carl Edvard Norström.⁸⁴ Troligtvis skötte Lund-Leiberg underhåll och kompletteringar av de planteringar som var gjorda längs banan. Han skötte också trädskolan som han levererat plantor till i maj, åtminstone under det andra halvåret 1859.⁸⁵ Från år 1860 finns en uppgift om ”Banans trädgårdsmästare Nilsson i Sköfde” men inga mer ledtrådar har påträffats till hur han var anställd.⁸⁶

Från år 1864 blev en trädgårdsmästare anställd under sommarsäsongen för att utföra planteringsarbeten inom det första distriktet och året efter blev samma person anställd året om. I redovisningen som Olof Eneroth gjorde till SJT namnger han inte personen men mycket tyder på att det är Claes August Lenning som började redan år 1864 och som sedan var anställd vid järnvägen fram till sin död år 1874. Enklare underhåll av planteringarna vid stationerna sköttes enligt Eneroth av stationskarlarna.⁸⁷ Även i en skrivelse från styrelsen vid SJT, undertecknad av chefen Carl Oscar Troilius

uppges att: ”Stations Insp. =ne böra under rättas, att vid de stationer der tienstgöringen sådant medgifver skola stationskarlarne och öfrig vid stationen anställd betjening så mycket som möjligt biträda vid trädgårdsarbetena”.⁸⁸

För det andra distriktet anlätades en trädgårdsförman vid namn Johan Anders Högfeldt från februari år 1866. Eneroth ska själv ha föreslagit Högfeldt.⁸⁹ De hade kontakt via brev när Högfeldt vistades i Tyskland för att få praktik och utbildning inom trädgårdsodling, framför allt inom fruktträdsodling, i början av 1860-talet. Högfeldt bad Eneroth redan år 1862 att rekommendera honom en plats i Sverige:

Jag vill hälst till Sverige då jag en gång skall antaga plats, ty vårt Land har ej många skickliga gartner och är det några, så äro de vanligtvis utländningar. Jag skulle alltså med glädje oc det i händelse Herr Doctoren hädanefter visste någon plats, att jag blifva pätänkt.⁹⁰

Fyra år senare började Högfeldt som trädgårdsmästare i Alingsås där också en trädgårdsmästarbostad uppfördes åt honom.⁹¹

84 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Västra stambanan från Göteborg, G4 Volym 43, 1858, September 13 och G4 Volym 45, 1858, November 19.

85 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Västra Stambanan, G4 Volym 72, 1859, november-december 520.

86 Järnvägmuseet, SJ, Arkivnr 5705, Cirkulärsamling 1857–1862, s. 177.

87 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888, E2, volym 2, 1868, 92. Lenning dog år 1874 enligt Arkiv Digital AB: Brännkyrka (A, AB) AI:19, 1871-1875, Bild: 207 Sida: 203, v84146.b207.s203, hämtad 2019-05-22.

88 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888, Inre diariet B1, 1866, volym 7, 142.

89 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888, E2, volym 2, 1868, 93.

90 Kungliga biblioteket, Handskriftssamlingen, Olof Eneroth: Manuskript m.m., Brev, biographica m.m., HS Acc 2003/3:1, Brev 29/6 1862.

91 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888, E2, volym 2, 1868, 93.

1868 Uppgift på förutgående resor och arbeten under våren, i 2^{de} distriktet af Trädgårdsmannen

Apul	Stations namn	Arbeten	Anmärkingar
1	Lerum	Plantera buskar	biträde af statens station
2	Lerum	"	Den beviljda förtäring på 1/2 timme
3			
4	Göteborg	Plantera busketterna	Lerum
5			
6	Skövde	Klippa buskar	Statens först. förtäring
7	Hallberg	Plantera busketterna	innan var biten sitta sig på
8	Skövde	"	i dessa trakter
9	Torslanda	Plantera busketterna	Lerum
10			
11	Wäring	Statens utväg	Lerum
12			
13			
14	Lerum	Arbetsställe vid järnvägen	
15	Hälsjö	Statens utväg	Lerum
16	Hallberg	"	för busketterna vid statens station
17	Hälsjö	Statens utväg	Statens först. förtäring
18	Hälsjö	Statens utväg	Lerum
19			
20	Wäring	Statens utväg	Lerum
21	Hallberg	"	de som förutgående utväg
22	Örebro	Plantera busketterna	Lerum
23			
24			
25			
26			
27			
28	Hälsjö	Statens utväg	Lerum
29	"	"	
30	Wäring	"	

Figur 43. Arbetsrapport med stationsnamn och arbete per station vid det andra distriktet i april 1868 "af Trädgårdsmannen" Anders Högfeldt. Från: Kungliga biblioteket, Handskriftssamlingen, Olof Eneroth: Manuskript m.m., Rapporter rörande trädgårdsarbeten, HS Acc 2003/3:2, Arbetsrapport April 1868.

Högfeldt stannade länge på sin post, även långt efter den här undersökningens slutår 1875.⁹² Det finns bevarade arbetsrapporter där han detaljerat beskriver arbetsuppgifterna med trädskolan, framtagandet av ritningar, planering och utförande av planteringar vid stationer och längs banan. Se Figur 43. I ett exempel från Lerums station år 1868 skrev han en beskrivning och bak-

grund till planteringsarbeten som skulle göras. De planerade arbetena var: "a.) Röjning (Schaktning) b.) Jordarbeten c.) Plantering vattning compostering & besåning d.) Grusning af plan och vägarna". Kostnaderna och vad arbetena innebar redovisades noggrant och en lista med "Planteringar materialer Träd Buskar & Frö" prissattes.⁹³ Citaten visar att trädgårdsmästaren planerade hela anläggningen från förberedelser som röjning och schaktning till plantering och anläggandet av grusplan och grusgångar.

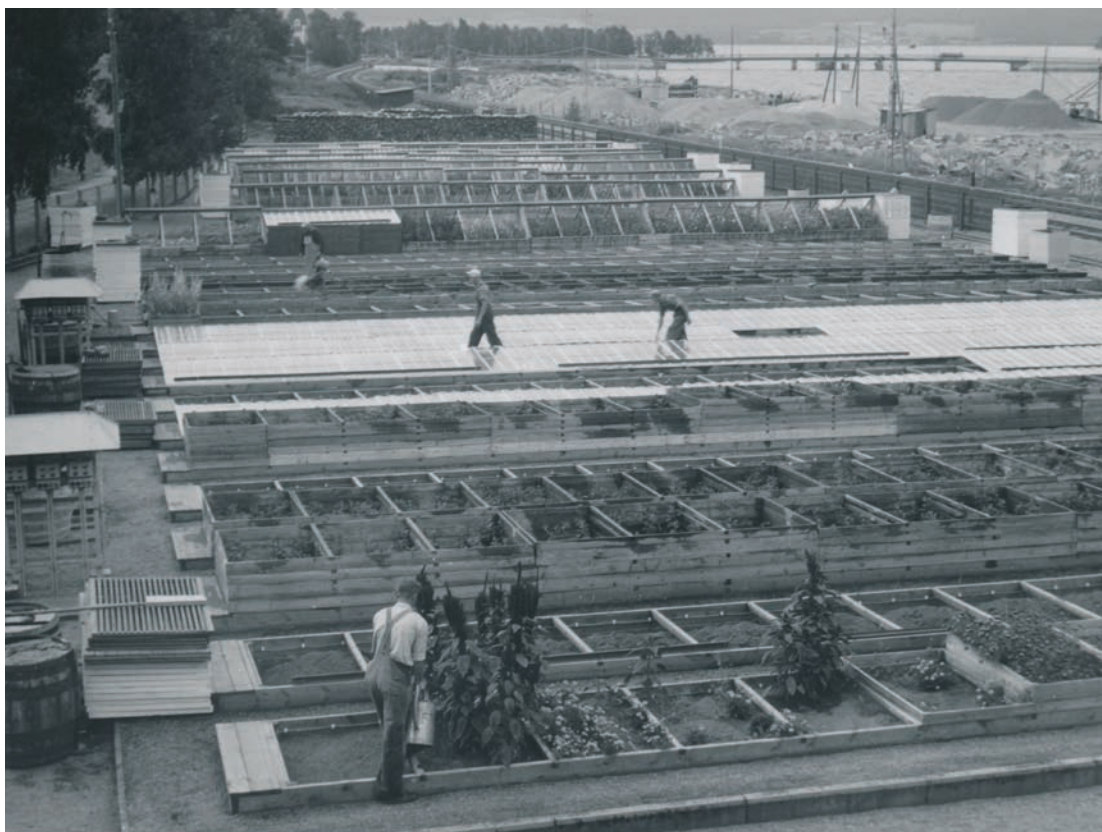
Det är inte förrän i personalmatriklar från år 1874 som trädgårdsmästare syns i det tryckta materialet från Statens järnvägar. Hur kommer det sig? Trots att vi träffat på flera, för kortare eller längre tid, anställda trädgårdsmästare i räkenskaperna syns de inte i de tryckta matriklarna. Inom Statens järnvägar fanns flera olika typer av anställningar och den arvodering som det handlade om för trädgårdsmästarna och för samordnarna på distriktet (se nedan) har inte redovisats i det tryckta materialet.

I personalmatrikeln, kallad Arvodesstaten, för år 1873 finns inte trädgårdsdirektören och trädgårdsmästarna med i förteckningen över anställda, däremot står följande på sista sidan under rubriken "Banafdelningen":

Såsom trädgårdsmästare uppbär C. A. Lenning vid 1:sta distriktet och A. J. Högfeldt vid 2:dra distriktet ett extra arvode af Tre Riksdaler pr dag jemte inqvartering i statens hus – samt såsom trädgårdsdirektör å samtliga distrikten

92 Högfeldt finns med i arvodesstaten från år 1907 vilket blev hans sista år efter 41 år på samma tjänst. Järnvägmuseet, SJ, Arvodesstat 1907, s. 101.

93 Kungliga biblioteket, Handskriftssamlingen Olof Eneroth: Manuskript m.m., Rapporter rörande trädgårdsarbeten, HS Acc 2003/3:2, "1868 Lerums station".



Figur 44. Inga bilder på personal till planteringar från de första stambanorna har träffats på i denna undersökning. Det äldsta fotografiet på trädgårdspersonal i arbete som hittats är detta från år 1947 som visar växtdepån i Östersund. Från: Järnvägsmuseet, KDAA16611.

auditören F. Hellman ett extra arvode af 1,000 Rdr pr år, att utgå med Rdr 83,33 i månaden, samt 6 Rdr dagtraktamente under resor eller vistelse inom jernvägens område för befatningens skötande.⁹⁴

Trädgårdsmästare vid det tredje och fjärde distriktet, och trädgårdsmästarbiträden, hade en annan typ av anställning som inte framgår i Arvodesstaten. I Arvodesstaten för år 1875 står följande på sista sidan under rubriken "Banavdelningen":

Såsom trädgårdsdirektör å samtliga distrikten uppbär Auditören Frey Hellman ett extra arvode af 1 200 Rdr pr år att utgå med 100 Rdr i månaden, samt 6 Rdr dagtraktamente under resor eller vistelse inom jernvägens område för befatningens skötande.

I egenskap af trädgårdsmästare äro nedannämnde extra betjente anstälde, nemligen:

Vid III distriktet: August Philip Björling med arfvode af 66 Rdr 67 öre i månaden och inqvartering uti på jernvägens be-

⁹⁴ Statens Jernvägstrafik: "Banavdelningen" i *Arvodesstat* år 1873, K. L. Beckman, Stockholm 1873, s. 56.

kostnad till ett pris af 150 Rdr pr år förhyrd lägenhet, samt

Vid IV distriktet: Olof Nilsson med arfvode af 66 Rdr 67 öre i månaden och inqvartering uti på jernvägens bekostnad till ett pris af 75 Rdr pr år förhyrd lägenhet.⁹⁵

Från år 1875 fick trädgårdsmästarna successivt befattningen "1:e Banmästare" och därefter finns de med i Arvodesstaterna.⁹⁶

Till trädskolorna anställdes trädgårdsmästare och tillfällig personal anlätades, i dokumenten kallade "extra", "biträden" och "fruntimmers-dagsverken".⁹⁷ På stationerna var stationskarlarna och annan trafikpersonal engagerade i den dagliga skötseln av grösytor, grusgångar och planteringar. Den inblandade personalens funktion var att förse järnvägen med behovet av växter och dess skötsel. Se Figur 44.

Trädgårdsmästarna hade direktkontakt med baningenjörerna som ansvarade för respektive bansträcka för enskilda planteringsfrågor och med bandirektören för ekonomiska frågor och för redskap och utrustning som behövde köpas in.⁹⁸ Baningenjörerna i sin tur redovisade kostnaderna för planteringar som hörde till den bansträcka

de ansvarade för till bandirektören.⁹⁹ Trädgårdsmästarna hade även kontakt med trafikdirektören.¹⁰⁰ Se Figur 38. För samordningen av planteringarna anlätades till en början Olof Eneroth till det första och andra distriktet och Frey Hellman till det tredje distriktet.

Ledning och samordning av planteringsverksamheten

Efter att den nya organisationen med två myndigheter trädde i kraft år 1863 dröjde det lite mer än ett år innan ett mer samlat grepp togs för planteringarna längs järnvägen. Olof Eneroth och Frey Hellman, bägge verksamma inom trädgårdsodling och föreläsare för naturförsköningskonst, anlätades båda av SJT från år 1864. Detta avsnitt ger en översiktlig presentation av Eneroth och Hellman och undersöker hur de arbetade åt Statens järnvägar och vilken roll de hade i organisationen. Tanken med avsnittet är att ge en bild av vilka ideal som påverkade utformningen av de gröna miljöerna längs järnvägen.

Olof Eneroths uppdrag åt Statens järnvägar 1864–1872

Enligt flera äldre artiklar anlätades Olof

95 Statens Jernvägstrafik: "Banafdelningen" i *Arvodesstat* år 1875, K. L. Beckman, Stockholm 1875, s. 42.

96 Statens Jernvägstrafik: "Banafdelningen" i *Arvodesstat* år 1876, K. L. Beckman, Stockholm 1876, s. 16, 36 och 58.

97 Kungliga biblioteket, Handskriftssamlingen Olof Eneroth: Manuskript m.m., Rapporter rörande trädgårdsarbeten, HS Acc 2003/3:2, "Arbeten i plantskolan vid Alingsås" april 1868 och juni 1868.

98 Kungliga biblioteket, Handskriftssamlingen Olof Eneroth: Manuskript m.m., Rapporter rörande trädgårdsarbeten, HS Acc 2003/3:2, "Arbetsrapport för Mars månad 1870" och "Arbetsrapport för Juli månad 1870" och Jernvägmuseet, SJ, III:e distriktet, Diverse personers skrivelser 1863, 28/9 och 2/10 1865.

99 Kungliga biblioteket, Handskriftssamlingen Olof Eneroth: Manuskript m.m., Rapporter rörande trädgårdsarbeten, HS Acc 2003/3:2, "Uppgift för underhållskostnad för Trädgårdsanläggningarna inom 1sta Bansektionen år 1868", "Parkanläggningarna å Stationerna inom 5 sektion hafva år 1868 med arbete, arvoden, växter m.m. inalles kostat:", "Uppgift å kostanden för planteringarna vid hvarje station inom 3de Sektion under år 1868" o.s.v.

100 Kungliga biblioteket, Handskriftssamlingen Olof Eneroth: Manuskript m.m., Rapporter rörande trädgårdsarbeten, HS Acc 2003/3:2, "Uppgift på förrätade resor och arbeten" Maj 1868.

Eneroth som Trädgårdsdirektör inom Statens järnvägar från år 1862.¹⁰¹ Arkivmaterialet i Riksarkivet visar däremot att Olof Eneroth utförde sitt första uppdrag åt Statens järnvägar år 1864. I september det året redovisade Olof Eneroth i en skrivelse till Statens järnvägstrafik resultaten av en besiktning av planteringar i det första distriktet och delar av det andra distriktet. Dessutom föreslog Eneroth i samma skrivelse hur han tyckte att skötseln av planteringarna borde organiseras.¹⁰² Agathon Sundius, trädgårdsdirektör vid Statens järnvägar 1887–1919, beskrev bakgrunden till trädgårdsdirektörsbefattningen så här 1906:

Planteringarna vid statens järnvägar anordnades redan vid järnvägarnas anläggning. De ledande männen funno nämligen nödvändigt att återställa den växtlighet, som under byggnadsarbetet skadats eller förstörts. Det var näppeligen med tanke på vidare utveckling af de sålunda provisoriska anlagda planteringarna, som någon fackman i närheten anlätades för ändamålet. För anläggningarnas vidare vård fanns ingen särskild personal, och ej heller vidtogos därutinnan några särskilda mått och steg. Men liksom alla allmänna företag från en ringa början vuxit ut till större omfattning och betydelse, systematise-

rats och ställts under enhetlig ledning, så har detta ock varit fallet med statsjärnvägarnas planteringar.

Om verklig ledning och utveckling av dessa kan man tala först i samband med västra stambanans öppnande för trafik 1862. Då blefvo nämligen planteringar mera allmänt och regelbundet anordnade vid stationerna. Härvid uppstod behof af en särskild person för ledningen af det hela, hvarför styrelsen för statens järnvägstrafik vidtalade den kände trädgårdsmannen fil. Doktor O Eneroth att såsom trädgårdsdirektör leda och öfvervaka planteringarna. Därjämte antogs trädgårdsmästare och plantörer på de tre distrikten. Vidare inrättades skolor för uppdragning af träd, buskar och örtartade växter vid Alingsås, Liljeholmen och Uppsala. Träd planterades vid stationerna endast i yttergränserna.¹⁰³

Det verkar som att årtalet för när den västra stambanan öppnades, 1862, i citatet ovan har tolkats som att det var detta år som Olof Eneroth anlätades som trädgårdsdirektör men det är således en missuppfattning. Eneroth skrev själv i en skrivelse till Styrelsen för SJT i januari 1868 att det var från slutet av år 1865 han anlätades för att leda arbetet för en trädgårdsmästare vid

101 Lind 1941, s. 128; Cederpalm, Enoch: "Trädgårdar och planteringar vid Statens Järnvägar. Föredrag vid Lantbruksakademins sammankomst den 21 maj 1929" i *Kungl. Landtbruks-Akademiens Handlingar och tidskrift* år 1929, Stockholm 1929, s. 754 och Steine, K. Sverre: "Norges Statsbaner – en etat med hageanlegg på programmet" i *Fortidsvern* nr. 1/1986. Även artiklar och uppsatser från senare år har fört denna uppgift vidare, till exempel Gustavsson 2005, s. 316; Fogelberg & Lagerberg Fogelberg 2007a, s. 49; Bergkvist 2013, s. 103 och 113-114 och Lindgren, Anna: "Järnvägens planteringar – Sveriges största trädgårdsrörelse" i *Byggnadskultur* Nr 2 2016, Stockholm 2016, s. 12 och 16.

102 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888, E2, volym 1, 1864, 321.

103 Sundius 1906, s. 584.

det första distriktet och vid behov upprätta ritningar.¹⁰⁴

Det andra distriktet har fått motsvarande redogörelse i en skrivelse daterad samma dag. Där framgår att Olof Eneroth ”erhållit uppdrag att leda och öfverse dessa arbeten” sedan februari år 1866:

Sedan Styrelsen i Februari 1866 beslutat att för ordnandet af planteringar vid andra distriktets stationer anställa en särskild trädgårdsman, anslå jord till trädskola och medel för uppförande derinom af bostad för trädgårdsmannen jemte öfvervitringshus, plantbänkar och pudrettskjul, samt bestämma dels visst penningbelopp för denna trädskolas ordnande dels ock ett särskildt anslag att användas under år 1866 för planering och plantering vid en del af distriktets stationer, och undertecknad erhållit uppdrag att leda och öfverse dessa arbeten.¹⁰⁵

Olof Eneroth anlätades således från slutet av år 1865 för det första distriktet och från februari år 1866 för det andra distriktet, efter att han gjort en inledande översyn av stationsplanteringar i det första och delar av det andra distriktet år 1864. Inför att han skulle börja arbeta för det andra distriktet

skickades en skrivelse från intendentexpeditionen till överbaningenjörerna att de skulle ta fram matjord till ett antal platser och starta pudrettberedning på samtliga stationer som det planerades att förändra planteringar på under året.¹⁰⁶

I det arkivmaterial som studerats till den här undersökningen är det i en enda handling som Olof Eneroth tituleras ”trädgårdsdirektör” – ”Trädgårdsdirektören vid Statens Jernvägstrafik Herr Doktor O. Eneroth” i ett brev från Hjalmar Elworth år 1870.¹⁰⁷ Elworth var då intendent för det första distriktet. Se Figur 40. Annars är det titlarna ”Magister” och ”Doktor” som använts i de handlingar som ingått i denna studie, och i en skrivelse ”hortikultören Magister Eneroth”.¹⁰⁸ När Frey Hellman övertog arbetet i det första och andra distriktet efter Olof Eneroth skrev han själv den 13 januari 1873: ”Företagit resa till Stockholm för öfvertagande af Trädgård-Direktör-befattningen.”¹⁰⁹

Olofs Eneroths arbete åt Statens järnvägar bestod år 1864 av besiktningen som redovisades i en rapport. År 1865 var det först i slutet av året som han fick i uppdrag att leda arbetet för trädgårdsmästaren på det första distriktet och vid behov upprätta ritningar och förslag. Se Figur 45. Först från februari år 1866 fick Eneroth uppdraget att

104 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888, E2, volym 2, 1868, 92.

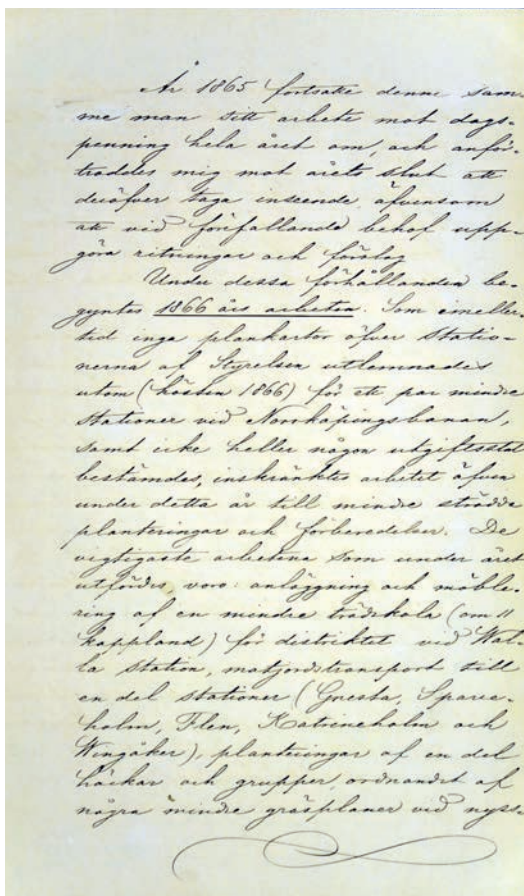
105 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888, E2, volym 2, 1868, 93.

106 Landsarkivet i Göteborg, Statens järnvägar II distriktet, Distriktsförvaltningen 1855–1969, Banddirektörens inkommande skrivelser och korrespondens, E3AA:1, 1866:4.

107 Kungliga biblioteket, Handskriftssamlingen, Olof Eneroth: Manuskript m.m., Rapporter rörande trädgårdsarbeten, HS Acc 2003/3:2, Brev 13 September 1870.

108 Landsarkivet i Göteborg, Statens järnvägar II distriktet, Distriktsförvaltningen 1855–1969, Banddirektörens inkommande skrivelser och korrespondens, E3AA:1, 1866:4.

109 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Bantekniska Byrån/Banavdelningen (Bbr), Diarium. Trädgårdsärenden 1873–1888, C3:1.



Figur 45. Ett utdrag ur skrivelsen från Olof Eneroth till SJT skriven den 18 januari 1868 om arbetena som utförts i det första distriktet åren 1864–1867. Samma dag skickade han motsvarande redogörelse för det andra distriktet. Fotograf: Jonny Hallgren. Från: Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888, E2, volym 2, 1868, 92.

leda planteringsarbetena vid det första och det andra distriktet. Det tredje distriktet finns inte nämnt i det sammanhanget.¹¹⁰

Förutom det övergripande arbetet med att hålla i planeringen av planteringarna skickades också enstaka särskilda ärenden till Eneroth. Det finns ett exempel från år 1869 då en stationsföreståndare ska ha gjort utlägg för planteringar vid Herrljunga station och styrelsen för SJT uppmanar Eneroth att granska resultatet och bedöma om ersättningsanspråken är rimliga.¹¹¹ Även SJB kontaktade Eneroth för enstaka insatser. Från år 1866 kan nämnas att Eneroth tillfrågades om att uppnå en överenskomst med en trädgårdsmästare C G Rundqvist vars drivhus berördes av den planerade sammanbindningsbanan i Stockholm.¹¹²

Det har inte framkommit några uppgifter i arkivmaterialet om hur kontakterna mellan Olof Eneroth och Statens järnvägar inleddes, men Eneroth torde ha varit väl känd av sin samtid. Han framhöll också järnvägen som en viktig faktor till att sprida kultur över landet:

Men så som vi nu ha det... ingen byggnadsstil, ingen trädgårdsstil, intet system.

Och nu midt uppe i allt detta kommer jernvägen. Det är en hel kulturström, som med ens bryter sig fram genom våra bygder, och på den strömmen kommer smaken farande. Se dessa jernvägsstugor, om än aldrig så små... huru harmoniska både till färg och form! Se, huru de knappast hinna bli färdiga, förrän små planteringar uppstå kring dem, och midt

110 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888, E2, 1868, volym 2, 92 och 93.

111 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888, Diarium Yttre C1, volym 14, 1869, 239.

112 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägsbyggnader (inkl. Nils Ericssons enmansmyndighet) 1855–1882, A1, volym 4, 590, 591. Fortsättningen på ärendet visar att Eneroth befann sig utomlands och Aspman vid Bergianska trädgården tillfrågades istället, 1151, 655, 656.

i ödemarken!... Man kallar det jernvägsmak, och mången godsegare, stelnad i sina gamla vanor och vyer, finner denna icke nog solid, icke nog svensk; men hur det än är... konsten och smaken att bygga af trä har dermed tagit ett jättesteg inom landet, och planteringsarbetet skall dermed äfven hafva fått en stark påstötning. Och så denna beröring man och man emellan, som genom jernvägen möjliggöres,... huru mycket skall den ej befordra utvecklingen af det sinne för smakfordringarnes tillämpning både på naturen och kulturen, hvilket i sitt arbete ensamt kan bereda harmoni mellan dem begge.

Men jernvägen är ett ingripande i framtiden i mer än ett afseende. Den är som en revolution. Den spränger berg och sår idéer och väcker aningar.¹¹³

Citatet är hämtat från publikationen *Trädgårdsodling och naturförsköningskonst*, den tredje samlingen som publicerades år 1863. Redan året efter fick Eneroth sitt första uppdrag av Statens järnvägar. Eneroth skickade sina rapporter till styrelsen för SJT vilket pekar på att det var chefen och generaldirektören Carl Oscar Troilius som formellt anlätade Eneroth. Om initiativet att anlita Eneroth kom från Troilius eller från intendenten, bandirektören eller någon annan på det första och andra distriktet har inte gått att läsa ut av det genomgångna arkivmaterialet. Eneroth gjorde även muntliga

dragningar för styrelsen för SJT, förutom att skicka rapporter dit.¹¹⁴ Jag tolkar det som att Eneroths idéer om bildning, ordning och smak gick hand i hand med synen på det moderna transportsättet med sin nya teknik och arkitektur och av sitt behov av ordning och säkerhet. Varför Eneroth slutade med sitt uppdrag åt Statens järnvägar år 1872 är oklart, möjligen var det på grund av den dåliga hälsan som följde honom genom hela livet.

