



GÖTEBORGS
UNIVERSITET

INSTITUTIONEN FÖR KULTURVÅRD

KINNEKULLEBANANS JÄRNVÄGSPARKER

Undersökning och kulturhistorisk värdering av stationerna Blomberg, Forshem och Österäng



Erik Stenvall Hedin

Uppsats för avläggande av filosofie kandidatexamen med huvudområdet kulturvård med inriktning mot trädgård
2020, 180 hp
Grundnivå

KINNEKULLEBANANS JÄRNVÄGSPARKER

Undersökning och kulturhistorisk värdering av
stationerna Blomberg, Forshem och Österäng

Erik Stenvall Hedin

Handledare: Ulrika Rydh
Kandidatuppsats, 15 hp
Trädgårdens och Landskapsvårdens hantverk, inriktning Trädgård

GÖTEBORGS UNIVERSITET
Institutionen för kulturvård

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

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

Bachelor of Science in Conservation, with major in Garden and Landscape Crafts, 180 hec
Graduating thesis, 2020

By: Erik Stenvall Hedin

Mentor: Ulrika Rydh

Title in original language: Kinnekullebanans järnvägsparker – undersökning och kulturhistorisk värdering av stationerna Blomberg, Forshem och Österäng

Language of text: Swedish

Number of pages: 44

Keywords: green cultural heritage, railway park, garden inventory, site survey, järnvägsparker

The railway parks of Kinnekullebanan – investigation and cultural-historical evaluation of the stations Blomberg, Forshem and Österäng

ABSTRACT

This thesis aims at examining three Swedish railway parks along Kinnekullebanan, in the context of the landscaping activities carried out by both the local privately owned narrow-gauge railway companies and the Swedish State Railways during the 19th and 20th century.

How has these three railway parks looked between 1889 and 2020 and when has the changes occurred? What cultural-historical values do they have today?

The work begins with pictural and literature studies followed by three site surveys and cultural-historical evaluations of each of these three railway parks. The work ends with discussions regarding their similarities, differences and future.

It turns out that the Swedish State Railways did not affect the three railway parks much after Kinnekullebanan was nationalized in 1948. It also appears that the three railway parks differ significantly when it comes to their present state and cultural-historical values. It remains unclear how the Swedish privately owned narrow-gauge railway companies organized and managed the landscaping in their railway parks before 1948.

FÖRORD

Jag vill börja med att tacka min handledare Ulrika Rydh för att du höll mig på rätt spår.

För det andra vill jag tacka Knut och Solveig Fernström för er gästvänlighet och för att ni tagit så väl hand om trädgården vid Österängs stationshus. Jag vill även tacka Margareta Hugosson med maken Bengt, sonen till Blombergs andra stationsinspektör, för att ni bidrog med så många pusselbitar gällande Blombergs järnvägshistoria.

Ett halvhjärtat tack tillägnas mannen som hoppade över den enda låten jag köade på examensfesten. Det ska dock understrykas att han några veckor tidigare kom till mig i de mörkaste av stunder och vägledde mig genom Microsoft Words dekadenta sidnumreringsavgrund.

Sist men inte minst vill jag tacka samtliga studenter, alumner och anställda vid Institutionen för kulturvård i Mariestad för att ni gjort de här terminerna till ett oförlömligt sammelsurium av goda minnen.

Vart är vi på väg?

“I don’t know half of you half as well as I should like; and I like less than half of you half as well as you deserve.”

Bilbo Baggins (T.A. 3001)

INNEHÅLL

1. INLEDNING & PROBLEMFORMULERING	11
1.1 SYFTE & FRÅGESTÄLLNINGAR	11
1.2 AVGRÄNSNINGAR	11
1.3 FORSKNINGS- OCH KUNSKAPSLÄGE	12
Källor gällande SJ:s planteringsväsende	12
Källor gällande Kinnekullebanan	12
1.4 METOD & MATERIAL	13
Litteraturstudie	13
Inventering/platsundersökning	13
Arkivstudier/digitalt	13
Fotostudie	13
Övrigt	13
1.5 KÄLLKRITIK	14
1.6 TEORETISK REFERENSRAM	14
2. BAKGRUND	15
2.1 SJ:s planteringsväsendes verksamhet, roll och växtval	15
2.2 Kinnekullebanan	15
2.3 Stationerna Blomberg, Forshem och Österäng	16
3. UNDERSÖKNING	17
3.1 Blombergs station	17
3.2 År 1895 – 1929	17
3.3 År 1930 – 1959	18
3.4 År 1960 – 1989	19
3.5 År 1990 – 2019	20
3.6 Växtinventering & nutidsbeskrivning	21
3.7 Kulturhistorisk värdering	24
3.8 Forshems station	25
3.9 År 1889 – 1929	25
3.10 År 1930 – 1959	27
3.11 År 1960 – 1989	28
3.12 År 1990 – 2019	29
3.13 Växtinventering & nutidsbeskrivning	30
3.14 Kulturhistorisk värdering	32
3.15 Österängs station	33
3.16 År 1889 – 1929	33
3.17 År 1930 – 1959	34
3.18 År 1960 – 1989	35
3.19 År 1990 – 2019	35
3.20 Växtinventering & nutidsbeskrivning	36
3.21 Kulturhistorisk värdering	38
4. DISKUSSION OCH SLUTSATSER	39
4.1 Fortsatt forskning	40
5. SAMMANFATTNING	40
6. ORDFÖRKLARING	41
7. ILLUSTRATIONSFÖRTECKNING	41
8. KÄLLFÖRTECKNING	42
8.1 Tryckta källor	42
8.2 Elektroniska källor	43
8.2 Hemsidor	44
8.4 Muntliga källor	44
9. BILAGOR	44

1. INLEDNING & PROBLEMFORMULERING

Efter att ha blivit antagen till kandidatprogrammet Trädgårdens hantverk i Mariestad gick min resa dit via Kinnekullebanan. Av den anledningen känns det på sätt och vis symboliskt att avsluta utbildningen med en resa tillbaka på samma bana.

Under SJ:s planteringsväsendes verksamhetstid anlades välplanerade parker runt den statliga järnvägens olika stationshus. Till dessa parker fanns både planteringsritningar, skötselbeskrivningar, årsberättelser och skisser. I anläggningarna odlades både dekorativa växter och nyttoväxter. Det fanns även vedartade växter som strategiskt placerats ut för att skydda mot exempelvis snö och gnistor.

Med järnvägsparterna ville SJ inspirera gemene man till att anlägga sina egna trädgårdar. Stora delar av arkivmaterialet försvann efter att SJ lade ner planteringsverksamheten år 1973. Man vet i nuläget en hel del om planteringsväsendets historia, hur det bildades och hur platserna de var verksamma på ser ut idag, men det finns ingen fullständig bild. Man vet desto mindre om privata järnvägsbolags trädgårdsverksamhet. Fler detaljerade beskrivningar för enskilda järnvägsparter behövs, och järnvägsparterna vid södra Kinnekullebanan har inte fått sin historia undersökt ännu.

Kinnekullebanans första del invigdes år 1877 men bandelarna blev statligt ägda och därmed del av SJ först år 1948. Den första av SJs järnvägsparter anlades av planteringsväsendet i Frövi år 1858 och arbetet med planteringar fortgick till år 1973 då väsendet lades ner. Efter år 1973 lade man generellt inte ner så mycket tid på skötsel av järnvägsparterna, då det ansågs vara alldeles för kostsamt.

Det som är relevant att undersöka är alltså hur stationerna utmed Kinnekullebanan såg ut mellan år 1877 och 1973, hur de förändrats sedan skötselnivån minskat mellan år 1973 och 2019 samt hur järnvägsparterna ser ut idag. Kan man se om förstatligandet lämnade några spår? Vad har järnvägsparterna för kulturhistoriska värden idag?

I detta arbete undersöks tre stationsmiljöer - Blomberg, Forshem och Österäng. Dessa stationer har valts ut eftersom att stationsmiljön inte enbart består av hårdgjorda ytor, stationshusen är i gott skick samt att det finns bangårdsritningar och visst historiskt fotomaterial som kan analyseras. Samtliga foton i uppsatsen är tagna av uppsatsförfattaren om inget annat anges.

1.1 SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR

Syftet med uppsatsen är att påbörja utrönandet av Kinnekullebanans järnvägsparter genom tre fallstudier - Blomberg, Forshem & Österäng - längs sträckorna MKJ (invigd 1889) och KiLJ (invigd 1897) med avseende på historia, nutid och kulturhistoriska värden.

Detta ska resultera i ett underlag som sedan ska kunna nyttjas för framtida undersökningar av Kinnekullebanans övriga järnvägsparter eller till framtida vårdprogram.

Frågeställningar:

- a) Hur har de tre stationsmiljöerna sett ut mellan åren 1889-2020 och när har förändringarna skett?
- b) Vad har de tre stationsmiljöerna för kulturhistoriska värden idag?

1.2 AVGRÄNSNINGAR

Uppsatsens innehåll är geografiskt avgränsat till Kinnekullebanan sydväst om Mariestad, närmare bestämt till de tre stationerna Blomberg, Forshem och Österäng. Denna avgränsning har möjliggjort flera enkla besök och noggranna inventeringsbaserade undersökningar.

Endast svenska källor har använts då det med stor sannolikhet går att finna mest information gällande dessa tre stationer, planteringsväsendet och svensk järnvägshistoria i just svenska källor. Källor utgivna före 1877 har inte använts. Gällande stationerna har litteratur innan 1889 ej använts.

Själva platserna har delats in - enbart de delar av stationsmiljöerna som verkar ha haft/har intressanta gröna partier har undersökts. Detta urval har skett genom bedömning vid samtida besök och granskning av historiska kartor/flygfoton.

En viktig informationskälla är hemsidan bygdebånd. Hemsidan har dock legat nere under hela uppsatsperioden och har därför inte kunnat användas som källa för empiriskt material.

Arkivbesök har valts bort eftersom att det material som hittats bedömts vara tillräckligt.

1.3 FORSKNINGS- OCH KUNSKAPSLÄGE

Källor gällande SJs planteringsväsende

SJs planteringsväsende har blivit allt mer populärt att skriva uppsats om under det senaste decenniet. År 2019 skrev Fiona Trainor kandidatuppsatsen *De bortglömda trädgårdarna. Järnvägsplanteringar längs Karlsborgsbanan under 100 år*. I uppsatsen undersöks järnvägsstationerna Tibro och Karlsborg längs med Karlsborgsbanan utifrån SJs planteringsväsendes verksamhet.

Dessförinnan, år 2018, skrev Rasmus Widegren kandidatuppsatsen *SJ:s planteringsväsende – en historisk studie av dess växtmaterial och stilideal 1930-1950*. Uppsatsen fokuserar mest på trädgårdsdirektörerna Enoch Cederpalm och Gösta Reuterswärd.

Även masteruppsatsen *Rosor och rälsar: en fördjupning i de svenska järnvägsparkernas epok* skrevs av Julia Sirelius 2018.

Landskapsarkitektur i järnvägslandskap – platsernas förändring i historiskt perspektiv skrevs 2013 av Johan Bergkvist. Han har även skrivit artikeln *Järnvägarnas parker och trädgårdar - en historisk återblick* som är publicerad i *SPÅR 2012* vilken finns tillgänglig online.

Anna Larsson skrev 2011 *De gamla järnvägsparkerna: tankar och idéer om utformningen av parkerna*.

Angelina Hjelm skrev 2008 uppsatsen *Ett gestaltungsförslag till Järnvägsparken i Gällivare*, vilken är en järnvägshistorisk undersökning av Gällivare järnvägspark.

Trädgårdsantikvarien Ulrika har skrivit och publicerat flera rapporter rörande planteringsväsendet. I fjärde numret av tidningen *Pomologen* (2017) finns artikeln *Olof Eneroth - SJ:s första "trädgårdsdirektör"* som Ulrika författat tillsammans med Anna Lindgren. Ulrika presenterar några inventeringar av järnvägsmiljöer i *Järnvägsparkar och planteringar - Sammanställning av provinventeringar hösten 2016* som finns tillgänglig på järnvägmuseets hemsida.

Den 5 mars 2020 publicerades Anna Lindgrens licentiatuppsats *Planteringar vid järnvägen. Funktion och organisation under stambanornas första tid*. Uppsatsen var ett samarbete mellan Institutionen för kulturvård, Sveriges Järnvägmuseum och Trafikverket. I uppsatsen undersöks planteringar vid de första stambanorna i Sverige mellan åren 1855–1875 med utgångspunkt från fyra exempel – Alingsås, Eslöv, Stockholms södra station och Hallsberg. Licentiatuppsatsen utgår från tidigare okänt arkivmaterial.

Om man vill studera planteringsväsendet närmare finns det åtskilliga hyllmeter arkivmaterial hos flera olika arkiv i Sverige. Vart materialet finns beror på vilken station man vill undersöka. För att ta reda på vart materialet finns kan man kontakta arkiven i förväg. Materialet i arkiven är ofullständigt och det kan vara svårt att hitta det man söker då kategoriseringen inte är optimal (Abukhanfusa, 2007, s 144-145).

Källor gällande Kinnekullebanan

För att hitta information om Kinnekullebanan finns material att hämta vid biblioteken i Götene, Skövde och Mariestads kommuns västgötasamlingar. Bildsök görs smidigast via Riksantikvarieämbetets tjänst Kringla samt via Bygdeband. Töreboda-Mariestads bildarkiv innehåller också en del material. Om man vill hitta nutida bilder kan sökningar på Facebook, Instagram och Flickr användas. Att besöka platsen i Google Street View kan vara användbart om man vill se växtmaterialet i full blom eller i lövskrud. Wikipedia Creative Commons har även en del bildmaterial.

På webbsidor om generell järnvägshistoria står det en hel del om Kinnekullebanan. Ett antal böcker har publicerats om vissa av de forna privata järnvägsbolagens verksamhet – exempelvis *Mariestad-Moholms järnväg: 87 år med Måsa-Maja* av Thomas Ohlsson. Det finns dock inga böcker som behandlar hela de sträckorna som denna uppsats handlar om; KiLJ & MKJ.

Sarah Andersson och Malin Weijmer vid Göteborgs universitet har publicerat en skrift 2013 vid namn *Kinnekullebanan ur ett lokalt perspektiv*. Det var ett projekt och en medborgarstudie där de undersökte hur lokalbefolkningen förhöll sig till Kinnekullebanan och vilka lokala värden som finns längs dess sträckning.

1.4 METOD OCH MATERIAL

Litteraturstudie

Mariestads biblioteks västgötasamling och skolans biblioteks västgötahylla har varit de platser som innehållit mest information och flest användbara böcker till denna litteraturstudie. Nämnvärda källor för information om MKJ och KiLJ är Forshem-Fullösa hembygdsförenings årsskrifter och Skara Järnvägsblad. Båda finns tillgängliga i Mariestads biblioteks västgötasamling.

Källor utgivna mellan 1877 och 2020 har använts i denna litteraturstudie. När det kommer till källor rörande SJ har inga utgivna före 1948 använts, och gällande stationer har inga före 1889 använts.

Inventering/platsundersökning

Inför inventeringarna gjordes en underlagskarta baserad på Eniros kartor till varje station. Ett rutigt papper användes för att förenkla inventeringarna, inspirerat av flera redan förekommande inventeringsformulär.

Vid inventeringsbesöken blev själva platserna historiska/nutida informationskällor - vilka spår tiden satt har undersökts - exempelvis i form av stubbar, materialbyten, beskärningspunkter i häckar och ympskarvar vid grenfästen.

Vid identifiering av lignosernas vinterknoppar slogs växterna upp i *Den stora knoppboken: Sveriges lövfällande lignoser i vintertid* (Löow, 2018).

Viss användbar information har även insamlats via samtal. Ingen särskild intervjumall har använts utan information har samlats in genom möten med människor som påträffats på de tre platserna.

Arkivstudier/digitalt

Olika arkiv, bibliotek och hembygdsföreningar kontaktades för att möjliggöra insamlandet av material. Elektroniskt foto/kartmaterial samlades in från Riksantikvarieämbetets tjänst Kringla, Flickr, Facebookgrupper, Eniro kartor, Instagram, Wikipedia Creative Commons, Lantmäteriet samt Google Maps. Bangårdsritningar hittades på bangardar.se.

Fotomaterialet och bangårdsritningarna har kommit till stor nytta medan de historiska kartorna varit för gamla eller detaljlösa för att vara relevanta i min undersökning.

Fotostudie

Med hjälp av inventeringsmaterialet och samtida fotografier gjordes nutidsbeskrivningar med tillhörande växtkartor.

När sedan nutid jämfördes med dåtid ställdes det samtida fotomaterialet mot det historiska för att försöka se vad som hänt. Vid identifiering av tidstypiska element har *Handbok Utemiljö - DEL AV METODIK FÖR INVENTERING AV JÄRNVÄGENS KULTURMILJÖ* (Bergkvist et al. 2015-2017) använts. Nutida och historiska foton tolkades efter bästa förmåga.

Svartvita foton har ibland färglagts på hemsidor som använder sig av artificiell intelligens för att framhäva detaljer som är svåra att se i de svartvita foton. Ett exempel på detta visas i Bilaga 3. Man ska inte lita helt på färgsättningen i dessa bilder, men de är ett bra hjälpmedel för att se objekt som man annars hade missat.

Övrigt

För att mäta längre sträckor användes Eniros mätverktyg. Vissa bilder retuscherades och modifierades i Adobe Photoshop CC. För att ringa in det väsentliga i fotografier användes Microsoft Paint.

När järnvägsarkiverna värderades användes *Handbok Utemiljö - DEL AV METODIK FÖR INVENTERING AV JÄRNVÄGENS KULTURMILJÖ* (Bergkvist et al. 2015-2017) och Flincks modell för kulturhistorisk värdering (Flinck, 2013. s 155) samt definitioner av de olika värdena funna på sidorna 69-83 i *Plattform Kulturhistorisk värdering och urval [Elektronisk resurs]: grundläggande förhållningssätt för arbete med att definiera, värdera, prioritera och utveckla kulturarvet* av Genetáy & Lindberg (2014).

1.5 KÄLLKRITIK

Litteraturen som använts i denna undersökning har oftast hänvisat till samma kärn-informationskällor, vilket känns tillförlitligt. Årtalen för specifika historiska händelser har inte skiftat mellan de olika källorna som använts.

