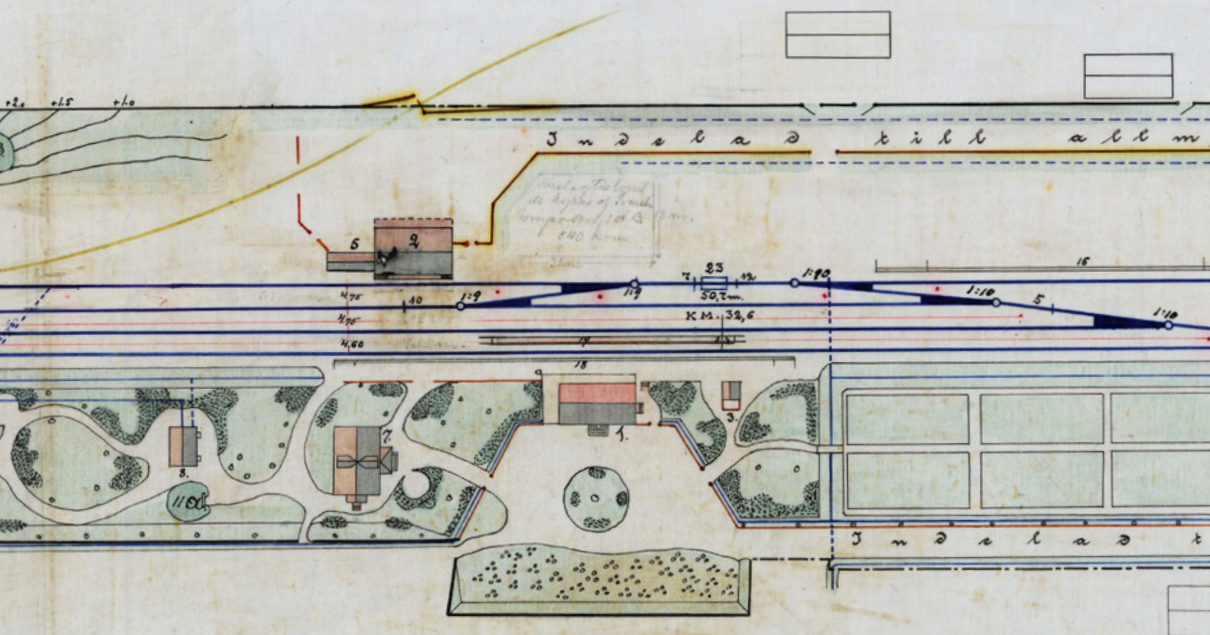


ANNA LINDGREN

Staten som trädgårdsmästare

Järnvägens planteringar från naturförsköningskonst
till testamente



GÖTEBORGS UNIVERSITET

Staten som trädgårdsmästare

Staten som trädgårdsmästare

Järnvägens planteringar från naturförsköningskonst
till testamente

Anna Lindgren



GÖTEBORGS UNIVERSITET

© ANNA LINDGREN, 2022.

ISBN 978-91-7963-113-0 (tryckt)

ISBN 978-91-7963-114-7 (pdf)

ISSN 0284-6578

Doktorsavhandlingen finns även i fulltext på: <http://hdl.handle.net/2077/74044>

Prenumeration på serien eller beställningar av enskilda exemplar skickas till:

Acta Universitatis Gothoburgensis, Box 222, 405 30 Göteborg, eller till

acta@ub.gu.se

Omslagets framsida: Aneby station med prydnadsplanteringar, odlad jord och trädskola. Ritningen är odaterad, men kan vara den ursprungliga bangårdsritningen från 1870-talet. Från: Järnvägmuseet, SJ, Ritningar. Beskuren och bearbetad.

Omslagets baksida: Lindesbergs station, vilken tillhörde den enskilda järnvägen Trafikbolaget Grängesberg–Oxelösunds Järnvägar (TGOJ), med trädgårdsmästare i arbete. Motivet representerar hur järnvägsparker såg ut och användes under mitten av 1900-talet. Från: Järnvägmuseet, JvmKCACo4782. Beskuren och bearbetad.

Porträttfotografi: Anneli Karlsson, SMTM

Engelsk översättning (Abstract och Summary): Aidan Allen

Formgivning: Stina Bergström, Detail Produktionsbyrå

Tryck: Stema Specialtryck AB, Borås 2022

Abstract

Title: The State as Gardener:
Railway Cultivation from the Art of Improving Nature to Bequest
Author: Anna Lindgren
Language: Swedish (with a summary in English)
ISBN: 978-91-7963-113-0 (printed)
ISBN: 978-91-7963-114-7 (pdf)
ISSN: 0284-6578
Keywords: railway gardens, the art of improving nature, post-war ideals of modernisation, gardeners, railway history, modernity, place, path dependence

The railway is one of the innovations that has influenced modern social development the most. When the first main lines began to be built in the mid-19th century, cultivation was an integral component of the railway system, comprising aesthetic gardens, protective cultivation, and kitchen gardens. Despite the large areas and resources this cultivation demanded, our current knowledge about why gardens were established, and when attitudes towards them began to change, is surprisingly limited.

The aim of the thesis is to analyse and discuss the events and ideals that characterised the rise and fall of the gardening organisation of the Swedish State Railways. Chronologically the study includes two key periods: the construction phase of 1855–1875 and the decline phase of 1955–1975. Archive material has been located by using the railway's organisational system as a starting point. The method used to analyse archive material and published sources has consisted of text analysis, inspired by discourse perspectives and the theory of path dependence. With the concepts of modernity and place as points of departure, the thesis discusses how the transition, from gardens being fundamental to the railway system to their being phased out from the organisation, can be understood and explained.

The thesis shows that gardens were among the perceived benefits of railways, where they played a key role when new places were created alongside

the lines. During the construction phase of 1855–1875, railway gardens were characterised by the ideal of “the art of improving nature” (*naturförsköningskonsten*) and that of nation-building. The organisation and coordination of gardening, including for example plant nurseries and gardeners, was a fundamental railway activity. During the decline phase of 1955–1975, a performance-based realignment led to a focus on rationalisation and economic cutbacks. Post-war ideals of modernisation, a new rail policy, road transport and an increased emphasis on urgency all contributed to the declining role of the railways. Structure, order, aesthetics, progress and education were no longer expressed in the same way through gardens. Many places changed. Arenas where people once spent time now became areas to simply pass through.

How ideals influenced material expression, and the factors considered conducive for modernity, are discussed in the thesis. Nineteenth-century industrial modernity provided the impetus for railway gardens. High modernity in the second half of the 20th century led to initial downsizing and eventually, in 1973 to the closure of the nurseries and revised tasks for the gardeners. Prior to the latter changes, “wills” were drawn up: assessments of existing gardens that were used to bequeath responsibility from a central to a local level. The thesis also touches on whether these changes contributed to the dearth of designed green spaces in modern-day railway environments.

Innehåll

I. Inledning.....	13
Bakgrund	13
Syfte.....	14
Avgränsningar	15
Teoretisk inramning.....	16
Modernitet.....	17
<i>Naturförköningskonst</i>	19
<i>Efterkrigstidens modernisering</i>	20
Plats	21
Material och metoder	24
Källpluralism.....	24
Hitta i arkiven	25
Framlängeshistoria	26
Textanalys	28
Spårbundenhet.....	29
Forskningsläge.....	30
Järnvägens planteringar	30
Synen på landskap, parker och trädgårdar	33
Järnvägens förutsättningar och sammanhang	34
Stora tekniska system och människans roll.....	35
Resande, tid och rum	36
Disposition	37
Benämningar.....	38

2. Anläggning och integrering	
– planteringar under uppstartsfasen 1855–1875.....	41
Samhället och järnvägen.....	41
Teknik och trädgård.....	43
Statens järnvägars organisation.....	45
Stationsingenjörer, baningenjörer och lokala trädgårdsmästare	46
Formandet av en egen planteringsorganisation	47
Trädskolornas nyckelroll	52
Hallsberg som exempel.....	52
Ritningar och räkenskaper	53
”Konst och smak”	57
Att skapa en plats.....	61
Planteringarnas form och funktion	62
Den industriella moderniteten	63
Vad är av nytta?	64
I naturförsköningskonstens anda	65
Teknik, trädgård och skönhet.....	67
Nationsbygget: odla framsteg.....	68
Järnvägsplanteringar som modernitetbefrämjare	70
Spårbundna planteringar.....	71
Formativa moment: Konsensus och kompetens.....	71
Drivkrafter: Framåtskridande.....	72
Mentala kartor: Struktur och ordning.....	73
Maktresurser: Organisation och hierarki.....	73
3. Verksamheten blomstrar	
– en kort överblick mellan uppbyggnad och nedskärning	75
Samhälle och trädgårdsodling.....	75
Sveriges största statliga verk.....	76
Planteringsverksamhetens organisation.....	80
Många aktörer till skötsel och omgestaltningar.....	82
Växtmaterial och växtdepåer	83
”Personalens odlingsflit bör på alla sätt uppmuntras och understödjas”	85
Växter inomhus och utomhus.....	86
Skyddsplanteringar.....	88

4. Förenkling och avveckling	
– planteringar under nedskärningsfasen 1955–1975	89
Samhället och järnvägens förändrade förutsättningar.....	89
Från integrerat till sidoordnat och nedtonat	92
Personal och ekonomi.....	92
Växtdepåer och plantskolor.....	98
Odlingar vid bostäder	99
Bilens intåg	101
Nedläggning av trädgårdsexpeditionen	105
Motsättningar och anpassningar	106
Banavdelningens testamente	114
Skötselänvisningar.....	121
Lokala lösningar och ”gifttåg”	123
En ny modernitet.....	124
Från folkhemmets skötsamhet till rationalisering.....	124
Teknisk och ekonomisk determinism.....	126
”Effektiva trafikplatser för snabba passager”	127
Spårbundna beslut	130
Formativa moment: Avgörande beslut	130
Drivkrafter: Minska kostnader och öka effektivitet	131
Mentala kartor: Rationaliseringsspåret	132
Maktresurser: Beslutsordning och decentralisering.....	135
Tiden efter 1975.....	137
5. Järnvägens planteringar som modernitet och materialitet.....	139
Händelser.....	139
Anlita trädgårdsmästare och anlägga trädskolor	139
Integrering i teknik och organisation	140
Samhällsomvandling: effektivitetens era.....	141
Ideal.....	143
Framstegslandet	143
Naturförsköningkonst och nytta.....	144
Platskänsla: från rum att vistas i till passager att röra sig genom...	145
Den prestandainriktade vändningen	148
Spår efter växt- och arkivmaterial	149
Reflektioner	150

Fortsatt forskning.....	152
Avslutning.....	153
Sammanfattning.....	155
Summary.....	159
Tack.....	163
Noter	165
Källor och litteratur.....	193
Otryckta källor.....	193
Arkiv	193
Elektroniska källor	195
Muntliga uppgifter och e-post.....	197
Arbetsmaterial	197
Tryckta källor och litteratur.....	197

I. Inledning

Bakgrund

Få tekniska innovationer har påverkat människors tillvaro och modern samhällsutveckling lika mycket som järnvägen. Tåg spelade en central roll under industrialiseringen och har återigen fått en stor betydelse i samhället och dess strävan efter miljövänliga transportalternativ. Antalet tågresenärer i Sverige har närmare fördubblats de senaste decennierna och nyttan av grönområden poängteras ofta i samhällsplaneringen. Trots detta har vi inte mycket kunskap om hur planteringar historiskt varit en fundamental komponent i järnvägssystemets platser.

Från det att stambanor började anläggas i Sverige under 1800-talets mitt, och under lång tid framöver, fanns omfattande planteringar med som en självklar del i järnvägsanläggningarna. De gröna elementen inkluderade blomsterrabatter i många färger, rader och grupper med träd och buskar av olika arter, gräsmattor med sittbänkar, dammar och välskötta gångar, men också köksväxter, fruktträd och bärbuskar. Dessutom försågs järnvägens lokaler med krukväxter och snittblommor. Med en blick på dagens järnvägsmiljöer är det svårt att förstå att dessa fram till för några decennier sedan innehöll parker, rabatter, alléer och odlingar för husbehov. Vi vet också ganska lite om hur planteringarna kom till, vilken förändring miljöerna har genomgått och på vilket sätt planteringar varit en del av ett tekniskt transportsystem.

I över hundra år fanns en storskalig planteringsverksamhet inom Statens järnvägar. In på 1960-talet omfattade den dels: ”utomhusanläggningar (träd, buskar, blommor och gräsmattor) vid alla slags byggnader (stationshus, verkstäder, kontorslokaler och bostäder)”, dels ”krukväxter och snittblommor för kontor, överliggningsrum, undervisningslokaler, hotell, restauranger och vagnar.”¹ Under samma tid arbetade 150 personer med skötsel och växtod-

ling inom verksamheten. Det fanns fyra växtdepåer och över 30 plantskolor som försåg närmare 2000 stationer och hållplatser med växtmaterial.² Järnvägens platser innefattade långt fram i tiden, förutom tågtransporter av gods och människor, även mängder av arkitektritade byggnader och gestaltade grönytor.

Ämnet planteringar vid järnvägen har inte tidigare varit föremål för forskning i större utsträckning, varken i Sverige eller internationellt. Tidigare studier i Sverige har i huvudsak koncentrerats på järnvägens planteringar i slutet av 1800-talet och början av 1900-talet utifrån trädgårdsdirektörernas uppgifter. Det saknas fördjupade undersökningar av såväl järnvägsplanteringarnas uppbyggnadsfas som deras avvecklingsfas.

Att undersöka hur de gestaltade planteringarna på tusentals platser kom till, samt hur det kom sig att synen på dem började förändras under 1900-talets mitt, står i fokus för denna studie. Det förändrade synsättet kan, som jag ser det, förklara hur många av dagens järnvägsmiljöer framträder. I tidigare forskning har det framkommit att "När man i våra dagar rör sig i järnvägsmiljöer kan man med fog ställa sig frågan vad det finns för värden i det uttjänta, överblivna och ibland uppenbara förfall som möter".³ Miljöerna uppfattar jag många gånger som svårtolkade och fragmentiserade, grundat dels på forskning inom området, dels på den erfarenhet jag har från att arbeta med kulturmiljöfrågor på Järnvägs museet.⁴ Kort sagt handlar avhandlingen om järnvägsplanteringarnas tillkomst, betydelse och försvinnande.

Med den här undersökningen vill jag bidra till att nyansera bilden av järnvägens historia genom att visa att den består av mycket mer än spår, tåg och deras teknik. Min förhoppning är även att bidra till det trädgårdshistoriska fältet genom att lyfta fram vilken betydelse järnvägen haft för trädgårdsodling i Sverige. Trots att både järnvägshistoria och trädgårdshistoria engagerar många entusiaster är det brist på forskning som kombinerar dessa två områden. Inte minst vill jag bidra till en grund för diskussioner om platser där järnvägsplanteringar har ingått och hur platserna kan gestaltas i framtiden.

Syfte

Syftet med avhandlingen är att analysera och diskutera vilka händelser och ideal som präglade uppbyggnaden och nedskärningen av den statliga järnvägens planteringsverksamhet i Sverige. Tidsmässigt omfattar studien två nedslag, uppbyggnadsfasen åren 1855–1875 och nedskärningsfasen åren 1955–1975. Ett övergripande forskningsproblem har identifierats, nämligen

förändringen från att planteringar var fundamentala inom järnvägssystemet till att de inte längre ingick i järnvägens anläggningar. Frågan är hur denna förändring kan förstås och förklaras.

Järnvägsplanteringar ingick som en grundläggande komponent under uppstartsfasen av stambanebygget, vilket kan förvåna oss idag. Vilken roll planteringarna hade har varit en frågeställning till det äldsta materialet. Som vi kommer att se ändrades synen på järnvägsplanteringar och trädgårdsmästarkompetens under tidsperioden 1955–1975. På vilket sätt det skedde och vilka konsekvenser det fick har lett analysen av nedskärningen av planteringsverksamheten.

Idag finns spår efter planteringar kvar längs järnvägen, men endast begränsad kunskap om dem och få gestaltade grönytor som tas omhand. Undersökningen är gjord utifrån ett kulturvårdsperspektiv. Detta innebär i vid bemärkelse ”att ta något som kommer ur det förflutna och i en medveten handling föra detta in i framtiden” eller med andra ord bidra till hur det som redan finns kan förvaltas hållbart och överföras till kommande generationer.⁵

Avgränsningar

Valet av tidsavgränsning baseras på att år 1855 startade byggandet av stambanorna. Vid slutåret för det första nedslaget, år 1875, hade planteringsorganisationen fått en fast form där trädgårdsmästarna var helt integrerade i järnvägsorganisationen. För avgränsningen av det andra nedslaget har borttagandet av trädgårdsexpeditionen år 1959 och nedläggningen av den sista växtdepån i Hässleholm tillsammans med förändringen av trädgårdsmästarnas roller år 1973 varit vägledande. Nedslaget börjar år 1955, några år innan nedläggningen av expeditionen för att se vad som föregick det beslutet och sträcker sig två år efter 1973 års förändringar för att undersöka vilka omedelbara konsekvenser dessa fick.

Perioden mellan de två nedslagen, från 1875 till 1955, behandlas endast översiktligt som en förförståelse till vad som ägde rum under åren 1955–1975. De två valda tidsperioderna skiljer sig på flera sätt åt vad gäller förutsättningar, sammanhang och tidsanda. Med de skilda kontexterna är tanken att kunna jämföra och tolka planteringsverksamheten utifrån några valda empiriska exempel utan att göra anspråk på en heltäckande redovisning av verksamheten och samhällskontexten.

Analysen av den första fasen tar järnvägens organisation och en specifik järnvägsplats, Hallsberg, som utgångspunkt. Även analysen av nedskär-

ningsfasen utgår från organisationen, men utifrån några olika empiriska exempel. Detta val grundar sig i ambitionen att analysera förändringen i synsätt, där flera exempel kan belysa det djupare. Det valda materialet utgör endast några axplock från skilda platser och tillfällen.

Fokus ligger på hur organisatoriska och samhälleliga strukturer och värderingar kom att styra planteringsverksamheten, vilket i slutändan hade betydelse ned till val av enstaka växter och kompositioner. Avhandlingen studerar inte planteringarna i termer av växtsorter och stilmässig utformning, även om det förekommer några exempel i texten. Den handlar om förutsättningarna för planteringarna, inte om formgivningen av dem eller växtmaterialet i sig. I det genomgångna arkivmaterialet finns en hel del uppgifter om stationernas planteringar. Uppgifter om prydnadsväxter i järnvägens olika typer av lokaler och skyddsplanteringar förekommer i arkivmaterialet men har visat sig vara färre.

En ofrivillig avgränsning är att planteringsverksamheten till stora delar framstår som en manlig berättelse.⁶ Sällan syns kvinnorna i arkivmaterialet, även om tecken finns i till exempel årsrapporter från trädskolor under uppbyggnadsfasen där kvinnor anlätades som extra personal. Från nedskärningsfasen finns några exempel på kvinnor som yrkesutövande inom järnvägen, men då som kontorspersonal, tillfällig trädgårdspersonal och externt anlade från arkitektkontor.

Delar av materialet rörande uppbyggnadsfasen har presenterats i min licentiatuppsats *Planteringar vid järnvägen. Funktion och organisation under stambanornas första tid* (2020). Tanken är att doktorsavhandlingen ska kunna läsas helt fristående från licentiatuppsatsen, varför en del upprepningar från den har inkluderats.

Teoretisk inramning

Den teoretiska inramningen för den här avhandlingen utgår dels från modernitet, dels från teorier om plats. Modernitet är ett vitt begrepp och presenteras övergripande nedan. Därefter ska vi kort stifta närmare bekantskap med två av dess ideal som präglat järnvägens planteringar – *naturförsköningsskonst* och *efterkrigstidens modernisering*. Naturförsköningsskonsten var ett framträdande ideal i mitten av 1800-talet, inte minst hos debattörer av trädgårdsodling. Modernisering präglade efter andra världskriget det omfattande samhällsprojekt som påverkade inte bara stadsplanering och arkitektur, utan också järnvägen och dess planteringar. Sist i avsnittet ges en introduktion till vilka teorier om plats som inspirerat till analysen och tolkningarna.

Modernitet

Med modernitet menas ofta företeelser och förhållningssätt som bejakar utveckling och vad som anses ligga i framstegets riktning, men det finns många tolkningar av begreppet.⁷ Arkeologen Mats Mogren har beskrivit modernitet som: ”en framåtblickande livsform, en tro på framsteg och utveckling, en i bokstavlig bemärkelse progressiv livsform, som formar de stora massornas tillvaro.”⁸ I samma antologi har Anna Lihammer och Jonas M Nordin förklarat begreppet som ”Moderniteten bryter per definition med traditionen, står för framstegsoptimism byggd på teknik, (natur)vetenskap och människans individualitet.”⁹ Som kulturvårdsforskaren och konstvetaren Henrik Ranby uppmärksammat har August Strindberg fångat kärnan i varje tids modernitet: ”[d]et moderna är i var tid det sätt att skapa, som är mest i stånd att gripa det samtida”.¹⁰

Modernitetsbegreppet är omskrivet och diskuterat. Moderniteten härleds ofta till tiden efter franska revolutionen medan andra menar att de modernistiska idéerna med förnuft, individualitet och framtidsinriktning tog sin början under 1500-talet.¹¹ Sociologen Max Weber har diskuterat modernitet i form av en förändring när människans handlingar går från att vara värderationella till målrationella.¹² Flera forskare har undersökt modernitet i relation till postmodernism, och en del har hävdad att människan aldrig har varit modern.¹³

Modernitet har präglat många länder under lång tid och kan beskrivas som olika projekt, eller faser, under olika tider som strävat efter skiftande mål för modernitet, ofta kopplat till produktion och konsumtion. Begreppet modernitet är här använt som ett koncept som jag betraktar företeelsen järnvägsplanteringar utifrån. Modernitet är en stor och vid benämning och nära sammankopplat med begreppen materialitet och mobilitet. Att använda koncept som ”miniteorier” är inspirerat av kulturteoretikern Mieke Bals sätt att framhålla begrepp som vetenskapliga verktyg.¹⁴

Den här studiens nedslag i tiden 1855–1875 och 1955–1975 är intressanta att se på ur filosofen Marshall Bermans perspektiv på modernitet. Berman menar att 1800-talets modernitet var omvälvande och styrdes uppifrån:

Det är ett landskap av ångmaskiner, mekaniska fabriker, järnvägar, vidsträckta nya industriområden; med ett vimmel av städer som vuxit upp över en natt, ofta med fasansfulla mänskliga konsekvenser; med dagstidningar, telegraf och telefon och andra massmedier som kommunicerar i allt större omfattning; med allt starkare nationalstater och transnationella kapitalanhopningar, med sociala massrörelser som

bekämpar dessa uppifrånmoderniseringar med sina egna moderniseringsformer underifrån; med en ständigt svällande världsmarknad som omfattar det hela, i stånd till den mest spektakulära tillväxt, till den mest påfallande misshushållning och förödelse, i stånd till allt utom soliditet och stabilitet.¹⁵

När det gäller 1900-talets mitt lyfter Berman fram modernitet i form av ett nytt sätt att se på byggande, landskap och natur. Berman pekar på ett skifte som innebar att bilen stod i centrum och han menar att förändringen i USA gick så långt att det uppstod en avsky för allt som tidigare setts som naturligt. Berman har även diskuterat att det sedan 1970-talet pågått en nedbrytning av offentliga rum.¹⁶ Han lyfter också fram hur nya uttryck för modernitet ersätter äldre uttryck, i samma linje som Strindberg resonerade i citatet ovan, till exempel när han jämför stadsbyggandets förändring:

Hur ofta är inte priset för en fortsatt och expanderande modernitet en förstörelse av inte bara 'traditionella' och 'förmoderna' institutioner och miljöer utan även – och här ligger den verkliga tragedin – av allt det mest vitala och vackra i själva den moderna världen. Här i Bronx höll stadsboulevardens modernitet på att dömas ut som förlegad, och sprängas i bitar, av fjärrmotorvägens modernitet.¹⁷

Visst ligger det något paradoxalt över modernitet när det hela tiden är något nytt som är uttryck för det moderna och det som nyligen var det moderna blir det omoderna? Eller som geografen Peter Taylor uttrycker det: "Modernity, therefore, is a perpetual battle between makers of order and the incessant change which is the condition of modernity."¹⁸

Kulturgeografen Allan Pred har delat in modernitet i Sverige, utifrån produktion och konsumtion, i tre olika faser: 1. Industriell modernitet, 2. Högmodernitet och 3. Hypermodernitet. Den första fasen ägde rum från 1870-talet, den andra från 1930-talet och den sista från de första åren på 1990-talet.¹⁹ Med ämnet för den här avhandlingen skulle jag vilja sträcka den första fasen, industriell modernitet, tillbaka till 1850-talet då järnvägen infördes som ett nytt transportsystem. Med hjälp av Preds indelning kan vi placera det första nedslaget i den här undersökningen, 1855–1875, i den industriella moderniteten och det andra nedslaget, 1955–1975, i högmoderniteten. Dessutom förtydligar det för oss att uppstartsfasen och nedskärningsfasen för järnvägsplanteringar kan knytas till två olika moderna faser.

I stort sett varje tid har således sina uttryck för modernitet. Jag har valt att använda begreppet modernitetbefrämjare som ett sätt att identifiera materiella uttryck för modernitet, liksom etnologen Ylva Habel gör i sin analys av mjölkbussens roll som en del i ett svenskt modernitetsprojekt under 1900-talets första hälft.²⁰ Det moderna projektet tar sig ofta materiella uttryck. Sociologen Sophie Woodward menar att objekt och materialitet är centralt för att förstå världen, vilket hon kallar för en materialorienterad ontologi. Kultur materialiseras i olika kontexter och ting har en aktiv roll i användning och mening.²¹ Studier av materiell kultur gör det möjligt att undersöka sådant som är undertryckt och tystat.²² Detta kan tyckas självklart men jag vill ändå lyfta fram det som en utgångspunkt i studier av det förflutna. Genom att studera planteringar som materiella speglingar av sin tid kan de bidra till tolkningar av den tidens samhälle och ideal.

Naturförsköningkonst

I mitten av 1800-talet gjorde sig flera förespråkare av naturförsköningkonsten hörda i Sverige, inte minst Olof Eneroth som började anlitas av Statens järnvägar år 1864. Därefter ledde och planerade han trädgårdsarbetena längs den västra stambanan fram till år 1872. Även Frey Hellman som hade motsvarande funktion för den södra stambanan från år 1864, hade naturförsköningkonsten som ledstjärna. Från år 1873 ansvarade Hellman för samtliga stambanor både vad gäller nyanläggningar och skötsel av befintliga planteringar, och fick då titeln trädgårdsdirektör.²³

Anhängarna av naturförsköningkonsten publicerade böcker, tidskrifter och artiklar på temat där flera publikationer handlade om studieresor i Europa.²⁴ Andra exempel på företrädare för naturförsköningkonsten är Daniel Müller och Knut Forsberg.²⁵ Den förstnämnde var en framstående trädgårdsmästare som formade utbildningar och gav ut många publikationer om trädgårdsodling.²⁶ Den sistnämnde gestaltade parkanläggningar, anlätades som stadsplanearkitekt och gav ut *Tidskrift i naturförsköningkonsten* vilken bland andra inspirerats av Gustav Meyers publikation *Lehrbuch der schönen Gartenkunst*.²⁷ Även Frey Hellman tog intryck av Meyer och menade att han hade sin teoretiska skolning från nämnda publikation.²⁸

Olika idéer och föreställningar om naturen går långt tillbaka i tiden. Inom flera religioner är paradiset symboliserat i form av en trädgård. Åtminstone från 1700-talet fanns visioner om att försköna naturen på lantegendomar. Till och med hela stater, till exempel Tyskland, tog fram program för land-

försköning.²⁹ En av Englands mest kända trädgårdsmästare från 1700-talet, Lancelot "Capability" Brown, fick sitt smeknamn tack vare sin förmåga att försköna lantegendomar genom att utveckla deras trädgårdar och parker. Den typen av praktik kallades för förbättring.³⁰

Kärnan i naturförsköningskonsten var en helhetssyn där människa, natur, vetenskap och konst hör samman och berikar och förfinar varandra genom yttre och inre odling. Moral, eller sedlighet, lyftes fram som något av särskild betydelse där människan behöver ta ansvar i förhållande till naturen. Eneroths betoning på kunskap om odling, botanik som vetenskap, det konstnärliga perspektivet att förfina utblickar och upplevelser samt vikten av bildning, tyder på att naturförsköningskonst var ett vitt begrepp som kan liknas vid ett förhållningssätt till livet, omgivningen och människans plats i landskapet. Den yttre och inre odlingen framhölls som viktig för bildning och samhällsutveckling.³¹ Eneroth återkommer ofta till smak och kunskap om odling. Föreningen av vetenskap och smak ser ut att ha varit bärande inom järnvägens planteringsverksamhet även längre fram i tiden, som vi ska se i kapitel 3 och 4, med trädgårdsmästarkompetens och kontinuerliga omgestaltningar efter tidens mode och smak. Med sin helhetssyn på landskapet och dess gestaltning ligger landskapsarkitektur som motsvarande nutida begrepp närmast naturförsköningskonst.

Under 1800-talets andra hälft rådde flera ideal inom den industriella moderniteten. I den här undersökningen har jag betonat järnvägens planteringar i förhållande till idealet om naturförsköningskonst.

Efterkrigstidens modernisering

Begreppet modernisering har använts på olika sätt av olika forskare för att diskutera skilda perioder i historien. I den här avhandlingen har jag valt att benämna strävan efter ökad välfärd, effektivitet och mätbarhet tillsammans med nya föreställningar om gestaltning i mitten av 1900-talet för *efterkrigstidens modernisering*.³² Jag betraktar efterkrigstidens modernisering som ett ideal för sin tid.

Moderniseringen som pågick i hela samhället under tiden för det andra nedslaget i den här undersökningen, 1955–1975, har sina rötter i modernismen från 1930-talet. När det gäller gestaltning som arkitektur, trädgård och stadsplanering skedde en stor omvandling med funktionalismen som ideal vilken presenterades för en bredare publik på Stockholmsutställningen 1930.³³ I manifestet från utställningen, *Acceptera*, förespråkas att det gam-

la helt behöver ersättas med det nya. Trots att planteringar inte behandlas i manifestet illustrerar bilderna att prydliga planteringar var en del av den nya funktionalistiska stilen och parker lyfts fram som viktiga i de nya höghusområden som skulle ersätta den traditionella stenhushusbebyggelsens slutna kvarter. Samtidigt gör manifestet upp med begreppet skönhet och framhåller att ordet hör klasstänkandet till. Det framgår också att det är stationssamhällen och fabriksstäder som anses som det moderna Sverige, likaså tåg, bilar och flygplan. Med trevnad menas ”det ordnade, det välorganiserade, det välfungerande”.³⁴ Samtidigt skulle allt vara mätbart vilket på sikt gjorde att skönhet och trivsel var svärlösligade, ”de förkastades som varande ovetenskapliga, subjektiva och förlegade” enligt arkitekturhistorikern Johan Rådberg.³⁵

Från 1950-talet skedde en kraftig ökning av bilismen. Enligt teknikhistorikern Per Lundin ”uppfattades bilen under efterkrigstiden som en symbol för ett fritt, liberalt och materiellt blomstrande samhälle.”³⁶ Samhället skulle anpassas efter bilen och stadsplaneringen fick en ny inriktning med bilen som utgångspunkt.³⁷ Under slutet av 1950-talet och början av 1960-talet svängde hela byggsektorn om från ett hantverksbyggande till en industriell tillverkning vilket innebar stora förändringar i produktion, material och tekniker. Hantverk ersattes av massproduktion.³⁸ Under samma tid förändrades också trädgårdssektorn med ökad konkurrens och import. Oljekrisen i början av 1970-talet ledde till ytterligare förändringar, som effektiviseringar, för att sänka energiförbrukningen hos trädgårdsodlare.³⁹

Efterkrigstidens modernisering var en del av en samhällsideologi och ett välfärdsprojekt som strävade efter likformighet och som satte välfärd högst. Samtidigt präglades tiden av ”föreställningen om effektiviteten som ett överordnat mål och föreställningen om att människors längtan efter skönhet och trivsel är oväsentlig” enligt Johan Rådberg.⁴⁰ Den inställningen kom att påverka nedskärningarna av järnvägens planteringar.

Plats

Plats definieras vanligen som rum med mening.⁴¹ Kulturvård handlar övergripande om hur vi hållbart kan föra något med mening in i framtiden. Det är därför angeläget att förstå hur platser har gestaltats i det förflutna och att diskutera hur de medvetet kan hanteras.⁴² Platsteori och begreppet platskänsla har utgjort en inspirationskälla i analysen av anläggandet av och synen på järnvägens gröna platser.

Enligt landskapshistorikern John Dixon Hunt är trädgårdar "concentrated or perfected forms of place making".⁴³ Dixon Hunt har studerat framför allt engelsk trädgårds- och landskapshistoria i flera publikationer och både diskuterat och formulerat teorier i ämnet. Hans presentation av *three natures* är intressant för studier av järnvägsplanteringar. *First nature* beskriver Dixon Hunt som den "vilda" naturen, *second nature* avser städer och jordbrukslandskap och *third nature* landskapsparker och trädgårdar.⁴⁴ Järnvägsmiljöer skulle kunna ses som att där möttes de tre naturerna. Järnvägen drogs genom naturmark och jordbrukslandskap fram till städer, eller det som skulle bli samhällen och städer, och vid järnvägen anlades parker och trädgårdar.

Många av järnvägens platser kan idag, efter decennier av eftersatt underhåll och bristfällig gestaltning, ge intrycket att denna typ av miljöer inte längre betraktas som viktiga i transportsystemet.⁴⁵ Hur synen på platser kan variera mellan olika grupper och över tid har geografen Doreen Massey lyft fram i flera undersökningar. Beroende på olika gruppers intressen betraktas platser på olika sätt. Det går att fråga sig vilka intressen som har styrt hanteringen av järnvägens platser och om det finns andra aktörer med andra intressen som ifrågasätter denna hantering. Det går också att fråga sig vad det är som avgör om en plats sköts och underhålls, endast delvis tas om hand eller helt lämnas åt sitt öde. Massey menar att platsens identitet till stor del bestäms av hur vi talar om den: "The identity of places is very much bound up with the histories which are told of them, how those histories are told, and which history turns out to be dominant."⁴⁶ Vad gäller järnvägens planteringar saknas de i stor utsträckning i historieskrivningen medan det talas mycket om tåg och teknik.

Utformningen av nya platser kan till exempel förstås utifrån geografen Edward Relphs platsteori, vilken innefattar att människors upplevelse av en plats går tillbaka på hur människor identifierar sig med platsen. Enligt Relphs platsteori utgör tre komponenter platsens mening. Den första komponenten handlar om platsens fysiska utformning, den andra om platsens aktiviteter, situationer och händelser och den tredje att betydelsen av platsen för individer och grupper skapas genom deras upplevelser och avsikter med platsen. Relph menar att en plats kan förstås utifrån hur människor känner sig på en plats. "If a person feels inside a place" känner de sig trygga och vill vara på den platsen, likaså om de känner sig omslutna och avslappnade. Identifieringen med en plats blir starkare ju mer människor kan känna sig "i" en plats enligt Relph.⁴⁷ Geografen Gillian Rose har också lyft betydelsen

av känslor i förhållande till platser med begreppet platskänsla (*a sense of place*). Rose har diskuterat betydelsen av känslor och erfarenheter i relation till platser genom att visa på att känslor skapas av fysiska platser och för att ge platser betydelse.⁴⁸ Här kan också filosofen James Jerome Gibsons "theory of affordances" nämnas. Den teorin menar att materialitet och platser påverkar människor (och djur), får oss att reagera och påverkar våra handlingar.⁴⁹

Begreppet "platsens själ", också benämnt "genius loci", har diskuterats av bland andra arkitekten Christian Norberg-Schulz som menar att platsens själ är platsens identitet. Identiteten hos en plats bestäms av dess lokalisering, generella rumsliga sammansättning och kännetecknande arkitektoniska uttryck enligt Norberg-Schulz.⁵⁰ Om vi betraktar järnvägens stationsmiljöer med det perspektivet har miljöerna en given lokalisering längs spåren, även om de lokala förutsättningarna varierat. Den rumsliga sammansättningen följde en generell modell, men också där med variationer beroende på storlek och lokala förutsättningar. Det arkitektoniska och landskapsarkitektoniska uttrycket gestaltades av arkitekter, trädgårdsmästare och trädgårdsexperten. Även personalens bostäder längs banan skulle kunna förstås utifrån denna modell. Järnvägsplanteringar har spelat en väsentlig roll i platsernas utformning och därmed i dess identitet utifrån begreppet platsens själ.

Sociologen Zygmunt Bauman har diskuterat fysiska rum och olika dimensioner av sociala rum och hur de samverkar. Offentliga rum såsom järnvägsstationer och järnvägsplanter skulle kunna ses i ljuset av hans resonemang om människans behov av ordnade rum för att kunna mötas utan att behöva träffas.⁵¹ Bauman refererar till sociologen Richard Sennetts tolkningar av förändringen av synen på och hanteringen av offentliga rum sedan bilen började bli allmänt använd. Sennett ser det som att bilen fått oss människor att isolera oss i ett slutet transportmedel där vår omgivning bara har en mening vid slutmålet för bilresan. Våra offentliga rum har gått från att vara *arenor att vistas i* med egna inneboende värden till *ytor att passera genom*, som han har formulerat förändringen. Den moderna människans krav på fri rörelse har gjort att hon förlorat känslan för platser, enligt Sennett.⁵²

Skillnaden mellan plats och utrymme har diskuterats i många sammanhang, bland annat i antologin *Moderna landskap. Identifikation och tradition i vardagen*. Där diskuteras platser som medvetet skapade medan utrymmen ofta utgör mellanrum som blivit över. Det kan vara den skillnaden som generellt präglar förändringen av järnvägens materialitet på många mindre orter: "Den psykologiska upplevelsen av en *plats* hotar att ge vika för iakttagelsen

av ett innebördslost, fysiskt *utrymme*.⁵³ Etnologen Orvar Löfgren påminner i samma bok om att förhålla sig kritisk till diskussionen om platser och ytor eftersom risken är att se på det förflutna som om det då fanns riktiga platser.⁵⁴ Å andra sidan, om begreppet plats rymmer betydelsen kulturella rum och ytor, medan överblivna ytor betyder utrymmen utan medveten gestaltning, närmar vi oss den fysiska förändring som många järnvägsmiljöer genomgått. Där det tidigare fanns gräs, häckar, träd, buskar, blommor, gångar och byggnader i gestaltade former finns på många platser idag sly, asfalt och svärdefinierade markpartier. Materialiteten har förändrats, vilket påminner om geografen Alice Colemans uttryck *confused space* som vi återkommer till i avsnittet ”Stora tekniska system och människans roll”.

I nämnda antologi lyfts också filosofen och idéhistorikern Michel Foucaults resonemang om att makten i ett modernt samhälle formar rum för individer: ”Genom att systematiskt ordna landskapet och konstruera särskilda klassifikationssystem för det, kontrolleras också människorna i landskapet.”⁵⁵ Detta för tankarna till de två olika nedslagen för denna studie, 1855–1875 och 1955–1975, och vilka avsikter som funnits med järnvägens planteringar vid stationer, i anslutning till personalens bostäder och längs banan. I linje med Foucaults tankar vill jag undersöka bakgrunden till institutionella strukturer genom att studera hur historiskt skapade diskurser sett ut.⁵⁶ Begreppet diskurs återkommer vi till i avsnittet ”Textanalys”.

Material och metoder

Källpluralism

Materialet till undersökningen har utgjorts av främst skriftligt arkivmaterial, men också ritningar, fotografier och litteratur. Min ansats har varit källpluralistiskt. Materialet som använts har hämtats från olika arkiv och bibliotek och har samlats in i huvudsakligen två omgångar. Till den första omgången hör det äldsta materialet, från tiden 1855–1875, som valdes ut till min licentiatuppsats.⁵⁷ Till den andra omgången samlades material in från tiden 1955–1975, i första hand från Statens järnvägars samling på Riksarkivet men också arkivmaterial från Statens järnvägar som förvaras på Järnvägs museet.⁵⁸ Även litteratur från de aktuella tiderna och litteratur som behandlar tidsperioderna har använts.

Till den äldsta perioden har exemplet Hallsberg varit en utgångspunkt för analysen av synen på järnvägsplanteringar och tolkningar av hur det kom sig att de anlades. Material som samlades in om Hallsberg till licentiat-

uppsatsen har inom ramen för doktorandprojektet behandlats på nytt med nya frågeställningar, vilket resulterat i en artikel som har utgjort grunden till kapitel 2 i avhandlingen.⁵⁹ Från tiden 1955–1975 finns ett antal utredningar och arkivmaterial som behandlar omorganisationer och beslut, vilka använts för att diskutera synen på järnvägsplanteringar under den tidsperioden.

Källorna till avhandlingen har varit av olika typer, där organisationen inom Statens järnvägar har väglett mig var material har kunnat sökas fram. Materialet har sedan studerats kronologiskt. Avhandlingen innehåller relativt många illustrationer som fotografier och ritningar som ett sätt att visa vilket rikt källmaterial som finns och för att ge en känsla för de olika tidsperioderna.

Hitta i arkiven

Metoden att utgå från organisationen för att söka rätt på arkiverade handlingar utvecklades i min licentiatuppsats. Där visade det sig att en noggrann kartläggning av Statens järnvägars organisation under olika tider, eftersom organisationen har ändrats vid flera tillfällen, visade vägen till var handlingar om planteringar hade arkiverats. Denna metod har även använts i den här undersökningen och beskrivs här kortfattat. Det första steget har varit att ta reda på myndighetsnamnet och hur organisationen har sett ut under respektive tidsperiod för att börja sökningen i rätt samling.⁶⁰

Arkivmaterialet från Statens järnvägar kan generellt delas in i en central, en regional och en lokal nivå vilket motsvarar hur Statens järnvägar har varit organiserat under merparten av sin historia. I den centrala nivån ingick styrelsen med tillhörande kontor, till den regionala nivån hörde distrikten och sektioner som järnvägen varit indelad i, och den lokala nivån representerades av stationsplatser, banmästarområden och lokstationer. Den huvudsakliga fördelningen är att materialet från central nivå finns på Riksarkivet medan materialet från regional nivå, och i de fall handlingar finns sparade från lokal nivå, förvaras på landsarkiven. Det förekommer dock undantag. Inom Statens järnvägar har skrivelser försetts med sakgruppsnummer för olika ämnen, till exempel planteringar, vilket varit en ingång till arkivsökningarna via diarier och register.

När anläggandet av de första stambanorna påbörjades var arbetslagen indelade i numererade arbetsstationer. Från varje arbetsstation finns räkenskaper bevarade i Stambanearkiven på Riksarkivet, där inköp av växtmaterial och trädgårdsmästartjänster detaljerat finns redovisade. Räkenskaperna är

omfattande till varje arbetsstation och kronologiskt uppställda varför det underlättar att känna till när inköp för planteringar gjordes, vilket oftast var i slutfasen av färdigställandet av respektive stationsområde.

Från styrelsen för Statens järnvägar finns cirkulär och författningssamlingar som reglerat allt inom järnvägen, så även planteringar. I ett tidigt skede har det också skickats rapporter till styrelsen på översyner av planteringar, innan en mer formell organisation av planteringarna bildades inom banavdelningen. Beslut som att anlita de första samordnarna och större förändringar av planteringsverksamhetens organisation har fattats på styrelsenivå, varför den typen av beslut har sökts i styrelsens protokoll. Från mitten av 1860-talet byggdes en planteringsverksamhet upp inom banavdelningen. I banförvaltningens arkiv återfinns årsberättelser, budgetplanering, korrespondens och några ritningar. Det är inte alltid dessa handlingar finns bevarade på central nivå, men däremot har de ofta kunnat återfinnas på distriktsnivå som inkommande handlingar. Ritningar finns i vissa fall från distrikt och sektioner, arkiverade hos respektive distrikt.⁶¹

Från 1930-talet var den centrala funktionen av planteringsverksamheten organiserad inom drifttjänstbyrån. I drifttjänstbyråns arkiv finns bland annat utredningar, budget och mötesprotokoll. När planteringsverksamheten decentraliserades år 1973 innebar det att inga beslut eller återrapporteringar längre skedde på central eller regional nivå. Dessa handlingar får därför efter den tiden sökas på lokal nivå, vilka i de fall de har arkiverats förvaras på landsarkiven.

Framlängeshistoria

Vid insamlingen har jag gått kronologiskt till väga och sökt arkivmaterial och litteratur från 1850-talets början och framåt med slutår runt 1875. På motsvarande sätt har jag gjort för den senare perioden där jag börjat med 1950-talet och letat mig framåt i tiden. För tiden 1955–1975 togs till en början en tidslinje över händelser och beslut fram som ett underlag för att kunna söka material ur arkiven.

Att studera det förflutna kan göras på många olika sätt men oavsett material eller teoretiska ingångar bär vi med oss vår egen förförståelse. Så långt det är möjligt har ändå min avsikt varit att ”förstå det förflutna med hjälp av det förflutna sätt att tänka och att ordna världen”, för att citera etnologen Birgitta Svensson.⁶² En ansats för att bidra till förståelsen är ett ”framlängesperspektiv” i studier av källmaterial. Historikern Göran B Nilsson, som

föreslagit benämningen, menar att genom att utforska en tidsepok från en viss startpunkt istället för att blicka bakåt med samtidens facit kan tidsepokens aktörer och händelser studeras mer nyanserat.⁶³ Jag har försökt närma mig det förflutna framlänges via källorna, med ödmjukhet och med en ambition att analysera materialet med så öppna sinnen som det går, liksom kulturarvsvorskaren Rodney Harrison uppmuntrar till: "thinking sensibly about the past we produce in the present for the future."⁶⁴ Historieskrivning görs i nuet men kommer att användas i framtiden, vilket medför att vi har ett ansvar för hur det förflutna presenteras.

Källorna från det förflutna, bestående av arkivmaterial och samtida litteratur, i kombination med senare tiders historieskrivning, har analyserats genom närläsning och kontextualisering. En form av fältarbete i det förflutna som etnologerna Magnus Bergquist och Birgitta Svensson uttrycker det.⁶⁵ Birgitta Svensson har också poängterat vikten av att studera det förflutna i sitt sammanhang och att vara medveten om normer och diskurser: "Då det förflutna är annorlunda och främmande måste vi ställa frågor om hur kunskapsordningen, sättet att tala om den inre makten i den diskursiva regimen (den normgivande) har förändrats."⁶⁶

Att det förflutna inte är dött utan behöver tas om hand, även om det är komplicerat, har framförts från olika discipliner. En del menar dessutom att det förflutna inte ens är förflutet.⁶⁷ Flera forskare har frågat sig hur relationen mellan det förflutna och vår egen tid kan betraktas. Historikern David Lowenthal menar att "the past is a foreign country" utifrån vår tids modernitet.⁶⁸ Kulturteoretikern Mieke Bal lyfter med Lowenthals uttryck fram ett förhållningssätt till det förflutna: "Travelling to the past and making it a familiar country – one for which one is responsible – and to the foreign country within one's own"⁶⁹, vilket ligger i linje med både Harrisons och Svenssons förhållningssätt som jag refererat till ovan. Något som inte går att bortse från är att den religiösa prägeln på livet och uppfattningar av tillvaron har ändrats väsentligt, inte minst sedan den första tidperioden jag valt att studera, 1855–1875.⁷⁰

Samtidigt som jag har använt mig av framlängeshistoria som metod har jag i analysarbetet ofta gått tillbaka till olika delar i arkivmaterialet när jag kommit en bit i analysen och delarna har börjat bilda en större helhet. Förförståelsen har kontinuerligt förändrats med nya pusselbitar som påverkat bilden av helheten, och de nya bilderna av helheten har gjort att jag fått syn på nya aspekter av delarna som åter igen justerat bilden av helheten enligt

den hermeneutiska cirkeln.⁷¹ Tolkning och historiska sammanhang är bärande i undersökningen, vilka båda betonas inom hermeneutik.⁷²

Textanalys

Som verktyg för analys har jag använt mig av textanalys och närläsning där jag inspirerats av diskursperspektiv och teorin om spårbundenhet. De är båda omfattande och kan användas på olika sätt. Hur de inspirerat textanalyserna till den här undersökningen presenteras kort nedan, först diskursperspektiv och sedan teorin om spårbundenhet i ett eget avsnitt.

I textanalysen och i undersökningen i stort har diskursperspektiv varit en inspirationskälla, på så sätt att jag tittat efter och analyserat materialet utifrån vilka uttalanden som gjorts om järnvägsplanteringar, av vem och hur praktiken sett ut. Jag har försökt att hitta mönster i utsagor och hur de påverkat hanteringen av planteringarna.⁷³ Diskursperspektiv och diskursanalys har använts i många andra studier, inte minst inom kulturvård, men i den här studien har de endast inspirerat till textanalysen.⁷⁴

Utgångspunkten till diskursbegreppet har varit kultursociologen Marianne Winther Jørgensens och kommunikationsvetaren Louise J Phillips förslag till definition av diskurs som ett särskilt sätt att tala om och förstå världen (eller en aspekt av världen).⁷⁵ På en övergripande nivå har jag utgått från historikern Jan Larssons användning av diskurs "för att beteckna dominerande tankelinjer som tillsammans formar varje epoks förhärskande tankevärld".⁷⁶ Sociologen Mats Börjesson menar att diskurs är en samtalsordning som kan identifieras och analyseras och att diskursanalytisk ansats handlar om "att backa ett par steg och ge perspektiv till det som annars står som självklart."⁷⁷ En svårighet med diskursbegreppet är dock att det kan användas på många olika sätt. Det går också att fråga sig om det ens går att fånga en epoks eller en företeelses diskurser, om det finns en eller många och hur de kan ringas in.⁷⁸

Diskursanalys är tillämpbar i studier av hur beslut fattats, resurser fördelats och hur anpassningar och motsättningar sett ut inom till exempel offentlig förvaltning, vilket bland andra framhållits av retorikern och lingvisten Barbara Johnstone.⁷⁹ Detta har jag funnit användbart till denna undersökning när det gäller på vilka grunder beslut för järnvägsplanteringar fattats, vilka resurser som funnits till planteringarna, hur förändringar för planteringarna skett och vilka konsekvenser det fick för den statliga järnvägen och järnvägslandskapet.

Tolkningen av analyserna har gjorts utifrån att diskursen kan ses som ett uttryck för rådande synsätt och en del av ett ideal. De tre olika delarna textanalys, kontextuell analys och tolkning har hela tiden påverkat varandra i dialog, för att använda Foucaults perspektiv.⁸⁰ Detta kan också liknas vid den hermeneutiska cirkeln som berördes ovan. I analysen har inriktningen varit att få syn på verkligheten genom texten.⁸¹

Till en början har jag identifierat var i organisationen Statens järnvägar uttalanden gjorts, var de avgörande besluten har fattats och i vilken typ av material de speglas. Därefter har jag sökt fram materialet i form av ärendehandlingar, utredningar och beslut och formulerat vilka typer av kategorier jag ska titta efter. Slutligen har jag identifierat vilka teman som pekar på förändringar.⁸² Analysen av arkivmaterialet från 1955–1975 har fördjupats i ytterligare en nivå i en kvalitativ textanalys, där respektive tema har identifierats utifrån kategorier, subkategorier och kodning av texterna.⁸³

Spårbundenhet

Teorin om spårbundenhet har jag använt som ett praktiskt analysverktyg. Den kallas också för teorin om spårberoende och teorin om stigbundenhet och har sin bakgrund i ekonomisk-historisk forskning. Spårbundenhetsteorin har även använts inom historia och samhällsvetenskap och kommer här prövas inom kulturvård. Modellen för teorin utgår från att till synes små beslut eller små händelser fått stora konsekvenser, där besluten eller händelserna lett till konsekvensen att fastna i ett spår. Teorin betonar att historien avgjort hur förhållanden ser ut idag.⁸⁴

Kärnan i teorin om spårbundenhet är att ett spår blivit bestående eftersom det varit för svårt att komma bort från det. En bundenhet till spåret ger en låsning och därför kan teorin hjälpa till att få syn på de avgörande besluten eller händelserna som ledde till det fastlåsta spåret. Historikern Mats Bladh förklarar teorin på följande sätt: ”Spåret uppstod som resultatet av avslutade handlingar i förgången tid. Spåret var egentligen inget spår från början, utan en rationell lösning på ett problem som fanns då. Sedermera har detta problem försvunnit, men lösningen har blivit kvar. Till följd av inlåsnings som förhindrar alternativen att ersätta den befintliga lösningen har ett spår bildats i nuet, med rötter i dåtid.”⁸⁵

Överfört på järnvägsplanteringar är min tanke att de beslut som togs för att anlägga planteringar under uppbyggnadsskedet var avgörande för utformningen av järnvägsmiljöer under lång tid. Även besluten under

1900-talet att minska och så småningom avveckla planteringsverksamheten vid Statens järnvägar kan analyseras utifrån denna modell. Modellen väcker tankar om att de beslut som togs då var lösningar på den tidens problem, men lösningarna kanske inte är svar på dagens förhållanden med en stor ökning av tågresenärer sedan 1990-talet, eftersatt gestaltning och brist på skötsel av kulturvärden i järnvägsmiljöer.⁸⁶

Teorin om spårbundenhet är här använd som en analysmodell, där jag särskilt utgått från de fyra delfrågorna: Vilka är de formativa momenten?, Vilka är drivkrafterna?, Hur ser aktörernas mentala kartor ut? och Vilka är aktörernas innehav av maktresurser?.⁸⁷ Frågorna har varit en utgångspunkt för textanalysen och avspeglas också i strukturen för kapitel 2 och 4. Modellen har tidigare använts i analyser av både stora tekniska system och mindre händelser.⁸⁸ Sammantaget har teorin om spårbundenhet en dubbel användning genom att den i det här fallet hjälper till att få syn på skiften i hanteringen av och synen på järnvägsplanteringar i det förflutna och att den visar betydelsen av att det som ägt rum i det förflutna påverkar dagens situation.

Forskningsläge

Järnvägens planteringar

Det har gjorts relativt få vetenskapliga studier av järnvägens planteringar, med tanke på hur omfattande verksamheten var under mer än 100 år och att den präglade järnvägslandskapet från att de första stambanorna började anläggas. Vi vet i alla fall att längs de första stambanorna anlätades lokala trädgårdsmästare i slutfasen av att varje stationsområde skulle färdigställas. Efter några år skapades en egen organisation med samordnare, helårsanställda trädgårdsmästare och trädskolor som försåg hela järnvägssystemet med växtmaterial.⁸⁹ Statens järnvägar hade tidigt en roll som spridare av kultur och växtmaterial, vilket studerats av forskaren i landskapsarkitektur Åsa Klintborg Ahlklo i artikeln ”SJ:s rabatter – Statens järnvägar som förmedlare av trädgårdskultur” i *Lustgården*. I artikeln, som publicerades 1993, lyfts företeelsen järnvägsplanteringar som ett grönt kulturarv som är hotat.

De egna växtdepåerna försåg stationsområden, de anställdas bostäder och skyddsplanteringar längs spåren med växter. Utformningen av planteringarna har varierat över tid med olika stilideal. Under 1900-talets första hälft präglades planteringarna av en folkbildande idé där växterna fick skyltar med sina namn och järnvägsarkerna skulle vara som folkparker. Trädgårdsdirektörerna satte tillsammans med trädgårdsmästarna sin prägel på verksamheten och järnvägens gröna platser.⁹⁰ Trädgårdsdirektören Gösta Reuterswärd

insatser har studerats djupare av landskapsarkitekten Eva Gustavsson i en doktorsavhandling 2001 med titeln *Trädgårdsideal och kunskapssyn. En studie av meningens uttryck med exempel från Gösta Reuterswårds och Ulla Molins skapande handling*. Gustavsson har även från ett estetiskt perspektiv och från ett samhällsperspektiv diskuterat planteringsverksamheten vid den statliga järnvägen och gjort en historisk översikt över stationsparkernas förändrade strukturer i artikeln ”Järnvägslandskapet” 2005.

Från slutet av 1900-talet har järnvägssystemet förändrats med ett delat ägande, rivningar och andra rutiner för underhåll. Landskapsarkitekten Johan Bergkvist har i licentiatavhandlingen *Landskapsarkitektur i järnvägslandskap. Platsernas förändring i historiskt perspektiv* 2013, analyserat aspekter av hållbarhet utifrån fysiska förändringar i järnvägslandskapet under 1900-talet med spår efter järnvägsplanter som en av utgångspunkterna. Bergkvists undersökning sammanfattar de stora förändringar järnvägen genomgått under 1900-talet och hur de påverkat utformningen av järnvägens miljöer, inte minst de gröna miljöerna, vilket har varit ett värdefullt underlag till denna studie. Värdefull har också rapporten *Järnvägens trädgårdskultur – att återskapa banvaktstugans trädgård. Ett projekt utfört på uppdrag av Banverket* varit, författad av agronomen Charlotte Lagerberg Fogelberg och hortonomen Fredrik Fogelberg. Rapporten sammanfattar planteringsverksamheten vid järnvägen i stort och lyfter fram möjligheterna att hitta material i arkiven.