Olof Eneroths bakgrund

Olof Eneroth hade en gedigen bakgrund inom trädgårdsodling när han började anlitas av Statens järnvägar år 1864 och var utbildad inom bland annat botanik vid Uppsala universitet. Eneroth föddes år 1825 i Stockholm och dog 56 år gammal år 1881. Året innan han tog sin doktorsexamen började han år 1853 studera trädgårdsodling vid Sävstaholm, som vi sett i kapitel 4, och därefter var han trädgårdselev i andra trädgårdar. Under några månader år 1855 deltog han i trädgårdsarbeten på Experimentalfältet och reste sedan till Tyskland för att studera växtodling och parkkonst. Från år 1856 engagerades han av Svenska trädgårdsföreningen. Först som lärare och sekreterare i styrelsen och sedan som föreståndare för trädgården och elevskolan mellan åren 1858 och 1861, men satt kvar som sekreterare fram till år 1863. Eneroth gjorde ett antal studieresor till andra länder för att studera trädgårdskonst och utförde uppdrag inom trädgårdsområdet till slotts-

113 Eneroth, Olof: *Trädgårdsodling och naturförsköningskonst*, Tredje samlingen, Stockholm 1863, s. 38-39.

114 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888, Inre diariet B1, volym 7, 1866, 142.

och herrgårdssägare.¹¹⁵ Även till kyrkogårdar tog han fram planer för planteringar.¹¹⁶

Periodvis var Eneroth bosatt på de herrgårdar där han hade sina uppdrag. Den första rapporten till Statens järnvägar har han skickat från herrgården Adelsnäs, som ägdes av familjen Trolle-Bonde.¹¹⁷ Eneroth har gjort sig mest känd som ”den svenska pomologins fader” och sitt engagemang för folkuppfostran. Enligt Joachim Schnitter, som skrivit en avhandling om Olof Eneroth, handlade även Eneroths intresse för trädgård och odling om bildning, folkuppfostran och folkundervisning. Den gemensamma nämnaren var förädling.¹¹⁸

Eneroth publicerade ett antal handböcker inom trädgårdsodling, som vi sett i kapitel 4, men även andra böcker, artiklar och skrifter. I förordet till bokverket *Handbok i svensk pomologi* band 2, som utkom år 1866, formulerade han sin syn på förädling genom yttre och inre odling:

Ett folk utan ädlare frukter, utan behof däraf, utan kännedom därom, är ett rätt folk. Det hade ju i sådant fall ännu icke fått ögat rätt öppet för skönheten hos det nyttiga i en af dettas allmännaste och täckaste former, det kunde ju då icke anses ha vaknat till fullt skönhetsmedvetande, det måtte för öfrigt ha fått sitt

skönhetssinne hur utveckladt som helst i fråga om litteratur och konst, hvarje-handa lyx och dylikt. Först då, när hela det yttre lifvet i och genom odlingen erhållit den prägel, som vittnar därom, att människan både med dess vetenskaper och konster blifvit herre öfver äfven de allmännaste och ädlaste föremålen inom den odlade verlden – först då kan man våga tala om ett af allmän bildning fullkomligt genomträngdt folk. Verkligt bildade folk trifvas nemligen icke med mindre de få ombilda hela sin yttre verld till ett uttryck som motsvarar deras inre bildning.¹¹⁹

Eneroths engagemang i utbildningsfrågor visar sig bland annat i fyrbandsverket *Om folkskolan i Sverige*, som utkom åren 1863–1869. Detta är under samma tid som han utförde uppdrag åt Statens järnvägar och andra trädgårds- och parkägare, arbetade med pomologin och debatterade kvinnans roll i samhället. Han hade många strängar på sin lyra.

Intresset för parker framkommer i flera av Eneroths publikationer. Han framhöll att ju högre bildningsnivå i ett land, ju fler offentliga parker. Liksom i sitt engagemang i skolfrågor menade Eneroth att barnen var prioriterade och skulle erbjudas nyttiga

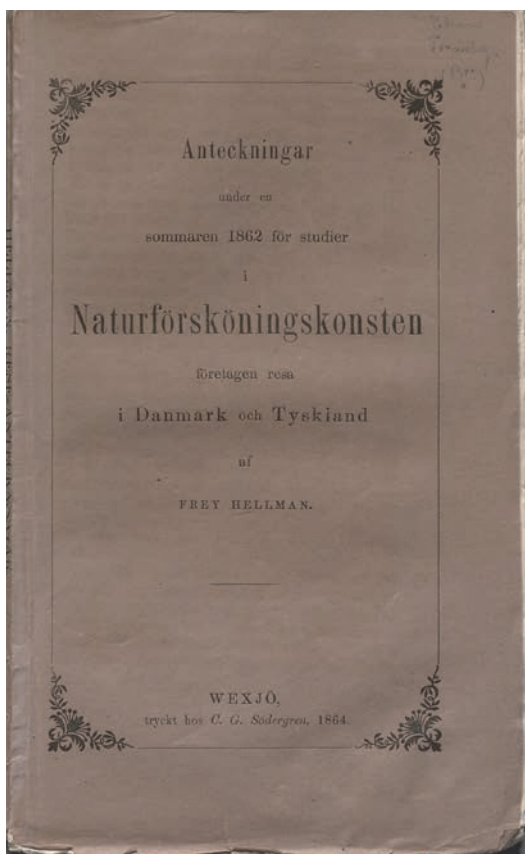
115 Pehr Olof Emanuel Eneroth, <https://sok.riksarkivet.se/sbl/artikel/16103>, Svenskt biografiskt lexikon (art av Albert Wiberg.), hämtad 2019-08-09; Schnitter, Joachim: ”Practical Philosophy of Nature. Olof Eneroth’s relationship to Elias Fries” i *Bulletin för trädgårdshistorisk forskning* Nr 22, 2009, s. 39 och ”Olof Eneroth” i Phil, Axel & Eriksson, Jakob (red.): *Svenska trädgårdsföreningens tidskrift* 1881, Stockholm 1881, s. 98.

116 Arkiv Digital AB, Riksarkivet, Härnösands landsarkiv, Ovensjö (X) Kl: 4, 1848–1862, bild 111, s. 213, år 1857, hämtad 2018-03-13.

117 Klintborg Ahlklö 2012, s. 124 och Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888, E2, volym 1, 1864, 321.

118 Schnitter, Joachim: *Anguis in herba. Gartenkultur und die Veredlung der Welt. Das Lebenswerk des schwedischen Agitators Olof Eneroth (1825–1881)*, Hamburg 2011 och Näslund, Kristina: ”Doktorsavhandling på tyska om Olof Eneroth” i *Pomologen* 2 2013, Farsta 2013, s. 20. Jag har inte kunnat ta del av hela avhandlingen p.g.a. mina bristande kunskaper i tyska men en del har gått att förstå, bl.a. med hjälp av nämnda recension.

119 Eneroth, Olof. *Handbok i svensk pomologi* II, Norstedt, Stockholm 1866, s. XI.



Figur 46. Bokomslaget till *Anteckningar under en sommaren 1862 för studier i naturförsköningskonsten företagen resa i Danmark och Tyskland*, utgiven år 1864.

aktiviteter i parkerna. Han poängterade också behovet av öppna parker för folket, till skillnad mot tidigare anlagda privata parker, och att vegetationen var viktig för förbättrad hälsa i städerna. Även samtida trädgårdsmästare som Daniel Müller och Nils Johan Ericsson lyfte fram nyttan med offentliga parker och behovet av parker i Sverige, som de ansåg låg efter utvecklingen i Europa.¹²⁰ Den synen på gröna miljöer måste ha gått hand i hand med järnvägssys-

temets planteringar, inte minst stationsparkerna som nya offentliga parker, men även i sin helhet i form av naturförsköningskonst.

Frey Hellmans bakgrund

Frey Hellman anammade också naturförsköningskonsten. Han var verksam inom så olika områden som juridik, musik, trädgårdskonst och måleri där de senare förenades i naturförsköningskonsten. Hellman är inte alls lika känd för eftervärlden som Olof Eneroth och publicerade endast en bok, eller snarare ett häfte, under sin levnadstid – *Anteckningar under en sommaren 1862 för studier i naturförsköningskonsten företagen resa i Danmark och Tyskland*. Se Figur 46.

Frey Hellman föddes år 1827 och dog år 1887, 60 år gammal. Hellman studerade juridik i Uppsala och kom att tjänstgöra som jurist i olika befattningar vid Svea hovrätt, Göta hovrätt och Kalmar regemente och som vice häradshövding från år 1855. Vid Kalmar regemente hade han titeln vice Auditör från år 1852, Auditör från år 1861, Regementsskrivare från år 1875 och Regementsintendent från år 1880. Förutom uppdragen som jurist komponerade han musikstycken och var musikdirigent vid Smålands husarregemente åren 1864–1872. År 1857 gifte sig Frey Hellman och Carolina Sparre. De bosatte sig på familjen Hellmans gård Tångerda Sunegård i Vetlanda socken i Småland.¹²¹ Giftermålet kom att leda Frey till statsbanornas planteringar.

Hellman uppger själv i den ovan nämnda publikationen att han har närmat sig trädgårdssodlingen genom den egna trädgården, landskapsmåleri och teoretiska studier i

¹²⁰ Nolin 1999, s. 30 och 53-57.

¹²¹ http://www.mattiasloman.se/forskning/index.php?title=Hellman_fr%C3%A5n_Asby, hämtad 2019-08-20 och Sparre, K. U: *Minnen och anteckningar av en åttioåring*, Sparreättens släktförening, Gnesta 1981, s. 104.

ytterligare vilja deltaga deruti, torde anmälan ske uti mitt logis å för detta Societetshuset. Ekesjö den 22 Januari 1861. WILHELMINA WINTHER.

Observera.

Konkurrens dragas skarpa af
C. M. Grönstrand.

Den 22 dennes borttappades mellan norr och söder tull en Guttapercha-galosch. Om någon rättfärdig densamma upphittat, torde mot wedergällning anmäla det hos Stråddaremästare Jonsen.

Åt dem af ortens respektive egendomsägare, som under innewarande år, wid ändring af äldre Trädgårdar eller anordnandet af nya Lustparker och Trädgårdsanläggningar, önska sig biträde af någon i "Naturförsköningskonst" kunnig per-

son, erbjuder undertecknad, mot billigt armode, sina i berörde konstbranche förvärfvade insigter; och kan i ämnet under vintermånaderne med undertecknad korresponderas, då breffwen adresseras på Hwetlanda och Tångerda, till vice Häradshöfding Frey Hellman.

Under instundande marknad i Eskesjö uppköper undertecknad Bränvin, Råg och Hafre, att levereras antingen här eller i Eskesjö. Mitt logis är hos Herr Rådman Justelius. Jönköping den 21 Januari 1861. J. N. Bohle.

Ren och wälbärgad Hafre uppköpes af undertecknad till högsta gällande priser. Oscarshamu i November 1860. J. A. Löfgren.

Figur 47. I tidningen *Hvad nytt?* annonserade Frey Hellman år 1861 att han tog sig uppdrag vid ändringar av äldre trädgårdar eller anläggandet av nya med inriktningen naturförsköningskonst. Från: *Hvad nytt?* 1861-01-25, s. 4.

huvudsak av Gustav Meyers *Lehrbuch der schönen Gartenkunst*. Han berättar också om ett stort intresse för hortikultur i Småland.¹²² I hans närhet fanns sedan år 1860 en trädgårdsförening med en trädgårdsutbildning, Östra härads trädgårdsförening. Föreningen var bildad av en grupp militärer, varav åtminstone två av dem var kollegor till Hellman på Kalmar regemente. Träd-

gårdsarbetarutbildningen bedrevs i Hulsvik, några kilometer söder om Vetlanda.¹²³

Hellman kallade sig för trädgårdsarkitekt i ansökan till Kungl. Maj:t inför studieresan som resulterade i den publicerade boken. I ansökan uppgav han: "i genskap af t. f. trädgårdsarkitekt inom Östra härad af Jönköpings län, någon tid sysselsatt sig med naturförsköningskonst och dervid inom orten rönt uppmuntran och ett lif-

122 Hellman, Frey: *Anteckningar under en sommare 1862 för studier i Naturförsköningskonsten företagen resa i Danmark och Tyskland*, C. G. Södergren, Wexjö 1864, s. 1-2. Exempel på Frey Hellmans konstnärskap: <https://auctionet.com/sv/954640-frey-hellman-ovader-olja-duk-limmad-pa-panna-signerad> och <http://online.auktionsverket.se/1710/490724-frey-hellman-oljemalning/>, hämtade 2019-08-20.

123 *Jönköpingsbladet* 1860-08-09, s. 1; "Hulsvik" i *Historiskt-geografiskt och statistiskt lexikon öfver Sverige*, Tredje bandet G-H, Åke W. Hammars förlag, Stockholm 1862, s. 430; Stålhammar, tab 45: http://www.mattiasloman.se/forskning/index.php?title=St%C3%A5lhammar_nr_496, hämtad 2019-08-28 och Schmitterlöw: Key, Ellen: *Minnen av och om Emil Key*, III, Albert Bonniers förlag, Stockholm 1917, s. 470.

ligt intresse”.¹²⁴ Flera brev i det Hellmanska släktarkivet berättar om uppdrag inom trädgårdskonst som Frey gjorde till privatpersoner. En sammanställning av breven ligger i arkivet och visar att Frey utfört minst 15 trädgårdsanläggningar till olika gårdar mellan åren 1861 och 1887.¹²⁵ Han anlätades också för att ”pryda omgifningen till Linnémonumentet” i Råshult i Småland år 1865.¹²⁶ Kanske hans verksamhet inom trädgårdsodling började efter den annons i dagstidningen *Hvad nytt?* år 1861 där Hellman erbjöd sina tjänster inom naturförsköningskonst. Se Figur 47.

Carolina Sparres bröder, Knut och Carl, var båda verksamma inom Statens järnvägar under många år. I släktarkivet finns flera brev skickade från Knut och Carl bevarade. Knut skrev till Frey i mars 1864:

Jag tycker det skulle ej vara omöjligt för dig att få några kunder här i Skåne, ty på många ställen ligga trädgårdar och parker i sin linda.

H. Forsberg har visserligen under loppet af flere månader annonsering och skrifvit i Skånes tidningar erbjödande sitt biträde till verkställande af naturförskönningar af förenämnde slag,

men jag vet ej med hvad framgång.

Välkommen åt våra trakter om så skulle bära till, vi får då vidare språka härom.¹²⁷

När Knut skrev detta till Frey var han trafikdirektör vid det tredje distriktet, placerad i Malmö. Forsberg som nämns i brevet är sannolikt Knut Forsberg som anlade planteringarna vid Stockholms södra bangård år 1860 som vi sett i kapitel 3. Kanske ledde denna inbjudan till att Frey företog en resa till Malmö för att diskutera arbete åt Statens järnvägar? I vilket fall fick Frey ett första uppdrag att besiktiga planteringarna längs den södra stambanan. Uppdraget, som redovisades i augusti 1864,¹²⁸ blev början på en tjänstgöring inom Statens järnvägar i över 20 år.

Carl Sparre skickade också brev till Frey. Carl var trafikdirektör vid det första distriktet i början av år 1863, intendent för det andra distriktet från februari 1863 och senare överdirektör på Trafikavdelningen.¹²⁹ I ett brev från år 1870 skrev Carl: ”Roligt att höra att du fortfarande har naturförsköningsgöromål i Jönköping. Jag hoppas de må blifva dig till lika mycket gagn, som Jönköpingstrakten.”¹³⁰ Carl syftade antagligen dels på kyrkogården i Jönköping där

124 *Post- Och Inrikes Tidningar*, 1861-08-02, s. 2. Samma text finns även publicerad i *Aftonbladet*, *Stockholms Dagblad* m.fl. tidningar.

125 Hellmanska släktarkivet, A1, 1-5a, Brev till och från C-O Hellman och hans närmast anhöriga, 1837-1879, ”Följande trädgårdsanläggningar uppges ha utförts av Frey Hellman (enl. breven).”

126 Järnvägmuseet, SJ, III:e distriktet, Diverse personers skrivelser 1863, 2/10 1865.

127 Hellmanska släktarkivet, A1, 1-5a, Brev till och från C-O Hellman och hans närmast anhöriga, 1837-1879, 13/3 1864.

128 Landsarkivet i Lund, SJ 3:e trafikdistriktet, Byråavdelningen, C2BB:1, 1864:369.

129 Hellmanska släktarkivet, A1, 1-5a, Brev till och från C-O Hellman och hans närmast anhöriga, 1837-1879, 19/2 1863, *Statens Jernvägars matrikel för år 1869* 1869, s. 4 och *Statens Jernvägstrafik: Arvodesstat* år 1872, K. L. Beckman, Stockholm 1872, s. 98.

130 Hellmanska släktarkivet, A1, 1-5a, Brev till och från C-O Hellman och hans närmast anhöriga, 1837-1879, 27/12 1870.

Frey tog fram ritningar för kvartersindelningar och planteringar som färdigställdes åren 1871–1872¹³¹ och dels på fästningområdet där hans uppdrag var att ta fram ritningar och kostnadsförslag till omfattande planteringar år 1871.¹³²

I annonser i Nya Wemlandstidningen år 1875 framgår att Frey Hellman tog olika typer av uppdrag inom trädgårdsanläggning, samtidigt som han var trädgårdsdirektör vid Statens järnvägar:

Planritningar jemte detaljbeskrifningar, för ordnandet af större och mindre park- och trädgårdsanläggningar, begravningsplatser och omgifningar till arbetareboningar vid bruksegendomar m.m., uppgöras vårdadt och noggrant af undertecknad, till hvilken de, som vilja hedra mig med beställningar eller derom inleda underhandling, behagade hänvända sig i bref, försedde med post-adressen. Hvetlanda.

Frey Hellman
Trädgårds-Direktör vid Statens
jernvägar.¹³³

Frey Hellman var liksom Olof Eneroth samsatt inom många olika områden, men med ännu vidare spridning än Eneroths tydliga tema förädling. Hellmans intresse för naturförsköningskonsten framträder i bevarade brev, hans bok och annonser där han erbjöd sina tjänster. Han debatterade

inte alls på samma sätt som Eneroth om nyttan av planteringar men ägnade hela 23 år, fram till sin död, åt planteringarna vid Statens järnvägar.

Frey Hellmans uppdrag åt Statens järnvägar 1864–1887

Som vi sett blev Olof Eneroth ansvarig för det första och andra distriktet. Frey Hellman fick motsvarande uppdrag som Olof Eneroth år 1864, men för det tredje distriktet. Det finns en handling registrerad i augusti "Angående företagen besigtning af trädgårdsplanteringarna vid Södra stambanans stationer" från Frey Hellman på landsarkivet i Lund.¹³⁴ I november samma år har "Auditör Fr. Hellman" köpt in växter från Göteborgs trädgårdsförening till det tredje trafikdistriktet och i december har det kommit in ytterligare en handling om "trädgårdsarbetenes närvarande ståndpunkt vid 3dje Trafikdistriktet".¹³⁵ Det visar att Hellman fick fortsätta uppdrag efter den första besiktningen.

Medan Olof Eneroth fick sitt andra uppdrag åt Statens järnvägar först i slutet av år 1865 fick Frey Hellman till uppgift något tidigare att upprätta ett förslag till vad som behövde utföras av trädgårdsarbete längs den södra stambanan, vilket redovisades i september år 1865. Hellman tog fram promemorior för varje sektion som han skickade till intendenten för det tredje distriktet på SJT, Nils Fredrik Frykholm. Se Figur 40. I breven framgår att Hellman ville att

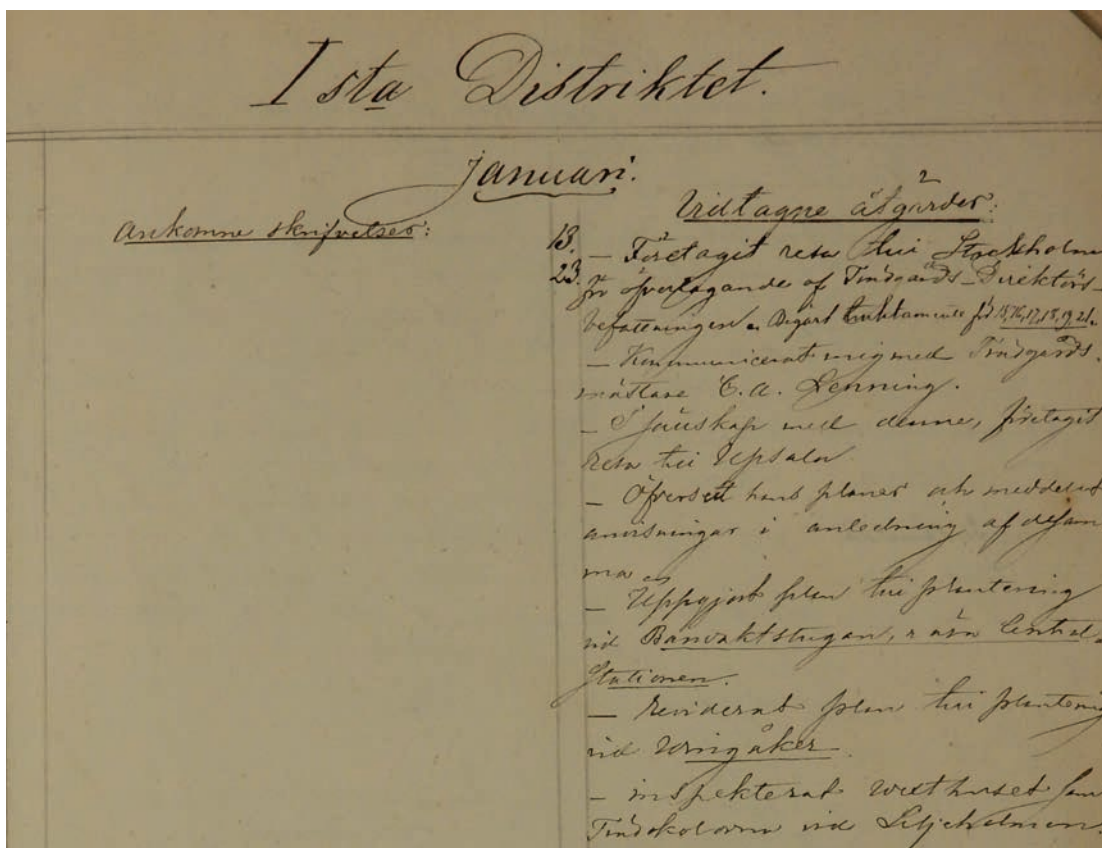
131 <http://www.bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/anlaggning/visaHistorik.raa;jsessionid=C9E0B79FE7F9EA1B998E501798659E1F1x-ra-bbr?anlaggningId=21300000011067&page=historik&visaHistorik=true>, hämtad 2019-08-21.

132 *Jönköpingsposten* 1871-06-21, s. 2.

133 *Nya Wemlandstidningen* 1875-04-03, s. 4 och 1875-04-10, s. 4.

134 Landsarkivet i Lund, SJ 3:e trafikdistriktet, Byråavdelningen, C2BB:1, 1864:369. Själva handlingen har inte kunnat hittas i arkivet, endast rubriken på handlingen i registret.

135 Landsarkivet i Lund, SJ 3:e trafikdistriktet, Byråavdelningen, C2AB:1, Inre Diarium 1864–1866, 1864:310, 1864:343.



Figur 48. I diariet för trädgårdsväsendet skrev Frey Hellman i januari 1873 "Företagit resa till Stockholm för övertagande af Trädgårds-Direktör-befattningen". På insidan av pärmen till diariet finns sammanställningar över antalet resdagar per distrikt. Det var många resdagar per år för trädgårdsdirektören, 1873 uppgick resdagarna till sammanlagt 78 som ett exempel. Fotograf: Jonny Hallgren. Från: Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Bantekniska Byrån/Banavdelningen (Bbr), Diarium. Trädgårdsärenden 1873–1888, C3:1.

promemoriorna skulle skickas vidare till respektive baningenjör. Av breven att döma som är skickade till Frykholm beställde Hellman växter och utförde planteringsarbetet på egen hand. Här var materialförvaltarna på Malmö station och Alvesta station inblandade genom att ta emot och avsända växter mellan Malmö och Alvesta.¹³⁶ Om en trädskola redan fanns etablerad i Alvesta eller om den anlades under led-

ning av Hellman har inte kunnat läsas ut av arkivmaterialet.

Till Alvesta och Sävsjö köptes växter till trädskolor in i oktober år 1865. Förutom till trädskolorna beställde Hellman vid samma tillfälle fruktträd, krusbärs-, vinbärs- och hallonbuskar till ett tiotal stationer samt bärbuskar till banvaktstugor. Dessutom köptes växter till Nässjö station och ympstammar. Växtmaterialet kom från Danmark och Göteborg, och transporterades

136 Järnvägsmuseet, SJ, III:e distriktet, Diverse personers skrivelser 1863, 28/9 1865, 2/10 1865.

via materialförrådet i Malmö till Alvesta. Budget för inköpen var ”enligt ingenjören Sturtsenbeckers uppgift, disponible 565.00 Rmt”.¹³⁷ Henrik Sturtzenbecker var baningenjör på det tredje distriktet vid den här tiden (liksom åren innan, se kapitel 3), samtidigt som han var trafikchef för de enskilda järnvägarna Helsingborg-Hässleholms järnväg och Landskrona-Helsingborgs järnväg.¹³⁸ Det var inte bara Hellman och Eneroth som hade flera olika arbetsgivare under samma tid.

Verksamheten vid Statens järnvägar inleddes för Frey Hellmans del under år 1864 och fortsatte i många år. Förutom exemplet ovan på vad som gjordes under år 1865 i planteringsväg är det knapert med uppgifter i de arkiv som studerats i den här undersökningen, fram till att Frey Hellman påbörjade ett diarium år 1873 som finns bevarat i Riksarkivet. Se Figur 48. Verksamheten vid det tredje distriktet fram till dess visar sig framför allt i register för utbetalningar av arvoden. Titeln ”Auditör” används genomgående för Frey Hellman. Först år 1873 dyker titeln ”trädgårdsdirektör” upp och det är i

samband med hur fördelning och redovisning av arvode ska ske.¹³⁹

Frey Hellman arbetade med den nordvästra stambanan från år 1870, då den ingick i det andra distriktet, eller året därpå i det nybildade fjärde distriktet.¹⁴⁰ I början av år 1873 blev han trädgårdsdirektör över de fyra dåvarande distrikten när Olof Eneroth slutade på det första och andra distriktet.¹⁴¹ Hellman hade detta uppdrag fram till att han avled år 1887.¹⁴² Hur omfattande uppdragen åt Statens järnvägar var är inte helt lätt att läsa ut av arkivmaterialet. Under hela tiden hade han även andra arbetsuppgifter inom juridik och musik.

Både Olof Eneroth och Frey Hellman varmade för naturförsköningskonst. Att leda och samordna planteringarna i järnvägslandskapet måste ha passat väl in i deras ideal om bildning, odling, försköning, ordning och livet som ett levande tavelgalleri. Vilken funktion och mening hade de olika typerna av planteringar? Vilken roll hade trädskolorna? Vad innebar naturförsköningskonsten för järnvägslandskapet? Det ska vi titta närmare på i nästa kapitel.

137 Järnvägsmuseet, SJ, III:e distriktet, Diverse personers skrivelser 1863, 2/10 1865.

138 Järnvägsmuseet, SJ, ”Rulla öfver Tjenstemän och Betjente vid 3dje Trafik-Distriktet af Statens Jernvägar upprättad år 1863” och Berggrund & Bårström 2014, s. 240.

139 Landsarkivet i Lund, SJ 3:e trafikdistriktet, Byråavdelningen, B5:1, 1867:349, 1868:555, B5:2, 1868: 208, 1869: 280, 1869:352, 1869:376, 1869:473, 1869:501; C2AA:1, 1866:507 och C2CA:1, 1873:163.

140 Hellmanska släktarkivet, A1, 1-5a, Brev till och från C-O Hellman och hans närmast anhöriga, 1837–1879, 30/3 1870.

141 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Bantekniska Byrån/Banavdelningen (Bbr), Diarium. Trädgårdsärenden 1873–1888, C3:1.

142 Sparre 1981, s. 104.

KAPITEL 6
PLANTERINGARNAS FUNKTION
OCH MENING

PLANTERINGARNAS FUNKTION OCH MENING

I det här kapitlet diskuteras olika typer av planteringar vid järnvägen och vilken funktion och mening de hade. Kapitlet inleds med trädskolorna, vilka utgjorde en kärna i verksamheten. Valet att utgå från begreppen funktion och mening bygger på inspiration från domesticeringsteori och Relphs platsteori, som här också får en närmare presentation. Planteringverksamheten fick efter några år en ny form inom SJT där de som ledde verksamheten hade naturförsköningskonst som ledstjärna.