De historiska fotografierna som använts må ha dateringar – men hur bra dessa dateringar stämmer är svårt att säga. I enstaka fall har fotografier dykt upp på olika sidor med annorlunda dateringar. För att kontrollera kan man dels titta efter tidstypiska objekt – såsom trädgårdsmöbler, antenner, telefonstolpar, bilar, planteringsurnor eller kläder. Man kan även ställa fotografierna mot varandra och kontrollera så att inte levande/döda objekt som inte borde vara där just det året finns med i bild. Växtlighetens utveckling mellan fotografier är en viktig faktor.

Viss information har samlats in från äldre lokalinvånare i de tre stationssamhällena. Dock måste man ha med i beaktande att minnet kan ha försämrats.

Inga planteringsritningar, växtlistor eller skötselinstruktioner har hittats i det material som undersökts. En trädgårdsmästare vid Forshem och en trädgårdsintresserad stins vid Blomberg har hittats i text. Ett fåtal spår av skötsel vid Forshems station har återfunnits i fotomaterialet. Tolkningar och antagningar har gjorts utifrån de fotografier som funnits tillgängliga samt spår som historien satt i det växtmaterial som finns tillgängligt på platserna idag.

Värt att tillägga är att de fotografier som använts ofta har haft bangården och stationshuset som motiv. Det finns exempelvis inga fullständiga bilder föreställande stationshusets baksida. Den växtlighet som syns i bild har oftast kommit med i bild av misstag och endast i flygfotona får man en fullständig översikt över stationsmiljöerna, så när som på byggnadernas baksidor. De flygfoton som hittats har dock haft så dålig upplösning att det varit svårt att tolka grönmiljön och den har dessutom ibland varit alldeles för lummig. Otydliga foton har gjort att växtligheten rent generellt varit svår att bedöma.

1.6 TEORETISK REFERENSRAM

Den referensram som jag utgår från i denna uppsats är trädgårdsvård. Genom mina egna kunskaper inom trädgårdshistoria, kulturmiljövård och växtkunskap kommer jag undersöka, analysera och kulturhistoriskt värdera tre stationsmiljöer längs med Kinnekullebanan.

Mitt arbete vilar på två grundpelare. Den första är *Handbok Utemiljö - DEL AV METODIK FÖR INVENTERING AV JÄRNVÄGENS KULTURMILJÖ* (Bergqvist et al. 2014-2017), vilken är skriven och genomarbetad av flera författare som är väl insatta i kulturvärden längs järnvägen. I handboken listas tidstypiska drag och kvarvarande strukturer för fyra olika perioder; 1860-1909, 1910-1960, 1960-1973 och 1973-idag.

Den andra grundpelaren är Maria Flincks bearbetade version (Flinck, 2013. s 155) av Unnerbäckes kulturhistoriska värderingsmodell (Flinck, 2013. s 24-25). Flincks modell är bearbetad ur ett trädgårdsperspektiv och lämpar sig därför som verktyg när man ska värdera järnvägsparker.

Utefter värderingsmodellen listas dokumentvärden, upplevelsevärden och förstärkande delvärden baserade på definitioner av de olika värdena funna på sidorna 69-83 i *Plattform Kulturhistorisk värdering och urval [Elektronisk resurs]: grundläggande förhållningssätt för arbete med att definiera, värdera, prioritera och utveckla kulturarvet* av Genetáy & Lindberg (2014).

2. BAKGRUND

I denna del beskrivs först kortfattat hur Statens Järnvägars planteringsväsende bedrev sin historiska verksamhet i Sverige, vilka trädgårdselement som förekom i deras järnvägsparker, vad de fyllde för roll och även planteringsväsendets möjliga koppling till Kinnekullebanan. Därefter redogörs kort för Kinnekullebanans uppkomst och nuläge. Slutligen sätts järnvägsstationerna Blomberg, Forshem och Österäng in i ett historiskt sammanhang.

2.1 SJs planteringsväsende - verksamhet, roll och växtval

Statens Järnvägars planteringsväsende var en organisation som var verksam vid statligt ägda järnvägsstationer mellan år 1862 och 1973. Under dessa år leddes planteringsorganisationen av olika trädgårdsdirektörer som skickade ut detaljerade skötselinstruktioner till personalen som ansvarade för grönyteskötsel vid de olika järnvägsmiljöerna. Under direktörerna jobbade ett flertal trädgårdsmästare som var positionerade vid de primära plantskolorna - de så kallade växtdepåerna. Vid dessa växtdepåer drevs bl.a. lignoser, sommarblommor och perenner upp för att skickas ut till och planteras vid järnvägsparker kring de statligt ägda stationshusen. Vid nyanläggningar av järnvägsparker leddes arbetet av trädgårdsmästare som instruerade trädgårdsförmän och biträden utefter ritningar gjorda av dåvarande verksam trädgårdsdirektör (Abukhanfusa, 2007, s 128-129).

Planteringsorganisationen ville genom att plantera växter intill järnvägsspåren läka de sår som järnvägens anläggande hade rivit upp. De ville också inspirera gemene man till att skapa sina egna trädgårdar genom att anlägga järnvägsparker intill järnvägsstationerna. Parkerna skulle stärka stationerna och tillsammans med byggnaderna skapa en representativ utemiljö.

Järnvägsparkernas och planteringarna längs med järnvägsspårens gröna element fyllde inte alltid bara ett estetiskt syfte utan skyddade bl.a. mot gnistor från tågbrömsar, snö och vind. Dessa skydd kunde vara häckplanteringar av gran, häckkaragan, hagtorn eller avenbok (ibid.).

Det var även typiskt att en park som innehöll träd och buskar fanns precis intill stationshuset. Många stationer hade även ett stort solitärträd precis intill stationshuset. Prydnadsbuskar och bersåer var vanligt. Frukträd förekom ofta i stationspersonalens nyttoodlingar. Köksväxterna som odlades där förvarades i jordkällare som inte sällan finns kvar intill stationsanläggningarna. Ovanpå jordkällarna planterade man gärna den marktäckande perennen vintergröna. Perenner och sommarblommor var vanligt förekommande i rabatterna. Även rosor var vanligt (Abukhanfusa, 2007, s 137-140). Växtsortimentet förändrades från år till år och återspeglades i planteringsväsendets parker. Även urnplanteringar hade växtsortiment som förändrades (ibid.).

Tiden runt 1928 var en höjdpunkt för planteringsväsendet då de fick flera internationella utmärkelser för sin smak och expertis (Cederpalm, 1928, s. 179). På 1940-talet var SJs planteringsväsendets verksamhet som störst. Under 50-talet börjar planteringsverksamhetens omfattning att trappas ned på grund av flera anledningar, dels för att bilismen ökade och att järnvägsparker ansågs vara omodernt och kostsamt (Lagerberg Fogelberg & Fogelberg, 2008). Trädgårdsverksamheten lades ned helt 1973 (Klintborg Ahlklo, 1993).

Innan Kinnekullebanan blev en enhet ägdes dess olika delar av flera privata järnvägsbolag. Banan blev tillsammans med resten av VGJ statligt ägd först 1948, och därför hade planteringsväsendet inget att göra med det som hänt stationernas grönmiljöer innan dess.

2.2 Kinnekullebanan

Västra stambanan, VSB, som går mellan Göteborg och Stockholm är ett huvudspår som öppnades för trafik år 1862. Efter att stambanan färdigställdes började man anlägga ytterligare järnvägar i anslutning till denna för att möjliggöra transport och resor till fler orter, däribland Mariestad, vars invånare var missnöjda över att inte stambanan passerade just deras stad. Spåret mellan Moholm och Mariestad, MMJ, vilket anslöt Mariestad med VSB, var färdigbyggt år 1874 (Larsson & Thorsén 2009, s 6).

Linjen Lidköping-Håkantorps Järnväg, HLJ, öppnade 1877 och är därmed nutida Kinnekullebanans äldsta sträcka. Skara var den första staden som fick tågförbindelse med Kinnekulle år 1886 genom öppnandet av SKWJ, Skara-Kinnekulle-Vänerns järnväg. Kommunerna mellan Mariestad och Kinnekulle ville också ha en järnvägsanslutning och öppnade därför 1889 MKJ, banan mellan Mariestad och Kinnekulle. Denna anslöt sig till SKVJ. Mellan 1897-1898 öppnades KiLJ, Kinnekulle-Lidköpings järnväg. KiLJ och MKJ bildade alltså tillsammans sträckan Lidköping-Mariestad (ibid.).

Allt eftersom köpte det välbärgade järnvägsbolaget VGJ, Västergötland-Göteborgs järnvägar, upp del efter del av de mindre järnvägsbolagens spår, däribland KiLJ, HLJ och MKJ. Spåren som tillhörde VGJ förstatligades år 1948. Linjen Håkantorp-Gårdsjö, i nutid känd som just Kinnekullebanan, breddades i etapper mellan 1953 och 1962 (Västergötlands fornminnesförening 1985, s 225).

HLJ, KiLJ, MKJ är de tre forna privatbyggda delar som tillsammans bildar större delen av Kinnekullebanan. Sträckan Mariestad-Gårdsjö byggdes av VGJ (Larsson & Thorsén 2009, s 6).

Lokalborna är mycket missnöjda med hur eftersatt underhållet är längs med nuvarande Kinnekullebanan. De klagar på att det låter och känns mycket när tåget åker över skarvarna längs med rälsen och att brädorna vid järnvägsövergångarna är i så dåligt skick att spikarna sticker upp och förstör bil- och cykeldäck. Att stationshusen finns kvar tycker de är en viktig aspekt och de poängterar att stationerna en gång i tiden brukade vara viktiga mötesplatser (Andersson & Weijmer, 2013, s 22-25).



På bilden visas Kinnekullebanans lokaliserings och sträckning samt de tre stationernas hållplatser utmed sträckan.
Figur 1: Karta över Kinnekullebanans lokaliserings och sträckning (Trafikverket, modifierad i Microsoft Paint, 2020)

Längs Kinnekullebanan finns idag 23 stationer (Larsson & Thorsén 2009, s 4). Den första stationen som undersöks i denna uppsats, Blomberg, ligger längs med forna KiLJ. De två andra stationerna, Forshem och Österäng, ligger längs med forna MKJ.

2.3 Stationerna Blomberg, Forshem och Österäng

De flesta av järnvägsstationerna utmed Kinnekullebanan anlades på grund av att det fanns någon form av resurs med fraktbehov i närheten. Det rörde sig om kvarnstenar från Lugnås, virke från Östra-Västra Kinneskogens kronoparker och även jordbruksprodukter (Engström-Sedenmalm, 1989, s 2).

Forshems station byggdes 1889 och var banan Mariestad-Kinnekulle järnvägs första trafikplats. Nio år senare blev den en mycket viktig knutpunkt då både person- och godstrafik från Mariestad, Lidköping, Skara och även andra mindre spår möttes här (Engström-Sedenmalm, 1989, s 2). I nutid syns detta tydligt då bangården är ovanligt stor för att tillhöra en så liten by, trots att mer än halva bangården försvunnit.

Blombergs station anlades år 1895 på grund av att det fanns ett kalkstensbrott några hundra meter från stationen från vilket man ville möjliggöra järnvägsfrakt (Larsson & Thorsén, 2007, s 15).

Under år 1898 anlades Österängs station (Larsson & Thorsén, 2007, s 27). Här var godstågen en vanlig syn. På tågen lastades flaskor från närliggande Årnäs glasbruk och jordbruksprodukter från lokala storproducenter (Engström-Sedenmalm, 1989, s 2).

Trots att stationshusen egentligen skulle byggas i trä finansierade entreprenören K.G. Wallenius den äldre en uppgradering av de planerade husfasaderna längs med MKJ för att hedra anläggningsarbetet. De senare uppseendeväckande stationshusen byggdes således i enhetligt tegel istället för trä (Mannerfelt, 1980, s 52). K.G. Wallenius lät bygga ett stationshus med påstigningsplats intill sin bostad Svaneberg vilken låg mellan Äskekärr och Lugnås. Herr Wallenius hann aldrig se banans invigning då han var mycket sjuk men han hann se provkörningar av banan från sin balkong (Engström-Sedenmalm, 1989 s 2-3). Svanebergs stationshus står kvar än idag men stationsverksamheten är nedlagd. Flera av de övriga stationshusen längs med Kinnekullebanan är förfallna eller rivna idag men de som är väl bibehållna fyller en stor roll när det kommer till järnvägsparkernas estetik.

Stationshusen i Blomberg, Forshem och Österäng står kvar än idag men både vid Österäng och Blomberg har stora förändringar skett gällande husfasaderna, så de tre är varandra helt olika till utseendet. Blombergs & Österängs stationshus är i nuläget bebodda och Forshems stationshus används som möteslokal av Trafikverket.

3. UNDERSÖKNING

3.1 BLOMBERGS STATION



Bilden visar Blombergs stations lokalisering i förhållande till Lidköping. På bilden är Blombergs station inringad i grönt, Ramslöksbacken gulmarkerad och stationsområdet inringat i rött.

Figur 2: Karta över Blombergs stations lokalisering (Google Maps/Eniro kartor, modifierad i Photoshop CC, 2020)

Blomberg ingår i Götene kommun och är ett litet stationssamhälle som ligger nordöst om Lidköping utmed Vänern, 3,5 km norr om Källby. Stationsområdet är numera uppdelat i olika fastigheter. Själva stationshuset med tomt har fastighetsbeteckning Rangtorp 1:42. Skjulet norr om stationshuset ligger på fastigheten Rangtorp 1:41. Stinsens gamla trädgård betecknas Rangtorp 1:20, den gamla jordkällaren ligger på Blomberg 2:99 [3] och den så kallade ”Järnvägs-parken”, stationsområdets södra del, ligger på Blomberg 2:99 [1].

Enligt Naturvårdsverket är området ett s.k. Natura 2000-område, närmare bestämt inom Art- och habitatdirektivet (SCD), vilket är ett skydd av naturtyper samt andra artgrupper än fåglar. Tillstånd krävs enligt 7 kap. 28§ miljöbalken för att vidta åtgärder som kan påverka miljön. Ett område nära stationshuset är flaggat för nybyggnation av 31 nya villor, med motivering att man vill expandera stationssamhället (Götene kommun, 2018). Lokalborna är inte nöjda med dessa byggplaner (Skaraborgsbygden, 2019). Nybyggnationen inverkar inte på själva stationsområdet.

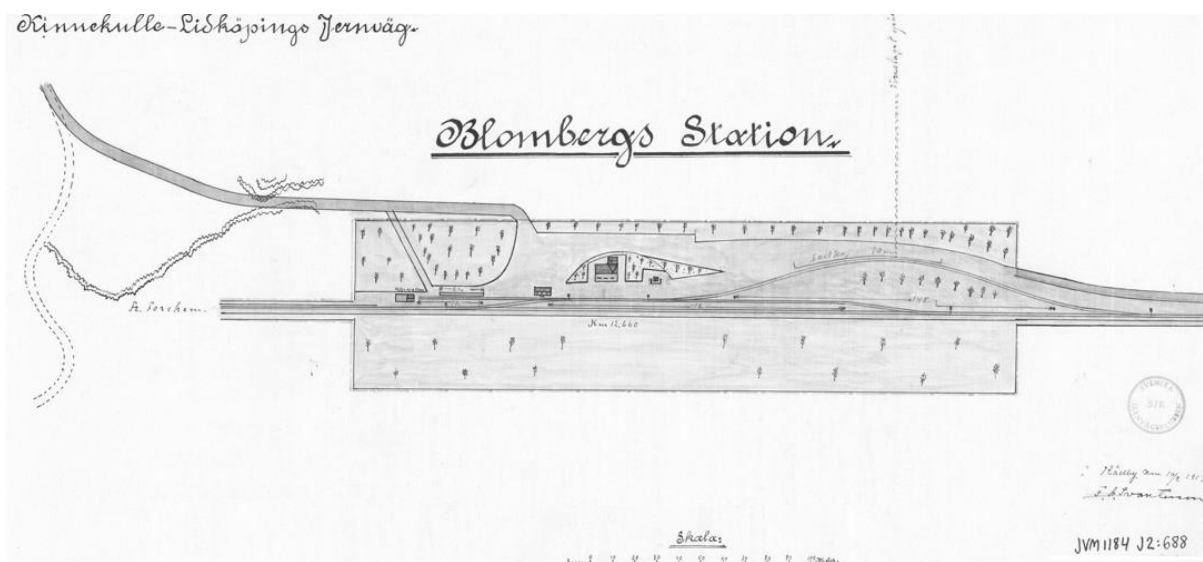
3.2 År 1895 – 1929

Blombergs station anlades år 1895 på grund av att det fanns ett kalkbrott några hundra meter öst om stationen (Larsson & Thorsén, 2007, s 15). Stationshuset invigdes i december 1898 (Bilaga 2 a). Figur 3 daterad till 1903 visar tecken på planteringar i anslutning till stationshuset. En del oidentifierbara träd och en gräsyta kan skimras bakom utedasset till höger om stationshuset. Ytan omkring stationshuset ser till större delen grusig ut.



Blombergs station 5 år efter att stationshuset invigts.

Figur 3: Blombergs station ca 1903 (Järnvägmuseet, 2020)



Figur 4: Blombergs station – bangårdsritning, modifierad i MS Paint (Bangardar.se, 2020)

Enligt Figur 4 från år 1913 ska det ha funnits fler träd i anläggningen än de precis till höger om stationshuset. Frågan är om träden står exakt där de är utritade eller om de är schablonartat utplacerade. På ritningen framgår även att det har såtts in gräs i välplanerade former. Stationshusets baksida ska ha haft en inplanerad utbyggnad. Till höger om stationshuset är utedasset inritat och ännu längre åt höger den stora lastkajen. Till vänster om stationshuset är magasinet inritat och till vänster om detta den lilla lastkajen.

I Holger Broks bok *Tåget till Kinnekulle: en bromsar- och stationselevs memoarer* redogörs för hur Blombergs station såg ut under tidigt 1920-tal.

Stationshuset beskrivs som en liten, kvadratformad tegelbyggnad – vilket är underligt om man tänker på hur huset ser ut i Figur 4. Det hade kanske inte byggts om utefter ritningen ännu. Huset har dessutom aldrig varit kvadratformat utan snarare rektangulärt.

Semaforen, järntornet med två smala vingar upptill som syns i Figur 3, stod fortfarande kvar utanför stationshuset. På ytterväggen ska det ha suttit en brevlåda, en ringklocka samt en skylt med stationens namn där det även framgick hur högt över havet man befann sig. I den lilla väntsalen hängde bland annat en talong med råd om hur berberis kunde utrotas. Stinsen ska ha bott i större delen av stationshuset.