Utöver järnvägens egen trädgårdsodling har transportsystemet i sig varit viktigt för den kommersiella trädgårdsodlingen. Placeringen av handels-trädgårdar skedde ofta utifrån behovet av transporter med järnväg, väg och flyg och mycket av produktionen har samlats i södra Sverige.⁹¹ Detta sammanträffar med att Statens järnvägars sista växtdepå låg just i Skåne, i Hässleholm som vi ska se längre fram. När det gäller naturvärden och biologisk mångfald längs järnvägen finns en hel del inventeringar och forskningsprojekt genomförda inom Banverket och Trafikverket. Sällan har dock kulturvärden och historiska perspektiv varit målet för dessa insatser.⁹² Ett undantag utgör rapporten *Hallands järnvägsmiljöer. Inventering av kulturmiljöer, nulägesanalys och åtgärdsförslag, 2021* författad av landskapsarkitekt Louise Didriksson och antikvarie Björn Olofsson på uppdrag av Trafikverket. Inventeringen innefattar kulturvärden i ett 40-tal järnvägsmiljöer och dokumenterar byggnader, tekniska anläggningar och grönytor.

Under de senaste åren har fältinventeringar visat att det finns fragment och större sammanhängande planterade ytor kvar längs flera banor.⁹³ Träd-

gårdsantikvarie Ulrika Rydh har med material från några inventeringar skrivit två populärvetenskapliga artiklar om trädgårdsdirektören Gösta Reuterswärd (2019 och 2020) och en om Statens järnvägar som Sveriges största trädgårdsmästare (2020).

Precis som i Sverige har forskning om planteringar vid järnvägen varit begränsad i många länder, trots att företeelsen verkar ha varit vanligt förekommande. Undersökningar inom transporthistoria och trädgårdshistoria där järnvägsplanteringar är integrerade lyser med sin frånvaro. Endast några få internationella studier med historiska perspektiv på järnvägsplanteringar har identifierats.⁹⁴ Ett intressant exempel är den norska doktorsavhandlingen *Teknologisk nyskapning og kulturell brytning. Norsk jarnbane 1840–1880*, från tvärvetenskapliga kulturstudier av Yngve Skjæveland 2008, där 1800-talets järnvägsstationer med sina stationsparker i Norge tolkas som ett uttryck för ordning och social kontroll i samhället. Skjæveland har i en artikel, "Den norske stasjonsparken. Mellom natur og kultur", i *Bulletin för trädgårdshistorisk forskning* utvecklat resonemangen kring planteringarna. Genom att använda sig av domesticeringsteori ser Skjæveland järnvägsstationerna som en plats för transformation mellan tåget och världen. Med det perspektivet tolkas planteringarnas roll som att pryda den viktiga platsen och att symbolisera domesticeringen av den vilda norska naturen och den nya teknologin.

Mycket tyder på att planteringar varit integrerade i järnvägsprojekt i många länder sedan lång tid tillbaka. Ett danskt lexikon från 1930-talet säger att "jernbaneplantninger" var vanligt i Europa sedan de första järnvägarna anlades.⁹⁵ I de nordiska länderna ser det ut som att företeelsen varit motsvarande med stationsparker, träd och häckar längs spåren och trädgårdar till de anställda, även om inga jämförande undersökningar ännu är gjorda. Några mindre studier vittnar om att organisationer med plantskolor, trädgårdsmästare och samordnare även har ingått i järnvägssystemen i Norge, Finland och Danmark.⁹⁶ En mer detaljerad förståelse av hur spridd företeelsen var, och om den fanns överallt där järnvägar byggdes, är svårt att få en uppfattning om med tanke på den begränsade forskningen inom området.

I denna undersökning fokuserar jag på uppstartsperioden av stambanorna och tiden för de stora neddragningarna under 1900-talets mitt, medan tidigare forskning koncentrerats på tiden från slutet av 1800-talet till 1900-talets först hälft. Tidigare studier har ofta haft trädgårdsdirektörerna som utgångspunkt, deras verksamhet och vilka stilideal de följde. Jag är istället

intresserad av att undersöka strukturella grunder och orsaker till verksamheten och dess förändringar.⁹⁷

Synen på landskap, parker och trädgårdar

Forskning om landskap, parker och trädgårdar är ett stort fält där jag fokuserat på synen på dessa och i relation till järnväg under de två nedslagen 1855–1875 och 1955–1975. Utvecklingen av stadsparker i Sverige under 1800-talet har i detalj studerats av konstvetaren Catharina Nolin, i doktorsavhandlingen *Till stadsbornas nytta och förlustande. Den offentliga parken under 1800-talet* (1999). Landskapsarkitekten Eivor Bucht har i avhandlingen *Public parks in Sweden 1860–1960 – The planning and design discourse* (1997) undersökt stadsparker med ett diskursperspektiv under tidsperioden 1860–1960. Ingen av dessa publikationer innefattar emellertid järnvägs-parker.

Studier av 1800-talets trädgårdar som framför allt inspirerat till denna undersökning är Åsa Klintborg Ahlklos doktorsavhandling i landskapsarkitektur *Åkerns blomma. Trädgården som jordbrukets förebild i 1800-talets Skåne* från 2012 och historikern Eva Blombergs publikation *Hallonlandet. Trädgårdens odling under 200 år*, publicerad samma år. I den sistnämnda behandlas översiktligt naturförsköningskonst som beteckning på en konstform och ett ideal under 1800-talet. Även för nedslaget 1955–1975 har Blombergs studie varit användbar genom tolkningar av förändringar i trädgårdsskötsel och förändringar av intresset för trädgårdsodling. Klintborg Ahlklo visar i sin undersökning vilken betydelsefull roll trädgården hade under 1800-talet, inte minst som symbol för bildning, kultur och framsteg.

Under 1900-talet rationaliserades den kommersiella trädgårdsodlingen med ändrade förutsättningar som ökad import och svårigheter att få arbetskraft. I mitten av 1900-talet bildades producentföreningar, standarder togs fram och växtskyddsmedel blev allt vanligare. Antalet trädgårdsföretag och produktionen minskades kraftigt under 1900-talets senare del. Agrarhistorikern Inger Olausson har i flera publikationer behandlat ämnet hortikulturhistoria och betonat skillnaden mellan trädgårdskonst (landskapsarkitektur) och hortikultur (trädgårdsvetenskap).⁹⁸ Järnvägens planteringar placerar sig i båda dessa fält.

Trädgårdar har varit centrala i människors föreställningsvärldar och som symboler för det goda livet i många delar av världen och under olika tider. Trädgårdars mångfacetterade roller, till exempel som platser för samtal, ordning och reda och odling som lärande, har idéhistorikern Ronny

Ambjörnsson formulerat tankar kring i *Den hemliga trädgården. Om trädgårdar i litteratur och verklighet* 2015. Paradiset i Bibeln är en trädgård där Ambjörnsson menar att Gud som skapade trädgården kan ses som en trädgårdsarkitekt och människan kan illustreras av trädgårdsmästaren som ska bruka och vårda trädgården.

Järnvägens förutsättningar och sammanhang

Det finns en hel del tidigare forskning om järnvägens roll i samhället, järnvägens påverkan på samhällsutvecklingen och järnvägssträckors tillkomst och funktioner.⁹⁹ För den här studien har *Bebyggelsehistorisk tidskrift* från 1987 med temat ”Järnväg, bygd och bebyggelse”, under redaktion av kulturgeografen Lennart Améen och arkeologen Margit Forsström, varit av särskild betydelse. Motiv för järnvägens utbyggnad, påverkan på landskapet och järnvägens roll i samhällets omvandlingar är exempel på ämnen som behandlas i tidskriften. Planteringar i järnvägsanläggningarna är dock inte belysta. De framgår inte heller i *Spår i landskapet. Hur järnvägen format stad och land* (1999), där järnvägens inverkan på landskap, samhälle och människor diskuteras av forskare från olika discipliner.

Ekonom-historikern Lena Andersson-Skog har utförligt analyserat järnvägens förutsättningar under 1900-talet, men även gett en bakgrund till de första stambanorna, i sin doktorsavhandling *”Såsom allmänna inrättningar till gagnet, men affärsföretag till namnet”. SJ, järnvägspolitiken och den ekonomiska omvandlingen efter 1920* (1993). Hur det praktiska stambanebygandet gick till och hur det organiserades har studerats av Lars Berggrund, civilingenjör och stadsplanerare, och Sven Bårström, baningenjör, i *De första stambanorna. Nils Ericsons storverk* (2014). Dessa båda publikationer har varit avgörande för att förstå stambanornas tillkomst. Andersson-Skogs publikation har även haft betydelse för att placera nedslaget 1955–1975 i denna studie i ett ekonomiskt och transportpolitiskt sammanhang.

Statsvetaren Gunnar Falkemark har analyserat den historiska framväxten av järnvägssystemet och bilismen i Sverige med utgångspunkt från teorin om spårbundenhet, eller stigberoende som han benämner teorin i *Politik, mobilitet och miljö. Om den historiska framväxten av ett ohållbart transportsystem* (2006). För den här studien är Falkemarks arbete intressant både när det gäller vilka förutsättningar järnvägen haft från 1800-talet och när det gäller användningen av teorin om spårbundenhet (se avsnittet ”Spårbundenhet”).

Järnvägsstationer har gått från att vara prestigeplatser, både som offentliga platser och som prestigeprojekt i fråga om teknikutveckling, till trafikknoder under 1900-talets andra hälft. Rollen som trafiknod har fokus på trafik, förflyttning och transporter. Förskjutningen av järnvägsstationernas roll diskuteras i artikeln "Förnyelser av järnvägsstationer. Komplexa trafikknoder som platser i staden" av arkitekten Bertil Malmström år 1999. Året efter kom tidskriften *Arkitektur* med ett temanummer om kommunikationer där Malmström utvecklade tankegångarna tillsammans med Gunilla Linde Bjur, arkitekt och professor i arkitektur, i artikeln "Från stadsport till trafiknod".¹⁰⁰

De senaste åren har flera doktorsavhandlingar kritiskt granskat den nuvarande planeringspraktiken inom järnvägen, den rådande diskursen, och bland annat pekat på att olika grupper upplever platser och miljöer på olika sätt. Järnvägens påverkan på landskapet och den rumsliga utvecklingen vid järnvägen har lyfts även om inte grönytor varit direkta föremål för studierna.¹⁰¹

Stora tekniska system och människans roll

Stora tekniska system, som järnvägen är exempel på, har studerats ur olika perspektiv. Teknik- och vetenskapshistorikern Arne Kaijser har undersökt stora tekniska system som sociotekniska system, där människornas roller lyfts fram, i *I fädrens spår. Den svenska infrastrukturens historiska utveckling och framtida utmaningar* (1994). I antologin *Den konstruerade världen. Tekniska system i historiskt perspektiv* (1998), med Kaijser som redaktör tillsammans med historikern Pär Blomkvist, ger sociologen Jane Summerton en introduktion till det forskningsfält som kallas "stora tekniska system". Summerton redogör för systemperspektivet, som till skillnad från ett teknikdeterministiskt och internalistiskt synsätt, lyfter fram teknikutvecklingens sociala och kulturella sammanhang. Den kulturella och sociala kontexten är intressant för den här studien, inte minst att kritiskt granska uppfattningen att tekniken skulle styra utvecklingen och fokus från teknikens inre utveckling. I samma antologi framhåller teknikhistorikern Dag Celsing att "Strävan att förbättra kommunikationerna är ett av de mest framträdande dragen i moderniseringen av 1800-talets svenska samhälle."¹⁰²

Teknikhistoria har ofta skrivits utifrån upptäckter och kopplat till vissa aspekter av modernitet. "Stora" tekniker såsom elektricitet, kärnkraft och rymdteknik har många gånger studerats, medan annan teknik hamnat i skymundan. Undersökningar av teknik som använts av många i vardagen,

kan vidga synen på vad teknologi har betytt för desto fler än de som var huvudaktörer i en uppfinning eller en byggnation enligt vetenskapshistorikern David Edgerton.¹⁰³ Historikern Gunnar Wetterberg har i *Ingenjörerna 2020* lyft fram ingenjörerna som ”modernitetens förlösare”.¹⁰⁴ Wetterberg behandlar hur ingenjörernas roll har sett ut under olika tider och samtidigt hur samhället och politiken har förändrats, vilket gett en bakgrund till den här studien för hur förhållandena för ingenjörerna på Statens järnvägar har ändrats över tid.

Arkitekturhistorikern Johan Rådberg har i *Drömmen om atlantångaren. Utopier & myter i 1900-talets stadsbyggande* presenterat arkitekters och stadsplanerares mentala ledbilder som en förklaring till vad som styr gestaltning och utformning av stadsmiljöer och bostadsområden istället för ekonomi och teknik. Rådberg lyfter också fram problematiken med ytor som inte gestaltas och underhålls: ”Odefinierade grönytor mellan stora hus fungerar som ingenmansland, som ingen kommer sig för att göra anspråk på. Marken blir outnyttjad, vilket snabbt leder till nedskräpning och förfall.” Rådberg använder sig av geografen Alice Colemans begrepp *confused space* för att beskriva avsaknaden av tydliga gränser mellan privata och offentliga ytor.¹⁰⁵ Detta begrepp presenterade Coleman 1985 i samband med en analys av sociala problem kopplade till gestaltning av bostadsområden.¹⁰⁶ Rådberg och Coleman refererar till ytor mellan stora byggnader, men utvecklingen i stationsområden med olika markägare, otydliga gränser och svårdefinierade markpartier har sina likheter med deras kritiska granskning av stadsplanering.

Resande, tid och rum

Järnvägsplanteringar var en del i resandet och i resenärernas upplevelser av tid och rum. Hur det nya sättet att resa med tåg upplevdes under 1800-talet har studerats av historikern Wolfgang Schivelbusch.¹⁰⁷ Varken Schivelbusch eller någon av de forskare som har vidareutvecklat hans tankefigurer om resande har vävt in eller tagit med järnvägens tillhörande parkmiljöer i sina analyser. Däremot har några av de undersökningar som gjorts om järnvägsplanteringar refererat till Schivelbuschs syn på människornas upplevelser av resande, till exempel i nämnda studier av Skjæveland 2008 och Bergkvist 2013. Historikern Göran Andolf ger i artikeln ”Resandets revolutioner”, publicerad i *Fataburen* 1978, en överblick över de olika transportmedel som fanns under 1800-talet och hur de kunde upplevas. Andolf beskriver särskilt

järnvägsvagnarnas utformning och prisutvecklingen för resor, men berör inte gestaltningen av järnvägsmiljöerna eller hur de upplevdes.

Järnvägsarkitekturen som mötte 1800-talets resenärer har noggrant studerats av Gunilla Linde Bjur i flera arbeten om Adolf Wilhelm Edelswärd, Statens järnvägars chefsarkitekt 1855–1895.¹⁰⁸ Linde Bjur har också gett en översikt över stationshusens arkitektur från de första från 1850-talet till de som byggdes på 2000-talet i *Stationshus. Järnvägsarkitektur i Sverige* (2010) och där identifierat perioden 1956–1988 som järnvägens ”identitetskris”. Ett ännu längre historiskt perspektiv tar forskaren i kulturvård Henrik Ranby i *Åkdon, blick och landskap. Om relationer mellan kommunikationer, kulturmiljö och landskapssyn med huvudexempel från Kullahalvön* (2020) där synen på kulturmiljöer och kulturarv från vägar och järnvägar diskuteras, inte minst modernitetens påverkan på landskap och transporter ur ett upplevelseperspektiv.

Disposition

Undersökningen behandlar två olika tidsperioder. Det skiljer exakt hundra år mellan de valda nedslagen 1855–1875 och 1955–1975. Under den första tidsperioden anlades de första stambanorna. Sverige fick ett helt nytt transportsystem där nyheter, varor och människor kunde förflyttas mycket snabbare än tidigare. Under det andra nedslaget rådde en helt annan samhällsanda och järnvägen ansågs omodern. Tanken med valet av två nedslag är att de kan jämföras och i ljuset av varandra förtydliga tolkningar av händelser och ideal. Att på detta sätt studera en företeelses uppgång och fall är i min undersökning mer avsett att fungera som en metod för att analysera förändrade synsätt, än ett syfte i sig.¹⁰⁹

Efter detta inledande kapitel kommer vi till kapitel 2 och det första nedslaget 1855–1875. Där används Hallsberg som exempel på hur det kom sig att järnvägsplanteringar anlades under stambanornas uppbyggnadsfas. Kapitel 3 utgör ett kort kapitel som sammanfattar planteringsverksamheten vid Statens järnvägar mellan de två nedslagen. Det andra nedslaget, 1955–1975, som behandlas i kapitel 4 har jag benämnt nedskärningsfasen och den har fått ett större utrymme än kapitel 2 med tanke på att merparten av arkivmaterialet inte har studerats tidigare. De båda nedslagen utgår från olika typer av empiriskt material men tolkningen av händelser och ideal har gjorts efter en liknande struktur i slutet av de båda kapitlen. Kapitel 5 omfattar diskussion och resultat. Avhandlingen avslutas med en sammanfattning.

Benämningar

I denna historiska studie har i första hand dagens benämningar nyttjats. I avhandlingen används *planteringar* som samlingsbegrepp för alla typer av anläggningar med växter (trädgårdar, parker, alléer, odling för husbehov, gräsplanteringar o.s.v.). Inom Statens järnvägar har begreppen *trädgårds-väsande* och *planteringsväsande* varit de vanligaste namnen på den del i organisationen som ansvarade för planteringar. I den här studien används de tillsammans med de mer samtida benämningarna *planteringsverksamhet* och *trädgårdsverksamhet*.

Den vida benämningen *järnvägsplanteringar* är ett medvetet val. Tanken är att studera företeelsen järnvägsplanteringar som en helhet och förhållningssättet till dem. Inom begreppet järnvägsplanteringar ryms prydnadsplanteringar, skyddsplanteringar och odlingar för husbehov. Till *prydnadsplanteringar* hör allt från stationsparker till rabatter vid personalens bostäder till snittblommor i vagnar och kontor. Med *skyddsplanteringar* menas alléer, buskar, träd och markbindande växter längs spåren. Personalens odling av frukt, bär, rotfrukter, grönsaker och spannmål benämns *odling för husbehov*. Odlingar för husbehov och planteringar för prydnad vid personalens bostäder samlas i benämningen *bostadsplanteringar*.

De första växtdepåerna inom Statens järnvägar kallades tidsenligt för *trädsolor*, vilket används i den här studien tillsammans med begreppen *plantsolor* och *växtdepåer*. De senare benämningarna var gängse under det andra nedslaget, tidsperioden 1955–1975, och används än idag. Som samlingsnamn för personalens bostäder vid järnvägen används ordet *boställshus*.¹¹⁰

Gröna miljöer och *grönytor* förekommer på flera ställen i den här studien, men användes inte av samtiden under de två nedslagen 1855–1875 och 1955–1975. *Naturförsköningkonst* är ett återkommande begrepp i undersökningen men har inte någon direkt motsvarighet i ett nutida ord och därför har 1800-talets ord använts. Med *järnvägslandskap* menas de sträckor och områden som rymmer järnvägens alla komponenter såsom spår, byggnader och ytor.

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

fick det nya namnet *Statens järnvägstrafik (SJT)*. I det här arbetet används de moderna stavningarna av myndighetsnamnen, liksom av de ortnamn som förekommer. Förutom de statliga järnvägarna byggdes *enskilda järnvägar*, vilka har sin benämning av att ägandeformen kunde vara privat eller bolag samägda med kommuner.

I kapitel 4 presenteras ett begrepp jag kallar för *den prestandainriktade vändningen*. Med prestanda menas prestationsförmåga vad gäller kapacitet.¹¹¹ I samma kapitel används också benämningarna *dispositionsansvar* och *tekniskt ansvar*, vilka infördes från år 1963 i Statens järnvägars organisation. Med den förstnämnda avses administration och ekonomi och med den senare tekniskt underhåll och byggande.¹¹²

2. Anläggning och integrering – planteringar under uppstartsfasen 1855–1875

I detta kapitel presenteras undersökningen av hur det kom sig att järnvägsplanteringar fanns med som en fundamental del i uppbyggnadsfasen av stambanorna. Kapitlet inleds med en översikt av samhället i stora drag, en kort beskrivning av de stambanor som byggdes och hur planteringarna längs järnvägen kom till och organiserades. Därefter beger vi oss till Hallsberg för att titta närmare på hur det gick till när en station vid en ny järnvägssträcka försågs med planteringar. Med utgångspunkt från exemplet Hallsberg diskuteras hur synen på järnvägsplanteringar under uppbyggnadsfasen tog sig i uttryck och vilka ideal som påverkade planteringspraktiken. Som avslutning på kapitlet tolkas företeelsen utifrån den industriella moderniteten och med inspiration från teorin om spårbundenhet.

Samhället och järnvägen

1800-talet brukar beskrivas som en omdanande tid. Sverige var till stora delar ett agrart land men jordbruksreformer, teknikutveckling, industrialisering och urbanisering förändrade mycket i det äldre jordbrukande samhället och i städerna. Flera större reformer kom att påverka samhällets utveckling, till exempel obligatorisk skolgång, ökad näringsfrihet och avskaffandet av pass-tvång inom Sverige. Transporterna förbättrades med satsningar på kanalsystem och utbyggnad av hamnar.¹³ Efter några årtionden och återkommande debatter beslöt riksdagen år 1854 att statliga stambanor skulle byggas mellan städerna Stockholm, Göteborg och Malmö, med byggstart året därpå.¹⁴ En av debattörerna, statsrådet Johan August Gripenstedt, liknade staten vid ”kapitalismens trädgårdsmästare” och förespråkade att staten skulle bygga stambanor och att det privata och kommunala intresset skulle bygga biba-

nor, vilka skulle ansluta till stambanorna. Detta blev också upplägget för det svenska järnvägssystemet.¹¹⁵

Bland de styrande fanns en upplevelse av hot mot samhällsordningen och moralen enligt historikern Jan Larsson. Det fanns också en rädsla för revolution från lägre samhällsklasser, vilket motiverade statens agerande under 1840-talet med införande av folkskolan och främjandet av bildning och ordning.¹¹⁶ Stambanorna kan ses i ljuset av formandet av ett land med strävan efter modernisering, samhällsutveckling och fostran. Larsson menar vidare att staten ansvarade för den rumsliga organisationen på platserna där järnvägen drogs fram, i enlighet med en tradition av centralstyrning och patriarkalism. Den statliga hierarkin avspeglade sig i ett systematiskt sätt att skapa de nya platserna.¹¹⁷

Samtidigt som järnvägarna genomgick sin stora utbyggnad i Sverige under 1800-talets andra hälft, fanns ett stort intresse för naturen och trädgårdsodling. Grönytor fanns med i stadsplaneringen, planteringar anlades i anslutning till publika byggnader, många handböcker och tidskrifter publicerades, trädgårdsföreningar bildades och utbildningar för trädgårdsmästare startade på flera platser i Sverige.¹¹⁸ Intresset för trädgård hade rötter bakåt i tiden. I början av 1800-talet kom flera sammanslutningar till med trädgårdsodling och botanik som tema. Redan under 1600-talet inrättades den första professuren i botanik vid Uppsala universitet.¹¹⁹

Inom jordbruket arbetade hushållningssällskapen för moderna brukningsmetoder, en form av teknikutveckling inom odling. Trädgård sågs som en viktig del. För att dra en parallell till järnvägens framväxt handlade inte utvecklingsarbetet enbart om ren teknik för utveckling av grödor, boskap och marknyttjande utan även om trädgårdsodling.¹²⁰

När de första stambanorna började att planeras i början av 1850-talet fanns redan ett antal järnvägar i enskild regi i Sverige. Inledningsvis var det gods som transporterades på spåren, till en början med lok dragna av hästar. De första tågen med persontrafik och ånglok på dessa banor började dock samma år som stambanornas första sträckor var klara, år 1856.¹²¹

Järnväg och telegrafteknik fick stor betydelse i många länder under 1800-talet och ingick i ett tekniksprång tillsammans med nya stålprocesser och verkstadsindustri.¹²² Ur ett internationellt perspektiv har järnvägen presenterats som den tekniska innovation som påverkat människors liv mest.¹²³ I stora drag möjliggjorde järnvägen snabbare och smidigare transporter av gods och människor, städer och samhällen växte och många fick sin sysselsättning och inkomst inom eller i anslutning till järnvägen.¹²⁴

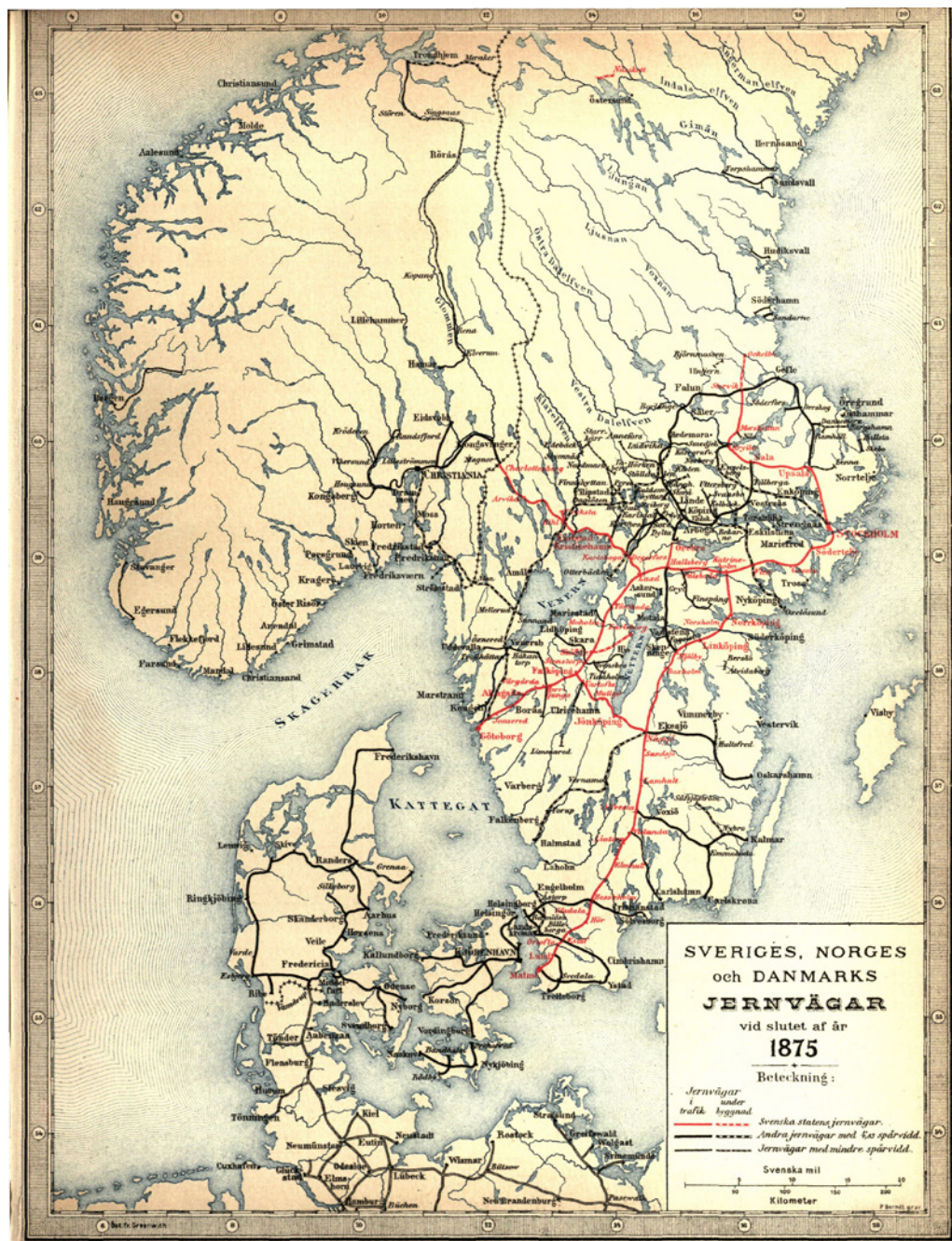
En propagandabroschyr, ett av alla inlägg i debatten inför byggandet av järnväg med persontrafik i Sverige, säger oss något om bilden av järnvägen då:

Järnvägar erbjuda vida större trygghet än hvarje annat slag af fortkomst. De nedbryta rummets och tidens skrankor och förlänga människolifvet genom att förkorta afstånden och sålunda äfven tiden för handlingar, som förutsätta rörelse. De flytta länder och orter närmare varandra, /.../ Här skulle järnbanorna blifva ett välsignelserikt supplement till vårt landsvägssystem, som ej var något system, och till våra flodvägar, som alla gingo tvärs öfver landet. Militäriskt sedt gjorde järnvägarna samma tjänst som Napoleons krigskonst genom att hastigt koncentrera en öfverlägsen styrka på en punkt; i andligt afseende kunde de täfla med boktryckarkonsten såsom medel att främja en stark idécirkulation.¹²⁵

Denna röst från 1800-talets mitt lyfter fram flera aspekter av järnvägen; upplevelse av tid, minskade avstånd mellan orter och länder, som ett komplement till befintliga landsvägar och flodvägar, transporter av militära styrkor och inte minst, spridandet av idéer och företeelser. Att åka tåg blev snabbt ett populärt sätt att resa, från nöjesutflykter till arbetsresor. De första invigningarna med persontrafik på stambanorna ägde rum 1 december 1856 på sträckorna Göteborg–Jonsered och Malmö–Lund. Under årets sista månad lockades närmare 16 000 resenärer att resa med det nya transportmedlet. Som jämförelse kan nämnas att redan år 1870 sålde Statens järnvägar 1,6 miljoner biljetter. Samma år hade Sverige 4,2 miljoner invånare. I tågen, vänthallar och restauranger var klassamhället tydligt uppdelat i utrymmen för första, andra och tredje klass.¹²⁶

Teknik och trädgård

Redan inom några få år var Malmö, Göteborg och Stockholm sammanbundna med det nya transportsystemet och med en mängd mindre städer, samhällen och nyanlagda platsbildningar längs spåren. Till att börja med byggdes två stambanor, den västra mellan Göteborg och Stockholm, och den södra från Malmö som anslöt till den västra i Falköping.¹²⁷ Flera stambanor och ett stort antal enskilda banor byggdes sedan under 1800-talets andra hälft.¹²⁸ Arkivmaterial visar att i stort sett varje järnvägsstation försågs med planteringar och längs järnvägen planterades alléer av träd och häckar. Dessutom anlades prydnadsodlingar och växter för husbehov i anslutning till de anställdas bostäder.¹²⁹



Figur 1. Kartan visar stambanornas utbredning i rött och de enskilda järnvägarna i svart vid slutåret för den första studerade tidsperioden, år 1875. Från: Bidrag till Sveriges Officiella Statistik. L) Statens Järnvägstrafik. 19 a. Trafikstyrelsens underdåniga berättelse för år 1880, Bihang. Kartor öfver utsträckningen af Sveriges jemte Norges och Danmarks jernvägar vid slutet af hvarje år under tjugufemårsperioden 1856–1880.

Statens järnvägars organisation

Den nya tekniken som stambanorna förde med sig, med ånglok, banbyggnad, arkitektur och telegrafi, krävde många olika kompetenser. Ingenjörer med olika specialistkunskaper, lantmätare och arkitekter knöts till det stora stambaneprojektet, förutom tusentals bygg- och anläggningsarbetare.¹³⁰ Ganska snart kopplades också trädgårdsmästare in. Alla dessa funktioner behövde organiseras.

Som vi sett ovan var det 1854 års riksdag som beslutade att staten skulle bygga och äga stambanor. Uppdraget att leda arbetena gick till Nils Ericson som var överste vid Flottans mekaniska kår. En järnvägsbyrå placerades i Göteborg med ansvaret för den västra stambanan från Göteborg och en i Malmö med ansvaret för den södra stambanan från Malmö. Därefter bildades motsvarande organisation i Stockholm för den västra stambanan från Stockholm. Järnvägsbyråerna sköttes av överingenjörer som i sin tur ledde arbetet för stationsingenjörerna vilka ansvarade för varje arbetsstation där en viss längd spår skulle anläggas, oftast mellan 10 och 20 kilometer, och ett antal järnvägsstationer byggas. Redan efter två år infördes ytterligare en chefsnivå, distriktsingenjörer, efter en indelning av arbetsstationer i distrikt. Efter bara några år placerades ledningen för båda stambanorna i ett huvudkontor i Stockholm. Den västra stambanan invigdes i sin helhet år 1862 och den södra år 1864.¹³¹

I maj år 1862 delades stambanorna in i distrikt (inte att förväxla med arbetsstationernas distrikt ovan) av dels den byggande verksamheten med namnet Byggnadsavdelningen, dels de trafikerade sträckorna med namnet Färdiga banan. Indelningen av Färdiga banan benämndes trafikdistrikt. I det första trafikdistriktet ingick sträckan Stockholm till Hallsberg och en sidobana till Södertälje. Det andra trafikdistriktet omfattade sträckorna Göteborg–Hallsberg–Örebro och Falköping–Mullsjö. Det tredje trafikdistriktet utgjordes då av sträckan Malmö–Liatorp. När den södra stambanan var klar i sin helhet sträckte sig det tredje distriktet från Malmö till Nässjö.¹³²

Den statliga järnvägen organiserades till en början i myndigheten *Statens järnvägsbyggnader*. Från år 1863 delades myndigheten i två, med den byggande verksamheten med samma namn som tidigare, *Statens järnvägsbyggnader (SJB)* och den trafikerande verksamheten i *Statens järnvägstrafik (SJT)*. Inom SJT hanterades allt som hörde till trafiken – underhåll av banor och byggnader, fordon, verkstäder, personal, restauranger, hotell och planteringar.¹³³

Efter de två första stambanorna fortsatte byggnationerna med ytterligare tre stambanor under tiden 1855–1875 i form av den nordvästra stambanan

mellan Laxå och Charlottenberg, den östra från Katrineholm till Nässjö och den norra mellan Stockholm och Storvik, förutom sammanbindningsbanan genom Stockholm.¹³⁴ Vid slutåret för det här nedslaget, 1875, hade det anlagts över 1400 kilometer spår, 180 stationsplatser och uppskattningsvis cirka 700 bostadshus till järnvägens anställda.¹³⁵ Vid i stort sett alla dessa platser och längs många av järnvägssträckorna hade planteringar anlagts, som en integrerad komponent i teknik och organisation.¹³⁶

Bana	Sträcka	Invigningsår
Västra stambanan	Göteborg–Stockholm södra och bibana till Södertälje nedre	1862
Sammanbindningsbanan Hallsberg–Örebro	Hallsberg–Örebro	1862
Södra stambanan	Malmö–Nässjö–Falköping	1864
Nordvästra stambanan	Laxå–Charlottenberg och bibana Kil–Fryksta	1871
Sammanbindningsbanan genom Stockholm	Stockholm södra–Stockholm Central	1871
Östra stambanan	Katrineholm–Nässjö	1874
Norra stambanan	Stockholm Central–Uppsala–Storvik	1875

Stationsingenjörer, baningenjörer och lokala trädgårdsmästare

Under de första åren av järnvägsbyggnationer anlätades lokala trädgårdsmästare av Statens järnvägar. Planteringspraktiken innefattade gräsytor, parker, rabatter, alléer, inomhusväxter och odling för husbehov. Det var omfattande odlingar som gjordes i stationsmiljöer, längs banan och vid personalens bostäder. Växtmaterialet inhandlades från privata plantskolor och handelsträdgårdar, trädgårdsföreningar och fröhandlare. Det varierade från fall till fall om trädgårdsmästaren eller stationsingenjören gjorde inköpen av växtmaterial. I slutskedet av färdigställandet av varje stationsplats anlätades trädgårdsmästare för att anlägga planteringar och gräsmattor, ofta till att järnvägssträckan skulle invigas. Beställningen av arbetet gjordes av respektive stationsingenjör inom varje arbetsstation. Det förekom att arbetslagen på arbetsstationerna var behjälpliga i planteringsarbetet.

Figur 2. Invigningsår för stambanorna fram till år 1875. Innan hela sträckan invigdes, ägde invigningar av färdiga delsträckor rum. Från: Linde Bjur 1999, s. 376 och Sandberg & Sundlin 2003, s. 6.

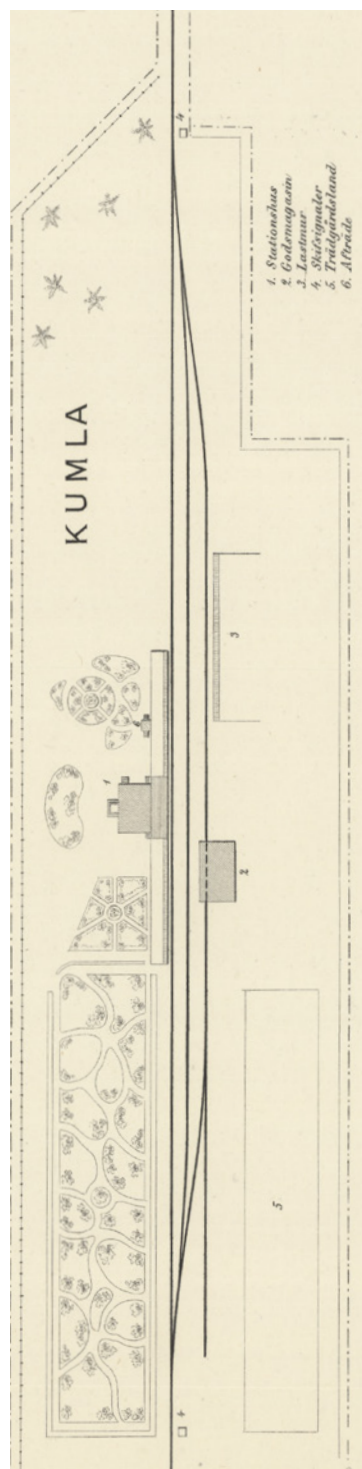
När en järnvägssträcka var satt i trafik upplöstes arbetsstationen och ansvaret gick över till huvudstationen och stationsingenjören där. Om det återstod arbeten på respektive stationsplats såg stationsingenjören på huvudstationen till att de slutfördes. Förutom planteringar kunde det handla om takläggning, måleriarbeten och uppsättning av taket. Efter att baningenjörerna började anställas på den färdiga banan gick ansvaret för planteringar över till dem. Banningenjörerna skulle se till att alla tekniska komponenter och anläggningar fungerade, inklusive planteringar.¹³⁷

Till sin hjälp hade banningenjören banmästare och banvakter, vilka också hade egna planteringar vid sina bostäder. Det finns några ledtrådar i arkivmaterial från slutet av 1850-talet och början av 1860-talet som tyder på att lokala trädgårdsmästare återkommande anlätades för olika sträckor. Ett sådant exempel är trädgårdsmästare Severin Lund-Leiberg i Göteborg och ett annat är "banans trädgårdsmästare Nilsson" i Skövde.¹³⁸

Formandet av en egen planteringsorganisation

Efter några år formades en verksamhet med flera trädskolor, anställda trädgårdsmästare och arvoderade samordnare – det som inom Statens järnvägar kom att benämnas planteringsverksamheten. Detta skedde inom banavdelningen i mitten på 1860-talet. Trafikavdelningen med sin personal på järnvägsstationer var också delaktig i verksamheten, inte minst till daglig skötsel av planteringar.¹³⁹

Figur 3. Kumla stationsmiljö publicerad år 1868. Spåret går i nord-sydlig riktning. Stationshuset är numrerat med 1. Planteringarna omsluter stationsplanen och längs spåret finns en större parkanläggning vars södra del finns kvar än idag. Värt att notera är ytan markerad med 5, som avser trädgårdsländ och ytterligare en mindre park närmast fastighetsgränsen i söder. Från: Teknisk-Ekonomisk beskrifning. Svenska statens Jernvägsbyggnader. I. Vestra stambanan, "Stockholm-Göteborg", med utgrening till Örebro 1868, Blad 24. Beskuren.



Från att trädgårdsmästare var tillfälligt anställda som vi sett ovan fick varje distrikt mer permanenta lösningar med längre arvoderingar och så småningom anställda trädgårdsmästare. Till sin hjälp hade trädgårdsmästarna tillfälligt anlitate biträden. Tillsammans skötte de trädskolorna och planteringarna längs banan.¹⁴⁰ Formen för planteringsverksamheten ser sedan ut att ha varit densamma under många decennier, ända in i den tidsperiod som står i fokus för kapitel 4, tiden 1955–1975.

De första samordnarna Olof Eneroth (1825–1881) och Frey Hellman (1827–1887) började anlitas från år 1864. (Se Figur 23 i kapitel 3.) Eneroth ansvarade för planteringarna längs den västra stambanan mellan Göteborg och Stockholm, det första och andra distriktet, och Hellman längs den södra stambanan från Malmö, det tredje distriktet.¹⁴¹ Eneroth var en av sin tids främsta debattörer om nyttan med park och trädgård, förutom skolfrågor och andra samhällsfrågor som han också engagerade sig i. Från år 1873 var Hellman ansvarig för planteringar längs samtliga stambanor och fick då titeln ”Trädgårdsdirektör”. Det är oklart om Eneroth hade den titeln tidigare, men han omtalas i flera senare skrifter som den första trädgårdsdirektören.¹⁴² Både Eneroth och Hellman var anhängare av naturförsköningskonsten, som presenterades i kapitel 1 och som vi återkommer till i avsnittet ”I naturförsköningskonstens anda”. Idealet innefattade en helhetssyn på landskapet där människan och naturen skulle förädlas och kultiveras.¹⁴³

Avgörande för organiseringen av en egen planteringsverksamhet från 1860-talets mitt var Olof Eneroths förslag som han skickade till styrelsen för SJT i samband med den första översynen han gjorde. Eneroth föreslog att för det första respektive andra distriktet skulle en trädgårdsmästare anställas, en trädskola anläggas och förslag på planteringsritningar godkännas av ett ombud till styrelsen. Vidare skulle distriktets trafikchef avsätta personal till stöd för trädgårdsmästaren.¹⁴⁴ I Eneroths efterlämnade handlingar på Kungliga Biblioteket finns en sida med rubriken ”Ändamålet med trädgården vid Jernbanan”, som motiverar varför järnvägen skulle anlägga trädskolor. Av handstilen att döma är det trädgårdsmästare Anders Högdelfeldt vid trädskolan i Alingsås (se avsnittet ”Konst och smak”) som skrev:

Trädgården vid jernbanan, skulle till en början vara en plats att inslå och i förråd hafva de inköpta och eljest vid planteringarna vid Stationerna öfverblifna träden och buskarna. Vidare, och framledes, har Trädgården det uppdrag att, så långt sig göra låter, uppdraga blomsterplanter, blomsterfrön blomsterbuskar, prydnads och parkträn samt Frugtträn och bärbuskar.¹⁴⁵



Trädskola kallas i denna text för trädgård. I texten framgår också att banvakter som visar intresse för ”snygghet och ordning” kan förses med fruktträd och bärbuskar från trädskolan.

De båda samordnarna Olof Eneroth och Frey Hellman hade andra uppdrag utöver arbetet åt järnvägen. Det var långt ifrån en heltidssysselsättning vilket tillsammans med arkivmaterial tyder på att mycket av ansvaret med att ta fram ritningar, planera de omfattande planteringarna och leda det praktiska arbetet kom att ligga på trädgårdsmästarna. Uppdraget till samordnarna utgick från styrelsen för SJT. Eneroths rapporter till styrelsen har tidigare visat att så var fallet för hans del.¹⁴⁶ Ett arkivmaterial från järnvägens tredje distrikt som inte behandlats tidigare, bekräftar att upplägget var motsvarande för Hellman på det tredje distriktet:

Figur 4. Kumla med nyanlagda planteringar avbildat år 1863, från sydväst. Raka grusgångar bildade ett geometriskt mönster mellan de gräslagda ytorna söder om stationshuset. Vid stationshusets nordvästra hörn anas några större krukor och i det motsatta hörnet till höger på bilden syns svagt en häckplantering längs spåret. Från: Järnvägs museet, Fotograf: C.P. Löfman, JvmKDAA04818.

*Cirkulär**För BanAfdelningen vid 3dje Trafikdistriktet**Till Herrar BanIngenjörers efterrättelse och vederbörandes förständigande meddelas:*

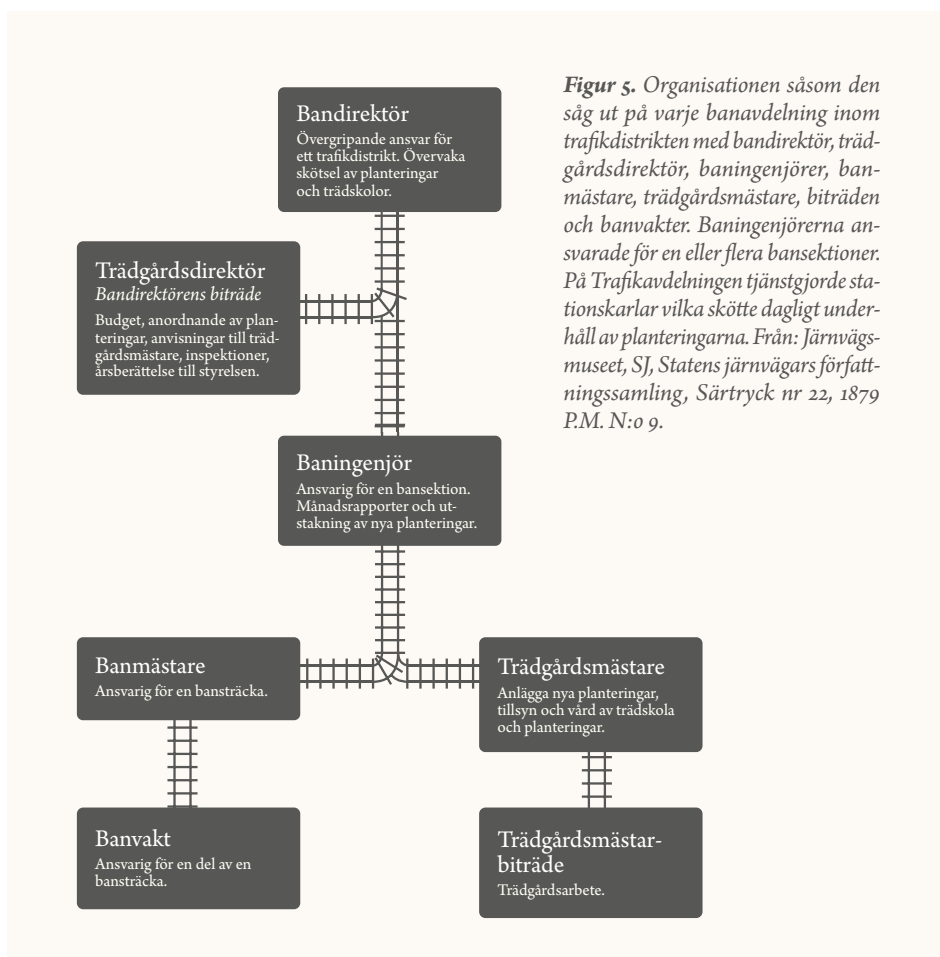
1. Herr Auditören Frey Hellman, hvilkens adress är Hvetlanda & Tångerda, har mottagit Kongl Trafik-Styrelsens uppdrag att uppgöra planer till samt leda utförandet af trädplanteringar inom banans område å 3dje Trafikdistriktet.
2. Herr Baningenjörerna hafva att utse å till sektionsbiträde vid planteringarnas utförande och dertill lemna arbetsbiträde samt för öfrigt anordna pudrettberedningar och på allt sätt gå Auditören Hellman tillhanda i hans bemödanden
3. Materialvakten Lindell å 4de sektionen ställes till Auditören Hellmans disposition för det uppgifvna ändamålet i mån av behof att såsom arbetsförman verkställa planteringar. Lindells aflöning till sådant arbete skall med En Rd 84 öre pr dag utgå å vederbörande bansektion.

*Malmö den 1 september 1864**N. F Frykholm¹⁴⁷*

Cirkuläret skickades till alla bansektioner och är underskrivet av Nils Fredrik Frykholm som var intendent för det tredje distriktet. Av texten framgår att Hellman fått uppdraget av styrelsen att ta fram planer och att leda planteringsarbetena, kallade "trädplanteringar". I registret till cirkulären står "Planteringar å banans område" som rubrik för ärendet. Det framgår också att baningenjörerna skulle utse biträden till Hellman och ordna "pudrettberedningar". Med pudrettberedning menas att latrin torkas och mals för att kunna användas som gödningsmedel.¹⁴⁸ Intressant i cirkuläret är att den arbetsförman som utsågs var materialvakt till yrket. De här ledtrådarna ger bilden av att Hellman planerade och ledde planteringsverksamheten medan banavdelningen försåg planteringsinsatserna med dels gödsel, dels arbetskraft i form av biträden. När det behövdes fanns en arbetsförman att sätta in. Syftet var försköning inom järnvägens område enligt cirkuläret.

Cirkuläret kan tyda på att trädgårdsmästare började anställas senare på det tredje distriktet. Å andra sidan fanns flera trädskolor där redan i mitten på 1860-talet, som vi ska se nedan, vilka torde krävt trädgårdsmästarkompetens för att drivas. Från år 1875 finns en uppgift om att August Philip Björling var arvoderad som det tredje distriktets trädgårdsmästare. Med början samma år infördes successivt titeln förste banmästare för trädgårdsmästarna.¹⁴⁹

Det arbetssätt som finns reglerat i en föreskrift som kom år 1879, det vill säga bara några år efter den tid som står i fokus i detta kapitel, beskriver de olika ansvarsområdena och rollerna som troligtvis gällde redan innan föreskriften kom i tryck. Bandirektören på respektive distrikt hade ett övergripande ansvar, tillhandahöll grundkartor för planteringsritningar och samrådde med trädgårdsdirektören, vilken formellt var utsedd till biträde till varje bandirektör. Banningenjörerna deltog i utstakning inför nya planteringar, försåg trädgårdsmästare med tillfällig personal och rapporterade varje månad till trädgårdsdirektören.¹⁵⁰ Planteringarna var en del av ingenjörsuppgiften, de tekniska anläggningarna och det tekniska ansvaret.



Figur 5. Organisationens såsom den såg ut på varje banavdelning inom trafikdistrikten med bandirektör, trädgårdsdirektör, banningenjörer, banmästare, trädgårdsmästare, biträden och banvakter. Banningenjörerna ansvarade för en eller flera bansektioner. På Trafikavdelningen tjänstgjorde stationskarlar vilka skötte dagligt underhåll av planteringarna. Från: Järnvägs-museet, SJ, Statens järnvägars författningssamling, Särtryck nr 22, 1879 P.M. N:o 9.



Figur 6. Denna originalskiss över trädskolan i Alingsås anger att trädskolan anlades år 1866. Trädgårds-mästarbostaden med en egen trädgård syns längst ned till vänster. Till höger en lista med "Sortiments- eller moderträd" vars nummer återfinns längs med utkanterna av anläggningen. Från: Järnvägsmuseet, SJ, Ritningar. Beskuren.

Trädskolornas nyckelroll

Kärnan i planteringsverksamheten var trädskolorna, senare benämnda växtdepåerna, där inköp, förädling och förvaring av växtmaterialet sköttes av trädgårds-mästare med biträden.¹⁵¹ Det äldsta belägget på en trädskola inom Statens järnvägar som jag träffat på är från år 1858 i Göteborg. I det första distriktet färdigställdes en trädskola i Valla, mittemellan Katrineholm och Flen, år 1866. Samma år anlades en trädskola i Alingsås som försåg det andra distriktet med växtmaterial. Det tredje distriktet verkar tidigt ha anlagt flera trädskolor, i Alvesta, Sävsjö och Stockaryd, belägna efter varandra längs den södra stambanan. Under det sista året på 1860-talet och under början av 1870-talet anlades växtdepåer i anslutning till de nya stambanorna, i Liljeholmen, Uppsala och Kristinehamn, men även det tredje distriktet fick en till växtdepå i Osby, mellan Älmhult och Hässleholm.¹⁵²

Hallsberg som exempel

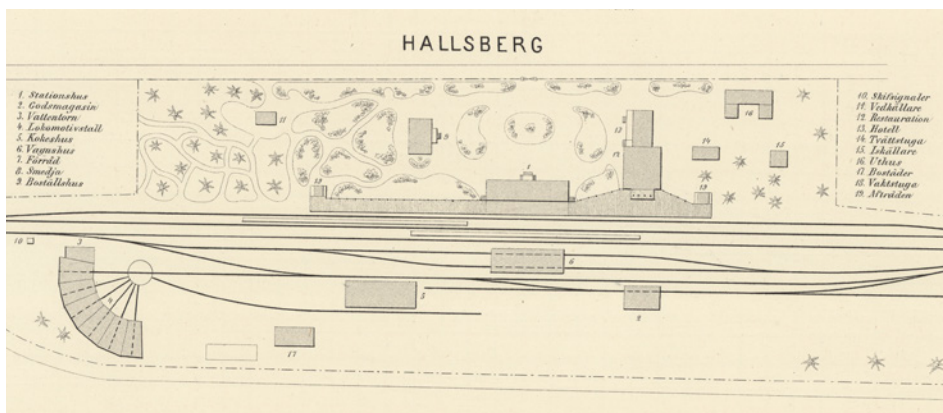
Med Hallsbergs station som ett exempel från de första stambanorna undersöks här hur planteringar vid en järnvägsanläggning kom till. Avsnittet börjar med en beskrivning av hur anläggandet genomfördes och ganska snart justerades, för att sedan diskutera hur det kom sig att planteringarna anlades och på kort tid ändrades.

Ritningar och räkenskaper

Hallsbergs station invigdes den 1 augusti 1862 som en del av sträckan Göteborg–Örebro. Järnvägsstationen i Hallsberg var knutpunkt för den västra stambanan och Sammanbindningsbanan som förband Hallsberg med Örebro, där den enskilda järnvägen Köping–Hult anslöt. I november samma år invigdes hela sträckan Göteborg–Stockholm inklusive Hallsberg.¹⁵³ På 1870-talet fick Hallsberg även en förbindelse söderut vilket innebar att järnvägsspår från alla fyra väderstreck möttes, och möts fortfarande, i Hallsberg.¹⁵⁴ Hallsbergs station anlades på ett område som tidigare var obebyggd skogsmark där flera ägo- och gränser till jordbruksgårdar korsades, några kilometer väster om kyrkan med namnet Hallsberg.¹⁵⁵ (Se Figur 7).



Figur 7. Byggande av godsmagasin till vänster och stationshus till höger i juni 1862. Notera tallarna bakom stationshuset. Mannen på bilden kan vara stationsingenjören Anton Grill. Stationsingenjörerna var ansvariga för anläggandet av alla komponenter i ett järnvägsområde. Från: Järnvägsmuseet, Fotograf: C.P. Löfman, JVMK-DAA02739. Beskuren.



Figur 8. Ritningen som publicerades år 1868 visar de ursprungliga formerna för planteringarna, vilket tyder på att uppmätningen gjordes ganska snart efter anläggandet år 1862. Stationshuset är numrerat med 1 i mitten. Spåren sträcker sig närmast i öst-västlig riktning och stationshuset ligger på den södra sidan om spåren. Från: Teknisk-Ekonomisk beskrifning, Svenska statens Jernvägsbyggnader. I. Vestra stambanan, "Stockholm-Göteborg", med utgrening till Örebro 1868, Blad 11.

Ritningar som finns bevarade från Hallsberg visar att hela stationsmiljön ingick i parkanläggningen med planteringar som ser ut att binda ihop platsen med järnvägsspåren och de olika byggnaderna. Dessa utgjordes av stationshus, boställshus, vilket var beteckningen för bostadshus för de anställda som stationsmästare och baningenjör med familjer, hotell, restaurang och mindre byggnader som tvättstuga, iskällare, vedbod och avträden. Utanför parkanläggningen, på den andra sidan spåret, fanns lokstall, vattentorn, gods magasin och ytterligare ett boställshus.¹⁵⁶ (Se Figur 8 och 9).

