

Hennans stations-
park planterades
till järnvägens
150-årsjubileum på
Sveriges Järnvägs-
museum så som
parkerna såg ut på
1940-talet.

FOTO: SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM





Järnvägens planteringar

– Sveriges största trädgårdsrörelse

När den första stationsparken anlades i Frövi år 1858 blev det starten på en enorm odlingsverksamhet. Varje stationshus hade en egen prydnadsplantering och till järnvägen hörde också omfattande nytto- och skyddsplanteringar. Men 1972 fick detta planteringsväsende ett abrupt slut. I ett nystartat forskningsprojekt söker *Anna Lindgren* vad som finns kvar av ett unikt grönt kulturarv.



Till vänster, Skutskärs station fotograferad i mitten av 1900-talet.



Till höger, samma vy av Skutskärs station fotograferad i april 2016.

Utanför tågfenstret passerar Laxå, Töreboda och andra småorter längs Västra stambanan. Det går så fort med snabbtåget att jag knappt hinner se vad som står på stationsskyltarna.

Den här järnvägssträckan var den första som staten, med Nils Ericson som projektledare, byggde 1856–1862. Järnvägen förändrade Sverige fullständigt. Kommunikationerna gick mycket snabbare, hela landet fick samma tid, nyheter nådde järnvägsorter betydligt fortare och stationerna blev nya mötesplatser.

Tåget jag sitter på idag åker snabbt förbi Alingsås, Jonsered och Partille. Där anlades stationsparkerna 1859, året efter att den första järnvägsparken planterats i Frövi.

Lika viktigt som teknikutveckling och påkostad arkitektur var för järnvägen, var det att anlägga planteringar för prydnad och nytta. Statens Järnvägar och de privata banorna anlade parker och rabatter vid varje stationshus, planterade skyddsträd längs järnvägen och försåg de anställda med bärbuskar, fruktträd och prydnadsväxter till trädgårdar och kolonilotter. Väntsalar, tågfärjor, resebyråer och kontor pryddes med krukväxter och snittblommor.

VÄXTFÖRRÅDET TILL 2:A DISTRIKTET VID SJ ÅR 1866

52 Fruktträd
188 Ympade fruktträdstielningar
3600 Grundstammar till fruktträd
48 Krusbärs- och vinbärsbuskar
118 Hallonbuskar
12 300 Häckplantor
6 630 Park- och prydnadsbuskar
1100 Kantväxter
2 760 Växthusplantor
620 Mångåriga blomsterplantor
700 Törnbuskstammar

Hur kan en sådan stor verksamhet falla i glömska på bara några decennier?

Nytt forskningsprojekt

Sedan många år finns en utbredd uppfattning att i princip allt arkivmaterial från järnvägens planteringsväsende skulle vara kastat. Riktigt så illa är det inte, även om det tycks vara så att hundratals planteringsritningar från SJ

gallrades bort på 1980-talet. I arkiven finns ändå några ritningar bevarade, tillsammans med kopior på ritningar, årsberättelser, föreskrifter, skisser och inte minst fotografier.

I ett nystartat forskningsprojekt vid Institutionen för kulturvård vid Göteborgs universitet kommer under de närmaste åren detta planteringsväsende att undersökas. Projektet sker i samarbete med Trafikverket och ska resultera i kunskapsunderlag för underhåll, förvaltning och gestaltning av det gröna kulturavet längs landets järnvägar.

Hur bildandet av planteringsorganisationer vid statens och de privata järnvägarna gick till och när och hur de första planteringarna gjordes, är ännu outforskat.

Köping-Hults järnväg anlade en stationsplantering vid Frövi station 1858 vilket är den hittills äldsta belagda järnvägsparken. Statens järnvägar var inte långt efter, 1859 planterades de första anläggningarna vid Västra stambanan. Ytterligare några år senare, 1862, anställdes den första trädgårdsdirektören, Olof Eneroth. Han var pomolog och därtill aktiv inom samhällsfrågor, som folkskolans införande.

*»SJ har gott namn om sig tack
vare sin precision, sin låga
olycksfallsprocent och sina
vackra trädgårdsanläggningar.
SJ är också landets största
trädgårdsmästare med en
omsättning på omkr.
700.000 växter per år.«*

SJ-NYTT, 1949

Växtdepån i Öster-
sund år 1947.



ANTAL BYGG-
NADER MED
TILLHÖRANDE
PLANTERINGAR
ÅR 1949

Stationshus 2221
Banvaktstugor 3023
Banmästarstugor 196
Övriga bostadshus 1719

FOTO: WWW.SAMLINGSFOTALEN.SE

»Se dessa jernvägsstugor, om än aldrig så små... huru harmoniska både till färg och form! Se huru de knappast hinna bli färdiga, förrän små planteringar uppstå omkring dem, och det midt i ödemarken!... Man kallar det jernvägssmak...«

OLOF ENEROTH, TRÄDGÅRSDIREKTÖR 1862-1872

Växter för varje distrikt

Statens järnvägar var fram till 1870-talet indelat i tre distrikt, med Stockholm, Göteborg och Malmö som huvudorter i sina respektive distrikt.