På andra sidan spåren mitt emot stationshuset hade stinsen en trädgård med nyttoodlingar – bland annat potatis- och jordgubbsland. Där hade han även en bigård, berså och klarbärsträd. Stinsens trädgård är inte inritad på bangårdsritningen (Figur 4) men däremot i Bilaga 1. Om man stod på bangården och tittade in i stinsens trädgård låg hans matkällare till höger.

Om man stod framför matkällaren och vände sig 180 grader och blickade rakt över rälsen såg man godsmagasinet, vilket beskrevs som litet och rödmålat. Mellan detta magasin och stationshuset ska det ha funnits en vändplan samt stinsens höns- och brygghus (Figur 14). Intill magasinet ska det ha funnits en liten lastkaj och en ingångsväxel. Det ska även ha funnits en toalett som låg bakom en syrenhäck (Brok 1974, s 28-48). Syrenhäcken hade troligtvis planterats framför den toalett som syns i Figur 3.

3.3 År 1930 – 1959

Hugo Svantesson skötte järnvägsstationen med sin fru Edit från 1935-1949 (NLT, 1964).

I stinsens gamla trädgård rakt över rälsen mitt emot stationshuset ska det på 1940-talet ha funnits klarbär av sorten Ostheimer. Där fanns även ett trädgårdsland i vilket Hugo Svantesson odlade dahlior som han grävde upp på hösten och lät övervintra i jordkällaren. Flera nytillkomna byggnader är utritade på området. Det ska även ha funnits ett flertal okända bärbuskar/fruktträd intill stationshuset. Bortom lastkajen ska det ha funnits en branddamm av säkerhetsskäl (Bilaga 1, Informant 1).

Paret Hugo och Edit fortsatte att sköta järnvägsstationen tillsammans fram till 1952, då Hugo förflyttades till Källby. Edit Svantesson skötte järnvägsstationen ensam mellan 52 och 59 (NLT, 1964).



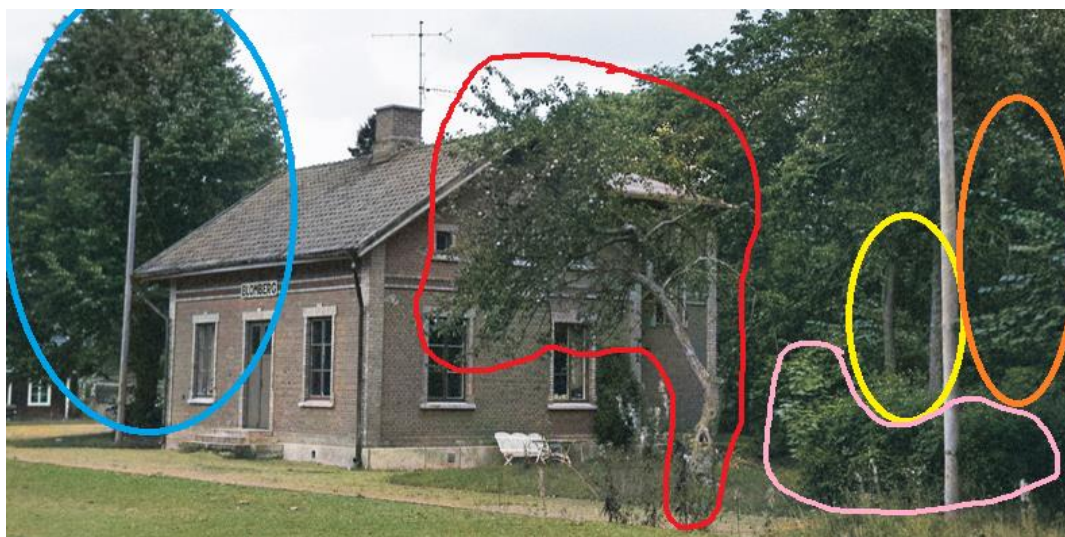
*Blombergs station efter omläggningen från smalspårig till normalspårig järnväg.
Figur 5: Blombergs stationshus ca 1955-1959, modifierad i MS Paint (Björe, 2006. s 10)*

Figur 5 från mellan 1955-1959 visar vissa förändringar i stationsmiljön. Till vänster syns en häck och bakom stationshuset syns en lind. Till höger syns en U-formation med hamlade almar. Tittar man riktigt noga ser man en nyplanterad häck bakom almarna. I bakgrunden syns fler träd, men om dessa är en del av anläggningen framgår inte.

I samband med breddningen av huvudspåret har en ny perrongkant byggts. Semaforen är borttagen, likaså spåret till den lilla lastkajen. Även magasinshuset och utedasset är borttagna om man tittar på ritningen över hur stationsområdet såg ut på 40-talet (Bilaga 1). Baksidan av stationshuset har byggts ut. Lyktstolparna har bytts ut om man jämför Figur 5 med Figur 3. Bänken utanför stationshuset är borttagen och där står istället vita trädgårdsmöbler och några campingstolar. Campingstolen kom till Sverige på 50-talet (Arnroth, 2004) och därför styrks fotots datering. Till höger om trädgårdsmöblerna skymtas någon form av klättrväxt mot stationshusets vägg – förslagsvis klematis.

3.4 År 1960 – 1989

Kring 1960 ska det ha stått urnor utanför stationshuset. Det kan ha varit sådana som syns i Bilaga 3 & 6, så kallade "SJ-urnor" i betong. Till urnorna köptes sommarblommor från Sohlbergs handelsträdgård i Källby, och från denna handelsträdgård köptes även prydnadsbuskar som sattes i trädgården. Det fanns inga rabatter runt huset men i gräsmattorna växte både blåklockor och tusenskönor (Informant 2). Det stod även ett äppelträd av sorten Gravensteiner till höger om stationshuset, sett från bangården (Informant 1). Edit Svantesson fortsatte sköta om järnvägsstationen ända fram till 1964, då verksamheten lades ner (NLT, 1964).



Figur 6: Blombergs stationshus 1974, modifierad i PS CC, MS Paint, DeepAI (Järnvägmuseet, 2020)

Figur 6 har en del att berätta om miljön på 70-talet. Till vänster om stationshuset syns den blåmarkerade lindens och i mitten ett rödmarkerat Gravensteiner-äppelträd som inte syns i Figur 5 (Informant 1). Ljusa frukter sitter i kronan. Om man tittar på hur trädets toppskott sitter fast på grundstammen kan det ha ympats med en så kallad läggymp. Eftersom att trädet inte ser så kraftigt ut kanske grundstammen B9 valts – en vanlig grundstam för Gravensteiner om man vill att trädet ska vara svagväxande. Trädet blir då sällan äldre än 20 år, vilket kan förklara varför trädet numera är borta om det planterades efter Figur 5 kring 1959 (Blomqvist 2010, s. 21).

På bilden är trädgården mycket lummigare. Häcken bakom Gravensteinerträdet har vuxit till sig rejält. Bland buskarna skymtas lönnlöv och kanske snöbär, se rosa markering. Intill skorstenen syns en ny TV-antenn. Telefonstolparna är även ett nytillskott. Den gula markeringen visar stammar till träd som inte syns i Figur 5, och den orangea markeringen visar de hamlade almarnas lövverk. Perrongkanten är likadan som i Figur 5 men fotografiet är beskuret.

År 1979 köpte Edit Svantesson stationshuset av SJ (Bilaga 2 a).

3.5 År 1990 – 2019

Edit Svantesson avled 1990 och Blombergs station togs därmed över av barnen Bengt, Lisbet och Berit Hugosson. År 2003 köptes Berit och Lisbet ut av Bengt Hugosson och hans hustru Margareta (Bilaga 2 a).



En sällsynt vinterbild av stationshuset.

Figur 7: Blombergs stationshus vintern 2007 (Michael Erhardsson, 2007)

En bild från vintern 2007 (Figur 7) visar att häcken bakom stationshuset är rak, gallrad och kortklippt. Längs med perrongkanten löper en smal kornellhäck, vilket förtydligas i Figur 8 och Figur 9. Ett staket är uppsatt bakom huset.

I ett fotografi från hösten 2009 (Figur 8) syns fler växter i stationshusets trädgård. Längst ner till höger i bild står forsythian. Kornellhäcken är desto mer färgsprakande. Bakom kornellhäcken längst ner till vänster i bild syns rosenripsen i höstskrud. Lindens ser ut att ha hamlats samma år då kronan nästan är klotformad.



En färgsprakande höstbild av stationshuset.

Figur 8: Blombergs stationshus 2009 (Larsson & Thorsén, 2009)



Kornellhäcken framför stationshuset.

Figur 9: Blombergs kornellhäck (Larsson & Thorsén, 2009)

Bengt och Margareta Hugosson sålde huset till Anders Eriksson år 2013 (Bilaga 2 a, Informant 1).



Figur 10: Blombergs stationshus 2015 (Olle Alm, 2015)

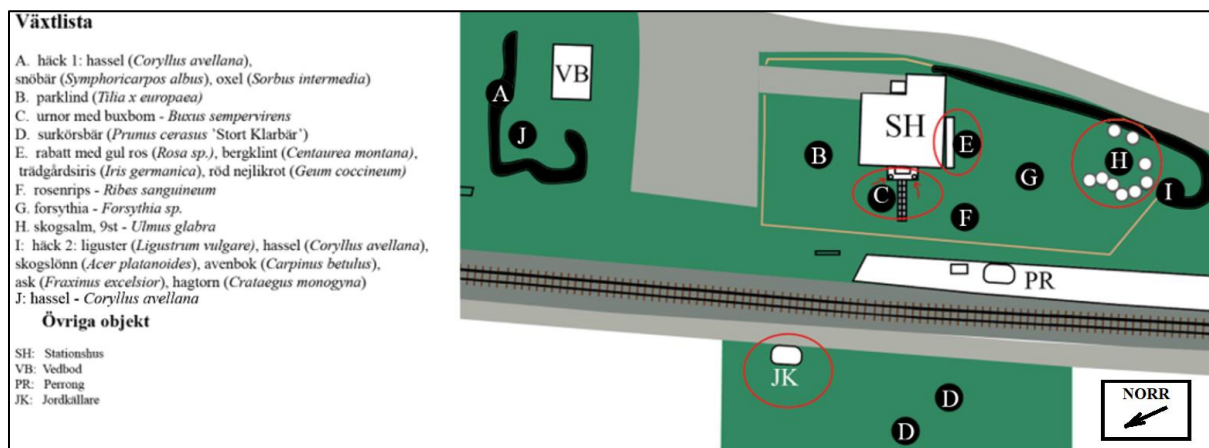
År 2015 (Figur 10) är häcken till höger om stationshuset högre, tjockare och beskuren som en tratt istället för en kon, vilket kan bryta sönder häcken vid kraftigt snöfall. Häcken vid den röda vedboden i bakgrunden ser välskött ut. Linden till vänster om stationshuset har vuxit till sig ordentligt på höjden sedan 2009. Kornellhäcken är borta och ett staket är istället uppsatt mot perrongen. På perrongen står en väntkur med en bänk, sandlådor och en blå skylt intill.

3.6 VÄXTINVENTERING & NUTIDSBESKRIVNING

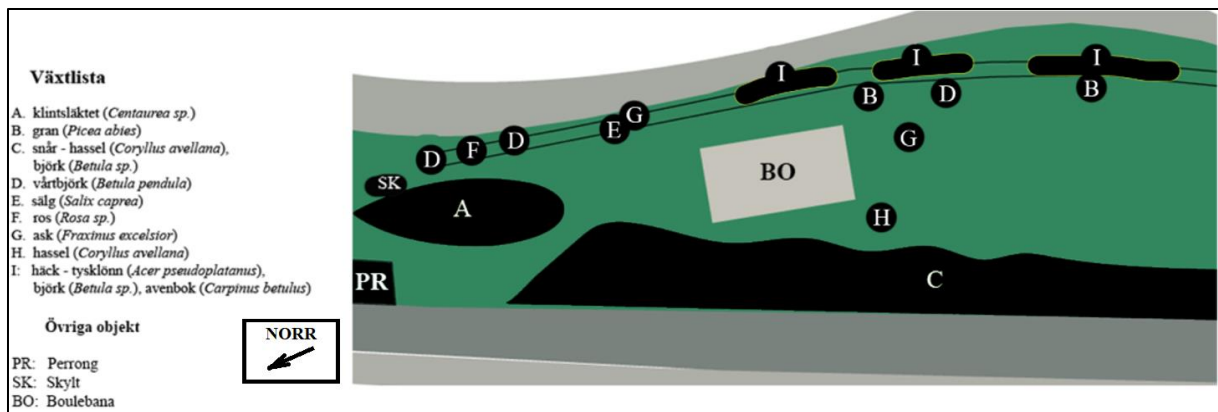


Blombergs stationsområdes olika delar, numrerade och namngivna för att förenkla nutidsbeskrivning
Figur 11: Blombergs stationsområde, orienteringskarta (Eniro kartor, modifierad i Photoshop CC, 2020)

När man kliver av tåget vid stationen ser man stationshuset rakt fram, den röda vedboden till vänster och den s.k. "Järnvägs-parken" med tillhörande skylt långt åt höger. Om man vänder sig om 180 grader och blickar över bangården ser man in i trädgården som tidigare tillhört stinsen. Trädgården finns kvar idag men den är nu en del av en annan fastighet än stationshuset. Intill grusgången utmed bangården höger om den nya fastigheten finns även den gamla jordkällaren kvar (Figur 14). Stinsträdgården uppfyller flera av de bärande drag som en banvaktarstugas trädgård ofta hade: jordkällare, surkörbarsträd och köksland (Bergkvist et al. 2014-2017, s 15). Branddammen bortom den lilla lastkajen finns inte kvar idag. Gamla dammar är generellt svåra att hitta intill nutida järnvägsparter då de ofta fyllts igen med grus eller grävts bort helt (Bergkvist et al. 2014-2017, s 41).



Växtinventeringsritning över Vedboden & Stationshusets trädgård.
Figur 12: Växtinventeringsritning över Blombergs station 1



Växtinventeringsritning över Järnvägs-parken
 Figur 13: Växtinventeringsritning över Blombergs station 2

Sektion I: Vedboden



Vy mot vedboden och häcken från grusplanen mellan vedboden och stationshuset. Till vänster syns bangården.
 Figur 14: Blombergs vedbod med tillhörande häck samt jordkällarens lokalisering

Vedboden är ett röd- och vitmålat träskjul belagt med tegelpannor. Detta skjul syns på flera historiska bilder (bl.a. Figur 5 & 6) och syns så tidigt som 1898 men är inte inritad på bangårdsritningen från 1913. Skjulet är i dåligt skick. Istället för att reparera en av dörrarna har man valt att ställa en stor sten där för att hålla dörren stängd.

Kring skjulet ligger vedträn och omkullblåsta plastkrukor. Bakom skjulet står ett par trälådor fyllda med ved. Intill dessa rinner ett litet vattendrag kantat av några relativt färska björkstubbar. En häck innehållande hassel, snöbär och oxel sträcker sig från skjulets baksida ner till bangården och lämnar en lucka till den grusplan som finns mellan skjulet och stationshuset. En klunga med hassel växer innanför häcken. I det inringade området i Figur 11 finns även den lilla lastkajen kvar längst ner till vänster.

Sektion II: Stationshusets trädgård



Vy mot stationshuset från Ramslöksbacken.
 Figur 15: Blombergs stationshus vänstra trädgård



Bakom stationshuset skymtar man vedboden och den stora linden.
 Figur 16: Blombergs stationshus högra trädgård

Stationshuset är välhållt både vad gäller fasad och tak. Frågan är om byggnaden hade varit i lika bra skick om den inte hade använts som bostad.

Trädgården omkring stationshusets vänstra del (Figur 15), från bangården sett, omgärdas av ett staket i trä. I denna del av trädgården växer det stora solitärträdet, en lind som syns på nästan alla historiska foton av miljön. Linden har varit hamlad genom åren men har nu lämnats åt sitt öde och fått mycket höga, raka och väldigt tjocka vattenskott. Man ser tydligt att alla dessa skott börjar vid hamlingsknutarna. Av trädets kronform från Figur 8 till figur 15 att döma hamlades trädet troligtvis sist 2009. Mellan huset och den stora linden står en studsmatta.

Trädgården omkring stationshusets högra del (Figur 16) omgärdas av ett hundstaket i metall och en vildvuxen häck i vilken liguster, skogslönn, hagtorn, hassel, avenbok och ask växer om vartannat. Att så många olika buskar och träd finns inuti en häck får en att undra om det vid något tillfälle varit flera olika buskar som gjorts om till en häck. Det ser nästan så ut i Figur 6. Blandhäckar har dock varit vanligt i historien (Informant 7). Intill husväggen finns en rabatt vars kant är dåligt definierad. Utöver ogräs innehåller den en gulblommande ros (Informant 1), bergklint, röd nejlikrot och trädgårdsiris.

Höger om rabatten finns nio hamlade almar som står i en U-formation. De hamlade almarna har synliga skador och det verkar finnas vissa luckor i formationen, så det kan ha funnits fler träd. Det ser i alla fall så ut om man jämför med Figur 5. Vid närmare inspektion upptäcktes två stycken järnringar som skruvats fast i två av trädstammarna, mellan vilka husägaren troligtvis spänner upp en hängmatta om somrarna. Då träden är mycket smala i förhållande till hamlingspunkternas enorma knölar utgör detta en risk och en dag kommer de kanske att kollapsa rakt på en otursam hängmatteligare.

Under de hamlade almarna växer fläckar med knölklocka. Längst åt höger där häcken kröker sig står några odlingslådor.

Mellan rabatten och de hamlade almarna står två prydnadsbuskar – forsythia och rosenrips. Forsythian är i gott skick medan rosenripsen skulle behöva lite vård och omsorg. Dessa buskar syns inte på de första svartvita bilderna, utan har sannolikt köpts av Edit Svantesson från Sohlbergs i Källby. På stationshustrappan vid husets framsida står två små urnor innehållande buxbom.

Sektion III: Den s.k. ”Järnvägs-parken”



Bilden är tagen bakom skylten i riktning mot stationshuset.

Figur 17: Vy mot Blombergs stationshus från JVP-skyld



Den mångfunktionella stora lastkajen med både postlåda, bänkar, grill, eluttag, slangvinda och bord. Till höger syns boulevplanen.