Räkenskaperna berättar för oss att den första planteringen till Hallsberg gjordes år 1862 av trädgårdsmästare Carl Fredrik Holmsten (1837–73), som var verksam på herrgården Karlslund några kilometer väster om Örebro. I slutet av juli fraktades växtmaterial med hjälp av två hästar från Karlslund till Hallsberg. Bland växtmaterialen ingick 25 skogslönnar, 10 hästkastanjer, nio skogskorneller, buskar som syren, fläder och doftschersmin och perenna växter som tusensköna och trädgårdsnejlika, för att nämna några. En tunna gräsfrö finns också med på räkningen som är undertecknad av Holmsten.¹⁵⁷ Senare samma år fortsatte planteringsarbetena av Holmsten med ytterligare träd som 31 balsampopplar, sex skogslönnar, fyra oxlar, fem plommonträd och sju körsbärsträd, men även med över 400 syrenplanter och 160 blomsterbuskar, rosor och pioner. Till det planteringsarbetet gick det åt sex och en



Figur 9. Överblick med nyanlagda planteringar år 1863. Boställshuset är mitt i bilden, stationshusets ena gavel skymtar på höger sida om boställshuset och till vänster syns restaurangen och hotellet. Strukturen med gräsytor, rabatter och slingrande grusgångar sträcker sig över hela stationsområdet. Från: Järnvägsmuseet, Fotograf: C.P. Löfman, JvmKDAA02745. Beskuren.

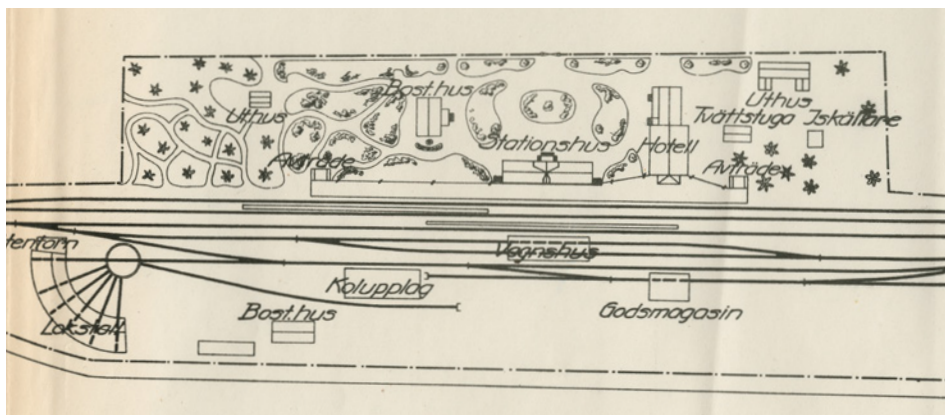
halv dagar för trädgårdsmästaren och den här gången tog han tåget mellan Örebro och Hallsberg, i tredje klass.¹⁵⁸ Planteringarna gjordes på sommaren och hösten år 1862, sannolikt för att de skulle vara klara till invigningen av Sammanbindningsbanan till Örebro i augusti och till invigningen av Västra stambanan i början av november år 1862.

Från Hallsberg finns det ett ovanligt material bevarat i form av fotografier från år 1862 och 1863. Figur 7 illustrerar hur platsen såg ut när byggnationerna kommit igång. Det var en snabb omvandling från tallskog till stationsplats. Ett senare fotografi (se Figur 9) visar stationsområdet sett från öster med ut-

Figur 10. Rabatter och gräsytor vid restaurangen och vid stationshusets östra gavel, år 1863. Foto: Järnvägs-museet, Fotograf: C.P.Löfman, Jvm-KDAA02743. Beskuren.



Figur 11. Stationsplanen med en liten del av rundelns planteringar till vänster, år 1863. Av uniformerna att döma är det en skarpskyttekår som ställt upp sig framför stationshuset. Foto: Järnvägs-museet, Fotograf: C.P.Löfman, JvmKDAA02725. Beskuren.



Figur 12. Ritningen visar hur området såg ut år 1862, men det är oklart om den baseras på den ritning som publicerades år 1868, se Figur 8, eller något annat material. Stationshuset ligger på den södra sidan av spåret. Boställshuset närmast stationshuset är det som syns i mitten på Figur 9. Från: Kortfattad beskrivning över den historiska och tekniska utvecklingen av vissa större statsbanestationer, Järnvägssstyrelsen, Stockholm 1938, Hallsberg, 1862. Beskuren.

blick över de nyanlagda planteringarna framför boställshusets östra långsida, stationsplanen och planterade ytor vid hotellets gavel. Längs spåret finns gräsytor med en rak avslutning vid ett enklare staket mot spårsidan medan en böljande linje med blompartier avslutar gräsytan åt det andra hållet. Motsvarande utformning med gräsytor finns längs staketet som avgränsar stationsmiljön mot söder. På insidan av staketet anas nyplanterade träd i en tät rad. I centrum av rundeln mitt på stationsplanen skymtar en skulptur, eller om det är en fontän. (Se Figur 9 och 11). Planteringarna karaktäriseras av gräsytor i olika mjuka former med blomstergrupper placerade i utkanten av gräsyterna, närmast grusgångarna. (Se Figur 9 och 10). Runt boställshuset ser det ut som att blomstergrupperna är större och fylligare. Var de över 400 syrenplantorna är satta är svårt att uttyda av fotografiet som visar de centrala delarna i stationsområdet (Figur 9).

På stationsplanen och runt boställshuset, som var beläget mellan stationsplanen och parken, är symboler för buskar inritade på de ritningar som visar stationsmiljön från 1860-talet. (Se Figur 8 och 12). Ingen avgränsning i form av staket verkar finnas till boställshuset. Väster om restaurang- och hotellbyggnaden är träd markerade som stjärnor och i det området ligger ett avträde och ett annat avträde är placerat på motstående sida om stationshuset, i parkområdet. Vid en jämförelse mellan fotografier tagna åren 1862 och 1863 och ritningar från 1860-talet ser det ut som att det är tallar från den tidigare skogen på platsen som är sparade och ingår i gestaltningen av anläggningen. I den östra delen av parken finns flertalet böljande gångar som slingrar sig mellan de uttritade träden. Grönyterna uppgick till cirka 13 000 m² inklusive gångar och stationsplanen, i jämförelse med stationshuset som omfattade ungefär 250 m².¹⁵⁹

Holmsten arbetade med planteringarna i Hallsberg i fyra och en halv dagar vid det första anläggningstillfället och sedan sex och en halv dagar vid avslutningen av anläggningarna.¹⁶⁰ Det framstår som lite tid för omfattande planteringar, inte minst med alla träd och buskar. Det är möjligt att arbetslaget som hörde till arbetsstationen för anläggandet av järnvägen bidrog med insatser, men det framgår inte i det studerade arkivmaterialet. Herrgården Karlslund, där trädgårdsmästaren Holmsten var verksam, ägdes under 1860-talet av ett bolag som arrenderade ut trädgården till trädgårdsmästare. Till trädgården hörde också ett orangeri.¹⁶¹ Om Holmsten i sin tur hade odlingar på Karlslund som täckte behoven, eller om han gjorde

inköpen från annat håll, syns inte i växtlistorna till räkningarna. Av räkningarna framgår däremot att inköpet av trädgårdsmästarens insatser och material hanterades som alla andra inköp till en stationsanläggning, och inte utgjorde något ovanligt.¹⁶²

Räkenskaperna visar inte om köksväxter till boställshusen planterades i det här första skedet, eller om de kom till senare. På ett fotografi från år 1912 taget från öster syns omfattande odlingar för husbehov (se Figur 13). I jämförelse med fotografiet från år 1863 (se Figur 9) har växtmaterialet närmast bostadshuset ändrats från enbart prydnadsväxter till framför allt ätbara växter och fruktträd.

”Konst och smak”

Samordnaren för den västra stambanans planteringar, Olof Eneroth, besökte Hallsberg år 1864 och fällde omdömet ”Skyddadt läge, men mager sand till jordmon. Början till anläggning gjord, men behöfver göras om helt och hållet”.¹⁶³ Eneroth kommenterade särskilt jordmånen, men vad menade han med att anläggningen behöver göras om? Det finns en odaterad skiss i Olof Eneroths personarkiv över Hallsberg med formen för de ursprungliga planteringarna inritade och däröver ett förslag till mer sammanhängande grönytor. Dessutom finns en anteckning om ”Tallskog” i den östra delen av området. (Se Figur 14). Skissen ser ut att vara gjord av Anders Högfeldt (1837–1922), trädgårdsmästare från år 1866 i Alingsås vid det andra distriktet.¹⁶⁴ (Se Figur 23 i kapitel 3). I en rapport skriven av Olof Eneroth står det så här om vad som gjordes vid Hallsbergs station år 1866:

Ny plan uppgjordes, eller, rättare, den gamla reglerades och ändrades enligt platsens och smakens fordringar. En del gamla vägar igenlades: de som bibehölls, liksom äfven de nya gjordes tillräckligt breda. Planerna omgräfdes, försågs med matjords-påfyllning, gödslades, besåddes (med 60 tu gräsfrö) och planterades. Af arbetet, som till större delen fullbordades 1867, återstår ännu en del.¹⁶⁵



Figur 13. Boställshuset närmast stationshuset fotograferat från öster år 1912, vilket innebär att odlingarna för husbehov då låg på baksidan av huset sett från stationsplanen. Foto: Järnvägmuseet, Jvm-KBAA02031. .

Liksom i citaten nedan talades det om smak. Här uttrycks det som att det är platsen och smaken som fordrar ändringar i den anläggning som hade utförts bara några år tidigare. Eneroths resonemang handlar om att platsen i sig krävde en viss typ av utformning.¹⁶⁶ Det ska också påpekas att det inte bara var Hallsberg som inte höll måttet enligt Eneroth. I den redogörelse han skickade till styrelsen för SJT år 1864 påtalade han att ritningar saknades, att jordarbeten var undermåliga, det var dåliga val av växtmaterial och att gångar ofta var gjorda utan ”konst och smak”. Sammantaget menade Eneroth att planteringarna i det första distriktet ”böra anses såsom tillsvidare i det hela taget ogjort”.¹⁶⁷ Det var en hård dom.

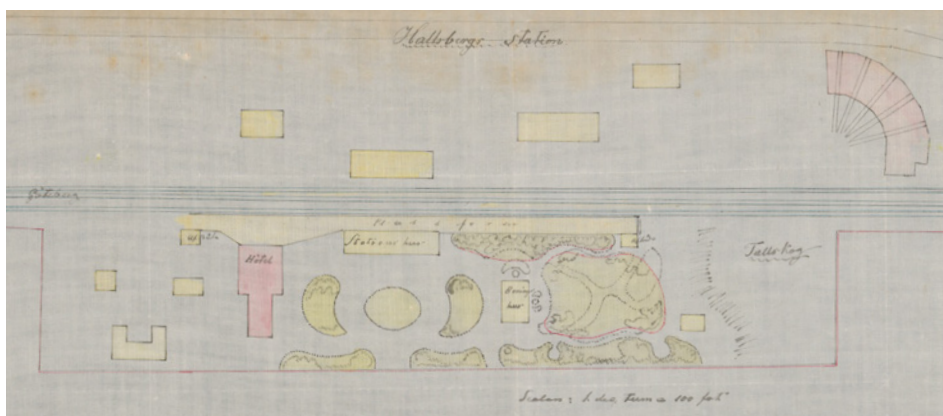
Efter bara några år omvandlades således parkmiljön i Hallsberg med färre och bredare gångar och gräsplanerna såddes om. Det här väcker frågor om synen på trädgårdsodling. Var det så att formerna och växtvalen ansågs ålderdomliga efter bara några få år så att det motiverade omplanteringar? Betoningen på jordens beskaffenhet och gräsmattornas skick tyder på att det var grundarbetet Eneroth och Högfeldt ville göra om och att de hade synpunkter på hur själva anläggandet av planteringarna hade gjorts. Naturförsköningskonsten, som introducerades i avsnittet ”Naturförsköningskonst” och som vi ska fördjupa oss i senare, verkar här handla om trädgårdsodlingens hantverk tillsammans med idéer om hela miljös utformning. Som vi kommer att se nedan uttryckte Eneroth tankar om förädling och att formandet av en plats handlade om att spegla den inre bildningen, vilket gjorde att grundutförandet av planteringarna var helt avgörande för helhetsintrycket.

Styrelsen för SJT hade avsatt medel för ”förskönande af åtskilliga stationer medelst anbringande af smakfulla ordnade planteringar” under åren 1866 och 1867. Hallsberg var en av de utpekade stationerna.¹⁶⁸ I det här sammanhanget talades det alltså om planteringarnas roll för försköning. Förslag på planteringar togs fram, träd och buskar beställdes från Lübeck och häckplantor rekvirerades från Experimentalfältet i Stockholm. Experimentalfältet, som hörde till Kungliga Lantbruksakademien, bedrev en omfattande trädgårdsverksamhet med försäljning och utbildning. Eneroth hade tjänstgjort där år 1855.¹⁶⁹ De inköpta växterna förvarades i trädskolan i Alingsås i väntan på utplantering. Gräsfrö beställdes från ”utlandet” och blomsterfrö ”togs” i Göteborg, men det framgår inte mer specifikt varifrån. Från Göteborg ”togs” också träd och buskar. Det skulle kunna tyda på att plantskolan som hörde till järnvägen fanns kvar i Göteborg, eller att växtmaterialet köptes från Trädgårdsföreningen eller någon annan försäljare.

Gödsel kom till en början enligt de bevarade anteckningarna från järnvägens egna hästar i Göteborg.

Inför försköningsarbetena på stationerna skickades en instruktion från intendenten vid det andra distriktet till överbaningenjören att matjord skulle tas fram och "att pudrettberedning å alla nämnde stationer utan uppskof ingångsättes".¹⁷⁰ Uppmaningen att genast börja med pudrettberedningen visar att gödsel var en viktig del i trädgårdsarbetet. Motsvarande anvisning gjordes som vi sett också inför arbetena på den södra stambanan.

Eneroth beskrev att jordtransporterna var den svåraste delen av arbetet. I Eneroths efterlämnade material framgår att det var "Trädgårdsmannen" som utarbetade ritningarna till planteringarna, i det här fallet Anders Högfeldt. Som ett exempel på att växtmaterial ibland skänktes av markägare kan detta läsas i Eneroths anteckningar: "Vid Svartå o Degerfors arbetade Ingeniörerna mästadels efter eget godtfinnande; emot hösten blef dock Trädgårdsmannen anmodad att plantera de träd och buskar hvilka af närliggande Herrar bruksägare blifvit skänkta åt järnvägen"¹⁷¹, men till Hallsberg köptes växtmaterialen både från Göteborg, Stockholm och Lübeck. I Hallsberg minskades och breddades gångarna, grus schaktades bort, matjord placerades ut, gräsfrö såddes och en pyramidalm, två hängaskar och 24 törnrosbuskar planterades våren 1866. Det verkar inte vara några större förändringar av det tidigare växtmaterialiet, utan snarare kompletteringar av några träd och ett antal rosbuskar förutom att gräsmattor såddes om. Det framgår inte om



Figur 14. Den odaterade skissen med trädgårdsmästare Anders Högfeldts handstil, vilken visar de befintliga strukturerna och förslag till nya former inritade med röd linje. I den östra delen står "Tallskog" skrivet, att jämföra med tallarna i bakgrunden på Figur 7. Från: Kungliga Biblioteket, Handskriftssamlingen, Olof Eneroth: Manuskript m.m., HS Acc2003/3:1. Beskuren.

något befintligt material togs bort. Sedan planterades buskgrupper och grävdes gropar för träd hösten 1866 och på våren efter såddes ännu mer gräsfrö.

Om arbetena fortsatte år 1868 framgår inte av arkivmaterialet men år 1869 gjordes följande: "Gräsmattan reparerades medelst insåning af nytt gräsfrö der sådant ansågs nödigt alla grupper gräfdes och putsades; blomsterfrö insåddes till garneringar Dessutom blef planterade en häck 1200. fot lång utmed östra gränsen Hårtill användes Caragana."¹⁷² Häcken av sibirisk ärtbuske kallas i ett renskrivet dokument för "stängselhäck". Plantorna till häcken kom från Experimentalfältet. En intressant uppgift i Eneroths efterlämnade material är att omgrävning av gräsplaner och odling av potatis gjordes för att förbättra jordens beskaffenhet, vilket återigen visar att jordkvalitén ansågs vara viktig. Redovisningen kan tolkas som att antalet arbetsdagar för 1869 års arbeten uppgick till över 30 med biträden, vilka erhöll olika ersättningar.¹⁷³ Det tyder på att olika arbetsuppgifter arvoderades olika mycket.

Med naturförsköningskonstens betoning på kvalité, smak och kunskap omformade Eneroth och trädgårdsmästare Högfeldt med biträden planteringarna i Hallsberg. Idealet i form av naturförsköningskonst kan förklara

varför det uttrycktes tydliga uppfattningar om vad som behövde göras om i planteringarna, som endast var några år gamla. Begreppet smak återkommer flera gånger i Eneroths efterlämnade material, likaså betydelsen av jordmån. Planteringarna i Hallsberg, och på de andra platserna

Figur 15. Stationshuset från söder på 1880-talet med en rundel på gårdsplanen, gräsytor, grusgångar, träd och buskar. I förgrunden anas en dragoxe och en häst. Från: Järnvägs museet, JvmKABA00128. Beskuren.

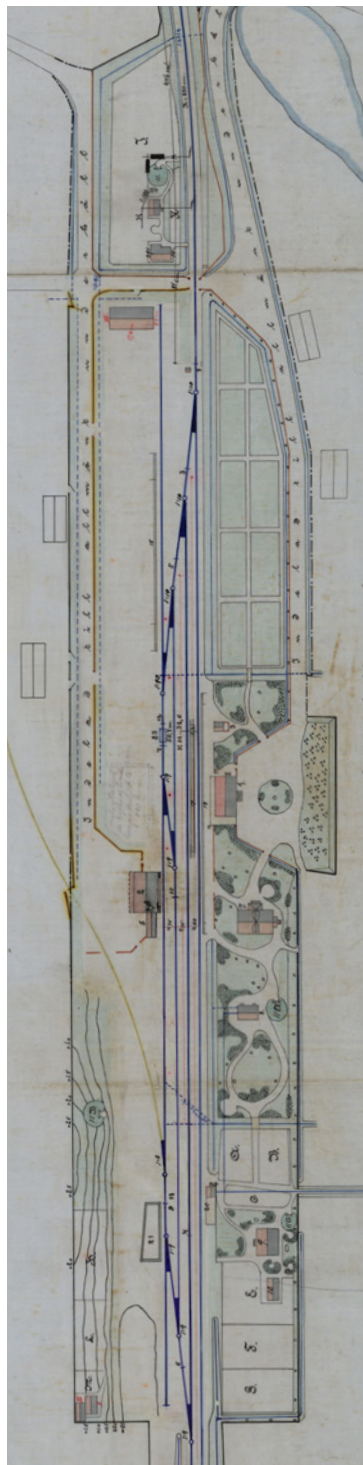


inom järnvägen, skulle kunna ses som uttryck för naturförsköningskonstens ideal om inre och yttre odling och betydelsen av odling inom samhällsutvecklingen. Naturförsköningskonst och järnvägsplanteringar som uttryck för modernitet kommer att fortsättas att diskutera nedan.

Att skapa en plats

I Hallsberg, liksom längs de övriga sträckorna av stambanor, skapades helt nya platser där planteringarna kan ha haft rollen som "perfected forms of place making" för att citera landskapshistorikern John Dixon Hunt.¹⁷⁴ Att rama in de nya platserna, den nya tekniken och de nya byggnaderna med planteringar tolkar jag som att järnvägsplanteringarna utgjorde en viktig del i skapandet av nya platser och för att göra platserna och resandet inbjudande. Vilken känsla de nya platserna förmedlade och hur ortsbefolkning och resenärer pratade om platserna måste ha varit viktigt för att få med dem i det moderna projektet. Med planteringar skapades platser att vistas i för de som skulle resa med tåg och för de som väntade på någon. På dessa platser kunde också en känsla ges av den nya tekniken och världen utanför den egna orten. Under tiden för anläggandet av stambanorna ser jag det som att många grupper var angelägna om trivsamma platser längs spåren – järnvägens anställda, stationssamhällenas invånare, resenärer och politiker som förespråkade järnvägens utbyggnad för att nämna några. Funktionen att vistas i platserna, att känna sig bekväm och att trivas där var viktigt för införandet av det nya transportmedlet.¹⁷⁵ Med blandningen av olika människor, från olika samhällsklasser, kan det ha varit av extra betydelse att skapa ordnade rum att mötas i utan att träffas.¹⁷⁶

Som vi sett i exemplet Hallsberg hade planteringarna en viktig roll med tanke på omfattningen, variationen i växtmaterial och att justeringar gjordes efter bara några år. Planteringarna fick kosta, både i tid och pengar. Att skapa helt nya platser, som det var frågan om i Hallsberg och på många andra ställen längs stambanorna, måste ha varit en stor uppgift. Att omvandla naturmark till nya järnvägssamhällen på kort tid, liksom utmaningen att passa in den nya tekniken i befintliga städer som Stockholm, Göteborg, Lund och Örebro, präglade järnvägsbygget. Platserna skapades med hjälp av arkitektur, tekniska anläggningar och planteringar. Till platserna kom liv och rörelse med människor och ångtåg. Även växter bidrog till liv och rörelse på platserna genom att de vajar i vinden, skapar variation och förändras när de växer och med olika årstider.



Planteringarnas form och funktion

Kan då Hallsberg ses som ett typiskt exempel på hur de första platserna längs stambanorna formades? Ja, jag tolkar det som att det var det gängse sättet att anlägga järnvägens platser enligt uppmättningsritningar som gjordes av den västra och södra stambanan och enligt det arkivmaterial som finns bevarat. I anslutning till varje ny järnvägsstation anlades en stationspark, ofta längs med spåren på sidan av stationsbyggnaden och ibland på andra sidan stationsplanen från stationshuset sett. På många platser anlades en rundel, en cirkelformad plantering, på stationsplanen mitt för stationshuset och rabatter vid grunden mot stationshuset och andra byggnader som restaurang och hotell. Planteringar vid avträderna, ofta två eller tre inom samma järnvägsmiljö, verkar ha ägnats extra omsorg med buskar, träd och andra växter. Gräsmattor med böljande grusgångar präglade strukturen i många stationsområden, precis som i Hallsberg.¹⁷⁷

Järnvägsparterna skyddade mot solen, användes som mötesplatser, erbjöd möjligheten att studera växter och bidrog till hälsoaspekter.¹⁷⁸ Specifikt för järnvägsparterna

Figur 16 a och b. Aneby station med prydnadsplanteringar, odlad jord och trädskola. Ritningen är odaterad men kan vara den ursprungliga bangårdsritningen från 1870-talet. Stationshuset är byggnaden i mitten med en rundel framför. Lägg särskilt märke till trädskolans utbredning med sina rektangulära odlingsytor ovan (norr om) stationshuset längs spåret och personalens odlingslotter markerade med bokstäver längst ned (söderut) och högst upp (norrut). Nedan visas ett utsnitt från ritningen där det framgår att de odlade ytorna användes av stationsföreståndaren, stationskarlar, banvakten och pumparen. Från: Järnvägs museet, SJ, Ritningar. Beskuren.

A. Daställojerd för Stationsföreståndaren 230 kom			
D	ds	ds	247 "
E	ds	ds	190 " 717 kom
F	ds	ds	536 "
G	ds	ds	536 "
H	ds	ds	536 "
I	ds	ds	536 "
J	ds	ds	1793 "
K	ds	ds	190 " 1925 "
L	ds	ds	362 "
M	ds	ds	117 "
I. Dorningshus tillh. Pumparen & Sandabl			
II	ds	ds	ds
III. Magasin " Som S.A. Ketterstrand, areal 159 kom			

var att de erbjöd passagerarna en plats att spendera sin tid medan de väntade på tågen. Växterna hjälpte också till att dölja lukter från avträden och ånglok. Anmärkningsvärt är att järnvägsplanter i många städer och samhällen var de första parkerna som anlades som offentliga parker.¹⁷⁹ När järnvägsplanter började etableras på 1850-talet fanns offentliga parker enbart i ett dussintal städer. Stadsparkerna kom till på olika initiativ, till exempel av staden, borgerskapet, föreningar eller kungen.¹⁸⁰

Träd och häckar planterades längs järnvägen som skydd mot eld, starka vindar, snö och olyckor. Gräs och buskar anlades längs spåren och på stationsområdena. Järnvägens restauranger, väntsalar och kontorsrum försågs med prydnadsväxter men vi vet ännu inte i detalj hur den verksamheten såg ut och när den började. Just från Hallsberg finns fotografier från järnvägsrestaurangen år 1863 som visar stora krukväxter som dekorationer på borden. De anställda hade egna prydnadsplanteringar och odlingar för husbehov vid sina bostadshus som tillhörde järnvägen. Sammantaget kan det tolkas som att planteringar användes för prydnad, nytta och skydd.¹⁸¹ Dessa tre aspekter av järnvägsplanteringar kommer undersökas ytterligare nedan, framför allt begreppet nytta och om det kan likställas med praktisk nytta och födoämnen eller om det rymmer fler betydelser i sitt tidsmässiga sammanhang.

Järnvägsplanteringarna kan ses som ett uttryck för den rådande synen på offentliga platser, den nya tekniken och vad människan uppskattade under uppstartsfasen av stambanorna. Med dagens ögon, där järnvägsstationer ofta är omgivna av hårdgjorda ytor eller sly, väcker det frågor om hur det kommer sig att anläggandet av 1800-talets järnvägssystem innefattade omfattande ansträngningar för att arrangera växter och planteringar. Den tidens praktik visar att järnvägsplanteringar var en fundamental komponent i det tekniska transportsystemet.

Den industriella moderniteten

Stambanornas första tid kan placeras i den industriella moderniteten.¹⁸² I kontexten järnvägar och planteringar är förhållandet mellan modernitet, mobilitet och förändring av särskilt intresse. Som geografen Tim Cresswell har diskuterat är mobilitet centralt för modernitet.¹⁸³ Järnvägar, vilka använder teknik för att åstadkomma mobilitet, har länge setts som en symbol för 1800-talets modernitet.¹⁸⁴ Media- och kommunikationsforskaren Ylva Habel har använt termen modernitetbefrämjare för att beskriva rollen för

en mjölkbuss i en PR-kampanj för mjölk under 1930-talet.¹⁸⁵ Att diskutera järnvägsplanteringar som modernitetbefrämjare på motsvarande sätt ger öppningar för nya tolkningar av företeelsen. I detta avsnitt provas dels nytta, naturförsköningskonst, och begreppsparet teknik och trädgård, dels nationsbygget som modernitet för att se hur järnvägsplanteringar kan tolkas som modernitetbefrämjare.

Vad är av nytta?

När vi idag talar om nytta är det lätt att associera till användbarhet och praktisk nytta. I vår samtid ses ofta en avgränsad teknisk och ekonomisk inriktning som nytta medan gestaltning och trädgårdskonst betraktas som något annat, något extra som kan läggas till om ekonomi finns. Arkitekturhistorikern Olle Svedberg har i artikeln "Om ändamålsenligheten" resonerat kring vad begreppet ändamålsenlig rymmer inom arkitektur. Svedberg följer begreppet från Vitruvius och framåt och menar att fram till 1800-talet ingick idéer i och om arkitekturen som var en del av nyttan. Nyttan var inte enbart vad som var praktiskt utan även idéassociativt och poetiskt för att använda Svedbergs förklaringar. Arkitekturens uppgift var att gestalta ett idéinnehåll enligt flera arkitekturteoretiker från antiken och framåt, även om andra teorier också presenterades under 17- och 1800-talen. Eller uttryckt med andra ord: arkitekturen hade en själ.¹⁸⁶

Om vi ser på nytta utifrån 1800-talets uppfattningar kan arkitektur och trädgårdskonst ha varit en del i nyttan att bygga järnväg. I själva verket kan de ha ingått i idén om vad en järnväg var. Förutom planteringarnas nytta som skydd och källa till föda, är det mycket möjligt att planteringarna hade sin ändamålsenlighet vid järnvägen inom järnvägsanläggningar som *idé*. Med det perspektivet var planteringar inte bara en symbol för att markera att det nya transportsystemet var av betydelse och inbäddat av omsorg, utan också att planteringarna tillsammans med de tekniska anläggningarna utgjorde själva idén om vad som var av nytta. Att tidigare forskning, inklusive min egen licentiatuppsats, benämnt odlingen av födoväxter som järnvägens nyttoodlingar blir i så fall missvisande om det tolkas som att det bara var den typen av odling som var av nytta under 1800-talet.

Det finns formuleringar från tiden om att nytta och skönhet går hand i hand, vilket kan tolkas som att de förstärkte varandra och hörde ihop.¹⁸⁷ I den äldsta tryckta föreskriften för planteringsverksamheten, från år 1879, är tre olika typer av planteringar formulerade utifrån att det är markytan det

handlar om. De tre olika typerna är: prydnadsplanteringar och växtskolor, boställsjord och jord för avkastning som tillfaller "Statens jernvägstrafiks Enke- och Pupillkassa". Benämningen nyttoplanteringar används inte i denna föreskrift. Nyttoplanteringar finns inte heller med i Svenska Akademiens ordböcker.¹⁸⁸ Användningen av ordet nyttoplanteringar för 1800-talets företeelse medför en risk att tankarna går åt fel håll, som att det bara betyder föda och det synbart praktiska användningsområdet för skydd. Som jag ser det inbegrepp ordet nytta i dessa sammanhang en överordnad betydelse genom hela idén med en helhet av ny teknik, nya planteringar och ny arkitektur.

Det finns flera exempel från 1800-talets mitt på att parkers och planteringars nytta diskuterades i tidningar, tidskrifter och böcker. Ofta skedde det ur ett stadsperspektiv som kan kopplas ihop med hälsofrågor och städernas utbyggnader. I samband med folkskolestadgan debatterades nyttan med skolträdgårdar, inte minst av Olof Eneroth. Planteringar i anslutning till andra allmänna byggnader som badhus, fängelser, sjukhus och järnväg ser inte ut att ha debatterats på samma sätt.¹⁸⁹ Det kan vara så att de inte diskuterades för att det var självklart med planteringar till allmänna platser som byggdes av staten eller kommuner. Det är alltså mycket möjligt att planteringar ingick i det som ansågs som nytta under 1800-talet.

I naturförsköningskonstens anda

Naturförsköningskonst var ett ideal som förespråkades av flera debattörer och trädgårdsexperter under 1800-talets andra hälft. Parker och trädgårdar var en grund i naturförsköningskonsten, men idealet handlade långt ifrån bara om trädgårdskonst. "Fördenskull, när vi talar om *naturförsköningskonst*, mena vi med detta ord något helt annat än blott och bart trädgårdsodling. Emellan den förra och den sednare finnes intet annat samband, än att den sednare bildar den historiska utgångspunkten för den förra och utgör liksom den förras tjensteande".¹⁹⁰ Det här tolkar jag som att det var något högre, och idémässigt, för att anknyta till resonemanget om nytta ovan, som naturförsköningskonsten avsåg. Dessutom framstår det som att naturförsköningskonsten var ett (i Sverige) nytt synsätt, där trädgårdsodling var en beståndsdel och ett medel för att uppnå ett högre ideal.

På ett konkret sätt påverkade idealet järnvägens planteringar när Eneroth lät göra om flera anläggningar i naturförsköningskonstens anda med argument som att jordmänen behövde förbättras, gräsmattor behövde sås om och anläggningarna behövde bli mer smakfulla, som vi sett ovan i exemplet

Hallsberg. Att flera planteringar gjordes om och justerades efter bara några få år efter den första etableringen visar på att det här var avgörande aspekter som var viktiga i samtiden.¹⁹¹ Om Hellman och hans kollegor på den södra stambanan praktiskt arbetade på samma sätt har inte kunnat utläsas av det studerade arkivmaterialet men även Hellmans teoretiska inriktning var inspirerad av naturförsköningskonsten.¹⁹²

Enligt landskapsarkitekten Eva Gustavsson var det inom Eneroths kretsar

en självklarhet att konsten inom arkitektur och trädgård skulle ges samma upphöjda position som de sköna konstarterna poesi, måleri, musik och drama. Järnvägssamhällets byggnader, parker och trädgårdar skulle därmed inte bara markera den välbehövliga aura av stadsmässighet som eftersträvades. De skulle också ha ett bildningssyfte, som i sin förlängning skulle verka moraliskt karaktärsdanande.¹⁹³

Även landskapsarkitekten Joachim Schnitter framhåller i sin doktorsavhandling om Olof Eneroth att Eneroths intresse för trädgård och odling handlade om bildning, folkuppfostran och folkundervisning. Den gemensamma nämnaren var förädling.¹⁹⁴ 1800-talets syn på naturen och människans moral och ansvar väcker tankar i förhållande till dagens debatt om klimatkris och samtidens skövling av naturresurser. Naturförsköningskonsten kanske rentav har perspektiv att bidra med, mer än 150 år efter dess storhetstid?¹⁹⁵ Det går också att ställa sig frågor om varför denna konstform varit förbisedd i historisk forskning.¹⁹⁶

I en undersökning av vad naturförsköningskonsten stod för är det lätt att det blir slagsida åt vad samordnarna för planteringsverksamheten hade för avsikter och vad de uttryckte eftersom det är material efter dem som i huvudsak påträffats i eftersökningarna av bevarat arkivmaterial och tryckta publikationer. Risken finns att framställningen lutar åt att det var de här enskilda personerna som drev idealen och som planteringsverksamheten hängde på. Min poäng är att planteringarna var med i järnvägssystemet som fundamentala komponenter redan från början. Det handlar inte om några få personer som åstadkom planteringsanläggningarna på speciella platser. Synen på att planteringar var en del av järnvägssystemet måste ha delats av många. Om inte, skulle inte planteringarna utförts så systematiskt och omfattande som var fallet.¹⁹⁷ Här går det att fundera över varför tidigare forskning haft en tendens att utgå från enskilda personer i ledande befattningar och inte vägt in de större sammanhangen och nätverken av människor som var inblandade.

För att ändå återgå till Eneroth och Hellman så är det framför allt Eneroth som formulerat och diskuterat naturförsköningskonsten och dess betydelse under 1800-talets andra hälft i Sverige. Om trädgårdsodling var en fundamental del i järnvägssystemet kom naturförsköningskonsten att fördjupa betydelsen av odling med ytterligare dimensioner. Odlingen i sig kan ses som en modernitetbefrämjare med sina aspekter av nytta som diskuterats ovan, och i förhållande till teknik, som kommer att diskuteras längre fram. Men frågan är om inte naturförsköningskonsten kan ses som ytterligare en förfining och samtidigt en breddning av trädgårdsodling som befrämjare av modernitet.

Naturförsköningskonsten ser jag som en förklaring till att planteringar stärktes som en fundamental del i järnvägens anläggningar. Det kan också vara så att naturförsköningskonsten fick sitt genomslag något senare, efter att de första järnvägsplanteringarna var anlagda, vilket påverkade befintliga planteringar. Trädgårdsmästarkompetensen var ytterst viktig inom inriktningen. Naturförsköningskonsten var en strävan efter förfining av rådande trädgårdsodling och synsätt, och kan ses som ett uttryck för sin tids modernitet.

Teknik, trädgård och skönhet

Teknik och trädgård är ett begreppspär som vi i vår tid vanligen inte sätter samman eller diskuterar i relation till varandra. På 1800-talet var däremot teknik och trädgård nära förenade. Hur kommer det sig? Olof Eneroth formulerade järnvägens roll som kulturbärare på det här sättet i början av 1860-talet: "Och nu midt uppe i allt detta kommer järnvägen. Det är en hel kulturström, som med ens bryter sig fram genom våra bygder, och på den strömmen kommer smaken farande."¹⁹⁸ Citatet speglar synen att den nya tekniken och det nya transportsättet kom med en ny kultur där smak, trädgård och skönhet ingick. Järnvägsnätets utbyggnad sågs som en väg att sprida intresse för odling och skönhet, uttryckt på följande vis av järnvägsarkitekterna Adolf Edelsvärd och Folke Zettervall när de blickar tillbaka på de första decennierna av anläggandet av stambanor: "Huruvida stationshusens utseende gifvit anledning till försköning av omgifningarna våga vi icke afgöra, men det gläder oss kunna äfven i detta sammanhang anteckna, att vackra planteringar vid nästan alla stationer blifvit utförda och förvisso i sin mån bidragit till uppodlandet af befolkningens skönhetssinne."¹⁹⁹

Förutom om skönhet talades det även om "snygghet" som vi sett ovan i en beskrivning av syftet med trädskolor. I samband med att helt nya plat-

ser anlades i anslutning till järnvägen framstår det ha funnits en idé om snygghet med nya byggnader, torg och allmänna platser.²⁰⁰ Under den här tiden kan teknik och trädgård i kombination ha betraktats som skönhet och estetik. Det talades om skönhet, snygghet, försköning, smak och det som var vackert som en del av den rådande diskursen.

Järnvägsstationerna, som byggdes allt eftersom sträckorna med järnväg drogs, blev platser för väntan och kanske längtan. Väntan och längtan efter någon som skulle komma med tåg, eller väntan och längtan efter en resa till något eller någon med tåg. Idéhistorikern Ronny Ambjörnsson har lyft fram växters symbolik när de gäller väntan och längtan: "Till det växande hör också väntan och längtan, alltså tiden, både det förflutnas tid och det kommandes. Ingen trädgårdsodlare kan vara omedveten om tiden. När hon sår ett frö tänker hon framåt på den färdiga blomman som måste få plats, när hon klipper ner en perenn tänker hon bakåt på den en gång vackra blomman, men också på den nya blomman som tids nog kommer."²⁰¹ Med de orden är det inte långt mellan tågresa och växande växter med väntan, längtan och upplevelse av tid och rörelse.

Nationsbygget: odla framsteg

Statens strävan efter att bygga beständigt och prydligt går tillbaka på förordningar från 1700-talet.²⁰² Stationshusen skulle fungera som förebilder, både tekniskt och estetiskt. Enligt arkitekten och konstvetaren Gunilla Linde-Bjur fanns också en strävan efter en "självständig nationell byggnadsstil", när nya typer av byggnader skulle uppföras längs järnvägen. Det uteslöt inte intryck från andra länder, vilka studieresor och användningen av samtida utländsk facklitteratur är tecken på.²⁰³

Järnvägen utgjorde en central del i 1800-talets nationsbygge och samhällsutveckling, präglad av centralstyrning och patriarkala ideal. Med 1400 kilometer nybyggda spår och närmare 200 nya stationsmiljöer under tidsperioden 1855–1875 som vi sett ovan, förband systemet orter och till och med länder med varandra. Järnvägens platser i sig fick en viktig roll i nationsbygget. De skulle signalera struktur och ordning.²⁰⁴ Planteringar med sina tydliga former och skötsel av växtmaterial bidrog som jag ser det till detta. Sociologen Zygmunt Bauman har lyft fram: "Att hålla ordning betyder att hålla samhället – denna väv av sociala växelverkningar – strukturerat" och att "Struktur innebär ontologiskt att händelser återkommer, att de utvecklar ett monotont mönster; epistemologiskt innebär den (därför) förutsägbarhet.

‘Strukturerat’ kallar vi ett rum där sannolikheterna inte är slumpmässigt fördelade”.²⁰⁵ Det strukturerade kan ha haft en central roll längs järnvägarna för att signalera trygghet och tydlighet. Järnvägsplatsernas beståndsdelar med spår, byggnader för olika funktioner och planteringar följde ett liknande mönster på alla platser, vilket måste ha underlättat för resenärernas mottagande och användning av det nya transportsättet.

I nationsbygget var det av vikt att invånarna skulle känna sig trygga på de nya platserna och tala gott om dem.²⁰⁶ Till upplevelsen av de nya platserna bidrog platsens fysiska utformning och vad som utspelade sig där. Trädgårdsanläggningars funktion som platsskapare tolkar jag som en viktig roll för planteringar längs järnvägen.

Att hålla ordning, tillägna sig landskap och legitimera sitt nyttjande och ägande genom att hävda markytor går tillbaka till jordbrukssamhället, vilket diskuterats av etnologen Ella Johansson. Dessa övergripande ideal präglade, som jag ser det, sättet att anlägga den nya järnvägstekniken och hur markytors togs i anspråk, tuktades, gestaltades och hölls städade. Marken till stambanorna köptes in från olika markägare, vilket motiverade odling och bearbetning som ett sätt att markera den nya funktionen och ägandet.²⁰⁷

Invigningar av nya järnvägssträckor fick särskild uppmärksamhet med kunglig närvaro, påkostade middagar och långa tal. Historikern Peter Aronsson har diskuterat invigningarnas roll i nationsbygget och lyft fram bildning och framåtskridande som viktiga beståndsdelar.²⁰⁸ Att planteringar fick en betydelsefull roll till inramningen av det budskapet kanske inte är så förvånande. Aronsson har även sammanfattat statens roll som ”effektiv storföretagare” inom järnvägen genom punktlighet, ordning och arbetsdisciplin som viktigt i den nationella gemenskapen och moderniteten. Det rådde en ”ordningens och effektivitetens ideologi” i strävan efter att strukturera landet.²⁰⁹

Det är inte omöjligt att de nya platsbildningarna längs järnvägen fyllde motsvarande funktion som etnologen Håkan Berglund-Lake tolkat platstagande i 1800-talets sågverkssamhälle: ”Rummet fick ett pedagogiskt innehåll, en yta att i praktiken manifesteras makt och kontroll på. Den pedagogiska kraften låg i det rumsliga arrangemangets tydlighet som hade en förmåga att tvinga blicken i bestämda banor. Genom att vistas i denna miljö blev arbetarbefolkningen utsatt för en läroprocess, en förmedling uppifrån och ner hur verkligheten borde vara organiserad.”²¹⁰ Vidare menar Berglund-Lake att: ”Symbolerna är det ideala mediet genom vilka individualiteten och det ge-

mensamma länkas samman. De gemensamma symboliska formerna hade förmågan att *sammanföra* de individuella olikheterna utan att de uppfattades som avvikande och ifrågasattes.²¹¹ Järnvägsplanteringar som representanter för nationsbygget ser jag som att de även fungerade som symboler för det gemensamma, oavsett klass eller bakgrund.

Med det nya transportsättet krävdes nya vanor som resenärerna behövde lära sig, men också känslor som skulle hanteras.²¹² Den helt nya typen av offentliga platser som järnvägsstationerna utgjorde skulle fungera för resenärer, personal och ortsinvånare. Enligt Bauman behöver människan ordnade rum för att kunna mötas utan att träffas.²¹³ Med det perspektivet ser jag järnvägsarkerna som en av de viktigaste arenorna till användningen av platserna och det nya transportsystemet.

Parallellt med järnvägens satsningar på planteringar pågick en liknande rörelse inom hushållningssällskapen. Hushållningssällskapen, vilka i många län bildades i början av 1800-talet, arbetade för att förbättra ekonomin på landsbygden. De blev betydelsefulla aktörer i samhällsutvecklingen, nationsbygget och järnvägens utbyggnad.²¹⁴ Länsträdgårdsmästare började anställas av hushållningssällskapen från 1860-talet och arbetade med rådgivning och praktisk planteringsverksamhet vilket resulterade i en mängd nya trädgårdar över hela landet.²¹⁵ Tillsammans med det växande antalet stadsparker och järnvägens alla planteringar visar detta att trädgårdsanläggningar var en viktig del i den industriella moderniteten och ett sätt att odla fram nationsbygget och framsteg.

Järnvägsplanteringar som modernitetbefrämjare

Det moderna projektet hade under 1800-talet mål som bildning, kultur, smak, ordning och samhällsutveckling. Naturförsköningsskonst och ett nationellt järnvägssystem kunde bidra till dessa mål. Järnvägsplanteringar i naturförsköningsskonstens anda och som en komponent i järnvägssystemet kan i det sammanhanget ses som modernitetbefrämjare.

Under 1800-talet skulle många lockas till det nya transportsystemet utifrån olika krav och ekonomiska möjligheter, med tre klassindelningar till vagnar och gemensamma utrymmen som väntsalar och restauranger. Utemiljön med järnvägsark och stationsplan var inte uppdelade på samma sätt. Att flanera och promenera var en del av den borgerliga kulturen, som efter en tid spreds till andra samhällsklasser. Hälsofrågor debatterades livligt under perioden 1855–1875 och parker lyftes ofta fram som viktiga beståndsdelar

i städerna. Järnvägsparkerna måste ha passat som hand i handsken för de olika behoven och funktionerna med människor, ofta främmande för varandra, som skulle vänta på tåg för att resa själva eller ta emot besök, med traditionen att flanera och med intresset för parker och växter.

Växternas symboliska funktion tolkar jag på flera sätt. De var ett sätt att materiellt och symboliskt paketera in resandet. Växterna symboliserade rörlighet, föränderlighet, väntan och längtan. De kan också ses som en symbol för bildning och för modernitet i form av nya moderna växter. Planteringarna var definitivt något annat än naturmark som tidigare ofta funnits på platserna.²¹⁶ Järnvägsparkerna utgjorde en strukturerad plats att vistas i. Den industriella moderniteten i form av järnväg ser jag som att den inte bara ramades in, utan också förstärktes av planteringar – järnvägsplanteringar som modernitetbefrämjare.

Spårbundna planteringar

Hur kom det sig att planteringar var en fundamental del inom järnvägens anläggningar? Detta ska vi nu titta närmare på. Mitt antagande är att de beslut som togs för att anlägga planteringar under uppbyggnadsskedet var avgörande för utformningen av järnvägsmiljöer under lång tid. Med inspiration från teorin om spårbundenhet, se avsnittet ”Spårbundenhet”, kommer jag att diskutera vad som var de avgörande händelserna, här benämnda formativa moment, och vilka drivkrafter, mentala kartor och maktresurser som påverkade synen på järnvägsplanteringar under åren 1855–1875. Med mentala kartor menas i den här undersökningen vilka ideal och visionära ledbilder som präglade olika aktörer.²¹⁷

Formativa moment: Konsensus och kompetens

Inom de arkivsökningar jag gjort har jag inte påträffat några inledande skriftliga instruktioner för att planteringar skulle anläggas vid järnvägen, men som vi sett ovan gjordes det längs alla banor. Det fanns inte heller med någon formulering om planteringar i instruktionen för de första stambanorna från Kungl. Maj:t. Likväl anlades omfattande planteringar som en komponent i järnvägssystemet. Det verkar ha rått konsensus om att planteringarna skulle anläggas, vilket kan ses som ett formativt om än diffust moment.

De första besluten att anlägga trädskolor för järnvägens räkning, med trädskolan i Göteborg som den hittills äldsta påträffade från år 1858, var avgörande för uppbyggnaden av lager av eget växtmaterial och den kompetens som krävdes och anlätades för att sköta trädskolorna. Genom att pröva att

anlägga och driva en egen trädskola, ser jag det som att kommande beslut om fler trädskolor var lättare att fatta.

Beslutet att göra en översyn av planteringarna år 1864 och knyta till sig två av tidens förespråkare för naturförsköningskonst, Olof Eneroth och Frey Hellman, kom att avgöra utvecklingen en lång tid framåt för planteringsverksamheten. Eneroth skrev ett förslag till styrelsen för SJT redan samma år om hur en planteringsverksamhet skulle kunna organiseras med anställda trädgårdsmästare, trädskolor och samarbeten inom järnvägens organisation, vilket styrelsen snart följde. Hellman blev från år 1873 ansvarig för alla stambanors planteringsverksamhet med en samlad central styrning, förankrad ned till lokal nivå. Som vi ska se i kapitel 4 kom denna organisering av planteringarna att fortsätta under lång tid.

Under åren 1855–1875 anlätades först externa, sedan tillfälligt anställda och efter några år helårsanställda trädgårdsmästare. Att besluta sig för att ha trädgårdsmästarkompetensen inom organisationen, i nära samarbete med de tekniska funktionerna, ser jag som formativt på ett avgörande sätt för hela planteringspraktiken inom järnvägen. Beslut och cirkulär kan ses som artikulationer som konstituerade planteringar som en självklar och fundamental komponent inom järnvägen.²¹⁸

Drivkrafter: Framåtskridande

De drivkrafter som låg bakom de omfattande järnvägsplanteringarna påverkades av den industriella moderniteten. Järnvägen skulle bidra till samhällsutvecklingen och nationsbygget. Den nya formen för rörlighet uppfattades som en symbol för framåtskridande och utveckling. Resenärer skulle lockas till det nya transportsättet vilket krävde en tilltalande paketering och inramning, där jag tolkar det som att planteringar i högsta grad bidrog. Det kan också vara så att planteringar gav ett tryggt och invariant intryck, med avsikt att lindra rädslan för de nya stora kanske skrämmande maskinerna för att anknyta till den så kallade domesticeringsteorin.²¹⁹

Att skapa många nya platser på kort tid måste ha varit en stor utmaning. Planterings funktion som platsskapande var som jag ser det, en stark drivkraft i planeringen av de nya anläggningarna och platserna. Växtmaterialens struktur, ordning, färger, former, doft och rörelse tolkar jag som viktiga bidrag till upplevelser och känslor som framkallades. Belåtna resenärer och ortsbefolkningens gillande av de nya moderna platserna var viktigt.

En vilja att skydda med trädplanteringar mot brandrisk från ångloken har i äldre historieskrivning lyfts fram som en orsak till att planteringar kom till i ett tidigt skede, vilket också kan vara en av drivkrafterna för planteringar när stambanorna började byggas.²²⁰ Tidigare forskning har i första hand lyft fram trädgårdsdirektörerna som drivande.²²¹ Deras roll ska inte förringas men min tolkning är att drivkrafter för planteringar fanns i hela samhällsandan och inte minst hos de ansvariga ingenjörerna.

Mentala kartor: Struktur och ordning

Vad gäller samhällsandan präglades tiden 1855–1875 av framtidstro och fokus på utveckling, fostran och bildning. Tillvaron genomsyrades av den kristna tron med, vilket är särskilt viktigt i det här sammanhanget, bilden av paradiset i form av en trädgård. Att bygga nya samhällen och introducera en ny teknik verkar ha utgått från idéer om struktur och ordning, där planteringar var tacksamma som beståndsdelar med sina möjligheter att skapa former, tydliga strukturer och hålla ordning genom skötsel.

Bilden av vad som var av nytta under 1800-talet var, som jag ser det, att arkitektur och trädgårdskonst var en del i nyttan att bygga järnväg. De komponenterna ingick i idén om vad en järnväg var. Skönhet och smak är återkommande i det genomgångna arkivmaterialet och var ett ideal under tiden 1855–1875, inte minst hos förespråkare av naturförsköningkonsten. Naturförsköningkonsten kombinerade bildning, odling, estetik, samhällsutveckling och vetenskap. Kunskap om praktisk odling på vetenskaplig grund var uttalat som betydelsefullt.

Under 1800-talet fanns en idé om att reda ordning i naturens oreda och att styra över naturen, som gick tillbaka på tankar från åtminstone 1700-talet.²²² Agathon Sundius, trädgårdsdirektören efter Frey Hellman, poängterade i sin historieskrivning av järnvägens planteringar i början av 1900-talet att syftet med dem ursprungligen var att ”återställa den växtlighet, som under byggnadsarbetet skadats eller förstörts.”²²³ Det förefaller som att det dels fanns en syn på att naturen skulle tas i anspråk och tämjas, dels en syn på att växtlighet som redan fanns på platserna skulle tillvaratas.

Maktresurser: Organisation och hierarki

Statens järnvägar var en hierarkisk organisation, med kontrollsystem genom formaliserade beslutsgångar och rapporteringar som en strävan efter att verksamheten skulle fungera lika i alla delar. Organisationen hade makten att omforma stora landskapsytor på så kort tid som inte hade skett tidi-

gare. Statens järnvägar gestaltade de nya järnvägssträckorna, de påverkade människors resande och de hade en stor makt över transporter av varor. Visserligen krävdes riksdagsbeslut för varje sträckas dragning men ritningar för de nya platserna och arkitekturen granskades inte av någon utanför den egna organisationen.

Planteringar hanterades till en början i första hand lokalt, men även på regional nivå med trädskolan i Göteborg som ett exempel. När planteringsorganisationen började formas under 1860-talets mitt fördelades makt och resurser på flera olika nivåer som samverkade. De systematiskt utförda planteringsanläggningarna längs de nya stambanorna och skötseln av dem visar på en tydlig förankring i hela järnvägsorganisationen.

Sett utifrån teorin om spårbundenhet hade under uppstartsfasen av stambanorna ett försköningsspår bildats i form av att anlägga och sköta planteringar med naturförsköningskonsten som ett vägande ideal. Försköningsspåret blev på bara några år grundläggande i planering och underhåll. När vi lämnar nedslaget 1855–1875 var spåret helt integrerat i järnvägsorganisationen med makt och befogenheter till de olika yrkesutövarna på lokal, regional och central nivå. Inom järnvägssystemet framstår planteringar som fundamentala, från att de första sträckorna började anläggas och långt fram i tiden. Detta kommer att diskuteras vidare i kapitel 3 och 4.

3. Verksamheten blomstrar – en kort överblick mellan uppbyggnad och nedskärning

I det här kapitlet ges en översiktlig sammanfattning av järnvägen och dess planteringar under perioden mellan de två nedslagen 1855–1875 och 1955–1975. Denna tid är innehållsrik och komplex. Som en bakgrund till vad som förändrades under nedskärningsfasen, som vi kommer till i kapitel 4, ges här en överblick över förutsättningarna för järnvägen. Detta kapitel är inte på något sätt heltäckande för den långa perioden och skiljer sig från kapitel 2 och 4 genom att vara kortfattat. Huvudsyftet är att ge en förståelse för hur de båda studerade tidsperioderna förhåller sig till varandra och vad som karaktäriserade planteringsverksamheten i stora drag under tiden mellan dem.

Samhälle och trädgårdsodling

Tiden mellan 1800-talets senare del och 1900-talets mitt rymmer ofantligt stora förändringar i samhället. Industrialiseringen, urbaniseringen och globaliseringen påverkade hela samhället med inflyttningar till städer, nya yrken och nya kulturella uttryck och företeelser. Järnvägen som transportmedel och mötesplats hade en viktig roll i samhällsutvecklingen. Demokrati rörelsen, föreningsbildningar och nya utbildningar, till exempel för trädgårdsmästare, är några aspekter av förändringarna under slutet av 1800-talet och 1900-talets första hälft.

Under hela den period som planteringar var en del av den statliga järnvägen, från mitten av 1800-talet och över 100 år framåt, har trädgårdsodling varit vanlig i både privata och offentliga sammanhang. Stadsparkernas ökade utbredning och anläggande i slutet av 1800-talet, liksom parkanläggningar i anslutning till offentliga byggnader och kyrkogårdar kan ses som paralleller till järnvägens planteringar. Människors odling för husbehov och pryd-

nad har varierat över tid men den lokala odlingen förändrades inte minst av inflyttning till städer i slutet av 1800-talet och ökad import från mitten av 1900-talet.²²⁴

Intresset för naturen, som bland annat tog sig i uttryck i bildandet av nationalparker i början av 1900-talet, avspeglades även inom järnvägen. Ett exempel är förädlingen av fjällväxter, ett annat införandet av fågelholkar som en del av planteringsverksamheten. Inom stadsplaneringen sammanfaller trädgårdsstäder, varav flera anlades på 1920-talet, med järnvägsplanteringsarnas noggranna skötsel enligt 1918 års föreskrifter och uppmärksamheten av Statens järnvägars medverkan på en internationell trädgårdsutställning i London.²²⁵ Järnvägsplanteringar var en del i en större odlingsrörelse.

Sveriges största statliga verk

Organisationen har för mig varit en utgångspunkt i undersökningen av hur järnvägen arbetade med planteringar, varför vi även tar avstamp i den inför det här korta kapitlet om perioden mellan de två nedslagen. Sedan år 1863 var verksamheten vid Statens järnvägar uppdelad i de två myndigheterna *Statens järnvägsbyggnader (SJB)* och *Statens järnvägstrafik (SJT)*, som vi har



Figur 17. I denna målning, "Utsikt över Slussen", har konstnären Carl August Tholander år 1898 fångat myllret i huvudstaden med tåg, omnibus, båtar och många människor i rörelse. Lägg märke till hur parken i anslutning till järnvägsspåret används till lek, vila och promenader. Från: Stockholms stadsmuseum, Digitala stadsmuseet, Bildkonst, Inventarienummer SSM 30896. Beskuren.



sett i kapitel 2. Den förstnämnda ansvarade för anläggandet av järnvägen och den andra för trafiken och allt som hörde till, från tågpersonal till planteringar. De två myndigheterna slogs ihop i *Kungliga Järnvägsstyrelsen* år 1888, men ända sedan den första trafiken hade börjat var det *Statens järnvägar* som användes utåt som namn på verksamheten.²²⁶

År 1912 beslutades att Statens järnvägar skulle vara ett statligt affärsverk. Avkastningskravet var svårt att uppnå men efter en förändring år 1929 sänktes det, vilket medförde att de ekonomiska förutsättningarna uppfylldes under åren från 1936 till 1950. Den perioden har kallats för järnvägens guldålder. Statens järnvägar var Sveriges största verk och största arbetsgivare under lång tid, som mest med närmare 75 000 anställda i början av 1950-talet.²²⁷ Till och med år 1950 hade 70 % av järnvägsnätet, 12 000 kilometer, byggts av över 300 bolag medan staten anlagt 5 400 kilometer.²²⁸

Figur 18. Järnvägsparkerna användes till umgänge som här i form av bollspel i Frövi år 1896. Gräsmattan längs spåret avslutas med en stenkant mot grusplanen och med en häck på andra sidan. Bortom häcken anas ett ånglok med två vagnar. Närmast stationshuset är buskar, träd och gräsytor anlagda. Järnvägsparken fortsätter på andra sidan stationshuset och till höger utanför bilden. Från: Järnvägsmuseet, JVM-KAAA00320. Beskuren.