Trädskolor – förökning och förvaring

Ett antal så kallade trädskolor, ibland även

kallade plantskolor, anlades av Statens järnvägar för att förse järnvägen med behovet av växtmaterial. Det äldsta belägget på en trädskola vid Statens järnvägar, som träffats på i den här undersökningen, är att det till en trädskola vid Göteborgs station köptes in hundratals träd i maj år 1858.¹ När Olof Eneroth anlätades av det andra trafikdistriktet för översyn av planteringar år 1864 föreslog han att järnvägen skulle etablera en egen trädskola utan att nämna något om den tidigare trädskolan i Göteborg.² Något år senare fick han ett detaljerat förslag från trädgårdsmästaren Anders Högfeldt till hur trädskolan i Alingsås

1 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Västra Stambanan, G4 Volym 40, 1858, Maj:22.

2 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888, E2, volym 1, 1864, 321.



Figur 49. Skissen för Valla trädskola finns bevarad i Olof Eneroths samling på Kungliga biblioteket. På skissen syns åtta kvarter, en plats för paketering av träd och "Täktad Diken" längst till vänster vid kvartererna. I mitten är platsen för en brunn utritad. Norrut är nedåt på skissen. Från: Kungliga biblioteket, Handskriftssamlingen Olof Eneroth: Manuskript m.m., Rapporter rörande trädgårdsarbeten, HS Acc 2003/3:2. Beskuren.

skulle anläggas och fungera.³ Det kan även ha funnits flera tillfälliga trädskolor. Nedan diskuteras de trädskolor som det framkommit uppgifter om inom ramen för den här undersökningens material och tidsavgränsning 1855–1875.

Göteborg

Inköpet av träd till trädskolan i Göteborg gjordes av Järnvägsbyrån i samma stad, inte av Göteborgs huvudstation eller någon av arbetsstationerna som vi sett när det gäller planteringar i exemplen i kapitel 3. Till trädskolan köptes granar, tallar, lärkträd, popplar, lönnar, almar, rönnar och lindar. Sammanlagt närmare 800 trädplantor

planterades i trädskolan av Severin Lund-Leiberg enligt räkningen.⁴ Var trädskolan var placerad och hur länge den användes har inte kunnat hittas i källorna. Lund-Leiberg var anlitad månadsvis i maj år 1858 och juli-oktober år 1859 för "arbete utfört vid Gotheborgs stations plantering som ock vid dess Plantskola". Sammanlagt redovisas över 50 dagsverken och på flera dagar är det angett mer än två dagsverken vilket visar att det var flera personer som utförde arbetet.⁵

Valla

År 1866 färdigställdes "en mindre trädskola (om 11 kappland) för distriktet vid Walla

³ Kungliga biblioteket, Handskriftssamlingen, Olof Eneroth: Manuskript m.m., Rapporter rörande trädgårdsarbeten, HS Acc 2003/3:2, "Ändamålet med Trädgården vid Jernbanan", osignerat och odaterat. Handstilen är densamma som i de brev som Anders Högfeldt undertecknat och beskrivningen omfattar förslag för att bygga växthus, boningshus och trädskola.

⁴ Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Västra Stambanan, G4 Volym 40, maj 1858:22, No 22.

⁵ Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Västra Stambanan, G4 Volym 72 nov-dec, 1859:520.



Figur 50. Detta fotografi av Valla station är taget år 1869 med stationshuset mitt i bild, en ekonomibyggnad till höger om (öster om) stationshuset, ett boställshus till vänster om (väster om) stationshuset och bakom boställshuset ett godsmagasin. Längs gränsen till stationsplanen syns ett staket. Mellan stationshuset och boställshuset anas en rundel. Till vänster om (väster om) boställshuset syns dess trädgård. Trädskolan upptar ytan bortanför ekonomibyggnaden, öster om stationshuset. Från: Järnvägmuseet KDA A15107. Beskuren.

station” i Södermanland.⁶ Ytan på 11 kapp-land motsvarar cirka 1700 m². Trädskolan låg på den södra sidan om spåret i direkt anslutning till stationsplanen. På en skiss är åtta kvarter inritade i en långsmal plan med en brunn och en emballageplats för träd.⁷ Se Figur 49-50. Vad som köptes in till trädskolan berättade Olof Eneroth om i sin rapport till SJT:

De för så väl trädskolan som för anläggningarna vid stationerna erforderliga växter och frön anskaffades enligt under-teknades förslag (Då anskaffades hösten 1865 1900 häckplantor färdiga

till utplantering, inemot 400 parkbuskar, 8 hängträd, 100 mångåriga blomsterplantor och 50 klängväxter, våren 1866 5000 häckplantor och 100 träd; samt hösten 1866 4800 häckplantor och något öfver 1000 parkbuskar).⁸

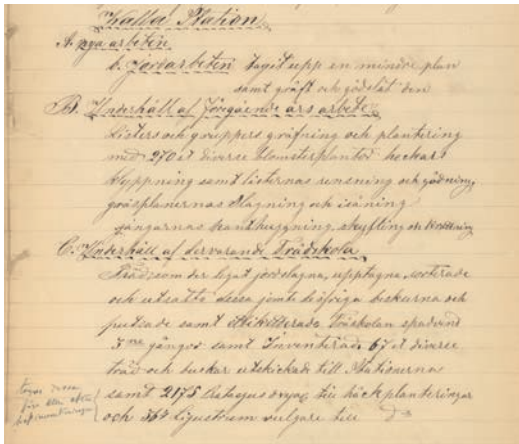
I samma rapport redovisade Eneroth 1867 års verksamhet där han nämnde att inventeringen av växtförrådet vid trädskolan uppgick till:

4025 häckplantor
1400 parkbuskar

⁶ Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888, E2, volym 2, 1868, 92.

⁷ Kungliga biblioteket, Handskriftssamlingen, Olof Eneroth: Manuskript m.m., Rapporter rörande trädgårdsarbeten, HS Acc 2003/3:2.

⁸ Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888, E2, volym 2, 1868, 92.



Figur 51. Utsnitt om Valla station i en rapport från det första distriktet år 1867, underskriven av Claes August Lenning 15 januari 1868. För trädskolan i Valla beskrivs att träd och buskar skickats ut därifrån, däribland över 2000 hagtornsplantor och närmare 400 ligusterplantor till häckplanteringar. Det står även att trädskolan är spadvänd tre gånger och att den är inventerad. Från: Kungliga biblioteket, Handskriftssamlingen Olof Eneroth: Manuskript m.m., Rapporter rörande trädgårdsarbeten, HS Acc 2003/3:2, "Redovisning af de under året 1867 utförda arbeten på första Trafikdistriktet".

24 träd samt ett mindre parti mångåriga blomsterväxter och 159 st. öfvervintringsväxter, hvaribland 129 dahliaväxter.⁹

Trädskolan i Valla försåg det första distriktet med växtmaterial. Trädgårdsmästarna Claes August Lenning och O. Blomgren var båda verksamma på platsen från år 1865.

Lenning höll i planeringen och Blomgren var bosatt där och arbetade med trädgårdsmästaruppgifterna.¹⁰ Se Figur 51.

Alingsås

Trädskolan i Alingsås anlades år 1866, samtidigt som ett bostadshus med ett påbyggt växthus uppfördes för en trädgårdsmästare. Dessutom byggdes plantbänkar, ett pudrettskjul och en vedbod. Trädskolan placerades öster om stationen på en yta av 1,5 tunnland,¹¹ vilket motsvarar cirka 7500 m².¹² Enligt en bevarad skiss anlades trädskolan i formen av en triangel med tio hela kvarter och sex brutna kvarter. I det sydvästra hörnet låg trädgårdsmästarebostaden med tillhörande planteringar.¹³ Se Figur 52. Trädskolan inramades av ett brädplank på den västra och norra sidan. Även trädskolan i Alingsås gjorde Olof Eneroth en redovisning av när den var nyanlagd:

Första uppsättningen af telningar och plantor skedde dels förnämligast medelst förskrifning af träd och buskar från utländska och inländska trädskolor deribland ock af ett mindre antal /40/ fruktträd och /66/ bärbuskar till moder-exemplar, samt ett parti /2300/ grundstammar till förädling för en mindre fruktträdskola på platsen, hvarifrån säkra och goda fruktträdstelningar,

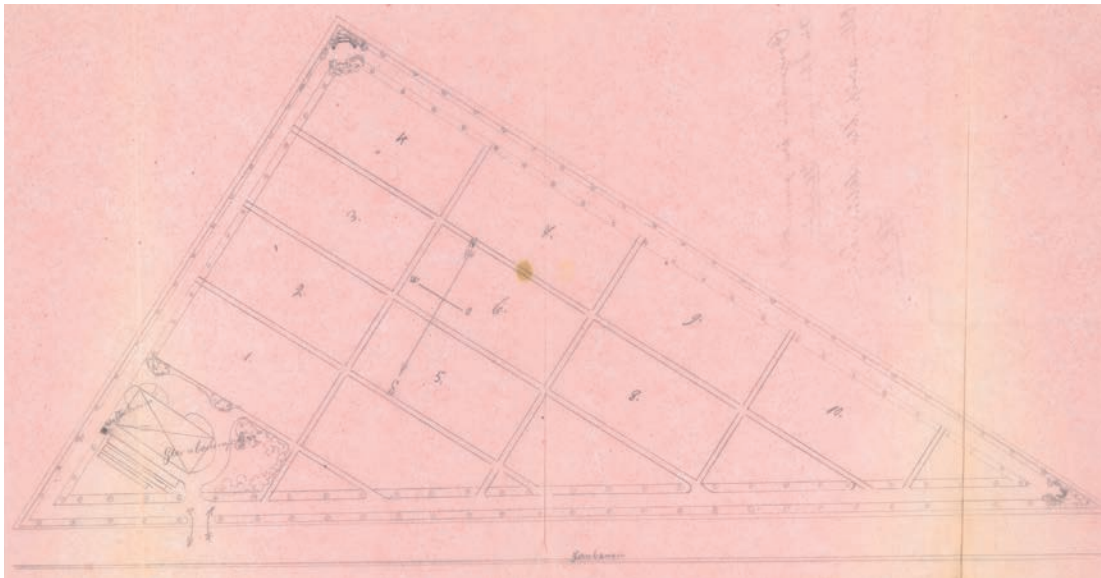
9 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888, E2, 1868, volym 2, 1868, 92.

10 Kungliga biblioteket, Handskriftssamlingen Olof Eneroth: Manuskript m.m., Rapporter rörande trädgårdsarbeten, HS Acc 2003/3:2, "Uppgifter å Kostnader för Walla Trädskola 1865", "Uppgift öfver Walla trädskola 1866", brev daterat 16 maj 1866 från Blomgren till Eneroth, "Walla Trädskola" (brev daterat 14 September 1866) och brev från Lenning till Eneroth daterat 7 september 1869.

11 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888, Yttre diariet, E2, volym 2, 1868, 93 och Inre diariet B1, 1866, volym 7, 142.

12 <http://www.ukforsk.se/subjects/enheter.htm>, hämtad 2019-05-21.

13 Kungliga biblioteket, Handskriftssamlingen Olof Eneroth: Manuskript m.m., Rapporter rörande trädgårdsarbeten, HS Acc 2003/3:2, skiss osignerad och odaterad som ligger direkt efter beskrivningarna av trädskolan.



Figur 52. Skissen över trädskolan i Alingsås visar även trädgårdsmästarebostaden längst ned till vänster med en egen trädgård. Från: Kungliga biblioteket, Handskriftssamlingen Olof Eneroth: Manuskript m.m., Rapporter rörande trädgårdsarbeten, HS Acc 2003/3:2.

ympqvistar och sticklingar framdeles skulle kunna utdelas till deraf förtjenta banvaktare eller andra vid distriktet anställda tjänstemän. Föröfrigt fylldes trädskolan så långt tillgångarne medgåfvo med parkträds- och parkbuskämmen och mångåriga blomplantor samt sticklingar och fröplantor af pil, hagtorn m.m. till häckar, hvarjemte äfven en del frö till dylika växter hemförskaffades och såddes.¹⁴

Efter bara något år rymde trädskolan fruktträd, parkträd, parkbuskar, häckbuskar, bärbuskar, rankväxter, kantväxter, bloms-

terplantor och drivhusväxter men även tunnor med gräsfrö. Trädskolan försåg det andra trafikdistriktet med växtmaterial.¹⁵ Se Figur 53-55. Anders Högfeldt fick tjänsten som trädgårdsförman för det andra distriktet i februari år 1866 och placerades i Alingsås. Det var till honom bostadshuset uppfördes. Se Figur 56. Trädskolan bestämdes av Högfeldt även som "Trädgården" och "Plantskolan".¹⁶ Till trädskolan anlätades tillfällig personal som kallades extrapersonal, men även "fruntimmer-dagsverken" och biträden som vi sett i kapitel 5. Trädgårdsmästaren skötte till en början pudretten, vilket senare togs över av extra-

14 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888, E2, volym 2, 1868, 93.

15 Kungliga biblioteket, Handskriftssamlingen Olof Eneroth: Manuskript m.m., Rapporter rörande trädgårdsarbeten, HS Acc 2003/3:2, "2a Trafik Distriktet, Inventering i Plantskolan".

16 Kungliga biblioteket, Handskriftssamlingen Olof Eneroth: Manuskript m.m., Rapporter rörande trädgårdsarbeten, HS Acc 2003/3:2; "Åndamålet med Trädgården vid Jernbanan" och Arbetsrapport augusti 1869.



Figur 55. Ett fotografi taget år 1942, det vill säga långt efter denna undersöknings avgränsning, i Alingsås visar hur växter lastades till en godsvagn. Detta sätt att transportera växter från trädskolorna har varit det vanliga sedan de allra första trädskolorna kom till. Trots det är denna bild den enda som träffats på i genomgången av arkivmaterialet till den här studien. På en av transportlådorna står "Trm. Alingsås", där Trm är förkortning av trädgårdsmästare. Från: Järnvägsmuseet, Henning Segerros samling.

beslut att köpa in 1000 almar och att anlägga en trädskola i Osby i det tredje distriktet.²⁸ Året därefter anlades en plantskola i Kristinehamn,²⁹ som var huvudort i det fjärde distriktet. Sträckan Laxå-Kristinehamn på den nordvästra stambanan började trafikerar år 1866. Hela sträckan från Laxå till Norge invigdes år 1871³⁰ och först efter några år anlades trädskolan i Kristinehamn.

Med anställda trädgårdsmästare som arbetade heltid med trädskolorna och planteringar längs banan byggdes en kunskap

upp inom organisationen kring förökning, anläggning och skötsel. Varje större trädskola hade en trädgårdsmästare på plats som skötte anläggningen tillsammans med tillfälligt anställd personal. Vad som utfördes i trädskolorna redovisades månadsvis och vilket växtmaterial som fanns i trädskolorna förtecknades i inventarielistor i slutet av 1860-talet till Olof Eneroth för det första och andra distriktet. När Frey Hellman blev ansvarig för alla distrikt skickades arbetsrapporter om verksamheten vid trädskolorna till honom.

Under den här undersökningsperioden, 1855–1875, anlades minst nio trädskolor av varierande storlek. Organisatoriskt låg de inom banavdelningen på respektive distrikt i SJT, förutom trädskolan i Göteborg som låg under Järnvägsbyrån för det andra distriktet men det var innan SJT hade bildats. Senare kom växtdepåer att anläggas i Hässleholm (1876), Östersund (1883), Värtan (1885), Boden (1900), Hednoret (1903, som då ersatte Boden) och Österås (1955, som då ersatte Östersund och Hednoret). Utöver växtdepåerna hade Statens järnvägar mindre plantskolor anlagda vid flera bandelar.³¹

Planteringar som skydd mot väder och olyckor

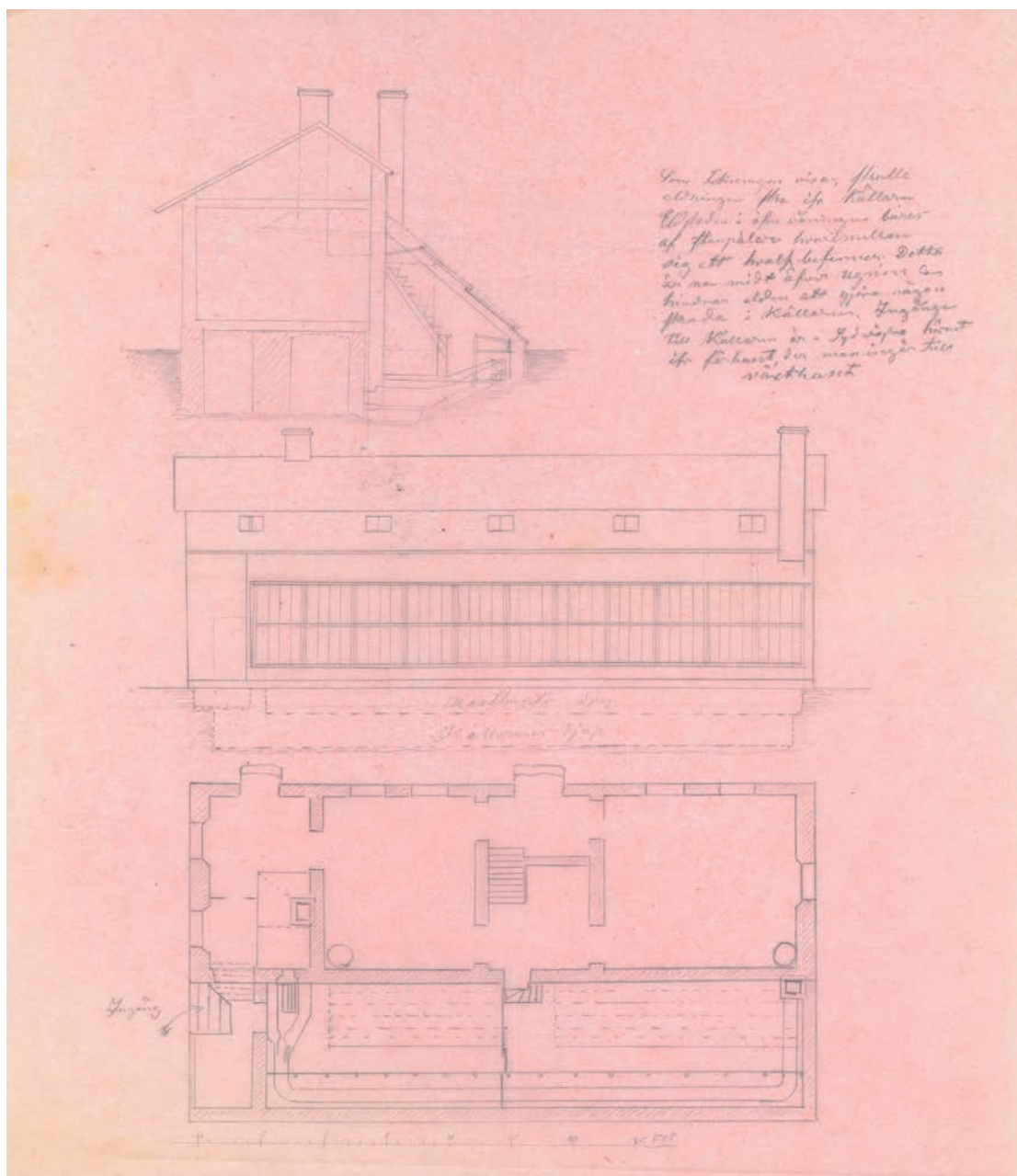
Hur kommer det sig att träd, buskar och gräs planterades längs spåren? I arkivmaterialet, och en del tryckt material, finns uppgifter om denna typ av planteringar. För att

28 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Bantekniska Byrån/Banavdelningen (Bbr), Diarium. Trädgårdsärenden 1873–1888, C3:1, 3:e distr. 1874 januari.

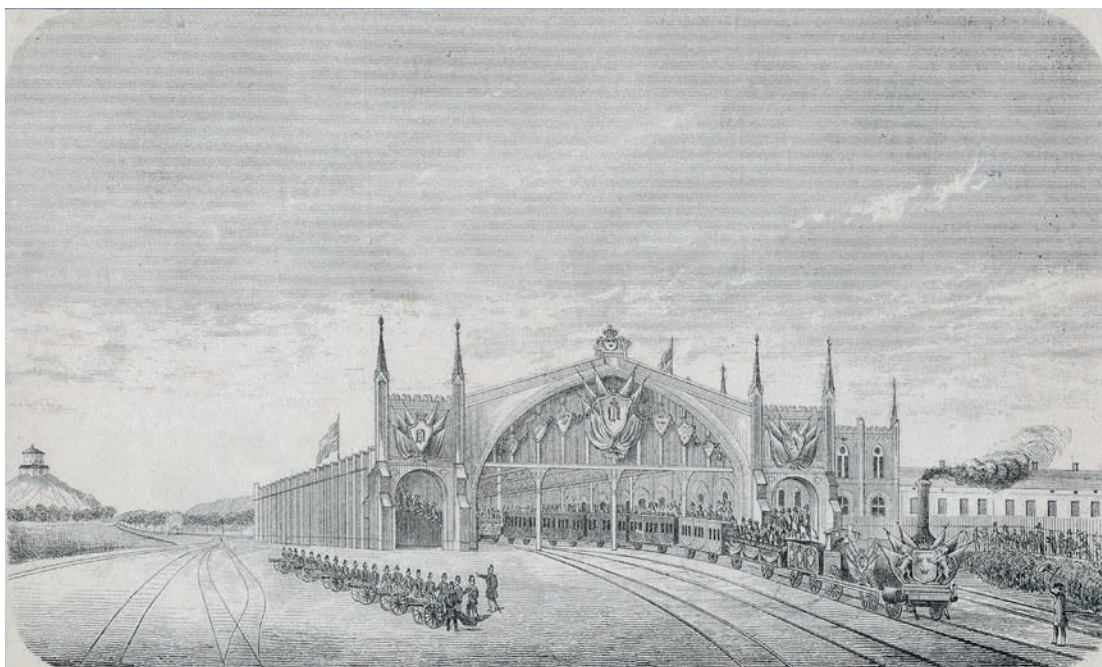
29 *Bidrag till Sveriges Officiella Statistik. L) Statens Jernvägstrafik. 13. Trafik-Styrelsens underdåniga berättelse för år 1874*, Stockholm 1875, s. 29.

30 Uggla 1906a, s. 56.

31 Sundius 1906, s. s. 607-609; Cederpalm 1929, s. 756; Cederpalm 1935, s. 320 och "Det blommar på Österås" i *SJ-Nytt* nr 1955, Stockholm 1955, s. 9.



Figur 56. Skiss över trädgårdsmästarebostaden med ett tillhörande växthus vid Alingsås trädskola. Texten på skissen beskriver hur uppvärmningen ska ske. Från: Kungliga biblioteket, Handskriftssamlingen Olof Eneroth: Manuskript m.m., Rapporter rörande trädgårdsarbeten, HS Acc 2003/3:2.



Figur 58. Litografin visar invigningen av sträckan Göteborg–Falköping i oktober 1858 vid Göteborgs stationshus. Till vänster på bilden, bortanför banhallen syns trädrader längs spåret. Från: Järnvägmuseet, KDA10328.

Att plantera träd som skydd mot vindar var inget som endast järnvägen använde sig av, även städer belägna vid blåsiga slätter planterade träd som vindskydd, likaså för att skydda mot brand.³⁷

Tjänstebostädernas planteringar till nytta och nöje

Bostäder för de anställda var av olika slag. Till en början inreddes lägenheter i stationsbyggnadernas övervåningar eller där stationshusen var i en våning byggdes separata så kallade boställshus. Bostäderna byggdes för den personal som behövde

finnas till hands på stationen mer än dagtid, till exempel stationsföreståndare.³⁸ Se Figur 61. Likaså byggdes bostäder längs banan i form av banvakthus, brovakthus, banmästarbostäder och baningenjörsbostäder.³⁹ Boställshus var ibland integrerade i parkmiljön vid stationerna, som i Eslöv och Hallsberg vilka vi stiftat närmare bekantskap med i kapitel 3.

I arkivmaterialet som gått igenom för den här studien har det knappt syntts någonting om vilka växttyper, förutom fruktträd och bärbuskar vilka anges med sortnamn på flera ställen, som användes till boställs-

³⁷ Paulsson 1950, s. 237-243.

³⁸ Edelsvärd & Zettervall 1906, s. 400 och 430.

³⁹ *Teknisk-Ekonomisk beskrifning. Svenska statens Jernvägsbyggnader. I. Vestra stambanan, "Stockholm-Göteborg", med utgrening till Örebro* 1868, Blad 4-11, 13, 15, 17-20; *Teknisk-Ekonomisk beskrifning öfver Svenska statens Jernvägsbyggnader. II. Södra stambanan: Malmö-Näsjö-Jönköping-Falköping* 1873, Blad I-II, VI, VIII, X-XI, XIII-XV, XVII-XVIII, XIX; *Kortfattad beskrifning över den historiska och tekniska utvecklingen av vissa större statsbanestationer* 1938, Hallsbergs station år 1862 och Edelsvärd & Zettervall 1906, s. 430-435 och 473.



Figur 59. Sävsjö station fotograferad år 1870 med två nyplanterade träd i förgrunden vilka troligtvis ingår i en trädrad som fortsätter åt båda hållen utanför bilden. Från: Järnvägsmuseet, KDAA16982.

husens odlingar. I en skrivelse framkommer att potatis och ”jordfrukter”, det vill säga rotsaker, odlades.⁴⁰ Det finns uppgifter från motsvarande köksträdgårdar från mitten av 1800-talet att de innehöll fruktträd, bärbuskar, rotsaker, bladgrönsaker och baljväxter.⁴¹ En ritning från 1850-talet till en banvaktstuga med tillhörande trädgårdsland finns bevarad från Köping-Hults järnväg men det framgår inte vad som avsågs att odlas i trädgårdslandet, se Figur 62.

Från år 1860 finns ett cirkulär som beskriver planteringar vid banvaktstugor:

En älskare och gynnare af Trädplanteringar och Blomsterodling, som förmärkt de bemödanden hvilka vid Westra Stambanan blifvit gjorde att ge-



Figur 60. Längs järnvägssträckor utsatta för vind och snö och som brandskydd planterades trädrader. På den här bilden syns nyplanterade lönnar vid spårets ena sida längs en väg i utkanten av Söderhamn, fotograferade före år 1876 enligt texten i det vänstra nedre hörnet på fotografiet. Sträckan hörde vid den här tiden till den enskilda järnvägen Söderhamns järnväg. Bilden är spegelvänd. Från: Järnvägsmuseet KDAA13483.

nom Banvaktarne åstadkomma planteringar vid Banvaktare bostäderna och vid Jernvägslinien, har för ytterligare uppmuntran häraf anslagit ett premium af Ett Hundra (100) Rdr Rmt, att i nästa augusti månad tilldelas den Banvaktare som då, genom egna bemödanden åstadkommit de vackraste och bäst vårdade planteringar, samt anläggningar, vare sig af träd eller blommor vid bostaden, eller och af träd på lampliga ställen inom dess bansträcka; hvilket Herrar Baningenieurer böra meddela hvarje banvakt, inom Districtet, och uppmuntra de samtliga att i denna vackra täflan deltaga. Särskilt bör deras uppmärksamhet fästas derå, att, då de sådant hos Baningenieuren begär skall Banans trädgårdsmästare Nilsson i Sköfde gifva

40 Järnvägsmuseet, SJ, Arkivnr 5705, Cirkulärsamling 1857–1862, s. 263.

41 Genom exemplen i kapitel 3 framkom inget tydligt material om vad som odlades vid boställshusen. Däremot har flera uppgifter om planteringar av bärbuskar och fruktträd påträffats, se kapitel 3. En typisk köksträdgård från 1850-talet finns återskapad vid Fredriksdal, <https://fredriksdal.se/kokstradgarden/>, hämtad 2019-11-19. Samtida litteratur berättar också om vad köksträdgårdar kunde innehålla: Lindgren, Erik: *Trädgårdsbok för folkskolor och landtmän. Anvisning till odling af köksväxter, fruktträd, bärbuskar, träd och buskar för parker m. m.*, J. P. Pettersson, Skara 1861 och Müller 1858.