Figur 18: Den stora lastkajen i Järnvägs-parken vid Blombergs station

Höger om stationshusets trädgård ligger Järnvägs-parken. Vid dess ingång finns en skylt gjord av en grov gren som är förankrad i marken och en inoljad plank med texten ”Järnvägs-parken”, noggrant ingraverad med brännpenna, se röd markering (Figur 17). Intill skylten ligger en droppformad plantering innehållande någon slags klintväxt. Om man står vid planteringen och skylten ser man rakt in i parken.

Dess vänstra del kantas av den gamla lastkajen (Figur 18). Den har fallit sönder på flera ställen och längs med ovasidan sitter flera rostiga skruvar. Ovanpå kajkanten har både vårtbjörk, ros, ask och sälglagrot samt en häck med många luckor innehållande tysklönn, björk och avenbok. På gräset utmed kajkanten växer några små granar och en björk.

Parkens del som ligger mot bangården kantas av ett långt snår med lågklippta björkar och hassel.

Mitt i parken ligger en boulevplan med en innovativ poängräknaranordning, se blå markering (Figur 18). Precis bakom den växer en lågklippt klunga med ask och en lågklippt klunga med hassel.

Att det står bänkar, bord och grill vid lastkajen och att det finns en boulevplan som inte är överdrivet ogräsfyllt tyder på att platsen är välanvänd av lokalbefolkningen. På postlådan sitter tre klisterlappar, två med orden "Gästbok" och "Tidsbokning" och en med en posthornslogotyp. Tidsbokningen är kanske till för spelsugna boulespelare. Gästboken används kanske av de pilgrimsvandrare som fyller på sin flaska i vattenuttaget (Informant 6).

Placeringen av den stora lastkajen kan tyckas märklig, då det är ovanligt att ha ett stickspår som går in till en så hög och lång lastkaj utan byggnader i dess närhet. Om man zoomar in ordentligt på bangårdsritningen (Figur 4) framkommer att detta är platsen där kalkstenen lastades av och på. Det kanske var så att ett mindre tåg kom ner från gruvan med sten, varefter de ställdes på kajen. Sedan kom ett annat större godståg och hämtade upp lasten. Vid den lilla lastkajen måste tåget backa och den är för liten för ett stort godståg, men vid den stora kan tåget med enkelhet köra in från båda håll för att lasta på sten.

Antagligen är "Järnvägs-parken" ett ganska nytt påfund i och med att bangården brukade rama in det som numera är parken. Vem som tillverkat "Järnvägs-parken"-skylten och boulevplanen är oklart men man får anta att det är en finurlig lokalbo eller ett gemensamt initiativ bland lokalbefolkningen då det inte går att hitta handlingar som styrker ett kommunalt engagemang.

3.7 KULTURHISTORISK VÄRDERING

Dokumentvärden - historiska egenskaper

Blombergs station har ett samhällshistoriskt värde då dess anläggande var en av huvudfaktorerna till att det lilla stationssamhället Blomberg uppkom och expanderade. Stationens historia är dessutom direkt förankrad till Kinnekulles stenhugghistoria då platsen var en viktig lastplats och dess kalkstensgruva en viktig resurs. Stationen har även ett järnvägshistoriskt värde.

Upplevelsevärden - estetiskt och socialt engagerande egenskaper

Stationshusets och lastkajernas ytor visar spår av tidens tand, vilket man kan kalla för patina. Det syns att materialet ostört befunnit sig i en naturlig nedbrytningsprocess under en längre period.

Den nytillkomna "Järnvägs-parken" ger stationsmiljön ett socialt värde då den används som mötesplats av lokalbefolkningen - exempelvis till gruppaktiviteter som boulev och grillning. Enligt inlägg på Instagram har även parken använts för midsommarfirande.

Den stora lastkajen har successivt tagits över av naturen, men inte så mycket att den göms helt av växtlighet. Sammanvävningen av det industriella och det naturliga ger den ett konstnärligt värde.

Autenticitet och representativitet

Blombergs stationshus är ett av få hus längs med Kinnekullebanan som verkar ha kvar sin ursprungliga tegelfasad. Även vedboden är en kvarvarande struktur. Jordkällaren är kvar och verkar vara väl bibehållen, i varje fall dess exteriör. Både den stora och lilla lastkajen är kvar, om än förfallna. Detta betyder att platsen har åtminstone fem autentiska byggnadsstrukturer. Detta kan visa sig lönsamt för Kinnekullebanans helhet. Blombergs stationshus tegel skulle exempelvis kunna användas som referensmaterial ifall man skulle vilja rekonstruera ett av de nedlagda stationshusen. Detta skulle ge det nya stationshuset autenticitet och skapa enhetlighet längs med banan för att säkra Kinnekullebanans plats som "Sveriges vackraste tågresa".

Den stora linden till vänster om stationshuset syns så tidigt som åtminstone 1934 i ett mycket suddigt foto (Bilaga 2b). Annars syns både de hamlade almarna och linden för första gången i fotot från 1955. I detta foto ser både almarna och linden ut att ha ungefär samma höjd och stamtjocklek som idag, vilket kan betyda att de redan vid fototillfället funnits i några decennier och att de därmed kan kallas för autentiskt växtmaterial.

Blomberg är representativt som småskaligt stationssamhälle från 1800-talets senare del, och har en någorlunda väl bibehållen järnvägsmiljö som bedöms vara regionalt representativ för sträckan Håkantorps-Gårdsjö.

3.8 FORSHEMS STATION



Bilden visar Forshems stations lokalisering i förhållande till Hällekis stationssamhälle. På bilden är Forshems station inringad i grönt, Forshemsvägen gulmarkerad och stationsområdet inringat i rött.

Figur 19: Karta över Forshems stations lokalisering (Google Maps/Eniro kartor, modifierad i Photoshop CC, 2020)

Forshem ingår i Götene kommun och är ett stationssamhälle som ligger 2.5 km sydöst om Hällekis. Delen av stationsområdet där stationshuset ligger bär fastighetsbeteckningen Forshem 10:5 [1]. Resten av det forna stationsområdet innefattar fastighetsbeteckningarna Hälledal 1:1, Forshem 6:10, Forshem 6:11 och Forshem 10:6. Lindallén som omnämns i historiska källor är en egen kartenhet och bär beteckningen Forshem 10:2.

Enligt Forsök och Naturvårdsverket har Forshems stationsmiljö inga skyddsbestämmelser.

3.9 År 1889 – 1929

Forshems första stationshus (Figur 20) byggdes av MKJ 1889. När MKJ öppnades för trafik den 19 december 1889 kom tågresenärerna som besökte Forshem till en uråldrig bygd med både medeltidskyrka och en av västra Sveriges äldsta gästgivargårdar (Forshem-Fullösa, 1998. s 25). I samband med MKJs öppnande för trafik flyttades poststationen från Gössäter till Forshems järnvägsstation (Forshem-Fullösa 1994 s 14).



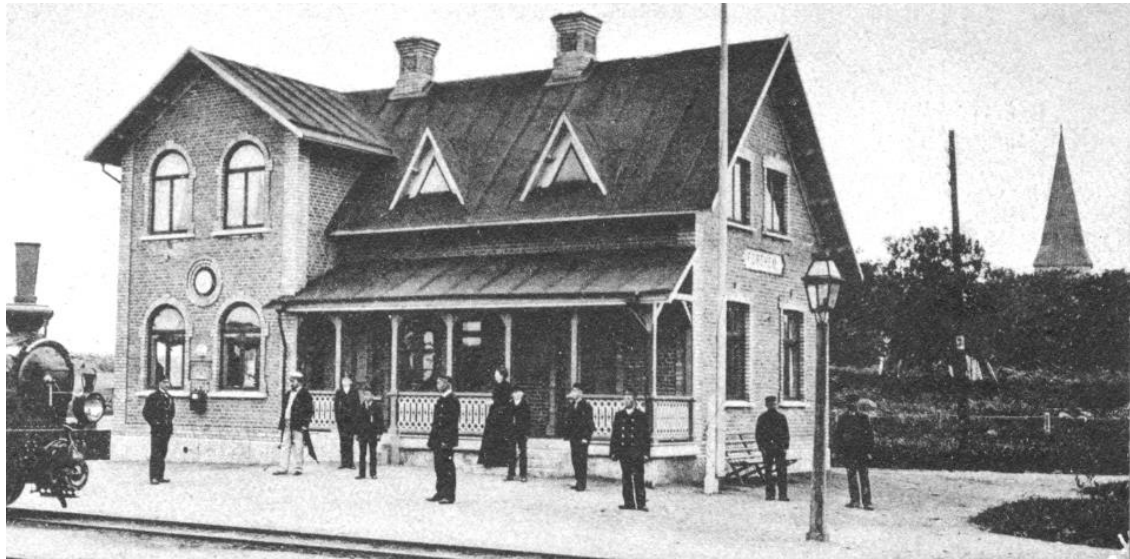
Forshems första stationshus. Ingen järnvägspark synes än. Kring stationshuset syns hästar och stockar.

Figur 20: Forshems första stationshus, daterat till 1890 (Järnvägsmuseet, 2020)

Forshems första stationsinspektör och poststationsföreståndare var Carl Fr. Lindberg. Han tjänstgjorde 1889-1897. Gustaf Wilhelm Malmkvist (Bilaga 4) som var utbildad trädgårdsmästare tillträdde posten som stationsinspektör och poststationsföreståndare år 1897. Han skötte utöver sina andra arbetsuppgifter om planteringarna omkring stationshuset, men var också delaktig i anläggandet av

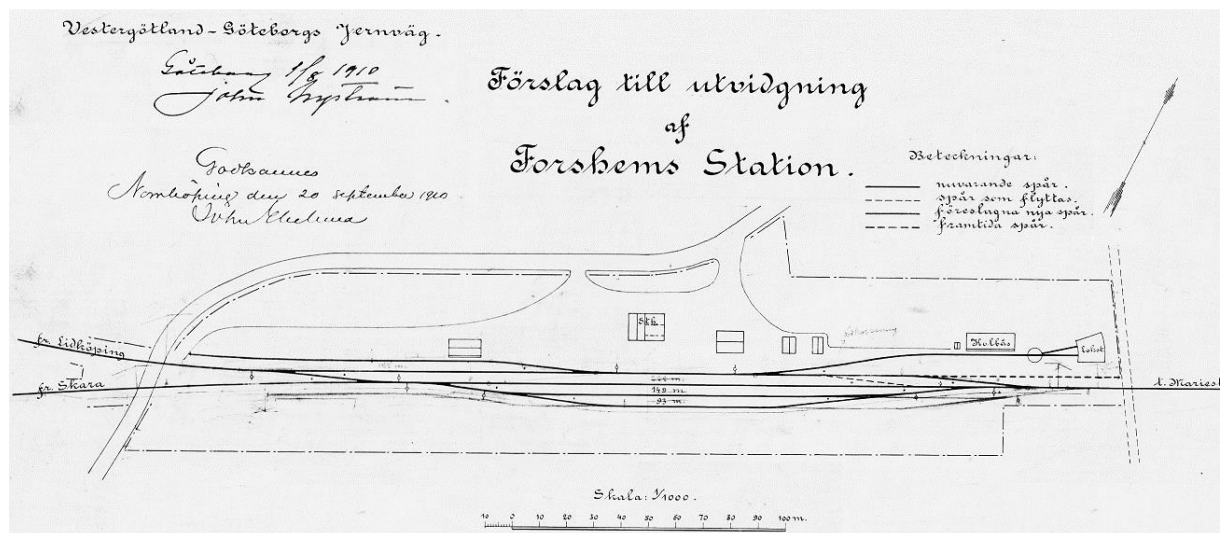
lindallén (Figur 27 & 37) mellan järnvägsstationen och medeltidskyrkans kyrkogård (Forshem-Füllösa, 1994. s 14). Även Malmkvists far var trädgårdsmästare, så man får anta att han fått intresset och förvärvat delar av sin kunskap av honom (Molins, 2019).

Forshems andra stationshus (Figur 21) var färdigställt år 1898. Till höger om stationshuset syns en gräsmatta och bakom den något som skulle kunna vara häckar och en trädrad. Det var först när bandelen Hällekis-Forshem öppnades i december 1898 som Forshem blev en betydande knutpunkt, eftersom att det var då som KiLJ kopplades ihop med MKJ och SKWJ (Forshem-Füllösa, 1998. s 25).



Forshems andra stationshus, uppfört några meter vänster om det gamla stationshuset. I bakgrunden syns kyrkan.
Figur 21: Forshems andra stationshus någon gång mellan 1898 och 1903 (Järnvägsmuseet, 2020)

På bangårdsritningen från 1910 (Figur 22) syns de två stationshusen bredvid varandra. En gräsyta är även inritad norr om det andra stationshuset.



Figur 22: Forshems station – bangårdsritning, modifierad i MS Paint (Bangardar.se, 2020)

Gustaf W. Malmkvist behöll tjänsten som stins fram till 1920 då han avled. Han begravdes i Forshem (Molins, 2019). Josef Westberg tog över efter honom och hade posten från 1921-1929. Johan E. Lindqvist tillträdde posten som Forshems stins 1929 (Forshem-Füllösa, 1994. s 14). Under 1920-talet gjordes stationen om utvändigt (Larsson & Thorsén, 2007, s 25).

3.10 År 1930 – 1959



Ett förstorat foto som visar trädgården mellan Forshems andra och första stationshus.
Figur 23: Forshems andra och första stationshus år 1935 (Järnvägmuseet, 2020)

På ett foto från 1935 som visar miljön mellan Forshems andra och första stationshus (Figur 23) syns en gräsplätt med förhållandevis långt gräs men ändå välhuggna kanter, diverse prydnadsbuskar och en flaggstång. Busken vid det första stationshusets husvägg skulle kunna vara berberis eller spirea. När det kommer till prydnadsbuskarna på gräsytan skulle det kunna vara någon form av tok, kanske ölandstok. Buskarna i bakgrunden skulle kunna vara doftschersmin, paradibuske, olvon eller någon slags try.

Figur 24 från samma år visar att även det andra stationshusets vänstra del hade välstrukturerade trädgårdselement. På bilden syns en anslagstavla. En topiär syns höger om anslagstavlan, sannolikt en formklippt gran. Höger om topiären står ett några mindre buskar vilka skulle kunna vara idegran. Topiären och buskarna står på en gräsyta med skurna kanter.

Av dess habitus att döma skulle det buskliknande trädet till höger bakom stolpen kunna vara en uppstammad syrén. Det stora trädet till vänster skulle kunna vara en skogslind baserat på referensbilden i nedre vänstra hörnet av Figur 24. Buskarna i bakgrunden skulle kunna vara av samma art som de som syns i Figur 23.



Ett förstorat foto som visar trädgården till vänster om Forshems andra stationshus.
Figur 24: Forshems andra stationshus 1935, modifierat i MS Paint (Järnvägmuseet, 2020)

Johan E. Lindqvist behöll posten som Forshems stins till 1940. Han efterträddes av Fredrik V. Westergren som jobbade som stins 1940-1947 (Forshem-Füllösa, 1994. s 14). Delar av det andra stationshuset (Figur 25) ska ha byggts om 1944 (Banvakt, u.å.).

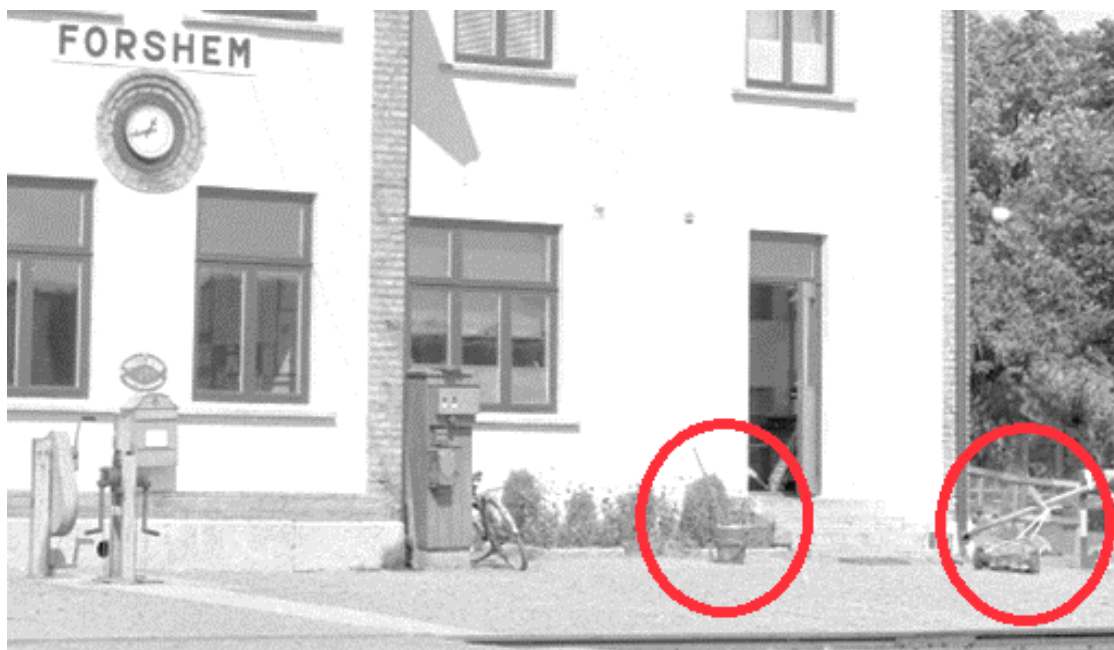


Figur 25: Forshems ombyggda stationshus år 1945 (Järnvägsmuseet, 2020)

Något som skiljer det ombyggda stationshuset (Figur 25) mot dess tidigare utseende (Figur 21) är att stationsnamnet har försvunnit från husets sida och flyttats till framsidan. Fönstren har fått valven utbytta. Taket har helt annorlunda form. Träpaviljongen är borttagen och här syns nu istället en rabatt vilken ser ut att innehålla åtminstone tre olika sorters perenner, varav den vänstra kan vara en stockros eller ett kungsljus. Till höger skulle det kunna vara solbrudar mot väggen och nejlikor framför dessa vid rabattkanten.

Einar Gunnardo höll arbetsposten som stins mellan 1947 och 1963 (Forshem-Fullösa, 1994. s 14).

3.11 År 1960 – 1989



Ett förstorat foto av det ombyggda stationshusets framsida.

Figur 26: Forshems ombyggda stationshus år 1960, modifierat i MS Paint (Järnvägsmuseet, 2020)

I Figur 26 från 1960 syns en cylindergräsklippare och en hink fylld med ogräs ståendes framför en rabatt. Detta tyder på att det fanns någon som skötte om grönmiljön. Forshem-bokstäverna har flyttats ännu en gång och sitter nu ovanför klockan.