Fram till år 1963 var den övergripande organisationen inom Statens järnvägar densamma med styrelsen på central nivå, distrikten på högre regional nivå, sektioner på lägre regional nivå och enheter på lokal nivå. Styrelsen utgjordes av generaldirektören och de högsta cheferna.²²⁹ Trädgårdsdirektören och expeditionen för trädgårdsärenden var hemmahörande på den centrala nivån. Växtdepåerna och distriktsträdgårdsmästare hörde till distrikten. På sektionsnivå återfinns vi baningenjörer som ansvariga för drift och underhåll av banan där också planteringar ingick. Stationer och banmästarområden, med boställshus i form av bland andra banmästarbostäder och banvaktarbostäder, hörde till den lokala nivån där mycket av det dagliga underhållet av planteringar sköttes.

Under tiden för det första nedslaget i den här undersökningen, 1855–1875, byggdes fem stambanor. (Se Figur 2). Den första att invigas var den västra stambanan, mellan Göteborg och Stockholm, år 1862. På 1880- och 1890-talen byggdes flera statliga banor i Norrland (Se Figur 19). Inlandsbanan som invigdes år 1937 var det sista stora järnvägsprojektet inom Statens järnvägar.

Från 1880-talet fram till 1920-talet ägdes två tredjedelar av järnvägsnätet i Sverige av enskilda bolag, men samtidigt var persontrafiken av samma storleksordning på de statliga och enskilda banorna och godstrafiken ungefär en tredjedel på de enskilda banorna. År

1939 beslutades att alla järnvägar av betydelse skulle övergå, på frivillig basis som det hette, till statlig regi vilket innebar att staten köpte in 700 mil järnväg. Tanken med förstatligandet var samordningsvinster och rationalisering eftersom flera

Figur 19. Invigningsår för stambanorna och de större statsbanorna under 1800-talets sista fjärdedel fram till Inlandsbanans invigning år 1937, vilken var den sista stora järnvägssatsningen under 1900-talets första hälft. Innan hela sträckan invigdes var det vanliga att inviga färdiga delsträckor. Från: Linde Bjur 1999, s. 376 och Sandberg & Sundlin 2003, s. 7.

Bana	Sträcka	Invigningsår
Norrländska tvärbanan	Sundsvall–Storlien	1882
Stambanan genom Norrland	Storvik–Ånge	1882
Stambanan genom Norrland	Bräcke–Sollefteå	1886
Statsbanan Malmberget–Luleå	Malmberget–Luleå	Inköpt av staten 1891
Stambanan genom övre Norrland	Långsele–Boden	1894
Malmbanan	Kiruna–Narvik	1903
Inlandsbanan	Kristinehamn–Gällivare	1937

År	Bankilometer	Personkilometer i miljoner	Godstonkilo- meter i miljoner	Resenärer Statens järn- vägar (sålda biljetter)
1856	66	–	–	15 709
1860	527	–	–	507 566
1870	1 727	101	117	1 593 141
1880	5 876	250	341	3 204 830
1890	8 018	383	591	4 702 688
1900	11 303	823	1 459	10 948 822
1910	13 829	1 576	2 492	–
1920	15 160	2 409	3 300	–
1930	16 810	2 436	4 264	–
1940	16 756	4 495	7 216	–
1950	16 640	6 639	8 648	–
1955	16 194	6 133	10 318	–
1956	16 085	6 205	10 969	–
1957	15 915	5 613	10 396	–
1958	15 840	5 279	9 475	–
1959	15 611	5 021	9 685	–
1960	15 219	5 150	10 928	–
1961	14 794	5 280	11 100	–
1962	14 254	5 327	11 064	–
1963	14 063	5 212	12 015	–
1964	13 721	5 341	12 919	–
1965	13 433	5 315	13 883	–
1966	13 067	5 099	14 062	–
1967	12 907	4 747	13 538	–
1968	12 807	4 566	14 793	–
1969	12 543	4 741	16 021	–
1970	12 203	4 640	17 311	–
1971	12 171	4 025	15 658	–
1972	12 104	4 533	16 214	–
1973	12 104	4 759	18 260	–
1974	12 104	5 600	19 598	–
1975	12 065	5 848	16 057	–

Figur 20. Kilometer bana, hur många miljonkilometer personer färdats och hur många miljonkilometer varje ton gods färdats från det första året 1856 för samtliga järnvägar i Sverige. Efter 1856 är första året på varje decennium medtaget fram till år 1950. Därefter är varje år redovisat med tanke på nedslaget 1955–1975 i nästa kapitel. Fram till år 1900 finns statistik över antalet totala resenärer på Statens järnvägar. Den första siffran från år 1856 avser endast december månad med resor efter de första invigningarna av stambanornas första delsträckor. Från: Sveriges Officiella statistik, Allmän järnvägsstatistik år 1950 av Kungl. Järnvägsstyrelsen, Stockholm 1955, s. 18 och 20–21.; Sveriges Officiella statistik, Sveriges Järnvägar 1975, Stockholm 1976, s. 12 och 14. och d’Ailly 1906, s. 336.

bolag hade ekonomiska problem. Ett antal faktorer, som eftersatt underhåll och konkurrens från nya transportmedel, ledde senare till svårigheter och ekonomiska utmaningar för Statens järnvägar.²³⁰ Detta ska vi titta närmare på i kapitel 4.

Planteringsverksamhetens organisation

I anslutning till slutförandet av stationsplatserna anlätades under byggandet av de första stambanorna, som vi har sett i kapitel 2, lokala trädgårdsmästare av lokalt ansvariga ingenjörer. Varje station fick sin trädgårdsanläggning, planteringar gjordes längs spåren och personalens bostäder försågs med odlingar. Efter några år formades en egen verksamhet med samordnare, anställda trädgårdsmästare och växtdepåer inom Statens järnvägar. Från år 1873 tillsattes en samordnare för alla distrikt järnvägen var indelad i och den funktionen fick titeln trädgårdsdirektör. Organisationen med anställda trädgårdsmästare, växtdepåer och trädgårdsdirektör var fast under perioden mellan de två studerade nedslagen, även om antalet växtdepåer och anställda varierade under olika perioder.²³¹

Trädgårdsdirektören var arvoderad och skötte verksamheten från sitt eget kontor. Från 1930-talet hade trädgårdsdirektören dock en tydligare koppling till ledningen och var placerad vid densamma. Mycket talar för att det var



Figur 21. En stoppböcksplantering i Härnösand fotograferad år 1941 med skyltar till alla växter. Det fanns en ambition inom Statens järnvägar att sprida intresse och kunskap om trädgårdsodling. Foto: Järnvägmuseet, Gösta Reuterswårds samling.

år 1932, samma år som drifttjänstbyrån bildades, som en expedition för trädgårdsväsendet skapades och organiserades som en funktion inom drifttjänstbyrån. Expeditionen fanns på Stockholm Central, där de centrala funktionerna för Statens järnvägar hade sina kontor.²³² Drifttjänstbyrån var organiserad direkt under styrelsen med en övergripande roll för organisations- och förvaltningsfrågor för driften av järnvägen.²³³

Det kanske inte är någon tillfällighet att rollen som trädgårdsdirektör förtydligades. Placeringen på Stockholm Central bland de andra ledande funktionerna kan ses som en symbolisk statusmarkering i början av 1930-talet. Statens järnvägar var inne i en storhetstid och hade framgångsrikt medverkat på utställningen "International Exhibition of Garden Design" år 1928 i London, som nämnts ovan, med efterföljande uppmärksamhet av järnvägsplanteringar nationellt och internationellt.²³⁴ I den jubileumsbok som publicerades vid järnvägens 75-årsjubileum 1931 framhölls att planteringar gjordes för resenärers och personalens trevnad, för eld- och stormskydd och för "att främja odlingen av nyttighetsväxter bland personalen". Planteringarna ansågs vara förebildliga och vägledande där järnvägen drogs fram och fyllde därmed också ett mer allmänt intresse. Även fackkunskapen betonades.²³⁵ Planteringar framstår i jubileumsboken som självklara och som att de fyllde flera olika funktioner.

Den övergripande planeringen på expeditionen skedde i nära samarbete med distriktet där växtdepåerna var organiserade och trädgårdsmästarna anställda. Trafiksektionerna var också engagerade i planteringar genom underhåll och skötsel på stationerna.

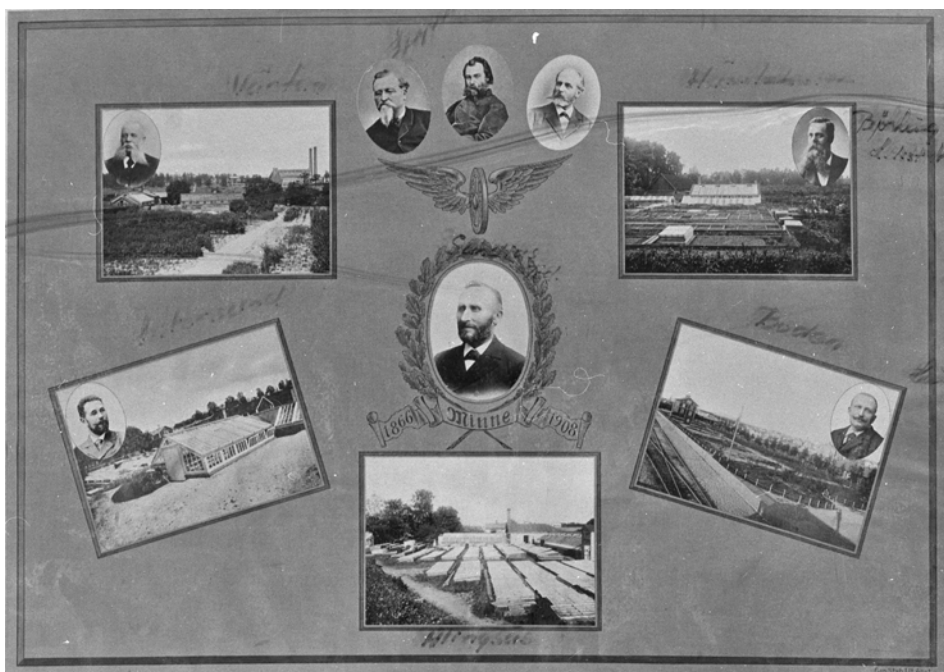
Figur 22. Gestaltade grönytor med sittplatser för personalen vid huvudverkstaden i Göteborg år 1944. Den välklippta gräsmattan med infällda stenplattor inramas av en bred rabatt. Foto: Järnvägs museet, Gösta Reuterswårds samling.



Det är inte omöjligt att motsvarande roll fanns hos maskinsektionerna med planteringar vid verkstäder. Trädgårdsexpeditionen lades ned år 1959, vilket vi ska fördjupa oss i i kapitel 4.

Många aktörer till skötsel och omgestaltningar

Skötsel av befintliga planteringar gjordes av flera aktörer på olika nivåer, beroende på vilken typ av skötsel det handlade om. Anvisningar för arbetsfördelningen var reglerade i en föreskrift, Särtryck nr 22, vilken kom första gången år 1879. Föreskriften som trycktes år 1918 har, förutom den detaljerade organisationen, avsnitt som närmast liknar en handbok och betonar vikten av skötsel: ”Prydnadsplanteringar skola hållas i vårdat och putsat skick. Allt ogräs, så fort det visar sig vare sig i planteringar eller å gångar och sandplaner, måste omedelbart och omsorgsfullt bortrensas.”²³⁶



Figur 23. Tavla från år 1908 till minne av Anders Högfeldts tid som trädgårdsmästare vid växtdepån i Alingsås. Ett porträtt av Högfeldt är placerat i mitten med växtdepån i Alingsås längst ned. Växtdepåerna från vänster: Värtan, Hässleholm, Östersund och Boden med porträtt av de ansvariga trädgårdsmästarna infällda. Överst från vänster Frey Hellman, Olof Eneroth och Agathon Sundius. Från: Järnvägs museet, JVM 13254.

Trädgårdsdirektören hade det övergripande ansvaret för skötsel, medan trädgårdsmästarna med biträden gjorde större och genomgripande insatser och stationskarlar utförde det dagliga arbetet med planteringar. Baningenjörerna var delaktiga genom att de varje månad skickade rapporter på kostnader för planteringar till trädgårdsdirektören och försåg trädgårdsmästaren med tillfälliga arbetsbiträden. Vid de anställdas bostadshus sköttes odlingsjorden av de boende. Det yttersta ansvaret för planteringarnas skötsel hade respektive bandirektör på varje distrikt.²³⁷

Större förändringar av de befintliga planteringarnas gestaltning ser ut att ha genomförts vid sekelskiftet 1900, under 1910–20-talen och under 1940–50-talen, vilket sammanfaller med de olika trädgårdsdirektörernas tjänsteår.²³⁸ När det gäller omgestaltningar hade trädgårdsdirektören det övergripande ansvaret och skulle enligt Särtryck 22 ta fram ritningar. En del av dessa ritningar finns bevarade på Riksarkivet.²³⁹

Växtmaterial och växtdepåer

Som vi har sett i kapitel 2 etablerades en eller flera växtdepåer, ursprungligen benämnda trädskolor, i varje distrikt under uppbyggnadsfasen av stambanorna. Växtdepåerna var organiserade inom banförvaltningen och centrala för järnvägsplanteringarna. Där sköttes inköp, förädling och förvaring av växtmaterialet av trädgårdsmästare med biträden.²⁴⁰ Vid tiden för förstatligandet av enskilda järnvägar fördes växtdepån i Borås över till Sta-

Växtdepå	Anläggningsår	Nedläggningsår
Göteborg	1858	–
Valla	1866	–
Alingsås	1866	1954
Liljeholmen	1869	–
Sävsjö	Trol. innan 1866	–
Stockaryd	Trol. innan 1866	–
Alvesta	Trol. innan 1866	–
Uppsala	Trol. efter 1870	–
Osby	Trol. 1873	–
Kristinehamn	1874	–
Hässleholm	1876	1973
Östersund	1883	1955
Värtan	1885	1951
Boden	1900	1903
Hednoret	1903	1955
Österås	1955	1970
Borås	Före 1940	1963
Åmål	Före 1948	Efter 1953
Örebro	1951	1967
Sala	–	–
Okna	–	–
Aneby	–	–

Plantskolor

33 stycken år 1962

Figur 24. Växtdepåernas byggår och nedläggningsår. Under många år fanns en växtdepå per distrikt. Tecknet – i tabellen avser att ingen uppgift om exakt år har träffats på. Från: Lindgren 2020 s. 133-140; Bergkvist 2012, s. 117-119 och not 298.



Figur 25. Karta över var de olika växtdepåerna var belägna, observera att alla inte var i bruk samtidigt. Från: Se Figur 24.

tens järnvägar år 1940 och växtdepån i Åmål år 1948. Inom Statens järnvägar fanns då redan en växtdepå i varje distrikt, placerade i Värtan, Alingsås, Hässleholm, Östersund och Boden. Nya växtdepåer anlades i Örebro år 1951 och i Östersås utanför Sollefteå år 1953, i samband med att flera av de äldre växtdepåerna lades ned.²⁴¹ Organisationen med en växtdepå per distrikt frångicks därmed. Efter ytterligare nedläggningar på 1960-talet var Hässleholm den sista i bruk fram till år 1973 som vi ska se i kapitel 4.

Förutom växtdepåer har lokala plantskolor använts av trädgårdsmästarna för odling av växtmaterial. Anmärkningsvärt är att provodlingar gjordes längst i norr med förädling av fjällväxter i Björkliden och gräs-sorter i Kiruna i början av 1900-talet.²⁴² Eluppvärmda drivbänkar som användes i Lappland mitt i vintern kan också nämnas som ett exempel på Statens järnvägar breda verksamhet inom odling.²⁴³ (Se Figur 27). Annan utvecklingsverksamhet som bedrevs var framtagning av hårdiga grässorter, odling av fruktträd i de norra delarna av Sverige och metoder för ogräs- och skadedjursbekämpning. Uppsättning av tusentals fågelholkar från 1910-talet kan ha varit ett utvecklingsarbete för skadedjursbekämpning i järnvägsplanteringarna.²⁴⁴ Sammantaget hade Statens järnvägar den största plantsko-leverksamheten i hela landet.²⁴⁵



”Personalens odlingsflit bör på alla sätt uppmuntras och understödjas”

Till järnvägen byggdes bostäder för de anställda, så kallade boställshus. Det handlade om bostäder till banvaktare, stationsföreståndare, banmästare, baningenjörer, telegrafister och kolvaktare för att nämna några exempel.²⁴⁶ I föreskrifterna från år 1879 anges att trädgårdsdirektören ska lämna ”råd och upplysningar till boställshavare angående boställsjordens brukande och vård.”²⁴⁷ Det fanns ett premiesystem där träd, buskar och blommor delades ut som premier av trädgårdsdirektören till de jordinnehavare som ”verkställer prydligare anläggning eller som visar synnerligen omsorg och nit i skötseln”.²⁴⁸ Ordning och skötsel uppmuntrades.

Odling av järnvägens mark var en tydlig ambition genom att bostadsinnehavarna fick hjälp med dränering, jord och sand och att de slapp arrendeavgift om marken odlades. I föreskrifterna från år 1918 formulerades detaljerade anvisningar om odling, från anläggandet av trädgårdsland till skötsel som

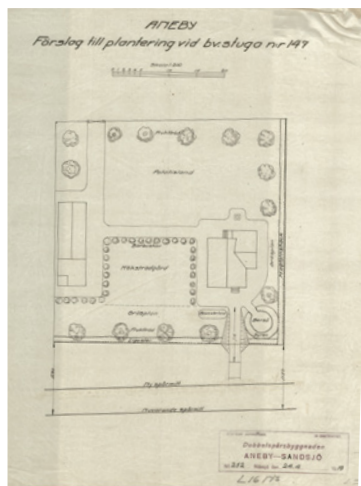
Figur 26. Sjöholmen, mellan Eslöv och Höör, får visa hur många mindre stationer var försedda med grönytor. Stationshuset i mitten (nr 1) omges av odlade ytor åt alla håll. På ritningen syns även ett boställshus (nr 9) till vänster med tillhörande planteringar och avträde (nr 3) till höger. Planteringsritningen, denna signerad av Enoch Cederpalm år 1923, är ett exempel på hur några av de bevarade ritningarna ser ut. Från: Landsarkivet Göteborg, SJ, Ritningar, J1:2:13.

Figur 27. Elektriska drivbänkar användes mitt i vintern i Björkliden för odling av sallat till SJ:s semesterhem. En möjlig tolkning är att det är kökspersonal från semesterhemmet som här övervakar odlingen på 1940-talet. Från: Järnvägs museet, JvmKB-DB04431. Beskuren.



Areal odlad mark	Hektar
Stationer och hållplatser	250
Bostadshus	281
Banvaktstugor	349
Koloniområden	70
	950 hektar

Figur 28. Areal odlad mark vid Statens järnvägar på 1930-talet. I tabellen finns inte växtdepåer, skyddsplanteringar och verkstadslokaler med. Från: Cederpalm 1931, s. 361.



Figur 29. Till banvaktstugorna kunde köks-trädgård, potatisland, berså, bärsbuskar, frukträd, gräsplan och häckar anläggas, som här till en banvaktstuga vid Aneby år 1919. Från: Landsarkivet Göteborg, SJ, Ritningar, C-ARK18:22. Beskuren.

sammanfattades med ”personalens odlingsflit bör på alla sätt uppmuntras och understödjas.”²⁴⁹ I samma särtryck framgår att köksväxter som kål, kålrabbi, rabarber, sallat, mangold, spenat, selleri, purjolök och persilja, förutom jordgubbar, bönor, ärtor och rotfrukter som potatis, rödbetor och morötter odlades vid personalens bostäder.²⁵⁰

Vid banvaktstugor planterades fruktträd, bersåer, parkbuskar, fleråriga blomsterväxter, rotfrukter, köksväxter och bärsbuskar, vilka ibland sattes som en häck mot banan. Dessutom delades fröer och ettåriga plantor ut till banvakterna. Även odling av sädesslag som havre och råg förekom. Sammanlagt var i början av 1900-talet ”2 166 områden vid vaktstugor och andra boställshus /.../ försedda med plantering”.²⁵¹ Under den tiden började också kolonirörelsen spridas i Sverige. Många koloniområden ligger nära järnvägsspår och arrenderades till en början ut till anställda inom järnvägen.²⁵²

Växter inomhus och utomhus

Förutom planteringar utomhus vid platser som stationshus, verkstäder, kontorslokaler och bostäder försågs många interiörer med krukväxter och snittblommor. Hur det varierat över tid vet vi inte så mycket om, men under perioden mellan de två nedslagen tyder mycket på att alla slags lokaler som resebyråer, väntsalar, banhallar, vagnar, tågfärjor, semesterhem, hotell, restauranger, kontor, överliggningsrum och undervisningslokaler har dekorerats med växter av olika slag.²⁵³

Klängväxter som vildvin, murgröna och humle blev vanligt att använda från 1900-talets första hälft mot fasader och murar. Växtarrangemang i urnor och amplar förekom i olika former vid stationshus, på perronger och vid personalens bostäder. Räfflade betongurnor kom att bli ett karaktäristiskt inslag från 1940-talet.²⁵⁴



Figur 30. Urnor med lagerträd på perrongen framför Järnvägshotellet i Storvik. På balkongen anas ytterligare stora växter i urnor och på balkongstolparna är krukväxter placerade. Gaveln på stationshuset syns till vänster. Från: Järnvägs-museet, JvmKBEA01017, Fotograf: G. Eriksson, 1902. Beskuren.



Figur 31. Snittblommor, från den egna växtodlingen, på bordet i en restaurangvagn på 1930-talet. Från: Järnvägs-museet, JvmKDAFo4960. Beskuren.



Figur 32. Hallsbergs station på 1940-talet. De typiska räfflade urnorna kom under 1960-talet att ersättas med enklare lådor av trä. Foto: Järnvägs-museet, JvmKCAC03487. Beskuren.



Figur 33. Skyddsplantering i form av en lindallé vid Katrineholms bangård år 1935. Från: Järnvägs-museet, Fotograf: Enoch Cederpalm, JvmKDA04147..

Skyddsplanteringar

Hur omfattande planteringen av träd och häckar längs järnvägen som skydd mot väder och olyckor har varit och hur det har förändrats över tid, är svårt att få en uppfattning om utifrån rådande forskningsläge. I början av 1900-talet anger trädgårdsdirektören Agathon Sundius att längs stationsområdenas gränser planterades träd som eldskydd mot omkringliggande bebyggelse och att ”åt snö-, eld- och stormskyddsplanteringar har ägnats mycket omsorg”.²⁵⁵ För att ta ett exempel: år 1906 planterades 6000 granplantor som en skärm och 2000 björkar som början på eldskydd mot skogen på sträckan Skövde–Stenstorp.²⁵⁶ Att träd och buskar planterades som skydd och att gräsytor med eller utan buskar anlades för att binda marken finns det ett antal uppgifter om. Växtmaterial skulle dels skydda från rasrisk, brandrisk från ånglokens gnistor, mot snö och starka vindar, dels förhindra människor och djur att nå spåren.²⁵⁷

I föreskrifterna från år 1918 framgår att stängselhäckar planterades av hagtorn, liksom häckar för snöskydd. De senare kunde också vara av bok eller gran. Till vindskydd användes björk, alm, rönn, al eller gran beroende på jordens beskaffenhet. Val av träslag skulle enligt särtrycket göras av trädgårdsmästaren. I föreskrifterna sägs att jordslänter skulle bekläs med torv eller matjord för att skydda mot vind, frost och regn och att det ska utföras på ett sådant sätt som erhåller ”bästa möjliga höskörd”.²⁵⁸ Markytorna togs tillvara och sköttes och det som odlades skördades.

Det här korta kapitlet har gett en översikt över planeringsverksamheten under den långa tidsperioden från år 1875 till år 1955. Om synsättet att järnvägsplanteringar hörde till järnvägens anläggningar, noggrant skulle skötas och vara förebildliga liksom att den praktiska kunskapen var grundläggande framstår som relativt konstant under denna tid, kommer vi nu till en ny fas där förändringar i synsättet börjar göra sig gällande. Nästa kapitel handlar om hur dessa förändringar tog sig uttryck under nedskärningsfasen 1955–1975.



Figur 34. Planterad banslänt vid Österås station, 1900-talets första hälft. Från: Järnvägmuseet, JvmKDAA09444.

4. Förenkling och avveckling – planteringar under nedskärningsfasen 1955–1975

I detta kapitel presenteras undersökningen av hur synen på järnvägsplanteringar förändrades under tidsperioden 1955–1975. Genom exempel på utredningar av planteringsverksamheten, avgörande beslut och inte minst utsagor om trädgårdsmästarnas praktik kommer vi följa hur synsättet förändrades. Kapitlet inleds med en översikt över samhället och järnvägens förändringar i stort under 1900-talets mitt. Sedan analyseras hur ledningen för planteringsverksamheten var organiserad och hur den förändrades fram till år 1975. Därefter diskuteras växtdepåernas roll och förändring, liksom planteringarna vid personalens bostäder och hur dessa förändrades. I ett längre avslutande avsnitt görs flera nedslag i verksamheten utifrån utredningar och beslut som togs om planteringarna från år 1955 och framåt. Som avslutning på kapitlet tolkas den förändrade synen på planteringar utifrån högmoderniteten och med inspiration från teorin om spårbundenhet. Allra sist görs en kort reflektion över tiden efter år 1975.

Samhället och järnvägens förändrade förutsättningar

Tiden efter andra världskriget och fram till oljekrisen i början 1970-talet brukar kallas för välfärdsåren eller rekordåren. Dessa år präglades bland annat av en utbyggnad av offentlig sektor och höjd levnadsstandard för många. Städer byggdes ut och moderniserades. Bilen gjorde sitt stora intåg och hela samhällsplaneringen gick över till att utgå från biltransporter och behov av bilvägar.²⁵⁹ Samhället präglades av en ökad teknifiering och det fanns en övergripande målsättning om ”jämlighet och delaktighet för alla i det välstånd som byggde på oavbruten ökning av produktivitet och tillväxt.”²⁶⁰

Idealet handlade såväl om den enskildes egenintresse som en omtanke om andra med utgångspunkt i idén om folkhemmet.²⁶¹ Samtidigt var samhället expertstyrt och normativt. En betydelsefull förändring för resandet i stort var det faktum att alla hade rätt till semester, tre veckor från år 1948 vilket utökades till fyra veckor efter 15 år.²⁶²

Efterkrigstidens modernisering innebar ett genomgripande välfärdsprojekt där det gamla skulle ersättas med det nya. Bilen stod i centrum och samhället skulle anpassas efter det individuella transportmedlet. Effektivitet och rationalisering blev ledord och en annan föreställning om människans behov av skönhet och trivsel började göra sig gällande.²⁶³

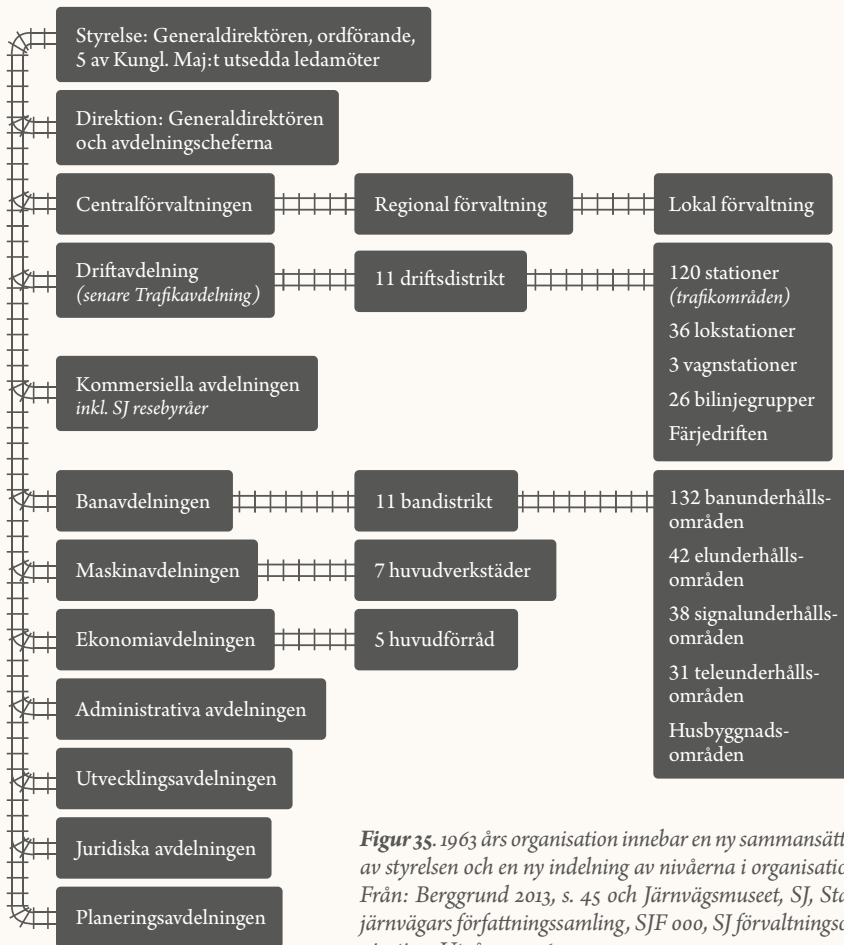
Trädgårdsbranschen förändrades under mitten av 1900-talet genom ökad import. De kraftigt ökade energipriserna i början av 1970-talet innebar ekonomiskt svåra år. Den kommersiella trädgårdsodlingen kom allt mer att präglas av en rationell och storskalig drift. De tidigare kommersiella trädgårdsodlingarna vid herrgårdar hade svårt att klara konkurrensen varför de flesta upphörde med sin försäljning.²⁶⁴ Användningen av bekämpningsmedel blev allt vanligare inom branschen under 1900-talet.²⁶⁵ För de kommersiella plantskolorna innebar det offentliga byggandet en stor efterfrågan och antalet plantskolor i Sverige tredubblades från 1950-talet fram till år 1971, men därefter halverades antalet på bara några år.²⁶⁶ Även kommuner hade sina egna plantskolor. Den allra största plantskoleverksamheten i Sverige hade emellertid under många decennier just Statens järnvägar.²⁶⁷

Järnvägen brottades med problem i hela Västeuropa under mitten av 1900-talet. Tiden 1955–1965 har till och med kallats för en svart period i järnvägens historia. Rationaliseringar och besparingar blev svaret på hur ekonomin skulle förbättras.²⁶⁸ Det som i samhället i stort betecknades som rekordår innebar det motsatta för järnvägen, eller rekord i neddragningar. Järnvägen brottades med stora problem, både ekonomiska och organisatoriska. Även bilden av att resa med tåg ändrades under den här tiden. Från att ha varit det självklara transportmedlet för många människor upplevdes det nu som opraktiskt och begränsande. Järnvägen hade blivit omodern. (Se Figur 20).

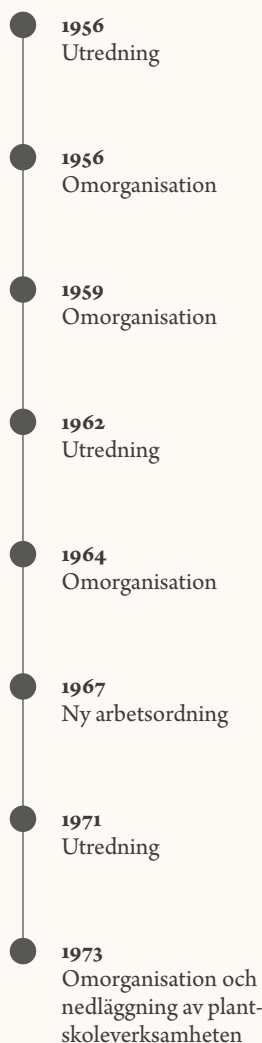
Fram till 1950-talet betonades att Statens järnvägar hade ett samhällsansvar men under det årtiondet ändrades praxis och en inriktning mot att minimera förluster inleddes. Med riksdagens beslut år 1963 om en ny järnvägspolitik kom omställningen att tydliggöras genom att järnvägsnätet delades upp i så kallade affärsbanor och ersättningsberättigade banor. Dessa två typer fick olika politiska och ekonomiska mål genom att affärsbanorna skulle konkur-

lera med övriga transportslag och generera ett ekonomiskt överskott medan Statens järnvägar erhöll driftbidrag för att driva de ersättningsberättigade banorna.²⁶⁹ Den nya inriktningen fick till konsekvens att närmare en fjärdedel av det svenska järnvägsnätet lades ned mellan åren 1950 och 1972.²⁷⁰

Den nya politiken från år 1963 påverkade också Statens järnvägars organisation. En ny form av styrelse tillsattes av Kungl. Maj:t. Den centrala nivån kallades SJ Centralförvaltning och delades in i avdelningar mot tidigare byråer och kontor. Den högre och lägre regionala nivån (distrikt och sektioner) slogs ihop till bandistrikt och driftdistrikt. På lokal nivå övergick indelningen till trafikområden med stationer inom driftdistrikten och banunderhållsområden inom bandistrikt. Efter några år, 1966, ersattes formellt det tidigare namnet *Järnvägsstyrelsen* med *Statens Järnvägar*.²⁷¹



Figur 35. 1963 års organisation innebar en ny sammansättning av styrelsen och en ny indelning av nivåerna i organisationen. Från: Berggrund 2013, s. 45 och Järnvägs museet, SJ, Statens järnvägars författningssamling, SJF 000, SJ förvaltningsorganisation, Utgåva 1, 1963-07-01, s. 12.



Figur 36. Utredningar och omorganisatio-
ner gjordes med täta intervall under den
studerade tidsperioden 1955–1975. Under
den tiden gjordes en första utredning år 1956
och i slutet av den studerade tidsperioden,
år 1973, genomfördes en större omorgani-
sation som vi kommer att se i detta kapitel.

Från integrerat till sidoordnat och nedtonat

Tiden 1955–1975 präglades av stora förändringar för järnvägen och dess planteringar. Under en tidsperiod på två decennier gjordes flera omfattande utredningar och togs beslut om omorganisationer av planteringsverksamheten, vilka jag har lokaliserat i arkiven. Den första av dessa utredningar gjordes år 1956 av drifttjänstbyrån och det avgörande beslutet om att flytta ansvaret för planteringar från banavdelningen till driftavdelningen togs år 1971. Slående i arkivmaterialet är detaljerade beräkningar till alla utredningar med noggranna redovisningar av samtliga kostnader som hörde till planteringarna vid järnvägen.²⁷²

Personal och ekonomi

En trädgårdsdirektör med en heltidsanställd ”fackutbildad medhjälpare” ledde och övervakade planteringsverksamheten på central nivå.²⁷³ Expeditionen för trädgårdsverksamheten var placerad på Stockholm Central, där ledningen för Statens järnvägar hade sina kontor. Förutom trädgårdsdirektören och den fackutbildade medhjälparen fanns biträden och skrivare på byrån som sannolikt också var delaktiga i arbetet med planteringarna.²⁷⁴ Värt att notera är att ansvaret för byggnader och anläggningar låg under en annan byrå, Bantekniska byrån.²⁷⁵ Organisatoriskt var alltså planteringsverksamheten separat från förvaltningen av byggnader och tekniska anläggningar, men mycket tyder på att byråerna arbetade nära varandra i gemensamma kontorslokaler.²⁷⁶ (Se Figur 38).

Gösta Reuterswärd (1892–1980) var trädgårdsdirektör under en lång period, från år 1938 fram till år 1960. Reuterswärd var arvoderad och hade egen verksamheten utöver uppdraget åt järnvä-

gen. Under nästan lika lång tid, mellan åren 1939 och 1959, var John Arnell (1904–1983) anställd på heltid på expeditionen, först med titeln Trädgårdsmästare och från år 1943 med titeln Förste trädgårdsmästare. Innan det arbetade han sedan år 1932 vid Statens järnvägar som trädgårdsmästare och trädgårdsförman. Hur uppdelningen av arbetsuppgifter mellan Reuterswärd och Arnell såg ut är motsägelsefullt i arkivmaterialet. Enligt Arnell utförde Reuterswärd mest resor längs linjen och skötte inköp och kontakter med leverantörer. Arnell själv menade att han hade projekterat och ritat omkring 1000 trädgårdsanläggningar under sina år på expeditionen.²⁷⁷ Det skulle i så fall betyda att ritningar som finns bevarade med Gösta Reuterswärd signatur i själva verket var framtagna av Arnell och godkända av Reuterswärd med hans signatur.

När det gäller ritningar finns det en förteckning upprättad år 1963 över dem framtagna åren 1938–1957, under den tid då Reuterswärd var trädgårdsdirektör. I förteckningen är det över 700 ritningar till stationsparker, planteringar till banvaktstugor och andra bostadsplanteringar, planteringar till omformarstationer, växtdepåer och kolonier. Varje ritning har angetts med ritningsdatum och ett eget ritningsnummer, men det framgår inte där vem som upprättat ritningarna.²⁷⁸

I en artikel författad av Gösta Reuterswärd om arbetet vid järnvägen skriver han om sig själv i tredje person och menar att ungefär 2000 av landets 3000 stationsplanteringar har "moderniserats med rosengårdar, dammar, blomsterlister och trevliga sittplatser" under trädgårdsdirektörens ledning de första tio åren efter tillträdet år 1938. Syftet med planteringarna var enligt artikeln att resenärer och ortsbefolkningen skulle trivas på platsen.²⁷⁹ I en annan artikel framhåller Reuterswärd översyn som en viktig arbetsuppgift där han reser "med baningenjören runt alla 36 sektioner i landet, ger råd, ser på de platser, som måste renoveras, bostadsträdgårdar och nya stationsplaner, varefter ritningar på Järnvägsstyrelsens trädgårdsarkitektbyrå sändes till samtliga platser."²⁸⁰ Att Reuterswärd kallade expeditionen för Järnvägsstyrelsens trädgårdsarkitektbyrå indikerar att det var viktigt att den var en del av styrelsen.

Organisationen för trädgårdsverksamheten ändrades under åren 1959–60, Arnell omplacerades och Reuterswärd fick först sköta uppdraget som trädgårdsdirektör hemifrån och slutade sedan år 1960.²⁸¹ Även om expeditionen formellt varit placerad under drifttjänstbyrån framstår det som att den tidigare hade agerat självständigt och kanske för fritt för att det skulle

passa den annars hårt styrda järnvägsorganisationen. Möjligen spelade även osämja mellan Reuterswärd och Arnell in. Det fanns konflikter mellan dem, vilket framgår i skrivelser till generaldirektören.²⁸² Ambitionen med den nya organisationen var att decentralisera verksamheten: ”Samordning mellan olika anläggningsprojekt skall enligt styrelsens mening ske på det lokala planet. Det är bl a därför som trädgårdsväsendet från att ha varit fristående och sorterat direkt under styrelsen, nu decentraliserats och inlemmats i bansektionerna – de organ, som var för sig inom sitt sektionsområde svarar för bana och byggnader.”²⁸³

Personalen på expeditionen för trädgårdsärenden förflyttades till Överinspektören för bantjänsten på drifttjänstbyrån.²⁸⁴ Efterträdare till Reuterswärd blev trädgårdsarkitekten Henning Segerros (1916–1995).²⁸⁵ Han anlätades som konsult av drifttjänstbyrån för:

1. Upprättande av förslag till nya anläggningar
2. Besiktning av anläggningar, trädgårdsteknisk rådgivning
3. Saklig granskning av beställningar av växter.²⁸⁶

Det handlade om specifika uppgifter där det ansågs behövas särskild kompetens. Det övergripande, och inte minst det ekonomiska, ansvaret låg nu tydligare hos drifttjänstbyrån med överinspektören för bantjänsten i ledningen och inte hos trädgårdsdirektören som tidigare.²⁸⁷ Drifttjänstbyrån bytte år 1963 namn till driftavdelningen.²⁸⁸ Konsultuppdraget som trädgårdsdirektör, eller trädgårdsarkitekt som var den titel som användes från att Segerros anlätades, varade mellan åren 1961 och 1973. Därefter tillsattes inte den funktionen igen.

En arbetsuppgift som inte framgår i uppställningen ovan men som syns i arkivmaterialet är att det genomfördes årliga träffar mellan trädgårdsdirektören och trädgårdsmästarna.²⁸⁹ Dessa träffar hölls av driftavdelningen och ägde rum på olika platser i Sverige och behandlade aktuella teman och studiebesök. En uttalad avsikt med träffarna var att ”genom livaktig diskussion få impuls till åtgärder i syfte att rationalisera”. En målsättning vid mötet 1963 var att ”reducera utgifterna för trädgårdsverksamheten under budgetåret 1963/64 med cirka 25 %.” Minnesanteckningarna från detta möte andas desperation. Ekonomiska uppföljningar infördes månadsvis för att ”söka vrida rätt där vi nu förlorat greppet på verksamheten”. I minnesanteckningarna uttrycks också syftet med planteringarna: ”Syftet med linjeplanteringarna skall vara att ge ett trevligt och pyntat intryck.”²⁹⁰ Att rationalisera och minska utgifterna skulle ske samtidigt som planeringarna skulle

bidra till trivsel och signalera omsorg om platserna.

Efter att Segerros konsultuppdrag upphörde är det svårt att se i arkivmaterialet hur diskussionerna gick. Uppgifterna om bokslut visar att det fanns en viss budget, om än betydligt mindre än tidigare, hos banavdelningen för planteringar åtminstone fram till slutåret för nedslaget, 1975.²⁹¹ Från år 1973 ansvarade formellt driftavdelningen för all planteringsverksamhet, snart med det nya namnet trafikavdelningen. Där var ansvaret för planteringar decentraliserat ned till lokala chefer och från det året fanns inte någon samordning och övergripande planering centralt. Den förändringen

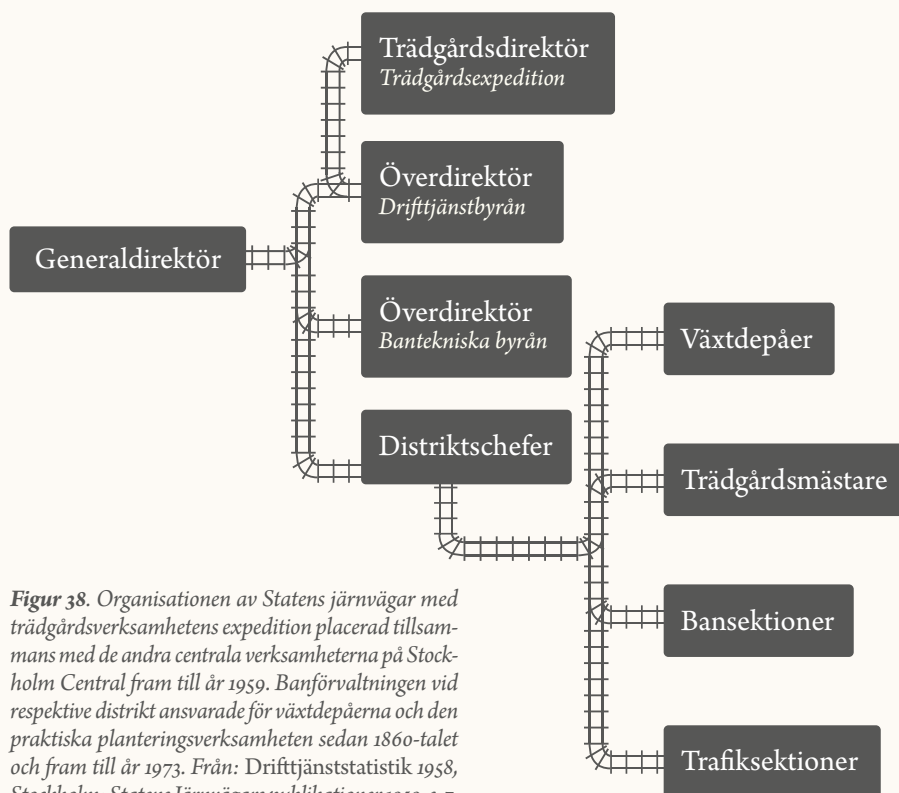
gör att det idag inte finns arkivmaterial från tiden efter 1973 att söka efter på central nivå på samma sätt som tidigare, utan sökningar behöver ske på lokal nivå.

Under tiden 1955–1975 skedde stora förändringar av hela järnvägsverksamheten, inte bara arbetssättet med planteringar. Fram till 1970-talets avgörande nya inriktning hade ledningen för trädgårdsverksamheten nära kontakt med flera led i järnvägsorganisationen, inte minst baningenjörerna vilka ansvarade för en eller flera bansektioner. Planteringar var helt integrerade i den dagliga verksamheten som en del i de tekniska anläggningarna och underhåll av banan.

Under perioden 1955–1975 låg ekonomin för planteringsverksamheten på en relativt konstant nivå på strax över 2 miljoner kronor fram till år 1967 och sedan strax under 2 miljoner kronor åren 1968–1972. Som vi har sett ovan decentraliserades verksamheten helt från år 1973. Den sammanställning som därefter ändå gjordes på central nivå visar på en drastisk minskning av kostnaderna för planteringar från år 1973 på 867 000 kronor till 130 000 för år 1974 och slutligen 86 000 för år 1975. Om alla kostnader för planteringar på lokal nivå åren 1973–1975, efter decentraliseringen, är inrapporterade, eller om dessa siffror visar att det fanns kostnader kvar på central nivå framgår inte av underlaget.²⁹² (Se Figur 39).



Figur 37. Trädgårdsmästare Sven Aronsson och trädgårdsarkitekt Henning Segerros vid växtarrangemang i urnor på Stockholm Central år 1963. Notera även urnorna på utsidan av fönstret. Från: Järnvägs museet, Fotograf: Seved Walther, JvmKDBD12787_02. Beskuren.



Omräknat till dagens penningvärde (2022) motsvarar 1955 års budget för planteringsverksamheten på 2,2 miljoner kronor idag 32,8 miljoner kronor.²⁹³ Det ekonomiska resultat som finns redovisat innefattar omkostnader och inte lönekostnader. Den totala summan har inte gått att få fram, inte heller fördelningen mellan kostnader för de olika typerna av planteringar. Den totala utgiftsbudgeten för hela Statens järnvägar var 1,2 miljarder år 1955. Planteringen utgjorde knappt 0,2 % av budgeten, utöver lönekostnaderna. Drygt 140 personer var helårsanställda inom planteringsverksamheten, 39 trädgårdsmästare och 104 trädgårdspersonal för att ange det exakta antalet från år 1956. Hur många som sammanlagt arbetade med planteringar praktiskt och administrativt är svårt att säga utifrån arkivmaterialet, men det handlade om ett avsevärt antal. I arbetet med planteringar involverades dels extraanställda vilka inte finns med i de tryckta förteckningarna över arbetstagare, dels personal på trafikförvaltningen, baningenjörer med flera.

Totalt utgjorde personalstyrkan vid Statens järnvägar 68 000 personer år 1955 att jämföra med år 1975, då 40 000 var anställda.²⁹⁴

Det samlade arbetet kring budgetprocessen för planteringar under 1950-talet kan ses som ett exempel på att verksamheten var helt integrerad i järnvägssystemet. Trädgårdsdirektören tog fram förslag på åtgärder och budget, med underlag från trädgårdsmästarna på distrikten. Förslaget skickades till distriktscheferna som i sin tur begärde in underlag från baningenjörerna på varje bansektion.²⁹⁵ Arbetssättet visar att olika aktörer på olika nivåer var delaktiga i planeringen, så som det sett ut sedan uppstartsfasen enligt kapitel 2.

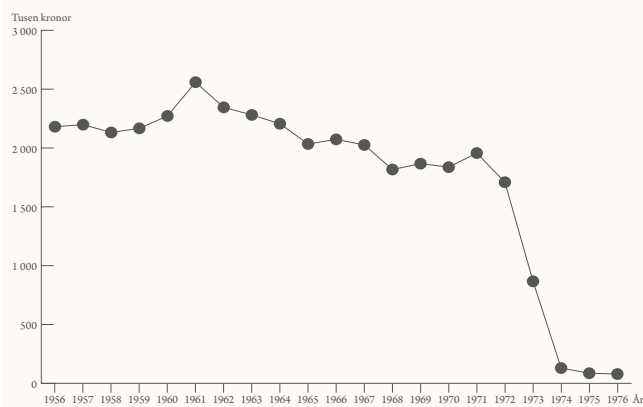
I samband med nedläggningen av trädgårdsexpeditionen infördes ett nytt upplägg från budgetåret 1959/60. Trädgårdsdirektören skulle nu inte alls medverka i budgetprocessen utan budgetförslaget skulle tas fram av baningenjörerna på respektive bansektion, utan trädgårdsdirektörens medverkan. Inte heller trädgårdsmästarna skulle lämna underlag som de gjort tidigare.²⁹⁶

Det måste ha varit en stor förändring när ingenjörerna på egen hand gjorde de ekonomiska beräkningarna och avgjorde vilka planteringsarbeten som skulle utföras. Det här kan också ses som ett första tecken på att trädgårdsmästarkompetensen inte längre värderades lika högt.

Den ekonomiska situationen för Statens järnvägar var ansträngd redan på 1950-talet, men försvårades efter 1963 års nya järnvägspolitik. Hela perioden 1955–1975 präglades av besparingar och rationaliseringar inom järnvägen.

Figur 39 a och b. Budget för planteringsverksamheten för åren 1956–1976 finns redovisat i publikationen Drifttjänststatistik.

År	Kronor
1956	2 180 700
1957	2 198 300
1958	2 132 000
1959	2 167 000
1960	2 272 000
1961	2 559 000
1962	2 345 000
1963	2 281 000
1964	2 206 000
1965	2 034 000
1966	2 073 000
1967	2 026 000
1968	1 817 000
1969	1 867 000
1970	1 837 000
1971	1 957 000
1972	1 709 000
1973	867 000
1974	130 000
1975	86 000
1976	79 000





Figur 40. På bilden syns snittblommor i vaser på resebyrån i Högdalen år 1957. Blommorna som kom från den egna växtodlingen är centrala i bilden och signalerar att de var viktiga i den moderna gestaltningen. Från: Järnvägmuseet, Fotograf: Seved Walther, JvmKBDB12189.



Figur 41. På omslaget till SJ-Nytt står: "Lilla Helene överlämnar en SJ-blomma från Österås till SJ-nyttis läsare och är glad över att sommaren äntligen har kommit". Tidningen gjorde ett reportage från växtdepån i Österås med anledning av att den var under uppförande. Från: SJ-Nytt 3 1955, omslaget.

Växtdepåer och plantskolor

Inom Statens järnvägar fanns både större växtdepåer och mindre plantskolor. I början av 1950-talet användes sju växtdepåer men ingen uppgift om hur många plantskolor som nyttjades vid samma tid har påträffats. Däremot utgjorde antalet plantskolor 33 stycken till antalet år 1962. Under en längre tid samlades den praktiska planteringsverksamheten på en central växtdepå inom varje distrikt. Växtdepåerna var, som vi sett i kapitel 2, sedan 1860-talet organiserade inom banförvaltningen och sköttes av trädgårdsmästare och biträden. Där odlades och förvarades frön, växter, buskar och träd som sedan planterades ut.²⁹⁷

På 1950-talet började förändringen med att frångå upplägget med en växtdepå för varje distrikt. År 1953 anlades en ny växtdepå i Österås norr om Sollefteå. Samma år togs beslutet att lägga ned växtdepåerna i Alingsås, Östersund, Boden och Åmål samtidigt som den nya växtdepån i Österås skulle förse de norra delarna av järnvägssystemet med växtmaterial. Under undersökningsperioden 1955–1975 användes växtdepåerna i Borås, Örebro, Österås och Hässleholm fram till respektive nedläggning år 1963, 1967, 1970 och 1973.²⁹⁸ Den sista växtdepån som var i drift var den i Hässleholm. Därefter skulle driftavdelningen göra inköpen av växtmaterial.

Förrådsbyrån ansvarade för inköp centralt sedan april 1958, innan dess tyder mycket på att det var trädgårdsdirektören som skötte inköpen.²⁹⁹ Rekvisitioner för alla inköp skulle tas fram för varje bansektion av respektive baningenjör och

skickas till Förrådsbyrån. Vad gäller ett- och två-åriga växter rådde en annan ordning. De skulle beställas direkt från varje trädgårdsmästareområde till respektive växtdepå. För inköp av lökar och rosor skickade Förrådsbyrån ut en lista till alla trädgårdsmästare att fylla i. Därefter kallade trädgårdsdirektören till möte med depåföreståndarna för en genomgång av inskickade rekvisitioner och listor. Det växtmaterial som inte fanns till hands via depåerna hade Förrådsbyrån som uppgift att köpa in.³⁰⁰ Detta nya upplägg från år 1958 kan tolkas som ytterligare en åtgärd för att få en mer detaljerad styrning av kostnaderna.

I en utredning som gjordes år 1962 anges att ett 40-tal personer är helårsanställda på växtdepåerna. Utöver dem anställdes extra personer utifrån och periodvis förstärktes arbetsstyrkan också med tillfällig personal inom Statens järnvägar. Vid den tiden producerade växtdepåerna ungefär 80 % av det växtmaterial som Statens järnvägar använde, nästan 20 % odlades fram av de lokala plantskolorna och bara några få procent köptes in externt via Förrådsbyrån.³⁰¹

Odlingar vid bostäder

Den omfattande odlingen som funnits vid personalens bostäder minskades drastiskt under perioden 1955–1975. I början av denna period finns exempel på kostnadsberäkningar som visar en indelning av bostadsplanteringar vid stationer, tjänstebyggnader och postlokaler. Den sammanlagda omkostnaden för budgetåret 1958/59 var beräknat till 358 500 kr, vilket motsvarar närmare 5 miljoner kronor år 2022.³⁰² Det får anses som en avsevärd summa till bostadsplanteringarna. (Se Figur 43).

Intresset för odling hos hushåll minskade generellt under mitten av 1900-talet. Behoven var inte längre lika stora när råvaror istället kunde köpas tack vare högre löner och att allt fler fann andra boendeformer, ofta utan egen trädgård.³⁰³ I början av 1970-talet uppges att utplanteringar av träd och buskar vid Statens järnvägars bostäder helt hade upphört.³⁰⁴ När personalen minskades och färre bodde i järnvägsmiljöerna sjönk, som jag ser det, intresset för bostadsplanteringar.



Figur 42. I samma tidning säger bildtexten: "Karin Steen försöker hålla växterna fria från ogräs". Växtdepån omtalas i reportaget som en av de modernaste i hela landet. Från: SJ-Nytt 3 1955, s. 9.

Trädgårdsdirektören

Beräknade kostnader för bostadsplanteringar pr bansektion
under verksamhetsåret 1958 - 1959.