Figur 61. Stationsföreståndaren i Krylbo bodde i detta boställshus med tillhörande trädgård. Gräsytor, grusade gångar, träd och krukväxter syns på bilden. Krylbo station invigdes år 1873 och denna bild togs troligen något år därefter. Från: Järnvägmuseet, KDAA04721.

dem alla de underrättelse och instruktioner hvaraf de kunna vara i behof; men endast instruktioner; ty alla arbeten för anläggningarne skola Banvaktarne, eller deras Familie sjelfva verkställa, för att i täflan om priset kunna deltaga. Kostnaden för anskaffande af inhemska vilda trädplantor betalas af Jernvägs Cassan, men blommor eller blomfrön bekostas af banvaktare sjelfva.⁴²

Prydnadsväxter fick banvakterna alltså själva köpa. De skulle också sköta planteringarna på egen hand, men kunde hämta sakkunskap hos en trädgårdsmästare Nils-son som här omtalas som järnvägens egen

trädgårdsmästare. Citatet ger en glimt av tidsandan där planteringar värdesattes både för nytta och för prydnad. Under 1800-talet var det vanligt med tävlingar inom trädgårdsodling. Detta sätt att uppmuntra odling tog sig tydligen i uttryck att personer som inte var anställda inom järnvägen ändå såg till att det anordnades tävlingar genom att skänka en prissumma. Att odlingar betraktades som en del i samhällsbygget och att de sågs som viktiga för utbildning, hälsa och moral anas i citatet.

Det förekom också att trädgårdsmästare utanför järnvägen skänkte växter till banvakter. Listor skrivna av Claes August Lenning, trädgårdsmästare vid det första distriktet, år 1869 och år 1870 redovisar utdelningar av dahlior och stockrosor till närmare 100 banvakter varje år. Direktör Tjäder, handelsträdgårdsmästare som drev trädskolor och fröhandel i Stockholm⁴³, skänkte dessa växter enligt listorna. Värt att notera är att Lenning i marginalen antecknat vid några få av banvakternas namn att det inte finns någon jord att plantera på.⁴⁴ Alla banvaktstugor hade tydligen inte odlingsjord. Att anlägga ”små planteringar och andra förskönande anläggningar” uppmuntrades inom järnvägssystemet, vittnar cirkulär om.⁴⁵ Se Figur 63.

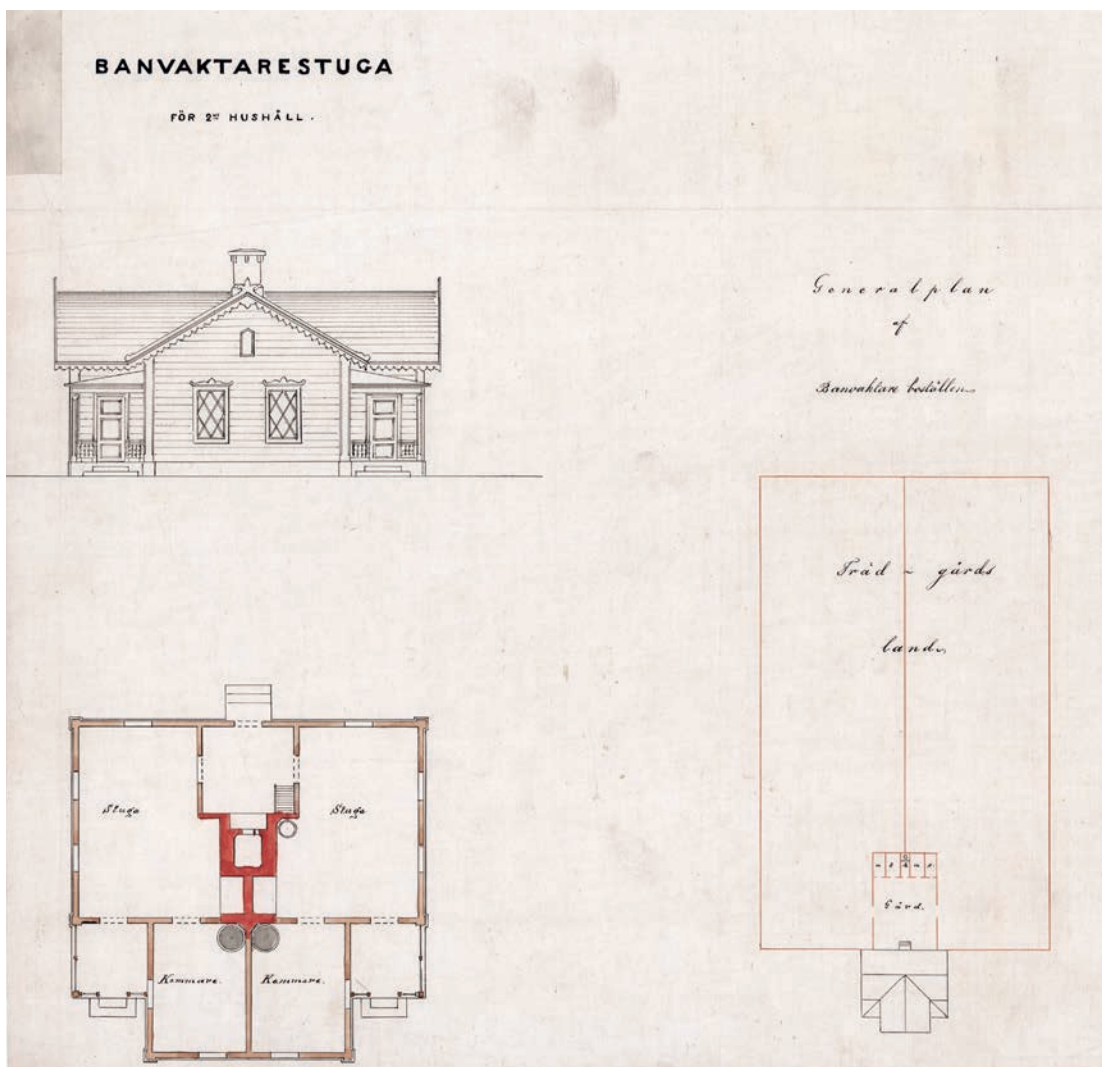
De anställdas odlingar var till nytta genom att utgöra råvaror till matlagning och till prydnad när de gällde rena prydnads-

42 Järnvägmuseet, SJ, Arkivnr 5705, Cirkulärsamling 1857–1862, s. 177.

43 *Illustrationer till den Oumbärliga Vägvisaren inom Humlegården. Ett minne af det XII Allmänna Landtbruksmötet i Stockholm 1868*, S. A Petersons förlag, Stockholm 1868, s. 7; *Stockholms Dagblad* 1861-05-23, s. 4; *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 1865-09-25, s. 3 och Statens Järnvägar (SJ) med föregångare Förvaltningsarkiven 1855–2000, Bantekniska Byrån/Banavdelningen (Bbr), Diarium. Trädgårdsärenden 1873–1888, C3:1, 1:a distriktet 1874 februari och 3:e distriktet 1874 april.

44 Kungliga biblioteket, Handskriftssamlingen Olof Eneroth: Manuskript m.m., Rapporter rörande trädgårdsarbeten, HS Acc 2003/3:2, ”Fördelning af de växter hvilka Herr Direktör Tjäder skänkt till Westra Stambanans Banvakter.”, 9/7 1869 och ”Fördelning af de Dahlior och Stockrosor hvilka Herr Direktör Tjäder skänkts till Banvakterna å Westra Banan på Första Distriktet”, 12/4 1870.

45 Järnvägmuseet, SJ, Arkivnr 5705, Cirkulärsamling 1857–1862, s. 263.



Figur 62. Ritningen till en banvaktstuga med trädgårdsland och ett stationshus vid Köping-Hult järnväg är troligen gjord av Carl Johan Salin, som var anlitad arkitekt för den enskilda järnvägen. Från: Järnvägmuseet, Köping-Hult järnväg.

växter. Arkivmaterialet tyder på att planteringarna vid de anställdas bostäder hade för avsikt att bidra till trivsel och hemtrevnad. Från arbetsgivarens sida kan planteringarna ha fyllt funktionen att ge de anställda trygghet och trivsel, med förhoppningen att de skulle stanna på sina tjänster eller inom organisationen.

Stationsplanteringar – järnvägsstationen som porten mellan platsen och världen

Form och funktion

Som vi sett i kapitel 3 fick stationerna som valts ut som exempel, Alingsås, Eslöv, Stockholm och Hallsberg, sina första planteringar i slutskedet av anläggandet av stationsplatserna. Planteringarna gjordes av



Figur 63. Banvaktstuga nummer 26 vid Gunnarp i Skåne fångad under 1860-talet. Köksträdgården med bland annat potatis har sin avgränsning mellan banvallen, banvaktstugan, ett staket och en åker. På spåret mellan banvaktstugan och Gunnarps kvarn syns flera personer, däribland tre barn. Från: Järnvägmuseet, KDAA02321.

olika uppdragstagare men grundstrukturen följde ett mönster med en rundel framför stationshuset, ett parkområde längs spåren på den ena sidan stationshuset och ofta även planteringar längs spåren på den andra sidan av stationshuset. Lokala variationer förekom, till exempel försågs inte gårdsplanen i Stockholm med en rundel. Parken i Alingsås var till en början placerad på andra sidan stationsplanen sett från stationshuset även om en mindre parkyta också fanns längs plattformen. De praktiska och estetiska funktionerna hos grönyrtorna var som jag tolkar det att resenärerna skulle promenera och vistas i parkerna, njuta av

prydningen, få skugga under träden samt att dölja lukter från avträdena och ångloken. Samtidigt användes avträden för planteringarna i form av gödsel från den så kallade pudrettberedningen.⁴⁶ Planteringarna fick en väsentlig roll i gestaltningen av de nya platserna, även om de inte formgavs av husarkitekterna utan skapades av olika personer med trädgårdskompetens.

I den teknisk-ekonomiska beskrivning som Statens järnvägar publicerade år 1868 har alla stationer längs den västra stambanan, inklusive Sammanbindningsbanan till Örebro, sina individuellt utformade planteringar med i stort sett med samma struk-

⁴⁶ Landsarkivet i Göteborg, Statens järnvägar II distriktet, Distriktsförvaltningen 1855–1969, Banddirektörens inkommande skrivelser och korrespondens, E3AA:1, 1866:4.



Figur 64. Heby station fotograferad runt år 1875. Parkytorna ser ut att vara nyplanterade med låga buskar, små träd och gräsytor. Ett äldre träd till vänster i bild har fått ingå i anläggningen. Närmast avträdet till vänster om stationshuset är flera träd och buskar planterade. Från stationsplanen sträcker sig böjda grusade gångar. Åkermarken går ända fram till staketet som omramar stationsplatsen. Från: Järnvägmuseet, KDAJ10291. Beskuren.

turer och former som de fyra exemplen i kapitel 3.⁴⁷ Samma mönster visar det motsvarande planschverk som finns från den södra stambanan vilket trycktes år 1873.⁴⁸ Omfattningen av gräsplanteringar är svår att få en uppfattning om utifrån det bevarade ritningsmaterialet. Förutom till parkytorna såddes gräs i slänter och på ytor där marken behövde bindas.⁴⁹ Redovisningen av gräsfrö och dess blandningar i särskilda rapporter visar på att grässådd var en viktig arbetsuppgift för trädgårdsmästarna i anläggningsskedet.⁵⁰

De flesta stationsområden anlades på landsbygden och utgjorde helt nya inslag i den lantliga miljön. Kontrasten mellan od-



Figur 65. Skänninge station, fotograferad runt år 1875, omges av odlingsmark som på den här avbildningen nästa obemärkt övergår till parkanläggningen med gräsytor och grusgångar. Från: Järnvägmuseet, KDAA08036.

lad mark och stationsmiljöerna är slående på bevarade fotografier. Se Figur 64-66. I linje med domesticeringsteorin kan planteringar ses som ett hjälpmedel till symboliska funktioner som att tämja de nya inslagen i landskapet och det nya sättet att resa. De kan också ha fyllt funktionen att skapa nya platser på tidigare öppna marker enligt Edward Relphs platsteori.

Yngve Skjæveland har tidigare visat på att införandet av järnvägen i Norge genomgick en domesticeringsprocess under mitten av 1800-talet:

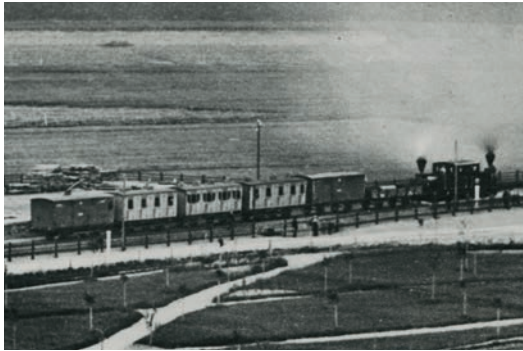
Jarnbanen var i utgangspunktet ein framand og ukjent teknologi for nord-

47 *Teknisk-Ekonomisk beskrifning. Svenska statens Jernvägsbyggnader. I. Vestra stambanan, "Stockholm-Göteborg", med utgrening till Örebro* 1868, Blad 2-24.

48 *Teknisk-Ekonomisk beskrifning öfver Svenska statens Jernvägsbyggnader. II. Södra stambanan: Malmö-Nässjö-Jönköping-Falköping* 1873, Blad I-IXI.

49 Från år 1856 och framåt finns många räkenskaper som visar inköp av klöver-, timotej- och gräsfrö; Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Västra Stambanan, G4 Verifikationer 1856. I en del räkenskaper står uttryckligen att inköpen ska användas till besåning av doseringar och på stationer, till exempel: Stambanearkiven, Västra Stambanan, G4 Verifikationer, voym. 73, juni 1860:601 och juli 1860:637.

50 Kungliga biblioteket, Handskriftsamlingen, Olof Eneroth: Manuskript m.m., HS Acc 2003/3:2.



Figur 66. På ett fotografi taget av Skänninge station vid samma tid som Figur 65 syns grusgångar, nyplanterade träd och en häck som avslutning på parkanläggningen mot staketet längs spåret. Från: Järnvägsmuseet, KDA12856.

mennene. Den vart fyrst importert av utanlandsk ekspertise, men gradvis teken i bruk av nordmennene sjølv. Dette skjedde på ulike nivå, det var ulike grupper og personar som tok jarnbanen i bruk frå ulike sider, det var passasjerar, ingenjører, politikarar, det statlege byråkratiet, jarnbaneselskapa, funksjonærar og betjentar, og det var alle dei som observerte og meinte noko om den nye teknologien. Dei brukte han eller observerte bruken av han, fortolka han, og gjorde han til sine eigen. Dette var en domesticeringsprosess, der det norske samfunnet i siste del av 1800-talet tok i bruk ein ny teknologi.⁵¹

På motsvarande sätt kan järnvägens införande i Sverige betraktas. Även här var olika personer i olika roller inblandade i anläggandet av järnvägen och många människors vardag och närmiljö påverkades av den nya tekniken.

I boken *Domestication of Media and Technology* från 2006 förklaras domesticeringsteorin på följande vis:

Domestication is a concept within media and technology that has been developed to describe and analyse processes of (media) technology's acceptance, rejection and use. The emergence of the domestication concept represented a shift away from models which assumed the adoption of new innovations to be rational, linear, monocausal and technologically determined. Rather, it presented a theoretical framework and research approach, which considered the complexity of everyday life and technology's place within its dynamics, rituals, rules, routines and patterns.⁵²

Domesticeringsteorin förklarar i tre olika delar tämjandet av en ny teknologi, nämligen att praktiker uppstår, att mening konstrueras för den nya tekniken och att kognitiva processer sätts igång:

1. Konstruktionen av en uppsättning praktiker relaterade till ett föremål, t.ex. rutiner för att använda föremålet, etableringen och utvecklingen av institutioner för att stödja och reglera användningen.
2. Konstruktionen av mening för föremålet, inkluderande rollen föremålet kan spela i relation till produktion av identiteter hos de involverade aktörerna.

51 Skjæveland 2008, s. 24.

52 Berker, Thomas, Hartmann, Maren, Punie, Yves & Ward, J. Katie: *Domestication of Media and Technology*, Open University Press, London 2006, s. 1.

3. Kognitiva processer relaterade till lärande genom övning såväl som mening.⁵³

Den modellen kan ses som en förklaring till hur ny teknologi tas emot och accepteras, i det här fallet järnvägen som berörde många människor genom omformandet av landskap och samhällen och möjliggjorde transporter av både människor och gods på ett annat sätt än tidigare. Nya rutiner uppstod i människors vardagsliv, organisationer bildades för att anlägga järnvägen och få den att fungera. I ljuset av domesticeringsteorin kan planteringar ses som ett bidrag till konstruktionen av mening med det nya transportsättet och de nya platserna som bildades, inte minst de många stationsmiljöerna.

Utformningen av nya platser kan förstås med inspiration från Relphs platsteori, vilken innefattar att människors upplevelse av en plats går tillbaka på hur människor identifierar med platsen. Funktion och mening är bärande begrepp även i Relphs platsteori,⁵⁴ liksom i domesticeringsteorin. Enligt Relphs platsteori utgör tre komponenter platsens mening:

1. Platsens fysiska utformning.
2. Platsens aktiviteter, situationer och händelser.
3. Betydelsen av platsen för individer och grupper skapas genom deras upplevelser och avsikter med platsen.

Relph menar att en plats kan förstås utifrån om och hur människor känner sig på en plats. "If a person feels inside a place" känner de sig trygga och vill vara på den platsen, likaså om de känner sig omslutna och inte exponerade och avslappnade och inte stressade. Identifieringen med platsen blir starkare ju mer människor kan känna sig i platsen.⁵⁵

Anläggandet av järnvägen skulle ske med sparsamhet. Hur kommer det sig att stationsmiljöerna trots kostnader fick planteringar av olika slag? Idag ser många gestaltade grönområden som något kostsamt och skötselkrävande. En förklaring, förutom att planteringar kan ha fungerat som medlare och ha ingått i skapandet av platser som vi sett ovan, kan vara att det var självklart med planteringar i offentliga miljöer på den här tiden som vi sett tecken på i kapitel 4 och att det var relativt små kostnader för själva anläggandet av planteringarna som vi sett i kapitel 3. Kostnaderna för arbetskraft till skötsel av planteringar var också lägre i förhållande till 1900-talets och dagens prisnivåer. Adolf Edelsvärd och Folke Zettervall, chefsarkitekter på Statens järnvägar 1855–1895 respektive 1896–1931⁵⁶ menade att byggnaderna skulle ha fått en mer påkostad utformning om det inte vore för att hålla nere kostnaderna: "...iakttagandet af den största sparsamhet vid statens järnvägsbyggnader. Denna sparsamhet drabbade icke minst husbyggnaderna."⁵⁷ I den här studien har det inte framkommit

53 Sørensen, Knut H.: "Domestication: the enactment of technology" i Berker, Thomas, Hartmann, Maren, Punie, Yves & Ward, J. Katie: *Domestication of Media and Technology*, Open University Press, London 2006, s. 47.

54 Relph 1976, s. 45-47 och Seamon & Sowers 2008, s. 45.

55 Seamon & Sowers 2008, s. 45.

56 https://sv.wikipedia.org/wiki/Statens_J%C3%A4rn%C3%A4gars_arkitektkontor, hämtad 2017-02-08.

57 Edelsvärd & Zettervall 1906, s. 395.



Figur 67. Ett fotografi från Gnesta kan vid en första anblick uppfattas som att det var sparsamt med planteringar kring vissa stationer. Fotografiet är taget runt år 1865. I en atlas från samma tid syns emellertid inte bara planteringarna mellan stationshuset och restaurangen mitt i bilden utan hela järnvägsparken sydväst om stationsplanen. Se Figur 68. Till vänster om restaurangen anas början av parken med ett staket runtom. Fotografiet visar dessutom några planteringar runt avträdet, i det högra hörnet, som inte finns inritade i atlasen. Från: Järnvägs-museet, KBAA01625.

några uppgifter om motsvarande sparsamhet för planteringar. Se Figur 67-68.

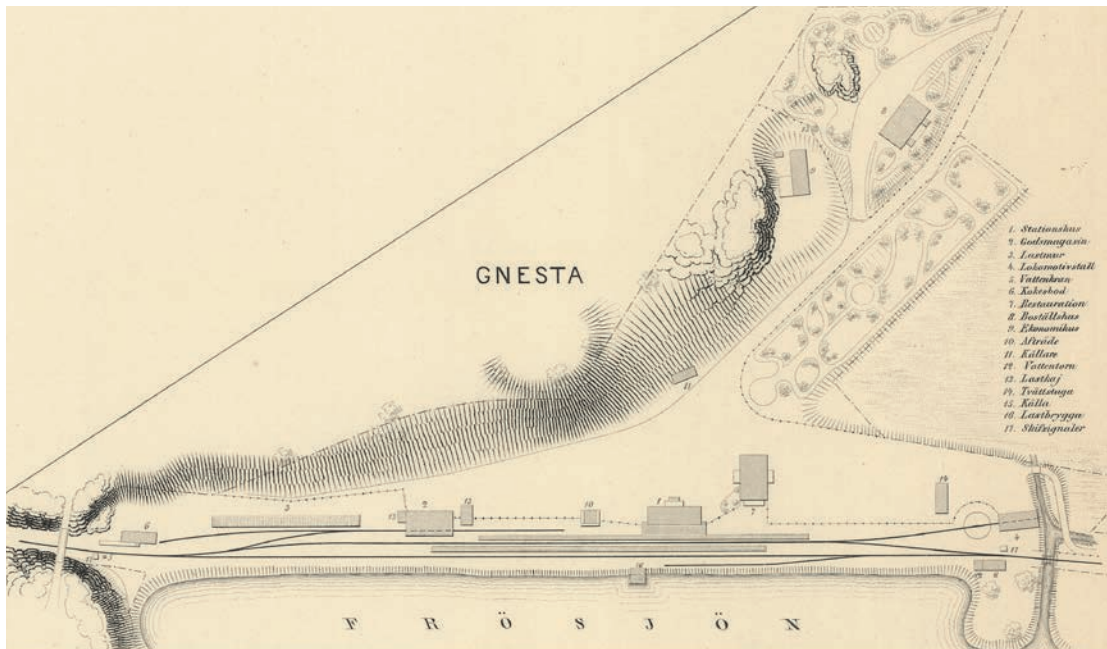
Stationsplanteringar längs den färdiga banan

I den nya organisationen från årsskiftet 1862/1863 var det SJT som ansvarade för allt som hörde de trafikerade banorna till, efter några år även hela planteringsverksamheten. Se Figur 40 i kapitel 5. I arkivmaterialet har det visat sig att det var från år 1864 som ett nytt sätt att arbeta med planteringsverksamheten började. Det året får både Olof Eneroth, för det första och det

andra distriktet, och Frey Hellman, för det tredje distriktet, i uppgift att besiktiga stationsplanteringarna längs stambanorna.⁵⁸

Anläggningarna längs det första och andra distriktet granskades kritiskt av Olof Eneroth. Han menade att många stationer hade undermålig jordmån till planteringarna, gångars dragning var gjorda utan ”konst och smak”, som vi sett i fallet Hallsberg, och det fanns brister i valen av växtmaterial. Dessutom saknades planer påpekade han. Det verkar som att han syftar på planteringsplaner eller ritningar. Gjordes de första planteringarna längs stambanor-

⁵⁸ Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888, E2, 1864, volym 1, 1864, 321 och Landsarkivet i Lund, SJ 3:e trafikdistriktet, Byråavdelningen, C2BB:1, 1864:369. Rapporten från Olof Eneroths arbete finns bevarad i Riksarkivet men någon rapport från Frey Hellman har inte hittats.



Figur 68. Stationshuset i Gnesta är numrerat med 1 och ligger direkt söder om spåren. Bortanför stationsparken, som i det här fallet inte låg vid spåren utan på andra sidan stationsplanen, fanns ytterligare planteringar runt boställhuset. Längst ned i det högra hörnet (västerut) syns planteringar markerade nedanför lokstallet. Från: *Teknik-Ökonomisk beskrifning. Svenska statens Jernvägsbyggnader. I. Vestra stambanan, "Stockholm-Göteborg", med utgrening till Örebro 1868, Blad 5.*

na utifrån ritningar som inte lämnades till uppdragsgivaren? Eller gjordes planteringarna helt utan ritningar? Det sammanlagda omdömet av Olof Eneroth var hårt: ” På grund häraf torde anläggningsarbetet vid jernvägsstationerne böra anses såsom tillsvidare i det hela taget ogjordt.”⁵⁹

Redan från år 1866 började en del stationsplanteringar att göras om, som vi sett i exemplet Alingsås i kapitel 3. De färdiga planteringarna sköttes av personal vid trafikavdelningen, inte minst stationskarlarna.

Stationsplanteringar vid nya banor

Efter att den västra stambanan invigts i sin helhet år 1862 fortsatte byggnationen av den södra stambanan fram till att den blev klar år 1864. Därefter tog byggnationerna av den norra stambanan vid mellan Stockholm och Uppsala som stod klar år 1866 och den byggdes sedan vidare till Storvik år 1875. Nordvästra stambanan mellan Laxå och Charlottenberg invigdes år 1871, samma år som Sammanbindningsbanan genom Stockholm. Östra stambanan mellan Katrineholm och Nässjö stod färdig år 1874.⁶⁰

59 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägs- trafik 1863–1888, E2, volym 1, 1864, 321.

60 Linde Bjur 1999, s. 376 och *Järnvägsdata med trafikplatser* 2009, s. 200, 220-21, 307, 322 och 357.



Figur 69. Uppsala station vid invigningen år 1866. Framför stationshuset syns gräsytor, grusgångar, träd- och buskplanteringar. I förgrunden upptas bilden av en köksträdgård som hör till ett bostadshus, omramad av ett trästaket. Ett flertal personer tittar ut från stationshusets fönster, till och med från vinden. Längst till höger bortanför stationshuset syns takstolarna till godsmagasinet, som fortfarande är under uppbyggnad. Foto: Henri Osti. Från: Järnvägmuseet, KBEA01162. Beskuren.

Den norra stambanan mellan Stockholm och Uppsala invigdes år 1866.⁶¹ Enligt Agathon Sundius försågs stationerna längs denna bana med stationsplanteringar under år 1867⁶², det vill säga året efter att banan togs i trafik, men åtminstone i Uppsala var flera planteringar gjorda till invigningen. Se Figur 69.

Som ett exempel på hur arbetet med planteringarna gick till och vad de innebar kan vi se vad Eneroth berättar om just Uppsala station i sin rapport till Statens järnvägstrafik år 1868 och som avser arbeten från tidigare år:

Efter förrättad afröjning eller bortskaffande af kalkgrus, sten, spånhögar m.m. företogs planering och dikning, hvarefter gångar upptogs, planerna försågs med matjord och gräddes samt planteringarne börjades; och äro för närvarande planterade: en granhäck, 1300 fot lång, en stormhäck, 2200 fot lång, och 175 diverse träd, samt en del grupper å planerna.

Kostnaderna härför hafva uppgått till 2231 RI 8 öre (Jordarbeten 1734, afröjning 120; växter och frön 321, 74; diverse st. stör m.m. 35, 23; plantning och sådd 20 RI).

⁶¹ Järnvägsdata med trafikplatser 2009, s. 201.

⁶² Sundius 1906, s. 606.



Figur 70. Hur lång tid tillbaka företeelsen att förse väntsalar, banhallar och kontorsrum med växter går vet vi inte, men från Hallsberg har vi sett att restauranger vid stationerna hade rikligt med krukväxter redan de första åren de hade öppet, se kapitel 3. Denna bild med en blomsterampel i fokus är från banhallen vid Malmö station år 1925. Från: Järnvägsmuseet, KDAA06130. Beskuren.

Till innevarande år återstår grässådd å en yta af 132,150 kvadratfot samt en del planteringar.⁶³

Det framgår att en granhäck och en stormhäck, men inte med vilket växtmaterial, planterades. 175 träd av olika sorter samt grupper av växter ingick i anläggningen, medan grässådd och ytterligare planteringar sparades till året efteråt. Som en jämförelse av kostnaderna kan vi titta på exemplen i kapitel 3 som visade att träd och buskar till Eslöv station kostade 78 Riksdaler samtidigt som fyra kakelugnar med installation kostade 270 Riksdaler. Planteringarna i Uppsala skedde nästan 10 år senare, så priserna har säkert gått upp en del. Där uppgick kostnaden för växter och frön till 321 Riksdaler för 1867 års arbeten.⁶⁴

Efter en övergångsperiod under åren från myndighetsdelningen skedde nya planteringar inom SJB men successivt övergick planteringsverksamheten till SJT med all planering, anläggning och skötsel tillsammans med trafikpersonal, längs de nya stambanorna.