Figur 27: Flygfoto över Forshems stationsområde, modifierat i MS Paint (AB Flygtrafik, 1965)

På ett flygfoto från 1965 (Figur 27) syns lindallén som trädgårdsmästare Gustaf Wilhelm Malmkvist var med och planterade mellan kyrkan och stationshuset (Forshem-Fullösa, 1994. s 14), se gul markering. Rödmarkeringen visar själva stationsområdet. I gräsytan bakom det ombyggda stationshuset syns en ensidig allé eller halvan av en tvåsidig allé. Till vänster om det ombyggda stationshuset står den stora solitärindén, se lila markering. Åtminstone fyra andra träd är utspridda över stationsområdet. Bilden visar att stationsområdet har ytterligare gräsytor. Det första stationshuset står fortfarande kvar och har även det bytt fasad. På perrongen som låg mitt på bangården står två urnor (Bilaga 3), se blå markering. Det tyder på att annueller köptes in till anläggningen. Urnorna ser ut som typiska så kallade "SJ-urnor" (Bilaga 6) i färdig betong som trädgårdsdirektör Reuterswärd låtit designa på 1940-talet. De ska ha funnits på statligt ägda stationer fram till 1960-talet (Bergkvist et al, 2014-2017. s 39).

Oskar Sandh tog över efter Einar Gunnarsson och arbetade som stins till 1968 och till sist tog Lars Ohlin över rollen. Poststationen slogs igen för gott den 11 maj 1968 (ibid.).

År 1970 kom näringslivet i Forshem att ändras i och med att lastbilstrafiken ökade och att cementfabriken i Hällekis lades ner. I skuggan av det nya näringslivet stod järnvägsstationen därför i en brytningstid (Forshem-Fullösa, 1998. s 29). År 1982 revs Forshems första stationshus (Forshem-Fullösa, 1998. s 25).

3.12 År 1990 – 2019

Redan 1998 beskrevs Forshems station som en plats som förlorat sin "forna glans". Bangården ska ha varit på väg att växa igen och huset beskrevs som slitet (Forshem-Fullösa, 1998. s 29).

Trots det valdes Forshems station ut till jubileumscentrum under Kinnekullebanans 100-årsfirande den 26 september 1998. Resenärer reste dit med specialinsatta tåg från både Lidköping och Mariestad. Forshem fick för en dag vara den viktiga knutpunkt som den varit för 100 år sedan (Föreningen 29:an, 1998. s 10). Lindallén mellan kyrkogården och Forshems station ska ha återplanterats runt 2005 då träden var i dåligt skick (Informant 3).



Figur 28: Forshems ombyggda stationshus år 2009 (Michael Erhardsson, 2009)

I Figur 28 som är från 2009 syns en stor lind bakom rälsbussen. I stationshusets rabatter kan man skymta både ros och stockros. Forshem-bokstäverna är bortplockade. Miljön ser inte lika välstrukturerad ut som i Figur 25, 26 och 27.

Stationens lokstall revs den 16/4 2012 (Banvakt, u.å.).



Augusti bjuder på viss färgvariation i rabatterna som omger stationshusets framsida.

Figur 29: Forshems ombyggda stationshus år 2015 (Olle Alm, 1/8 2015)

Figur 29 från 2015 visar en rabatt i full blom. Stockrosorna har olika toner i rosa och vitt medan rosorna är röda. Rabattkanten är dåligt definierad, gårdsplanen är full med ogräs och rabatten likaså.

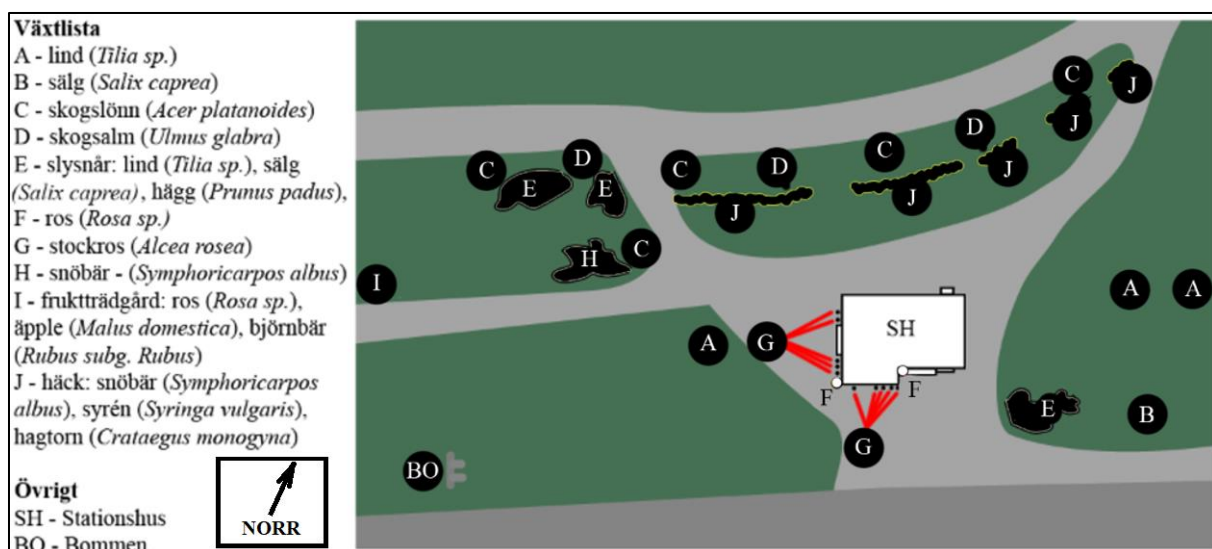
3.13 VÄXTINVENTERING & NUTIDSBESKRIVNING



Forshems stationsområdes olika delar, numrerade och namngivna för att förenkla nutidsbeskrivning

Figur 30: Forshems stationsområde, orienteringskarta (Eniro kartor, modifierad i Photoshop CC)

När man kliver av tåget ser man en stor lind till vänster och en bom till ett nedlagt tågspår ännu längre åt vänster. Stationshuset står rakt framför perrongen. Bakom huset skymtar man en trädrad av något slag på en gräsyta. Till höger om huset finns en gräsyta med sly och träd i varierad storlek.



Växtinventeringsritning över Stoppbocken & Stationshusets trädgård.

Figur 31: Växtinventeringsritning över Forshems station

Sektion I: Stoppbocken



Spåret är borta men stoppbocken står kvar.
Figur 32: Forshems stations ensamma stoppbock



Björnbär och ros. En bit åt vänster står ett äppelträd.
Figur 33: Forshems stations möjliga fruktträdgård

Denna del av järnvägsmiljön väcker frågor då buskros, äpple och björnbär påträffades något avsides (Figur 33). Hur de kommit dit och varför är dock svårt att säga. Äppelträdet ser mycket klen ut så det kan vara en frösådd. Det rör sig inte heller om några mängder björnbär och buskros – bara enstaka plantor. Om björnbären funnits där länge borde de kanske ha spridit sig mer. På flygbilden från 1965 (Figur 27) verkar platsen där de påträffades ha legat bredvid magasinet som även är uttritad på bangårdsritningen. Flygbilden är suddig så det är svårt att avgöra hur platsen egentligen såg ut. Antingen är fruktträdet och buskarna spår efter en gammal nyttoodling eller så har de kommit dit genom att någon slängt sitt växtavfall där.

Stoppbocken (Figur 32) tillhör ett nedlagt spår. Bland grässtråna i denna sektion av järnvägsmiljön kan man se markeringar efter den del av bangården som tagits bort.

Sektion II: Stationshusets trädgård



Den stora linden till vänster om stationshuset.
Figur 34: Forshems stationshus stora solitärträd



Stockrosrabatten vid stationshusets framsida.
Figur 35: Forshems stationshus framsida, rabatt

Husets vänstra sida och framsida kantas av rabatter. I rabatterna (Figur 35) påträffades stockros, tulpan och någon slags ros. Om man besöker platsen på Google Maps kan man se att stockrosorna blommar i olika nyanser av rosa och att rosen blommar i rött. Rosen är beskuren och rabatterna, vilka är fyllda med ogräs, känns varken välplanerade eller väl omhändertagna. Till vänster om stationshuset (Figur 34) står en väldig lind – järnvägsarkens stora solitärträd – som syns i flera av de historiska fotografierna.

På husets högra sida står två stora lindar bredvid varandra, vilka syns intill stationshuset i Figur 36 och på det historiska flygfotot (Figur 27). Bakom stationshuset i Figur 36 gömmer sig ett snår innehållande sly av lind, sälg och hägg. Intill snåret står en större sälg.

På historiska foton ser ytan bredvid snåret och sälgen grönare ut, men den här delen av stationsområdet är numera täckt med grus och baracker. Inget av det som en gång var återstår, exempelvis det första stationshuset som syns på i Figur 27 eller den finskurna gräsytan precis till höger om det första stationshuset.



Häcken och trädraden bakom stationshuset.
Figur 36: Forshems stationshus baksida



Siktlinje genom häcken och allén mot medeltidskyrkan.
Figur 37: Vy mot medeltidskyrkan genom allén bakom Forshems stationshus

Bakom stationshuset finns en gräsyta med en trädrad av både skogsalm och skogslönn. Den syns både i Figur 21 & 27. Eftersom att stationsområdet anlades vid 1900-talets början och trädraden är planterad vid stationsområdets gräns är det möjligt att den planterats som eldskydd (Bergkvist et. al. 2014-2017, s 11). Värt att notera är att träden i trädraden är varannan alm och varannan lönn och att detta fortsätter längs med vägen bort från stationsområdet åt vänster. På gräsytan finns även en häck vilken har många håligheter (Figur 36). Den kan också ha planterats dit som skydd. Ett av hålen i häcken verkar vara avsiktligt (Figur 37), då det finns en uppfart genom hålet vilket leder över vägen till en allé som i sin tur leder fram till Forshems medeltidskyrka. Häcken innehåller snöbär, syren och hagtorn. Likt vid Blombergs station får det en att undra om det stått enskilda prydnadsbuskar här. Häcken verkar ha varit bredare och har nyss blivit nedskuren till marknivå närmast gatan.

Om man vänder sig om 180 grader från punkten där Figur 36 är tagen finns där ett snår bestående av sly från säl, lind och hägg. Den här delen av stationsområdet används även som kompostdump. Intill snåret breder ett stort snöbärsbuskage ut sig. Mot gatan står även en skogsalm och en skogslönn.

3.14 KULTURHISTORISK VÄRDERING

Dokumentvärden - historiska egenskaper

Forshem som ort har en av Sveriges bäst bevarade medeltidskyrkor samt en av Sveriges äldsta gästgivargårdar. Både i pilgrims- och droskfarartider har orten varit en viktig plats. När bilismen tog fart och godstågen ersattes med lastbilar slutade tågtransporten vara lika viktig, men innan dess var Forshems station en mycket viktig knutpunkt. Den fyller således en framstående roll i ortens transporthistoria och har därför ett samhällshistoriskt värde. Det har även ett järnvägshistoriskt värde då platsen utgör en del av berättelsen om de smalspåriga järnvägarnas tid.

Trädgårdsmästaren Gustaf Wilhelm Malmkvist, Forshems stations längst verksamma stins, var en omtyckt person av lokalbefolkningen. Utan honom i tjänst hade troligtvis inte de historiska fotona föreställande stationens grönmiljö varit lika intressanta att studera. Platsen hade synnerligen inte varit lika imponerande att besöka utan den skötselnivå och kunskap han måste ha bidragit med. Han var även den som markerade stationens status genom att plantera lindallén som ju tydligt binder ihop stationshuset med den anrika medeltidskyrkan. Tack vare att han var anställd på stationen har den ett visst personhistoriskt värde på lokal nivå.

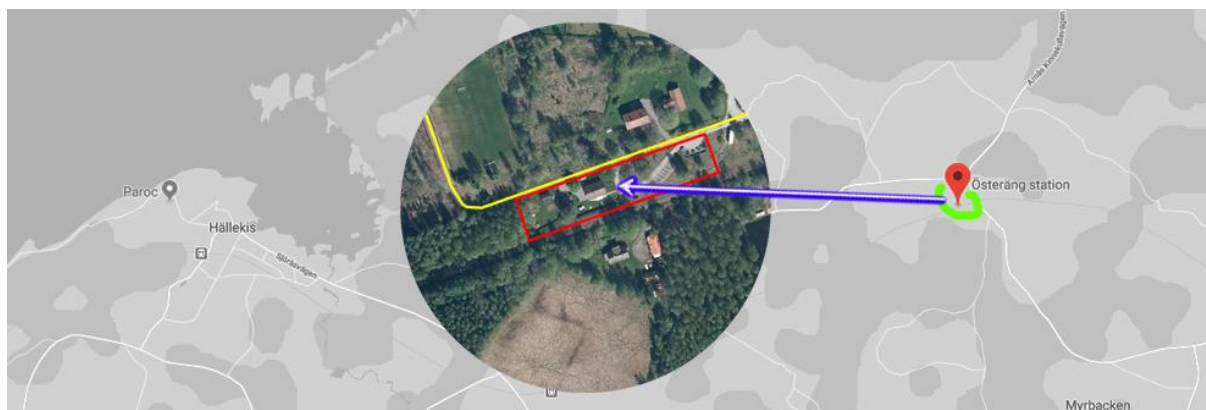
Autenticitet, representativitet och sällsynthet

Av den historiska undersökningen och inventeringen att döma är befintligt autentiskt växtmaterial på platsen trädraden längst med gatan och de tre stora lindarna nära stationshuset. Inga autentiska byggkonstruktioner återstår.

Forshems station är en av de stationer vid de tidigare smalspåriga järnvägarna som omnämnts flest gånger i flertalet källor och har därför nationell representativitet som smalspårig järnvägsknutpunkt.

Att en station haft två olika stationshus är sällsynt utmed resten av Kinnekullebanan. Att stationen fick ett andra stationshus var antagligen för att det blev en knutpunkt som ansågs behöva ett värdigare stationshus. Att stationshuset byggdes om och rustades upp istället för att rivras när det förföll tyder på att platsen var tillräckligt viktig för att vara värdig en sådan investering.

3.15 ÖSTERÄNGS STATION



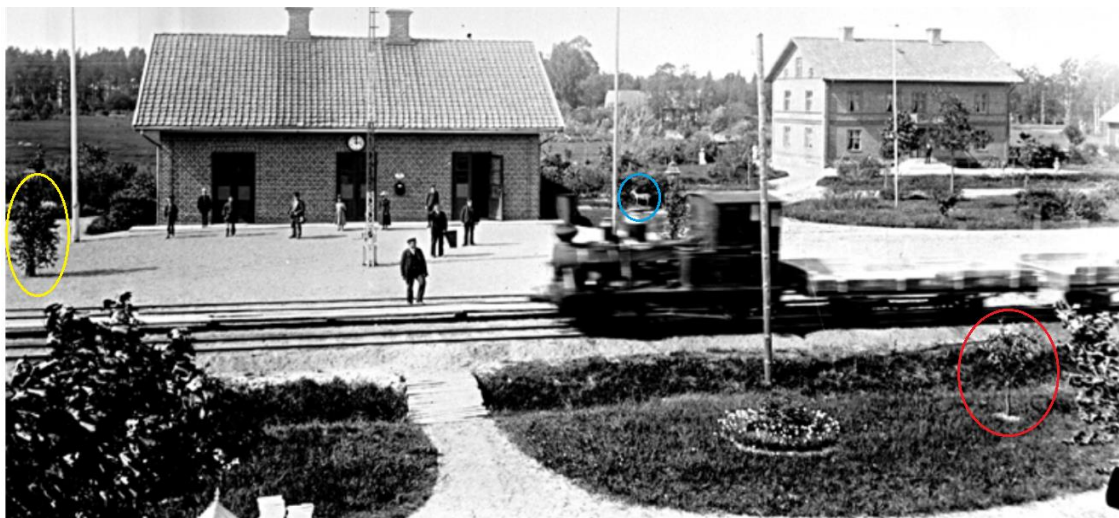
Bilden visar Österängs stations lokalisering i förhållande till Hällekis. På bilden är Österängs station inringad i grönt, väg 2714 gulmarkerad och stationsområdet inringat i rött.

Figur 38: Karta över Österängs stations lokalisering (Google Maps/Eniro kartor, modifierad i Photoshop CC)

Österängs stationssamhälle ligger i Götene kommun, 4.3 km nordost om Forshem, och 16.2 km sydväst om Mariestad. Stationshuset är bebott sedan 1970. Fastighetsbeteckningen för stationshusets tomt är Gasstorp 1:5 [1] och resten av stationsområdet ingår i Hemingslätten 1:5 [1]. Enligt Fornsök och Naturvårdsverket har Österängs stationsmiljö inga skyddsbestämmelser.

3.16 År 1889 – 1929

Österängs trafikplats anlades 1889 (Figur 39). Den 19 december 1889 öppnades poststationen i stationshuset i Österäng. Dubbelrollen stationsmästare/ poststationsföreståndare utdelades först till Gustaf Wallenius som behöll denna post från 1889-1914.

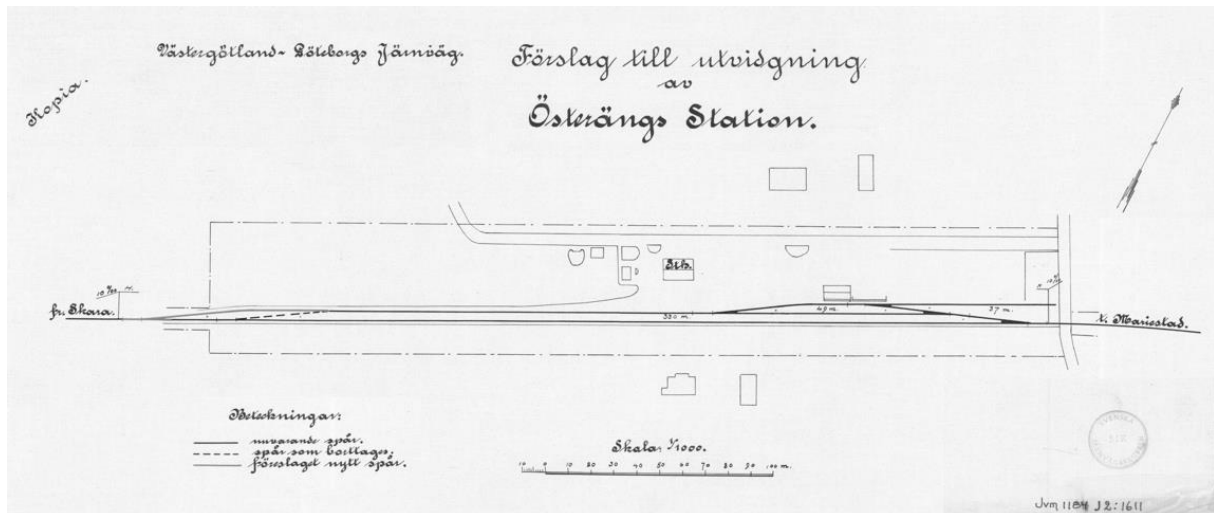


Stationsmiljön var välstrukturerad även i ett tidigt skede.