D i s t r	Bs	Träd- gårds- mästare- område	Sta- tioner	Tjänste- byggnader	Post- loka- ler	1	2	3	4	5	6					
			Kontogrupp			11	12	13	14	15	16					
			91	92	93											
			P o s s 35 - 40													
1	2	3	091900	092900	093900											
4	5	6														
I	3	Örebro.....	1.100	7.200	300	III	11	Hälsjö.....	2.800	6.500	-					
		Västerås...	-	400	-			Kristianstad	-	-	-					
		Ludvika....	-	100	-			Åseda.....	500	1.800	-					
		Linköping..	200	300	-			Linköping...	1.000	2.700	-					
			1.300	8.000	300				4.200	11.000	-					
	4	Örebro.....	-	200	-		12	Hälsjöholm	1.000	1.600	-					
		Södertälje	1.000	3.800	-			Kungälv...	1.400	7.200	-					
		Stockholm..	-	1.000	-			Halstad....	-	4.100	-					
		Norrköping.	900	4.000	-				2.500	12.900	-					
			1.900	9.000	-		26	Kalmar.....	2.500	2.500	-					
								Åseda.....	700	800	-					
									2.800	3.300	-					
	24	Stockholm..	1.800	4.300	-	IV	27	Hälsjö.....	400	2.000	-					
		Uppsala....	-	7.000	-			Kalmar.....	800	1.000	-					
		Västerås...	100	200	-			Åseda.....	1.800	1.600	-					
			1.900	11.500	-				3.000	4.600	-					
	31	Stockholm..	-	1.500	-		28	Malmö.....	1.900	2.600	-					
		Uppsala....	-	300	-			Kristianstad	-	-	-					
		Västerås...	900	4.000	-				1.900	2.600	-					
		Ludvika....	-	400	-		30	Kalmar.....	700	700	-					
			900	6.200	-			Åseda.....	300	300	-					
								Kristianstad	2.800	2.800	6.500					
									3.800	4.600	6.500					
								XII distr...	20.800	43.100	6.500					
	37	distr.....	-	-	-	V	13	Österlund...	-	7.200	-					
		I distr...	5.000	34.700	300			Bollnäs....	-	300	-					
									-	7.500	-					
	5	Falköping..	100	100	-		14	Sunderby...	200	13.600	-					
		Borås.....	-	7.000	-		15	Västerås...	-	200	-					
			100	7.100	-			Bollnäs....	800	12.900	-					
	6	Kristinehamn	-	8.700	-			Ludvika....	-	800	-					
									800	13.900	-					
	8	Örebro.....	100	200	-		24	Ludvika....	-	7.400	100					
		Falköping..	800	13.300	-		35	Uppsala....	-	2.300	-					
		Hälsjö.....	300	3.000	-			Västerås...	-	200	-					
			1.200	16.500	-			Bollnäs....	1.200	4.600	-					
	9	Trollhättan.	500	6.900	300	VI			1.200	7.300	-					
		Borås.....	-	6.000	-		17	distr...	2.200	49.700	-					
		Halstad....	-	4.200	-		18	Luleå.....	1.200	15.800	500					
			900	17.100	300		19	Luleå.....	1.200	14.000	2.500					
	25	Borås.....	300	13.000	-		20	Luleå.....	1.000	3.100	-					
		Åseda.....	100	300	-			Edden.....	3.700	17.500	-					
			400	13.300	-				4.700	20.600	-					
	32	Falköping..	100	100	-		21	Österås....	-	8.500	-					
		Hälsjö.....	700	800	-			Umeå.....	-	28.300	500					
		Borås.....	-	1.000	-				-	36.800	500					
		Halstad....	300	6.100	-			V distr...	7.100	87.200	3.500					
			1.100	8.000	-	VII	2	Norrköping..	-	6.100	-					
	33	Kristinehamn	-	2.000	-			Linköping..	1.500	600	-					
		Trollhättan	-	4.500	-				1.700	6.700	-					
			-	6.500	-		38	Örebro.....	100	200	-					
	36	Falköping..	1.400	700	-			Norrköping..	-	1.200	-					
		Trollhättan	-	1.000	-			Linköping..	2.800	900	-					
			1.400	1.700	-				2.900	2.300	-					
		II distr...	5.100	78.500	300			VIII distr	4.400	9.000	-					
	10	Hälsjöholm	600	1.100	-			Sa kronor..	49.000	302.800	10.700					
		Malmö.....	1.900	3.000	-					358.500	-					
			2.500	4.100	-						-					

Figur 43. Budget för bostadsplanteringar i alla distrikt 1958/59. Indelningen är gjord efter bansektion (bs) och trädgårdsmästareområde med separata konton för bostadsplanteringar vid stationer, tjänstebostäder och postlokaler. Sammanställningen är gjord av trädgårdsdirektören och visar hur detaljerat kostnaderna för de olika bostadsplanteringarna beräknades. Från: Göteborgs landsarkiv, SJ, II distr, E1AD, 1658.

Bilens intåg

År 1956 omorganiserades trädgårdsverksamheten, efter en utredning framtagen av drifttjänstbyrån, genom att indelningen av de geografiska områdena som trädgårdsmästarna arbetade inom samlades till respektive bansektion. Bilar infördes till alla trädgårdsmästarområden med argumentet att det effektiviserade verksamheten och sparade tid när personalen inte var beroende av fasta tågtider vid sina uppdrag ute på stationerna. Omorganisationen planerades att ske successivt med hänsyn till pensionsavgångar och befordringar. Det påtalades också att omflyttningar av personalen skulle utgå från deras samtycke och att en minskning av personalstyrkan behövdes ske ”så snart men samtidigt så smidigt som möjligt”.³⁰⁵

I den nya organisationen var det tänkt att det inom varje trädgårdsmästarområde skulle tjänstgöra en trädgårdsmästare, en banarbetare och ett banarbetarbiträde varav den sistnämnda oftast hade andra arbetsuppgifter vintertid.³⁰⁶ Sammanlagt blev det 26 områden, mot tidigare 35, med varsin placeringsort och med mellan fyra och tolv järnvägssträckor per område. Samtliga järnvägssträckor i landet hade således utsedd personal för att sköta stationsplanteringar och bostadsplanteringar.³⁰⁷ I budgetberäkningar för de olika trädgårdsmästarområdena framgår inte kostnader för skötsel av skyddsplanteringar, men det är möjligt att de ingick i benämningen stationsplanteringar.

För växtdepåerna planerades ingen minskning av den helårsanställda personalen som uppgick till 41 personer, men däremot längs linjen. Där skulle personalstyrkan minskas från 102 till 75 personer. Det var 10 trädgårdsmästare och 17 övriga, vilka innefattade yrkestitlar som banbiträde, banvakt och banarbetare, som skulle omplaceras. Den tidigare sammanlagda personalstyrkan gick därmed från 143 till 116 anställda.³⁰⁸

Den största förändringen med omorganisationen var att minska antalet ”trädgårdsmästarsträckor”, som trädgårdsmästarnas arbetsområden var indelade i. Huvudargumentet för organisationsförändringen var att den nuvarande verksamheten inte var tillräckligt effektiv och att förändringen skulle resultera i en förbättrad vård av trädgårdsanläggningarna.³⁰⁹ Även om mindre översyner och förändringar gjorts tidigare, går det att se det som att denna första större utredning och omorganisation banade väg för de täta förändringar som väntade. Synen på planteringar kan tolkas som att de skulle finnas och skötas och biltransporter skulle effektivisera verksamheten. Argumentet om förbättrad vård kan diskuteras om det var ett syfte eller

om det användes strategiskt för att lättare få igenom de föreslagna förändringarna. Slående är att personalens intressen och trygghet var prioriterade.

Ganska snabbt efter att omorganisationen beslutats på central nivå togs följdbeslut på distriktsnivå. Ett sådant exempel finns från Göteborgsdistriktet där ett beslut från distriktschefen till bansektionsföreståndarna skickades efter bara några veckor med besked om vilka första förändringar som skulle genomföras. Intressant är att det sist i det maskinskrivna beslutet skrivits ett tillägg i blyerts att bansektionsföreståndare ”skall ha samma skyldighet och rätt som tidigare att planera och övervaka trädgårdsarbetena.”³¹⁰ Det visar hur integrerade planteringarna ännu var i banunderhåll och det tekniska ansvaret. Att det överhuvudtaget står med och är skrivet i efterhand kan också få oss att ana att det fanns frågetecken kring planteringarnas roll och funktion.

Som en del i försöken att minska kostnader för skötsel diskuterades att gå över från handdrivna gräsklippare till motorgräsklippare. År 1957 uppskattades gräsytorerna hos Statens järnvägar uppgå till mellan 400 och 500 hektar.³¹¹ När det gäller den dagliga skötseln på stationer, som gräsklippning, var det fortfarande trafikförvaltningen som skötte detta. Ett undantag utgjorde ”driftplatser med kvinnliga föreståndare samt driftplatser utan bemanning”. Där skulle renhållning och gräsklippning ombesörjas av banförvaltningen. Annars var det stationsföreståndaren som ansvarade för renhållningen.³¹² Det är sällan kvinnor syns i arkivmaterialet men här framgår det att de kunde ha anställning som föreståndare.

Ett annat exempel på hur kostnaderna sågs över på en övergripande nivå är att Trafikrestauranger (TR), som drev restaurangverksamhet i järnvägens lokaler, skulle betala mer än tidigare. Ett brev från drifttjänstbyrån till TR visar: ”Sedan många år tillbaka har SJ till vissa av TR restauranger lämnat krukväxter och blommor samt utfört en del arbeten med planteringar o dyl. Den ersättning, TR erlagt härför, har dock icke svarat mot de kostnader, som tjänsterna betingat.”³¹³ I underlaget till skrivelsen framgår att det handlar om växter till blomsterlådor och urnor, krukväxter och snittblommor till järnvägsrestauranger, järnvägsshotell och tågfärjor.

Inom Göteborgsdistriktet tog anspråket på kostnadsminskningar sig uttryck i form av omplaceringar av flera i personalen, både banarbetare och trädgårdsmästare. Andra besparingar som planerades var att minska antalet gräsmattor och låta dem bli ängsmark, ta bort häckar, minska antalet blomsterurnor och att fruktträd inte längre skulle beskäras av trädgårdsmäs-



Figur 44. Karta över trädgårdsmästarområden efter omorganisationen 1956. Varje område är färglagt och markerar var trädgårdsmästaren hade sin placeringsort. Från: Landsarkivet Göteborg, SJ, II Distr, E1AD.

tarna utan av dem som använde frukten. En övergripande ingång var att "Statens järnvägars ekonomi tillåter inte, att pengar läggas ned på planteringar vid stationer med lite trafik" för att citera distriktschefen. Samtidigt betonade både distriktschefen och trädgårdsdirektören att det inte skulle vara respektive stationsföreståndares intresse för skötsel som skulle styra ambitionsnivån utan en sedan tidigare fastslagen gruppindelning från distriktet där omfattningen var preciserad.³¹⁴ Här anas fortfarande centralstyrningen och att det fanns principer som skulle följas.

Just år 1956 var året för den statliga järnvägens 100-årsjubileum. Att utredningen för minskningen av trädgårdsverksamheten skedde under året för 100-årsjubileet för statens stambanor kan tyckas förvånande. Den trängda ekonomiska situationen gjorde antagligen att ett jubileumsår inte påverkade planerna.

Från den centrala nivån ser det ut som att det fanns en omsorg ner till den lokala och praktiska nivån. Trädgårdsdirektören Gösta Reuterswärd skriver så här med tanke på trädgårdsmästaren Elof Stenholm vid 9:e bansektionen, i ett brev till distriktschefen Per Swartling i Göteborg:

Utan tvekan är denna Stenholm en av de energiskaste och duktigaste trm [trädgårdsmästare] jag har, värd allt beröm. Följer jag nu din egen tankegång, om förenkling och mindre personal, så har jag för denna man förklarat att hans medhjälpare Nilsson banarb. [banarbetare] måste från 1 jan försvinna. Jag satt i utsikt att han [Stenholm] kunde få sköta en mindre del av sträckan i stället, men han är road av sina växter, och bad att få sköta sin gamla sträcka. Fick han en moped skulle den ersätta Nilsson utan vidare. Den kunde han poletera [sic] när tåglägenhet erbjöds och på så vis spara en man.

*Hoppas att du inte har något emot denna anordning.
Vill du tala med Stähle härom är det ju snällt.*³¹⁵

Stähle var baningenjör på 9:e bansektionen och besvarade på bara några dagar förfrågan att Stenholm skulle få sin moped. Vad som hände med banarbetare Nilsson framgår inte i det genomgångna arkivmaterialet.

Trädgårdsmästare Stenholm intervjuades samma år i dagstidningen *Bohuslänningen* om planteringar vid stationer längs Bohusbanan. Artikelförfattaren avslutar texten med "Man vill gärna hoppas att SJ:s trädgårdsexperter skall få härja så fritt som helst längs Bohusbanan. Det är märkligt vad en

färgsprakande blomrabatt kan förhöja humöret hos resenären, vare sig han eller hon är järnvägens trafikant eller bilkonkurrent.”³¹⁶ Uppskattningen av planteringar är klart uttalad utifrån resenärens perspektiv.

Nedläggning av trädgårdsexpeditionen

Vad som föregick den stora förändringen att lägga ned expeditionen för trädgårdsverksamheten år 1959 har inte kunnat utläsas i det arkivmaterial som ingått i denna studie. Direktionsprotokollen från den tidsperioden, där det skulle kunna finnas förklarat varför förändringen skedde, har inte sparats.³¹⁷ Det finns en uppgift som säger att överinspektören för bantjänsten utredde möjligheterna att decentralisera planteringsverksamheten, på uppdrag av överdirektören, hösten 1958 men det framgår inte vad bakgrunden till utredningen var.³¹⁸ Ganska snabbt genomfördes sedan nedläggningen av den centrala expeditionen för planteringsverksamheten vid årsskiftet. Vid en genomgång av årsberättelserna från 1950-talet visar det sig att budgeten hos expeditionen överskreds alla år 1950–1956, som mest med så mycket som 13 %, vilket kan ha spelat roll för förändringen.³¹⁹

Från att trädgårdsdirektören haft det övergripande ansvaret, och arbetat nära banförvaltningens ledning och med respektive banförvaltning för varje distrikt som järnvägen var indelad i, övergick ansvaret till överinspektören för bantjänsten på drifttjänstbyrån.³²⁰ Byrån i sin tur skulle anlita en konsult för att ”statens järnvägar hade för avsikt att för sin trädgårdsverksamhet erbjuda kvalificerad trädgårdsarkitekt uppdrag, som skulle omfatta rådgivning i följande frågor. a) verksamhetens allmänna inriktning, b) inköp, egen produktion och distribution av växter, c) underhåll av befintliga anläggningar, d) nyanläggningar.”³²¹ Den praktiska verksamheten administrerades från respektive bansektion.³²² Det framstår som att verksamheten förenklades med ambitionen att styra den på ett tydligare sätt. Tidigare var trädgårdsdirektörens konstnärliga frihet inte direkt uttalad men den kan ändå anas i Reuterswårds efterlämnade rapporter, i brev i Statens järnvägars arkiv och i artiklar han publicerade där det framgår att han fokuserade på växtmaterial och gestaltning.³²³ Förändringen till att anlita en extern trädgårdsarkitekt och inte ha en expedition nära ledningen tyder på en förändrad syn på planteringarna, eller i alla fall vad planteringarna krävde för kompetens.

Sett ur trädgårdsmästarnas perspektiv infördes en stor förändring, nämligen att de inte skulle ta fram underlag för sina respektive trädgårdsmästareområden till trädgårdsdirektören inför den årliga budgeten. Tidigare hade arbetsgången varit den att dessa underlag var grunden till trädgårds-

tre frågetecken, på ett förtryckt formulär för interna meddelanden. Vem som skrivit under meddelandet går inte att uttyda men mycket talar för att det kom från någon på bansektionen där ansvaret för renhållning av driftplatser låg.³²⁶

I korrespondensen mellan trädgårdsmästaren och bansektionsföreståndaren framgår helt olika synsätt på planteringarna. För trädgårdsmästaren är det självklart att de ska fortsätta att finnas där de redan är anlagda och att de behöver skötas. Trädgårdsmästarens formuleringar kan tolkas som att han ser på planteringarna som att de bidrar till upplevelse och användning av platserna.³²⁷ Han betonar också helhetsupplevelsen för resenärerna längs järnvägen som för tankarna till naturförsköningskonstens ideal om en helhetssyn på landskapet. För ingenjörerna skulle de nya direktiven exakt följas. Uttalandet signalerar att det inte var viktigt att upprätthålla skötsel på mindre järnvägsstationer. Att tala om platser som gudsforgätna säger också någonting om synen på mindre orter. Om det var ett gängse sätt att prata om och se på mindre järnvägsorter fick det sannolikt konsekvenser när ekonomin blev hårdare och prioriteringar i skötsel behövde göras.³²⁸

En arbetsgrupp, kallad Trädgårdsgruppen, tillsattes för en utredning år 1960. Trädgårdsgruppen presenterade sin rapport år 1962. Uppdraget var att göra en översyn av planteringsverksamheten och komma med förslag på "framtida organisation för produktion och distribution av växter samt skötsel och underhåll av trädgårdsanläggningarna".³²⁹ Utredningen menade att det ekonomiska resultatet var dåligt i förhållande till om växtmaterial skulle köpas in men förordade fortsatt egen plantskoleverksamhet med motiveringen att befintlig personal inte kunde omplaceras. Längs linjen fanns sammanlagt cirka 115 "trädgårdspersonal" vilka utökades med runt 100 månadsverken vid arbetstopparna.

Utplanterade växter	Antal/kg
Ett- och tvååriga rabattväxter odlade i kruka	350 000 st
Ett- och tvååriga rabattväxter odlade utan kruka	90 000 st
Krukväxter för dekoration inomhus	17 000 st
Snittblommor	60 000 st
Träd	600 st
Buskar	15 000 st
Perenna växter	50 000 st
Rosor	19 000 st
Blomsterlökar	115 000 st
Gräsfrö	9 000 kg
Konstgödsel m.m.	35 000 kg

Figur 46. Utplanterade växter och använt gödsel inom Statens järnvägar för året 1960 enligt utredningen från år 1962. Från: Järnvägmuseet, SJ, Trädgårdsverksamheten, "Trädgårdsverksamheten vid SJ. Utredning redovisad i augusti 1962", s. 13-14.

Utredningen föreslog att rationaliseringar skulle öka produktiviteten, i linje med efterkrigstidens moderniseringsideal. Arbetsgruppen menade också att växtbehovet skulle minska när ettåriga växter användes i mindre utsträckning och när fler bannadläggningar var att vänta. De 33 lokala plantskolorna rekommenderades att avvecklas.

I utredningen talas det om verksamheten utifrån begrepp som kostnader, rationaliseringar, effektivitet och produktivitet, inte utifrån till exempel miljöernas utformning, resenärernas förväntningar, kunskap eller kompetens. Kort berörs erfarenhet och att depåföreståndare och deras närmaste medarbetare oftast har utbildning från trädgårdsskola medan övrig personal vanligen har genomgått trädgårdskurser. På ett ställe nämns också att en del av underhållsarbetet kräver fackkunskap.³³⁰ Formuleringen "Ofta bibehålls anläggningar fastän förutsättningar och motiv för att hålla god standard saknas" urskiljer sig eftersom den berör motiv, men anledningarna till att planteringar utfördes och underhölls finns inte preciserat i texten.

En intressant del i utredningstexten är att det framställs som att planteringar från början användes till att återställa naturen och till stormskydd. Kanske utredningsgruppen läst artikeln av den tidigare trädgårdsdirektören Agathon Sundius från år 1906.³³¹ Utredningen menar att planteringar för trevnad införts först senare.³³² Det tyder på en uppfattning om att prydnadsplanteringar inte med automatik tillhörde järnvägsanläggningar utan något som lagts till i efterhand. Detta var en missuppfattning, vilket vi har sett i kapitel 2.

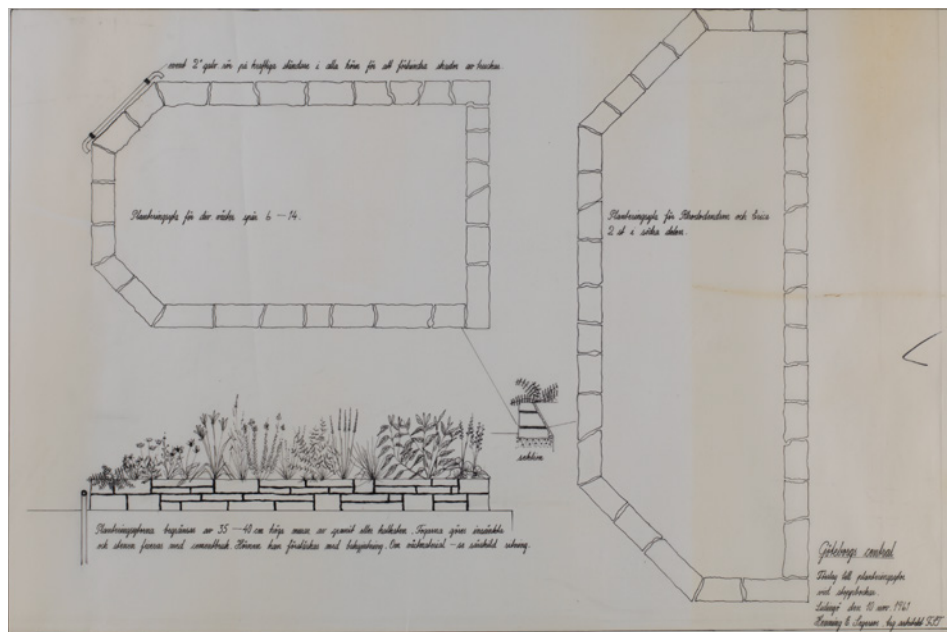
Argument som att "reducering är motiverad" användes om produktionen av krukväxter och snittblommor. Utredningen framhåller att "Trädgårdsanläggningarna vid SJ har sedan gammalt gott anseende" men att förutsättningarna har ändrats med nedläggning av banor, mindre trafik och minskning av personal. På grund av dessa förändringar anses många anläggningar vara överdimensionerade. Det framhålls att de ur trafik- och turistsynpunkt viktigaste stationerna ska fortsätta att förses med ettåriga växter och där ska mer påkostade anläggningar som dammar och murar behållas. Utredningen menar att planteringar ska "balanseras" efter stationernas storlek och betydelse. Ett annat uttryck som används är att anläggningarna ska "tonas ned" på mindre viktiga stationer.³³³

I utredningen talas det om planteringar som att de ska finnas men att anläggningarna ska anpassas efter stationernas storlek och användning. Verksamheten beskrivs som "relativt liten och av speciell natur", inte utifrån vilka

värden den har i järnvägslandskapet.³³⁴ Beskrivningen i utredningen ger ett intryck av att planteringarna har fortsatt på samma nivå trots stora förändringar inom järnvägssystemet med dels nedläggningar av hela bansträckor, dels minskning av trafik och resenärer på andra sträckor. Generaldirektören Erik Upmark ansåg i ett brev att "utredningen var mycket oroande". Med oroande menade Upmark att produktionskostnaderna vid depåerna var höga i förhållande till marknaden och att brist på samordning mellan trädgårdsmästarområden hindrade rationaliseringar. Till svar på sitt brev fick han bland annat att växtdepåerna skulle kunna "placeras som sidoordnad verksamhet" under respektive bandistriktschef, att trädgårdsmästarområden planerades för att ersättas med ett "speciallag" för varje säsong och att överläggning pågick med personalorganisationerna om förslagen.³³⁵ Det kom ändå att dröja innan större förändringar genomfördes, som vi ska se nedan.

Många olika aktörer på olika nivåer i organisationen Statens järnvägar var inblandade i planteringsverksamheten. På högsta nivå hanterades utredningar och organisationsförändringar men också enskilda frågor som generaldirektören engagerade sig i. För att nämna ett sådant exempel ställde generaldirektören Erik Upmark i ett brev år 1962 frågan om vilken bemanning som behövdes för att klippa rosorna längs sträckan Stockholm–Nynäs järnväg (SNJ). Upmark undrade över arbetsledningen och ifrågasatte inte rosplanteringar eller deras skötsel utan hur arbetet leddes och fördelades.³³⁶ Här gör sig den centrala styrningen påmind och den visar också på en omsorg ner i organisationen från toppen.

Samma år som 1962 års utredning presenterades firades västra stambanans 100-årsjubileum. I Göteborg uppmärksammades jubiléet, med namnet "Tåg 62", på flera olika sätt. Ritningar till planteringar vid stoppbockar och rabatter togs fram av kartriterskan Kerstin Sandquist på Henning Segerros kontor. På ritningen finns inte hennes namn med, men i det här fallet är kartriterskan omnämnd i årsberättelsen från Segerros till drifttjänstbyrån.³³⁷ I tidigare forskning har de karaktäristiska stoppbocksplanteringarna uppmärksammats inte minst tack vare det bildmaterial som finns från 1930- och 40-talen med stoppbockar som motiv, men de fortsatte som planteringstyp åtminstone in på 1960-talet.³³⁸ Stoppbocksplanteringarna skulle kunna ses som en övergång mellan tekniken och järnvägsstationen, enligt historikern Wolfgang Schivelbusch som ser stationen som en sluss mellan tekniken och staden.³³⁹ Med stoppbocksplanteringar är det gröna bokstavligen mitt i tekniken, eller precis i dess avslut, möjligen som en symbolisk övergång



Figur 47. Ritning till stoppbocksplanteringar av Kerstin Sandquist vid Henning Segerros kontor, daterad år 1961. Ytan avgränsades av murad huggen sten. Växterna hämtades från växtdepån i Borås. Från: ArkDes, Henning Segerros samling.



Figur 48. Stoppbocksplanteringen i Göteborg ser ut att vara densamma när denna bild togs år 1968 som på ritningen ovan. Från: Järnvägs museet, JvmKBDB14107_02. Beskuren.

från ett transportsystem, järnvägen, vidare över i ett annat transportsystem, gångtrafiken.

I organisationen var det driftavdelningen, tidigare med namnet drifttjänstbyrån, som ledde förändringsarbetet av planteringsverksamheten. I en skrivelse i början av år 1963 presenterades vilka åtgärder som skulle vidtas utifrån 1962 års utredning och inkomna interna remissvar. I skrivelserna motiveras också varför planteringarna behöver finnas: "Eftersom trädgårdsanläggningarna i hög grad bidrar till trevnaden och skapar goodwill är avsikten att i största möjliga utsträckning bibehålla anläggningarnas kvalitet. Nödvändig kostnadsreduktion beräknas dock vara möjlig bl a genom rationellare drift." Här talas

det om planteringarnas bidrag till trivsel som något positivt, vilket visar att efterkrigstidens moderniseringsretorik inte helt fått fäste inom järnvägen ännu. Organisationen skulle fortsätta oförändrad medan personal som arbetat mindre än fem år med planteringar föreslås att flyttas över till banarbete. Växtdepån i Borås planeras att läggas ned och plantskolorna inom trädgårdsmästarområdena skulle sluta med växtproduktion. Lite flyktigt sägs att linjeplanteringarna ska ses över samtidigt som en besparing på hela 25 % av den totala budgeten uppges vara målsättningen redan till året efter. Besparingar verkar vara ledordet vilket också yttrar sig i att blanketter skulle fyllas i månadsvis för att få kontroll över material- och personalkostnader.³⁴⁰

Låt oss stanna till ett slag vid ordet rationellare i citatet ovan. Enligt *Svenska Akademiens Ordlista* betyder rationell ”Förnuftsänlig; förståndsmässig; förnuftig; praktisk ändamålsenlig, väl planlagd”.³⁴¹ Rationalisering var inget nytt för den här tiden, utan fick genomslag inom industrin under mellankrigstiden i Sverige.³⁴² Rationaliseringens idéer förefaller ha anammats senare inom järnvägen och fick då till följd att utredningar och beslut skedde i rask takt. Ordet rationell förekommer flitigt i både arkivmaterial och litteratur under nedslaget 1955–1975, såväl när det gäller ekonomi som praktik. De karaktäristiska betongurnorna ansågs vara ”tunga och svårhanterliga” av trädgårdspersonalen, vilket också kan tolkas som ett tidens tecken med önskemål om rationell och praktisk hantering. Betongurnorna kom på många platser under 1960-talet att ersättas av baljor och lådor av trä.³⁴³

Efter 1962 års utredning dröjde det ända till oktober 1964 innan större förändringar som föreslagits i utredningen började genomföras, förutom nedläggning av växtdepån i Borås som skedde år 1963. En ny organisation med en ny områdesindelning och föreståndare placerade på bandistriktsexpeditionerna infördes. Ambitionen verkar också ha varit att minska personal och växtmaterial.³⁴⁴ Samtidigt beslutades att förmånen i form av tillägg som kollektivanställd personal haft skulle fortsätta att gälla även för de som delvis utförde andra arbetsuppgifter än trädgårdsarbete och att ”Största möjliga hänsyn skall iakttas vid omflyttning av trädgårdspersonal.”³⁴⁵ Det framstår som att utredningen inte omedelbart fick särskilt stora konsekvenser och att omsorgen om personalen var omfattande. En genomgripande förändring, om än symbolisk, var att trädgårdsmästarna angavs få rollen som ”konsult”. De skulle planera, organisera och övervaka linjeplanteringarnas skötsel och underhåll, nyanläggningar av planteringar, vegetationsbekämpning längs banvallar och ansvara för trädbeskrningar. Det förefaller vara samma ar-

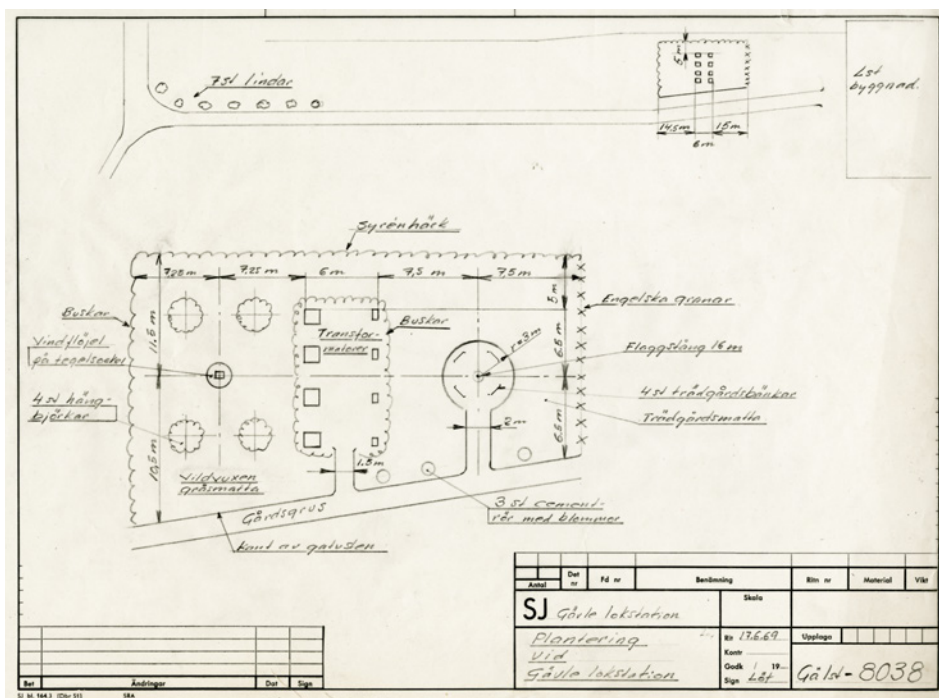
betsuppgifter som tidigare, men benämningen av rollen som konsult kan ses som en markering av att trädgårdsmästarkunskapen började bli ifrågasatt som en självklar del i järnvägens anläggningar.

Uttalanden om planteringar vid järnvägen under 1960-talet från ledningen, banförvaltningens ingenjörer och trädgårdsmästare ger intrycket av en övergångstid och att olika diskurser började formas. Samtidigt ser det fortsatt ut att finnas en omsorg även i det lilla. Det går att ana ett allmänt förhållningssätt till odlade ytor exempelvis genom hur baningenjören i Falköping uttrycker sig med anledning av besparingarna som eftersträvades. Han argumenterar för att plantskolan i Falköping ska fortsätta att användas "Att lämna ett sådant område till förvildning är otvivelaktigast billigast, men på de flesta platser går ej att förfara så utan måste området iordningsställas till gräsmatta med däravföljande kostnader."³⁴⁶ Att bara lämna en tidigare odlad yta verkar vara otänkbart, i så fall var gräsmatta med skötsel alternativet.

Riksdagen beslöt år 1963 att olönsam järnväg skulle läggas ned och rivas upp. Hur detta beslut påverkade planteringarna vid de aktuella sträckorna har inte kunnat läsas ut av tillgängligt arkivmaterial. I den sammanställning av ekonomin som finns i *Drifttjänststatistik* syns inte någon omedelbar minskning av kostnaderna, utan först från år 1968. Det kan ha varit så att det tog några år innan kostnadsminskningen av färre stations- och bostadsplanteringar att sköta syntes. Hur de nedlagda sträckornas planteringar hanterades är en fråga som ännu saknar ett svar. Vi vet inte om de lämnades, togs till vara och flyttades till andra platser eller fortsatte att skötas trots att tågen slutade gå.

En annan röst än de formella utredningarna och besluten är ett brev från en trädgårdsmästare daterat år 1966 och sparat i handlingar från det årliga trädgårdsmötet. Trädgårdsmästaren uttrycker sin oro för förändringarna inom planteringsverksamheten och Statens järnvägar i stort. Det är många frågor som behöver diskuteras enligt brevet – gemensamma principer, olika lösningar på ekonomiska frågor, skötsel och effekterna av besprutning. Han lyfter också att verksamheten inom järnvägen numera präglas av ekonomiskt vinstdrivande och rationaliseringar. I brevet ställs frågor om vilken betydelse platser har och om det finns en nedre gräns för nedgång. Brevskrivaren menar att de är "beordrade att banta ned befintliga anläggningar" och poängterar att lokala myndigheter, där han antagligen syftar på kommuner, kommer att slå larm om vanvård.³⁴⁷ Andemeningen i brevet kan tolkas som att allmänintresset, renhållning och skötsel behöver få kosta och att det är ett stort avstånd mellan nya principer och praktikernas synsätt.

Om just det brevet bidrog till mer övergripande principiella diskussioner vet vi inte men ett förtydligande av arbetssättet kom år 1967 i form av en ny arbetsordning för trädgårdsverksamheten inom banavdelningen. Sammanhållande på en central nivå var banavdelningens underhålls- och byggsektion allmänna ärenden (Baua). Trädgårdsarkitektens, distriktsträdgårdsmästarnas och växtdepåföreståndarnas arbetsuppgifter är preciserade i detalj i arbetsordningen. Vidare framhålls i den att växtdepåerna ska drivas rationellt. Att det i arbetsordningen skrivits in att "snittblommor ska betalas av förbrukaren" visar dels att snittblommor fortfarande användes, dels att det behövde förtydligas vem som skulle stå för kostnaden. En annan detalj att kommentera är att blommor till semesterhemmen skulle bekostas av respektive banunderhållsområde där semesterhemmen var belägna.³⁴⁸ Statens järnvägar hade ett antal semesterhem för sina anställda vilka enligt arbetsordningen försågs med blommor från växtdepåerna.³⁴⁹ Arbetsordningen präglas av en strävan efter tydliga rutiner och förtydliganden av hur kostnader ska bokföras. Jag tolkar den som att synen på att planteringar ska finnas fortfarande rådde och att nya anläggningar fortfarande gjordes.



Figur 49. Ett exempel från Gävle lokstation år 1969 med en detaljerad planteringsritning för gestaltningen runt transformatorstationen. Notera "cencentrör med blommor" och parkbänkar vid flaggstången. Från: Järnvägmuseet, SJ.

Under 1950- och 60-talen anlades en mängd parkeringsplatser i anslutning till järnvägsstationer, ofta på initiativ av respektive kommun. Detta påminner om att tiden karaktäriserades av bilens intåg i människornas vardag och i stadsplaneringen. Ett exempel från Gnosjö berättar för oss att det togs fram ritningsförslag med tillhörande beskrivning av hushållningssällskapets trädgårdskonsulent efter att ett avtal skrivits mellan Statens järnvägar och kommunen. Förslaget, som också innehöll en växtplanteringslista med 25 träd (ornäsbjörk, hängbjörk, parklind, rönn, vanlig björk och kaspisk pil), en häck av berberis och ett 30-tal blomsterbuskar av vippspirea, korgvide, korallkornell och parkros, remitterades till Statens järnvägar där både baningenjören och trädgårdsarkitekten yttrade sig.³⁵⁰ Flera exempel tyder på att detta arbetssätt var vanligt och förekom på många platser när biltrafiken ökade.

Banavdelningens testamente

År 1971 gjordes ytterligare en utredning, den här gången inom banavdelningen. Bakgrunden till utredningen var att växtdepån i Hässleholm, i slutet av år 1970, hade kompletterats med plastväxthus som en provisorisk lösning. De äldre glasväxthusen var arbetskrävande och räckte inte längre till för produktionen. 1971 års utredning föreslog fortsatt egen odling av växtmaterial och att verksamheten organisatoriskt även framöver skulle vara placerad inom banavdelningen. Växtdepån i Hässleholm var i behov av upprustning och det ansågs behöva göras en större investering i anläggningen för att modernisera den inom några år. Utredningen konstaterade att "nedtoningen" gått snabbare än förväntat, att kostnaderna gått ned för inköp av både växter och annat material, att växtproduktionen minskat kraftigt och att utplantering av träd och buskar vid Statens järnvägars bostäder helt hade upphört. Däremot hade övergången till annat mer lättskött och tåligt växtmaterial krävt resurser för utplantering. Utredningen kommenterade att det var svårt att uppskatta framtida behov av snittblommor och dekorationsväxter, vilket visar att dessa växttyper fortfarande togs fram och användes.³⁵¹ Det gör även redogörelser för kalenderåren runt 1970 från Göteborgsdistriktet, där trädgårdsmästaren beskrev 1969 års verksamhet med dekorationsväxter så här:

Utsmyckning med blommor i konferensvagnar och hela tågsätt.
Vänthallen Göteborg har försetts med växtarangemang, även sköttset.
Vintertid med ökad intensitet.

Utbyte och i viss omfattning omplantering av s.k. planterade skålar
till exp.lokalerna samt lösa blommor till Bdx, Ddx och Aabhg.

Utplaceringen av ”lösa blommor” i banavdelningens expedition (Bdx), i driftavdelningens expedition (Ddx) och till Allmänna avdelningen bokhållare gods (Aabhg) redovisades veckovis, från vecka 1 till 52 i tabellform.³⁵² Ytterligare en bild av verksamhet ges från år 1971, i samma typ av redogörelse:

Vänthallen i Göteborg och TR har försetts med växter och utbyten.

Planterade lådor och baljor har också ordnats för väntsalarna i Falköping, Uddevalla, Lysekil och resebyrå i Uddevalla.

Utbyten och kompletteringar av växter till exp-lokaler samt lösa blommor till Bdx, Ddx och Aabhg.

Dekorationer med växter och blommor på Börsen vid medaljutdelningen /klockor/ 2 dagar 14-15/12. Allmänt mycket uppskattat.³⁵³

Utbyten tolkar jag som att nya växter ersatte befintliga i krukor, lådor och rabatter. Citaten från tiden runt 1970 visar på en fortsatt omfattande verksamhet med växter, där allt från Trafikrestauranger (TR) och resebyråer till vagnar, vänthallar och personalens kontor försågs med dekorationsväxter. Kommentaren ”Allmänt mycket uppskattat” i redogörelsen för 1971 års verksamhet signalerar att det behövdes poängteras att växter värdesattes. Med tanke på de stora förändringar som genomförts för trädgårdsmästarna de senaste åren och att det pågick diskussioner på högsta nivå om verksamheten kanske trädgårdsmästaren i det här fallet passade på att motivera intresset för växter och blommor.

Tonen i 1971 års utredning präglas av att planteringar ska finnas och att de sköttes effektivt av den egna personalen. Det nämns också att ett eventuellt entreprenadförfarande skulle kunna prövas från fall till fall men att det ställer höga krav på planering, uppföljning och kontroll. Vad gäller växtdepån i Hässleholm sägs att den ”är gammal och orationell” samtidigt som det poängteras att kvalitén på växtmaterialet var högre än på marknaden tack vare att den drevs i egen regi.³⁵⁴ Trots slutsatserna i utredningen kom diskussionerna i ledningen att gå åt ett annat håll. Vid ett direktionsmöte i oktober 1971 var planteringsverksamheten en punkt på dagordningen:

Chefen för Banavdelningen redogör för verksamheten. En avsevärd nedtoning har ägt rum under senare år. Ytterligare rationaliseringar förbereds med bl a viss fortsatt minskning av personalbehovet som följd. Frågan om det rationella i att SJ överhuvud själv ombesörjer trädgårdstjänsten anses kunna diskuteras. Generaldirektören önskar fortsatt överläggning i ärendet med chefen för Banavdelningen.³⁵⁵

Det framstår som att det var chefen för banavdelningen som drev önskemålen om förändringar. Efter några veckor redogjordes för frågan igen på ett direktionmöte och den här gången fattade generaldirektören flera avgörande beslut:

Efter föredragning av chefen för Banavdelningen och diskussion här till finner Generaldirektören en successiv avveckling böra ske av SJ egenverksamhet beträffande växtodling och plantering. Detta innebär att depån i Hässleholm läggs ned och att distriktsträdgårdsmästarna överförs till annan verksamhet inom SJ. Stationscheferna m fl får i fortsättningen själva sörja för erforderliga planteringsarrangemang och kan därvid inom ramen för tillgängliga resurser anlita lokal trädgårdsmästare för utförandet. Det betonas att avvecklingen icke är ett uttryck för någon form av missnöje med det sätt på vilket trädgårdstjänsten hittills skötts; man är ense om att denna motsvarat höga krav.³⁵⁶

Enligt beslutet skulle den egna växtproduktionen upphöra helt. Ambitionen ser ut att vara att lokala trädgårdsmästare, istället för egna anställda, skulle anlitas. Det påminner om arbetssättet när de första järnvägsplanteringarna anlades mer än hundra år tidigare då lokala trädgårdsmästare utförde anläggning och skötsel.³⁵⁷ Den sista meningen i citatet kan förstås som att det var viktigt att framhålla att Statens järnvägar var nöjda med de insatser som gjorts inom planteringsverksamheten. Samtidigt kan uttalandet tolkas som en strategi för att slippa ifrågasättande av förändringen.

Beslutet handlade om förändringar för den egna produktionen av växtmaterial och de anställda trädgårdsmästarna, inte om planteringarna i sig. Det som i det här skedet benämns avveckling, och en successiv sådan, innefattade den kvarvarande växtdepån i Hässleholm och distriktsträdgårdsmästarna. En avveckling av själva planteringarna föreslogs inte, men däremot en annan skötsel av dem genom att stationscheferna skulle ansvara för planteringar. Samtidigt går det att fråga sig vad avsikten var i fråga om planteringarna. Var strategin redan här en utfasning fast det inte uttalades i den officiella retoriken?

I citatet ovan talas om ”erforderliga” planteringar. Vad syftar det på? Vad ansågs vara erforderliga planteringar? Stationscheferna anges kunna anlita lokala trädgårdsmästare ”inom ramen för tillgängliga resurser”. Formuleringarna känns igen när information från chefen för banavdelningen skickades ut till samtliga bandistriktschefer i februari 1972:

Enligt Chefens för SJ:s beslut skall trädgårdsverksamheten i banavdelningens regi vid SJ upphöra. I stället får framdeles varje lokal chef inom ramen för sina resurser svara för underhåll och tillsyn av de trädgårdsanläggningar som av olika skäl måste finnas kvar inom hans dispositionsområde, med om så i undantagsfall erfordras anlitande av extern konsult.

Växtdepån i Hässleholm liksom all speciell trädgårdsverksamhet inom bandistriktet skall snarast möjligt avvecklas. Den personal som härigenom frigöres skall sättas in på andra uppgifter inom banavdelningen.

Avvecklingen beräknas kunna ske under budgetåret 1972/73, men vid pågående budgetarbete inom distriktet skall dock förutsättas att trädgårdsverksamheten under 1972/73 i huvudsak drivs som tidigare, men så långt möjligt nedtonad.

Trädgårdsarkitekt H Segerros och byrådirektör Å Olvall har fått mitt uppdrag att snarast ta kontakt med alla bandistrikt för att tillsammans med resp bandistriktchef och driftdistriktchef samt i vissa fall dispositionsansvarig lokalchef diskutera och upprätta förslag till förenklningar m m betr planteringar på större platser. Detta förslag avses bli ett banavdelningens "testamente", som överlämnas till den dispositionsansvarige för att underlätta hans kommande hantering med skötsel och tillsyn av ev. planteringar.³⁵⁸

Här låter helt nya tongångar med ett nytt förhållningssätt när det talas om "de trädgårdsanläggningar som av olika skäl måste finnas kvar" i det första stycket och "ev." framför planteringar i det sista stycket. Det skiljer sig avsevärt från de senaste decennierna då diskursen snarare varit att planteringar ska finnas, men de behöver hanteras ekonomiskt och rationellt. Intressant är det som kallas för banavdelningens "testamente" och som tyder på en ambition att de större stationerna skulle få underlag till fortsatt skötsel av planteringar. Samtidigt signalerar benämningen testamente något definitivt och avslutat, nästan övertydligt uttryckt att det var en avslutad fråga för banavdelningen. Slående är också att brevet inleds med att det är den högste chefen som fattat beslutet.

Flera exempel på "testamente" har påträffats och visar en systematisk genomgång station för station med förslag på framtida växtmaterial och skötsel. Arbetsgången för att ta fram testamentet varierade mellan de olika distriktet. Inom det tredje distriktet upprättades testamentet av trädgårds-

arkitekten och bandistriktsschefen och för det fjärde och sjunde distriktet togs det fram av utsedda arbetsgrupper på respektive distrikt.³⁵⁹

Låt oss titta närmare på hur ett testamente kunde se ut. För Göteborgs-distriktet, det fjärde driftdistriktet, blev dokumentet en rapport på närmare 160 sidor med sina fem trafikområden – Göteborg Central, Göteborg Norra, Uddevalla, Lidköping, Skövde – och Sävenäs lokstation. Varje station inventerades och fick en beskrivning av växtmaterial, arbetskraft och kostnader. Totalt var det över 130 stationsmiljöer, hållplatser och lokstationer som ingick i bara detta distrikt. Vi får anta att övriga 10 driftdistrikt fick motsvarande genomgångar. Med inventeringen som grund föreslogs sedan vilka växtmaterial som skulle användas och vilken skötsel som skulle ske framöver. Till detta gjordes kostnadsberäkningar för samtliga platser för budgetåret 1973–74. För Göteborg Central föreslogs ingen minskning eller förändring av skötseln medan utredningsgruppen menade att förenklingar behövdes på övriga stationer, inte minst när det gällde gräsytor. I beskrivningen av uppdraget framgår det att det var ansvarsfördelningen mellan banavdelningen och driftavdelningen som behövde tydliggöras och att kostnaderna skulle dras ned.³⁶⁰ Rapporten visar att det fanns en omsorg om samtliga platser och att planteringarna skulle minskas för att få ner kostnader. Samtidigt visar ambitionsnivån att det inte var tal om att upphöra med planteringar. Rapporten signalerar snarare att växtmaterial fortfarande var en komponent i det tekniska järnvägssystemet.

Om vi istället tittar på det sjunde driftdistriktets, Örebrodistriktet, testamente så är det mer kortfattat än det fjärde distriktets och med en betoning på förenklingar. På flera stationer föreslås att annuella växter ska ersättas med perenna växter och buskar. Till några platser föreslås att rabatter ska läggas igen och att det igenlagda området antingen ska sås med gräsmatta eller asfalteras. Bänkar och urnor ska på flera stationer ”slopas”, vilket jag tolkar som att möjligheten att vistas i och trivsel i dessa miljöer inte prioriterades lika högt längre. Till flera av stationsplanteringarna är ritningar gjorda för hur förenklingarna ska genomföras. Förändringarna framstår som omfattande men samtidigt är det på många platser, till exempel på samtliga lokstationer, inga nya åtgärder föreslagna alls utan befintliga anläggningar är tänkta att fortsätta att skötas.³⁶¹

På central nivå formulerades i ett cirkulär i november 1972 att trädgårdsunderhållet skulle flyttas från det tekniska ansvaret till dispositionsansvaret, det vill säga från banavdelningen till driftavdelningen och att växtdepån

i Hässleholm skulle upphöra. Båda dessa avgörande förändringar skulle vara färdigställda 1 juli 1973. Därmed var inte planteringsverksamheten organisatoriskt en del av det tekniska ansvaret längre, utan tillhörde det administrativa och ekonomiska ansvaret.

Statens Järnvägars Cirkulär

SJC 0: 33-34

Utkom den 9 november
1972

SJ

STATENS JÄRNVÄGAR
Göteborgs bandströkt
F:s riksbek. 1960

Inkom **10 NOV 1972**

Dnr **PL-0000**

Sgr **3709**

Arkiv-
ringstid

5 år

10 år

S

Sign

Teknisk utgivare: Administrativa avdelningen

CSJ (aaof/3012)

TRÄDGÅRDSVERKSAMHETEN VID SJ

Med anledning av att trädgårdsverksamheten i ba särskilda regi helt upphör 1973-07-01 skall från samma datum egentligt trädgårdsunderhåll ingå i dispositionsansvaret (vård) istället för i det tekniska ansvaret. Ändringen kommer att tas in i SJF 000, avsnitt 4.00.

Ovanstående som bl a innebär att driftavdelningen övertar ansvaret för egentligt trädgårdsunderhåll på sina bemannade platser skall beaktas i budgetarbetet för 1973/74.

Växtdepån i Hässleholm avvecklas successivt under budgetåret 1972/73 och upphör med verksamheten 1973-07-01.

I det som kallas för "Ba-meddelanden" förtydligades en vecka senare vem som ansvarade för vad när det gäller planteringar. Driftavdelningen ansvarade för "trädgårdsanläggningar på bemannade stationer och trafikplatser" och banavdelningen på övriga platser.³⁶² Meddelandet framstår som mjukare formulerat än informationen som gått ut till bandistriktsscheferna i början av året, men trädgårdsmästarnas nya roll, borttagandet av trädgårdsdirektörsfunktionen, eller trädgårdsarkitekt som Segerros titulerades, och upphörandet med egen odling i form av en växtdepå bröt med en tradition sedan 1860-talet. De trädgårdsmästare som var

Figur 50. Statens järnvägars cirkulär som fastslog förändringen av arbetet med planteringsverksamheten. Beskuren. Från: Landsarkivet i Göteborg, SJ, Göteborgs Banregion med föregångare, Fi, volym 509.

kvar på banavdelningen skulle i huvudsak syssla med vegetationsbekämpning och beskärning av träd och buskar. Om de konsulterades av driftavdelningen om stationernas planteringar skulle detta interndeberas. Detta måste ha upplevts som omtumlande av trädgårdsmästarna som i praktiken blev av med de ansvarsområden yrkeskategorin haft inom Statens järnvägar i mer än hundra år. Den stora förändringen av en hel yrkeskårs arbetsuppgifter tyder också på att statusen för trädgårdsmästare och trädgårdskultur var betydligt lägre än bara några år tidigare.

Detta väckte mycket riktigt reaktioner, inte minst från trädgårdsmästarna själva. För att ta ett exempel framförde en av trädgårdsmästarna vid det tredje distriktet sina tankar i ett tillägg till ett arbetsprogram som togs fram för planteringsverksamheten där. Trädgårdsmästaren uttryckte full förståelse för kostnadskrav och rationaliseringar på grund av nedläggningar, minskat tågresande och ökande bilism men att "överlåta verksamheten på icke fackkunnigt folk är svårt att förstå".³⁶³ Att förändringar i sig behövde genomföras verkar inte förvåna men tydligt är att det blev starka reaktioner mot att inte yrkesutbildade skulle ansvara för planteringarna.

Tidskriften *Banmästaren*, medlemsblad för Sveriges järnvägars banmästareförening, hade till det andra numret 1972 rubriken "SJ miljövård på

undantag?" på omslaget med en bild som visar en stationsplantering med damm och sittbänkar, lekande barn och ett tåg i bakgrunden. Bildtexten lyder: "Kommer vi få samma standard på SJ:s planteringar i framtiden och till vilka kostnader?". Artikeln som hör ihop med omslaget har rubriken "SJ trädgårdsskötsel in memoriam" och menar att beslutet att inte fortsätta med den egna trädgårdsodlingen är ett hastverk och inte ekonomiskt underbyggt. Argumentet "I ett företag av SJ:s storlek och karaktär bör ingå



SJ miljövård på undantag?



Kommer vi få samma standard på SJ:s planteringar i framtiden och till vilka kostnader?

- Årsmötet med 1042 och banmästareföreningen
- Överambitiös uoc-utbildning i framtiden?
- Bana och byggnad
- SF klagar över lagtillämpning
- Informationsmötet för trädgårdsmännen
- Järnvägsteknik

Figur 51. Banmästaren, medlemsblad för Sveriges järnvägars banmästareförening, ställde 1972 frågan "SJ miljövård på undantag?". Motivet är järnvägsparken vid Gnesta station med damm, sittbänkar, gräsmatta med infällda stenplattor, rabatter och en häck längs spåret. Fotografen är Len-nart Nilsson. Notera sjöhästen som sprutar vat-ten till dammen. Från: Banmästaren 1972, nr 2.

ett sinne för skönhet och trivsel kring våra anläggningar” visar att planteringarna sågs som att bidra till det estetiska och till upplevelsen av platserna. Rösten här ifrågasätter hur trafikområdescheferna och driftspersonalen ska kunna överta en arbetsuppgift som ”sedan SJ:s barndom” sköts av utbildade trädgårdsmästare.³⁶⁴ Att använda ordet ”in memoriam” i rubriken kan ses som att redaktionen för medlemsbladet såg de egna växtdepåerna och trädgårdsmästarna som kärnan i planteringsverksamheten och att utan dem i organisationen var det slut på trädgårdsskötsel i dess rätta bemärkelse.

Ordvalen ”testamente” och ”in memoriam” anspelar båda på något avslutat och definitivt. Tidskriftens formuleringar om skönhet och trivsel visar ändå att delar av naturförsköningskonsten fortfarande var gällande.

Skötselansvisningar

Hur var det tänkt att planteringarna efter de stora förändringarna skulle utformas och skötas? Om vi tittar närmare på Örebrodistriktet följdes testamentet av ett kompendium med skötselansvisningar framtaget av distriktsträdgårdsmästaren. Kompendiet innehåller rubrikerna träd och buskar, häckar, rabattrosor, minneslista för gräsmattans skötsel, sommarblommor, perenna växter och avslutningsvis en förteckning över årliga växter avsedda för rabatter, urnor och balkonglådor.³⁶⁵ Skötselansvisningarna är detaljerade och framstår som en arbetsbeskrivning hur trädgårdsmästaren ansåg att olika typer av växtmaterial skulle skötas.

För Örebrodistriktet utgick en skrivelse i mars 1973 i form av en gemensam order för bandistriktet och trafikdistriktet som förtydligade de tidigare anvisningarna om att trafikavdelningen ansvarade för planteringar på bemannade stationer och banavdelningen på övriga platser. Inom Örebrodistriktet skulle den tidigare distriktsträdgårdsmästaren ”medverka vid inköp och plantering av växtmaterial samt ge råd och anvisningar om anläggningarnas skötsel i övrigt.” Samråd skulle ske mellan den lokala chefen och trädgårdsmästaren om val av växter och tidsplanering. Kostnaden för tiden och materialet skulle den lokala chefen stå för. Planteringarna skulle fortsätta, men enligt de förenklningar som beskrivits i testamentet och på några få dagar till trädgårdsmästarens förfogande. Resten av arbetstiden skulle trädgårdsmästaren ”såsom konsult syssla med vegetationsbekämpning på och invid banvallar, samt beskärning av träd och buskar”.³⁶⁶ Att reducera trädgårdsmästaruppgiften till att ge råd, ogräsbekämpning och beskärning måste ha varit en omvälvande ändring av ansvaret över järnvägsplantering-

arna. Att enbart tala om trädgårdsmästaruppgifter i termer av bekämpning och beskärning ligger långt från det tidigare naturförsköningsidealet om skönhet, smak, förädling och vetenskaplig kunskap om odling. Det framgår inte om några lokala trädgårdsmästare avsågs att anlitas, eller om det räckte med den begränsade tiden från distriktsträdgårdsmästaren.

Enligt ett uttalande i dagstidningen *Nerikes Allehanda* år 1973 var det upp till varje stationschef och banunderhållschef att avgöra planteringarnas sorter och antal utifrån tilldelad budget för respektive station:

Trädgårdsverksamheten håller på att omorganiseras men det betyder inte på något sätt, att det inte kommer att finnas växter och blommor vid våra stationer. Tidigare har SJ:s banavdelning haft hand om verksamheten. Nu får varje stationschef och banunderhållschef ta över. De kommer själva att få bestämma vad för växter som skall planteras och i hur stora mängder. Detta beroende på vad budgeten, för stationen, säger. Så berättar byrådirektör Åke Olvall vid Statens Järnvägar i Stockholm.³⁶⁷

Det är uppenbart av uttalandet att Statens järnvägar förväntade sig att förändringen kunde medföra kritik och att det därför betonades att järnvägsstationerna ska fortsätta att förses med planteringar. Det går att fundera över varför det var så viktigt för Statens järnvägar att framhålla att det skulle finnas växter och blommor. Jag tolkar det som att resenärer och kommuner förväntade sig det.³⁶⁸ Facket var en stark aktör under den här tiden och var kritiska till den nya inriktningen som vi sett ovan.

Tidningen *Arbetet* rapporterade om förändringarna år 1973: "För den senaste given är att bara de stora stationerna får sådan rang att de kan köpa ettåriga blommor. De andra får nöja sig med så underhållsfria växter som möjligt."³⁶⁹ Artikeln förmedlar en känsla av att Statens järnvägar ständigt förändrar till det sämre och att det ofta kommer nya beslut. Anledningen till förändringen av planteringsverksamheten anges vara ekonomisk, att det blir billigare att köpa in växter lokalt istället för centralt och att växtdepån i Hässleholm var i dåligt skick.