Motiv och mening

Stationsplanteringarna var uppenbarligen en given beståndsdel i stationsmiljöerna eftersom samtliga järnvägsstationer försågs med planteringar. Om väntsalar, banhallar och kontorsrum redan vid den här tiden försågs med växter har inte kunnat läsas ut av arkivmaterialet till den här studien.

Se Figur 70. Stationerna kan liknas vid en port mellan staden eller samhället och världen. Enligt Wolfgang Schivelbusch rådde inledningsvis en stor tveksamhet kring tåg som ett nytt sätt att förflytta sig. Det fanns uppfattningar om att kroppens muskler överansträngdes av vagnarnas skakningar, att ögonen tog skada av hastigheten med vilken omgivningen passerade och att öronen inte tålde ljudet från maskinerna.⁶⁵ Utformningen av stationsmiljön med planteringar kan med stöd i domesticeringsteorin ses som en medlare mellan det bekanta och invanda i förhållande till den nya tekniken med snabba förflyttningar och stora kanske skrämmande maskiner. Omfattningen och konsekvensen i anläggandet av planteringar vid stationerna visar att de var viktiga. Utifrån domesticeringsteorin och Relphs platsteori kan det tolkas som att planteringarna utgjorde en länk till den nya tekniken och ett sätt att skapa trivsamma platser.

Schivelbusch har beskrivit stationernas funktion som en sluss och transformator mellan stadens intima rum och järnvägens industriella rum där stationerna skulle bromsa chocken mot järnvägsindustrins apparatur.⁶⁶ Att trivas på en plats är en grundförutsättning för att vi som människor ska söka oss dit. Enligt Relphs platsteori är platsens utformning, vilka aktiviteter som erbjuds, vilka situationer som uppstår och individers och gruppers upplevelser och avsikter med platsen avgörande för vilken mening en plats tillskrivs.⁶⁷ Stationsplantering-

63 Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägs- trafik 1863–1888, E2, 1868, volym 2, 1868, 92.

64 Kostnaderna från året innan och efter har inte sökts i räkenskaperna inom ramen för den här studien, inte heller uppgifter om storleken på de planterade ytorna.

65 Schivelbusch 1984 (1977), s. 102-103.

66 Schivelbusch 1984 (1977), s. 146-147.

67 Seamon & Sowers 2008, s. 45.

arna kan ses som en avgörande faktor för trivsel i stationsmiljöerna, som för många var främmande och okända. Samtidigt sågs stationsplatserna säkert som spännande och representanter för framtidstro och utveckling. Med det perspektivet kan planteringarna ha utgjort en manifestation av det nya och moderna.

Catharina Nolin har visat på att stadsparker tillkom i flertalet städer under 1800-talets andra hälft som mötesplatser för umgänge, förskönande inslag i stadsmiljön, förbättrad hälsa och som bidrag till att höja moralen och de allmänna livsvillkoren.⁶⁸ Stationsparker kan förmodas ha haft motsvarande betydelse. Jonas Frykman och Orvar Löfgren pekar i *Den kultiverade människan* på ett behov som uppstod med tågen – att fylla väntan med något. Tågens tidtabeller medförde en tidsdisciplin, men också väntan och leda.⁶⁹ Parkers funktion som ett väntrum utanför stationshuset med möjlighet till att fylla väntan med vila eller iakttagande av växtlighet kan ses som en möjlig tolkning.

Adolf Edelsvärd lyfte fram ytterligare en betydelse av planteringar längs järnvägen i ett föredrag han höll för Kungliga Lantbruksakademien år 1882 som vi sett i kapitel 5 – planteringar och trädgårdar som undervisningsmaterial. Edelsvärd citerade Olof Eneroth i inledningen till föredraget: ”Mycken oföretagsamhet, oförmåga, omöjlighet beror på – inga vägar, dåliga vägar”.⁷⁰ Folkbildningsidén fanns med tidigt från Olof Eneroths sida när det gällde planter-

ringars funktion och mening. Hur såg det ut i samhället i stort? Vilken roll ansågs planteringar ha i 1800-talets samhällsbygge, samhällsutveckling och bildning?

Författaren Margaret Howitt skrev år 1867 om en resa på västra stambanan där en medresenär uttalade sig: ”tack vare järnvägen, börjar man nu åter plantera kring närmaste station, för att göra naturen – som vi säga i England – litet *comfortable*. Jernvägar framkalla alltid en anda af framåtskridande, af förbättringar.”⁷¹ En önskan om naturen som bekväm och formbar skymtar fram av samtalet, likaså synen på järnvägen som något modernt och som symbol för utveckling.

I dagstidningar från tiden finns många artiklar om betydelsen av gräsytor, stadsparker och planteringar. I en beskrivning av stadsträdgården i Härnösand, i *Härnösandsposten* år 1855, ses parken som förskönande för staden, ”till pryda och heder”. Parken användes som promenadplats, till skugga för solens strålar och som plats för umgänge. Parken lyfts fram i artikeln som ett sunt alternativ till krogliv och spel. Samtidens känsla för prydighet och fägring får sitt uttryck i stadsparken enligt artikeln. Sist men inte minst menar artikel-författaren att det är en njutning att ta del av grönska och blommor.⁷² Den rena luften som åstadkoms med hjälp av parker för att förhindra sjukdomar lyfts fram i en artikel av Olof Eneroth i *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* år 1858. Förutom luftrening menar författaren att parker och gräsplaner

68 Nolin 1999, s. 208-210.

69 Frykman & Löfgren (1979) 2019, s. 38.

70 Edelsvärd 1882, s. 1 och 10.

71 Howitt, Margaret: *Ett år hos Fredrika Bremer*, Flodin, Stockholm 1867, s. 13.

72 *Härnösandsposten* 1855-08-02, s. 1-2.

bidrar till folkuppfostran av både kropp och själ. Han säger att de behövs för förädling av människan genom att de erbjuder vila, möjlighet att röra sig i frisk luft och undervisning om naturen. Artikeln hänvisar till en ny park i New York – Central Park – som en förebild.⁷³

Trädgårdsmästaren Daniel Müller skrev redan år 1848 ett helt avsnitt om ”Städernas förskönande genom offentliga parker och trädplanteringar” där han menade att planteringar var avgörande för trivseln och glädjen för en stads invånare. Inte minst för arbetarklassen som på sina lediga dagar kunde vistas i parker, för som han skriver en ”ädlare njutning i den fria naturen”, istället för krogbesök. Müller såg parker i England som en förebild med platser för barns lek och bollspel. Han lyfte också fram nyttan för klimatet, något som nu nästan 200 år senare är högaktuellt, genom att planteringar utgör skydd för kyla, värme och brandrisk.⁷⁴

Den moderna parken, med tillträde för alla, fick sina första representanter i början av 1800-talet. John Claudius Loudon, botaniker och trädgårdsarkitekt i England, menade att publika parker ”raise the intellectual character of the lowest classes of society”, att parker handlade om allmän utbildning och att blanda sociala klasser och att parkerna skulle väcka intresse för olika växter.⁷⁵ Tanken om att planteringar rörde alla samhällsklasser går igen i flera av 1800-talets publikationer om planteringar.⁷⁶

Med borgerskapets framväxt blev det populärt med promenader och friluftsserveringar omramade av planteringar från 1800-talets första hälft i städerna. Förebilder kom bland annat från Paris, där flanera var högsta mode. I bokverket *Svensk stad* menas att ”den förindustriella fritidens viktigaste institution var söndagspromenaden”. I den studien framhålls också de nya aspekterna på stadsplanering som växte fram under samma tid, med hygieniska och sociala svårigheter som parkerna blev ett svar på hur de kunde lösas. Så småningom formulerades de nya ambitionerna i 1874 års byggnadsstadga som lyfte fram vikten av ljus, frisk luft, prydlighet, planteringar och parker.⁷⁷

Synen på trädgårdsodling som en symbol för individens och samhällets utveckling går igen hos flera av 1800-talets opinionsbildare och utbildare. Edvard Nonnen, som var grundare och direktör för lantbruksskolan Degeberg, såg det som att ”kultivera sin trädgård likväl som sin själ genom att vistas i en förskönad och odlad omgivning” för att använda Eva Blombergs formulering.⁷⁸ Åsa Klintborg Ahlklo har visat att Nonnen även överförde detta resonemang på hela jordbruk där trädgårdsmästaren var kärnan i jordbrukets framgång, och för jordbrukarens bildning.⁷⁹ Internationellt fanns liknande tankegångar som vi sett ovan från England och i kapitel 4 från Preussen.

73 *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 1858-09-24, s. 2.

74 Müller (1848) 1888, s. 103.

75 Kostof 1992, s. 169.

76 Andréasson 2007, s. 16, Müller (1848) 1888, s. 103 och *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 1858-09-24, s. 2.

77 Paulsson (1950) 1976, s. 81, 220-221, 226, 237 och 295-296. Se även Nolin 1999, s. 50-53.

78 Blomberg 2012, s. 23.

79 Klintborg Ahlklo 2012, s. 84-86.

Samtiden präglades av ett synsätt där naturen skulle kultiveras för att skapa ordning och förfining. På samma sätt skulle människans karaktär förädlas. Trädgårdsodling och naturförsköningskonst sammanförde idealen att förfina naturen och människan.⁸⁰ Att stärka sin hälsa, sin kunskap och sin moral sågs som viktigt och dessa kunde förenas i just trädgårdsodling.⁸¹ Trädgårdsodling handlade enligt samtida litteratur också om hemtrevnad och trivsel.⁸² Även i länder som Kanada sågs planteringar som till exempel järnvägsparkar som en utbildning i estetik och smak för resenärerna som skulle bidra till utveckling av landsbygden och inspirera till utsmyckning i hemmen.⁸³ Att bidra till omväxling för resenären med ett varierat landskap med hjälp av planteringar kan också ha varit ett motiv för grönytor. Järnvägsarkitekturen gjordes enligt Gunilla Linde Bjur varierad för att motverka enförmigheten i resandet.⁸⁴

Den här undersökningen har visat att meningen med stationsplanteringar var mångbottnad, från de praktiska funktionerna som behov av skugga och frisk luft till estetiska

och symboliska funktioner som upplevelse av platsen, trivsel, hälsa och medlare mellan det kända och okända. Naturförsköningskonsten fanns som ett ideal där hela landskap skulle formas och människor fostras och utbildas. De olika typerna av planteringar fyllde många olika funktioner och samlades från mitten av 1860-talet under två experter, Olof Eneroth för det första och andra distriktet och Frey Hellman för det tredje distriktet. Statens järnvägar anlätade trädgårdsmästare till en början för själva anläggandet av de första planteringarna, sedan på deltid och åtminstone från år 1865 på heltid. Samtidens syn på planteringar i bemärkelsen naturförsköningskonst innebar en helhetssyn på landskapet där järnvägssystemet måste ha varit en intressant utmaning att ta sig an. Här kunde, i enlighet med tidens synsätt, hela landskap skapas, som från betraktarens, resenärernas och personalens, öga kunde uppfattas som ett slags konstverk. I nästa avslutande kapitel sammanfattas resultaten och förs en diskussion om funktion, mening och organisation av planteringarna vid järnvägen.

80 Blomberg 2012, s. 48-49 och Nolin 1999, s. 57.

81 Flinck 1994, s. 102 och Nolin 1999, s. 208-210. Se även kapitel 4.

82 Lindgren, Erik: *Folkskolans trädgårdsbok*, Sigfrid Flodins förlag, Stockholm 1873, s. 2 och Lindgren, Erik: *Trädgårdsbok för folkskolor och landtmän. Anvisning till odling af Köksväxter, Fruktträd, Bärbuskar, Träd och Buskar för Parker, Blommor på kalljord och i boningsrum, m. m.*, Sigfrid Flodins förlag, Stockholm 1873, Förord till tredje upplagan.

83 "Railway Gardens" 1868, s. 185-186.

84 Linde 1987, s. 119.

KAPITEL 7

AVSLUTANDE DISKUSSION

AVSLUTANDE DISKUSSION

Den inledande övergripande frågeställningen för den här undersökningen har varit: Hur kan vi förklara och förstå satsningarna på planteringarna längs järnvägen i mitten av 1800-talet när det nya transportsystemet i sig handlade om transporter? Som vi har sett i exemplen i kapitel 3 ingick planteringar som en del i järnvägssystemet från allra första början. Förändringar i Statens järnvägars organisation ledde fram till att ett planteringsväsende formades under 1860-talets andra hälft där en trädgårdsdirektör ansvarade för alla distrikten från år 1873. Idén om naturförsköningskonst fanns som ett ideal i Sverige, åtminstone inom vissa kretsar, från mitten av 1800-talet, och anammades av både Olof Eneroth och Frey Hellman. Denna undersökning har dock visat att omfattande planteringar präglade järnvägsanläggningarna redan innan Eneroth

och Hellman anlätades av Statens järnvägar. I det här avslutande kapitlet sammanfattar jag resultaten och för en diskussion om verksamhetens organisation och planteringarnas funktion och mening.

Det bevarade arkivmaterialet

Uppfattningen att allt arkivmaterial från Statens järnvägar rörande deras planteringsverksamhet skulle vara borta har omprövats genom den här undersökningen. Inte bara arkivmaterial från planteringsverksamheten från den statliga järnvägen utan även från enskilda järnvägar har visat sig finnas kvar. Genom att kartlägga Statens järnvägars organisation för undersökningsperioden 1855–1875 har arkivmaterial kunnat sökas i de delar av organisationen där planteringsverksamheten sköts, vilket varierat över tid.

Uppgifter om järnvägens planteringar har framträtt genom fotografier, räkenskaper, diaries, ritningar, rapporter, årsberättelser och samtida tryckt material. Planteringsritningar har inte framkommit mer än i några enstaka exemplar från tiden fram till år 1875. Översiktliga uppmättningsritningar av nästintill samtliga stationsplanteringar från den västra stambanan och den södra stambanan finns däremot tryckta i atlasarbeten. Det bevarade arkivmaterialet finns på olika arkiv och inte i en gemensam samling för hela planteringsverksamheten. Myndighetsarkivet från Statens järnvägar förvaras på Riksarkivet och flera delar av samlingen finns på landsarkiven. Arkivsamlings som innehåller uppgifter om planteringar, både från den statliga och de enskilda järnvägarna, finns också på Järnvägmuseet. I den här undersökningen har även personarkiv efter Olof Eneroth, förvarat på Kungliga biblioteket, och efter Frey Hellman, i privat ägo, visat sig innehålla uppgifter om järnvägens planteringar och verksamhet från 1860- och 1870-talen.

Två koncept kan här tillämpas för att beskriva frånvaron av järnvägens planteringar i historieskrivningen. Koncepten är formulerade på engelska – “looking at the overlooked” och “silencing the past”. “Looking at the overlooked”, som presenterades i en artikel av folkloristen Moira Smith från New Zealand år 2007, innebär att studera det förbisedda och ofta förgivet tagna. Konceptet “Looking at the overlooked” beskrivs av Moira Smith som “that is, studying the parts of culture that are beneath the attention of other academic disciplines and attaching the same value to the artistry and creativity

of ordinary people that is more often applied only to the culture of the elite.”¹

Som en förförståelse till varför planteringar inom järnvägen är förbisedda kan konceptet “silencing the past” utgöra en förklaring. Det konceptet kommer från en bok med samma namn – *Silencing the past. Power and the Production of History* – skriven år 1995 av antropologen Michel-Rolph Trouillot från Haiti. Trouillot menar att “Silence enter the process of historical production at four crucial moments: the moment of fact creation (the making of *sources*); the moment of fact assembly (the making of *archives*); the moment of fact retrieval (the making of *narratives*); and the moment of retrospective significance (the making of *history* in the final instance).² Planteringsverksamheten längs den statliga järnvägen skapade källor (the making of *sources*) men det har länge funnits en uppfattning om att allt arkivmaterial skulle vara gallrat (the making of *archives*). Med anledning av den uppfattningen och “the overlooking” av mjuka värden, så som planteringar, i ett tekniskt system har det varit svårigheter att skapa berättelser (the making of *narratives*) och historisk betydelse (the making of *history* in the final instance). Genom denna förklaringsmodell kan osynliggörandet av järnvägens planteringar tydliggöras och fortsatta diskussioner föras om hur detta kulturarv kan hanteras.

De första planteringarna

Undersökningen har visat att planteringar anlades som en del i etableringen av stationsmiljöerna varefter stambanornas sträckor byggdes. I slutfasen av byggnationerna vid

1 Smith, Moira: “Introduction: Looking at the Overlooked” i *Journal of Folklore Research*, Vol. 44, Nos. 2–3, 2007, s. 105.

2 Trouillot, Michel-Rolph: *Silencing the past. Power and the Production of History*, Beacon Press, Boston 1995, s. 26.

varje stationsplats anlätades till en början lokala trädgårdsmästare. Enligt arkivmaterialet anställdes åtminstone från slutet av 1850-talet egna trädgårdsmästare, även om det till en början var frågan om kortare anställningar. Från år 1865 började anlätandet av trädgårdsmästare på helårsbasis. Trots instruktionen till Nils Ericson i början av år 1855 "att all öfverflödig yttre lyx i byggnadssättet undvikes"³ har planteringar utförts systematiskt till varje station, längs banan och vid personalens bostäder i samband med att sträckorna anlades. Kostnaderna för planteringarna var bara en liten del av de totala kostnaderna för järnvägsanläggandet men planteringarna krävde planering, beslut, förberedelser, växtmaterial och personal som skulle plantera och sköta växterna. Planteringarna betraktades således inte som någon överflödig lyx, vilket vi skulle kunna uppfatta det som idag, utan som en del i omformandet av landskapet.

Den här undersökningen har visat att planteringarna vid järnvägen skedde systematiskt från 1850-talets sista år. Det betyder att järnvägen bidrog till att där den drogs fram, vilket fram till år 1875 var till många platser i södra och mellersta Sverige, fick invånarna och resenärerna tillgång till helt nya grönytor. Planteringarna gjordes i stor omfattning och blev snabbt geografiskt utbredda i Sverige. Den här undersökningen har visat att stationsparkerna var de första offentliga trädgårdarna som anlades konsekvent på varje ort, även om några enstaka stadsparkers fanns sedan tidigare och flera tillkom under andra hälften av 1800-talet.

Olika typer av planteringar

De olika typerna av planteringar som anlades längs järnvägen kan delas in i tre grupper: prydnadsplanteringar, nyttoplanteringar och skyddsplanteringar.

Den här undersökningen har visat att en stationsplats försågs med planteringar bestående av en stationspark, gräsytor, vanligen en rundel på stationsplanen, rabatter, häckar, alléer och ofta någon form av köksträdgård för personalen på platsen. De rena prydnadsplanteringarna var rundeln och rabatterna medan parken, häckarna och alléerna även skyddade mot brand och starka vindar. Stationsparken var till ytan den största prydnadsplanteringen och varierade i storlek, i exemplen i kapitel 3 från 1 800 m² i Stockholm till 13 000 m² i Hallsberg. Vid banvaktarbostäder, baningenjörsbostäder och banmästarbostäder, personalens bostäder längs banan, fanns också prydnadsplanteringar.

Nyttoplanteringarna utgjordes av personalens köksträdgårdar med fruktträd, bärbuskar och odlingsmark enligt materialet som använts till den här studien, även om det framkommit betydligt mindre uppgifter om dessa än om stationernas prydnadsplanteringar. Nyttoplanteringarna var belägna vid personalens bostäder längs banan och vid andra boställshus i anslutning till järnvägsstationen. Det var inte ovanligt att föreståndarbostaden inrymdes på övervåningen i stationshuset och då fanns en köksträdgård avsedd för föreståndarfamiljen i närheten av stationshuset.

Olika sorters planteringar för skydd mot väder och olyckor har visat sig, men i ganska blygsam omfattning, i det genomgångna arkivmaterialet. Träd och häckar

³ Berggrund & Bårström 2014, s. 24.

skyddade mot starka vindar, gnistor från ångloken och snö. De skyddade även människor och djur från att ta sig upp på spåren. Olika trädarter har använts till skyddsplanteringar, till exempel gran och lönn och till häckplanteringar var hagtorn vanligast. Gräsplanteringar gjordes för att binda jord, exempelvis på lutande ytor både längs banan och vid stationsplaner. Framför allt rajgräs, men även timotej- och klöverfrö, förekommer i räkenskaperna redan från de första sträckorna som invigdes år 1856.

Planteringarnas funktion

Den här undersökningen har visat att planteringarna fyllde flera olika funktioner. Studien har lyft fram att de första planteringarna längs järnvägen tillkom under en tid av debatt kring frågor om hälsa, bildning och modernisering. Samtidigt som planteringarna längs järnvägarna anlades började fler och fler stadsparkar att anläggas. Planteringarnas funktioner var mångbottnade, från rent praktiska funktioner till symboliska betydelser.

Praktiska, estetiska och symboliska funktioner

Stationsparkerna och prydnadsplanteringarna ansågs sannolikt fylla motsvarande praktiska funktioner som stadsparkerna, nämligen att ge skugga och lä, vara platser för umgänge, ge utbildning i estetik och smak, ge förbättrad hälsa, vara uppfostrande för kropp och själ, skapa trivsel och att väcka intresse för växter. Parker ansågs också under 1800-talet som att de stärkte familjesammanhållningen, bidrog till starka och sunda medborgare, minskade spel och krogbesök och förbättrade den allmänna hygien. Specifikt för stationsparkerna

var dessutom att åstadkomma en variation i resande som motverkade enformighet, att ge möjligheten att promenera i väntan på tåget och att dölja lukter från ånglok, pissoarer och avträden. Latrin från avträden återanvändes i form av gödsel med hjälp av pudrettberedning. De praktiska funktionerna för skyddsplanteringarna var att skydda mot vind, brand, snö och olyckor och för nyttoplanteringarna att erbjuda matvaror till de anställda.

Undersökningen har visat att planteringarna förefaller ha haft en väsentlig estetisk funktion. Planteringarna ansågs bidra till att försköna platserna, att göra järnvägsmiljöerna vackra och ge möjligheten att titta på dekorativa växter. De symboliska funktionerna handlade om yttre och inre odling, att omskapa natur till kultur, att förädla bildning och smak – det som samtiden, inte minst Eneroth och Hellman, kallade naturförsköningskonst. Det handlade också om att sprida borgerliga värderingar till flera grupper i samhället. Borgerliga värderingar som moral, sundhet, familjesammanhållning, renhet och ordning framhölls under den här tiden och järnvägens planteringar kan ses i ljuset av detta. Söndagspromenaden var en företeelse som var etablerad och lätt kunde överföras till stationsparkerna. Järnvägen skulle sprida kultur och civilisation ut i landet och ta kontroll över naturen. Stationsplatsen symboliserade en sluss ut i världen, mot framtidstro, modernisering och utveckling. Där hade planteringar sin givna mening.

Övergång till en ny teknologi – domesticering och naturförsköningskonst

Det nya transportmedlet järnväg innebar en stor omställning med förändrat land-

skap, nya platser, ett nytt sätt att resa och nya stora maskiner. Planteringar kan ses som ett sätt att mildra övergången till det nya transportsättet, där de fyllde funktionen som medlare när den nya tekniken skulle domesticeras och börja användas av olika grupper i samhället, inte bara de mest välbeställda. Planteringarnas roll som lugnande och platsskapande kan betraktas som en del i domesticeringen av järnvägen och därmed också som en del i den omfattande omställningen i samhället under industrialismen. Yngve Skjæveland har lyft fram att byggandet av järnvägen kan ses som ett sätt att ta kontroll över naturen och att stationsparkerna var ett uttryck för kultivering av densamma. Stationsparkerna kom med det synsättet att symbolisera den nya teknologins erövring av naturen. Planteringarna kan också ses som ett sätt att rama in och manifesteras den nya tekniken och framtids-tron. Naturförsköningskonsten var ett sätt att forma hela landskap och där odling sågs som avgörande för människans yttre och inre. Planteringar kan därför ha varit ett av svaren på frågan "Hur gör vi det här?" när det nya transportsystemet skulle byggas och börja användas.

Platsskapande

Utifrån Relphs platsteori behövde stationsområdena vara trivsamma platser för att locka människor till dem och till det nya sättet att resa. Nymodigheterna med stora, kanske skrämmande, maskiner och nya platsbildningar motiverade väl gestaltade platser, och Relphs platsteori understryker behovet av tilltalande utformning, aktiviteter och positiva upplevelser. Intrycket av de nya maskinerna och den nya snabba tekniken lindrades med rumslighet och om-

bonade omgivningar. Samtidigt var detta platser som visade samhällsutveckling och framtidstro, som invånarna skulle lockas att ta del av.

Aktörer och organisation

Den sista av de frågeställningar jag arbetat utifrån i den här undersökningen var: Hur organiserades verksamheten för att anlägga och sköta planteringarna? I undersökningen visade sig frågan få en extra betydelse som nyckeln till hur arkivmaterial kan sökas fram i Statens järnvägars arkivsamling. Järnvägen som ett sociotekniskt system understryks av att den här undersökningen gett exempel på att de enskilda människorna i sina funktioner i organisationen har sett till att planteringar anlades och sköttes, som en del i det omfattande tekniska järnvägssystemet.

Roller och befattningar

Undersökningen har visat att det vid byggandet av de första stambanorna var stationsingenjören som i slutskedet av färdigställandet av en stationsplats beställde planteringsarbetena. Lokala trädgårdsmästare anlätades de första åren och växtmaterialet köptes i vissa fall in av dessa trädgårdsmästare och i andra fall av stationsingenjören. Arbetslagen som var knutna till respektive arbetsstation utförde i en del fall jordarbeten och planteringsarbeten. Från järnvägsbyrån i Göteborg finns ett exempel på att en trädgårdsmästare anlätades månadsvis under åren 1858–1859. Då var det överingenjören för Västra stambanan från Göteborg som anlätade trädgårdsmästaren. När arbetsstationerna var avslutade skedde inköpen av växter och anlitaandet av trädgårdsmästare från huvudstationens

stationsingenjör. Därefter gick arbetsuppgifterna över till baningenjörerna på den färdiga banan.

Arkivmaterialet till den här undersökningen har visat att det var från år 1864 som både Olof Eneroth och Frey Hellman anlätades av myndigheten Statens järnvägstrafik (SJT). Eneroth utförde sitt uppdrag i det första och andra distriktet och Hellman i det tredje distriktet. Det första året var deras huvudsakliga uppgift att besiktiga planteringar, därefter ledde de och planerade odlingsverksamheten. Arkivmaterialet har också visat att det år 1864 anställdes en trädgårdsmästare i det första distriktet och två år senare anställdes en trädgårdsmästare på heltid i det andra distriktet. Dessa trädgårdsmästare ansvarade för varsin trädskola samt stationsplanteringarna och planteringarna vid boställshusen i respektive distrikt. Vi kan förmoda att upplägget var det samma i det tredje distriktet, med trädskolor belagda i arkivmaterialet, men här behövs fortsatta arkivstudier.

Frey Hellman formulerade det själv som att han övertog titeln Trädgårdsdirektör när han blev ansvarig för alla distrikt från år 1873. Hur använd titeln var innan är oklart, den förekommer i ett enda brev till Olof Eneroth. Trädgårdsmästarna vid det första och andra distriktet fick befattningen 1:e banmästare från år 1874 och efter det syns de i matriklarna över personalen, innan var de arvoderade. Samma utveckling följde i de övriga distrikten, men efter den här undersökningens slutår 1875.

Enligt det genomgångna arkivmaterialet var det i huvudsak stationskarlarna vid Trafikavdelningen, men även annan personal från den avdelningen, som ombesörjde daglig skötsel av planteringarna på sta-

tionsplatserna medan trädgårdsmästarna utförde mer omfattande arbeten som plantering, beskärning och planering. Boställshusens planteringar sköttes till stor del av personalen själva men även där utförde trädgårdsmästarna arbeten som att leverera växter.

Planteringsverksamhetens organisation

Denna studie har visat att planteringar ingick som en integrerad del i anläggandet och underhållet av infrastrukturen under åren för undersökningsperioden 1855–1875. Under perioden ändrades arbetssättet men planteringsverksamheten ingick hela tiden i såväl anläggningsarbeten som ordinarie verksamhet, när trafiken kommit igång.