Figur 39: Österängs stationsområde år 1890 (Järnvägs museet, 2020)

I Figur 39 från 1890 visas hur Österängs stationsmiljö såg ut under sin första sommar, om man ska tro på dateringen. Stationshuset är huset längst till vänster. I bakgrunden åt höger ligger affären. Närmast kameran är två välklippta gräsytor med skurna kanter. På den vänstra gräsytan står en buske med blanka blad och på den högra en cirkelformad rabatt med ljusa blommor. Intill den cirkelformade rabatten står ett nyplanterat träd vilket skulle kunna vara ett fruktträd, se röd markering.

En liten träbro går över ett dike mot bangården. En bit vänster om semaforen står en lamppost delvis täckt av någon klättrande växt, se gul markering. Höger om stationshuset finns en mindre gräsyta med buskar innehållande bland annat en staty föreställande en hjort, se blå markering. Höger om denna plätt finns ännu en gräsyta med buskar och nyplanterade träd.



Figur 40: Österängs station – bangårdsritning, modifierad i MS Paint (Bangardar.se, 2020)

Bangårdsritningen från 1910 över Österängs station (Figur 40) visar upp grönytor som inte överensstämmer med Figur 39. Gräsytan till höger om stationshuset verkar vara mycket mindre. Ritningen visar att det ska ha funnits en jordkällare på stationsområdet, en bit vänster om stationshuset. Huset på andra sidan bangården från stationshuset sett kan ha varit en bostad för stationsmästaren/poststationsföreståndaren.

Stationsmästare/poststationsföreståndare Gustaf Wallenius efterföljdes av Carl Sanfrid Brink 1915-1924 och Frans Reinhold Ek hade jobbet mellan 1924 och 1929 (Forshem-Fullösa 1993, s 27).

3.17 År 1930 – 1959

Frans Reinhold Ek fortsatte att vara stationsmästare och poststationsföreståndare tills 1932. Han efterföljdes av Josef Nathanael Carlsson 1932-1941, Karl Erik E Lindhe 1941-1949, och Karl Arvid Lennart Bergsten 1949-1959 (Forshem-Fullösa, 1993. s 27).



Figur 41: Flygbild över Österäng 1950, modifierad i MS Paint (AB Flygtrafik, 1950)

En flygbild över stationsområdet från 1950 (Figur 41) visar två symmetriska små pyramidformade gräsytor på varsin sida om stationshuset, se röda markeringar. Det står en hästkastanj i varje gräsyta. Träden i den stora gräsytan till höger om en av de pyramidformade gräsyterna är nu mycket större jämfört med i Figur 39. Byggnaden närmast till vänster om stationshuset är ett utedass för damer och herrar. Bakom dasset syns något som kan vara ett trädgårdsland och öppningen till jordkällaren, se blå markering. Vid sidan om utedasset står en stor lind. Byggnaden längst ner till höger är ett lokstall (Informant 4). Byggnaderna som är längst ner i mitten och till vänster tillhör stationsområdet enligt bangårdsritningen (Figur 40). Det går en lång trädrad med varierade trädsorter utmed bangården, säkerligen som skydd mot snö, eld och storm (Bergkvist et al, 2014-2017, s 17). På den stora droppformade gräsytan står flera, stora träd – bl.a en skogsek. Stationsmiljön verkar vara stor och påkostad.

3.18 År 1960 – 1989

På en karta i ett dokument från 1960 (Erasmie, 1960. s 1) är den stora gräsytan till höger om stationshuset som syns i Figur 39 & 41 ordentligt uttritad. Mellan 1960-1963 fortsatte Karl Arvid Lennart Bergsten att vara stationsmästare/postföreståndare. År 1963 upphörde säkerhetstjänsten vilket innebär att ingen tågklarering längre förekommer, poststationen stängdes och järnvägsstationen blev obemannad i slutet av 60-talet. Men innan järnvägsstationen blev obemannad ersattes herr Bergsten av Margareta Eriksson som var kvar mellan 1963-1964. Märta Linnea Sjöqvist innehade posten 1964-1966 och slutligen var Majken Andersson verksam 1967-1968 (Forshem-Fullösa, 1993. s 27).



Så här såg huset ut innan det såldes till Informant 4 & 5.

Figur 42: Österängs stationshus daterat till 1968-1969 (Järnvägsmuseet, 2020)

Stationshuset lades ut för försäljning den 28 april 1970 (Figur 42) och såldes till det unga paret Knut & Solveig Fernström. Precis efter att de flyttat in 1970 planterade de en granhäck mot bangården för att skydda mot buller och insyn från förbipasserande tåg. Husfasaden byttes 1980 ut till trä på grund av att teglet var i dåligt skick. Även en veranda och fönsterluckor sattes dit. Huset och de andra skjulen på tomten målades blått och vitt, inklusive de gamla toaletterna som fick bli garage (Informant 4 & 5).

3.19 År 1990 – 2019



Bilden är tagen under trädgårdens enda lind i riktning mot stationshuset.

Figur 43: Österängs stationshus år 2015 (Olle Alm, 2015)

Figur 43 visar hur mitten av stationshusets trädgård såg ut sommaren 2015. Samtliga buskar är välklippta. Till höger syns en tjock granhäck och intill den en tujaberså. Buskarna till vänster är snöbär och någon slags spirea. Det lilla trädet mellan tujabersån och snöbärsbusken är ett plommonträd. Utanför huset står ett par urnor med prydnadsgräs. Hela platsen ger ett välskött intryck. Långt bakom huset till vänster syns ett växthus, men det tillhör affärens tomt. Om man tittar noggrant står det en liten tall bakom stationshusets veranda. Bakom tallen syns de stora träden som står vid parkeringen.

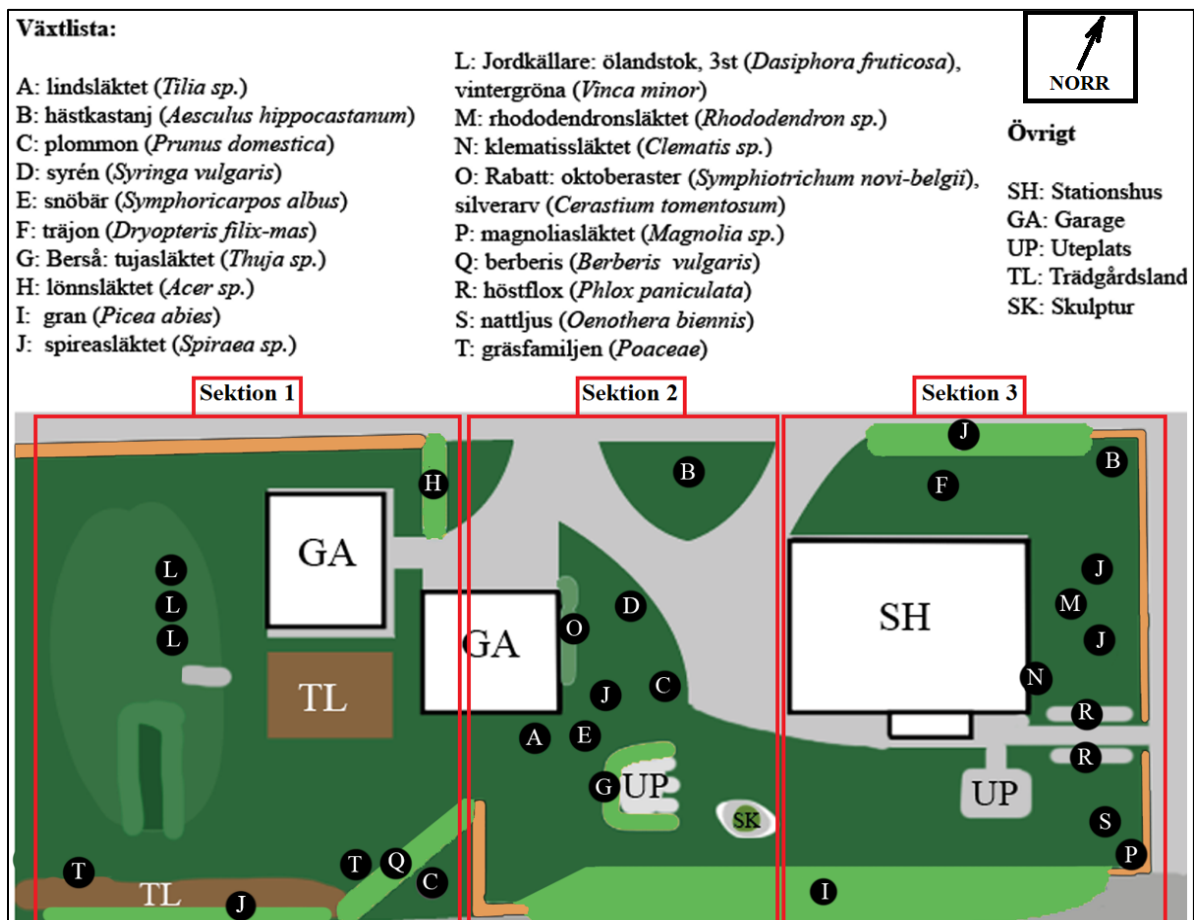
2017 planterades en magnolia i tomtens sydöstra hörn där det tidigare stått körsbär (Informant 4).

3.20 VÄXTINVENTERING & NUTIDSBESKRIVNING

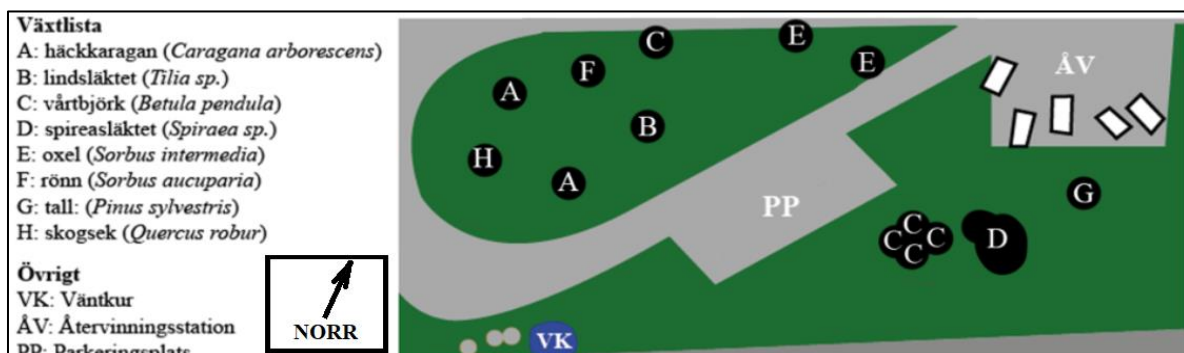


Österånger stationsområdes olika delar, numrerade och namngivna för att förenkla nutidsbeskrivning
 Figur 44: Österånger stationsområde, orienteringskarta (Eniro kartor, modifierad i Photoshop CC)

När man stiger av tåget ser man stationshuset till vänster, den droppformade gräsytan rakt fram och parkeringsytan och återvinningsstationen till höger. Rakt fram över den droppformade gräsytan syns en ståtlig tegelbyggnad – den gamla affären, som även syns i Figur 39, 40 och 41.



Figur 45: Växtinventeringsritning över Österånger station 1 – Stationshusets trädgård – Sektion I, II, III



Figur 46: Växtinventeringsritning över Österånger station 2 - Parkeringen

I: Stationshusets trädgård

Trädgården beskrivs i tre delar - sektion 1, 2 och 3, se rödmarkeringar i Figur 45.

Sektion 1 avser trädgårdens vänstra del. Jordkällaren som syns i bakgrunden på Figur 49 finns kvar, men taket har kollapsat. En stentrappa leder upp på jordkällarens tak. Ovanpå jordkällaren hittades vintergröna, en perenn som ofta planterades ovanpå just jordkällare (Abukhanfusa, 2007. S 140). Vintergrönan täcker marken under tre klotformade ölandstokar som planterats på rad.

I Figur 49 syns det ena blåmålade garaget. Mot garageväggen lutar en gammal gräsvält som verkade ha några år på nacken. Bakom det ena garaget växer en lönnhäck mot vägen som syns i Figur 47.

Framför garaget ligger ett kvadratisk trädgårdsland med träkant. Mitt emot det finns en längre jordig odlingsyta mot bangården (Figur 48). I varsitt hörn av denna yta växer något slags prydnadsgräs. Bakom jordytan syns en spireahäck. Om man följer den mot trädgårdens mitt så går den över till en berberishäck. Mot bangården intill berberishäcken växer ett plommonträd. Ett staket går längs med sektionens övre kant mot grusvägen.



Ytan mellan stationshuset och garagen.
Figur 47: Tujaberså, solitärträd och fågelbad



Prydnadsgräs och spireahäck.



Trädgårdsland och jordkällare. Gräsvält.
Figur 49: Jordkällare och trädgårdsland

Sektion 2 avser trädgårdens mittendel. Växtmaterialet som ingår i denna sektion syns mest i Figur 47. Närmast i bild står en ljusblå skulptur som omges av en rabatt med svärdefinierat växtmaterial. Bakom den är en uteplats som omges av en välformad tujaberså. Tujabersån planterades av nuvarande husägare. Häcken till vänster om bersån är granhäcken som planterades av husägaren år 1970. Granhäcken är mycket välkött och har inga synliga hål. I och med att den är så tät fyller den sitt syfte väl som skydd mot insyn och ljud från förbipasserande tåg.

Bakom tujabersån står platsens stora solitär lind som syns på Figur 41. Det står även en snöbuske bakom bersån som inte syns i bild. Höger om lindens står det andra blåmålade garaget vilket varit toaletter en gång i tiden. På fasaden står orden "Qvinnor" och "Herrar" kvar. Intill garagets vägg mot gårdsplanen finns en rabatt med oktoberaster och silverarv. Prydnadsbuskar som står framför rabatten är syren och spirea. Där står även ett plommonträd. Utanför Figur 47:s högra kant finns den pyramidformade gräsyta innehållande ett av de stora hästkastanjträden som syns på flygbilden från 1950 (Figur 41).



Granhäck och solur framför stationshuset.
Figur 50: Österängs stationshus höger 1



Klematis, rhododendron och spirea.
Figur 51: Österängs stationshus höger 2



Spireahäck, hästkastanj och träjon.
Figur 52: Österängs stationshus baksida

Sektion 3 avser trädgårdens högra del. Här står stationshuset. Bakom stationshuset står den andra hästkastanjen som syns intill staketet i Figur 52. Ytan under detta träd är inte längre en pyramidformad gräsyta. I Figur 52 syns även en rundel med vissna träjon och en spireahäck.

På stationshusets högra sida (Figur 50 & 51) växer två spireabuskar symmetriskt på var sin sida om en rhododendronbuske i en rundel. Det växer en blåblommig klematis mot husväggen. En stenlagd gång leder från gatan till stationshusets veranda. Denna stengång kantas av två rabatter innehållande rosablommig höstflox. Nedanför dessa inom rödmarkeringen finns ett solur kantad av nattljus, samt ett ungt magnolieträd längst ner i hörnet. Intill magnolian börjar granhäcken.

II: Parkeringen



Figur 53: Österängs järnvägsparks droppformade gräsyta



Figur 54: Österängs järnvägsparks lokstallsruin

I området finns en droppformad gräsyta där flera träd växer - en skogsek, en lind, en rönn, en vårtbjörk och två oxlar. På gräsytan växer även två häckkaragan-buskar. I Figur 39 från 1890 kan möjligtvis några av dessa träd redan vara planterade och i Figur 41 från 1950 har de bevisligen planterats och vuxit till sig. Det verkar även som att några av träden saknas idag då det inte står lika många storvuxna träd där i nuläget.

Vid gräsykans spets står ett elskåp och en lyktstolpe. Till höger om gräsykans spets ligger en återvinningsstation. Nedanför återvinningsstationen finns husgrunderna till Österängs gamla lokstall/magasin. I dessa ruiner växer numera fyra björkar och ett spireasår. Till vänster om ruinerna är en parkeringsplats och längst ner till vänster i det inringade området ligger väntkuren intill bangården.

3.21 KULTURHISTORISK VÄRDERING

Dokumentvärden - historiska egenskaper

Österängs station har ett samhällshistoriskt värde då dess anläggande var en av huvudfaktorerna till att det lilla stationssamhället Österäng uppkom och expanderade. Det har även ett järnvägshistoriskt värde då platsen utgör en del av berättelsen om de smalspåriga järnvägarnas tid.

Upplevelsevärden - estetiskt engagerande egenskaper

Stationshusets trädgård är mycket välskött med prydligt klippta buskar, häckar och planteringar som är väl inkommerade i stationsmiljön. Det ger platsen ett konstnärligt värde. Även om det är förståeligt att granhäcken står mot bangården för att skydda mot insyn och oljud är det lite synd att inte de som åker förbi stationshuset kan ta sig en titt på trädgården, då det hade bidragit till Kinnekullebanans status som ”den vackraste tågresan i Sverige”.

Autenticitet och representativitet

Hästkastanjerna som står på varsin sida om stationshuset samt skogseken och linden i den droppformade gräsytan är troligtvis autentiskt växtmaterial då de syns i ett flertal fotografier.

Stationshuset och de två utedassen som numera är garage har bytt fasad och färg och har därmed tappat sin autenticitet. Viktiga drag har målats över – exempelvis stationsnamnsskylten – som ju är stationshusets viktigaste signalement. Man skulle kunna säga att husen i nuläget är oigenkännliga. Detsamma gäller de två husen över bangården från stationshuset sett. Affären (Bilaga 5) däremot, som syns till höger om stationshuset i bakgrunden på Figur 39, 40 och 41, står kvar och har samma fasad och är därmed autentiskt.