Synsättet tolkar jag som att planteringar skulle finnas kvar, i alla fall på järnvägsstationerna och för Örebroregionen även på lokstationerna som vi sett ovan, men att det inte behövdes kontinuerlig trädgårdsmästarkompetens för att bestämma vilket växtmaterial som skulle finnas och när och hur det behövde skötas. Den planerade övergången till att anlita lokala trädgårdsmästare skulle innebära att arbetssättet återgick till hur det började i

mitten av 1800-talet, som vi sett i kapitel 2, men med en väsentlig skillnad i synsätt. Synen nu var att rådande budget skulle styra, inte att det fanns någon övergripande idé om vilken roll planteringar hade i förhållande till järnväg och teknik. Landskapsarkitekten Eva Gustavsson har formulerat förändringen så här: "Den politiska nedrustningen av ett övergripande värderingsperspektiv ledde till att alla estetiska och miljömässiga överväganden per automatik underordnades lösningarna av det tekniska problemkomplexet."³⁷⁰ Det framstår som en avsevärd förskjutning i synen på järnvägen som idé och vad järnvägssystemet bestod av.

Lokala lösningar och "gifttåg"

Varje trafikområde och banunderhållsområde skulle efter 1 juli 1973 ha ansvaret för stationsplanteringar respektive ogräsbekämpning. Vegetationsbekämpningen framstår som allt viktigare för Statens järnvägar. Ett exempel från Helsingborgs trafikområde visar att ansvarsfördelningen fastslogs genom gemensamma möten som protokollfördes. Distriktsträdgårdsmästaren var fortfarande anställd av banavdelningen men tilldelades skötsel på stationerna som hörde till trafikområdet. Inom Helsingborgs trafikområde framkommer det inte i arkivmaterialet att externa trädgårdsmästare anlitas, vilket kunde göras enligt det nya arbetssättet. I protokollet framgår däremot att respektive kommun skulle kontaktas när mötet kom fram till att de inte kunde fortsätta att sköta en större eller mindre plantering.³⁷¹ För att nämna två exempel tackade Bjuvs kommun nej till övertagande av en rosenrabatt trots att järnvägens representant väddade till kommunen: "Vi hoppas på Edert positiva svar så att nuvarande om än lilla miljöförskönande tillskott kan bibehållas."³⁷² I Örkellunga biföll istället kommunstyrelsen frågan om att överta järnvägsparken efter att "Arbetsutskottet finner det angeläget, att parkanläggningen vid järnvägsstationen bibehållas och vårdas".³⁷³

Generellt ser det ut som att intresse fanns för planteringarna på en lokal nivå men att de skulle förenklas, det skulle vara tydligt vem som skulle sköta vad och kommunerna skulle erbjudas att ta över skötseln där järnvägens egna resurser inte räckte till.

Ogräsbekämpning på och invid banvallar blev en prioriterad uppgift för trädgårdsmästarna enligt deras nya arbetsuppgifter.³⁷⁴ Samtidigt anordnades möten utan deras närvaro om frågor som rörde arbetssätt, säkerhet och planering av kemisk ogräsbekämpning.³⁷⁵ Användningen av kemikalier låg i tiden och användes även inom den kommersiella trädgårdsodlingen.³⁷⁶ Träd-

gårdsmästare Elof Stenholm, som vi träffat på i avsnittet ”Motsättningar och anpassningar”, försvarar i en tidningsintervju att ogräsbekämpning måste ske med anledning av tågsäkerheten och att de använde ett milt preparat.³⁷⁷ Det är slående hur lojal trädgårdsmästaren är mot sin arbetsgivare när han motiverar användningen av kemikalier med tekniska argument. Buset av kemiska medel väckte protester och det förekom att personer försökte stoppa ”gifttågen”.³⁷⁸ Av Statens Järnvägar kallades tågen för ”spruttåg”. Efter ett uppehåll med kemisk ogräsbekämpning i tre år, med anledning av rapporter om skador och risker, återupptogs den i början av år 1974.³⁷⁹

En ny modernitet

Järnvägen var under den industriella moderniteten en av de främsta symbolerna för den tidens framtidsanda, teknikutveckling och samhällsbygge. Med högmoderniteten tog bilen platsen som den stora symbolen för det moderna livet.³⁸⁰ I det här avsnittet diskuteras rationaliseringar, teknisk och ekonomisk determinism och skötsamhet som modernitet i förhållande till järnvägens planteringar 1955–1975.

Från folkhemmets skötsamhet till rationalisering

Bilden av folkhemmet under 1900-talets första hälft hade uppfostran och skötsamma medborgare som en bärande idé. En grund var omsorg om det gemensamma och samhället. Folkhemsidealet handlade också om självansvar, att göra rationella val och om inordning i samhället och vardagen. Inte underordning som tidigare.³⁸¹ Skötsamhet var en norm: ”ett kulturellt materialiserat uttryck för en *disciplineringsrörelse* som hade sina centra i fackföreningsklubbar, nykterhetsloger och bildningsorganisationer. Den kom även fram i en vardaglig mentalitet som gav människorna gemenskapskänsla. De var alla förbundna med den större helheten, en tro på kollektiv utveckling, planmässighet och självkontroll.”³⁸² Det fanns också en moralisk underton i skötsamhetsdiskursen, som påminner om idealen inom naturförsköningskonsten hundra år tidigare.

Järnvägsplanteringarnas prydlighet och förebildlighet under 1950-talet och med rötter bakåt i tiden, ligger i linje med folkhemsidealet. Ambitionen att sätta ut skyltar vid alla växter kan ses som ett uttryck för ett ideal om uppfostran och folkbildning där förhoppningen var att resenärerna skulle inspireras och köpa växter till sina egna hem. Det fanns flera baksidor av folkhemsidealet. Att det övervägande var män som dikterade villkoren,

och att långt ifrån alla hade egna trädgårdar att köpa växter till efter Statens järnvägars stilideal, är bara två exempel på att tillvaron inte alls var jämlik.

Redan innan den nya järnvägspolitiken som antogs år 1963, hade expeditionen för trädgårdsärenden lagts ned. En förskjutning av synen på bildningsidén kan anas redan från slutet av 1950-talet. Med ekonomiska argument tar rationalisering över inom järnvägen. De anlagda platserna med grönska ses inte längre som självklara att sköta. Platskänsla var inte en faktor när besluten om förändringar och neddragningar togs. I exemplet från Mjölkeröd ovan blir det tydligt att det talas om en plats som att den var helt betydelselös. Hur det talades om platser skedde således utan medvetenhet om vilka konsekvenser det kunde få. På vilket sätt vi talar om en plats är avgörande för hur vi ser på och upplever den. Detta har också betydelse för den egna identiteten och känslan för hur vi upplever oss själva och vår omgivning.³⁸³

Hanteringen av järnvägsplanteringar visar att det fanns en omsorg om det gemensamma åtminstone fram till 1950-talets slut. Den följande tioårsperioden kan ses som pågående förhandlingar mellan idealet om omsorg, i form av platskänsla och skötsel, och ekonomiska besparingar. Några år in på 1970-talet hade förskjutningen lett till att järnvägsplanteringarna betraktades som en lokal ekonomisk prioriteringsfråga och inte en omsorg om det gemensamma på ett övergripande plan.

Under tiden 1955–1975 genomfördes ett antal utredningar och omorganisationer inom Statens järnvägar. Det gällde inte bara planteringsverksamheten utan många delar i järnvägssystemet var under stor förändring. Tidigare forskning har tolkat det som att all planteringsverksamhet avvecklades år 1973 och att 1962 års utredning inledde den stora förändringen.³⁸⁴ Om vi istället utgår från att i princip allt var ifrågasatt inom järnvägen under mitten av 1900-talet – kostnader, antalet anställda, taxor, organisation o.s.v. – tolkar jag det snarare som att planteringsverksamheten, liksom all annan verksamhet, synades och var under press. Med utgångspunkt från den statliga järnvägens organisation har tidigare okänt arkivmaterial kunnat letas fram ur arkiven. I detta material uttrycks att planteringar i sig skulle finnas och skötas, om än i förenklad form. Som jag tolkar arkivmaterialet från tiden var avsikten under 1960-talet och 1970-talets början inte att upphöra med planteringar utan att minska kostnader och så småningom upphöra med den egna plantskoleverksamheten. Målet var inte att sluta med planteringar längs järnvägen.

Ett ledord för tiden, som låg helt i linje med efterkrigstidens moderniseringsideal, var rationalisering. Begreppet rationalisering står för förnuft och förstånd, för det som är praktiskt och väl planlagt. Rationalisering kan ses som en del av moderniseringen genom tron på att vetenskap och teknik kan kontrollera omgivningen och genom att byråkratisera förvaltningen.³⁸⁵ Med det rationella synsättet kunde en minskning av planteringar motiveras, vilket så småningom ledde till att den egna plantskoleverksamheten och trädgårdsmästarnas tidigare yrkesutövning helt upphörde.

Rent materiellt tog sig rationaliseringen i uttryck i form av enklare växtmaterial och förenklade strukturer i järnvägsplanteringarna. Antalet trädgårdsmästare och trädgårdspersonal minskades i termer av rationaliseringar i flera omgångar under tiden 1955–1975 för att vid slutåret uppgå till knappt 20 trädgårdsmästare.³⁸⁶ Inom Statens järnvägar som helhet minskade personalen med 30 % under den här tiden, från 68 000 till 48 000, vilket också kan ses som en rationalisering och anpassning efter den nya järnvägspolitiken. Trädgårdsmästarna var en ytterst liten personalkategori i förhållande till antalet anställda totalt. Jag tolkar det som att det var i rationaliseringens anda att inte ta hänsyn till trädgårdsmästarnas yrkeskunskap och hur den präglat järnvägsmiljöerna sedan de anlades, när de fick sina roller förändrade efter 1971 års beslut.

Teknisk och ekonomisk determinism

Ett synsätt präglat av teknisk och ekonomisk determinism blev starkare och starkare under perioden 1955–1975. Från att planteringarna varit en del i tekniken, och att utgångspunkten i budgetarbetet varit arbetsprogram och vad som skulle uppnås, svänger det över till att planteringarna blir underordnade och att ekonomin styr vilka arbeten som kan komma ifråga.

1963 års järnvägspolitik med en tonvikt på att hålla sig inom befintlig budget innebar ett omöjligt uppdrag för Statens järnvägar. Underhållet av järnvägen var eftersatt ända sedan förstatligandet av de enskilda järnvägarerna.³⁸⁷ I hela samhället dominerade efterkrigstidens modernisering med ideal som effektivitet, likformighet och att ersätta det gamla med det nya. Med det perspektivet blir det istället förvånande att planteringar faktiskt gjordes i sådan omfattning så pass långt fram i tiden och även vid rent tekniska anläggningar, till exempel vid Gävle lokstation år 1969. (Se Figur 49). Teknik och trädgård var förenade och prioriterat långt in på 1900-talet, trots kostnader.

Om planteringarna fram till 1950-talet signalerade modernitet i form av ordning, bildning och skönhet kan den förändrade diskursen för järnvägsplanteringar ha påverkats av den nya tidens modernitet i form av teknisk och ekonomisk determinism.

Det tekniska samhällets ideologiska grund är strävan efter förbättring: ursprungligen var det visionen av en ordnad, förnuftigt organiserad och strängt övervakad miljö som skulle ersätta naturens nyckfulla oreda. Oredan har dock sedan länge berövats sina naturliga rötter; den är nu nästan helt skapad av människor: avlagringar eller spill var tidigare teknisk entusiasm.³⁸⁸

Planteringarnas symboliska betydelse för järnvägens beslutsfattare ser ut att smygande börja förändras från 1950-talet men det var inte förrän i början på 1970-talet som det talades i termer av nedläggning av plantskoleverksamheten och en total omläggning av trädgårdsmästarnas roller. Det tolkar jag som att det är först då den tekniska och ekonomiska determinismen helt slår igenom. Inriktningen i början av 1970-talet med fokus på ekonomi och teknik kan sammanfattas med att prestanda blev styrande, inte kvalitet och trivsel som tidigare varit grundläggande. Även om inte begreppet prestanda användes av Statens järnvägar i det arkivmaterial jag har undersökt har jag sammanfattat skiftet med begreppet *den prestandainriktade vändningen*, som vi återkommer till i kapitel 5.

Förhandlingar förutsätter pågående processer.³⁸⁹ Med den tekniska och ekonomiska determinismen för ögonen inleddes redan i slutet av 1950-talet en ny form av budgetprocess där inte trädgårdsmästarna och trädgårdsdirektören var drivande längre och den senare inte ens delaktig. Deras roller minskades avsevärt i processen och utrymmen för förhandlingar togs bort. När sedan beslutet att decentralisera planteringsverksamheten helt verkställdes år 1973, med ekonomiska argument, innebar det att processerna och därmed förhandlingarna på central nivå försvann för gott. När planteringar inte längre diskuterades på central nivå fanns där ingen pågående process som gjorde att de framstod som angelägna. Det var en rejäl omsvängning i synen på järnvägen och från 1970-talet handlade den enbart om prestanda, ekonomi och teknik.

”Effektiva trafikplatser för snabba passager”

Under 1900-talets mitt kom bilen i allt högre grad att uppfattas som en modernitetbefrämjare. Tidigare hade tåget setts som ett av de främsta ma-

teriella uttrycken för modernitet, men nu övertogs den rollen i första hand av bilen. Resor med buss hade också ökat sedan början av 1900-talet och utlandsresor med flyg började göra sitt intåg under perioden 1955–1975.³⁹⁰ För att referera till sociologen Zygmunt Bauman så har han beskrivit den mentala förändring som bilens framfart medförde: ”att passera härifrån till dit så fort det går, helst utan att stanna, och ännu bättre utan att se sig om”.³⁹¹ Bauman menar att människan blev invaggad i bilarnas rullande trygghet och att skyndsamheten därmed började göra sig gällande.³⁹²

Förändringen av synen på det offentliga rummet, har av sociologen Richard Sennett förklarats från att utgöra en arena att vara i till något som vi bara rör oss igenom.³⁹³ Den skillnaden skulle kunna förklara hur synen ändrades från att järnvägsplanteringar bidrog till att skapa platser att vistas i till att utrymmena endast skulle passeras. Då fyllde inte planteringarna samma grundläggande funktion längre. Skillnaden i synsätt från 1960-talet hos några av ingenjörerna och trädgårdsmästarna vad gäller planteringar, som vi sett ovan, skulle kunna tolkas som att ingenjörerna såg utrymmena som ytor som skulle passeras medan trädgårdsmästarna fortfarande såg dem som platser att vistas i och mötas på.

Järnvägsstationerna som 1800-talets prestigeplatser, började successivt under 1900-talet att gå över till att bli trafiknoder med bussar och bilar i transportsystemet. Gestaltning ingick inte alls på samma sätt i retoriken kring trafiknoderna som fokuserade på förflyttning, transporter och att sammanlänka trafikslag. Förändringen av järnvägsstationerna efter andra världskriget har av arkitekterna Gunilla Linde Bjur och Bertil Malmström tolkats som att de förlorade sin roll som symboler för det moderna och sin betydelse som offentliga byggnader. Istället strävades efter ”effektiva trafikplatser för snabba passager”.³⁹⁴



Figur 52. Lindesbergs station på 1940-talet, vilken tillhörde den enskilda järnvägen Trafikbolaget Grängesberg–Oxelösunds Järnvägar (TGOJ). Bilden illustrerar i färg hur många järnvägsstationer såg ut under mitten av 1900-talet, att de var platser att vistas i och inte bara att passera genom, och att planteringar även ingick i de enskilda järnvägarna. Notera trädgårdsmästarna i mitten av bilden. Från: Järnvägs museet, JvmKCACo4782.Beskuren.

I kapitel 2 och 3 har vi sett att planteringar användes som ett sätt att signalera ordning och att bidra till att strukturera samhället och järnvägen under 1800-talet och 1900-talets första hälft. Det ser ut som att den rollen började försvinna från 1900-talets mitt. Nya markörer för att signalera ordning var bland annat den ökade byråkratiseringen. Historikern Jan Larsson menar till och med att ”medborgarna trängdes undan från samhällsfrågorna i takt med att organisationernas professionella byråkratier ritualiserat rättfärdighetstanken”.³⁹⁷

Det som var modernt under tiden 1955–1975 skiljer sig i många avseenden från vad som var modernt hundra år tidigare. Det förändrade synsättet från att planteringar var fundamentala och självklara till att de minskade i betydelse skulle dessutom kunna ses som ett uttryck för ett avståndstagande från det tidigare borgerliga samhället, i linje med efterkrigstidens moderniseringsideal.³⁹⁸ Jag tolkar det som att den nya tidens moderna administratörer, vilka ökade i antal inom organisationen Statens järnvägar, och de moderna människorna tyckte att järnvägsplanteringarna var gammalmodiga och symboliserade en annan tid. Att ta avstånd från planteringarna kan ha varit ett sätt att visa vad de inte ville vara och därmed visa vad de ville vara.³⁹⁹

Spårbundna beslut

Med inspiration från teorin om spårbundenhet kommer jag nu använda begreppen formativa moment, drivkrafter, mentala kartor och maktresurser som analytiska verktyg, liksom i kapitel 2 i behandlingen av tidsperioden 1855–1875. Analysen har utgått från vad som var de avgörande händelserna och vilka drivkrafter, mentala kartor och maktresurser som påverkade förändringen av synen på järnvägsplanteringar under åren 1955–1975.

Formativa moment: Avgörande beslut

Större utredningar av planteringsverksamheten genomfördes åren 1956, 1962 och 1971. De var alla omfattande och underbyggda med statistik och resultat. Att utredningarna tillsattes ser jag som att det var något som skavde, konfliktpunkter varifrån förändring påbörjades för att anknyta till ett diskursperspektiv, vilket behövde utredas och förbättras.⁴⁰⁰ De mest avgörande besluten som jag ser det var att lägga ned trädgårdsexpeditionen år 1959, som inte föregicks av någon större utredning, och beslutet år 1971 om ändringen av trädgårdsmästarnas roller tillsammans med nedläggningen av den egna plantskoleverksamheten, vilket inte följde slutsatserna i utredningen från samma år.

Det till synes lilla beslutet att köpa in växthus av plast år 1970 fick chefen för banavdelningen att uppmärksamma kostnaderna, både för dem i stunden och, efter 1971 års utredning, för de kommande investeringsbehoven. Inköpet ser jag som en av de faktorer som ledde till att kommande kostnader ifrågasattes och fick konsekvensen att chefen för banavdelningen föreslog att plantskoleverksamheten skulle upphöra. Beslutet att köpa in plastväxthusen och det konstaterade investeringsbehovet tolkar jag som ett formativt moment som bidrog till att få hela verksamheten på fall.

Beslutet att inte ha en trädgårdsdirektör eller trädgårdsarkitekt på central nivå tolkar jag också som ett formativt moment, framför allt som en markör för den förändrade statusen för planteringar i järnvägssystemet. Det övergripande idealet under perioden 1955–1975 ser ut att ha varit att allt skulle effektiviseras och rationaliseras.

De avgörande ställningstaganden som gjordes, på ett styrelsemöte år 1958 respektive år 1971, om nedläggning av expeditionen och de omfattande förändringarna av planteringsverksamheten skedde väldigt snabbt. Att ta snabba beslut var en del i tidens anda, men det beslutsfattarna inte visste då var att dessa val ledde in på det spår som på sikt helt kom att ändra det materiella uttrycket längs landets järnvägar. Besluten blev avgörande för lång framtid.

Drivkrafter: Minska kostnader och öka effektivitet

De övergripande drivkrafterna att minska kostnader och öka effektiviteten präglade hela perioden 1955–1975 och förstärktes ju längre fram i tiden vi kommer. Samtidigt fanns ambitioner om prydnad och trivsel, men på andra sätt än tidigare. En konstnärlig drivkraft hos trädgårdsdirektören ser ut att ha krockat med ekonomiska krav som kan ha bidragit till nedläggningen av expeditionen för trädgårdsärenden. Osämjan mellan trädgårdsdirektören och trädgårdsmästaren på expeditionen kan också ha gjort att ledningen helt enkelt tröttnade och valde en annan organisation för planteringsverksamheten.

Drivkrafterna hos trädgårdsmästarna att utöva sitt yrke och sköta planteringarna har vi sett flera exempel på ovan. Med de täta förändringarna av deras villkor att utöva planteringsverksamheten föreställer jag mig att motivationen gick ner. Färre anställda boende i järnvägmiljöer minskade sannolikt intresset för trädgårdsskötsel vid bostäderna.

Banavdelningens chef hade en nyckelroll i förändringarna av planteringsverksamheten i slutet av tidsperioden 1955–1975. Det går att fråga sig vad som drev honom att lägga fram förslagen om nedläggning av plantskole-

verksamheten och att flytta ansvaret för skötsel från den egna avdelningen till driftavdelningen, trots att banavdelningens utredning föreslagit fortsatt verksamhet som tidigare. Jag tolkar förändringen i formuleringar om planteringar från banavdelningen under 1960-talet som att drivkrafterna helt gick över till att handla om ekonomi. De kommande kostnaderna för en modernisering av växtdepån i Hässleholm kan ha fått banavdelningens chef att verka för en nedläggning, för ekonomins skull. Konsekvensen blev att trädgårdsmästarnas och trädgårdsarkitektens roller skulle få helt andra förutsättningar, utan en egen plantskoleverksamhet. Att upphöra med den övergripande trädgårdsarkitektfunktionen och den egna trädgårdsmästar-kompetensen kan ha setts som en logisk följd. Med ett lokalt ansvar för planteringarna behövdes inte de övergripande funktionerna längre, när målet var att minska kostnaderna och öka effektiviteten.

Ifrågasättandet av järnvägen, framför allt med 1963 års järnvägspolitik, samhällets fokus på bilismen och ett minskat intresse för publika platser, påverkade drivkrafterna inom Statens järnvägar i så hög grad att järnvägsplanteringarna nedprioriterades. Samtidigt fanns det krafter som fortsatte att framhålla planteringarnas viktiga roll, inte minst trädgårdsmästarna, facket och journalister.

Mentala kartor: Rationaliseringsspåret

Utifrån analysen av arkivmaterialet från nedslaget 1955–1975 har jag ringat in några återkommande teman – synsätt, effektivisering, rationalisering, personalpolitik och ändrade förutsättningar för järnvägen. När det gäller synsätt kan en strävan mot standardisering ses i slutet av 1960-talet. Standardisering infördes inom den kommersiella trädgårdsodlingen redan tidigare. Denna präglades också av effektivisering, rationalisering och ändrade förutsättningar under 1900-talets andra hälft.⁴⁰¹ Större förändringar där verkar ha skett redan före omdaningarna av Statens järnvägars trädgårdsverksamhet.

I det analyserade arkivmaterialet talas det om utveckling, kapacitet, framtida behov, nödvändiga förändringar och att bedriva verksamhet rationellt och ”ur driftsynpunkt”, vilket ligger i linje med efterkrigstidens moderniseringsretorik.⁴⁰² Temat effektivisering tar sig i uttryck i termer av förändring, förenkling och en strävan att komma bort från tidskrävande noggrannhet. Önskemål om rationalisering förekommer redan från början av nedslaget och motiveras med ökad produktion i växtdepåerna, reduceringar av planteringar och förenklingar. Personalpolitiken ändrade inriktning under tiden,

från en uttalad omsorg om personalen till ofrivillig förflyttning. Den allra största påverkansfaktorn som jag ser det var de ändrade förutsättningarna för järnvägen från 1950-talet som ledde till bannadläggningar, minskat tågresande, indragning av personal och den kraftigt ökande bilismen.

Det fanns samtida kritiker av bilismen och de olika villkoren för trafikslagen, inte minst mellan järnväg och privatbilism. Civilekonomen Kurt Hultgren kallar samtidens synsätt för "bilsynthet" och menar att beslutsfattare på alla nivåer utgick från sina egna intressen som bilägare och bilförare. De allra flesta var män, vilket har en motsvarighet till det patriarkala systemet under 1800-talet som vi har sett i kapitel 2. Intressenter för vägtrafik organiserade och engagerade sig i lobbyorganisationer vilka inte fick någon motsvarighet bland kollektivresenärer.⁴⁰³

Under tiden 1955–1975 förenklades organisationen och planteringarna i sig utifrån ekonomiska argument. Den avgörande mentala kartan under den här tiden ser ut att vara starkt präglad av ekonomi och en idé om rationaliseringar som ideal. Från det tidigare försköningsspåret tog Statens järnvägar in på rationaliseringsspåret. Samtidigt fanns en idé om prydliga stationer och att intrycket av järnvägsmiljöerna för resenärer och kommuner ansågs vara viktigt. Förenklningar gjordes utifrån ekonomiska argument och med nya och moderna mer lättskötta växtval som en komponent.

Figur 54. Härryda station fotograferad år 1973 med räfflade betongurnor på var sida om stationshuset, med en klippt häck närmast i bild och träd och buskar i stationsparken på den andra sidan stationshuset. Från: Järnvägs museet, JvmKDAD00557. Beskuren.



Moderniteten från mitten av 1900-talet, i vars ideal ingick rationalisering, teknisk och ekonomisk determinism, skyndsamhet och effektiva trafikplatser, vilket vi sett ovan, präglade järnvägens utveckling. Dessa uttryck kan också ses som en del av den mentala kartan hos de som fattade besluten inom Statens järnvägar. Under 1960-talet skedde en förskjutning i synsättet när det uttalades att ettåriga växter, murar och dammar enbart skulle finnas på de ur trafik- och turistsynpunkt viktigaste stationerna. Fram till dess hade dyrare växtmaterial och påkostade anläggningar funnits på många stationer.

Det går att se en förändring av den högsta ledningens intresse för gestaltungsfrågor genom att det skedde en förflyttning av ansvaret för utformningen och skötseln av järnvägsmiljöerna ned till den lokala nivån. Omsorgen om de enskilda platserna fanns inte längre mentalt hos den högsta ledningen. Ledningens ändrade förhållningssätt går också att tolka som att statusen inte längre var lika hög för planteringar. Järnvägens tidigare ideal om ordning och struktur ser ut att minska och placerades hos de lokalt ansvariga som samtidigt hade höga ekonomiska krav på trafikverksamheten. En motsättning mellan de olika nivåerna inom Statens järnvägar anas där ledningen på central nivå ville gå hårt fram medan det från lokal nivå och på distriktsnivå hördes motsatta röster. Det bildades arbetsgrupper och togs fram skrivelser som visar att det fanns aktörer som brydde sig om platserna.

Under 1950- och 60-talet präglades alla förändringsförslag av en omsorg om personalen med uttalanden som att inga omplaceringar fick ske mot personalens vilja och att naturliga pensionsavgångar fick styra. Järnvägsmanaförbundet var aktiva och motsatte sig förändringar för trädgårdsmästarna och trädgårdspersonalen. När beslutet om nedläggning av plantskoleverksamheten och omplacering av trädgårdsmästarna togs år 1971 kritiserades det från facket men här syns en förändring i inställningen till personalen från arbetsgivaren. Det förekom inga valmöjligheter om frivillig överflyttning i organisationen och om förändring av arbetsuppgifter. Ledningen bestämde att trädgårdsmästarna skulle flyttas organisatoriskt och de fick hårt nedskurna arbetsuppgifter långt ifrån sin tidigare praktik. En annan mental bild av personalen och dess kompetens visade sig, vilken skilde sig avsevärt mot 1800-talets synsätt där kunskap om odling och smak var centralt.

Vilken inverkan hade samtidens syn på stationsmiljöer på förändringarna? Från att stationssamhällen sågs som det mest moderna där det senaste från omvärlden kom med tågtransporter i form av post, tidningar och varor, övergick de under 1900-talets andra hälft till att betraktas som otidsenliga

och omoderna.⁴⁰⁴ Tidigare kärnvärden som materiellt välstånd och trygghet började bli mindre värdesatta under 1970-talet. Nya värden som frihet och självförverkligande ersatte allt eftersom de tidigare idealen.⁴⁰⁵ Den förskjutningen spelade roll, när inte behovet av trygga rum var lika stort som tidigare och materiella inramningar minskade i betydelse. Det var inte bara järnvägsplanteringar som påverkades av 1970-talets mentala kartor inom staten. Andra förändringar som skedde under samma tid av statlig kulturverksamhet var till exempel en omorganisation av musikverksamheten inom militären till regionmusikorganisationer i början av 1970-talet.⁴⁰⁶

Utifrån teorin om spårbundenhet kan den förändrade synen på planteringar förklaras med att försköningsspåret från 1800-talet började trängas undan av rationaliseringsspåret i mitten av 1900-talet. Rationaliseringsspåret fördjupades ytterligare med 1971 års beslut.

Maktresurser: Beslutsordning och decentralisering

Statens järnvägar hade under de två perioder som här har studerats, 1855–1875 och 1955–1975, fullständig makt över gestaltningen av järnvägsmiljöerna. Det fanns inget organ motsvarande Överintendentsämbetet eller Kungliga Byggnadsstyrelsen som granskade ritningar för järnvägen.⁴⁰⁷ Fram till att expeditionen för trädgårdsärenden lades ned hade planteringsverksamheten representanter på alla järnvägens nivåer. Trädgårdsdirektören, distriktsträdgårdsmästarna, baningenjörerna och chefen för banförvaltningen hade stora befogenheter och samarbetade med varandra om planteringsfrågor.

Resultatet av diskussionerna i styrelsen hösten 1971, som drevs av chefen för banavdelningen, visar vilken reell makt den chefen hade. Det var han som föreslog de stora förändringarna, tvärt emot vad avdelningens egen utredning hade presenterat. Arkivmaterialet har inte påvisat någon uttalad kritik av planteringsverksamheten i sig. Det handlade snarare om att den sågs som en ekonomisk belastning. Banavdelningens chefs agerande kan tolkas som att han befäste rationaliseringsspåret, när planteringar fick en nedprioriterad och inte lika tydlig roll som tidigare. I skrivelser från chefen för banavdelningen betonades att beslutet om förändringar var fattat av chefen för Statens järnvägar, vilket framstår som viktigt att framhålla. En förklaring kan vara att beslutet då var definitivt och inte gick att omförhandla.⁴⁰⁸

Att planteringarna, som sedan stambanorna började anläggas hade ingått i det tekniska ansvaret istället placerades under det administrativa och ekonomiska ansvaret, kallat dispositionsansvaret, ser jag som en avgörande

förändring. Planteringarna var därmed inte en komponent i tekniksystemet utan något som hanterades utanför tekniskt underhåll och byggande.⁴⁰⁹

Med 1971 års beslut framtogs trädgårdsmästarna sina befogenheter och sina grundläggande arbetsuppgifter. Lokalt prövades sedan olika lösningar där stationschefer och områdeschefer gemensamt planerade för skötsel av planteringar, som vi sett i ett exempel från Helsingborgs trafikområde. I flera fall tog järnvägens personal kontakt med respektive kommun för att undersöka möjligheterna till ett övertagande av anlagda planteringar. Den uttalade ambitionen var att lokala trädgårdsmästare skulle anlitas till skötsel men det har inte framkommit några exempel på det i det genomgångna arkivmaterialet, vilket tyder på att det var en retorik som användes för att lugna kritiker av förändringarna.

Som tidigare nämnts har sociologen Zygmunt Bauman poängterat att förhandlingar förutsätter pågående processer. Med 1971 års beslut togs förhandlingsmöjligheterna på central nivå bort. När järnvägsplanteringar inte längre ingick i de centrala processerna förlorade de möjligheten att vara angelägna. På sikt ledde detta till att planteringar förlorade sin roll som en fundamental och självklar komponent i järnvägsanläggningarna och att planteringar så småningom inte längre ingick i järnvägens diskurs. Beslutet blev spårbundet.



Figur 55. Skutskärs station i slutet av 1950-talet. Stationsparken omramas av häckar och blommor. I parken finns sittbänkar där flera personer har slagit sig ner. I mitten av parken anas en damm med omkringliggande rabatter och en välklippt gräsmatta. Längs stationshuset finns också rabatter. I bakgrunden syns flera större träd. Från: Järnvägs museet. Beskuren.

Tiden efter 1975

Den här undersökningen slutar vid år 1975. Det övergripande forskningsproblemet, hur förändringen från att planteringar var fundamentala inom järnvägssystemet till att de inte längre ingick i järnvägens anläggningar kan förklaras, har delvis besvarats ovan genom att en ny modernitet med bilen som ideal tog över, att ekonomi och prestanda ledde verksamheten och att rum att vistas i började förlora sin betydelse. Hur det gick till när järnvägsplanteringar försvann helt från järnvägens officiella diskurs behöver emellertid sökas i tiden efter 1975, vilket ligger utanför denna avhandlings avgränsning.

Efter perioden 1955–1975 har avregleringar och organisationsförändringar gjort avtryck i järnvägsmiljöerna. Fram till år 1981 hade det svenska spårnätet minskats med 28 %, 4 400 kilometer, mot när det var som längst.⁴¹⁰ Statens järnvägars egen arkitektverksamhet upphörde år 1986.⁴¹¹ Just det året gjordes en utredning om den yttre miljön vid järnvägsstationer med ambitionen att ta fram ett handlingsprogram för att förbättra stationsmiljöerna. Växtmaterial fanns då med som en av de viktigaste beståndsdelarna.⁴¹²

Organisationen inom och namnet för Statens järnvägar har ändrats över tid, men fram till 1980-talet var det samma myndighet som hade helhetsansvaret för underhållet av järnvägen, dess byggnader och anläggningar, liksom trafik och personal. År 1988 togs det stora steget att separera infrastrukturen

Figur 56. Skutskärs station i samma vinkel som Figur 55, år 2016. Därefter har hela stationshuset rivits. Ensam kvar av växtlighet står en tall, vilken också syns i mitten på Figur 55. Från: Järnvägsmuseet, Fotograf: Christina Engström, Järnvägsmuseet. Beskuren.



från trafiken, genom att Banverket bildades och fick ansvaret för underhåll och planering av banorna. Förutom många andra förändringar delades också järnvägsnätet upp i ett stomnät och ett länsjärnvägsnät där Statens järnvägar trafikerade det förstnämnda och persontrafiken på det sistnämnda sköttes av landsting och kommuner. År 2001 gick persontrafikverksamheten på stomnätet över till ett statligt bolag med namnet SJ AB.⁴¹³ Banverket lades ned år 2010 och samtidigt bildades Trafikverket med ansvar för transportinfrastrukturen där upphandlade aktörer utför underhåll och nybyggnationer och tar fram underlag för planering.⁴¹⁴ Jernhusen äger de kommersiella stationshusen medan många andra stationshus har rivits eller gått över till kommunalt eller privat ägande.

Sammantaget präglas järnvägens miljöer idag av ett splittrat ägande. Det går att fråga sig vem som tar ansvar för de spår efter planteringar och andra kulturvärden som finns i järnvägsmiljöerna.⁴¹⁵ Det finns visserligen exempel på järnvägsmiljöer där kommuner, föreningar och privatpersoner arbetar aktivt med planteringar och bevarar de spår av växtmaterial som finns. Ankarsrum, Storsvik, Avesta Krylbo och Jörn är bara några platser som kan nämnas i detta sammanhang.⁴¹⁶

5. Järnvägens planteringar som modernitet och materialitet

I detta avslutande kapitel diskuteras resultaten av undersökningen om vilka händelser och ideal som präglade järnvägens planteringar under uppbyggnadsfasen och nedskärningsfasen, i den här studien avgränsade till åren 1855–1875 respektive 1955–1975. Först behandlas vilka händelser som var avgörande för planteringarnas anläggning och nedskärning. Sedan diskuteras vilka ideal som påverkade synen på planteringar. Därefter kommer ett avsnitt om växtmaterial och arkivmaterial samt ett avsnitt om reflektioner över undersökningen. I slutet av kapitlet föreslås några fortsatta forskningsinsatser. Avslutningsvis görs en kort betraktelse över framtiden för järnvägens gröna platser.

Händelser

Anlita trädgårdsmästare och anlägga trädskolor

Denna undersökning har visat att utredningar och ledningsbeslut var avgörande för planteringsverksamhetens inriktning och omfattning, både under tidsperioden 1855–1875 och tidsperioden 1955–1975. Mycket tyder på att planteringarna under 1800-talet ingick i det som ansågs vara nyttan med att bygga järnväg och i idén om vad en järnväg var. Trädgårdsmästarkompetens behövdes därför till de nya anläggningarna. Enligt de rådande idealen inom naturförsköningskonsten var kunskap, smak och skönhet grunden för odling. Till en början anlätades lokala trädgårdsmästare. Statens järnvägar tog från första början in på ett försköningsspår.

Att stationsingenjörer anlätade lokala trädgårdsmästare för att anlägga planteringar vid de första järnvägssträckorna föregicks däremot varken av någon utredning eller föreskrift som jag träffat på. De arkivsökningar jag har gjort ger heller inga indikationer om att ledningen skulle ha fattat beslut

om detta. Trots det ingick trädgårdsanläggningarna som en del i de tekniska anläggningarna. Ganska snart anställdes trädgårdsmästare för kortare perioder och i mitten på 1860-talet gick anställningarna över på helårsbasis. De första trädgårdsmästarna som rekryterades för längre tid var kopplade till järnvägens egna trädskolor.

Trädskolorna hade en nyckelroll i planteringsverksamheten. Trädskolorna anlades i direkt anslutning till befintliga järnvägsstationer, eftersom transporten av plantor skedde med tåg, med den tidigast kända i Göteborg från år 1858. Den följdes några år senare av trädskolor i Valla och Alingsås och flera längs den södra stambanan. Inköp, förädling och förvaring av växtmaterial till trädskolorna sköttes av trädgårdsmästare med biträden. Det växande materialet krävde kompetens och skötsel.

Integrering i teknik och organisation

Planteringar längs järnvägen ingick som en fundamental komponent när de första stambanorna anlades. Det var inget som lades till senare utan planteringar var inordnade i järnvägsanläggningarna från allra första början. Verksamheten var ganska snart helt integrerad i den tekniska organisationen, på lokal, regional och central nivå. Planteringarna hanterades inom järnvägens organisation som en del av ingenjörsuppgiften och de tekniska anläggningarna. Teknik och trädgård hörde vid den här tiden uppenbarligen ihop.

Ledningens beslut att under den första perioden anlita trädgårdsexperten Olof Eneroth och Frey Hellman för att leda planteringsverksamheten blev avgörande för inriktningen mot naturförsköningskonst och den organisering av planteringsverksamheten som kom att prägla järnvägen i mer än 100 år. Olof Eneroths översyn över järnvägsplanteringarna innehöll ett förslag med anställda trädgårdsmästare, trädskolor och samordning mellan Statens järnvägars avdelningar och styrelse för planering och uppföljning av planteringarna. Detta förslag till en egen planteringsorganisation följdes, och organisationen såg sedan i princip likadan ut fram till mitten av 1900-talet då förändringar började genomföras.

Expeditionen för trädgårdsärenden hade sedan 1930-talet sin placering på Stockholm Central, i samma lokaler som den högsta ledningen för Statens järnvägar. Det tolkar jag som att verksamheten hade högt anseende och ingick i järnvägssystemet på samma villkor som exempelvis banförvaltning och trafik. Att expeditionen lades ned år 1959 speglar en förändrad syn på planteringarnas roll och status och utgör ett exempel på rationaliseringsspåret som Statens järnvägar befann sig på i mitten av 1900-talet. Efter yt-

terligare ett decennium kom ett helt nytt upplägg för planteringarna, vilket ytterligare minskade integreringen i organisationen.

Samhällsomvandling: effektivitetens era

Utredningarna som gjordes av planteringsverksamheten från 1950-talet och framåt hade alla ekonomiska orsaker som motiv. Det ekonomiska trycket var högt på hela järnvägssystemet. Planteringsverksamheten ansågs kosta för mycket och genom besparingar och ökad effektivitet menade samtliga utredningar att verksamheten skulle fortsätta men på ett mer rationellt sätt. Utredningarna tolkar jag som tecken på att det behövdes omförhandlingar. Behovet av utredningar uppstod när olika synsätt krockade med varandra och när det fanns en osäkerhet om inriktning och omfattning. Det kan ha varit när tillräckligt många, eller åtminstone någon i ledande befattning, reagerade på en spårbundenhet i verksamheten som inte låg i linje med moderniteten. Det uppstod konfliktpunkter och en kamp om att definiera resurser och kompetens.⁴⁷⁷

De två avgörande besluten för järnvägens planteringar var, som jag ser det, att lägga ned trädgårdsexpeditionen år 1959 och det omfattande styrelsebeslutet år 1971. Det första beslutet, att expeditionen skulle upphöra, innebar organisatoriska förändringar vilket snart ledde till en mindre integrerad roll i järnvägssystemet för trädgårdsmästarna och trädgårdsdirektören. Det andra avgörande beslutet, som togs år 1971 på initiativ av chefen för banavdelningen, innebar stora delbeslut i form av att upphöra med den sista växtdepån, lägga över ansvaret för planteringar lokalt, att förändra trädgårdsmästarnas roller och att upphöra med samordningsfunktionen i form av trädgårdsarkitekt, tidigare trädgårdsdirektör. Detta innebar att rationaliseringsspåret fördjupades.

Det till synes lilla beslutet att köpa in plastväxthus till växtdepån i Hässleholm år 1970 tolkar jag som en viktig händelse på väg mot det avgörande beslutet året därpå, om de stora förändringarna. 1971 års beslut verkställdes från 1 juli 1973 och innebar att den organisation som funnits sedan mitten av 1860-talet med trädgårdsmästare, samordnare, växtdepåer och samplanering upphörde.

Samtidigt som rationaliseringens vindar blåste hårt fortsatte ändå in på 1970-talet traditionen med att veckovis förnya snittblommor i järnvägens olika rum, såsom vagnar, vänthallar, resebyråer och restauranger. Nyanläggningar av planterade ytor vid verkstäder gjordes också under samma tid. Förändringarna för planteringsverksamheten under 1960- och 1970-talen

stod inte oemotsagda. Anställda trädgårdsmästare, facket och journalister ifrågasatte de minskade resurserna. Motsättningar mellan olika ideal och diskurser artikulerades i skrivelser, beslut och tidningsartiklar. Förhandlingar pågick på olika nivåer, men när 1971 års beslut var fattat framställdes det nya upplägget för planteringar som definitivt och inte förhandlingsbart.

Inför att ansvaret för planteringarna skulle överföras till driftavdelningen och ner på lokal nivå upprättades "testamenten" för varje distrikt inom banavdelningen, vilka kan ses som omfattande utredningar. Benämningen av utredningarna som testamenten signalerar att planteringar var ett avslutat kapitel för banavdelningen som skulle överlämnas. Ett exempel från Göteborgsdistriktet visar att testamentet var detaljerat med redovisningar av befintligt växtmaterial och skötselbehov på samtliga järnvägsstationer, hållplatser och lokstationer. Hur driftavdelningen sedan tog emot utredningarnas resultat och förslag har vi sett i ett exempel från Örebroregionen, där skötselanvisningar togs fram av distriktträdgårdsmästaren som också tilldelades några få dagar per år till planteringarnas skötsel. Det har däremot inte framkommit några exempel på att lokala trädgårdsmästare anlätades, vilket var uttalat i 1971 års beslut som en möjlighet. Däremot fanns det lokala kontakter med kommuner om övertagande av befintliga planteringar.

Trädgårdsmästarnas ansvarsområden och arbetsuppgifter minskade drastiskt med 1971 års beslut. De som blev kvar fick i många fall enbart syssla med kemisk ogräsbekämpning och beskärning. Det måste ha uppfattats som en avsevärd förändring mot tidigare skötsel och planering av växtdepåer och tusentals parkanläggningar.

Hur kom det sig då att chefen för banavdelningen drev igenom den omfattande förändringen för planteringsverksamheten? Det skulle kunna förklaras med den moderna tidens påverkan på individer: "Det moderna samhället och då främst dess konsumtionsindustri, uppmuntrar den individ som är beredd att göra bokslut med den äldre kulturen. Den nya människan skall kunna köpa sig identitet men till priset av uppgiven förbindelse med äldre och mer kollektiva former".⁴¹⁸ Planteringarna sågs som otidsenliga i det moderna samhället och att upprätta ett testamente var utan tvekan att göra bokslut med historien.

Steget att flytta ansvaret för planteringarna från banavdelningen med sitt tekniska ansvar, till driftavdelningen där de lades under det administrativa och ekonomiska ansvaret, innebär att planteringarna inte längre ingick i

tekniksystemets underhåll och byggande. Det var en tydlig markering av den ändrade statusen för planteringarna och trädgårdsmästarkompetensen.

Planteringarnas och växternas roller vid järnvägen har skiftat genom tiderna. De ursprungliga huvudfunktionerna för prydnad, skydd och odling för husbehov ser under 1900-talet att övergå till att enbart handla om prydnad. I arkivmaterialet talas det mindre och mindre om funktionerna skydd och ätbara växter ju längre fram i tiden vi kommer. En minskad efterfrågan på skyddsodlingar och färre anställda boende i järnvägens byggnader bidrog rimligtvis till ett minskat intresse för planteringar i stort på ledningsnivå. Makten att övergripande besluta om järnvägssystemet har alltid legat på politisk nivå. Inom Statens järnvägar har ledningens beslut varit avgörande för inriktning och organisering av järnvägens planteringar. Genom förändringen med 1971 års beslut upphörde planteringar att vara en angelägenhet för ledningen och placerades istället som ett lokalt ansvar. På det lokala planet hamnade planteringarna i direkt konkurrens med ekonomi för trafiken.

Även om det kan tyckas självklart vill jag ändå lyfta fram att det var människor som drev frågorna och fattade beslut om järnvägsplanteringar och järnvägen i stort. Det var inte tågtekniken eller ekonomin i sig som satte ramarna för vad järnvägssystemet skulle innehålla. Den kulturella och sociala kontexten var, och är, grundläggande.⁴¹⁹

Ideal

Framstegslandet

Hur kom det sig att planteringar ingick som en fundamental komponent till de tekniska anläggningarna längs de första stambanorna? Svaren kan sökas i tidens modernitet och materialitet. Inom den industriella moderniteten, som dominerade under 1800-talets andra hälft, strävades efter samhällsutveckling, bildning, centralstyrning och att bygga det moderna landet. I det moderna projektet sågs planteringar som en del av nyttan med att bygga järnväg, både praktiskt och idémässigt. Växter, träd och buskar i strukturerade och prydliga former ingick i idén om vad en järnväg som ett nytt modernt transportsystem innebar. Med planteringar skapades former och tydliga strukturer, vilka underhölls genom kontinuerlig skötsel. Det fanns å ena sidan en syn på att naturen skulle tämjas och tas i anspråk, å andra sidan att växtligheten som redan fanns på platserna skulle tillvaratas.

I samhället fanns ett stort intresse för trädgårdsodling som visade sig i föreningsbildningar, utgivning av trädgårdslitteratur, nya utbildningar för

trädgårdsmästare, länsträdgårdsmästare hos hushållningssällskapen och anläggandet av stadsparker. Som konstvetaren Catharina Nolin visat i sin forskning anlades många stadsparker under 1800-talets andra hälft, vilka fungerade som mötesplatser och förskönande inslag i stadsmiljön. De bidrog till förbättrad hälsa, höjning av moral och positiva allmänna livsvillkor.⁴²⁰ Trädgårdar sågs under 1800-talet som en symbol för bildning och framåtanda.⁴²¹ Till dessa funktioner och ideal bidrog järnvägsplanteringar på många platser.

Staten strävade som vi tidigare sett efter att bygga beständigt och prydligt. Järnvägsplanteringar kan i denna kontext ses som modernitetsbefrämjare genom att de uttryckte och förstärkte de moderna idealen om struktur, prydlighet, skönhet, hälsa och bildning. Planteringarna var symboler för det gemensamma och för nationsbygget.

De mentala kartorna, ett begrepp jag hämtat från teorin om spårbundenhet där det används för att beskriva ideal och visionära ledbilder hos olika aktörer, såg självklart olika ut under 1800-talets mitt och 1900-talets mitt. Ideal om struktur, ordning, skönhet, trygghet, hälsa och bildning motiverade planteringarna som en del av de tekniska anläggningarna från allra första början. Dessa ideal fanns på sätt och vis även under 1900-talets mitt men då med en annan syn på vad de innebar. Ideal som ekonomisk styrning genom rationaliseringar och inriktning på prestanda, och frihetsvärden för individen, började göra sig gällande under 1950-talet och blev starkare från början av 1970-talet. Gemensamt för de båda tidsperioderna 1855–1875 och 1955–1975 är den rådande modernitetens strävan efter framsteg, men vad framsteg innebar såg väsentligt olika ut i mitten av 1800-talet och i mitten av 1900-talet.

Naturförsköningskonst och nytta

Naturförsköningskonst var ett betydelsefullt perspektiv för odlingen längs stambanorna, där de första samordnarna Olof Eneroth och Frey Hellman var aktiva förespråkare. Försköningsspåret präglade järnvägens planteringar långt fram i tiden med omgestaltningar efter tidens mode och fackutbildad personal till växtdepåer, utplantering, skötsel och planering. Även ”platsens fordringar” var grundläggande.⁴²² Varje plats sågs som unik och skulle gestaltas utifrån platsens egna förutsättningar.

Tåg och järnväg har ofta setts som symboler för 1800-talets och det tidiga 1900-talets modernitet. Mobilitet, kraft och hastighet har varit egenskaper

som lyfts fram som karaktäristiska för det moderna. De materiella uttrycken för modernitet var under lång tid inte bara tåg dragna av ånglok, järnvägsräls genom landskapet och arkitektur enligt senaste mode utan också trädgårdskonst och hortikultur. Planteringarna sköttes och förbättrades inom den trädgårdsorganisation som byggdes upp inom Statens järnvägar. Ambitionen var inte bara att det skulle finnas planteringar utan de skulle ha rätt jordmån, anpassas efter platsens förutsättningar och skötas kontinuerligt vilket ställde krav på trädgårdsmästarkompetens. Helhetssynen på landskapet med höga ambitioner avseende jordkvalité, växtmaterial och skönhet ingick i naturförsköningkonsten. Den utgick från bildning och vetenskap där den materiella gestaltningen av gröna miljöer sågs som att den speglade nivån på samhällsutvecklingen.

Naturförsköningkonstens betoning på vetenskap och kunskap om odling påverkade tidigt hanteringen av järnvägsplanteringar. Trädgårdsmästarnas kunskap och kompetens var grundläggande i planteringsverksamheten. Att den statliga järnvägsorganisationen valde att tillsätta en trädgårdsdirektör och ge distriktsträdgårdsmästarna befattningar som i:e banmästare från 1870-talet tolkar jag som att verksamheten var högt ansedd och prioriterad inom järnvägssystemet. Den genomgripande förändringen och minskningen av trädgårdsmästarnas arbetsuppgifter i början av 1970-talet visar tydligt på en helt annan syn på vilken kompetens som järnvägssystemet då ansågs behöva.

En förklaring till skillnaden mellan synen på planteringar under 1800-talet och från 1900-talets andra hälft var sannolikt att under 1800-talet rådde en gemensam syn på planteringarnas fundamentala roll som en del i järnvägen som idé. Jag tolkar det som att oavsett vilken funktion eller befattning personer hade inom järnvägen så delades uppfattningen om planteringar som en del av nyttan med järnväg. Det fanns en gemensam diskurs. Från 1900-talets mitt började synen på planteringarna sakta skilja sig åt, åtminstone mellan en del av ingenjörerna och trädgårdsmästarna som vi har sett i kapitel 4. Under slutet av 1950-talet började resurserna till planteringsverksamheten att ifrågasättas i takt med att diskursen började omformas.

Platskänsla: från rum att vistas i till passager att röra sig genom

Till de nya stambanorna köpte staten in stora markytor. Som jag ser det var det av betydelse att markera yornas nya funktioner och det nya ägandet, vilket gjordes genom att de gestaltades och hölls städade. På det sättet omformades stora landskapspartier till gemensamma platser, vilket var nytt till omfattning och utbredning under 1800-talet. Företeelsen med planteringar

vid järnvägen påverkade i hög grad den fysiska utformningen av järnvägens miljöer i landskapet. Järnvägsplanteringarna kan ses som ”perfected forms of place making”⁴²³ längs stambanorna som drogs fram genom tidigare orörd natur, jordbruksmark, skogsmark och in i befintliga städer.

Att skapa inbjudande platser till det nya transportsättet arrangerades genom gestaltning av arkitektur och planteringar. Människor erbjöds på så sätt ordnade rum för att kunna mötas utan att träffas. Att hålla ordning handlar om struktur och järnvägsparker som arena möjliggjorde det behovet.⁴²⁴ De utgjorde platser att vistas i, och det samma gällde planteringar vid personalens bostäder. Även vid tekniska anläggningar som verkstäder och lokstationer underhölls planteringar och platser att vara i för personalen åtminstone in på 1970-talet.

Synen på vad platser var och vad de hade för roll ser jag som en stor skillnad mellan de två tidsperioderna 1855–1875 och 1955–1975. Det skedde en förskjutning från att det offentliga rummet var en arena *att vara i* till en yta *att röra sig genom*. När vi endast passerar kan känslan för platser gå förlorad.⁴²⁵ Att de nya platserna förmedlade positiva känslor och att resenärer och ortsbefolkning pratade gott om platserna under järnvägens uppstartsfas var angeläget. Behovet av platser att vistas i för de som skulle resa med tåg och de som väntade på det, liksom att få en känsla av den nya tekniken och världen utanför den egna orten motiverade de omfattande planteringarna. Betydelsen av att känna sig ”i” en plats, för att återknyta till geografen Edward Relphs modell om vad som är grundläggande för platser, och att vistas i den förefaller ha varit viktigt när de nya anläggningarna etablerades.⁴²⁶

Om vi ser på järnvägens planteringar som gestaltade platser kan vi fråga oss vilken betydelse de hade under uppstartsfasen och under nedskärningsfasen. Geografen Doreen Massey har visat på vikten av att ansvarsfullt beskriva och karaktärisera en plats genom att undersöka vilka samband en plats haft och har. Genom att lyfta fram relationer mellan det förflutna och nutiden kan vi få fram alternativa grunder för framtidens platser. Hur vi talar om en plats är avgörande för hur en plats betraktas. Plats och rumslighet handlar också om identitet, där rumslighet kan ge oss en bild av vår plats i världen.⁴²⁷ Efterkrigstidens moderniseringsideal skulle göra upp med klassamhället. Sågs järnvägsplanteringar i mitten av 1900-talet som representationer av klassamhället och det samhälle som skulle ersättas med ett välfärdssamhälle? Det finns inga tydliga uttalanden i mitt material som bekräftar det, men det låg i samhällsandan att förkasta det gamla. Att tala

om mindre järnvägsorter som "gudsörgätna" speglar synsätt som rimligtvis påverkade identiteten hos platserna.⁴²⁸

Hur det under 1800-talet talades om de nya järnvägsplatserna och den nya tekniken ser jag som viktigt för det moderna projektet med samhällsutveckling och odling av framsteg. De nya platserna förmedlade känslor av omsorg, trygghet, struktur och ordning genom planteringar som en komponent. Från mitten av 1900-talet började nya ideal att råda, som frihet och att transportera sig i en egen bil. Järnvägens förändrade förutsättningar och svåra ekonomi påverkade de gröna miljöerna genom förenklingar av växtmaterial och strukturer. Efterkrigstidens moderniseringsideal ser ut att snabbt ha tagit sig in i järnvägens beslutsrum genom strävan efter rationalisering och effektivitet. Samtidigt fortsatte den omfattande planteringsverksamheten relativt länge, vilket kan förvåna. Teorin om spårbundenhet betonar hur företeelser inom organisationer kan fastna i spår och kan förklara att spåret med järnvägsplanteringar fortsatte trots nya ideal från 1900-talets mitt. Med 1971 års beslut förstärktes rationaliseringsspåret, med andra ambitioner än tidigare i fråga om gestaltning och utan trädgårdsmästarkompetens.

Vad händer med platser vars rumsliga karaktär radikalt förändras? För järnvägens platser kan det ses som en spiral av förändringar från 1950-talet med en övergång mot "effektiva trafikplatser för snabba passager"⁴²⁹ och en ny inriktning för järnvägens planteringar från början av 1970-talet. Biltransporterna ökade och många parkeringsplatser anlades där tidigare odlade ytor funnits vid spåren. Den reducerade planteringsskötseln ledde till att platserna inte var lika lockande att använda. När järnvägsplanteringarna, såväl stationsparker som skyddsplanteringar längs spåren och bostädernas planteringar, inte användes eller sköttes längre minskade deras betydelse i samhället.