Organisatoriskt låg anläggandet av planteringarna under stationsingenjören, liksom alla andra anläggningar till varje arbetsstation under stambanebyggenas första år. När en arbetsstation upphört övertog huvudstationen samtliga beställningar, inklusive planteringar. När Banavdelningen (som först hette Ingenjörsavdelningen) tillkom hanterades planteringar vid den färdiga banan av baningenjörer.

Efter myndighetsförändringen årsskiftet 1862/63 skedde byggandet av banor inom Statens järnvägsbyggnader (SJB) medan trafik och underhåll sköttes av SJT. Undersökningen har visat att under de första åren fortsatte planteringar att utföras inom ramen för varje arbetsstation inom SJB men efter några år fick planteringsverksamheten en egen organisation inom SJT. Verksamhetens kärna var trädskolorna och det var från dessa som planteringsarbetet utgick. Där odlades och förvarades växter, frön, träd och buskar som sedan plantera-

des ut till stationsmiljöer, de anställdas bostäder och längs banan.

Eneroth och Hellman arbetade deltid med planeringen av verksamheten och ingen av dem var placerade på Statens järnvägars huvudkontor utan de skötte uppdragen hemifrån, eller som för Eneroth ibland från andra uppdragsgivares herrgårdar. Eneroth skrev sina första rapporter till styrelsen för SJT medan Hellman rapporterade till det tredje distriktet i Malmö. När Eneroth slutade år 1872 övertog Hellman samtliga distrikt året efter och fortsatte att arbeta hemifrån men rapporterade i huvudsak till överdirektören för Banavdelningen och fick budget från bandirektörerna på respektive trafikdistrikt.

Närvarons frånvaro och det förgivet tagna

Inom järnvägshistoria har teknologin inom järnvägssystemet, fordonen och järnvägens påverkan på samhället undersökts i stor utsträckning. De gröna järnvägsmiljöerna, som formades och användes av många människor, är däremot relativt okända såväl inom forskning som i samhället i stort. Planteringarna var på sin tid förgivet tagna och närvarande. Idag är de i flera avseenden frånvarande.

I arbetet med den här undersökningen har det varit slående hur osynliga planteringarna är i både historisk och modern litteratur om järnväg. För samtiden verkar det vid mitten av 1800-talet ha varit självklart med gröna miljöer, med tanke på att de i stor utsträckning anlades vid privatbostäder och vid offentliga byggnader och platser, inte minst vid järnvägen. Vid

1800-talets mitt fanns, som vi sett i den här undersökningen, ett växande intresse för parker och trädgårdars nytta, mening och betydelser vilket visade sig i samhällsdebatten och även i föreningsbildningar och publikationer.

Planteringar nämns ofta inte alls i reseberättelser och i tidningsreportage från nya stationsplatser men denna studie har visat att de fanns där, och i stor omfattning. För de som i mitten av 1800-talet var verksamma inom järnvägsanläggningar liksom för den tidens författare och journalister, som inte nämner planteringar i texter och reportage om järnvägen framstod de gröna miljöerna förmodligen som självklara och togs därför för givna. Inom forskningen har järnvägens planteringar haft en liten roll, inte bara på grund av uppfattningen om att det inte finns något arkivmaterial bevarat, utan för att planteringar vid järnvägen är en företeelse som varit "overlooked" för att använda Moira Smiths uttryck. Det som under 1800-talet var förgivet taget har historieskrivningen gått mycket förbi när det gäller planteringar vid järnvägen, vilket kan beskrivas som ett exempel på "silencing the past" med Michel-Rolph Trouillots ord.

I Statens järnvägars minnesböcker från år 1906 (50-årsjubiléet) och år 1931 (75-årsjubiléet) beskrivs planteringarna separat i egna kapitel. År 1906 framhålls de även i kapitlet om "Husbyggnaderna vid Statens Järnvägar" men i minnesboken från år 1956 (100-årsjubiléet) är det som att de inte existerar.⁴ Under 1900-talets andra hälft skedde en förändring i synen på gestaltningen och förvaltningen av järnvägsmiljöer. Från att gräsmattor, häckar, trädplanteringar, blom-

⁴ Sundius 1906; Cederpalm, Enoch: "Planteringsväsendet" i *Statens Järnvägar 1906–1931. Minnesskrift i anledning av de svenska statsbanornas 75-åriga tillvaro med Kungl. Maj:ts nådiga bemyndigande* utgiven av Kungl. Järnvägsstyrelsen, band II, Stockholm 1931; Edelsvärd & Zettervall 1906 och *Sveriges Järnvägar hundra år. Minnesskrift utgiven av Kungl. Järnvägsstyrelsen med anledning av Statens Järnvägars 100-årsjubileum 1.12.1956*, Stockholm 1956.

rabatter, fruktträd och bär- och blomsterbuskar var en del i järnvägssystemet utvecklades verksamheten successivt. Idag är järnvägens planteringar okända för många. I 2000-talets järnvägssystem finns sällan planteringar som företeelse eller spåren av dem med som kunskapsunderlag. Hur vi kan förklara och förstå det faktum att den omfattande planteringsverksamheten så småningom helt upphörde framstår som ett näst intill outforskat område.

Fortsatt forskning

Att undersöka järnvägens planteringar utifrån olika perspektiv och teoretiska angreppssätt framstår som en angelägen uppgift. Hur planteringar anlades och användes i anslutning till de enskilda järnvägarna för persontrafik och de äldre industribanorna för godstransporter vet vi väldigt lite om. Vilket växtmaterial som användes till de olika typerna av planteringar och hur valen av växtmaterial har varierat över landet, mellan olika järnvägsbolag och ändrats över tid är intressanta forskningsfrågor.

För den som närmare vill undersöka hur de nya anläggningarna togs emot av befolkningen, vilka praktiker som uppstod och hur de enskilda platserna i detalj skapades med planteringar, arkitektur och anläggningar för trafiken finns många frågor att formulera och undersöka. Räkenskaper har visat sig vara ett användbart material där varje plats kan följas årsvis.

Från trädskolorna i Alingsås, Valla och Liljeholmen finns ett omfattande material

i Olof Eneroths personarkiv. En fortsatt forskningsuppgift skulle kunna vara att undersöka trädskolornas roll, uppbyggnad och verksamhet. I arkivmaterialet finns också inventarielistor, växtförteckningar och arbetsrapporter som kan användas i framtida studier av växtmaterial och hur det hanterades. Sammantaget är det många trädgårdsmästare som har arbetat med järnvägarnas planteringar. Ett intressant ämne för fortsatt forskning skulle också kunna vara trädgårdsmästarnas bakgrund och verksamhet. Den detaljerade arkivförteckningen i "Källor och litteratur" är avsedd att vara ett redskap för andra i kommande arbeten. Som en fortsättning på detta projekt är min avsikt att fördjupa förståelsen av planteringarna längs järnvägen, bland annat genom att också titta närmare på hur planteringsverksamheten vid den statliga järnvägen minskade och upphörde under 1900-talets andra hälft.

Hur kan de materiella och immateriella lämningarna efter järnvägens planteringar bevaras, utvecklas och på ett hållbart sätt användas? Hur vill vi att framtidens järnvägsmiljöer ska se ut? Min förhoppning är att den här licentiatuppsatsen kan vara ett bidrag till diskussionen om hur grönytor vid järnvägen och i andra offentliga rum kan användas och hur kulturarvet kan hanteras. Resultaten av påträffat arkivmaterial och bilden av planteringsverksamheten vid de första statliga järnvägarna kan förhoppningsvis användas till kommande forskning inom flera olika ämnesområden.

SUMMARY

This licentiate thesis examines gardens and plantations along the early Swedish state railways. In the field of railway history the technology in the railway system, the vehicles and the impact of the railways on society are largely investigated. The green areas connected to the railways are quite unknown and not acknowledged as a cultural heritage.

The purpose of the investigation is to depict the planting activities during the years 1855–1875 by studying contemporary archival sources. An overall question for the investigation is: How can we explain and understand the investments in gardens and plants along the railways in the middle of the 19th century in the new transport system? The specific questions for the investigation are:

1. What archival material is preserved from the first decades of the planting activities?
2. When was the planting activities along the state railways initiated?
3. Which kind of plantations were made along the railways until the year of 1875?
4. Which roles did the different kinds of plantations play?
5. How was the planting activities organized?

Starting with four early stations – Alingsås, Eslöv, Stockholm and Hallsberg – several kinds of archival materials, like photographs, accounts, annual reports and sketches, have been found in different archives. The amount of the archival material contrasts with the misconception of total lack of sources from the planting

activities along the railways. During the investigation it became obvious that knowledge of the organization of the state railways, and how it has changed during the years, is a key to explain where and how the material has been archived. The material used in this study has been analysed based on the concepts role, meaning and organization.

There was a great interest in nature and gardens during the middle and second half of the 19th century. Planning for urban green areas was an integral part of city planning, plantations were arranged in connection to public buildings, many handbooks and magazines were published and education of gardeners was developed in several places in Sweden during this period.

A few examples from the private railways and railways in other countries show the widespread use of gardens and plantations connected to railways. In 1855 the construction of the first state railways in Sweden was started and by the end of the following year, the first sections were inaugurated with trains for passengers.

The survey demonstrates that gardens and plantations were an integrated part in the railway system from the beginning. With inspiration from the domestication theory and a place theory the planting activities are interpreted as tools for domestication of the new technology and for place-making. In connection to every new railway station there was a station park, often along the tracks besides the station building, but sometimes on the opposite side of the yard in front of the station building. In many places there was a round flower bed in front of the station building and flower beds near the station

building and other buildings in the station area such as restaurants and hotels. Nearby the privy, commonly placed within the park, there were bushes, trees and other plants.

Like city parks during the same time, the railway parks also provided protection from the sun, and were used as meeting-places in the bourgeoisie manner, offering the opportunity to view nice plants and contributing to health aspects. Specific to the railway parks was that they offered a place for passengers to spend time while waiting for a train. Furthermore, they helped hiding the odours from the privies and the steam-engines. It is also noteworthy that the railway parks were the first public parks in many of the cities and municipalities in Sweden.

Trees and hedges were also planted along the tracks to offer protection from fire, weather and accidents. Grass and bushes was used along the tracks and in the areas of railway stations. The employees of the state railways were expected to work the gardens belonging to their assigned houses, both for utility and adornment. In summary the plantations were used for adornment, utility and protection.

In the first years local gardeners were appointed by the state railways and the plants were purchased from seed shops, planting associations and private nurseries. Quite soon, in the year of 1858, a plant nursery was built in Gothenburg. After a few years a sub-organization in the state railways was formed which included coordinators, employed gardeners and plant nurseries. The first coordinators Olof Eneroth and Frey Hellman were hired from the year 1864. From the year 1873 Hellman

was the head of the planting activities in all districts. Both of them were devoted to “naturförsköningskonsten”, the art of beautification of nature. This ideal had a holistic view on the landscape which included the simultaneous cultivation of humans and nature. The planting activities during that time were extensive but are today overlooked in historic accounts and narratives. The concept “looking at the overlooked” was formulated by Moira Smith and is here used to explain why gardens and plantations along the railways are quite unknown. In the middle of the 19th

century gardens and plants in public areas were taken for granted. Michel-Rolph Trouillot’s concept of “silencing the past” is used to understand why this cultural heritage is overlooked.

This investigation intends to contribute to the understanding of how railway areas were designed and why the creation of attractive green environments was considered so important during the second half of the 19th century. Hopefully the results can also be used as a knowledge base and an inspiration for designing future station areas and other public places.

TACK

Till det här projektet har jag fått massor av hjälp från kollegor och ideella järnvägshistoriker. På Järnvägsmuseet, där jag har min arbetsplats, finns arkivmaterial och litteratur inom ämnet järnvägshistoria. Jag har kunnat ställa frågor till mina kollegor Robert Herpai och Christina Engström som tagit fram arkivmaterial och litteratur från biblioteket, vilket rymmer både svensk och internationell litteratur om järnvägshistoria. I boksamlingen finns en hel del litteratur från 1850–1870-talen, ofta är det bara på Järnvägsmuseet och Kungliga biblioteket dessa böcker finns. Litteratur från andra länder från den här tiden är Järnvägsmuseet, med några få undantag, ensam om att ha i sin samling. Bibliotekarierna på Högskolan i Gävle har varit otroligt hjälpsamma och utan alla fjärrlån hade det inte blivit någon licentiatuppsats.

Jag har även tagit del av arkivmaterial från många andra arkiv tack vare ideellt engagerade järnvägshistoriker och jag har kunnat samarbeta med trädgårdsantikvarie Ulrika Rydh för viss arkivforskning. De ideella historikerna Jonny Hallgren, Anders Jansson och Lars Berggrund har försett mig med avfotograferade, och en del transkriberade, arkivhandlingar från Riksarkivet och landsarkivet i Göteborg. På plats har jag fått experthjälp av Anders Jansson för att så att säga söka bakvägen till arkivmaterialet från planteringsväsendet. En förutsättning för att hitta sökvägarna i arkiven har varit Anders Janssons kunskap om SJ:s organisation och hur den har förändrats över tid, liksom SJ:s sakgruppsregister och när registren omnummerats.

Parallellt med forskarutbildningen har ett samarbete pågått mellan Järnvägsmuseet,

Trafikverket och trädgårdsantikvarie Ulrika Rydh. För att få någon uppfattning om vad som finns kvar av planteringar längs järnvägen har Ulrika Rydh gjort fyra provinventeringar, varav en tillsammans med Fredrik Fogelberg och Fiona Trainor. Den första omfattade 13 stationer i olika delar av Sverige. Den andra inventeringen genomfördes runt Örebro, där några av de äldsta stationerna i Sverige finns längs Köping-Hultbanan. På denna inventering följde jag med och fick på det sättet en inblick i hur spåren efter planteringar kan se ut idag. Materialet har inte bearbetats vidare i denna undersökning, men erfarenheten att se spår efter planteringar har bidragit till förståelsen av företeelsen planteringar längs järnvägen. I augusti 2017 var vi tio kollegor från Trafikverket som gjorde ett studiebesök till Norge och BaneNOR, motsvarigheten till svenska Trafikverket, där Marit By berättade och visade hur de arbetar med gröna miljöer vid järnvägen. Efter den resan har kontakterna varit många med Marit.

De här åren har jag gått forskarutbildningen på halvtid och arbetat på Järnvägsmuseet halvtid. Fram till årsskiftet 2017/18 ingick Järnvägsmuseet i Trafikverket. Närheten till verksamheten där har varit givande för mitt doktorandarbete. Jag har ingått i Trafikverkets strategiska kulturmiljögrupp vilket berikat, och gett perspektiv på, projektet med aktuella frågor om järnvägens förutsättningar och kulturmiljöer. Trafikverket har lämnat generösa bidrag till finansieringen av projektet och bidragit med intressanta diskussioner i styrgruppen och referensgruppen till projektet. Även kontakten med kollegorna på museet och den nya myndigheten Statens maritima

och transporthistoriska museer har gett olika inspel, och uppmuntrande stöd, till projektet.

När doktorandprojektet var i sin linda blev jag tillfrågad av Svenska byggnadsvårdsföreningen om att skriva en artikel till tidskriften *Byggnadskultur* som våren 2016 skulle ha temat "Det rörliga kulturarvet". Artikeln blev en rivstart till projektet, och så här i efterhand, hållen på en väldigt allmän nivå. Både syfte och frågeställningar för licentiatuppsatsen kom att ändras efter att artikeln skrevs. Så blev det även med nästa artikel, till *Bulletin för trädgårdshistorisk forskning*, där doktorandprojektet presenterades kort. Materialet från Kungliga biblioteket blev grunden för en artikel som jag skrev tillsammans med Ulrika Rydh för *Pomologen*. Avgränsningen var Olof Eneroth, vilket i tid (hösten 2017) stämde väl hur jag snävat in projektet till att behandla den första perioden av planteringar längs järnvägen. Efter att artikeln skrevs har ytterligare arkivmaterial bearbetats och som visade att även vi fortsatte att använda uppgifter som var felaktiga.

Under projekttiden har jag gjort ett antal presentationer i olika sammanhang, på Järnvägshistoriska dagar på Järnvägsmuseet, på Trafikverket, för studenter och för föreningar av olika slag, som i samtliga fall väckt nya frågor. Det har varit inspirerande för mig att få så många intresserade kommentarer och funderingar. Presentationerna och artiklarna har lett vidare till flera studentarbeten vilket känns extra roligt.

På institutionen för kulturvård har det varit givande seminarier och kurser. Doktorandgruppen har varit ett stort stöd på den vingliga stigen till en färdig licentiatuppsats. Mina handledare Katarina Saltzman

(huvudhandledare med den äran), Eva Gustavsson och Eva Löfgren har tillsammans med mentor Johan Bergkvist stöttat och kommit med konstruktiva synpunkter under hela resans gång. Susanne Fredholm bidrog med intressanta infallsvinklar och rediga synpunkter som granskare till mittseminariet. I slutskedet har även Anders Jansson, Robert Herpai, Ann-Marie Björk och Ola Wetterberg läst manus och kommit med avgörande synpunkter. Ann Andersson har gjort en språklig granskning av texterna och Mikael Dunker har formgett ett spretigt manus till en färdig licentiatuppsats.

STORT TACK till alla som varit inblandade på något sätt!

Tack också till min familj som orkat med mina bitvis intensiva skrivperioder. Ett sista tack till Torbjörn och Kattis, ni skulle ha varit med på hela denna resa men livet ville annorlunda.



KÄLLOR OCH LITTERATUR

Otryckta källor

Arkiv

Hellmanska släktarkivet, Eksjö, i privat ägo

A1,

1-5a, Brev till och från C-O Hellman och hans närmast anhöriga, 1837-1879,

19/2 1863.

13/3 1864.

30/3 1870.

27/12 1870.

Järnvägsmuseet, Gävle

A4ch, SJ Trädgårdsväsen, Ba-meddelanden 0:4/72, 72-11-16 och Ba 72-0194/3709, 21 feb. 1972.

Bildarkivet,

Henning Segerros samling.

Fogelbergs samling.

Köping-Hults Järnväg,

Direktionens protokoll år 1852-1860.

Ritningar.

SJ,

Arvodesstat 1907.

5705, Cirkulärsamling 1857-1862.

III:e distriktet,

Diverse personers skrivelser 1863, 28/9 och 2/10 1865.

Kongl. Styrelsens för Statens jernvägstrafik,

Cirkulär No 19, Literering af inkomster och utgifter.

"Rulla öfver Tjenstemän och Betjening på 2:a Trafik-distriktet, den 1 januari 1865".

"Rulla öfver Tjenstemän och Betjente vid 3dje Trafik-Distriktet af Statens Jernvägar upprättad år 1863".

Särtryck nr 2, *Reglemente för tjänstgöring vid trafiken å Statens Jernvägar*, 1855 och 1858.

Särtryck nr 22, *Föreskrifter och anvisningar rörande användandet och skötseln af Statens jernvägars gräsbärande eller för planteringar afsedda mark*, Stockholm 1879.

Telefonkatalog Nr 12, Maj 1933.

Jönköpings museum

Fotoarkivet.

Kungliga biblioteket

Handskriftssamlingen, Olof Eneroth: Manuskript m.m.,

Brev, biographica, m.m., HS Acc2003/3:1,

Brev 29/6 1862.

Skiss Alingsås station.

Skiss Hallsbergs station.

Skiss Jönköpings station.

Rapporter rörande trädgårdsarbeten, HS Acc 2003/3:2,

"1868 Lerums station".

"2a Trafik Distriktet, Inventering i Plantskolan".

"Arbeten i plantskolan vid Alingsås", april 1868 och juni 1868.

Arbetsrapporter, april 1868 och juni 1868.

Arbetsrapport augusti 1869.

"Arbetsrapport för Mars månad 1870".

"Arbetsrapport April månad 1870".

"Arbetsrapport Maj månad 1870".

"Arbetsrapport för januari månad 1870".

"Arbetsrapport för Juli månad 1870".

Brev 13 September 1870.

Brev från Blomgren till Eneroth daterat 14 september 1866.

Brev från Lenning till Eneroth daterat 21 juli 1869.

Brev från Lenning till Eneroth daterat 7 september 1869.

"Fördelning af Frö, Blomster, träd och buskar" 1867.

"Fördelning af de växter hvilka Herr Direktör Tjäder skänkt till Westra Stambanans Banvakter.", 9/7 1869.

"Fördelning af de Dahlior och Stockrosor hvilka Herr Direktör Tjäder skänkt till Banvakterna å Westra Banan på Första Distriktet", 12/4 1870.

”Inventarielista öfver de Wäxter hvilka öfvervintras uti Wäxthuset.”, daterad januari 1870.
”Inventering i Plantskolan” odaterad.
”Parkanläggningarna å Stationerna inom 5 sektion hafva år 1868 med arbete, arvoden, växter m.m. inalles kostat:”.
”Plantskolan och wäxthuset vid Alingsås 1867”.
”Redovisning af de under året 1867 utförda arbeten på första Trafikdistriktet”.
”Sammandrag af arbetet på Norra Stambanan för 1867”
Skisser osignerade och odaterade.
”Uppgift för underhållskostnad för Trädgårdsanläggningarna inom 1sta Bansektionen år 1868”.
”Uppgift på förrättade resor och arbeten” Maj 1868.
”Uppgift å kostnaden för planteringarna vid hvarje station inom 3de Sektion under år 1868”.
”Uppgift öfver Walla trädskola 1866”, brev daterat 16 maj 1866 från Blomgren till Eneroth.
”Uppgifter å Kostnader för Walla Trädskola 1865”.
”Walla Trädskola”, brev daterat 14 September 1866.
”Ändamålet med Trädgården vid Jernbanan”.

Brevsamlingar och korrespondens
Autografsamlingen KB1/1,
Brev från Nils Ericsson,
Brev till Adolf Wilhelm Edelsvärd odaterat.

Landsarkivet i Göteborg
SJ, II Distriktet.
Distriktsförvaltningen, J1A:1.
Distriktsförvaltningen 1855–1969,
Bandirektörens inkommande skrivelser och korrespondens,
E3AA:1, 1866:4.

Landsarkivet i Lund
SJ 3:e trafikdistriktet,
Byråavdelningen,
B5:1, 1867:349, 1868:555.
B5:2, 1868: 208, 1869: 280, 1869:352, 1869:376, 1869:473, 1869:501.
C2AA:1, 1866:507.
C2AB:1, Inre Diarium 1864–1866, 1864:310, 1864:343.
C2BB:1, 1864:369.
C2CA:1, 1873:163.

The National Archives, Storbritannien
”Plan of Railway Garden Field” 1856, ACC3412/4/14.

Riksarkivet
Statens Järnvägar (SJ) med föregångare,

Förvaltningsarkiven 1855–2000,

Bantekniska Byrån/Banavdelningen (Bbr),

Diarium. Trädgårdsärenden 1873–1888, C3:1,

3:e distr. 1874 januari.

1:a distriktet 1874 februari.

3:e distriktet 1874 april.

F1, Volym 3, 1904–1908, Reseberättelse år 1909.

Utgifter för trädgårdsväsendet 1888–1915, D1:1.

Årsredogörelser. Trädgårds- och planteringsväsendet, F3:1 1891–1958.

Kgl. Styrelsen över statens järnvägsbyggnader
(inkl. Nils Ericssons enmansmyndighet) 1855–1882,

A1 volym 4, 174, 297.

A1, volym 4, 590, 591, 1151, 655, 656.

Rapporter från arbetsstationer Serie F1 volym 2 1858, juni 1858.

Överste Ericsons underdåniga rapporter över arbetenas fortgång, F1 volym 2 1858.

Överste Ericsons underdåniga rapporter över arbetenas fortgång, B4 volym 1 1860
och volym 2 1861.

Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888,

Inre diariet, B1,

volym 7, 1866, 142.

Yttre diariet, E2,

volym 1, 1863, 150.

volym 1, 1864, 321.

volym 2, 1868, 92.

volym 2, 1868, 93.

Diarium Yttre, C1,

volym 14, 1869, 239.

Stambanearkiven

Västra stambanan,

G4 Verifikationer 1856.

G4 Verifikationer 1860.

G4 Volym 40, 1858.

G4 Volym 40, maj 1858:22.

G4 Volym 72, november–december, 1859:520.

G4 Volym 73, juni 1860:601, juni 1860:629 och juli 1860:637.

G4 Volym 82, 1860.

G4 Volym 99, 1862.

G4 Volym 106, juli–december 1862, september:1705. november:1717.

G6b Bokslutsrapporter, G10 Volym 0, Bokslutsrapporter 1862.

Västra stambanan från Göteborg,

- G4 Volym 33, 1857, Oktober 434.
- G4 Volym 34, 1857, November 412.
- G4 Volym 43, 1858, September 13.
- G4 Volym 44, 1858, Oktober 43.
- G4 Volym 45, 1858, November 19.
- G4 Volym 71, 1859, September 603.

Södra stambanan,

- G3 Volym 4, 1863, December:548.
- G3 Volym 5, 1864, April:2236.
- G3 Volym 6, 1864, Maj:2238, Juni:2236, 2237, 2238, 2239.
- G5 Volym 5, 1860, Maj M1.
- G5 Volym 5, 1860, Juni M. 35.
- G5 Volym 6, 1860, Juli M124.

Södra stambanan från Malmö,

- G4 Volym 28, 1858.
- G4 Volym 29, 1858 September, Kontrollkassaboken Byggnadsavdelningen och M3.
- G4 Volym 30, 1858.
- G4 Volym 31, 1858, November M 13.
- G4 Volym 32, 1858.
- G6 Volym 2, 1859.
- G6 Volym 4, 1859, Oktober M. 11, December M 8 och M 34.

Elektroniska källor

Andersson, Elisabeth: *Med gröna ögon på arbetet – Alingsås station*, Övningsuppgift, Landskapsarkitektur Alnarp, vt 2012.

http://www.alingsastradgard.se/Alingsas_station_Elisabeth_Andersson.pdf, hämtad 2016-11-09.

Arkiv Digital AB

<https://www.arkivdigital.se/>

Brännkyrka (A, AB) AI:17, 1866–1870; Brännkyrka (A, AB) AI:19, 1871 – 1875; Ovansjö (X) Kl: 4, 1848–1862, hämtad 2019-05-22.

Riksarkivet, Härnösands landsarkiv, Ovansjö (X) Kl: 4, 1848–1862, bild 111, s. 213, år 1857, hämtad 2018-03-13.

Auctionet.com

<https://auctionet.com/sv/954640-frey-hellman-ovader-olja-duk-limmad-pa-panna-signerad>, hämtad 2019-08-20.

Auktionsverket

<http://online.auktionsverket.se/1710/490724-frey-hellman-oljemalning/>, hämtad 2019-08-20.

Bebyggelseregistret

<http://www.bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/anlaggning/visaHistorik.raa;jsessionid=C9E0B79FE7F9EA1B998E501798659E1F.lx-ra-bbr?anlaggningId=21300000011067&page=historik&visaHistorik=true>, hämtad 2019-08-21.

Biografiska anteckningar

http://www.mattiasloman.se/forskning/index.php?title=Hellman_fr%C3%A5n_Asby, hämtad 2019-08-20.

http://www.mattiasloman.se/forskning/index.php?title=St%C3%A5lhammar_nr_496, hämtad 2019-08-20.

Fredriksdal

Fredriksdal, <https://fredriksdal.se/kokstradgarden/>, hämtad 2019-11-19.

Gamla Lund

<http://www.gamlalund.se/PDF/personregister.pdf>, hämtad 2018-04-18.

Historia.nu, Historiskt om svenska järnvägar

http://www.historiskt.nu/smalsp/soderh_jvg/shj_fakta.html#1, hämtad 2017-09-05.

Historia.se, Portalen för historisk statistik – historia i siffror

<http://www.historia.se/htmldata6/index.html>, hämtad 2018-09-12.

Kungliga biblioteket, Dagstidningar

<https://tidningar.kb/>

Mauritz släktbok, Mauritz Spathon år 1936, överförd till digital text av Lars-Erik Spathon år 2012

<http://bjaraslakten.se/histories/Mauritz%20Spathon%20sl%E4ktbok.pdf>, hämtad 2018-06-13.

Ortshistoria.se

<http://ortshistoria.se/befolkning/index>, hämtad 2017-10-12.

Riksarkivet

Nils Ericson, <https://sok.riksarkivet.se/sbl/artikel/15351>, Svenskt biografiskt lexikon (art av Bengt Hildebrand.), hämtad 2019-12-15.