Österäng är representativt som småskaligt stationssamhälle från 1800-talets senare del. Järnvägsmiljön däremot bedöms inte vara tillräckligt väl bibehållen för att vara representativ, då för många element försvunnit eller förändrats. Om inte väntkuren och plåtstinsen hade stått intill spåret hade man inte ens märkt att det var en järnvägsstation.

4. DISKUSSION OCH SLUTSATSER

Detta examensarbete har resulterat i en översiktlig sammanställning av material gällande parker, planteringar och fasta strukturer i anslutning till järnvägsstationerna i Blomberg, Forshem och Österäng. Undersökningen har redogjort för hur de tre järnvägsparkerna förändrats från deras anläggande till nutid samt vilka kulturhistoriska värden de har idag. Det huvudsakliga materialet som använts för att förstå förändringarna har varit platserna i sig och dess befintliga växtmaterial, fotografier från digitalt museum samt texter från en lokal hembygdsförenings årsskrifter. Metoderna och verktygen som använts för att förstå förändringarna och de kulturhistoriska värdena har gett ett gott resultat.

Gemensamt för de tre stationsmiljöerna är att de var som mest livaktiga runt 1950 för att sedan successivt förlora fasta strukturer och växtmaterial tack vare brist på kontinuerlig skötsel och upprustning. Numera görs inget mer av Trafikverket än att hålla växtligheten borta från banvallen. Beträffande växtlighet har Forshem mer autentiskt växtmaterial än de andra två. Forshem hamnar dock på sista plats när det kommer till nuvarande skötselnivå, efter Blomberg och Österäng i den ordningen. Växter som påträffats i alla tre stationsmiljöerna är lindsläktet, lönnsläktet, rossläktet och snöbär. Samtliga lindar som inventerats har varit storgrova solitärträd nära intill stationshusen.

Forshems stationsmiljö har haft ett snabbare förfall än de andra två stationshusen, troligtvis för att de andra stationshusen varit bebodda medan Forshem varit obemannat sedan 1968 förutom de gånger när Trafikverket använt stationshuset som möteslokal.

När det kommer till förändringar av stationshusens utseende har Blombergs stationshus sett likadant ut sedan utbyggnaden av husets baksida runt 1930. Österängs stationshus har däremot bytt utseende rejält en gång år 1970 medan Forshem har haft hela tre stationshus med olika utseenden 1889, 1898 & 1944. Frågan är om enhetlighet gällande husfasad är charmigt eller tråkigt.

Gällande omnämmanden i litteratur och användbara fotografier finns det mest information att hämta om Forshem, inte lika mycket om Österäng och allra minst om Blomberg. Om det inte hade varit för Bengt och Margareta Hugossons hjälp och Bengts innehållsrika pärm hade delen om Blomberg inte alls blivit lika innehållsrik. Vem vet, det kanske finns någon i Forshem eller Österäng som sitter på en liknande pärm. I så fall får man hoppas att de lämnar in den till närmsta hembygdsförening vilket Bengt berättade att han kommer göra i framtiden (Informant 1). Om det fanns en sådan pärm för varje station skulle det underlätta sammanställandet av hela Kinnekullebanans historia.

Om man bortser från de fastigheter som numera används som bostäder borde Trafikverket i samarbete med de kommuner som innefattar Kinnekullebanans sträckning försöka rusta upp banan både gällande järnvägsspår, grönmiljöer intill spåren och stationsmiljöer, detta ur både hållbarhets- och turismsperspektiv. För att behålla statusen som ”Sveriges vackraste tågresa” måste åtgärder vidtas. Ju längre man väntar med åtgärder desto dyrare kan det bli.

Om jag tillåter mig själv att spekulera så skulle man förslagsvis kunna schakta bort de hårdlagda ytorna och fylla på med jord så att växtlighet får ta över. Man kan lämna kvar exempelvis lastkajer då de blir dekorativa när de övertas av naturen. Det gäller även stationshus som bara jämnas med marken så fort de blir fallfärdiga. Om man inte vill spendera pengar på att restaurera stationshusen men ändå försköna stationsmiljöerna skulle man kanske kunna ta bort all farlig elektronik och vattenledningar och låta tegelväggarna stå kvar så att stationshusen kan få bli levande ruiner som övertas av naturen. En förfallen stationshusruin som smält samman med växtlighet kan uppskattas mer och säkerligen göra folk mer nyfikna om platsens historia än en sandfläck. Skyltar med QR-koder som går att scanna för att visa platsernas historia hade kunnat sitta intill väntkurerna.

Beträffande de privatägda stationshusen kan värdena förändras beroende på hur måna ägarna är om grönmiljöerna. Det gäller även hur stationsbyggnaden hanteras vid behov av renovering – väljer man då att byta ut hela fasaden eller restaurera? Kommer det i framtiden bli aktuellt med rekonstruktion av de stationshus som redan jämnats med marken och kommer det då finnas autentiskt bygg- och växtmaterial som kan användas som referensmaterial och därmed göra så att dessa nya byggnader med tillhörande järnvägsparkar blir så autentiska som möjligt? Endast tiden kommer att ge oss svar på dessa frågor.

4.1 FORTSATT FORSKNING

Den här uppsatsen fungerar förhoppningsvis som ett historiskt underlag som sedan ska kunna nyttjas för framtida undersökningar av Kinnekullebanans övriga järnvägsparkar eller för framtida vårdprogram till de tre undersökta stationsmiljöerna.

Efter undersökningen uppstod ett antal frågor som föll utanför uppsatsens avgränsningsramar.

Något som till mycket liten del besvarats av undersökningen är vilken inverkan planteringsväsendet faktiskt hade på de järnvägsparkar som tillföll SJ 1948 fram till dess nedläggande 1973. Konkreta bevis är SJ-urnorna, men utöver dem är det ett område där mer forskning behövs.

Vad gäller hur de privata järnvägsbolagen planerade och skötte sina planteringar återstår en hel del frågetecken. I undersökningen hittades ett foto av Forshems stationsmiljö där en cylindergräsklippare och ogräsrensningshink syns i bild (Figur 26). I Holger Broks bok (1974) beskrivs en stinsträdgård vid Blombergs station. I Fullösa-Forshems hembygdsförenings årsskrift från 1994 skrevs om en stins vid Forshem som även var trädgårdsmästare. Det här visar på att miljöerna åtminstone hade extensiv skötsel vissa perioder. Här behövs mer forskning både i form av fältinventeringar och arkivforskning.

Kanske finns svaren vid de arkiv som inte besökts i detta arbete eller på hemsidan bygdebånd som legat nere under hela uppsattstiden.

5. SAMMANFATTNING

Detta examensarbete har studerat Kinnekullebanans järnvägsparkers historia och nutid mellan årtalen 1889-2020. Detta har gjorts genom att undersöka tre stationer med hjälp av samtal, inventeringar samt jämförande av nutida och historiska fotografier. Genom att använda *Handbok Utemiljö - DEL AV METODIK FÖR INVENTERING AV JÄRNVÄGENS KULTURMILJÖ* (Bergkvist et al. 2015-2017) har tidstypiska strukturer identifierats. Arbetet inleds med en bakgrundsbeskrivning som redogör för SJs planteringsväsendes verksamhet och Kinnekullebanans uppkomst samt sätter de tre stationerna i ett historiskt sammanhang.

SJs planteringsväsende var en omfattande trädgårdsverksamhet som var verksamma från 1860-talets början fram till 1973. Det anlades välstrukturerade järnvägsparkar intill stationshusen och planteringar i järnvägens miljöer. Planteringsväsendet kom att influera Sveriges befolkning med sin trädgårdskultur. Syftet med verksamheten var flera; man ville dels inspirera befolkningen att anlägga sina egna trädgårdar, ge sina anställda egen odlingsmark, anlägga planteringar bredvid rälsen för att läka de sår man rivit upp i naturen samt ge varje järnvägsstation en representativ grönmiljö. De anställda arbetade under SJs dåvarande trädgårdsdirektör. Direktören skickade ut instruktioner till trädgårdsmästare som med hjälp av trädgårdsförmän och biträden anlade parkerna och planteringarna. Växterna som planterades ut kom från respektive distrikts växtdepå.

Det som i framtiden skulle komma att kallas för Kinnekullebanan anlades i etapper av olika privata järnvägsbolag med syfte att ansluta till Västra stambanan, möjliggöra persontransport och frakt av resurser som fanns tillgängliga på Kinnekulle. Allt eftersom köpte det välbärgade järnvägsbolaget VGJ upp del efter del av de mindre järnvägsbolagens spår. År 1948 blev samtliga av VGJs sträckor förstatligade. Efter förstatligandet breddades samtliga spårsträckor i etapper mellan 1953 och 1962. I nuläget kallas den sträcka som går mellan Håkantorp och Gårdsjö via Lidköping och Mariestad för Kinnekullebanan. Banan är i dåligt skick och behöver rustas upp och kanske till och med elektrifieras. Flera av stationshusen är rivna eller förfallna. Några används som bostadshus.

Blombergs station anlades för att komma åt ett lokalt kalkstensbrott. Österängs station anlades för att möjliggöra frakt från lokala jordbrukare och Årnäs glasbruk. Forshems station anlades som knutpunkt mellan flera olika järnvägar. Forshems stations bangård var större än de andra stationerna och här möttes tåg från Lidköping, Skara och Mariestad.

Undersökningen resulterade i en översiktlig sammanställning av material gällande parker, planteringar och fasta strukturer i anslutning till järnvägsstationerna i Blomberg, Forshem och Österäng. Undersökningen har redogjort för hur de tre järnvägsparkerna förändrats från deras anläggande till nutid samt vilka kulturhistoriska värden de har idag. Det huvudsakliga materialet som använts för att förstå förändringarna har varit växtinventering, egna fotografier, fotografier från digitalt museum samt texter från en lokal hembygdsförenings årsskrifter. Metoderna och verktygen som

använts för att förstå förändringarna och de kulturhistoriska värdena har gett ett gott resultat.

Undersökningen har gett upphov till teorier kring vilka strukturer och vilket växtmaterial som är autentiskt i de tre anläggningarna. Det var inte mycket som hittades som tydde på att SJ påverkat de tre stationsmiljöerna sedan Kinnekullebanan förstatligades 1948, bortsett från SJ-urnorna. Förhoppningen var även att hitta något som indikerade att de privat ägda järnvägarna hade sina egna planteringsverksamheter motsvarande SJs planteringsväsende. Vissa spår efter planteringsverksamhet vid de privat ägda järnvägarna påträffades.

Diskussion- och slutsatsdelen redogjorde för några skillnader, likheter och framtidsvisioner för de tre stationerna – exempelvis åtgärdsförslag som inte är alltför kostsamma.

6. ORDFÖRKLARING

Järnvägstermer:

Stins – Förkortning för stationsinspektör, vilket är någon som är chef över en järnvägsstation.

Semafor – En järnstolpe med vingar med vilken man kan signalera tåget att stanna eller köra.

Stoppbock – En anordning som monterats vid rälsens slut för att stoppa eller bromsa in tåg.

Järnvägar/järnvägsbolag:

HLJ – Lidköping-Håkantorps Järnvägar

MKJ – Mariestad-Kinnekulles Järnvägar

MMJ – Mariestad-Moholms Järnvägar

KiLJ – Kinnekulle-Lidköpings Järnvägar

SKWJ - Skara–Kinnekulle–Vänerns Järnväg

VGJ – Västergötland–Göteborgs Järnvägar

VSB – Västra stambanan

7. ILLUSTRATIONSFÖRTECKNING

Omslagsfoto

Fotografier, Tre fotografier, en från varje station, modifierade i Adobe Photoshop CC. Egna bilder.

Kinnekullebanan

Figur 1: Karta, Karta över Kinnekullebanans lokalisering och sträckning. Källa: Trafikverket

Blomberg

Figur 2: Karta, Karta över Blombergs stations lokalisering. Källor: Google Maps & Eniro kartor

Figur 3: Fotografi, Blombergs station ca 1903. Källa: Järnvägmuseet

Figur 4: Ritning, Blombergs station – bangårdsritning, modifierad i MS Paint. Källa: bangardar.se

Figur 5: Fotografi, Blombergs stationshus ca 1955-1959, modifierad i MS Paint. Källa: Björe, 2006. s 10

Figur 6: Fotografi, Blombergs stationshus 1974, modifierat i PS CC, MS Paint, DeepAI. Källa: Järnvägmuseet

Figur 7: Fotografi, Blombergs stationshus vintern 2007. Källa: Michael Erhardsson, fotograf, 2007

Figur 8: Fotografi, Blombergs stationshus 2009. Källa: Larsson & Thorsén, 2009

Figur 9: Fotografi, Blombergs kornellhäck. Källa: Larsson & Thorsén, 2009

Figur 10: Fotografi, Blombergs stationshus 2015. Källa: Olle Alm, 2015

Figur 11: Karta, Blombergs stationsområde, orienteringskarta. Källa: Eniro kartor

Figur 12: Ritning, Växtinventeringsritning över Blombergs station 1. Egen bild.

Figur 13: Ritning, Växtinventeringsritning över Blombergs station 2. Egen bild.

Figur 14: Fotografi, Blombergs vedbod med tillhörande häck samt jordkällarens lokalisering. Egen bild.

Figur 15: Fotografi, Blombergs stationshus vänstra trädgård. Egen bild.

Figur 16: Fotografi, Blombergs stationshus högra trädgård. Egen bild.

Figur 17: Fotografi, Vy mot Blombergs stationshus från JVP-skytt. Egen bild.

Figur 18: Fotografi, Den stora lastkajen i Järnvägs-parken vid Blombergs station. Egen bild.

Forshem

Figur 19: Karta, Karta över Forshems stations lokalisering. Källor: Google Maps & Eniro kartor

Figur 20: Fotografi, Forshems första stationshus, daterat till 1890. Källa: Järnvägmuseet

Figur 21: Fotografi, Forshems andra stationshus någon gång mellan 1898-1903. Källa: Järnvägmuseet

Figur 22: Ritning, Forshems station – bangårdsritning, modifierad i MS Paint. Källa: bangardar.se

Figur 23: Fotografi, Forshems andra och första stationshus år 1935. Källa: Järnvägmuseet
 Figur 24: Fotografi, Forshems andra stationshus 1935. Källa: Järnvägmuseet
 Figur 25: Fotografi, Forshems ombyggda stationshus år 1945. Källa: Järnvägmuseet
 Figur 26: Fotografi, Forshems ombyggda stationshus år 1960. Källa: Järnvägmuseet
 Figur 27: Historiskt flygfoto, Flygfoto över Forshems stationsområde: Källa: AB Flygtrafik, 1965
 Figur 28: Fotografi, Forshems ombyggda stationshus år 2009. Källa: Michael Erhardsson, fotograf, 2009
 Figur 29: Fotografi, Forshems ombyggda stationshus år 2015. Källa: Olle Alm, 2015
 Figur 30: Karta, Forshems stationsområde, orienteringskarta. Källa: Eniro kartor
 Figur 31: Ritning, Växtinventeringsritning över Forshems station. Egen bild.
 Figur 32: Fotografi, Forshems stations ensamma stoppbock. Egen bild.
 Figur 33: Fotografi, Forshems stations möjliga fruktträdgård. Egen bild.
 Figur 34: Fotografi, Forshems stationshus stora solitärträd. Egen bild.
 Figur 35: Fotografi, Forshems stationshus framsida, rabatt. Egen bild.
 Figur 36: Fotografi, Forshems stationshus baksida. Egen bild.
 Figur 37: Fotografi, Vy mot medeltidskyrkan genom allén bakom Forshems stationshus. Egen bild.

Österäng

Figur 38: Karta, Karta över Österängs stations lokalisering. Källor: Google Maps & Eniro kartor
 Figur 39: Fotografi, Österängs stationsområde år 1890. Källa: Järnvägmuseet
 Figur 40: Ritning, Österängs station – bangårdsritning, modifierad i MS Paint. Källa: bangardar.se
 Figur 41: Historiskt flygfoto, Flygbild över Österäng 1950: Källa: AB Flygtrafik, 1950
 Figur 42: Fotografi, Österängs stationshus daterat till 1968-1969. Källa: Järnvägmuseet
 Figur 43: Fotografi, Österängs stationshus år 2015. Källa: Olle Alm, 2015
 Figur 44: Karta, Österängs stationsområde, orienteringskarta. Källa: Eniro kartor
 Figur 45: Ritning, Växtinventeringsritning över Österängs station 1. Egen bild.
 Figur 46: Ritning, Växtinventeringsritning över Österängs station 2. Egen bild.
 Figur 47: Fotografi, Tujaberså, stort solitärträd och fågelbad. Egen bild.
 Figur 48: Fotografi, Prydnadsgräs bakom garage. Egen bild.
 Figur 49: Fotografi, Jordkällare och trädgårdsland. Egen bild.
 Figur 50: Fotografi, Österängs stationshus höger 1. Egen bild.
 Figur 51: Fotografi, Österängs stationshus höger 2. Egen bild.
 Figur 52: Fotografi, Österängs stationshus baksida. Egen bild.
 Figur 53: Fotografi, Österängs järnvägsparks droppformade gräsyta. Egen bild.
 Figur 54: Fotografi, Österängs järnvägsparks lokstallsruin. Egen bild.