Planteringar som en integrerad komponent i järnvägssystemet formades från mitten av 1800-talet. Besluten år 1971 fördjupade rationaliseringsspåret där fragmentisering kom att bli en effekt, vilket jag ser som en förklaring till dagens splittrade järnvägsmiljöer. Det går att fundera över hur människor kan känna sig "i" en plats om den inte sköts. Planteringarnas ursprungliga roll som platsskapare och förmedlare av struktur och ordning har i många av dagens järnvägsmiljöer ersatts av ostrukturerade och svårdefinierade ytor, *confused spaces* för att använda geografen Alice Colemans begrepp.⁴³⁰

Den prestandainriktade vändningen

Under 1900-talets andra hälft växte skilda synsätt fram där olika kompetenser kom längre och längre ifrån varandra i synen på planteringarnas betydelse. Det som framför allt präglade den förändrade inställningen från de ansvariga i organisationen var de hårda besparingskraven och fokus på ekonomi och rationaliseringar, i linje med efterkrigstidens moderniseringsideal. Samtidigt går det att se i arkivmaterialet att den förändrade synen under perioden 1955–1975 i ett första steg skedde på central nivå medan en omsorg om platser, planteringar och personal fanns kvar längre på regional och lokal nivå.

Under tidsperioden 1955–1975 upphörde flera järnvägsstationer att användas och hela bandelar lades ned. Moderniteten kom till uttryck i förenklingar av planteringarna och nya växtval. Det moderna tog sig nya materiella uttryck. Tidigare var kvalitet en viktig grund, men liksom arkitekturhistorikern Erik Sigge visat i sin forskning gick fokus på kvalitet över till fokus på ”prestandan av funktionen” under slutet av 1960-talet och början av 1970-talet.⁴³¹ Landskapsarkitekten Eva Gustavsson har förklarat förändringen som att estetik och miljöaspekter fick underordna sig ”lösningar på det tekniska problemkomplexet”.⁴³² Det skiftet har jag valt att beskriva med benämningen *den prestandainriktade vändningen* för att förklara övergången från en helhetssyn till bortrationalisering av tidigare centrala komponenter, värderingar och samordning. Vändningen innebar fokus på prestanda och besparingar. Från mitten av 1900-talet började skönhet, ordning och struktur uppfattas på andra sätt i linje med efterkrigstidens moderniseringsideal som likformighet, teknik och byråkrati, där de omfattande planteringarna inte hade sin givna plats längre. Deras roll i framtidsberättelsen började bli otydlig.

1900-talets mitt är en brytningstid där Statens järnvägar går från en helhetssyn på verksamhet till en fragmentisering. Helhetssynen ser till en början ut att leva kvar i viljan att personalen ska ha en trygghet i sin anställning och skötsel av planteringar. Utvecklingen under tidsperioden 1955–1975 kan ses som förhandlingar mellan helhetssynen och inriktning på prestanda, teknifiering och fragmentisering. Planteringarna vid järnvägen är ett exempel på vad som förändrades under den här tiden: de gick från att vara självklara till att behöva motiveras till att betraktas som ett problem som kräver nya lösningar.

Den rådande samhällsandan under 1955–1975 präglades av efterkrigstidens moderniseringsideal, bilens påverkan, en förskjutning från trygghetsvärden

till frihetsvärden och den prestandainriktade vändningen. Avsikten inom Statens järnvägar var inte att upphöra med planteringar, utan att sänka kostnader, effektivisera och rationalisera. Det spåret ledde ändå till att planteringarna i statlig regi på längre sikt upphörde, även om det inte var det uttalade motivet. Förändringen av de mentala kartorna skulle övergripande kunna sammanfattas med: från skönhet under järnvägens uppstartsfas till skötsamhet under folkhemstiden till skyndsamhet efter 1900-talets mitt. De mentala kartorna påverkade de materiella uttrycken, vad som var modernitetbefrämjande och utformningen av järnvägslandskapet. Idealen inom den industriella moderniteten under 1800-talet motiverade anläggandet av järnvägsplanteringar och idealen inom högmoderniteten under 1900-talets andra hälft motiverade till en början nedskärningar och slutligen avveckling.

Spår efter växt- och arkivmaterial

Växtmaterial som skapade gröna rum och platser finns till viss del kvar längs järnvägen. Inventeringar från senare år har visat att det finns både sammanhängande ytor och mindre rester efter tidigare planteringar i dagens järnvägslandskap.⁴³³ Dessutom finns arkivmaterial bevarat. Agronomen Charlotte Lagerberg Fogelberg och hortonomen Fredrik Fogelberg har i sin forskning uppmärksammat att den tidigare uppfattningen att allt material från Statens järnvägars planteringsväsende skulle vara försvunnet inte riktigt stämmer.⁴³⁴ Inom detta doktorandprojekt har dels ytterligare arkivmaterial identifierats och dels andra metoder för att kunna söka fram material utvecklats. Med organisationen som utgångspunkt har det gått att fastställa var beslut för, samt planering och uppföljning av järnvägsplanteringarna har ägt rum. Därmed har det varit möjligt att söka fram materialet i respektive arkivsamling. Inom denna undersökning har rapporter, korrespondens, cirkulär, räkenskaper, ritningar och fotografier identifierats för nedslaget 1855–1875. För nästa nedslag, 1955–1975, är det motsvarande material som letats fram ur arkiven men också ytterligare material i form av styrelsebeslut och utredningar.

Det finns ingen gemensam arkivsamling från Statens järnvägars planteringsverksamhet. Det bevarade arkivmaterialet får därför sökas fram inom den stora organisationen Statens järnvägar. Materialet är placerat på Riksarkivet och på landsarkiven. Oftast är handlingar bevarade på regionnivå och i vissa fall på lokal nivå, i form av utskick från central nivå och kopior på vad som skickats till central nivå. En del material finns också på Järnvägmuseet,

inte minst fotografier och bangårdsritningar. Ytterligare material är bevarat i enskilda samlingar efter de som samordnat planteringsverksamheten.⁴³⁵

Var alla de tusentals planteringsritningar som tagits fram för järnvägens planteringar sedan 1800-talets mitt tagit vägen är fortfarande oklart. Enligt ett brev från Henning Segerros, refererat av Eva Gustavsson, gick många ritningar förlorade när Statens järnvägars arkiv i början av 1980-talet flyttades från kontorsbyggnaden på Vasagatan, bredvid Stockholm Central, till Tomtebodan.⁴³⁶ Ritningarna kan ha försvunnit då, eller när expeditionen för trädgårdsärenden lades ned år 1959, i samband med gallringsprojekt på 1960-talet och 1980-talet, eller vid något annat tillfälle vi inte känner till.⁴³⁷ En liten del av det totala antalet ritningar finns ändå kvar. Närmare 200 skisser och ritningar samlades in under åren 2005–2007 som kopior, främst från några landsarkiv men också från Riksarkivet, till den så kallades Fogelbergs samling.⁴³⁸ Ytterligare några ritningar har inom ramen för det här doktorandprojektet letats fram på landsarkiven och på Järnvägmuseet, liksom också en förteckning över ritningar framtagna åren 1938–1957. Förteckningen innehåller drygt 750 ritningar med datum för varje ritning och ritningsnummer.⁴³⁹ När dessa ritningar försvann är också oklart men år 1963, när förteckningen upprättades, fanns de fortfarande kvar.

Med kunskap om organisationen och var planteringsverksamheten planerats och följts upp går det att söka fram olika typer av handlingar från olika tider. Det finns också spår efter det växande materialet i dagens järnvägslandskap.

Reflektioner

Min ambition har varit att genom ett framlängesperspektiv fördjupa förståelsen av vilka händelser och ideal som präglade anläggandet och nedskärningen av järnvägens planteringar. Jag är medveten om risken att perioder och företeelser i det förflutna kan betraktas som upphöjda tillstånd i kontrast mot senare tiders förhållanden.⁴⁴⁰ Det har inte varit min avsikt att framhålla 1800-talet som en förebild utan mitt mål har varit att diskutera de två tidsperioderna 1855–1875 och 1955–1975 utifrån deras olika förutsättningar och ideal.

Att företeelsen järnvägsplanteringar i princip har försvunnit ur järnvägssystemet och ur de allra flesta människors medvetande kan förklaras med att efterkrigstidens moderniseringsideal och den prestandainriktade vändningen fortfarande präglar oss. Att det inte talas om den omfattande

verksamheten och att den inte fångats upp i historieskrivningen kan vara ett tecken på att järnvägshistoria betraktas som att den bara innefattar tåg och teknik. Likaså att teknikhistoria ofta enbart behandlar huvudaktörerna kring en teknik och särskilt framsteg, istället för att intressera sig för i vilket sammanhang den ingått och hur den använts, gestaltats och uppfattats av användarna.⁴⁴¹ En avsikt med den här avhandlingen har varit att bidra till förbisedda aspekter av järnvägshistoria och teknikhistoria.⁴⁴²

Ytterligare en avsikt är att väcka tankar om att det behövs medvetna handlingar för att hantera de spår och det immateriella kulturarv som finns efter järnvägsplanteringar. Något vi kan lära av Statens järnvägars planteringsverksamhet är att det är fullt möjligt att förse publika platser och personalbostäder med planteringar men att det krävs trädgårdskompetens, resurser och en idé om platsers gestaltning ifall gröna rum ska anläggas och kunna användas.

Att många av planteringsritningarna har gått förlorade betyder inte att det inte finns annat arkivmaterial att söka fram. Med tanke på hur integrerad planteringsverksamheten har varit i järnvägens anläggningar, från allra första början, är det inte särskilt förvånande att det inte finns en avgränsad samling om enbart planteringsverksamheten. Ärenden om planteringar har hanterats precis som alla andra ärenden inom Statens järnvägar och följt myndighetens arkiveringsprinciper inklusive gallringsprinciper, vilka i sig kan kritiserar. Det är inte enbart från planteringsverksamheten det saknas ritningar och andra handlingar.

Min egen yrkesroll som forskningssamordnare på Järnvägmuseet har underlättat arbetet med avhandlingen genom att jag haft närhet till arkivmaterial och kontakter med kollegor och järnvägshistoriskt intresserade. Å andra sidan hade en mer fristående roll kunnat ge andra infallsvinklar till undersökningen.

Undersökningen har behandlat sättet att se på och värdera järnvägsplanteringar på en övergripande nivå, med några empiriska exempel. Hur planteringarna mer i detalj användes och upplevdes har legat utanför avgränsningen vilket på ett sätt har gjort undersökningen orättvis mot människorna som verkat på platserna och mot de levande och varierade planteringarna. Förhoppningsvis har jag ändå väckt uppmärksamhet kring dessa företeelser och en nyfikenhet för fortsatt forskning.

Fortsatt forskning

Fortsatt forskning med järnvägens planteringar som utgångspunkt eller tema rymmer otaliga möjligheter. Här lyfter jag fram några förslag som jag ser som särskilt intressanta. Det som avvecklades år 1973 var inte planteringar i sig utan organisationen med egen odling, ansvariga trädgårdsmästare och trädgårdsarkitektfunktionen som konsult för övergripande planering från central nivå. Planteringar fortsatte att skötas på driftavdelningen, senare trafikavdelningen, med visst stöd av de trädgårdsmästare som fanns kvar på banavdelningen. Hur verksamheten förändrades när trädgårdsmästarna fick andra och minskade arbetsuppgifter, hur de lokala cheferna axlade ansvaret och i vilken utsträckning lokala trädgårdsmästare anlätades är frågor att undersöka vidare. Vad som hände när de sista trädgårdsmästarna slutade är en annan fråga.⁴⁴³ Frågan om när själva planteringarna upphörde får, som vi sett, sökas i tiden efter 1970-talet. Etnografiska metoder som intervjuer skulle här kunna användas för att samla in och analysera uppgifter från de som kan berätta om verksamheten under de sista decennierna på 1900-talet.

Att undersöka praktiken inom järnvägens trädgårdsverksamhet och användning av växtmaterial skulle kunna ge svar på frågor om vilka aktörer som samverkade på vilka sätt och vilken roll Statens järnvägar hade för att sprida växter och intresse för odling. Förhållandet mellan hushållningssällskapen med länsträdgårdsmästare, städer med stadsträdgårdsmästare och Statens järnvägar med sina planteringar skulle vara intressant att utforska djupare, till exempel hur samarbetet i samband med att stambanorna drogs fram såg ut och på vilket sätt organisationerna påverkade varandra i växtval, stilideal och praktik. De internationella kontakterna och utbytet vet vi ganska lite om, likaså hur planteringsverksamheten vid järnvägen såg ut i andra länder.

Utifrån ett genusperspektiv skulle både praktik inom planteringsverksamheten och användningen av de odlade ytorna kunna undersökas. I arkivmaterialet som använts till denna undersökning har kvinnor sällan varit synliga. Men det betyder inte att de inte var en del av verksamheterna och miljöerna, tvärtom. Ända från stambanornas första tid fanns de som biträden vid trädskolor, som grindvakter där skötseluppgifter av växter kan ha ingått, som ägare av järnvägshotell och restaurangverksamheter, som nyttjare av odlingar vid bostäder och som resenärer. Från 1900-talet finns uppgifter om kvinnor som varit föreståndare för hållplatser och stationer, ingått i personalen vid växtdepåer och varit verksamma som kartriterskor

av planteringsanläggningar. Vilka roller kvinnorna hade och hur arbetsuppgifter knutna till odlingar och hur nyttjandet av planteringarna ändrades över tid vet vi väldigt lite om.

Varför och på vilket sätt synen på planteringar och allmänna ytor har förändrats från mitten av 1970-talet och framåt framstår som viktiga frågor för att ytterligare fördjupa förståelsen av dagens ofta ostrukturerade markytor i järnvägsmiljöer. I vilken grad avregleringen har påverkat järnvägens arkitektur, planteringar och kulturvärden skulle kunna vara frågor att undersöka. Ett begrepp som *den prestandainriktade vändningen* kan användas för att undersöka hur andra företeelser, även utanför järnvägen, har ändrats under 1900-talets andra hälft.

Avslutningsvis vill jag lyfta fram synen på parker, trädgårdar och trädgårdskompetens i samhället i stort som ett undersökningsområde. På vilket sätt trädgårdsmästarkompetensen har värderats under olika tider, i vilken grad statusen har växlat och hur skiftet från manligt till kvinnligt dominerad trädgårdsbransch påverkade planteringar, inom och utanför Statens järnvägar, kan vara ämnen för kommande forskningsprojekt.

Avslutning

Betydelsen av ledningens engagemang i gestaltningsfrågor, organiseringen av en planteringsverksamhet med trädskolor och trädgårdsmästare och samordningen som genomsyrade hela Statens järnvägar var avgörande under uppstartsfasen. Ideal som nytta, nationsbygge och naturförsköningsskonst präglade tiden 1855–1875. Under det andra nedslaget, 1955–1975, ledde rationaliseringsspåret och den prestandainriktade vändningen, med fokus på prestanda och ekonomi, till en fragmentisering. Struktur, ordning, skönhet och bildning uttrycktes inte längre med planteringar. Trädgårdsmästarkompetensen som tidigare värderats högt, ansågs inte längre behövas inom Statens järnvägar. Efterkrigstidens moderniseringsideal, bilen och skyndsamtens ökade betydelse bidrog till att järnvägens roll minskade. Platser övergick från att vara något människor hade vistats i, till att bli något som bara skulle passeras.

Planterade växter är en speciell form av materialitet genom att de växer och kräver både kunskap och skötsel. Det specifika med ett växande, levande och mjukt material står i kontrast mot den ”hårda” järnvägstekniken med räls, lok och vagnar av stål, med telegraftekniken, som med tiden ersattes av elteknik, och med strävan efter punktlighet med exakta tidtabeller. Det

organiska kontra det mekaniska för att referera till idéhistorikern Ronny Ambjörnsson.⁴⁴⁴ Det växande materialet står också i kontrast mot den spårbundna, i sig till synes stela och raka, tekniken. Samtidigt kräver ett järnvägssystem och dess olika komponenter, precis som planterade växter, kunskap och skötsel.

Från mitten av 1800-talet anlades ett helt järnvägssystem med stambanor där planteringar var en integrerad del. Hundra år senare började järnvägen ifrågasättas och bilen blev det nya dominerande transportsättet. De senaste decennierna har antalet tågresenärer ökat kraftigt, miljöfrågor är högaktuella, det talas om grön infrastruktur och nyttan av grönområden poängteras i samhällsplaneringen. Med uppdelningen av olika ägare och aktörer i det som en gång var ett sammanhållet system är det inte bara planteringar och gestaltning vid järnvägens platser som är förbisedda som jag ser det, utan också resenärernas upplevelser och intryck av järnvägen. Att bry sig om och vara mån om järnvägssystemet som helhet, om människors uppfattning av platserna och de kulturvärden som finns verkar inte vara angeläget. Är det modernitet med inriktning enbart på prestanda och förflyttning vi vill ha nu, under 2020-talet och framåt?

Utifrån dagens samhällsplanering med fokus på hållbarhet, kunskapen om nyttan med gröna miljöer och ökad efterfrågan på miljövänliga transportsätt finns alla möjligheter att lära och inspireras av hur järnvägssystemet tidigare försetts med planteringar. Hur järnvägsplanteringar kan förvaltas hållbart och överföras till framtiden blir en spännande och angelägen utmaning.

Sammanfattning

Den här avhandlingen har som syfte att analysera och diskutera vilka händelser och ideal som präglade uppbyggnaden och nedskärningen av den statliga järnvägens planteringsverksamhet i Sverige. Tidsmässigt omfattar studien två nedslag, uppbyggnadsfasen åren 1855–1875 och nedskärningsfasen åren 1955–1975.

Med utgångspunkt från begreppen modernitet och plats diskuterar avhandlingen hur förändringen, från att planteringar var fundamentala inom järnvägssystemet till att de inte längre ingick i järnvägens anläggningar, kan förstås och förklaras. Vad som betraktades som modernitet, och sättet att uttrycka det materiellt, skilde sig väsentligt åt mellan de två tidsperioderna 1855–1875 och 1955–1975. Under 1800-talets mitt kunde planteringar ses som en modernitetbefrämjare medan de under 1900-talets mitt sågs alltmer som en ekonomisk belastning.

Textanalyser, med inspiration från diskursperspektiv och teorin om spårbundenhet, har gjorts av skriftligt arkivmaterial och litteratur. Dessutom har ritningar och fotografier analyserats. Teorin om spårbundenhet har bidragit till att vidga analysen med aspekter av formativa moment, drivkrafter, mentala kartor och maktresurser. Arkivmaterialet har lokaliserats genom att utgå från järnvägens organisation. Ansatsen har varit ett framlängesperspektiv i en strävan att på ett nyanserat sätt i kronologisk ordning analysera händelser och ideal.

Avhandlingen visar att planteringar var en integrerad komponent i de första stambanorna och ingick i idén om vad en järnväg skulle vara och vilken nytta den hade. Järnvägens planteringar utgjordes av prydnadsplanteringar, skyddsplanteringar och planteringar för husbehov. När en järnvägssträcka byggdes anlades en stationspark, rabatter vid de olika byggnaderna i ett stationsområde, skyddsplanteringar längs banan och planteringar vid bostadshusen för de anställda. Till yta och antal var det omfattande plan-

teringar som omskapade hela landskap. Inledningsvis anlätades lokala trädgårdsmästare för att anlägga planteringar. Trädskolor anlades efter några år som en central funktion i planteringsverksamheten och till dem anställdes trädgårdsmästare. Under många år hade Statens järnvägar den största plantskoleverksamheten i Sverige.

Ganska snart efter att de första stambanorna började anläggas i mitten av 1800-talet knöt organisationen till sig trädgårdsexperterna Olof Eneroth och Frey Hellman. Båda var förespråkare av naturförsköningskonsten som omfattade ideal om skönhet, smak, helhetssyn och moral och betonade kunskap om odling på vetenskaplig grund. Vikten av trädgårdsmästar-kompetens, noggrann skötsel och anläggningar efter tidens smak och mode kom att prägla järnvägsplanteringarna långt fram i tiden. Planteringarnas roll som platsskapare var enligt undersökningen viktiga under 1800-talet, då helt nya platser skulle anläggas och det behövdes arenor att vistas i för resenärer, personal och ortsbefolkning. I planteringarnas roll i den industriella moderniteten ingick att de sågs som uttryck för struktur, ordning, framsteg och bildning.

Planteringsverksamheten var från första början helt integrerad i järnvägens organisation för banbyggande och banförvaltning, med ett nära samarbete med de ansvariga för de tekniska anläggningarna. Avhandlingen belyser att trädgårdsmästarkompetensen var en av grundstenarna i planteringsverksamheten. Statusen visade sig bland annat genom att trädgårdsmästarna på 1870-talet försågs med titeln förste banmästare. Efter ytterligare en tid anordnades en central expedition för trädgårdsärenden. Den var organisatoriskt placerad direkt under generaldirektören och med kontoret vid den högsta ledningen på Stockholm Central.

Perioden mellan de två studerade tidsperioderna karaktäriseras när det gäller planteringsverksamheten av en omfattande fast organisation och styrning från central nivå. Synsättet att planteringar var en del av järnvägen, och uppfattningen att den praktiska kunskapen skulle finnas inom Statens järnvägar, var uttalad i instruktioner och praktik.

Efterkrigstidens moderniseringsideal kom att prägla järnvägens planteringar på flera sätt. Under 1950-talet ändrades järnvägens förutsättningar med en inriktning mot att minimera förluster. Ideal om att förkasta det gamla, förespråka det nya och göra upp med det tidigare klassamhället började göra sig gällande och påverkade järnvägssystemet. År 1959 lades trädgårdsexpeditionen på central nivå ned. Verksamheten fick också en annan

beslutsordning genom att trädgårdsmästarna och trädgårdsdirektören kom in senare i planeringsprocessen, efter att den årliga budgeten var beslutad.

Avhandlingen belyser att synen på vad platser var och vad de hade för roll förändrades mellan de två tidsperioderna 1855–1875 och 1955–1975. Det skedde en förskjutning från att det offentliga rummet var en arena *att vara i* till att det blev en yta *att röra sig genom*. Järnvägsstationerna gick från att vara prestigeplatser till trafikplatser för snabba passager. Bilen kom att påverka planteringarna på flera sätt. I slutet av 1950-talet gjordes trädgårdsmästarområden om när trädgårdsmästarna försågs med tjänstebilar, vilket medförde att de inte längre var beroende av tågtiderna och järnvägens sträckningar. Parkeringsplatser anlades på många platser längs järnvägen och ersatte ofta tidigare odlade ytor. Samhällsplaneringen gick mer och mer över till att ske utifrån bilismens behov av framkomlighet.

År 1963 beslutade riksdagen om en ny trafikpolitik, vilken innebar stora ekonomiska krav på järnvägen. Åtgärder som nedläggning av bansträckor, omorganiseringar och minskning av personal sattes in. Övergången från en helhetssyn till bortrationalisering av tidigare centrala komponenter, värderingar och samordning har i avhandlingen benämnts *den prestandainriktade vändningen*. Denna vändning, med fokus på prestanda och besparingar, ledde till att effektiviseringar och rationaliseringar präglade hela järnvägsorganisationen från 1960-talet.

Avhandlingen visar att det var år 1971 som direktionen för Statens järnvägar tog det avgörande beslutet om kraftiga förändringar för planteringsverksamheten. Beslutet innebar att upphöra med plantskoleverksamheten, att flytta ansvaret för planteringarna från en central teknisk nivå till en lokal administrativ nivå och att förändra trädgårdsmästarnas arbetsuppgifter. Beslutet verkställdes i juni 1973 och därefter var inte längre planteringar en del av den tekniska verksamheten. Avhandlingen belyser att varje distrikt inför förändringen tog fram så kallade testamenten i form av utredningar av befintliga planteringar, inklusive förslag på åtgärder för att minska kostnader. Utredningarna följdes av lokala skötselprogram och en översyn om fortsatt ägande. På flera platser ledde det till att kommunen tog över förvaltningen av parker och rabatter.

Idealen inom den industriella moderniteten under 1800-talet motiverade anläggandet av järnvägsplanteringar. Idealen inom högmoderniteten under 1900-talets andra hälft motiverade till en början nedskärningar och slutligen, år 1973, avveckling av plantskoleverksamheten och ändrade arbetsuppgifter

för trädgårdsmästarna. Under uppbyggnadsfasen ingick planteringar som en integrerad komponent i järnvägens stora kugghjul. Under nedskärningsfasen ändrades inte bara förutsättningar, arbetssätt och resurser utan också materialiteten i form av växter, former och strukturer.

Avhandlingen lyfter fram att rester efter växtmaterial finns i dagens järnvägslandskap och att en hel del arkivmaterial finns bevarat, även om många ritningar saknas. Det finns inte någon separat samling från planteringsverksamheten, utan handlingar får sökas inom respektive förvaltning inom järnvägen som har hanterat planteringarna på central, regional och lokal nivå.

Med inspiration från teorin om spårbundenhet har två olika spår identifierats i synen på järnvägens planteringar. Det första spåret med att anlägga omfattande och omsorgsfulla planteringar har i avhandlingen benämnts försköningsspåret. Det inleddes i stambanornas barndom och kom att ersättas av ett nytt spår, benämnt rationaliseringsspåret, från mitten av 1900-talet. Rationaliseringsspåret fördjupades i början av 1970-talet med ett decentraliserat arbetssätt för järnvägens planteringar.

När inte planteringar var angelägna för den centrala nivån, när de inte längre behandlades som en del av de tekniska anläggningarna och när trädgårdsmästarkompetensen inte längre ansågs behövas, fortsatte rationaliseringsspåret mot dagens ostrukturerade och svårtolkade markytor i många järnvägsmiljöer. I avhandlingen lyfts avslutningsvis fram att kunskap om och rester efter järnvägens planteringar kan tas om hand och hållbart föras in i framtiden.

Summary

This thesis aims to analyse and discuss the events and ideals that characterised the rise and fall of the gardening organisation of the Swedish State Railways. Chronologically the study includes two key periods: the construction phase of 1855–1875 and the decline phase of 1955–1975.

Using the concepts of modernity and place as points of departure, the thesis discusses how the transition, from gardens being fundamental to the railway system to their being phased out from the organisation, can be understood and explained. What was considered modern, and its tangible expression, differed significantly in the two periods of 1855–1875 and 1955–1975. In the mid-19th century, gardens were viewed as promoters of modernity, whereas by the mid-20th century they were increasingly seen as an economic burden.

The method used to analyse archive material and published sources has consisted of text analysis, inspired by discourse perspectives and the theory of path dependence. The theory of path dependence has helped to broaden the analysis by using aspects of formative moments, driving forces, mental maps and resources of power. Archive material has been sourced using the railway's organisational system as a starting point. This approach has provided a foresight perspective in an attempt to analyse events and ideals in a nuanced way in chronological order.

The thesis shows that gardens were an integral component of the first main lines, contributing to the concept of what a railway should be and the benefits it should provide. Railway cultivation comprised aesthetic gardens, protective cultivation and kitchen gardens. The building of a railway station included a station park, flowerbeds next to the buildings in the station area, protective cultivation alongside the tracks, and utility gardens adjacent to the staff accommodation buildings. In terms of area and numbers, this extensive cultivation remodelled the entire landscape. Initially, local gar-

deners were employed. After a few years, plant nurseries were created as a central part of cultivation activities, with gardeners recruited to staff them. For many years the State Railways operated the largest network of nurseries and gardens in Sweden.

Soon after the first main lines began to be built in the mid-19th century, the organisation recruited the gardening experts Olof Eneroth and Frey Hellman. Both men were advocates of “the art of improving nature” (*naturförsköningskonsten*), which embraced the concepts of beauty, good taste, holism and morality, with an emphasis on science-based cultivation techniques. The importance of gardening skills, careful management and designs based on the taste and fashion of the day would characterise railway gardening far into the future. According to the thesis, the role of the garden in placemaking was important in the 19th century, when completely new places were being built, with the accompanying demand for arenas for travellers, employees and locals. The role of the garden in industrial modernity included its perception as an expression of structure, order, progress and education.

From the very beginning, the gardening service was fully integrated within the railway's construction and management organisation, where its staff worked closely with those responsible for technical operations. The thesis highlights how gardening competence was key to the business of cultivation. Its elevated status was reflected, in among other ways, by the gardeners in the 1870s being given the title of senior permanent-way inspector (*förste banmästare*). Sometime later, a gardening central office was established. In the organisational hierarchy it was located just below the Director General, with its office situated beside that of the senior management at Stockholm Central station.

In terms of gardening activities, the era between the two periods of this study is characterised by a comprehensive, permanent organisation and central control. The view that gardening was part of the railway, and the notion that its practical knowledge belonged within the State Railways, was expressed by way of instruction and in practice.

Post-war ideals of modernisation came to characterise railway gardens in several ways. In the 1950s, railway conditions changed to focus on minimising losses. Ideals of rejecting the old, promoting the new, and doing away with the class society of the past began to make their mark, and influenced the railway system. In 1959, the central gardening office closed. Moreover,

cultivation was repositioned in the decision-making procedure. Gardeners and the gardening director now entered the planning process at a later stage, after the annual budget had been decided.

The thesis highlights how attitudes to what places represented, and the nature of their role, changed between the periods 1855–1875 and 1955–1975. Public space shifted from being an arena in which *to spend time*, becoming instead an area *to pass through*. A railway station went from being a prestige location to an interchange for swift passage. Road vehicles influenced railway gardens in several ways. In the late 1950s, geographical areas of garden responsibility changed when gardeners were provided with company vehicles, meaning they were no longer bound by train timetables and railway routes. Car parks were frequently built beside railway lines, where they often replaced gardens. Urban planning increasingly focused on providing accessibility for road vehicles.

In 1963, the Riksdag approved a new traffic policy, which placed great economic demands on the railways. Measures such as line closures, reorganisation and staff redundancies were enacted. The thesis refers to the transition from a holistic approach to the phasing out by rationalisation of previous key components, values and methods of coordination as *the performance-based change of course*. This turn, which focused on performance and reduced spending, led to streamlining and rationalisation that would characterise the entire railway organisation from the 1960s onwards.

The thesis shows that in 1971 the State Railways Board took a decisive step that led to major changes in railway gardening. The decision entailed closing the plant nurseries, shifting responsibility for gardening from a central technical level to a local administrative level, and changing the duties of gardeners. These measures came into effect in June 1973, after which gardening was no longer part of technical operations. The thesis shows that to prepare for this change, each district drew up a “will”, a survey of existing cultivation that included cost-reduction proposals. These surveys were then succeeded by local management programs and reviews of continued ownership. This often led to local councils assuming responsibility for the management of parks and gardens, by way of a “bequest”.

The ideals of 19th-century industrial modernity gave rise to the creation of railway gardens. The ideals of late 20th century high modernity initially meant financial cutbacks, which were finally followed in 1973 by the closure of the nurseries and changes to the duties of gardeners. In the construction

phase, gardening was an integral cog of the great railway wheel. In the decline phase, changes were made not only to conditions, working methods and resources, but also to materiality in terms of vegetation, forms and structures.

The thesis shows that remnant vegetation is a feature of modern-day railway landscapes and that much archive material survives, even though many drawings are lost. There is no dedicated gardening archive; documents must be sought within each railway administration, which dealt with cultivation at central, regional and local levels.

Drawing on the theory of path dependence, two separate lines of interest emerge in attitudes to railway cultivation. The first consists of the creation of extensive, well-designed gardens, which the thesis calls the beautification line, with reference to the art of improving nature. This began in the infancy of the main lines, later being replaced by a new way of thinking, the rationalisation line, from the mid-20th century onwards. The rationalisation line intensified in the early 1970s with a decentralised approach to railway gardens.

When gardening was no longer a concern of the central administration, when it no longer formed part of technical operations, and when the gardener's skills were no longer required, the rationalisation line continued onwards, producing the unstructured, often incomprehensible areas found in railway environments today. In conclusion, the thesis highlights how knowledge of railway gardens and their remains can be safeguarded and sustainably conveyed into the future.

Tack

Jag är otroligt tacksam över att ha fått möjligheten att lära mig så mycket genom forskarutbildningen och alla samarbeten mitt doktorandprojekt har inneburit. Tack institutionen för kulturvård, Trafikverket och Järnvägsmuseet/Statens maritima och transporthistoriska museer!

Mina handledare Katarina Saltzman, Eva Löfgren och Eva Gustavsson har funnits vid min sida hela vägen och diskuterat och reflekterat över allt från korta utkast till långa texter. Examinator Ingegärd Eliasson har varit till stor hjälp och väglett studieplanering och forskarutbildning med trygg hand. Från institutionen har också Inger Olausson och Maria Löfgren läst utkast, kommit med konkreta synpunkter och hjälpt till med detaljfrågor. Inger och Maria har också sett till att det blivit flera studentarbeten på temat järnvägsplanteringar, vilket har varit extra roligt. Tack Katarina, Eva, Eva, Ingegärd, Inger och Maria! Tack också alla doktorandkollegor för givande diskussioner och era spännande projekt som berikat min arbetsprocess!

Till mitt första seminarium granskade Anders Houltz, docent i teknikhistoria från Centrum för Näringslivshistoria, manuset och kom med ovärderliga kommentarer och reflektioner. Till slutseminariet tog Sofia Cele, docent i kulturgeografi vid Uppsala universitet, sig an manuset och bidrog till en mycket bättre disposition och förtydliganden genom konstruktiva synpunkter. Tack Anders och Sofia!

På Järnvägsmuseet har jag fått hjälp av intendenterna Christina Engström och Robert Herpai att leta uppgifter i arkiv och litteratur. Min rumskamrat Charlotte Hagström, forskningssamordnare och docent i etnologi, har genom noggrann läsning bidragit till en mycket tydligare text. Museets chef Robert Sjöo har stöttat projektet från ett tidigt skede. Tack kollegor att ni varit intresserade och uppmuntrat projektet!

Från ideellt håll har Jonny Hallgren, Gunn Jansson och Anders Jansson bidragit med material från Riksarkivet och Landsarkivet i Göteborg. De

har fotograferat av handlingar, hittat ingångar till arkivmaterialet och inte minst, besökt arkiven och skickat mig material när det inte gick att resa på grund av coronasituationen. Utan er hade det knappt blivit något arkivmaterial till avhandlingen! Dessutom har Anders Jansson och Torbjörn Mårtensson läst manus och kommit med synpunkter. Tack Anders, Gunn, Jonny och Torbjörn!

Redan till licentiatuppsatsen fick jag hjälp av trädgårdsantikvarie Ulrika Rydh som visade vägen till Olof Eneroths arkivsamling på Kungliga biblioteket och till spåren efter järnvägsplanteringar ute i dagens järnvägsmiljöer. Tillsammans med Fredrik Fogelberg, hortonom och forskare, gjorde vi flera givande insatser: inventeringar, seminarier och projektansökningar. Tack Ulrika och Fredrik för alla idéer och all kunskap ni delat med er!

Från Trafikverket har Johan Bergkvist, nationell samordnare kulturmiljö, varit med från allra första början och sett till att projektet kunde bli verklighet. Tack Johan! Trafikverket har finansierat projektet med FoI-medel och haft en styrgrupp till projektet. Förutom Johan har miljödirektör Sven Hunhammar, chefsarkitekt Johan Folkesson, sektionschef Miljö och arkitektur Nina Karlsson, Miljöspecialist Kulturmiljö Karin Blom, Åtgärdsplanerare Aram Bakerson och min närmaste chef Anna Arnberg, som ersatte Fredrik Svanberg när han gick vidare till Nordiska museet, ingått i styrgruppen. Tack alla i styrgruppen för inspirerande möten!

Förutom hjälp att få fram material och litteratur i Järnvägmuseets samlingar, har personal vid Landsarkivet i Göteborg, Riksarkivet, ArkDes och Kungliga biblioteket möjliggjort det rika arkivmaterial avhandlingen bygger på. Utan ert grundliga arbete skulle inte den här typen av undersökningar kunna göras! Ett extra stort tack till biblioteket på Högskolan i Gävle som har ett sådant användbart bibliotek och ordnat med mängder av fjärrlån. Tack all arkiv- och bibliotekspersonal!

I slutfasen har Ann Andersson språkgranskat manuset. Stina Bergström har gjort formgivningen och Helena Grim har projeklett den. Tack Ann, Stina och Helena!

Såklart, det största tacket till min familj som stöttat mig hela vägen och alltid finns där. Tack Joakim, Elis, Johanna, mamma & pappa!

Noter

1. Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Generaldirektör E. Upmarks arkiv 1949-1969, Et volym 114, PM 21.11.1960, bil 1 PM.
2. Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Generaldirektör E. Upmarks arkiv 1949-1969, Et volym 114, Konzept 23.11.1960 och Järnvägs museet, SJ, Trädgårdsverksamheten, "Trädgårdsverksamheten vid SJ. Utredning redovisad i augusti 1962", s. 6, 10, 12 och bil 9.
3. Bergkvist, Johan, *Landskapsarkitektur i järnvägslandskap. Platsernas förändring i historiskt perspektiv*, Swedish University of Agriculture Sciences, Licentiatavhandling, Uppsala 2013, s. 51.
4. Se Bergkvist 2013, en av få studier som undersökt förändringen av järnvägslandskapet och Ranby, Henrik, *Åkdon, blick och landskap. Om relationer mellan kommunikationer, kulturmiljö och landskapssyn med huvudexempel från Kullahalvön, Skåne*, Makadam: Göteborg 2020, den första studien i sitt slag om transporthistoriska kulturarv och kulturvård. Se även Axelsson, Rasmus, *Järnvägsobjekt i Sverige. Med och utan kulturhistoriskt skydd*, Sveriges Järnvägs museum, Rapportnummer 2017:189, Gävle: Trafikverket 2017 och Kullberg, Fredrik, *Kriget mot skönheten. Ett reportage om förfulningen av Sverige*, Stockholm: Timbro förlag 2020.
5. Citatet är hämtat från Wetterberg, Ola, "Kulturvård – om etableringen av ett i grunden omtvistat begrepp", Almevik, Gunnar & Gustafson, Krister (red.), *Kulturvård. En introduktion*, Göteborg: Bokförlaget Korpen 2021, s. 39 och formuleringen om hur det som redan finns hållbart kan förvaltas och överföras till framtiden bygger på Ingrid Martins Holmbergs artikel i samma bok, "Om 'vård' i kulturvård. En reflektion över postdisciplinära möjligheter", s. 101.
6. Det finns överhuvudtaget få studier om kvinnor inom järnvägen, se t.ex. Wojtczak, Helena, *Railway women. Exploitation, Betrayal and Triumph in the Workplace*, Sussex: Hastings Press 2005.
7. Wiklund, Martin, *I det modernas landskap. Historisk orientering och kritiska berättelser om det moderna Sverige mellan 1960 och 1990*, Diss., Lunds universitet, Stockholm/Stehag: Brutus Östlings Bokförlag Symposion 2006, s. 98-99.
8. Mogren, Mats, "Moderniteten och kunskapens trädgård. Den koloniala ekonomiska botaniken som diskursiv materialitet", Lihammer, Anna & Nordin M, Jonas (red.), *Modernitetens materialitet. Arkeologiska perspektiv på det moderna samhällets framväxt*, Studies 17, Stockholm: Statens historiska museum 2010, s. 91.
9. Lihammer & Nordin 2010, s. 12.

10. Ranby 2020, s. 29.
11. Berman, Marshall, *Allt som är fast förflyktigas. Modernism och modernitet*, Lund: Arkiv (1982) 1987, s. 14 och Ek-Nilsson, Katarina, "Det moderna och det postmoderna. En introduktion", *Nätverket* 20, 2016, s. 11.
12. Florén, Anders & Ågren, Henrik, *Historiska undersökningar. Grunder i historisk teori, metod och framställningssätt*, Lund: Studentlitteratur 1998, s. 137.
13. Se t.ex. Giddens, Anthony, *The Consequences of Modernity*, Cambridge: Polity Press 1990; Bauman, Zygmunt, *Postmodern etik*, Göteborg: Bokförlaget Daidalos AB (1993) 1996 och Latour, Bruno, *We have never been modern*, Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press 1993.
14. Bal, Mieke, *Travelling Concepts in the Humanities*, Toronto: University of Toronto Press 2002.
15. Berman (1982) 1987, s. 16.
16. Berman (1982) 1987, s. 31 och 296.
17. Berman (1982) 1987, s. 284.
18. Taylor, Peter, *Modernities. A Geohistorical Interpretation*, Cambridge: Polity press 1999, s. 17.
19. Pred, Allan, *Recognizing European modernities. A montage of the present*, London och New York: Routledge 1995, s. 13, 15 och 21.
20. Habel, Ylva, "Mjölpropagandans buss erövrar Sverige", Gustafsson Reinius, Lotten, Habel, Ylva & Jülich, Solveig (red.), *Bussen är budskapet. Perspektiv på mobilitet, materialitet och modernitet*, Stockholm: Kungliga biblioteket 2013, s. 64.
21. Woodward, Sophie, *Material methods. Researching and thinking with things*, Los Angeles: Sage 2020, s. 7, 22, 25 och 44.
22. Buchli, Victor, *The material culture reader*, Oxford: Routledge 2002.
23. Lindgren, Anna, *Planteringar vid järnvägen. Funktion och organisation under stambanornas första tid*, Licentiatuppsats, Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet 2020, s. 118-122 och 127-129.
24. En bakgrund till innebörden av naturförsköningskonsten finns i Blomberg, Eva, *Hal-lonlandet. Trädgårdens odling under 200 år*, Lund: Sekel Bokförlag 2012, s. 48-49 och Lindgren 2020, s. 75-78. En fördjupad analys med Hallsberg som exempel finns i Lindgren, Anna & Saltzman, Katarina, "Promoting modernity through cultivation: Early Swedish railway gardens and the art of improving nature", Legné, Mattias, Qviström, Linda & Berglund Lake Håkan (red.), *Bebyggelsehistorisk tidskrift* 81/2021, Uppsala 2021.
25. Blomberg 2012, s. 48-49.
26. Daniel Müller, <https://sok.riksarkivet.se/sbl/Presentation.aspx?id=8596> (hämtad 2022-07-08).
27. Nolin, Catharina, *Till stadsbornas nytta och förlustande. Den offentliga parken under 1800-talet*, Diss., Stockholms universitet, Stockholm: Byggförlaget 1999, s. 77, 81-83 och 96-97.
28. Hellman, Frey, *Anteckningar under en sommaren 1862 för studier i Naturförsköningskonsten företagen resa i Danmark och Tyskland*, Wexjö: C. G. Södergren, 1864, s. 2.

29. "Paradis", *Nordisk Familjebok*, Ugglepplagan, Stockholm: Nordisk familjeboks förlags aktiebolag 1915, s. 18; Klintborg Ahlklo, Åsa, *Åkerns blomma. Trädgården som jordbrukets förebild i 1800-talets Skåne*, Diss., Alnarp: Sveriges lantbruksuniversitet 2012, s. 63 och Groening, Gert, "The idea of land embellishment", *Journal of Garden History*, 12:3 1992, s. 164-165. Groening använder begreppet *land embellishment*, motsvarande naturförsköningskonst eller landskapsförsköningskonst på svenska. Se även benämningen av arkitektoniska dekorativa element på järnvägsstationer som *embellishment* i von Schröder, Asta, *Images and Messages in the Embellishment of Metropolitan Railway Stations (1850-1950)*, Diss., Geisteswissenschaften der Technischen Universität Berlin 2012.
30. *Improving* på engelska, se Lancelot "Capability" Brown, https://sv.wikipedia.org/wiki/Lancelot_%22Capability%22_Brown, (hämtad 2021-04-15) och Dixon Hunt, John, *Greater perfections. The practice of garden theory*, London: Thames & Hudson 2000, s. 11 och 80.
31. Eneroth, Olof, *Trädgårdsodling och naturförsköningskonst*, Stockholm: Hörbergska boktryckeriet 1857, s. 8-12, 85-87, 93-94.
32. Jämför med Thörn, Håkan, *Modernitet, sociologi och sociala rörelser. Rörelser i det moderna: politik, modernitet och kollektiv identitet i Europa 1789-1989*, Diss. Göteborg, Monograph from the Department of Sociology Göteborg University no 62, Göteborg 1997, s. 16, 35 och 41; Rådberg, Johan, *Drömmen om atlantångaren. Utopier & myter i 1900-talets stadsbyggande*, Stockholm: Atlantis 1997, s. 16, 86 och 147 och Larsson, Jan, *Hemmet vi ärvde. Om folkhemmet, identiteten och den gemensamma framtiden*, Stockholm: Bokförlaget Arena 1994, s. 18, 210, 228-229.
33. Rådberg 1997, s. 59-60; Barrling, Katarina & Garme, Cecilia, *Saknad. På spaning efter landet inom oss*, Stockholm: Mondial 2022, s. 103-104 och Frykman, Jonas & Löfgren, Orvar (red.), *Modärna tider*, Malmö: Liber Förlag 1985, s. 12-14.
34. Asplund, Gunnar, Gahn, Wolter, Markelius, Sven, Paulsson, Gregor, Sundahl, Eskil & Åhrén, Uno (red.), *Acceperata*, Stockholm: Bokförlagsaktiebolaget Tiden 1931, s. 97.
35. Rådberg 1997, s. 16.
36. Lundin, Per, *Bilsamhället. Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*, Diss., Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm: Stockholmia förlag (2008) 2014, s. 24.
37. Lundin (2008) 2014, s. 264-265.
38. Rådberg 1997, s. 68-69.
39. Olausson, Inger & Bohman, Magnus, "Från småskaligt och närodlat till en global handel. Hundra år av tillväxt och omvandling för svensk trädgårdsproduktion", *Historisk Tidskrift* 141:2 2021, s. 250-252.
40. Rådberg 1997, s. 147. Se även Barrling & Garme 2022, s. 156.
41. Se t.ex. Seamon, David & Sowers, Jacob, "Place and Placelessness (1976): Edward Relph", Hubbard, Phil, Kitchin, Rob & Valentine, Gill (red.), *Key Texts in Human Geography*, London: SAGE 2008, s. 43-45.
42. Se not 5.
43. Dixon Hunt 2000, s. 11.
44. Dixon Hunt 2000, s. 51-70

45. Bergkvist 2013. Trafikverket arbetar med gestaltningsfrågor, framför allt i stora projekt, och det finns en kulturmiljöstrategi sedan år 2019 som ett resultat av ett regeringsuppdrag, se: Arkitektur och gestaltning i transportsystemet, <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Arkitektur-och-gestaltning-i-transportsystemet/> (hämtad 2021-09-03) och *Rapport Regeringsuppdrag: Trafikverkets kulturmiljöstrategi*, Trafikverket 2019. Trafikverket är också huvudfinansiär för denna studie.
46. Massey Doreen, "Places and their past", *History workshop journal* o (39), 1995, s. 186.
47. Relph, Edward, *Place and placelessness*, London: Pion 1976, s. 45-47 och Seamon & Sowers 2008, s. 45.
48. Rose, Gillian, "Place and Identity: A Sense of Place.", Massey, Doreen & Pat Jess (red.) *The shape of the world: explorations in human geography, A place in the world? Places, cultures and globalization*. Oxford: Oxford University Press 1995, s. 99.
49. Gibson, James Jerome, *The ecological approach to visual perception*, Boston: Houghton Mifflin 1979.
50. Norberg-Schulz, Christian, *Genius loci. Towards a phenomenology of architecture*. New York: Rizzoli 1980 och "Om platskvalitet", *Arkitekten* Vol 5 (2) 1992, s. 34-37. Se även Castells, Manuel, *The rise of the network society*, Chichester, West Sussex: Wiley-Blackwell (1996) 2009.
51. Bauman (1993) 1995, s. 181 och 191.
52. Sennett, Richard, *The fall of public man*, New York: W.W. Norton & Company (1974) 2017, s. 16-17. Min kursivering i texten.
53. Svensson, Birgitta & Saltzman, Katarina, "Inledning", Svensson, Birgitta & Saltzman, Katarina, (red.), *Moderna landskap. Identifikation och tradition i vardagen*, Stockholm: Natur och kultur 1997, s. 19.
54. Löfgren, Orvar, "Mellanrum. Vita fläckar och svarta hål i storstadens utkant", Svensson & Saltzman (red.) 1997, s. 49.
55. Svensson & Saltzman 1997, s. 14.
56. Bazeley, Pat, *Qualitative Data Analysis. Practical strategies*, London: SAGE 2013, s. 219.
57. Lindgren 2020, s. 18-21.
58. Tack vare ett samarbete med Järnvägmusei vänner har arkivmaterial från Riksarkivet fotograferats av och jag har kunnat leta digitalt i materialet. En del material var redan avfotograferat och en del har jag kunnat lämna önskemål om att få avfotograferat. Jonny Hallgren har utfört avfotografering på Riksarkivet och levererat materialet nedladdat på hårddiskar och USB-minnen och skickat det med post. Anders Jansson och Gunn Jansson har fotograferat av material från Landsarkivet i Göteborg och skickat det digitalt till mig.
59. Lindgren & Saltzman 2021.
60. För det arbetet har Anders Jansson sammanställning över Statens järnvägars olika organisationer varit ovärderlig: Jansson, Anders, *Statens Järnvägar med föregångare. Organisation 1855–2000*, Landsarkivet i Göteborg 2005.
61. En tidigare omfattande arkivsökning utförd av Charlotte Lagerberg Fogelberg och Fredrik Fogelberg har resulterat i en samling kopior av ritningar som påträffats på Landsarkivet i Göteborg, Landsarkivet i Visby, Riksarkivet och Naturvårdsbyrån AB. Närmare

200 skisser och ritningar samlades in under åren 2005–2007 som kopior till den så kallade Fogelbergs samling: <https://digitaltmuseum.se/021188259344/planteringsskisser-fran-sta-tens-jarnvagar> (hämtad 2022-01-25). Se även Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Bantekniska byrån/Banavdelningen (Bbr), F9 Ritningar till trädgårdsanläggningar, där ett 15-tal ritningar finns arkiverade. Ritningar efter Henning Segerros tid på Naturvårdsbyrån AB finns bevarade hos ArkDes enligt Jörgen Orback 2022-09-26.

62. Svensson, Birgitta, *Bortom all ära och redlighet. Tattarnas spel med rättvisan*, Diss., Lunds universitet, Nordiska museets handlingar 114, Nordiska museet, Stockholm 1993, s. 69. Se även Löfgren, Orvar, "Mentalitetshistoria och kulturanalys", *Häften för kritiska studier* nr 4, 1984.

63. Nilsson, Göran B., *Den lycklige humanisten. Tio offensiva essäer*, Stockholm: Carlsson 1990, s. 51. Se även Tosh, John, *Historisk teori och metod*, Lund: Studentlitteratur 2011, s. 50.

64. Harrison, Rodney, *Heritage. Critical approaches*, Milton Park, Abingdon, New York: Routledge 2012, s. 220.

65. Bergquist, Magnus & Svensson, Birgitta (red.), *Metod och minne. Etnologiska tolkningar och rekonstruktioner*, Lund: Studentlitteratur 1999, s. 6.

66. Svensson 1993, s. 61.

67. Barling & Garne 2022, s. 117.

68. Lowenthal, David, *The past is a foreign country*, Cambridge: Cambridge University Press 1985, men redan 1953 formulerade L. P. Hartley "Det förflutna är ett främmande land. De gör saker och ting på ett annorlunda sätt där", se Burke, Peter, *Vad är kulturhistoria?*, Stockholm/Stehag: Brutus Östlings Bokförlag Symposion (2004) 2007, s. 49.

69. Bal 2002, s. 251.

70. Se t.ex. Bauman (1993) 1996, s. 10–11.

71. Alvesson, Mats & Skoldberg, Kaj, *Tolkning och reflektion. Vetenskapsfilosofi och kvalitativ metod*, Lund: Studentlitteratur 2017, s. 152–153.

72. Hermeneutik, www.wadenstrom.net/vetfil/hermeneutik.htm (hämtad 2021-07-08).

73. Winther Jørgensen, Marianne & Phillips, Louise, *Diskursanalys som teori och metod*, Lund: Studentlitteratur (1999) 2017, s. 28.

74. Bara från de senaste åren kan nämnas: Weijmer, Malin, *I sökandet efter delaktighet. Praktik, aktörer och kulturmiljöarbete*, Diss., Göteborgs universitet, Göteborg 2019; Seiler, Joakim, *Management Regimes for Lawns and Hedges in Historic Gardens*, Diss., Göteborgs universitet 2020 och Nyström, Maria, *Managing ecclesiastical heritage. Transformation of discourses, roles and policy in Sweden*, Diss., Göteborgs universitet 2021.

75. Winther Jørgensen & Phillips (1999) 2017, s. 7.

76. Larsson 1994, Kapitel 1 not 2, s. 277.

77. Börjesson, Mats, *Diskurser och konstruktioner. En sorts metodbok*, Lund: Studentlitteratur (2003) 2011, s. 185 och 187.

78. Burke (2004) 2007, s. 64 och Johnstone, Barbara, *Discourse Analysis*, Malden: Blackwell Publishing 2008, s. 2–3.

79. Johnstone 2008, s. 7.

80. Jorge Ruiz Ruiz lyfter fram Foucaults syn på att diskurser i sig uppstår i dialog med varandra, se Ruiz Ruiz, Jorge, *Sociological Discourse Analysis: Methods and Logic*, 2009, Table 1, <https://www.qualitative-research.net/index.php/fqs/article/view/1298/2882> (hämtad 2020-10-01), s. 17. Mikhail Bakhtin har också diskuterat dialog som ständigt pågående när det gäller meningsinnehåll, även i det förflutna, se Bakhtin, Mikhail, "Toward a Methodology for the Human Sciences", Holquist, Michael (red.), *Speech Genres and Other Late Essays*, Austin: University of Texas Press 1987, s. 170.

81. Börjesson (2003) 2011, s. 28.

82. Den politiska teoretikern David Howarth har sammanfattat innebörden av Foucaults sätt att använda begreppet diskurs genom att det handlar om objekten om vilka uttalanden görs, från vilka platser uttalanden görs, koncepten som är involverade i formuleringarna av diskursen och vilka teman och teorier de utvecklar. Analysen av det empiriska materialet har gjorts efter de fyra nivåerna som Howarth ringat in, men i en annan ordning. Se Börjesson (2003) 2011, s. 35.

83. Bazeley 2013.

84. Bladh, Mats, "Spårbundenhet. Från fysik till historia", *Historisk tidskrift*, 128:4, 2008; Falkemark, Gunnar, *Politik, mobilitet och miljö. Om den historiska framväxten av ett ohållbart transportsystem*, Möklinta: Gidlund 2006 och Sydow, J., Schreyögg, J. och Koch, J., "Organizational path dependence: Opening the black box", *Academy of Management Review*, Vol. 34, No. 4, 2009. Begreppet *path dependence* undersöks i Svensson, Daniel, Saltzman, Katarina & Sörlin, Sverker (red.), *Pathways. Exploring the Routes of a Movement Heritage*, White Horse Press 2022 men inte i form av den teoretiska modell som jag utgått från.

85. Bladh 2008, s. 691.

86. För statistik av resenärer se: Nelldal, Bo-Lennart, Andersson, Josef & Fröidh, Oskar, *Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990–2019. Avreglering och konkurrens mellan tåg, flyg och buss samt jämförelse mellan tåg- och resenärspunktlighet*, Stockholm: KTH 2020, s. 60. För frågor om gestaltning och kulturvärden se: Bergkvist 2013; Axelsson 2017 och Kullberg 2020.

87. Jämför med Falkemark 2006, s. 56 och Bladh 2008, s. 683-686 och 690-91.

88. Bladh 2008, s. 691.

89. Lindgren 2020.

90. Rylander, Ulla, *Fjällnära trädgårdar i Jämtland och Härjedalen tiden 1830–1900*. Skogs- och lantbrukshistoriska meddelanden utgivna av KSLA:s bibliotek 11, Stockholm 1996, s. 73-84; Lagerberg Fogelberg, Charlotte & Fogelberg, Fredrik, "Parker och planteringar. Om Statens järnvägars trädgårdsväsende under hundra år" i *Årsbok för Riksarkivet och landsarkiven* 2007, Stockholm 2007b; "Statens järnvägars trädgårdshistoria" i *Bulletin för trädgårdshistorisk forskning* Nr 21, 2008 och "One hundred years of gardening for public service – the horticultural heritage of the Swedish State Railways", *Studies in the history of gardens & designed landscapes*, Vol. 31:4, nov.-dec. 2011 och Bergkvist, Johan, "Järnvägarnas parker och trädgårdar – en återblick", *SPÅR* 2012, Årsbok utgiven av Sveriges järnvägsmuseum och Järnvägsmusei vänner, Gävle: Sveriges Järnvägsmuseum 2012.