Pehr Olof Emanuel Eneroth, <https://sok.riksarkivet.se/sbl/artikel/16103>, Svenskt biografiskt lexikon (art av Albert Wiberg.), hämtad 2019-08-09.

Stockholmskällan

Stockholmskällan, Jämför historiska kartor, 1863 och 1885, <https://stockholmskallan.stockholm.se/sok/?q=&map=true&alternatemap=true>, hämtad 2019-12-19

Svenska Akademiens ordlista

<https://svenska.se/saol/?id=1896060&pz=7>, ”mening”, hämtad 2019-12-30.

Svensk ordbok

”boställshus”, https://svenska.se/saob/?id=B_3961-0168.Q456&pz=7, hämtad 2020-01-02

Wikipedia

[https://sv.wikipedia.org/wiki/Fot_\(enhet\)](https://sv.wikipedia.org/wiki/Fot_(enhet)), hämtad 2018-06-14.

https://sv.wikipedia.org/wiki/Statens_J%C3%A4rnv%C3%A4gars_arkitektkontor, hämtad 2017-02-08.

Äldre svenska måttenheter

<http://www.ukforsk.se/subjects/enheter.htm>, hämtad 2019-05-21.

Muntliga uppgifter

Robert Herpai, Järnvägmuseet, 2017-03-16, 2018-11-01.

Anders Jansson, 2020-01-10.

Gunilla Linde Bjur, 2017-01-11.

Arbetsmaterial

Conservation RED19, Evaluation form. Institutionen för kulturvård, Stencil 2019.

Tryckta källor och litteratur

Adelsköld, Claes: *En utflygt på Gefle-Dala jernväg*, A. P. Landin, Gefle 1860.

Ahrland, Åsa: *Den osynliga handen. Trädgårdsmästaren i 1700-talets Sverige*, Carlsson, Stockholm 2006.

Almevik, Gunnar: *Byggnaden som kunskapskälla*, Göteborg studies in conservation, Göteborgs universitet, Göteborg 2012.

Alvesson, Mats & Sköldberg, Kaj: *Tolkning och reflektion. Vetenskapsfilosofi och kvalitativ metod*, Studentlitteratur, Lund 2017.

Améen, Lennart: "Järnvägen i svenskt landskap" i Améen, Lennart och Forsström, Margit (red): *Bebyggelsehistorisk tidskrift*, nr 12 1986, Umeå 1987.

Améen, Lennart och Forsström, Margit (red): *Bebyggelsehistorisk tidskrift*, nr 12 1986, Umeå 1987.

Andersson, Andrea: *Stationsutveckling på stad och i landsbygd – exempel från Gagnef*, Examensarbete i landskapsplanering, 30 hp, Institutionen för stad och land, Sveriges lantbruksuniversitet, Uppsala 2009.

Andersson, Henrik O. & Bedoire, Fredric: *Bankbyggande i Sverige*, Arkitekturmuseet, LiberFörlag, Stockholm 1981.

Andréasson, Anna: *Trädgårdshistoria för inventerare*, POM – Programmet för Odlad Mångfald, Lund 2007.

Aronsson, Peter & Johansson, Lennart (red.): *Stationssamhällen. Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*, Växjö universitet, Malmö 1999.

Aronsson, Peter: "Kulturarvets berättelser – industriarvets mening" i *Otydligt, otympligt, otaligt. Det industriella kulturarvets utmaningar*, Alzén, Annika & Burell, Birgitta (red.), Stockholm 2005.

Ask, Catarina: *SJ:s planteringsväsen – utifrån en fallstudie av Eslövs järnvägsstation*, Examensarbete inom landskapsingenjörsprogrammet, 1999:19, SLU, Alnarp. 1999.

- Atlas zu dem Handbuch für specielle Eisenbahn-Technik unter Mitwirkung von Fachgenossen,*
Verlag von Wilhelm Engelmann, Leipzig 1873.
- von Baeyer, Edwinna: "Manitoba History: The Rise and Fall of the Manitoba Railway Garden" i
Manitoba History, Number 31, Spring 1996.
- Bakerson, Aram: *Från järnvägsstation till kommunikationsnod. En studie av verksamhetsfunktioner, rumsliga komponenter och anpassning till nutida resandebehov i järnvägsstationer från sju länder*, Chalmers tekniska högskola, Institutionen för arkitektur, Göteborg 2010.
- Berggrund, Lars: "Statens Järnvägar – ett affärsverk i hundra år" i *Spår* 2013.
Sveriges Järnvägsmuseums årsbok utgiven i samarbete med Järnvägsmusei Vänner, Gävle 2013.
- Berggrund, Lars & Bårström, Sven: *De första stambanorna. Nils Ericsons storverk*,
Sveriges Järnvägsmuseum, Gävle 2014.
- Bergkvist, Johan, "Järnvägarnas parker och trädgårdar – en återblick" i *Spår* 2012,
Årsbok utgiven av Sveriges järnvägsmuseum och Järnvägsmusei vänner, Gävle 2012.
- Bergkvist, Johan: *Landskapsarkitektur i järnvägslandskap. Platsernas förändring i historiskt perspektiv*, Swedish University of Agriculture Sciences, Licentiatavhandling, Uppsala 2013.
- Bergquist, A. John: "Alingsås station genom 85 år – 1855-1940" i *Spår* 2014,
Sveriges Järnvägsmuseums årsbok utgiven i samarbete med Järnvägsmusei Vänner, Gävle 2014.
- Berker, Thomas, Hartmann, Maren, Punie, Yves & Ward, J. Katie: *Domestication of Media and Technology*, Open University Press, London 2006.
- Bettridge, Christopher: "The SM's pride and joy: Some notes on railway station gardens"
i *Historic Environment*, Vol. 10, No. 1, 1993.
- Bidrag till Sveriges Officiella Statistik, L) Statens järnvägstrafik 1.*
Trafik-Styrelsens underdåniga berättelse för år 1862, P. A. Norstedt & Söner, Stockholm 1864.
- Bidrag till Sveriges Officiella Statistik, L) Statens järnvägstrafik 3.*
Trafik-Styrelsens underdåniga berättelse för år 1864, Joh. Beckman, Stockholm 1865.
- Bidrag till Sveriges Officiella Statistik, L) Statens Jernvågstrafik. 4.*
Förre delen. Trafik-Styrelsens underdåniga berättelse för år 1865, Stockholm 1866.
- Bidrag till Sveriges Officiella Statistik, L) Statens Jernvågstrafik 5.*
Trafik-Styrelsens underdåniga berättelse för år 1866, Stockholm 1867.
- Bidrag till Sveriges Officiella Statistik, L) Statens Jernvågstrafik 6.*
Trafik-styrelsens underdåniga berättelse för år 1867, Stockholm 1868.
- Bidrag till Sveriges Officiella Statistik, L) Statens Jernvågstrafik 7.*
Trafik-styrelsens underdåniga berättelse för år 1868, Stockholm 1869.
- Bidrag till Sveriges Officiella Statistik, L) Statens Jernvågstrafik. 13.*
Trafik-Styrelsens underdåniga berättelse för år 1874, Stockholm 1875.
- Bidrag till Sveriges Officiella Statistik, L) Statens Jernvågstrafik. 14.*
Trafik-Styrelsens underdåniga berättelse för år 1875, Stockholm 1876.

- Bidrag till Sveriges Officiella Statistik. L) Statens Järnvägstrafik. 19 a. Trafikstyrelsens underdåniga berättelse för år 1880, Bihang. Kartor öfver utsträckningen af Sveriges jemte Norges och Danmarks jernvägar vid slutet af hvarje år under tjugufemårsperioden 1856–1880..*
- Björklund, E.O.J.: "Administrativ historik" i *Statens Järnvägar 1856-1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning*, Del I, Centraltryckeriet, Stockholm 1906.
- Blomberg, Eva: *Hallonlandet. Trädgårdens odling under 200 år*, Sekel Bokförlag, Lund 2012.
- Brown, Ron: *The train doesn't stop here any more. An illustrated History of Railway Stations in Canada*, Broadview Press, Peterborough 1991.
- Brüsch, Björn: "Provisions Made for Prosperity and Affluence: Karl Sigmund Franz Freiherr von Stein zum Altenstein and the Establishment of the Gärtnerlehranstalt in Prussia" i *Centaurus* 2007:vol. 49.
- Bucht, Eivor: *Public parks in Sweden 1860–1960 – The planning and design discourse*, Swedish University of Agriculture Sciences Doktorsavhandling, Alnarp 1997.
- "Carlslund" i *Historiskt-geografiskt och statistiskt lexikon öfver Sverige*, Andra bandet C-F, Joh. Beckman, Stockholm 1860.
- Cederpalm, Enoch: "Planteringsväsendet" i *Statens Järnvägar 1906–1931. Minnesskrift i anledning av de svenska statsbanornas 75-åriga tillvaro med Kungl. Maj:ts nådiga bemyndigande utgiven av Kungl. Järnvägsstyrelsen*, band II, Stockholm 1931.
- Cederpalm, Enoch: "Statens järnvägar som pionjär för trädgårdsodlingen" i *Trädgårdsodling i Sverige. Hyllningskrift tillägnad Carl G. Dahl på sextioårsdagen den 17 juni 1935*, Stockholm 1935.
- Cederpalm, Enoch: "Trädgårdar och planteringar vid Statens Järnvägar. Föredrag vid Lantbruksakademiens sammankomst den 21 maj 1929" i *Kungl. Landtbruks-Akademiens Handlingar och tidskrift år 1929*, Stockholm 1929.
- Chheng, Youseng and Asano, Jun-ichiro: "Spatial and historic characteristics of Phnom Penh central area: Railway Station Garden" in *International Journey of Sustainable Society*, Vol. 6, No. 3, 2014.
- Clark, Peter & Jauhiainen, Jussi S: "Introduction" i *The European City and Green Space: London, Stockholm, Helsinki and St Petersburg 1850–2000*, Ashgate, Aldershot 2006.
- Creswell, John W. & Creswell, J. David: *Research design. Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*, SAGE, Los Angeles 2018.
- Cresswell, Tim: "Space and place (1977): Yi-Fu Tuan" i Hubbard, Phil, Kitchin, Rob & Valentine, Gill: *Key Texts in Human Geography*, SAGE, London 2008.
- "Cultivate Patches Along Railways" i *The Canada Farmer* 3, no. 9, 15 September 1871.
- D'Ailly, G. A. H.: "Statistisk historik" i *Statens Järnvägar 1856–1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning*, Del I, Centraltryckeriet, Stockholm 1906.
- "Det blommar på Österås", *SJ-Nytt* nr 1955, Stockholm 1955.
- Edelsvärd, Adolf: "Plan och byggnadssätt för Landsortsstäder och Förstäder" i *Tidskrift för Byggnadskonst och Ingenjörsvetenskap* Maj 1859, Stockholm 1859.

- Edelsvärd, Adolf Wilhelm: *Några anteckningar om jernvägarnas inflytande på jordbruket, näringarna och byggnadsverksamheten under de 25 första åren af deras trafikerande. Föredrag i Kongl. Landtbruks-Akademien den 15 maj 1882*, Kongl. Boktryckeriet, P. A. Norstedt & Söner, Stockholm 1882.
- Edelsvärd, Adolf & Hedlund, Sven Adolf, *Beskrifning öfver Westra Stambanan: Göteborg-Töreboda jemte underrättelser för resande. Med järnvägskarta, en Lithografi och sex Träsnitt*, Hedlund & Lindskog, Göteborg 1859.
- Edelsvärd, Adolf & Zettervall, Folke: "Husbyggnaderna vid Statens Järnvägar" i *Statens Järnvägar 1856-1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning*, Del II, Centraltryckeriet, Stockholm 1906.
- Edvinsson, Rodney och Söderberg, Johan, 2011, "A Consumer Price Index for Sweden 1290-2008", *Review of Income and Wealth*, vol. 57 (2).
- Eneroth, Olof: *Handbok i svensk pomologi II*, Norstedt, Stockholm 1866.
- Eneroth, Olof: *Om naturförsköningskonst - iakttagelser i Norra Tyskland, Danmark och Skåne sommaren 1855*, Stockholm 1857.
- Eneroth, Olof: *Trädgårdsodling och naturförsköningskonst*, Hörbergiska boktryckeriet, Stockholm 1857.
- Eneroth, Olof: *Trädgårdsodling och naturförsköningskonst*, Tredje samlingen, Stockholm 1863.
- Eriksson, Elof: "Sveriges trädgårdssällskap förr och nu, 1832-1907" i Dormling, John: *Från avancerad profession till allmän hobby. Drag ur trädgårdsodlingens utveckling 1907-2007*, Vaxholm 2008.
- Faith, Nicholas: *The world the railways made*, Pimlico, London (1990) 2019.
- Flinck, Maria: "Trädgårdshistorisk forskning i Sverige" i *RIG - Kulturhistorisk tidskrift*, vol. 80, nr. 1-2, 1997.
- Flinck, Maria: *Historiska trädgårdar - att bevara ett föränderligt kulturarv*, Carlsson i samarbete med Riksantikvarieämbetet, Stockholm 2013.
- Flinck, Maria: *Tusen år i trädgården. Från sörmländska herrgårdar och bakgårdar*, Tidens förlag/Torekällbergets museum, Stockholm 1994.
- Fogelberg Lagerberg, Charlotte & Fogelberg, Fredrik: *Järnvägens trädgårdskultur - att återskapa banvaktstugans trädgård. Ett projekt utfört på uppdrag av Banverket*. JTI-Institutet för jordbruks- och miljöteknik, 2007. (2007a)
- Fogelberg Lagerberg, Charlotte & Fogelberg, Fredrik: "One hundred years of gardening for public service - the horticultural heritage of the Swedish State Railways", i *Studies in the history of gardens & designed landscapes*, Vol. 31:4, nov.-dec. 2011.
- Fogelberg Lagerberg, Charlotte & Fogelberg, Fredrik: "Parker och planteringar. Om Statens järnvägars trädgårdsväsende under hundra år" i *Årsbok för Riksarkivet och landsarkiven 2007*, Stockholm 2007. (2007b)
- Fogelberg Lagerberg, Charlotte & Fogelberg, Fredrik: "Statens järnvägars trädgårdshistoria" i *Bulletin för trädgårdshistorisk forskning* Nr 21, 2008.
- Forsberg, Knut: *Tidskrift i Naturförskönings-konsten. Praktisk anvisning i Park- och trädgårds-anläggning, växt- och drifhus-konstruktion samt Lantegendomars ordnande m.m.*, Stockholm 1861.

- Fredricson, Tobias: *Järna – stationsområdets planteringar runt sekelskiftet 1900. En historisk undersökning*, Hantverksskolan i Mariestad Dacapo 2004.
- Friesen von E. & Groth, H.: ”Snöplogar och snöskyddsanordningar” i *Statens Järnvägar 1856–1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning*, Del II, Centraltryckeriet, Stockholm 1906.
- Frykman, Jonas & Löfgren, Orvar: *Den kultiverade människan*, Liber Läromedel, Lund (1979) 2019.
- Funk A. & Debo, L: *Atlas enhaltend XXIX Blätter in gr. Folio, darstellend eine Uebersichtskarte, die Bahnhöfe, Güter- und Wagensehoppen, Maschinenhäuser, Wasserstationen und Werkstätten der Eisenbahnen im Königreich Hannover*, Verlag von L. Förster’s artistischer Anstalt, Wien 1852.
- Giertz, Martin: *Svenska prästgårdar. Kulturarv – trädgårdar – byggnadsvård*, Carlssons, Stockholm (2009) 2012.
- Gummerus J.: ”Banornas byggnad och underhåll” i *Finska Statsjärnvägarne 1862–1912. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrifning* II, Helsingfors 1915.
- Gustavsson, Eva: ”Järnvägslandskapet” i *Järnvägen 150 år 1856–2006*, red. Karin Rosander m.fl., Banverket och Informationsförlaget, Stockholm 2005.
- Gustavsson, Eva: *Trädgårdsideal och kunskapssyn. En studie av meningens uttryck med exempel från Gösta Reuterswårds och Ulla Molins skapande handling*, Swedish Univ. of Agricultural Sciences, Doktorsavhandling, Alnarp 2001.
- ”Göteborgs Adress-Kalender för 1862.” i *Göteborgs kalender för 1862*, Handelstidningens Bolags Tryckeri, Göteborg 1862.
- Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 1858-09-24.
- Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 1865-09-25.
- Göteborgs-Posten* 1863-08-17.
- Habermas, Jürgen: *Borgerlig offentlighet. Kategorierna ”privat” och ”offentligt” i det moderna samhället*, Arkiv, Lund 1984.
- Hall, Thomas: ”Den moderna planeringens genombrott. Lagstiftning, beslutsprocess och planeringsvisioner 1860–1910” i Hall, Thomas & Dunér Katarina (red): *Den svenska staden. Planering och gestaltning – från medeltiden till industrialism*, Sveriges Radio, Lund 1997.
- Hall, Thomas: ”Från Hippodamus till Howard” i Hall, Thomas & Dunér Katarina (red): *Den svenska staden. Planering och gestaltning – från medeltiden till industrialism*, Sveriges Radio, Lund 1997.
- Hamnell, T.: ”Bokförings- och kassaväsendet” i *Statens Järnvägar 1856–1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning*, Del IV, Centraltryckeriet, Stockholm 1906.
- Handbok Bebyggelse. Del av metodik för inventering av järnvägens kulturmiljö*, Trafikverket 2017.
- Handbok Utemiljö. Del av metodik för inventering av järnvägens kulturmiljö*, Kmv forum, 2015-2017, Trafikverket 2017.
- Heckscher, F. Eli: *Till belysning af järnvägarnas ekonomiska betydelse för Sveriges utveckling*, Diss. Uppsala universitet, Stockholm 1907.

- Hellborg, Ragnar: *Järnvägen i Eslöv 150 år*, Eslöfs museiförening, Eslöv 2008.
- Hellman, Frey: *Anteckningar under en sommaren 1862 för studier i Naturförsköningskonsten företagen resa i Danmark och Tyskland*, C. G. Södergren, Wexjö 1864.
- Hellspång, Mats och Löfgren, Orvar: *Land och stad. Svenska samhällstyper och livsformer från medeltid till nutid*, Gleerups, Malmö (1974) 1992.
- Henriksson, G. Elin: "1850–1920" i Hallemar, Dan & Kling, Anders (red): *Guide till svensk landskapsarkitektur*, Arkitektur, Stockholm 2013.
- Hermerén, Karin: *Den utsatta konsten. Att förvalta konst i offentlig miljö – etik, lagstiftning och värdeförändring*, Licentiat-uppsats i kulturvård, Göteborgs universitet 2014.
- Hjelm, Angelina: *Ett gestaltungsförslag till järnvägsparken i Gällivare*, kandidatuppsats 21 hp, Trädgårdens hantverk och design, Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet 2008.
- Holmberg, Ingrid: "Trädgårdsföreningens park i Göteborg byggnadsminnesförklarad – En kort historik" i *Lustgården* 1993, Föreningen för Dendrologi och Parkvård, Vol. 1993, årg. 73, Stockholm 1993.
- Horn, Alfred: *Die Eisenbahnen in Österreich. Offizielles Jubiläumsbuch zum 150jährigen Bestehen*, Bohmann Verlag, Wien 1986.
- Howitt, Margaret: *Ett år hos Fredrika Bremer*, Flodin, Stockholm 1867.
- "Hultsvik" i *Historiskt-geografiskt och statistiskt lexikon öfver Sverige*, Tredje bandet G-H, Åke W. Hammars förlag, Stockholm 1862.
- Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen. Jubiläumsschrift zum hundertjährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen. Herausgegeben von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn*, Berlin 1935.
- Härnösandsposten* 1855-08-02.
- Illustrerad Tidning* 1 december 1860.
- Illustrerad Tidning* 8 december 1860.
- Illustrerad Tidning* 10 november 1860.
- Illustrationer till den Oumbärliga Vägvisaren inom Humlegården. Ett minne af det XII Allmänna Landtbruksmötet i Stockholm 1868*, S. A Petersons förlag, Stockholm 1868.
- Ilminge, Christina: *Bevara och sköta en gammal trädgård*, Prisma, Stockholm 2002.
- Isacson, Maths: "Industriminnen som kulturarv. Förändringar i synen på industrins lämningar i Sverige" i *Den Jyske Historiker* nr 122-123, Århus 2009.
- Jansson, Anders: *Statens Järnvägar med föregångare. Organisation 1855–2000*, Landsarkivet i Göteborg 2005.
- "Jernbaneplantninger" i *Nordisk Illustreret Havebrugsleksikon*, 4:e uppl., Köpenhamn 1934.
- "Johan Gustaf Niklander som trädgårdsman" i *Finska trädgårdsodlaren* Årgång IV Maj 1910 N:o 5.

- Jones R. Karen: "The Lungs of the City: Green Space, Public Health and Bodily Metaphor in the Landscape of Urban Park History" i *Environment and History* 24, 2018.
- Järnvägsdata med trafikplatser*, Svenska Järnvägsklubbens skriftserie nr 83, Hässleholm 2009.
- Jönköpingsbladet* 1860-08-09.
- Jönköpingsposten* 1871-06-21.
- Kajiser, Arne: *I fädrens spår. Den svenska infrastrukturens historiska utveckling och framtida utmaningar*, Carlsson, Stockholm 1994.
- Karlslund. Vårdprogram för park och trädgård*, Örebro kommun, Örebro 2004.
- Karsvall, Olof: "Retrogressiv metod. En översikt med exempel från historisk geografi och agrarhistoria" i *Historisk tidskrift* 133:3, 2013.
- Kartaschew, Kenneth von: "Anteckningar om stationshus" i *Fornvännen* 1972:215, Stockholm 1972.
- Key, Ellen: *Minnen av och om Emil Key, III*, Albert Bonniers förlag, Stockholm 1917.
- Kilander, Svenbjörn: *Den nya staten och den gamla. En studie i ideologisk förändring*, Uppsala universitet, Uppsala 1991.
- Klintborg Ahlklo, Åsa: "SJ:s rabatter – Statens järnvägar som förmedlare av trädgårdskultur" i *Lustgården* 1993, Föreningen för dendrologi och parkvård, Stockholm 1993.
- Klintborg Ahlklo, Åsa: "Trädgården som lantbrukets förebild i 1800-talets Skåne" i Klintborg Ahlklo, Åsa & Magnusson Staaf, Björn (red): *Bebyggelsehistorisk tidskrift* nr 48 2004, Swedish Science Press, Uppsala 2005.
- Klintborg Ahlklo, Åsa: *Åkerns blomma. Trädgården som jordbrukets förebild i 1800-talets Skåne*, Sveriges lantbruksuniversitet, Alnarp 2012.
- Kostof, Spiro: *The City Assembled. The elements of urban form through history*, Thames and Hudson Ltd, London 1992.
- Kortfattad beskrivning över den historiska och tekniska utvecklingen av vissa större statsbanestationer*, Järnvägsstyrelsen, Stockholm 1938.
- Kullander, Björn: *Järnvägens historier*, Sveriges Järnvägsmuseum, Gävle 2006.
- Lie, Merete & Sørensen, Knut H, *Making technology our own? Domesticating technology into everyday life*, Scandinavian Univ. Press, cop. Oslo 1996.
- Lind, Gustaf: "Experimentalfältets trädgårdsavdelning och trädgårdsskola 1820-1924" i Lind, Gustaf & Gréen, John: *Matrikel över Kungl. Lantbruksakademiens trädgårdsskola. Jämte historik över experimentalfältets trädgårdsavdelning och trädgårdsskola 1820-1924*, Stockholm 1924.
- Lind, Gustaf: *Stockholmsträdgårdar under gångna tider. En kort redogörelse för äldre trädgårdar i Stockholmstrakten och deras mästare*, Saxon & Lindströms förlag, Stockholm 1941.
- Lind, Gustaf "Trädgårdsundervisningen från skråtiden till nutiden" i *Trädgårdsodlingen i Sverige*, Saxon & Lindströms förlag, Stockholm 1935.

- Lindahl, Göran: "Stambanor och motorvägar" i Améen, Lennart och Forsström, Margit (red.): *Bebyggelsehistorisk tidskrift*, nr 12 1986, Umeå 1987.
- Lindblad, Andreas: *Odlå på annans mark studie av tre sluss- och brovaktarboställena vid Göta kanal, 1825–2015*, kandidatuppsats 15 hp, Trädgårdens hantverk och design, Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet 2015.
- Linde Bjur, Gunilla: *Stationshus – Järnvägsarkitektur i Sverige*, Balkong förlag, Stockholm 2010.
- Linde, Bjur Gunilla: *Arkitekt vid industrialismens genombrott. Adolf Edelsvärd – en yrkesbiografi*, Konstvetenskapliga institutionens skriftserie Nr 5, Göteborgs universitet, Göteborg 1999.
- Linde, Gunilla: "Från Malmö till Boden på 40 år – A W Edelsvärds stationshus 1855–1895" i Améen, Lennart & Forsström, Margit (red.): *Bebyggelsehistorisk tidskrift*, nr 12 1986, Uppsala 1987.
- Linde, Gunilla: *Stationshus 1855–1895. A.W. Edelsvärd som järnvägsarkitekt*, Svenska Järnvägsklubben, Stockholm 1989.
- Lindgren, Anna: "Järnvägens gröna kulturarv. Doktorandprojekt om järnvägens planteringsväsande 1858-1973" i *Bulletin för trädgårdshistorisk forskning* nr 29, 2016.
- Lindgren, Anna: "Järnvägens planteringar – Sveriges största trädgårdsrörelse" i *Byggnadskultur* Nr 2 2016, Stockholm 2016.
- Lindgren, Anna & Rydh, Ulrika: "Olof Eneroth – S.J:s första trädgårdsdirektör", *Pomologen* 4/2017.
- Lindgren, Erik: *Folkskolans trädgårdsbok*, Sigfrid Flodins förlag, Stockholm 1873.
- Lindgren, Erik: *Trädgårdsbok för folkskolor och landtmän. Anvisning till odling af köksväxter, fruktträd, bärbuskar, träd och buskar för parker m. m.*, J. P. Pettersson, Skara 1861.
- Lindgren, Erik: *Trädgårdsbok för folkskolor och landtmän. Anvisning till odling af köksväxter, Fruktträd, Bärbuskar, Träd och Buskar för Parker, Blommor på kalljord och i boningsrum, m. m.*, Sigfrid Flodins förlag, Stockholm 1873.
- Lindholm, Gunilla: *Skolgården. Vuxnas bilder, barnets miljö*, MOVIMUM-sekreteriatet i samarbete med Institutionen för landskapsplanering, Sveriges lantbruksuniversitet, Alnarp 1995.
- Lundgren, Alm Elisabet: *Stadslandskapets obrukade resurs. Om grönstrukturens potential och synliggörande i en hållbar stadsutveckling*, Tema Byggd miljö och hållbar utveckling, Arkitektursektionen, Chalmers tekniska högskola, Göteborg 2001.
- Lunds Weckoblad* 1857-02-26.
- Lunds Weckoblad* 1857-04-09.
- Löfgren, Eva: *Rummet och rätten. Tingshus som föreställning, byggnad och rum i användning 1734–1970*, Institutet för rättshistorisk forskning, Stockholm 2011.
- Martin, Tiina: *Aseman puistossa*, Aurinko Kustannus, Vihti 2016.
- Martins Holmberg, Ingrid: "Med bebyggelsehistoria som medel. Om relationer mellan kunskapsbildning och uppvärdering av äldre stadsbebyggelse" i *Bebyggelsehistorisk tidskrift* 60/2010, Uppsala 2011.