8. KÄLLFÖRTECKNING

8.1 Tryckta källor

Abukhanfusa, Kerstin (red.) (2007). *Gröna arkiv: med Linnés ögon och andras*. Stockholm: Riksarkivet

Bergkvist, Johan (2012) ”Järnvägarnas parker och trädgårdar - en historisk återblick”. *SPÅR 2012, Årsbok utgiven av Sveriges Järnvägmuseum och Järnvägsmusei Vänner*. Gävle: Sveriges Järnvägmuseum. ss. 106-126

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

Björe, Gösta (2006). *Järnvägsminnen 2*. Stockholm: Trafik-nostalgiska förlaget

Blomqvist, Leif (2010). *Våra fruktsorter: äpplen - päron - plommon - körsbär*. Lepplax: L. Blomqvist

Brok, Holger (1974). *Tåget till Kinnekulle: en bromsar- och stationselevs memoarer. [2. uppl.]* Alingsås: Jernvägsnytt

Cederpalm, Enoch (1928). ”Sveriges deltagande i internationella utställningen av trädgårdskonst i London den 17-24 okt”. *Lustgården. Årg.10.* (1929)

Engström-Sedenmalm, Eiwor (1989). *Järnvägen Gössäter-Mariestad 100 år: 1889 - 19 - 12 - 1989 : Äskekärr, samhälle upp vuxet vid järnvägen*. Lugnås: Lugnås hembygdsförening

- Flinck, Maria (2013). *Historiska trädgårdar: att bevara ett föränderligt kulturarv*. Stockholm: Carlsson i samarbete med Riksantikvarieämbetet
- Forshem-Füllösa Hembygdsförening (1993). *Årsskrift 1993*. Forshem-Füllösa Hembygdsförening, Götene
- Forshem-Füllösa Hembygdsförening (1994). *Årsskrift 1994*. Forshem-Füllösa Hembygdsförening, Götene
- Forshem-Füllösa Hembygdsförening (1998). *Årsskrift 1998*. Forshem-Füllösa Hembygdsförening, Götene
- Föreningen 29:an (1998) *Skara Järnvägsblad – Tidning för Skara-Lundsbrunns järnvägar Nr 4*. Esse-tryck AB, Ardala
- Hjelm, Angelina (2008) *Ett gestaltungsförslag till Järnvägsparken i Gällivare*. Inst. för kulturvård, Göteborgs universitet, Mariestad.
- Klintborg Ahlko, Å. (1993) ”SJ:s rabatter – Statens järnvägar som förmedlare av trädgårdskultur”. *Lustgården, Vol. 73*, Föreningen för dendrologi och parkvård. ss. 41-53.
- Larsson, Anna (2011). *De gamla järnvägsparkerna- tankar och idéer om utformningen av parkerna*. Ak. för teknik och miljö, avd. för elektronik, matematik och naturvetenskap, Högskolan i Gävle.
- Larsson, Mimmi & Thorsén, Lovisa (2009). *Kinnekullebanan: Lidköping - Mariestad*. [S.l.]:
- Lindgren, Anna & Rydh, Ulrika (2017) ”Olof Eneroth – SJ:s första trädgårdsdirektör”, *Pomologen* 4/2017
- Lindgren, Anna (2020) *Planteringar vid järnvägen. Funktion och organisation under stambanornas första tid*. Lic-avh. Inst. för kulturvård, Göteborgs universitet, Göteborg. BrandFactory AB, Källered.
- Lööw, Claes (2018). *Den stora knoppboken: Sveriges lövfällande lignoser i vintertid*. [Lomma]: [Claes Lööw]
- Nya Lidköpings Tidning (1/6 1964). *Järnvägsstationen har nedlagts i Blomberg*
- Ohlsson, Thomas (2017). *Mariestad-Moholms Järnväg: 87 år med Mōsa-Maja : 1874 -1961*. [Stockholm]: Trafik-Nostalgiska förlaget
- Rydh, Ulrika (2016) *Järnvägsparkar och planteringar – sammanställning av provinventeringar hösten 2016*. Stockholm
- Sirelius, Julia (2018) *ROSOR OCH RÄLSAR – En fördjupning i de svenska järnvägsparkernas epok*. SLU, Fak. för landskapsarkitektur, Alnarp.
- Trainor, Fiona (2019) *De bortglömda trädgårdarna. Järnvägsplanteringar längs Karlsborgsbanan under 100 år*. Inst. för kulturvård, Göteborgs universitet, Mariestad.
- Västergötlands fornminnesförenings tidskrift 1985 Vägen till din historia: regionalt kulturminnesvårdsprogram, kulturhistorisk beskrivning, Skaraborgs län*. (1985). Skara: Skaraborgs länsmuseum
- Widegren, Rasmus (2018) *SJ:s planteringsväsende – en historisk studie av dess växtmaterial och stilideal 1930-1950*. Inst. för kulturvård, Göteborgs universitet, Mariestad.

8.2 Elektroniska källor

- Andersson, Sarah & Weijmer, Malin (2013). *Kinnekullebanan ur ett lokalt perspektiv [Elektronisk resurs]: samtal om banan, landskapet och framtiden*. Göteborg: Göteborgs universitet, Institutionen för Kulturvård
- Bergkvist, Johan, Fogelberg, Fredrik, Göthberg, Jenny, Lanemo, Emy & Mossberg, Monica (2014-2017). *Handbok Utemiljö - DEL AV METODIK FÖR INVENTERING AV JÄRNVÄGENS KULTURMILJÖ* (2014-2017).

Erasmie, Olof (1960) *Förslag till byggnadsplan för ett område vid Österängs Järnvägsstation i Forshems socken, Kinnekulle Kommun*. Lantmäteriet

Génétay, Cissela & Lindberg, Ulf (2014). *Plattform Kulturhistorisk värdering och urval [Elektronisk resurs]: grundläggande förhållningssätt för arbete med att definiera, värdera, prioritera och utveckla kulturarvet*. Stockholm: Riksantikvarieämbetet

Götene kommun (2018). *Detaljplan- Samrådshandling för del av Blomberg 2:99, Götene kommun, juni 2018*

8.3 Hemsidor

Hemsida 1: Banvakt – Forshems station (u.å)
<https://banvakt.se/gossater-forshem-mariestad/forshem/>

Hemsida 2: Ansedel, Gustaf Wilhelm Malmkvist (2019)
<http://www.molins.nu/Disgen/000/001/823.htm>

Hemsida 3: Trädgårdsmöbler ett sent påfund (2004)
<https://www.gp.se/livsstil/bostad/tr%C3%A4dg%C3%A5rdsrsm%C3%B6bler-ett-sent-p%C3%A5fund-1.1225547>

Hemsida 4: Blombergsbor protesterar mot byggplaner (2019)
<https://skaraborgsbygden.se/nyheter/gotene/blombergsbor-protesterar-mot-byggplaner/>

8.4 Muntliga källor

Informant 1: Bengt Hugosson, son till Blombergs andra stins Hugo Svantesson, Blomberg (26/1 2020)

Informant 2: Margareta Hugosson, f.d. boende i Blombergs stationshus, Blomberg (26/1 2020)

Informant 3: Helena Falkenberg, samtal vid stationshuset, Forshem (30/1 2020)

Informant 4: Knut Fernström, boende i Österängs stationshus, Österäng (4/2 2020)

Informant 5: Solveig Fernström, boende i Österängs stationshus, Österäng (4/2 2020)

Informant 6: Albert Hyseni, student vid Institutionen för kulturvård, Mariestad (27/1 2020)

Informant 7: Ulrika Rydh, trädgårdsantikvarie, Hus och grönska, telefonsamtal (5/3 2020)

9. BILAGOR

BIL. 1: Karta över Blombergs stationssamhälle på 1940-talet, ritad av Bengt Hugosson

BIL. 2A: Lista över händelser i Blomberg sammanställd av Bengt Hugosson 2009-10-06

BIL. 2B: Suddig bild av Blombergs stationshus från 1934

BIL. 3: Exempel på färgläggande av svartvita foton med hjälp av artificiell intelligens

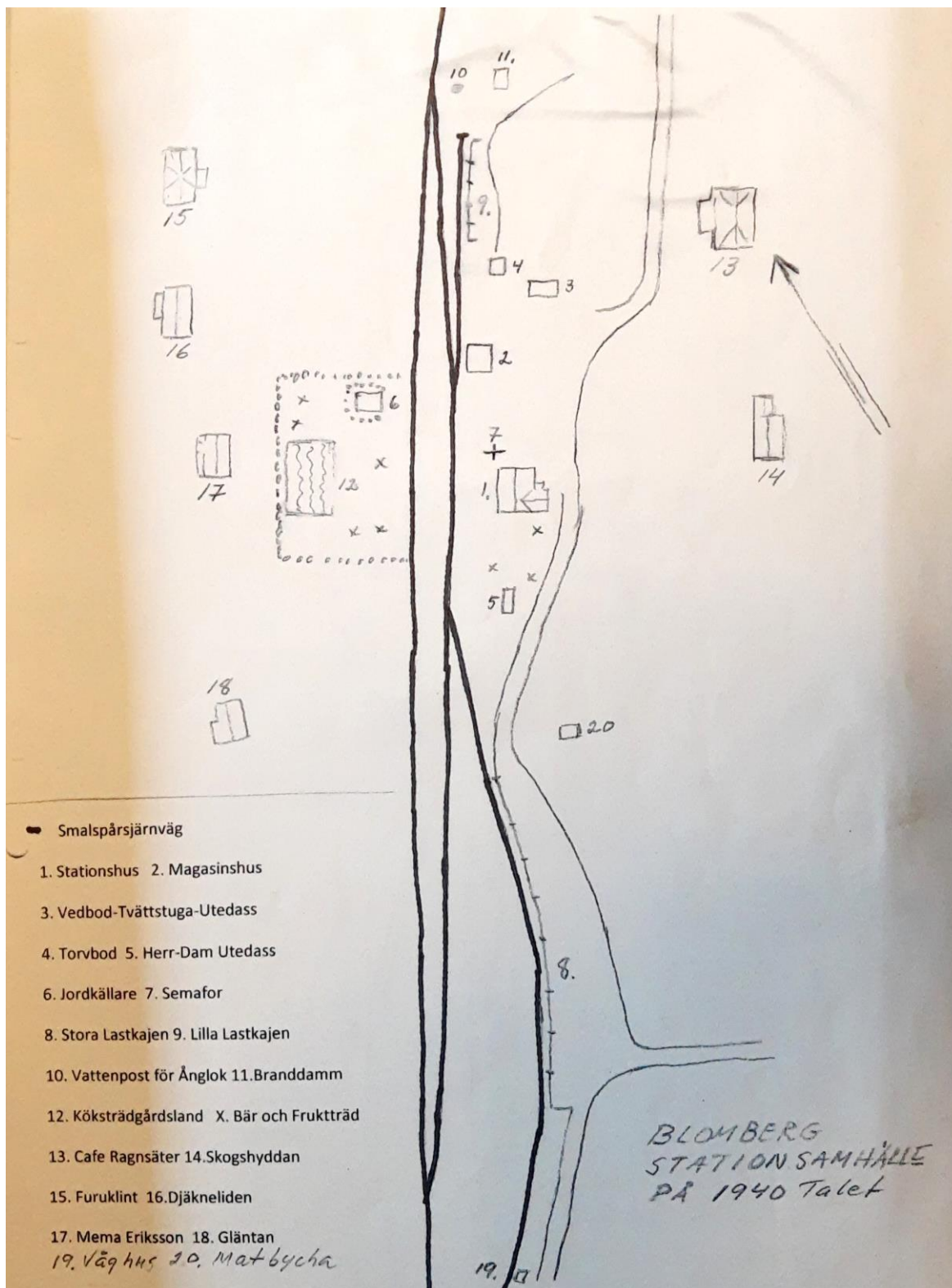
BIL. 4: Foto föreställande Forshems stationsinspektör Gustaf Wilhelm Malmkvist

BIL. 5: Nutida fotografier av affären i Österäng

BIL. 6: Fotografier från invigningen av den nybreddade sträckan Gårdsjö-Mariestad som styrker att det fanns SJ-urnor på andra perronger längs med Kinnekullebanan under 60-talet

BILAGA 1

Karta över Blombergs stationssamhälle på 1940-talet, ritad av Bengt Hugosson



BILAGA 2

a) Lista över händelser i Blomberg sammanställt av Bengt Hugosson 2009-10-06

Järnvägsfakta Blomberg och Källby sammanställt av Bengt Hugosson 2009-10-06.

Friherre Carl Klingspor R & B & Ck var en av initiativtagarna till att Kinnekulle Lidköpings järnvägar tillkom.

Hösten 1896 började rällarna att bygga den smalspåriga kinnekullebanan.

1897 12 20 gick första reguljära tågen mellan Lidköping och Hällekis.

1898 02 23 var järnvägsbanan klar mellan Hällekis och Forshem.

1898 12 05 invigdes Blombergs stationshus.

Från 1900 till 1935 var min Farfar Axel Svantesson Banmästare för Kinnekulle Lidköpings järnvägar.

Efter Axel Svantessons pensionering var brodern Otto Svantesson Banmästare från 1936 till 1947.

1924 Anställdes min Far Hugo Svantesson född 1908-01-16 som banarbetare på KILJ

1933 10 01 Anställdes Hugo Svantesson som Stationskarl på Källby Station

1935 10 01 Efterträdde Hugo Svantesson Reinhold Högblom som Stins på Blombergs station.

1936 08 08 Gifte sig Hugo med Edit född Johansson från Saleby.

1948 07 01 Blev SJ ägare till alla smalspåriga Järnvägar i Västergötland.

Från 1951 till 1954 blev Kinnekullebanan ombyggd till Bredspårig järnväg.

1952 10 31 Hugo Svantessons sista dag på Blombergs station.

1952 11 01 Hugo Svantessons första dag som Stins på Källby station.

1952 11 01 Edit Svantesson anställs som Platsvakt på Blombergs station.

1964 05 30 Edit Svantessons sista dag. Platsvakt och Postkontor läggs ner på Blombergs station.

1964 06 01 Edit Svantesson börjar på Postkontoret Källby station.

1970 12 28 Hugo Svantesson går i pension sista dag på Källby station.

1973 06 01 Sten Skagerstam sista dag Källby station läggs ner.

1973 06 01 Edit Svantesson blir uppsagd av SJ. Postkontoret flyttas till ICA affären.

1979 09 25 Edit Svantesson köpte Blombergs stationshus av SJ.

1980 07 01 Edit Svantesson går i pension från postkontoret i Källby.

Efter Edit Svantessons död 1990 04 06. Tog syskonen Berit Lisbet och Bengt över Blombergs station.

2003 08 28 Bengt och Margareta Hugosson köpte ut Berit och Lisbet. Och är idag ägare av Blombergs station.

2013 03 21 Anders Eriksson köpt av Bengt & Margareta

b) Suddig bild av Blombergs stationshus från 1934



*Till vänster om stationshuset syns troligtvis den hamlade linden.
Bildkälla: Järnvägsmuseet (2020)*

BILAGA 3

Exempel på artificiell intelligens automatiska färgläggande av historiska foton baserad på deep learning via <https://deepai.org/machine-learning-model/colorizer>

Foto föreställande en cementleverans till Forshems station år 1970.

*Bilden visar en CEMENTA-leverans och blomsterurnor ståendes intill en bänk mitt på perrongen.
Om man ska lita på dateringen står stationens sista stins Lars Ohlin på bilden, till höger om den närmsta urnan. Att det stod SJ-urnor utmed sträckan Gårdsjö-Håkantorp styrks ytterligare i bilaga 6.
Foto: Hilmer Jonsson 1970*

Före:



Efter:



BILAGA 4

Foto från 1917 föreställande Forshems längst verksamma stationsinspektör.



Fotografi föreställande stationsinspektör, postföreståndare och trädgårdsmästare Gustaf Wilhelm Malmkvist som tjänstgjorde i Forshem mellan 1897 och 1920. Vid fototillfället ska han ha varit 60 år gammal. Han föddes 1857, avled 1920 och ligger numera begravnen vid kyrkan i Forshem. Bildkälla: Läns museet Gävleborg (Reuters, 1917)

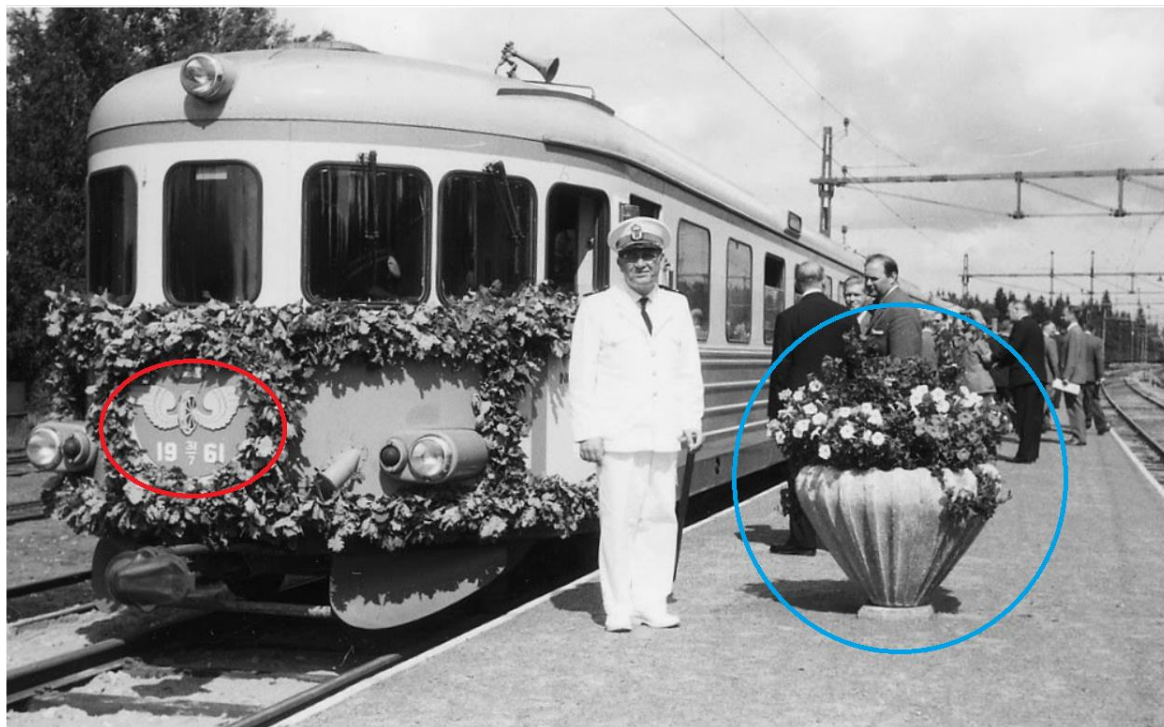
BILAGA 5

Nutida foto av affären som syns i Figur 39, 40 & 41 intill Österängs stationshus.



BILAGA 6

Fotografier från invigningen av den nybreddade sträckan Gårdsjö-Mariestad som styrker att det fanns SJ-urnor på andra perronger längs med Kinnekullebanan under 60-talet.



Fotot är taget vid Gårdsjö station. Röd markering visar det exakta datumet – 31 juli 1961, och den blå markeringen visar SJ-urnan som ser ut att innehålla petunior.

Bildkälla: Digitalt museum (1961)



I Mariestad hade man redan bytt till de små urnorna som ska ha ersatt de mönstrade på 60-talet (Bergkvist et al, 2014-2017. s 49), se röd markering. Fotot är taget den 31 juli 1961 kl 13:35.

Bildkälla: Digitalt museum (31 juli 1961)