I trädgårdsdirektörens årsberättelse från 1867 står det att så kallade trädskolor var anlagda i Valla, för det första distriktet, och i Alingsås för det andra distriktet. Trädskolorna var stora växtförråd, senare kallade växtdepåer, för de olika planteringar som skulle göras.

Med tiden utökades antalet distrikt och vid sekelskiftet 1900 var de sex till antalet. Växtdepåerna låg i Alingsås, Värtan, Hässleholm, Kristinehamn, Östersund och Boden, med odlingar anpassade efter de olika växtzonerna.

Under 1900-talets första år planterades i snitt över 400 000 ettåriga blomsterväxter, nästan 10 000 fleråriga blomsterväxter, 1100 fruktträd, 9300 bärbuskar och över 27 000 parkväxter per år. Under samma tid fanns 21 000 meter häckplanteringar av gran och lövträd som snöskydd och 4000 meter häck-

SJ:s resebyrå i Gävle i mitten av 1900-talet med krukväxter och snittblommor.



Från 1930-talet försågs många perronger med planteringar i amplar, här Turebergs station.

FOTO: WWW.SAMLINGSPORTALEN.SE

planteringar av björk som skydd mot starka vindar längs de statliga banorna.

Många var delaktiga

För de statliga banorna var det trädgårdsdirektören som hade ett övergripande ansvar över de planterade anläggningarna. Varje distrikt hade en växtdepå med en förste trädgårdsmästare som ansvarig. Denne hade dessutom ansvaret över alla planteringar i distriktet.

Distrikten var i sin tur indelade i några bansektioner. Varje bansektion hade en trädgårdsmästare som såg till alla trädgårdsanläggningar på sektionen och rapporterade till förste trädgårdsmästaren.

Det praktiska arbetet med skötsel av anläggningarna sköttes av personal på banavdelningen och trafikavdelningen. Beträffande de enskilda järnvägarna kan man anta att organisationen var likartad, men i mindre skala.

Kommande arkivstudier kommer troligen visa hur många som var engagerade i planteringarna längs järnvägarna. Förhoppningsvis kommer materialet också visa om det verkligen var så att samtliga stationshus och bo-

DE FÖRSTA STATIONS- PLANTERINGARNA

1858: Frövi

1859: Göteborg, Partilled, Jonsered, Alingsås, Ervalla, Dylta bruk

1860: Malmö, Arlöf, Åkarp, Lund, Sköfde

1861: Södertälje, Saltskog

1862: Stockholm s:a, Liljeholmen

stadshus, oavsett om de var statligt eller företagsägda, försågs med planteringar och hur långt fram i tiden detta arbetssätt fortgick.

Planering och plantering

Från 1949 finns en beskrivning av hur arbetet gick till vid SJ:s växtdepå i Östersund, som försåg det fjärde distriktet med växtmaterial:

I början av juni skickades växterna ut från depån, vilket hade förberetts redan ett år tidigare. De blommor som planterades ut kom från sticklingar tagna i mars året innan. Två-

åriga växter frösåddes i juli och planterades ut i augusti samma år.

Ett stort arbete på växtdepån var att ta fram olika jordarter för olika växter. Kemiska analyser gjordes för att ta reda på vilka växter som trivs bäst i olika jordsorter. De planterade växterna krävde enligt trädgårdsmästaren en hel del skötsel i växthus och drivbänkar, med vattning, luftning och kontroll av temperaturer.

I januari varje år kom planteringsförslaget. Då började inköp och sådd, allt noggrant dokumenterat i långa listor, och med godkännande från trädgårdsdirektören innan beställningen av fröer fick skickas iväg. Det här året, 1949, transportades 90 000 växter ut i det fjärde distriktet för plantering. Vid nya planteringar vid stationshus och i järnvägs-parker upprättades ett förslag av respektive baningenjör, varefter trädgårdsdirektören tog fram ritningar. Själva planteringen utfördes av trädgårdsmästarna.

I beskrivningen från Östersund ges bilden av en växande verksamhet och att personalen vill få förstärkning för att det var så mycket arbete i växtdepån.

Hallsberg fotograferat 1863.
Ett ovanligt tidigt fotografi
av en stationsplantering.



Hallsberg 1863, (gården i fr.)

FOTO: WWW.SAMLINGSPORTALEN.SE

TRÄDGÅRSDIREKTÖRER VID STATENS JÄRNVÄGAR:

Olof Eneroth, 1862-1872

Förespråkade en engelsk trädgårdsstil, med slingrande gångar och utspridda buskage i gräsmattor, tapetmönstergupper med ettåriga växter och träd i ytterkanter av stationsparker var vanligt.

Frey Hellman, 1872-1887

Blandade gärna olika trädslag och planterade dem i större grupper med buskage i stationsparker samt utvecklade anläggandet av tapetgrupper.

Agathon Sundius, 1888-1910

Tapetgrupper togs bort då de ansågs för kostsamma och ersattes med rabatter. Perenner blev allt vanligare vid mindre stationer och vårlökar började planteras vid större stationer. Buskar och träd planterades åtskilda. Försöksodlingar inleddes.