- Martins Holmberg, Ingrid: *På stadens yta. Om historiseringen av Haga*, Institutionen för kulturvård, Makadam Förlag, Göteborg 2006.
- Mogensen, Ole Edvard: "Statsbanernes Planteringsvæsen» i *Jernbanen* 5/2017, Dansk Jernbane-Klub, Herlev 2017.
- Müller, Daniel: *Trädgårdskonst. Anvisning att anlägga och underhålla trädgårdar jemte tabellarisk sammanställning af park- och fruktträd, buskar och blomsterväxter, samt anteckningar om deras höjd, varaktighet, utseende, blomningstid, det läge och den jordmån de fordra m. m.*, Andra upplagan, Alb. Bonniers förlag, Stockholm 1858.
- Müller, Daniel: *Trädgårdsskötsel. Fullständig anvisning i frukt- och köksväxtodling, blomsterskötsel i växthus och boningsrum, trädgårdsanläggningskonst m. m.*, 3. uppl. omarbetad av Agathon Sundius, Stockholm (1848) 1888, Tredje delen.
- Mårald, Erland: "Vårt bästa guld. Agrara perspektiv på urban teknik från 1800-talets mitt till dagens kretsloppssamhälle" i *Bebyggelsehistorisk tidskrift* 44 2002, Uppsala 2003.
- Nationalencyklopedin*, "pass", Femtonde bandet, Bokförlaget Bra Böcker, Höganäs 1994.
- Nerman, Gustaf: "Populär kurs i Technologi, från tyskan översatt" i *Svensk Illustrerad polyteknisk journal*, Första bandet, Philipp J. Meyer, Stockholm 1852.
- Nilsson, Göran B.: *Den lycklige humanisten. Tio offensiva essäer*, Carlsson, Stockholm 1990.
- Nilsson, Nina: *Färgbilden som redskap vid växtkomposition*, Licentiatuppsats i kulturvård, Göteborg 2013.
- Nolin, Catharina: "Den offentliga parken. Från spatsersalong till nöjespalats" i Hall, Thomas & Dunér, Katarina (red): *Den svenska staden. Planering och gestaltning – från medeltid till industrialism*, Sveriges radio, Stockholm 1997.
- Nolin, Catharina: "From gardening manuals to Signum's Swedish Art History. Approaches to the historiography of Swedish landscape architecture" i *Konsthistorisk tidskrift* 2016 (85):1, Stockholm 2016.
- Nolin, Catharina: "Trädgårdsarkitekten som stadsplanerare: exemplet Knut Forsberg" i *Stad, hus, rum. Studier tillägnade Thomas Hall* (red. Lempi Borg Wik, Margaretha Rossholm Lagerlöf och Martin Rörby), Stockholm 2009.
- Nolin, Catharina: *Till stadsbornas nytta och förlustande. Den offentliga parken under 1800-talet*, Byggförlaget, Stockholm 1999.
- Nord, Andreas: *Trädgårdsboken som text 1643–2005*, Acta Universitatis Stockholmiensis, Stockholm 2008.
- Nordiske Billeder. Prospecter fra Danmark, Norge og Sverrig i Traesnit med Text, Fjerde bind, Forlagsbureauet i Köpenhamn, Köpenhamn 1870 Ny Illustrerad Tidning* Nr 39, 26 sept 1868.
- Ny Illustrerad Tidning* Nr 39, 26 sept 1868.
- Nya Wermlandstidningen* 1875-04-03.
- Nya Wermlandstidningen* 1875-04-10.

- Näslund, Kristina: "Doktorsavhandling på tyska om Olof Eneroth" i *Pomologen* 2 2013, Farsta 2013.
- Olausson, Inger: *En blomstrande marknad. Handelsträdgårdar i Sverige 1900–1950 med fyra fallstudier i Stockholms län*, Swedish University of Agriculture Sciences, Doktorsavhandling, Uppsala 2014.
- Olausson, Magnus: *Den engelska parken i Sverige under gustaviansk tid. The English landscape garden in Sweden during the Gustavian era*, Piper Press, Stockholm 1993.
- "Olof Eneroth" i Phil, Axel & Eriksson, Jakob (red.): *Svenska trädgårdsföreningens tidskrift* 1881, Stockholm 1881.
- Olsen, Bjørnar: *Från ting till text. Teoretiska perspektiv i arkeologisk forskning*, Studentlitteratur, Lund 2003.
- Olsson, Patrik: *Ömse sidor om vägen. Allén och landskapet i Skåne 1700–1900*, Kungl. Skogs- och lantbruksakademien, Stockholm 2012.
- Oredsson, Sverker: *Järnvägarna och det allmänna. Svensk järnvägspolitik fram till 1890*, Avhandling, Lund 1969.
- Paulsson, Gregor: *Svensk stad. Del 1. Liv och stil i svenska städer under 1800-talet*, Studentlitteratur, Stockholm (1950) 1976.
- Pettersson, Richard: *Den svenska kulturmiljövårdens värdegrunder. En idéhistorisk bakgrund och analys*, Umeå universitet, Umeå 2003.
- Piana, Petro, Watkins, Charles and Balzaretti, Ross: "The Palm Landscapes of the Italian Riviera" i *Landscapes*, Taylor & Francis 2019.
- Post- Och Inrikes Tidningar* 1861-08-02.
- Pålsson, Mikael: *SJ i Paradiset – berättelserna bakom en epoks gröna kulturarv i järnvägsstaden i Hässleholm*, Examensarbete inom Landskapsarkitekturprogrammet, 20 p, Institutionen för landskapsplanering Alnarp – SLU, Alnarp 2005.
- "Railway Gardens" i *The Canada Farmer* 5, no. 12, 15 June 1868.
- Ranby, Henrik: *Bebyggelsen vid Höganäs-Mölle järnväg – historia och bevarande*, Institutionen för konservators- och bebyggelseantikvarisk utbildning, Göteborgs universitet, Göteborg 1988.
- Relph, Edward: *Place and placelessness*, Pion, London 1976.
- Reuterswärd, Gösta: "Statens Järnvägars trädgårdsanläggningar" i *Trädgårdskonst – Den moderna trädgårdens och parkens form*, Del II, Stockholm 1948.
- Rydberg, Viktor: *Göteborg och dess omgivning framställt i taflor*, Meyer & Köster, Göteborg 1859– 1862.
- Rydh, Ulrika: *Järnvägsparker Hälsingland – Gästrikland. Sammanställning av inventeringsresan 2018-08-22 – 2018-08-23*, Stockholm 2019.
- Rydh, Ulrika: *Järnvägsparker och planteringar. Sammanställning av provinventeringar hösten 2016*, Stockholm 2016.

- Rydh, Ulrika: *Stationsparker i Närke. Sammanställning av inventeringsresa*, Stockholm 2018.
- Rydh, Ulrika: *Sammanställning av arkivsökning om Frey Hellman i Hellmans släktarkiv*, Stockholm 2018.
- Rylander, Ulla: *Fjällnära trädgårdar i Jämtland och Härjedalen tiden 1830–1900*. Skogs- och lantbruks-historiska meddelanden utgivna av KSLA:s bibliotek 11, Stockholm 1996.
- Sahlbohm, Walfrid: "Händelser och anekdoter" i *Svensk Jernvägstidning* nr 1 1899.
- Samling av Kungl. Järnvägsstyrelsens Cirkulärskrifvelser till Linjeförvaltningen åren 1863–1909*, K. L. Beckmans boktryckeri, Stockholm 1910.
- Sandin, Gunnar: "Ett svenskt efterord" i Schivelbusch, Wolfgang: *Järnvägsresandets historia. Om rummets och tidens industrialisering under 1800-talet*, Arkiv förlag, Lund 1998.
- Schivelbusch, Wolfgang: *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, Hanser, München 1977.
- Schivelbusch, Wolfgang: *Järnvägsresandets historia. Om rummets och tidens industrialisering under 1800-talet*, Gidlunds Bokförlag AB, Lund 1984.
- Schnitter, Joachim: *Anguis in herba. Gartenkultur und die Veredlung der Welt. Das Lebenswerk des schwedischen Agitators Olof Eneroth (1825–1881)*, Hamburg 2011.
- Schnitter, Joachim: "Practical Philosophy of Nature. Olof Eneroth's relationship to Elias Fries" i *Bulletin för trädgårdshistorisk forskning* Nr 22, 2009.
- Scott-James, Anne: *The cottage garden*, Allen Lane, London 1981.
- Seamon, David & Sowers, Jacob: "Place and Placelessness (1976): Edward Relph" i Hubbard, Phil, Kitchin, Rob, Valentine, Gill: *Key Texts in Human Geography*, SAGE, London 2008.
- Seiler, Joakim: *Management Regimes for Lawns and Hedges in Historic Gardens*, Göteborgs universitet, trycks 2020.
- Sedenmalm, Staffan: *Vasastaden-Lorensberg. Planering och byggande utanför vallgraven 1850–1900. Kulturmiljö av riksintresse*. Kapitel 1-2, Länsstyrelsen Västra Götalands län, Rapport 2016:43, Göteborg 20116.
- 16 Utsigter i färgtryck af sammanbindningsbanan genom Stockholm och dess utsträckning till Liljeholmen. Med plan och profilkarta samt text*, J. J. Flodin förlag, Stockholm 1870, s. 6.
- Sirelius, Julia: *Rosor och rälsar. En fördjupning i de svenska järnvägsparkernas epok*, Självständigt arbete 30 hp, Landskapsarkitektprogrammet, Sveriges Lantbruksuniversitet, Alnarp 2018.
- Sjöberg, Arne: "Järnvägarna i svenskt samhällsliv. Några huvuddrag i deras utveckling" i *Sveriges Järnvägar hundra år. SJ 1856–1956. Minnesskrift utgiven av Kungl. Järnvägsstyrelsen med anledning av Statens Järnvägars 100-årsjubileum*, Stockholm 1956.
- Skjæveland, Yngve: "Den norske stasjonsparken. Mellom natur och kultur" i *Bulletin för trädgårdshistorisk forskning* nr 13 2013.
- Skjæveland, Yngve: *Teknologisk nyskapning og kulturell brytning. Norsk jarnbane 1840–1880*, Noregs teknisk-naturvitskaplege universitet, Det historisk-filosofiske fakultetet, Institutt for tverrfaglege kulturstudiar, Trondheim 2008.

- Smedberg, Richard: "Svenska väg- och vattenbyggare utomlands 1828–1933" i Smedberg, Richard (red.): *Kungliga väg- och vattenbyggnadskåren 1851-1937, Väg- och vattenbyggnadsklubben*, Stockholm 1937.
- Smith, Moira: "Introduction: Looking at the Overlooked" i *Journal of Folklore Research*, Vol. 44, Nos. 2-3, 2007.
- Sparre, K. U: *Minnen och anteckningar av en åttioåring*, Sparreättens släktförening, Gnesta 1981.
- Statens Jernvägars matrikel för år 1869*, Stockholm 1869.
- Statens Jernvägstrafik: *Arvodesstat år 1872*, K. L. Beckman, Stockholm 1872.
- Statens Jernvägstrafik: "Banafdelningen" i *Arvodesstat år 1873*, K. L. Beckman, Stockholm 1873.
- Statens Jernvägstrafik: "Banafdelningen" i *Arvodesstat år 1875*, K. L. Beckman, Stockholm 1875.
- Statens Jernvägstrafik: "Banafdelningen" i *Arvodesstat år 1876*, K. L. Beckman, Stockholm 1876.
- Steine, K. Sverre: "Hager i NSB" i *Byggekunst* 5/1979.
- Steine, K. Sverre: "Norges Statsbaner – en etat med hageanlegg på programmet" i *Fortidsvern* nr. 1/1986.
- Stockholms Dagblad* 1861-05-23.
- Sumner, Anne: *Borgerliga ambitioner och adliga ideal. Slott och byggherrar i Sverige kring sekelskiftet*, Carlsson, Stockholm, 2004.
- Sundius, Agathon: "Planteringar" i *Statens Järnvägar 1856–1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning*, Del II, Centraltryckeriet, Stockholm 1906.
- Sveriges Järnvägar hundra år. *Minnesskrift utgiven av Kungl. Järnvägsstyrelsen med anledning av Statens Järnvägars 100-årsjubileum 1.12.1956*, Stockholm 1956.
- Svallhammar, Stig: *En spårlös järnvägssatsning? Om introduktionen av ett nytt transportmedel i norra Kalmar län*, Diss., Meddelanden från Kulturgeografiska institutionen vid Stockholms universitet, Stockholm 1991.
- Sørensen, Knut H.: "Domestication: the enactment of technology" i Berker, Thomas, Hartmann, Maren, Punie, Yves & Ward, J. Katie: *Domestication of Media and Technology*, Open University Press, London 2006.
- Tidskrift för Byggnadskonst och Ingeniörvetenskap* 1863, Stockholm 1863.
- Teknik-Ökonomisk beskrifning. Svenska statens Jernvägsbyggnader. I. Vestra stambanan, "Stockholm-Göteborg", med utgrening till Örebro*, Iwar Hægströms Tryckeri, Stockholm 1868.
- Teknik-Ökonomisk beskrifning öfver Svenska statens Jernvägsbyggnader. II. Södra stambanan: Malmö-Nässjö-Jönköping-Falköping*, Iwar Hægströms Tryckeri, Stockholm 1873.
- Trainor, Fiona: *De bortglömda trädgårdarna. Järnvägsplanteringar längs Karlsborgsgatan under 100 år*, Kandidatuppsats, Trädgårdens hantverk, Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet, 2019.

- Trouillot, Michel-Rolph: *Silencing the past. Power and the production of history*, Beacon Press, Boston 1995.
- Uggla, A. L.: "Beskrifning öfver de olika statsbanorna" i *Statens Järnvägar 1856–1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning*, Del II, Centraltryckeriet, Stockholm 1906. (1906a).
- Uggla, A. L.: "Centralförvaltningen" i *Statens Järnvägar 1856–1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning*, Del II, Centraltryckeriet, Stockholm 1906. (1906b).
- Uggla, A. L.: "Linjeförvaltningen" i *Statens Järnvägar 1856–1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning*, Del II, Centraltryckeriet, Stockholm 1906. (1906c).
- Wærn, Kolbjörn: "1780-1850" i Hallemar, Dan & Kling, Anders (red): *Guide till svensk landskapsarkitektur*, Arkitektur, Stockholm 2013.
- Wesenberg, Christian: *Jernbanens stasjonsparker*, Hovedoppgave, Institutt for Landskapsarkitektur, Norges Landbrukshøgskole, Ås 1990.
- Westberg, Johannes: *Att bygga ett skolväsende. Folkskolans förutsättningar och framväxt 1840–1900*, Nordic Academic Press, Lund 2014.
- Westerlund, Tina: *Trädgårdsmästarens förökningsmetoder – schema och katalog över förökningsdelar vid vegetativ förökning av fleråriga örtartade växter*, Licentiatuppsats i kulturvård, Göteborg 2013.
- Westerlund, Tina: *Trädgårdsmästarens förökningsmetoder. Dokumentation av hantverkskunskap*. Diss., Göteborgs universitet, Göteborg 2017.
- Wetterberg, Ola & Axelsson, Gunilla: *Smutsguld & dödligt hot. Renhållning och återvinning i Göteborg 1864–1930*, Göteborg 1995.
- Widegren, Rasmus: *SJ:s Planteringsväsende – en historisk studie av dess växtmaterial och stilideal 1930–1950*, Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet, 2018.
- Wiik, Jan-Erik: *Vägar av järn till landets värn. Storfurstendömet Finlands järnvägsolitik*, Tipos Ab, Vasa 2016.
- XXXV Tafeln sur angewandten Laulunde des Ingenieurs Der Strassen- und Eisenbahnban in seinem ganzen Umfange*, Stuttgart 1858.
- Åkerblom, Petter: "Footprints of School Gardens in Sweden" i *Garden History*, Vol. 32, No. 2 (Winter 2004), The Garden Trust.
- Åman, Anders: *Om den offentliga vården. Byggnader och verksamheter vid svenska vårdinstitutioner under 1800- och 1900-talen. En arkitekturhistorisk undersökning*, Sveriges arkitekturmuseum, Stockholm 1976.

ACTA UNIVERSITATIS
GOTHOBURGENSIS

ACTA UNIVERSITATIS GOTHOBURGENSIS

Tidigare publikationer i Gothenburg Studies in Conservation

1. Frantisek Makes. Enzymatic consolidation of the portrait of Rudolf II as "Vertumnus" by Giuseppe Arcimboldo with a new multi-enzyme preparation isolated from Antarctic krill (*Euphausia superba*). 1988. ISBN 91-7346-205-5.

2. Frantisek Makes. Enzymatic examination of the authenticity of a painting attributed to Rembrandt. Krill enzymes as diagnostic tool for identification of "The repentant Magdalene". 1992. ISBN 91-7346-254-3.

3. Frantisek Makes. Investigation, restoration and conservation of Matthaeus Merian portraits. Göteborg 1996. ISBN 91-7346-290-X.

4. Lagerqvist, Bosse. The Conservation Information System. Photogrammetry as a

base for designing documentation in conservation and cultural resources management. Göteborg 1996. ISBN 91-7346-302-7.

5. Johnsen, Jesper Stub. Conservation Management and Archival Survival of Photographic Collections. Göteborg 1997. ISBN 91-7346-318-3.

6. Williams, Stephen L. Destructive preservation, A review of the effect of standard preservation practices on the future use of natural history collections. Göteborg 1999. ISBN 91-7346-358-2.

7. Freccero, Agneta, Fayum Portraits. Documentation and Scientific Analyses of Mummy Portraits Belonging to Nationalmuseum in Stockholm. Göteborg 2001. ISBN 91-7346-382-5.

8. Jensen, Ole Ingolf. Så målade prins Eugen. Undersökning av pigment, måleri-teknik och konstnärligt uttryck baserat på naturvetenskapliga metoder. Göteborg 2001. ISBN 91-7346-402-3.
9. Freccero, Agneta. Encausto and ganosis. Beeswax as Paint and Coating during the Roman Era and its Applicability in Modern Art, Craft and Conservation. Göteborg 2002. ISBN 91-7346-414-7.
10. Fröysaker, Tine. The church paintings of Gottfried Hendtzschel in Norway – past and future conservation. Part I & II. Göteborg 2003. ISBN 91-7346-455-4.
11. Brunskog, Maria. Japanning in Sweden 1680s –1790s. Characteristics and preservation of orientalized coatings on wooden substrates. Göteborg 2004. ISBN 91-7346-475-9.
12. Egenberg, Inger Marie. Tarring maintenance of Norwegian medieval stave churches. Characterisation of pine tar during kiln-production, experimental coating procedures and weathering. Göteborg 2003. ISBN 91-7346-483-X.
13. Waller, Robert R. Cultural Property risk analysis model. Development and Application to Preventive Conservation at the Canadian Museum of Nature. Göteborg 2003. ISBN 91-7346-475-9.
14. Johansson, Erica. Shaker Architectural Materials and Craftsmanship. The Second Meetinghouse at Mount Lebanon, New York, USA. Göteborg 2005. ISBN 91-7346-533-X.
15. Hökerberg, Håkan. Att fånga det karaktäristiska i stadens bebyggelse. SAVE-metoden som underlag för bevarandeplanering. Göteborg 2005. ISBN 91-7346-542-9.
16. Makes, Frantisek. Novel enzymatic technologies to safeguard cultural heritage. Göteborg 2006. 95 p. ISBN 91-7346-557-7.
17. Krus, Anna. Kulturarv – Funktion – Ekonomi. Tre perspektiv på byggnader och deras värden. Göteborg 2006. ISBN 91-7346-566-6.
18. Roos, Britta. Värdeproduktion i kulturvårdande projekt. Fönsterrenoveringen vid Stockholms slott. En fallstudie. Göteborg 2006. ISBN 91-7346-567-4.
19. Myrin, Malin. Conservation of Gotland sandstone. Overview of present conditions. Evaluation of methods. Göteborg 2006. ISBN 91-7346-568-2.
20. Johansson, Sölve. Hydrauliskt kalkbruk. Produktion och användning i Sverige vid byggande från medeltid till nutid. Göteborg 2007. ISBN 978-91-7346-569-4.
21. Thornberg Knutsson, Agneta. Byggnadsminnen – principer och praktik. Den offentliga kulturmiljövårdens byggnadsminnesverksamhet. Beskrivning och utvärdering. Göteborg 2007. ISBN 978-91-7346-592-2.
22. Erika Johansson. House Master School. Career Model for Education and Training in Integrated and Sustainable Conservation of Built Environments. Göteborg 2008. ISBN 978-91-7346-628-8.
23. Meiling, Pär. Documentation and Maintenance Planning Model – DoMaP. A response to the need of conservation and long-term maintenance of facades of modern multi-apartment buildings. Based on case studies in Göteborg in Sweden. Göteborg 2010. ISBN 978-91-7346-639-4.

24. Gustafsson, Christer. The Halland Model. A trading zone for building conservation in concert with labour market policy and the construction industry, aiming at regional sustainable development. Göteborg 2011. ISBN 978-91-7346-668-4.
25. Nilsson, Johanna. In Search of Scientific Methods for Conservation of Historic Silk Costumes. Göteborg 2010. 45 s., papers I-III. ISBN 978-91-7346-685-1.
26. Håfors, Birgitta. Conservation of the wood of the Swedish Warship Vasa of A.D.1628. Evaluation of polyethylene glycol conservation programmes. Göteborg 2010. 546 p.; 1 CD. ISBN 978-91-7346-687-5.
27. Almevik, Gunnar. Byggnaden som kunskapskälla. Göteborg 2012. ISBN 978-91-7346-714-8.
28. Westin, Jonathan. Negotiating 'culture', assembling a past. The visual, the non-visual and the voice of the silent actant. Göteborg 2012. ISBN 978-91-7346-726-1.
29. Nyström, Ingalill. Bonadsmåleri under lupp. Spektroskopiska analyser av färg och teknik i sydsvenska bonadsmålningar 1700–1870. Göteborg 2012. ISBN 978-91-7346-731-5.
30. Strang, Thomas. Studies in pest control for cultural property. Göteborg 2012. ISBN 978-91-7346-734-6.
31. Nilsson, Nina. Färgbilden som redskap vid växtkomposition. Göteborg 2012. ISBN 978-91-7346-750-6.
32. Hjort Lassen, Ulrik. The invisible tools of a timber framer. A survey of principles, situations and procedures for marking. Göteborg 2014. ISBN 978-91-7346-785-8.
33. Hermerén, Karin. Den utsatta konsten. Att förvalta konst i offentlig miljö – etik, lagstiftning och värdeförändring. Göteborg 2014. ISBN 978-91-7346-815-2.
34. Eriksson, Jonny. Bruk av kalk och sand – ur ett hantverkligt perspektiv. Göteborg 2015. ISBN 978-91-7346-820-6.
35. Mydland, Leidulf. Skolehuset som kulturminne - Lokale verdier og nasjonal kulturminneforvaltning. Göteborg 2015. ISBN 978-91-7346-822-0.
36. Leijonhufvud, Gustaf, Decision making on indoor climate control in historic buildings: Knowledge, uncertainty and the science-practice gap. Göteborg 2016. ISBN 978-91-7346-825-9 (tryckt). ISBN 978-91-7346-826-8 (pdf).
37. Nilsson, Johanna, Ageing and conservation of silk: Evaluation of three support methods using artificially aged silk. Göteborg, 2015. ISBN 978-91-7346-851-0.
38. Jarefjäll, Patrik, Navarsmide: en metodstudie ur ett hantverksperspektiv. Göteborg 2016, ISBN: 978-91-7346-887-9.
39. Hammelev Jörgensen, Mikael. Förhandlingar om kulturföremål. Parters intressen och argument i processer om återförande av kulturföremål. Göteborg 2017. ISBN: 978-91-7346-905-0.
40. Fredholm, Susanne. Making sense of Heritage Planning in Theory and Practice. Experiences from Ghana and Sweden. Göteborg 2017. ISBN: 978-91-7346-915-9.

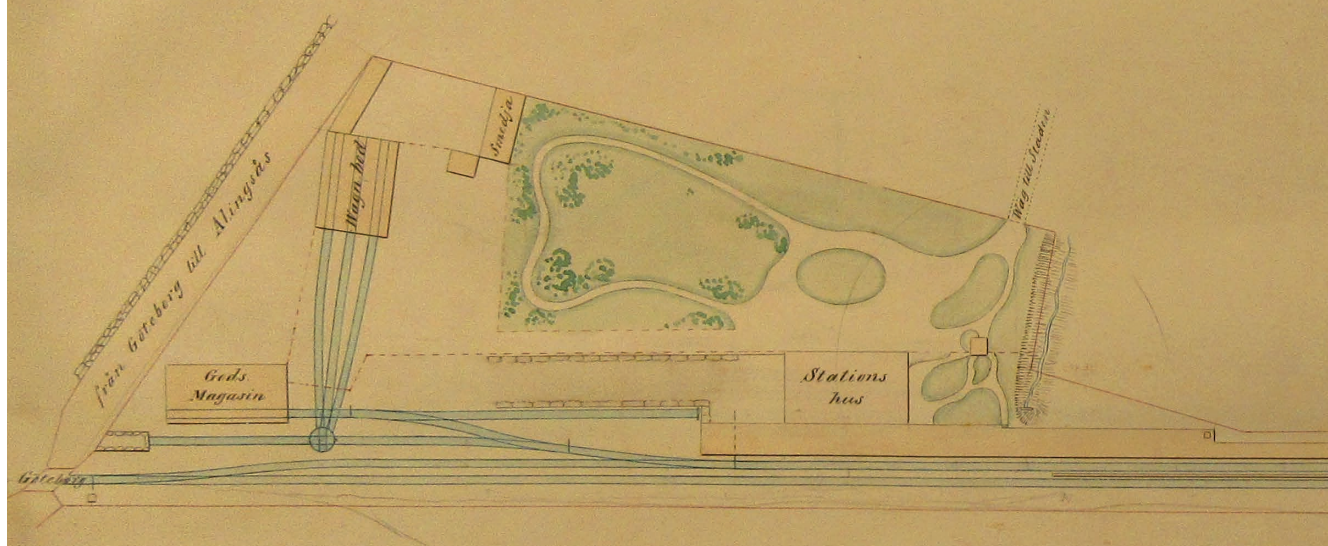
41. Westerlund, Tina, Trädgårdsmästarens förökningsmetoder : dokumentation av hantverkskunskap. Göteborg 2017. 254 s.
ISBN 978-91-7346-919-7 (tryckt).
ISBN 978-91-7346-920-3 (pdf).
42. Linscott, Kristina, Interpretations of old wood : figuring mid-twelfth century church architecture in west Sweden. Göteborg 2017. 206 s.
ISBN 978-91-7346-929-6 (tryckt).
ISBN 978-91-7346-930-2 (pdf).
43. Bylund Melin, Charlotta, Wooden objects in historic buildings : effects of dynamic relative humidity and temperature. Göteborg 2017. 130 s.
ISBN 978-91-7346-941-8 (tryckt).
ISBN 978-91-7346-942-5 (pdf).
44. Weijmer, Malin, I sökandet efter delaktighet : praktik, aktörer och kulturmiljöarbete. Göteborg 2019. 296 s.
ISBN 978-91-7346-979-1 (tryckt).
ISBN 978-91-7346-980-7 (pdf).
45. Eriksson, Jonny, Kalkbruk : krympsprickor och historisk utveckling av material, metoder och förhållningssätt. Göteborg 2019. 159 s.
ISBN 978-91-7346-987-6 (tryckt).
ISBN 978-91-7346-988-3 (pdf).
46. Seiler, Joakim, Management Regimes for Lawns and Hedges in Historic Gardens. Göteborg 2020. 287 s.
ISBN 978-91-7963-020-1 (tryckt).
ISBN 978-91-7963-021-8 (pdf).

PLANTERINGAR VID JÄRNVÄGEN

FUNKTION OCH ORGANISATION UNDER STAMBANORNAS FÖRSTA TID

I den här licentiatuppsatsen undersöks planteringar vid de första stambanorna i Sverige mellan åren 1855–1875. När järnvägar för persontrafik började byggas i mitten av 1800-talet innebar de en stor förändring av samhället, landskapet och människors vardagsliv. Inom det nya stora tekniska systemet användes planteringar för olika funktioner – till prydnad, nytta och skydd. Undersökningen tar sin utgångspunkt från fyra exempel – Alingsås, Eslöv, Stockholms södra station och Hallsberg. Vi får följa hur arbetet med de första plan-

teringarna gick till, hur planteringsverksamheten inom Statens järnvägar fick en egen organisation och vilka motiv som låg bakom planteringarna. Planteringar vid järnvägen sätts också in i sitt sammanhang genom en utblick till den internationella händelseutvecklingen och samtidens syn på naturen, park och trädgård. Licentiatuppsatsen utgår från tidigare okänt arkivmaterial och visar att planteringar var en given del i de nya järnvägsanläggningarna och i omformandet av landskapet.



Anna Lindgren är doktorand vid institutionen för kulturvård och forskningssamordnare på Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM). *Planteringar vid järnvägen. Funktion och organisation under stambanornas första tid* är hennes licentiatuppsats och ingår i ett samverkansdoktorandprojekt med Trafikverket och SMTM.