Enoch Cederpalm, 1910-1938

Utveckling av växtförsök vid växtdepåer fortsatte under Cederpalms tid. Enkla och funktionella parker eftersträvades.

Gösta Reuterswärd, 1938-1960

Fortsatte modernisera parkerna genom öppna gräsmattor, växter i grupper och ombonade sittplatser, ofta med fyrkantiga dammar.

Henning Segerros, 1961-1973

Odlingen minskades och perenner som kräver lite skötsel valdes. 1973 lades hela SJ:s planteringsväsende ned.



Banvaktstuga nr
297 med familjen
framför odlingarna
i Sösdala, omkring
sekelskiftet 1900.

FOTO: FOTO: HERMAN PILL/WWW.SAMLINGSPORTALEN.SE

»Då järnvägsstationerna faktiskt äro att betrakta som folkparker, bör inga andra växter finnas där, än sådana som allmänheten själv kan skaffa sig. Dessutom böra ur upplysningssynpunkt alla blommor förses med etiketter. På så sätt blir SJ:s upplysningsverksamhet till verklig nytta.«

GÖSTA REUTERSWÄRD, TRÄDGÅRSDIREKTÖR 1938-1960

I järnvägens barndom verkar det ha funnits en uppfattning om att den växtlighet som anläggandet av banorna förstörde, skulle återställas på olika sätt. Planteringar längs banan gjordes som skydd mot starka vindar och snödröj. Längs spåren planterades häckar av gran och lövträd som kunde bli upp emot 20 meter höga och klipptes regelbundet. Mellan spåren och häckplanteringarna odlades marken eller användes som betesmark. Björkhäckar som skydd mot stormar var vanligt i västra Sverige, där användes också pilträd mot havssidan. I den södra delen av landet planterades istället ofta häckar av avenbok och hagtorn längs banan. Under

ånglokens tid fungerade även planteringarna som skydd mot gnistor.

Rationalisering och nedläggning

1939 beslöts att alla enskilda järnvägar av allmänt intresse skulle förstatligas. I mitten av 1900-talet började stora förändringar inom järnvägen, inte minst på grund av den växande bilismen.

Under följande decennier lades många sträckor ned och från att ha varit Sveriges största arbetsgivare med 50 000 anställda minskades SJ:s organisation kraftigt.

Planteringsväsendet började ifrågasättas och 1972 beslutades att hela verksamheten

skulle upphöra året efter. Hur nedläggningen gick till och vilka konsekvenser det fick för järnvägslandskapet är intressant att studera.

I dag finns bara några få stationsparker kvar. Stadsparken vid Norrköpings station och stadsparken nära Näsjö station är två exempel. På Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle finns återskapade planteringar vid en banvaktstuga och parkanläggningar vid Hennans station.

Planteringar i anslutning till bostadshus som hör till järnvägen finns ibland kvar, på en del ställen överväxta med sly och på andra håll välskötta.

Träd- och häckplanteringar förekommer fortfarande längs vissa sträckor, men det finns ingen samlad bild av järnvägens gröna kulturarv. Hur såg landskapet ut när planteringarna var som mest omfattande? Vilka spår kan vi se i dag och framför allt – hur ska vi hantera dem? Det nystartade forskningsprojektet kommer förhoppningsvis räta ut dessa frågetecken inom om några år. ■

Anna Lindgren, samverkansdoktorand vid Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet, och chef för Kunskapsavdelningen på Sveriges Järnvägsmuseum, Trafikverket.
Anna.lindgren@trafikverket.se

LÄS MER!

Bergkvist, Johan, »Järnvägarnas parker och trädgårdar – en återblick« i Spår. Årsbok utgiven av Sveriges järnvägsmuseum och Järnvägsmusei vänner, Gävle 2012.

Fogelberg Lagerberg, Charlotte & Fogelberg, Fredrik, »Parker och planteringar. Om Statens järnvägars trädgårdsväsende under hundra år« i Årsbok för Riksarkivet och landsarkiven 2007, Stockholm 2007, s. 128-146.

Klintborg Ahlklo, Åsa, »SJ:s rabatter – Statens järnvägar som förmedlare av trädgårdskultur« i Lustgården 1993, s. 41-52.

ERBJUDANDE till Byggnadskulturs läsare



Skön sensommarhelg på Åland!

FREDAG – SÖNDAG 26–28 AUGUSTI

Följ med oss på en inspirerande sensommarresa till Åland sista helgen i augusti! Vi besöker flera genuina Åländska gårdar och unika miljöer på den vackra Södersjökusten som var avsett under 700 år.

Detta ingår: Buss, färja, två smörgåsar på bilen, två nätter + frukost på hotell Savoy, eftermiddags- och förmiddagskaffe, trerätters middag. Specialpris 5950 kr (endpris 6950 kr).

Komplett program finns på www.gardochtorp.se.

Anmälan och frågor om resan: Ole Olsson, ole@gardochtorp.se, tel. 0704-22 0174.

GÅRD&TORP
www.gardochtorp.se