91. Ahrland, Åsa & Olausson, Inger, "Trädgårdsnäringen: det urbana, moderna och globala samhällets gröna hantverk", *Jordbruk och skogsbruk i Sverige sedan år 1900. Studier av de areella näringarnas geografi och historia*, Antonsson, Hans & Jansson, Ulf (red.), Stockholm: Kungl. Skogs- och Lantbruksakademien 2011.
92. Se t.ex. Helldin, Jan Olof et al, "Biodiversitet i jernbanehabitater – biologisk kulturarv og grøn infrastruktur", *Jernbanehistorie. Jernbanernes teknologi- og kulturhistorie* 2019, Odense: Danmarks Jernbanemuseum 2019, s. 7-35; Larsson, Sofia & Stenmark, Magnus, *Små stationer – stor mångfald. Bedömning och inventering av stationer i mellersta Sverige*, Borlänge: Trafikverket 2010; Larsson, Sofia, *Spår till mångfald*, Borlänge: Banverket 2010 och Larsson, Magnus & Knöppel, Anna, *Biologisk mångfald på spåren. Zoologisk och botanisk inventering av järnvägsmiljöer med fokus på hotade arter, skötsel och framtidsperspektiv*, Borlänge: Banverket 2009.
93. Inventeringarna har gjorts i anslutning till doktorandprojektet och bekostats av Trafikverkets FoI-medel. Rydh, Ulrika, *Järnvägspark och planteringar. Sammanställning av provinventeringar hösten 2016*, Stockholm 2016; *Stationsparker i Närke. Sammanställning av inventeringsresa*, Stockholm 2018; *Järnvägspark Hålsingland – Gästrikland. Sammanställning av inventeringsresa 2018-08-22 – 2018-08-23*, Stockholm 2019; Fogelberg, Fredrik & Rydh, Ulrika, *Planteringsinventering av Malmбанan*, Stockholm 2021 och *Planteringsinventering av Skånebanor* 2019, Stockholm 2022. En arkivinventering har publicerats: Rydh, Ulrika, *Sammanställning av arkivsökning om Frey Hellman i Hellmans släktarkiv*, Stockholm 2018. Arkivinventeringar från Kungliga Biblioteket, Landsarkivet i Östersund, Landsarkivet i Vadstena och Landsarkivet i Härnösand har inte publicerats utan finns sparade som arbetsmaterial i form av digitala bilder. Två intervjuer med personer som arbetade med planteringar på Statens järnvägar under 1980-talet finns sparade som arbetsmaterial: Bertil Ågren hösten 2018 och Stina Larsson hösten 2018.
94. von Baeyer, Edwinna, "Manitoba History: The Rise and Fall of the Manitoba Railway Garden", *Manitoba History*, Number 31 1996; Chheng, Youseng and Asano, Jun-ichiro, "Spatial and historic characteristics of Phnom Penh central area: Railway Station Garden", *International Journal of Sustainable Society*, Vol. 6, No. 3 2014, s. 216-239; Betteridge, Christopher, "The SM's pride and joy: Some notes on railway station gardens", *Historic Environment*, Vol. 10, No. 1 1993, s. 18-23; Piana, Petro, Watkins, Charles & Balzaretti, Ross, "The Palm Landscapes of the Italian Riviera", *Landscapes*, Taylor & Francis 2019; Brown, Ron, *The train doesn't stop here anymore. An illustrated History of Railway Stations in Canada*, Peterborough: Broadview Press 1991 and Luz, Iracema Clara Alves, Paiva, Patrícia Duarte De Oliveira, & Alves, Schirley Fátima Nogueira Da Silva Cavalcante, "Train station area gardens: the creation and evolution of Dr. José Esteves Square, in Lavras-MG", *Ornamental Horticulture*, 23(4) 2017, s. 432-443.
95. "Jernbaneplantninger", *Nordisk Illustreret Havebrugsleksikon*, 4:e uppl., Köpenhamn 1934. Se även: Järnvägmuseet, SJ, Trädgårdssamheten, "Statens järnvägars avdelning å utställningen i London 1928", s. 5-6.
96. Lindgren 2020, s. 31-32. Ett inventeringsprojekt startade 2021 i Finland av Liisa Nummela och Pirjo Huvila, muntlig uppgift 2021-09-13.
97. Jämför med Kjeldstadli, Knut, *Det förflutna är inte vad det en gång var*, Lund: Studentlitteratur 1998, s. 238 och 246.
98. Olausson, Inger, *En blomstrande marknad. Handelsträdgårdar i Sverige 1900–1950 med fyra fallstudier i Stockholms län*, Diss., Swedish University of Agriculture Sciences, Uppsala

2014; "Kommersiell trädgårdsodling – 'Bland det egentliga jordbrukets binärningar intager trädgårdsskötseln onekligen främsta rummet'", korrversion 2021-09-21 till *Svensk trädgårdshistoria*, opubl., s. 14-17 och Ahrlund & Olausson 2011.

99. Se t.ex.; Rosander, Karin et al (red.), *Järnvägen 150 år 1856–2006*, Stockholm: Banverket och Informationsförlaget 2005; Aronsson, Peter & Johansson, Lennart (red.), *Stationssambhällen. Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*, Växjö universitet, Malmö: Frank Stenvalls Förlag 1999; Oredsson, Sverker, *Järnvägarna och det allmänna. Svensk järnvägsolitik fram till 1890*, Diss., Lund 1969 och Heckscher, F. Eli, *Till belysning af järnvägarnas ekonomiska betydelse för Sveriges utveckling*, Diss. Uppsala universitet, Stockholm 1907.

100. Se även Bakerson, Aram, *Från järnvägsstation till kommunikationsnod. En studie av verksamhetsfunktioner, rumsliga komponenter och anpassning till nutida resandebehov i järnvägsstationer från sju länder*, Diss., Institutionen för arkitektur, Chalmers tekniska högskola, Göteborg 2010. Behoven av grönytor uppmärksammas men någon historisk analys av befintliga parker finns inte med i undersökningen.

101. Se t.ex. Winter, Karin, *Tankemotståndet mot sociala skillnader som transportplaneringsfråga. En analys av planeringstänkande på Trafikverket*, Diss., Planering och Beslutsanalys, Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm 2021; Witzell, Jacob, *Approaching Transformativ Futures: Discourse and Practice in Swedish National Transport Policy and Planning*, Diss., Planering och Beslutsanalys, Kungliga Tekniska Högskolan 2021 och Hultén, John, *Ny väg till nya vägar och järnvägar. Finanseringspragmatism och planeringsrationalism vid beslut om infrastrukturinvesteringar*, Diss., Statsvetenskapliga institutionen, Lunds universitet 2012.

102. Celsing, Dag, "Central styrning eller lokala initiativ? Utbyggnaden av 1800-talets svenska vägnät", Blomkvist, Pär & Kaijser, Arne (red.), *Den konstruerade världen. Tekniska system i historiskt perspektiv*, Stockholm/Stehag: Bruno Östlings förlag Symposium 1998, s. 131-132.

103. Edgerton, David, *The shock of the old. Technology and global history since 1900*, London: Profile books Ltd (2006) 2008, s. xii-xiii.

104. Wetterberg, Gunnar, *Ingenjörerna*, Stockholm: Albert Bonniers förlag 2020, s. 9.

105. Rådberg 1997, s. 34.

106. Coleman, Alice, *Utopia on trial. Vision and reality in planned housing*, King's College London. Design Disadvantage Team, London: Shipman 1985.

107. Schivelbusch, Wolfgang, *Järnvägsresandets historia. Om rummets och tidens industrialisering under 1800-talet*, Lund: Gidlunds Bokförlag AB (1977) 1984. Se även Löfgren, Orvar, "Motion and emotion: Learning to be a Railway Traveller", *Mobilities*, 3:3, 2008, s. 331-351.

108. Linde Bjur, Gunilla, *Arkitekt vid industrialismens genombrott. Adolf Edelsvärd – en yrkesbiografi*, Diss., Konstvetenskapliga institutionens skriftserie Nr 5, Göteborg: Göteborgs universitet 1999; Linde, Gunilla, "Från Malmö till Boden på 40 år – A W Edelsvärds stationshus 1855–1895", Améen, Lennart & Forsström, Margit (red.), *Bebyggelsehistorisk tidskrift*, nr 12 1986, Uppsala 1987 och *Stationshus 1855–1895. A. W. Edelsvärd som järnvägsarkitekt*, Stockholm: Svenska Järnvägsklubben 1989.

109. Jämför med Sennett (1974) 2017, s. 321, som menar att det finns risker med den typen av jämförelser eftersom de ofta framställer en förändring som en försämring som kan ångras.
110. Boställshus, https://svenska.se/saob/?id=B_3961-0168.Q456&pz=7, (hämtad 2020-01-02), där boställshus betyder disponering av hus eller lägenhet som del av löneförmån. Boställshus har använts som samlingsnamn för olika typer av bostäder medan betjäningshus använts som benämning på hus innehållande flera mindre lägenheter inom järnvägens organisation. Se: Edelsvärd, Adolf & Zettervall, Folke, "Husbyggnaderna vid Statens Järnvägar", *Statens Järnvägar 1856–1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning*, Del II, Stockholm: Centraltryckeriet 1906, s. 430.
111. Prestanda, <https://svenska.se/tre/?sok=prestanda&pz=2> (hämtad 2022-05-31).
112. Järnvägmuseet, SJ, Statens järnvägars författningssamling, SJF 000, SJ förvaltningsorganisation, Utgåva I, 1963-07-01, s. 35 och 37.
113. Kilander, Svenbjörn, *Den nya staten och den gamla. En studie i ideologisk förändring*, Uppsala universitet, Uppsala 1991, s. 15; Hellspång, Mats och Löfgren, Orvar, *Land och stad. Svenska samhällstyper och livsformer från medeltid till nutid*, Malmö: Gleerups (1974) 1992, s. 32-34 och *Nationalencyklopedin*, "pass", Femtonde bandet, Höganäs: Bokförlaget Bra Böcker 1994, s. 3.
114. Berggrund, Lars & Bårström, Sven, *De första stambanorna. Nils Ericsons storverk*, Gävle: Sveriges Järnvägmuseum 2014, s. 21 och 28-29.
115. Larsson 1994, s. 33.
116. Larsson 1994, s. 30-41.
117. Larsson 1994, s. 197.
118. Lindgren 2020, s. 78-86. Se även Olausson 2021 opubl.
119. Blomberg 2012, s. 12, 22 och 31-33.
120. Klintborg Ahlklo 2012, s. 71-81 och Larsson 1994, s. 23-24.
121. Lindgren 2020, s. 94.
122. Schön, Lennart, *En modern svensk ekonomisk historia. Tillväxt och omvandling under två sekel*, Lund: Studentlitteratur (2000) 2012, s. 126, 129 och 156.
123. Faith, Nicholas, *The World the Railways Made*, London: Pimlico, (1990) 2019, s. 1.
124. T.ex. Heckscher 1907; Oredsson 1969; Améen, Lennart & Forsström, Margit (red.), *Bebyggelsehistorisk tidskrift*, nr 12 1986, Uppsala 1987; Aronsson & Johansson 1999 och Rosander et al. 2005.
125. Rydfors, A, "Politisk historik", *Statens järnvägar 1856-1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning*, Del I, Stockholm: Centraltryckeriet 1906, s. 30. Ursprungskällan är ej angiven.
126. Edelsvärd, Adolf & Hedlund, Sven Adolf, *Beskrifning öfver Westra Stambanan. Göteborg-Töreboda jemte underrättelser för resande. Med järnvägs-karta, en Lithografi och sex Träsnitt*, Göteborg: Hedlund & Lindskog 1859, s. 13 och 29; d'Ailly, G. A. H., "Statistisk historik", *Statens järnvägar 1856–1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning*, Del I, Stockholm: Centraltryckeriet 1906, s. 336 och *Bidrag till Sveriges Officiella statistik*, A)

Befolkningsstatistik. Ny följd. XII. 3. Statistiska Central-byråns underdåniga berättelse för år 1870. Stockholm: P. A. Norstedt & Söner 1874, s. 53.

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

128. *Bidrag till Sveriges Officiella Statistik. L) Statens Järnvägstrafik. 19 a. Trafikstyrelsens underdåniga berättelse för år 1880, Bihang. Kartor öfver utsträckningen af Sveriges jemte Norges och Danmarks jernvägar vid slutet af hvarje år under tjugufemårsperioden 1856-1880.*

129. Lindgren 2020, s. 67 och 143-144.

130. Berggrund & Bårström 2014.

131. Berggrund & Bårström 2014, s. 87 och Linde Bjur 1999, s. 370.

132. Jansson 2005, s. 59 och 61; och Björklund, E.O.J., "Administrativ historik" i *Statens Järnvägar 1856-1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning*, Del I, Stockholm: Centraltryckeriet 1906, s. 216 och 224.

133. Jansson 2005, s. 34-35 och Lindgren 2020, s. 94, 107-108.

134. Linde Bjur 1999, s. 376 och Sandberg, Katarina & Sundlin, Harald, *Inlandsbanan: en järnväg genom den svenska historien: en framtidsväg genom Sverige*, Stockholm: Riksantikvarieämbetet och Sveriges Järnvägmuseum 2003, s. 6.

135. *Bidrag till Sveriges Officiella Statistik. L) Statens Jernvægstrafik. 14. Trafik-styrelsens underdåniga berättelse för år 1875*, Stockholm 1876, Bihang, s. 40-43 och s. 3. Någon exakt statistik för bostäder har inte hittats för perioden 1855-1875. Ett överslag på banvaktstugor var tredje km på sammanlagt 141 mil järnväg och i snitt 1,5 boställshus per station ger cirka 700 bostadshus enligt uträkning i Lindgren 2020, s. 44.

136. Lindgren 2020, s. 67 och 143-144.

137. Lindgren 2020, s. 67.

138. Lindgren 2020, s. 115 och 143-145.

139. Lindgren 2020, s. III-III2.

140. Lindgren 2020, s. 115-118.

141. Lindgren 2020, s. 119-120 och 127. För levnadsår se: Pehr Olof Emanuel Eneroth, <https://sok.riksarkivet.se/sbl/Presentation.aspx?id=16103> (hämtad 2021-04-21) och *Sveriges dödbok 7 1860-2016*, Sundbyberg: Sveriges Släktforskarförbund 2019, s. 518.

142. Lindgren, Anna & Rydh, Ulrika, "Olof Eneroth - SJ:s första 'trädgårdsdirektör'", *SPÅR* 2019, Järnvägmuseets årsbok, Gävle: Järnvägmuseet 2019; Sundius, Agathon, "Planteringar", *Statens Järnvägar 1856-1906, Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning*, Del II, Stockholm: Centraltryckeriet 1906, s. 584 och Cederpalm, Enoch, "Trädgårdar och planteringar vid Statens Järnvägar. Föredrag vid Lantbruksakademins sammankomst den 21 maj 1929", *Kungl. Lantbruks-Akademins Handlingar och tidskrift år 1929*, Stockholm 1929, s. 754.

143. Lindgren 2020, s. 75-78; Eneroth, Olof, *Handbok i svensk pomologi* II, Stockholm: Norstedt 1866 och Eneroth, Olof, *Om folkskolan i Sverige*, Stockholm: Nyman 1863b.

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

145. Kungliga Biblioteket, Handskriftssamlingen, Olof Eneroth: Manuskript m.m., HS Acc2003/3:2.
146. Lindgren 2020, s. 122 och 127-128. Arkivmaterial på Kungliga Biblioteket visar att trädgårdsmästare tog fram förslag på nyplanteringar, omplanteringar och skötsel: Kungliga Biblioteket, Handskriftssamlingen, Olof Eneroth: Manuskript m.m., HS Acc2003/3:2.
147. Järnvägmuseet, SJ, 3:e distriktet, Arkivnr 3915, Cirkulär 1863-64 nr 115.
148. Wetterberg, Ola & Axelsson, Gunilla, *Smutsguld & dödligt bot. Renhållning och återvinning i Göteborg 1864-1930*, Göteborg: Göteborgs renhållningsverk 1995, s. 76 och Mårald, Erland, "Vårt bästa guld. Agrara perspektiv på urban teknik från 1800-talets mitt till dagens kretsloppssamhälle", *Bebyggelsehistorisk tidskrift* 44 2002, Uppsala 2003, s. 27.
149. Lindgren 2020, s. 117-118.
150. Järnvägmuseet, SJ, Statens järnvägars författningssamling, Särtryck nr 22 1879 P.M. N:o 9, s. 1-5.
151. Lindgren 2020, s. 133-140.
152. Lindgren 2020, s. 134-139.
153. Berggrund & Bårström 2014, s. 133 och 139.
154. *Järnvägsdata med trafikplatser*, Svenska Järnvägsklubbens skriftserie nr 83, Hässleholm 2009, s. 80-81.
155. Fransson, Eva, *Hallsberg. Historien om ett stationssamhälle*. Doktorsavhandling i arkitekturhistoria på KTHs arkitektursektion. Preliminär version inför slutseminarium 1991-05-06, Stockholm: KTH 1991, s. 22-23.
156. Fransson 1991, s. 28 och *Teknisk-Ekonomisk beskrifning. Svenska statens Jernvägsbyggnader. I. Västra stambanan, "Stockholm-Göteborg", med utgrening till Örebro*, Stockholm: Ivar Hæggströms Tryckeri 1868, Blad II och en senare avritning i *Kortfattad beskrivning över den historiska och tekniska utvecklingen av vissa större statsbanestationer*, Stockholm: Järnvägsstyrelsen 1938, Hallsberg station.
157. Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Västra stambanan, G4, volym 106, juli-december 1862, September:1705. För levnadsår se: *Sveriges dödbok* 2019, s. 6.
158. Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Västra stambanan, G4, volym 106, juli-december 1862, November:1717.
159. *Kortfattad beskrivning över den historiska och tekniska utvecklingen av vissa större statsbanestationer* 1938, Hallsberg station och *Teknisk-Ekonomisk beskrifning. Svenska statens Jernvägsbyggnader. I. Västra stambanan, "Stockholm-Göteborg", med utgrening till Örebro* 1868, Blad II. Beräkningen är gjord utifrån måttet 1 fot=0,2696 m. [https://sv.wikipedia.org/wiki/Fot_\(enhet\)](https://sv.wikipedia.org/wiki/Fot_(enhet)) (hämtad 2022-01-27).
160. Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Västra stambanan, G4, volym 106, juli-december 1862, September:1705; November:1717 och Berggrund & Bårström 2014, s. 130-131, 230 och 234.
161. *Carlslund. Vårdprogram för park och trädgård*, Örebro: Örebro kommun 2004, s. 24 och "Carlslund", *Historiskt-geografiskt och statistiskt lexikon öfver Sverige*, Andra bandet C-F, Stockholm: Joh. Beckman 1860, s. 22.

162. Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Stambanearkiven, Västra stambanan, G4, volym 106, juli-december 1862.
163. Riksarkivet, Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888, E2, volym 1, 1864, 321.
164. Kungliga Biblioteket, Handskriftssamlingen, Olof Eneroth: Manuskript m.m., HS Acc2003/3:1. Högfeldt har signerat en planteringsskiss från Jönköpings station, som finns i samma samling på Kungliga biblioteket, och handstilen är snarlik på de två skisserna. För levnadsår se: *Sveriges dödbok* 2019, s. 1340.
165. Riksarkivet, Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888, E2, volym 2, 1868, 93.
166. Jämför med Relph 1976, s. 45–47 och Rose 1995, s. 99.
167. Riksarkivet, Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888, E2, volym 1, 1864, 321.
168. Kungliga Biblioteket, Handskriftssamlingen, Olof Eneroth: Manuskript m.m., HS Acc2003/3:2.
169. Lind, Gustaf, "Experimentalfältets trädgårdsavdelning och trädgårdsskola 1820–1924", Lind, Gustaf & Gréen, John, *Matrikel över Kungl. Lantbruksakademiens trädgårdsskola. Jämte historik över experimentalfältets trädgårdsavdelning och trädgårdsskola 1820–1924*, Stockholm 1924 och Pehr Olof Emanuel Eneroth, <https://sok.riksarkivet.se/sbl/Presentation.aspx?id=16103> (2021-04-27). För en detaljerad analys av verksamheten vid Experimentalfältet se Lange, Ulrich, *Experimentalfältet. Kungl. Lantbruksakademiens experiment- och försöksverksamhet på norra Djurgården i Stockholm 1816-1907*, Diss. Agrarhistoria, Sveriges lantbruksuniversitet, Stockholm: Kungl. Skogs- och lantbruksakademien 2000.
170. Landsarkivet Göteborg, SJ, II Distr, E3AA, volym 1, "Till Öfver-Ban-Ingeniören vid 2a Trafik Distriktet, Ank 15/1 66 No 4".
171. Kungliga biblioteket, Handskriftssamlingen Olof Eneroth: Manuskript m.m., Rapporter rörande trädgårdsarbeten, HS Acc 2003/3:2.
172. Kungliga biblioteket, Handskriftssamlingen Olof Eneroth: Manuskript m.m., Rapporter rörande trädgårdsarbeten, HS Acc 2003/3:2.
173. Kungliga biblioteket, Handskriftssamlingen Olof Eneroth: Manuskript m.m., Rapporter rörande trädgårdsarbeten, HS Acc 2003/3:2.
174. Dixon Hunt 2000, s. 11. Se även Ambjörnsson, Ronny, *Den hemliga trädgården. Om trädgårdar i litteratur och verklighet*, Stockholm: Bonnier 2015, s. 115 som diskuterar trädgårdar och platsens själ.
175. Jämför med Massey 1995; Norberg-Schulz 1980 och 1992; Relph 1976 och Rose 1995.
176. Bauman (1993) 1996, s. 181 och 191.
177. Lindgren 2020, s. 63–64 och 176; *Teknisk-Ekonomisk beskrifning. Svenska statens Jernvägsbyggnader. I. Vestra stambanan, "Stockholm-Göteborg", med utgrening till Örebro* 1868 och *Teknisk-Ekonomisk beskrifning öfver Svenska statens Jernvägsbyggnader. II. Södra stambanan: Malmö-Nässjö-Jönköping-Falköping*, Stockholm: Iwar Hæggströms Tryckeri 1873.
178. Jämför med stadsparkernas funktioner i Nolin 1999.

179. Lindgren 2020, s. 165-166. Se även Ambjörnsson 2015, s. 128-129 om promenader i trädgårdar sedan antiken.
180. Nolin 1999, s. 159 och 379-380.
181. Lindgren 2020, s. 65, 154 och 176. År 1875 utplanterades 65 000 hagtorsplanter och 30 kubikfot frön enligt *Bidrag till Sveriges Officiella Statistik. L) Statens Jernvägstrafik. 14. Trafik-Styrelsens underdåniga berättelse för år 1875*, Stockholm 1876, s. 36.
182. Pred 1995, s. 13.
183. Cresswell, Tim, *On the move. Mobility in the modern Western world*, Taylor & Francis, New York: Routledge 2006, s. 20.
184. Faith (1990) 2019, s. 1 och Carter, Ian, *Railways and culture in Britain. The epitome of modernity*, Manchester and New York (2001) 2009.
185. Habel använder termen *modernitetbefrämjare* i artikeln "Mjölpropagandans buss erövrar Sverige" 2013, s. 64.
186. Svedberg, Olle, "Om ändamålsenligheten", *Arkitekturforskning* Volym 3, Nr 1-2, 1990, s. 83-86.
187. Eneroth 1857, s. 90.
188. Nyttoplanteringar, <https://svenska.se/tre/?sok=nyttoplanteringar&pz=1>, (hämtad 2021-06-30).
189. Offentliga byggnader försågs med omgivande planteringar, se t.ex. Åman, Anders, *Om den offentliga vården. Byggnader och verksamheter vid svenska vårdinstitutioner under 1800- och 1900-talen. En arkitekturhistorisk undersökning*, Stockholm: Sveriges arkitekturmuseum 1976, s. 130, 150, 170, 231 och Paulsson, Gregor, *Svensk stad. Del 1. Liv och stil i svenska städer under 1800-talet*, Stockholm: Studentlitteratur (1950) 1976, s. 258, 279 och 294.
190. Eneroth 1857, s. 86.
191. Riksarkivet, Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855-2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863-1888, E2, volym 1, 1864, 321; volym 2, 1868, 93 och Kungliga biblioteket, Handskriftssamlingen, Olof Eneroth: Manuskript m.m., HS Acc 2003/3:2.
192. Hellman 1864, Kungliga biblioteket, Dagstidningar, *Hvad nytt?* 1861-01-25, s. 4 och Hellmanska släktarkivet, A1, 1-5a, Brev till och från C-O Hellman och hans närmast anhöriga.
193. Gustavsson, Eva, "Järnvägslandskapet", Rosander, Karin et al (red.), *Järnvägen 150 år 1856-2006*, Stockholm: Banverket och Informationsförlaget 2005, s. 316.
194. Schnitter, Joachim, *Anguis in herba. Gartenkultur und die Veredlung der Welt. Das Lebenswerk des schwedischen Agitators Olof Eneroth (1825-1881)*, Diss., Hamburg 2011 och Näslund, Kristina, "Doktorsavhandling på tyska om Olof Eneroth", *Pomologen* 2 2013, Farsta 2013, s. 20.
195. Jämför med Bruno Latours forskning om människans förhållande till naturen och jorden, i t.ex. *Down to earth. Politics in the new climatic regime*, Cambridge: Polity Press 2018 och *Facing Gaia. Eight lectures on the new climatic regime*, Cambridge: Polity 2017. En annan och mörkare aspekt av 1800-talets naturförsköningkonst är att med bakläng-

eshistoria känna till vad nationalistiska strömningar, som har vissa likheter med Eneroths resonemang, kom att leda till för katastrofer för mänskligheten under 1930- och 40-talen.

196. Smith, Moira, "Introduction: Looking at the Overlooked" i *Journal of Folklore Research*, Vol. 44, Nos. 2-3, 2007, s. 105. Även David Edgerton använder sig av begreppet "overlooked", se Edgerton (2006) 2008. Nolin 1999, Gustavsson 2005 och Blomberg 2012 är exempel på studier som berör naturförsköningskonsten.

197. Lindgren 2020, s. 165.

198. Eneroth, Olof, *Trädgårdsodling och naturförsköningskonst*, Tredje samlingen, Stockholm 1863a, s. 38.

199. Edelsvärd & Zettervall 1906, s. 398.

200. Aronsson, Peter, "Perspektiv på stationssamhällen i nordisk forskning", Aronsson & Johansson (red.), *Stationssamhällen. Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*, Växjö universitet, Malmö: Frank Stenvalls Förlag 1999, s. 22.

201. Ambjörnsson 2015, s. 114.

202. Mellander, Cathrine, *Arkitektoniska visioner under statligt förmynderskap. En studie av Överintendentsämbetets verksamhet och organisation*, Diss., Konstvetenskapliga institutionen, Stockholms universitet, Nordiska museets handlingar 135, Stockholm: Nordiska museets förlag 2008, s. 29-30.

203. Linde 1987, s. 127-128 och Lindgren 2020, s. 96-97.

204. Larsson 1994, s. 197.

205. Bauman (1993) 1996, s. 155.

206. Jämför med Relph 1976 s. 45-47 och Massey 1995, s. 186.

207. Johansson, Ella, "Bygd och obygd. Landskapstillägnelse och social skiktning", Svensson, Birgitta & Saltzman, Katarina (red.), *Moderna landskap. Identifikation och tradition i vardagen*, Stockholm: Natur och kultur 1997, s. 73 och 87-89; Berggrund & Bårström 2014, s. 49.

208. Aronsson 1999, s. 22-23.

209. Aronsson 1999, s. 50-51 och 86.

210. Berglund-Lake, Håkan, *Livet äger rum. Försörjning och platstagande i norrländska sågverksamhällen*, Diss. Uppsala, Etnologiska avd., Etnolore 22, Uppsala 2001, s. 88.

211. Berglund-Lake 2001, s. 176.

212. Löfgren 2008, s. 331-351.

213. Bauman (1993) 1996, s. 191.

214. Tersmeden, Fredrik, "Hamnar, hemvägar och hästkrafter i Halland: glimtar ur ett hushållnings-sällskaps verksamhet för förbättrade kommunikationer och transporter", Abukhanfusa, Kerstin (red.), *Att resa i arkiven, Årsbok för Riksarkivet och landsarkiven*, Stockholm: Riksarkivet 2004, s. 73, 77 och 78 och Kåhström, Olof, *Regionella främjare av de areella näringarna under 200 år. Hushållnings-sällskapens historiker, periodiska skrifter och arkiv*, Stockholm: Kungl. Skogs- och Lantbruksakademien 2002, s. 62.

215. Bergfeld, Lisa, *Länsträdgårdsmästarnas verksamhet – med en fallstudie i Södermanlands län för perioden 1880-1910*, Kandidatuppgtas, Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet 2019, s. 18-20.
216. Jämför Gustavsson 2005, s. 317; Ambjörnsson 2015, s. 132 och 135; Skjæveland, Yngve, "Den norske stasjonsparken. Mellom natur och kultur", *Bulletin för trädgårdshistorisk forskning* nr 13 2013, s. 15-17 och Johansson 1997, s. 73 och 87-89.
217. Jämför med Falkemark 2006, s. 56 och Rådberg 1997, s. 8.
218. Jämför med Winther Jørgensen & Phillips (1999) 2017, s. 36-37 och 54 och Ruiz Ruiz 2009, s. 17.
219. Vad gäller domesticeringsteorin se Lindgren 2020, s. 148-150 och 166-167.
220. Reuterswärd, Gösta, "Statens Järnvägars trädgårdsanläggningar", *Trädgårdskonst – Den moderna trädgårdens och parkens form*, Del II, Stockholm 1948, s. 602.
221. Se t.ex. Lagerberg Fogelberg, Charlotte & Fogelberg, Fredrik, *Järnvägens trädgårdskultur – att återskapa banvaktstugans trädgård. Ett projekt utfört på uppdrag av Banverket*. JTI-Institutet för jordbruks- och miljöteknik, 2007a och Bergkvist 2012. Det framstår också som att trädgårdsdirektörerna har förstärkt sig själva genom att hålla fram sina företrädare, se t.ex. Reuterswärd, Gösta, "Sveriges störste trädgårdsmästare", *Allmän svensk trädgårdstidning* nr 9 1942, Stockholm 1942, s. 602-603 och Sundius 1906, s. 584-585.
222. Bauman (1993) 1996, s. 240 och Groening 1992, s. 164.
223. Sundius 1906, s. 584.
224. Nolin 1999, s. 208; Ahrlund & Olausson 2011, s. 163-164 och Lindgren 2020, s. 81-83.
225. Sundius 1906, s. 595 och 597; Cederpalm, Enoch, "Planteringsväsendet", *Statens Järnvägar 1906-1931. Minnesskrift i anledning av de svenska statsbanornas 75-åriga tillvaro med Kungl. Maj:ts nådiga bemyndigande utgiven av Kungl. Järnvägsstyrelsen*, band II, Stockholm 1931, s. 357-358 och 361; Bergkvist 2012, s. 117 och Järnvägs museet, SJ, Statens järnvägars författningssamling, Särtryck nr 22 1918.
226. Jansson 2005, s. 17 och Björklund 1906, s. 213. Även *Sveriges Statsbanor* och *Statens Jernvägstrafik* användes på biljetter, se Englund, L. G., "Biljett- och blankettväsendet", *Statens järnvägar 1856-1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning*, Del IV, Stockholm: Centraltryckeriet 1906, Pl. 1.
227. Berggrund, Lars, "Statens Järnvägar – ett affärsverk i hundra år", *SPÅR* 2013, Årsbok utgiven av Sveriges järnvägs museum i samarbete med Järnvägs musei vänner, Gävle: Sveriges Järnvägs museum 2013, s. 35-36 och 44; Bergkvist 2013, s. 62 och *Sveriges Officiella statistik, Sveriges Järnvägar 1953*, Stockholm 1955, s. 22.
228. Andersson-Skog, Lena, "Såsom allmänna invättningar till gagnet, men affärsföretag till namnet": *SJ, järnvägs politiken och den ekonomiska omvandlingen efter 1920*, Diss., Umeå universitet, Umeå 1993, s. 28-29.
229. Berggrund 2013, s. 35.
230. Berggrund 2013, s. 41.
231. Se t.ex. SOU 1951:3, *Förhållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning vid Statens Järnvägar. Betänkande av 1948 års personalkommission vid Statens Järnvägar*, Stockholm 1951, s. 37 och 91.

232. Lindgren 2020, s. 167-168 och 108, not 64.
233. Järnvägmuseet, SJ, Statens järnvägars författningssamling, Särtryck nr 3, 1943, s. 3-5. Där anges även att drifttjänstbyrån i sin tur företrädde av olika byråer som från år 1932 samlades i den nya byrån.
234. Bergkvist 2012, s. 117 och Järnvägmuseet, SJ, Trädgårdsverksamheten, "Statens järnvägars avdelning å utställningen i London 1928" är en inbunden rapport från Enoch Cederpalm om utställningen. I rapporten finns sparade tidningsurklipp från flera dagstidningar som rapporterade om framgångarna vid utställningen. Se även: Cederpalm, Enoch, "Sveriges deltagande i internationella utställningen av trädgårdskonst i London den 17-24 okt. 1928. Föredrag vid Föreningens för Dendrologi och Parkvård årsmöte i Stockholm den 18 mars 1929.", *Lustgården*. Årsskrift för föreningen för Dendrologi och Parkvård Årg. 10 1929, Stockholm 1929, s. 179-190.
235. Cederpalm 1931, s. 353.
236. Järnvägmuseet, SJ, Statens järnvägars författningssamling, Särtryck nr 22 1918, s. 6. Särtrycket hade sedan 1879 titeln *Föreskrifter och anvisningar rörande användandet och skötseln af Statens jernvägars gräsbärande eller för planteringar afsedda mark*.
237. Järnvägmuseet, SJ, Statens järnvägars författningssamling, Särtryck nr 22 1879 P.M. N:o 9, s. 1-6. Mindre revideringar av föreskrifterna gjordes 1886 P.M N:o 10; 1891 P.M. N:o 9; 1897 P.M. N:o 13. 1918 kom betydligt mer detaljerade föreskrifter och dessa reviderades 1925.
238. Sundius 1906, s. 606-609; Järnvägmuseet, SJ, Trädgårdsverksamheten, "Trädgårdsverksamheten vid SJ. Utredning redovisad i augusti 1962", s. 11 och Berggrund 2013, s. 39.
239. Se not 61.
240. Lindgren 2020, s. 140 och 168-169.
241. Järnvägmuseet, SJ, Trädgårdsverksamheten, "Trädgårdsverksamheten vid SJ. Utredning redovisad i augusti 1962, s. 6 och SOU 1940:14, *Betänkande och förslag angående förhållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning vid Statens järnvägar*, Del 1, Stockholm 1940, s. 172, 177.
242. Sundius 1906, s. 595 och 597.
243. Fogelberg & Rydh 2021, s. 42.
244. Cederpalm 1931, s. 357-358 och 361.
245. Ahrlund & Olausson 2011, s. 159; Westerlund, Tina, *Trädgårdsmästarens förökningsmetoder. Dokumentation av hantverkarskunskap*. Diss., Göteborgs universitet, Göteborg 2017, s. 29-30 och Cederpalm, Enoch: "Statens järnvägar som pionjär för trädgårdssodlingen" i *Trädgårdssodling i Sverige. Hyllningsskrift tillägnad Carl G. Dahl på sextioårsdagen den 17 juni 1935*, Stockholm 1935, s. 319-320.
246. *Samling av Kungl. Järnvägsstyrelsens Cirkulärskrifvelser till Linjeförvaltningen åren 1863-1909*, Stockholm: K. L. Beckmans boktryckeri 1910, s. 48 och Edelsvärd & Zettervall 1906, s. 430.
247. Järnvägmuseet, SJ, Statens järnvägars författningssamling, Särtryck nr 22 1879 P.M. N:o 9, s. 4.
248. Järnvägmuseet, SJ, Statens järnvägars författningssamling, Särtryck nr 22 1879 P.M. N:o 9, s. 7.

249. Järnvägmuseet, SJ, Statens järnvägars författningssamling, Särtryck nr 22 1918, s. 8.
250. Järnvägmuseet, SJ, Statens järnvägars författningssamling, Särtryck nr 22 1918, s. 11-12.
251. Sundius 1906, s. 600 och 602.
252. Se t.ex. Cederpalm 1931, s. 360; Rydmark, Ella & Ericsson, Hedda, *Järnvägshusen i Lund. En trädgårdsresa genom samtiden*, LK0170 Trädgården, parken och landskapets historia – 10hp, Sveriges Lantbruksuniversitet, Alnarp 2016, s. 3 och *Kulturmiljöplan för Hässleholms stad*, remissversion 2020-12-18, s. 33, <https://www.hassleholm.se/download/18.7c2282371764bd367d563af5/1608282550476/Kulturmilj%C3%B6plan%20remiss-handling%202020.pdf> (hämtad 2022-01-25)
253. Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Generaldirektör E. Upmarks arkiv 1949-1969, EI, volym 114, PM 21.11.1960, bil 1 PM och Lindgren 2020, s. 114 och 154.
254. Lagerberg Fogelberg & Fogelberg 2007a, s. 20, 36 och 71.
255. Sundius 1906, s. 591-92 och 585.
256. Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Bantekniska byrån/Banavdelningen (Bbr), F3 Årsredogörelser. Trädgårds- och planteringsväsendet, volym 1, 1906.
257. Lindgren 2020, s. 165-166.
258. Järnvägmuseet, SJ, Statens järnvägars författningssamling, Särtryck nr 22 1918, s. 15-16.
259. Hägg, Göran, *Välfärdsåren 1945-1986*, Stockholm: Wahlström & Widstrand 2005; Schön (2000) 2012 och Hultgren, Kurt, *Människan och bilsamhället. Hur vi tar oss fram på varandras bekostnad*, Stockholm: Bokförlaget PAN/Norstedts 1974.
260. Östh Gustafsson, Hampus, *Folkhemmets styvbarn. Humanioras legitimitet i svensk kunskapspolitik 1935–1980*, Diss., Uppsala universitet, Göteborg: Daidalos 2020, s. 179. Citatet från: Larsson 1994, s. 115.
261. Larsson 1994, s. 110.
262. Semester, <https://sv.wikipedia.org/wiki/Semester> (hämtad 2022-01-17).
263. Rådberg 1997, s. 147; Lundin (2008) 2014, s. 264-265 och Koglin, Till, "Cykeln och bilsamhället. Hur modernism marginaliserade cykeln", Hagström, Charlotte, Jönsson, Lars-Eric & Nilsson, Fredrik (red.), *Cykelkulturer. Gränslös* Nr 4 2014. Centrum för Öresundsstudier, s. 65-68.
264. Olausson & Bohman 2021, s. 251-252 och Olausson opubl. 2021, s. 12-13.
265. Blomberg 2012, s. 125-132
266. Ahrland & Olausson 2011, s. 158.
267. Ahrland & Olausson 2011, s. 159; Westerlund 2017, s. 29-30 och Cederpalm 1935, s. 319-320 och 322.
268. Andersson-Skog 1993, s. 172-173.
269. Andersson-Skog 1993, s. 169 och 194-195.

270. Andersson-Skog, Lena & Ottosson Jan, "Hela folkets järnväg' och marknaden", Rosander, Karin et al (red.), *Järnvägen 150 år 1856–2006*, Stockholm: Banverket och Informationsförlaget 2005, s. 17.
271. Jansson 2005, s. 48, 126-127; Andersson-Skog 1993, s. 167-168 och Berggrund 2013, s. 35.
272. Se t.ex. Landsarkivet Göteborg, SJ, II Distr, E1AD, volym 1375, "Omorganisation av trädgårdsväsendet", 3 april 1956, Dnr 60623; PM ang. planteringskostnaderna under verksamhetsåret 1956–57. Före nedslaget 1955–1975 gjordes också en utredning som redovisades 1953 vilken innebar att antalet krukodlade ettåriga växter skulle minskas och ersättas med rosor och perenner. Så många som tre av sju växtdepåer skulle därmed kunna upphöra: Riksarkivet, Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Bantekniska byrån/Banavdelningen (Bbr), F3 Årsredogörelser. Trädgårds- och planteringsväsendet, volym 1, 1952–53.
273. Järnvägmuseet, SJ, Trädgårdsverksamheten, "Trädgårdsverksamheten vid SJ. Utredning redovisad i augusti 1962", s. 19.
274. Statens Järnvägar, Avlöningsstat 1934–1949. Flera kvinnor finns med i förteckningarna med befattningar som skrivare, kontorister och biträden. http://samlingsportalen.se/all/sj_arvodesstat.html (hämtad 2021-11-04).
275. Järnvägmuseet, SJ, Statens järnvägars författningssamling, Särtryck nr 3, 1943, s. 3-5.
276. Järnvägmuseet, SJ, Telefonkatalog Nr 24, Stockholm, oktober 1950. Trädgårdsexpeditionen var placerad i Centralstationshuset, på samma våningsplan som generaldirektören.
277. Järnvägmuseet, SJ, Statens järnvägars avlöningsstater 1938-1949 och Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Generaldirektör E. Upmarks arkiv 1949-1969, E1 volym 114, Brev 24 oktober 1960; PM 21 november 1960 och Svar på besvär 17 februari 1961. För levnadsår se: *Sveriges dödbok 7 1860-2016*, Gösta Reuterswärd och *Sveriges dödbok 7 1860-2016*, John Arnell.
278. Landsarkivet Göteborg, SJ, II Distr, E1AD, volym 1884, "Trädgårdsverksamheten 1963. Anteckningar från sammanträde i Nynäshamn 19 och 20 februari 1963", bilaga "Förteckning över ritningar på trädgårdsanläggningar åren 1938-1957". Det framgår inte var ritningarna förvarades men sannolikt på drifttjänstbyrån. Hur de sedan försvann har inte gått att bringa klarhet i.
279. Reuterswärd 1948, s. 604-605.
280. Reuterswärd, Gösta, "Blommor vid spåren", *Trädgårdstidningen* juni 6 1949, Stockholm 1949, s. 11.
281. Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Generaldirektör E. Upmarks arkiv 1949-1969, E1, volym 114, Svar på besvär 17 februari 1961 och Drifttjänstbyrån, E1, volym 411, Dnr 82999, Brev 29.12.1958.
282. Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Generaldirektör E. Upmarks arkiv 1949-1969, E1, volym 114, Brev 24 oktober 1960.
283. Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Generaldirektör E. Upmarks arkiv 1949-1969, E1, volym 114, Svar på besvär 17 februari 1961.

284. Landsarkivet Göteborg, SJ, II Distr, EtAD, volym 1586, "Ang trädgårdsverksamheten", 10.12.1958, Dnr 82203.
285. *Sveriges dödbok* 7 1860-2016, Henning Segerros.
286. Landsarkivet Göteborg, SJ, II Distr, EtAD, volym 1586, "Ang trädgårdsverksamheten", 10.12.1958, Dnr 82203.
287. Järnvägmuseet, SJ, Trädgårdsverksamheten, "Trädgårdsverksamheten vid SJ. Utredning redovisad i augusti 1962", s. 19.
288. Jansson 2005, s. 48.
289. Föreningen SJ Trädgårdsmän hade årliga möten åtminstone sedan 1930-talet, se t.ex. *Banmästaren* 1930, nr 5, 1935 nr 3 och 1967 nr 4. Möjligen var det en rutin sedan lång tid tillbaka enligt stickprov i årsberättelser, se t.ex. Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855-2000, Bantekniska byrån/Banavdelningen (Bbr), F3 Årsredogörelser. Trädgårds- och planteringsväsendet, volym 1, 1906 och 1910.
290. Landsarkivet Göteborg, SJ, II Distr, EtAD, volym 1884, "Trädgårdsverksamheten 1963. Anteckningar från sammanträde i Nynäshamn 19 och 20 februari 1963."
291. *Drifttjänststatistik* 1975, Stockholm: Statens Järnvägars publikationer 1976, s. 80-81. Även för året efter, 1976, fanns det en budget för planteringar hos banavdelningen men efter att *Drifttjänststatistik* utkom sista gången 1976 är det svårt att få fram budgetfördelningen.
292. *Drifttjänststatistik* 1956-1976 och Landsarkivet Göteborg, SJ, II Distr, EtAD, volym 1438, "Redogörelse för arbetet vid statens järnvägars planteringsväsen under verksamhetsåret 1955-1956", Dnr 61676. Sedan 1940-talet räknades budgetåret från 1 juli till 30 juni vilket gör att budgeten ligger över två olika årtal.
293. <https://historicalstatistics.org/Jamforelsepris.htm> (hämtad 2022-01-27).
294. *Sveriges Officiella statistik, Sveriges Järnvägar 1955*, Stockholm 1956, s. 23 och 25; *Sveriges Officiella statistik, Sveriges Järnvägar 1975*, Stockholm 1976, s. 10 och Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855-2000, Generaldirektör E. Upmarks arkiv 1949-1969, Et volym 114, Brev 3 april 1956, Bil. 4, s. 3.
295. Se t.ex. Landsarkivet i Göteborg, SJ, II Distriktet, EtAD, volym 1559, Brev 19.3.1958, Dnr 80485 och Reuterswärd 1949, s. 11.
296. Riksarkivet, Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855-2000, Drifttjänstbyrån (Dbr), Et, volym 411, Brev 30.1.1959, Dnr 82999.
297. Järnvägmuseet, SJ, Trädgårdsverksamheten, "Trädgårdsverksamheten vid SJ. Utredning redovisad i augusti 1962", s. 6; bilaga 7 och Lindgren 2020, s. 140, 168-169.
298. Landsarkivet i Göteborg, SJ, II Distriktet, Distriktsförvaltningen, II distr, EtAD, volym 889, "Redogörelse för arbetet vid statens järnvägars planteringsväsen under verksamhetsåret 1950-51"; Järnvägmuseet, SJ, Trädgårdsverksamheten, "Trädgårdsverksamheten vid SJ. Utredning redovisad i augusti 1962", s. 6; Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855-2000, Generaldirektör E. Upmarks arkiv 1949-1969, Et, volym 114, Brev 4 april 1964 och Nedläggning av växtdepån i Österås, <https://docplayer.se/25722815-Aj-il-a-tffi-a-l-s-ppr-ha-ll-r-or.html> (hämtad 2021-07-08), Protokoll fört vid sammanträde i Malmö den 4.12.1969 med Malmö bandistrikts företagsnämnd, s. 6.

299. Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Generaldirektör E. Upmarks arkiv 1949–1969, E1, volym 114, ”Trädgårdsdirektören meddelar” mars 1959 och Brev 24 oktober 1960.
300. Landsarkivet i Göteborg, SJ, II Distriktet, Distriktsförvaltningen, II distr, E1AD, volym 1586, ”Ang trädgårdsverksamheten”, 10.3.1959, Dnr 82203.
301. Järnvägmuseet, SJ, Trädgårdsverksamheten, ”Trädgårdsverksamheten vid SJ. Utredning redovisad i augusti 1962”, s. 14.
302. <https://historicalstatistics.org/Jamforelsepris.htm> (hämtad 2022-01-27).
303. Blomberg 2012, s. 151-152.
304. Landsarkivet i Göteborg, SJ, Göteborgs Banregion med föregångare, F1, volym 460, ”Utredning trädgårdsverksamheten” 1 juli 1971.
305. Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Generaldirektör E. Upmarks arkiv 1949-1969, E1, volym 114, Brev 14 september 1956.
306. Landsarkivet Göteborg, SJ, II Distr, E1AD, volym 1375, Skrivelse 22 februari 1958, Dnr 60623.
307. Landsarkivet Göteborg, SJ, II Distr, E1AD, volym 1375, ”Omorganisation av trädgårdsväsendet”, 3 april 1956, Dnr 60623 och Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Generaldirektör E. Upmarks arkiv 1949-1969, E1, volym 114, Brev 14 september 1956.
308. Landsarkivet Göteborg, SJ, II Distr, E1AD, volym 1375, ”Omorganisation av trädgårdsväsendet”, 3 april 1956, Dnr 60623.
309. Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Generaldirektör E. Upmarks arkiv 1949-1969, E1, volym 114, Brev 3 april 1956; 14 september 1956 och Järnvägmuseet, Stefan Olssons samling, ”Omorganisation av trädgårdsväsendet”, Kungl järnvägsstyrelsen, Drifttjänstbyrån, 14. 9. 1956, Dnr Dbr 60987.
310. Landsarkivet Göteborg, SJ, II Distr, E1AD, volym 1375, ”Omorganisation av trädgårdsväsendet”, 23 oktober 1956, Dnr Dbr 60987.
311. Landsarkivet Göteborg, SJ, II Distr, E1AD, volym 1556, ”Undersökning av möjligheterna att minska kostnaderna för klippning av gräsmattor”, 1 okt 1957 och ”Minskning av kostnader för klippning av gräsmattor”, 27.1.1958, Dnr 71794.
312. Landsarkivet Göteborg, SJ, II Distr, E1AD, volym 1556, ”Klippning av gräsmattor”, 4.2.1958, Dnr 71794.
313. Landsarkivet Göteborg, SJ, II Distr, E1AD, volym 1559, Brev 20.1.1958, Dnr 80168.
314. Landsarkivet Göteborg, SJ, II Distr, E1AD, volym 1556, Minnesanteckningar 4 december 1957, Dnr 71756. Gruppindelningen har inte letats fram, Dnr Dc 2259/54.
315. Landsarkivet Göteborg, SJ, II Distr, E1AD, volym 1559, Brev 31.5 1957, Dnr 709321.
316. Landsarkivet Göteborg, SJ, II Distr, E1AD, volym 1559, ”Blomsterprakt vid Bohusbanan”, *Bohuslänningen* 31 maj 1957, s. 9.
317. Direktionsprotokoll saknas enligt: Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Generaldirektör E. Upmarks arkiv 1949-1969, A1A.

318. Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Generaldirektör E. Upmarks arkiv 1949–1969, E1, volym 114, Brev 24 oktober 1960. Det finns två ärendekort på Landsarkivet i Göteborg som handlar om förändringen men själva handlingarna har inte återfunnits: Landsarkivet Göteborg, SJ, II Distr., C1AEC, volym 10, "Rationalisering av trädgårdsverksamheten" 10 dec 1958, Dnr 82203 och C1AED, volym 29, "rationalisering av trädgårdsverksamheten vid SJ. Hela verksamheten överflyttas till Dbr banavdelning, varvid trädgårdsdirektören självständigt handlägger vissa ärenden.", Dnr 82203.

319. Landsarkivet Göteborg, SJ, II Distr, E1AD, volym 889, Årsberättelser 1950–52 och Riksarkivet, Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Bantekniska byrån/Banavdelningen (Bbr), F3 Årsredogörelser. Trädgårds- och planteringsväsendet, volym 1, 1952–56. Däremot redovisades ett överskott mot budgeterade kostnader åren 1957 och 1958, vilket skulle kunna tyda på att den ekonomiska styrningen skärptes efter 1956 års utredning.

320. Reuterswärd 1949, s. 11 och Anders Jansson, Järnvägmusei vänner, e-post, 2021-11-04.

321. Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Generaldirektör E. Upmarks arkiv 1949–1969, E1, volym 114, PM 21 november 1960.

322. Järnvägmuseet, SJ, Trädgårdsverksamheten, "Trädgårdsverksamheten vid SJ. Utredning redovisad i augusti 1962", s. 12.

323. Årsberättelser finns bevarade från varje år Reuterswärd var trädgårdsdirektör fram till år 1958 då de verkar ha upphört att tas fram. År 1959 började Reuterswärd med ett utskick till trädgårdsmästarna kallat "Trädgårdsdirektören meddelar", som utkom två gånger, i mars 1959 och i juli 1959. Se Landsarkivet Göteborg, SJ, II Distr, 9 Bs, E2, volym 283. Exempel på artiklar är: Reuterswärd, Gösta, "Statens Järnvägars trädgårdsanläggningar", *Trädgårdskonst – Den moderna trädgårdens och parkens form*, Del II, Stockholm 1948; "Blommor vid spåren", *Trädgårdstidningen* Nr 6 1949 och "Sveriges störste trädgårdsmästare", *Allmän svensk trädgårdstidning* nr 9 1942, Stockholm 1942.

324. Landsarkivet Göteborg, SJ, II Distr, E1AD, volym 1586, "Ang trädgårdsverksamheten", 30.1.1959, Dnr 82203.

325. Landsarkivet Göteborg, SJ, II Distr, 9 Bs, E2, volym 319, "Mjölkeröd, trädgårdsanläggning", 6.11.1961; "Planteringar och gräsmattor på oövakade dpl.", 6.12.1961; Brev 10/11 1961 och Anteckning 31/10 1961.

326. Se not 312.

327. Jämför med Rose 1995 och Relph 1976.

328. Jämför med Massey 1995, s. 186.

329. Järnvägmuseet, SJ, Trädgårdsverksamheten, "Trädgårdsverksamheten vid SJ. Utredning redovisad i augusti 1962", s. 3.

330. Järnvägmuseet, SJ, Trädgårdsverksamheten, "Trädgårdsverksamheten vid SJ. Utredning redovisad i augusti 1962", s. 6 och 12.

331. Sundius 1906.

332. Järnvägmuseet, SJ, Trädgårdsverksamheten, "Trädgårdsverksamheten vid SJ. Utredning redovisad i augusti 1962", s. 11.

333. Järnvägmuseet, SJ, Trädgårdsverksamheten, "Trädgårdsverksamheten vid SJ. Utredning redovisad i augusti 1962", s. 17-19.
334. Järnvägmuseet, SJ, Trädgårdsverksamheten, "Trädgårdsverksamheten vid SJ. Utredning redovisad i augusti 1962", s. 18.
335. Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Generaldirektör E. Upmarks arkiv 1949-1969, E1, volym 114, Brev 22 januari 1964, Dnr D 01783.
336. Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Generaldirektör E. Upmarks arkiv 1949-1969, E1, volym 114, Brev 16 juli 1962.
337. Järnvägmuseet, Fogelbergs samling, ritningar Göteborg daterade 10 mars och 15 mars 1961 samt "Rapport omfattande kalenderåret 1961".
338. Lagerberg Fogelberg & Fogelberg 2007a, s. 42-43; Sirelius, Julia, *Rosor och rälsar. En fördjupning i de svenska järnvägsparternas epok*, Självständigt arbete 30 hp, Landskapsarkitekturprogrammet, Sveriges Lantbruksuniversitet, Alnarp 2018, s. 42 och 59; Widegren, Rasmus, *SJ:s Planteringsväsende – en historisk studie av dess växtmaterial och stilideal 1930–1950*, Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet 2018, s. 22 och 32-33. Hur långt tillbaka i tiden traditionen går vet vi ännu inte.
339. Schivelbusch (1977) 1984, s. 102-103.
340. Landsarkivet Göteborg, SJ, II Distr, EtAD, volym 1884, "Trädgårdsverksamheten", 8.1.1963, Dnr 01295.
341. Rationell, SAOL, <https://svenska.se/tre/?sok=rationell&pz=2> (hämtad 2021-12-27).
342. De Geer, Hans, "Rationalisering och samhällsförändring", *Dædalus Sveriges Tekniska Museums Årsbok* 1985, Stockholm 1986, s. 59-73. Även jordbruket genomgick flera större reformer i rationaliseringens tecken under 1950- och 60-talen, se t.ex. Holmström, Sven, "Svenskt jordbruk 1930-1987. En koncentrerad översikt om jordbrukspolitik, teknik, produktivitet och lönsamhet", *Kungl. Skogs- och Lantbruksakademiens Tidskrift Supplement* 20 1988, s. 286-291.
343. Järnvägmuseet, Fogelbergs samling, "Rapport omfattande kalenderåret 1961" och Lagerberg Fogelberg & Fogelberg 2007a, s. 36.
344. Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Generaldirektör E. Upmarks arkiv 1949-1969, E1, volym 114, Brev 4 april 1964 och Landsarkivet i Göteborg, SJ, Göteborgs Banregion med föregångare, F1, volym 45, Ba-meddelanden 1 oktober 1964 och Bandistriktsmeddelanden 6 oktober 1964.
345. Landsarkivet Göteborg, SJ, III Distr, 11 Bansektionen, F1A, volym 53, "Ba-order, ser A, nr 8, 1 juli 1964".
346. Landsarkivet Göteborg, SJ, II Distr, EtAD, volym 1884, "Trädgårdsverksamheten vid SJ, dnr DaD 01783, sgr 109, 3494.", 7.12.1962.
347. Landsarkivet i Göteborg, SJ, Göteborgs Banregion med föregångare, F1, volym 179, Ärenden till informationsmöte trädgårdsfrågor, Brev 22 februari 1966.
348. Landsarkivet i Göteborg, SJ, II Distriktet, Distriktsförvaltningen, II distr, Göteborgs huvudverkstad, F5, volym 7, Företagsorder (FO 3:6) 22 februari 1967.
349. SJS 100 år 1906-2006. Svenska Järnvägsmännens Semesterhemsförening, <http://www.sjs-hotellen.com/medlem/jubileum.pdf>, (hämtad 2021-09-03).

350. Landsarkivet i Göteborg, SJ, II Distriktet, E1AD, volym 2001, Gnosjö parkerings- och parkanläggning, Dnr 10629.
351. Landsarkivet i Göteborg, SJ, Göteborgs Banregion med föregångare, F1, volym 460, "Utredning trädgårdsverksamheten" 1 juli 1971.
352. Landsarkivet i Göteborg, SJ, Göteborgs Banregion med föregångare, F1, volym 430, "Redogörelse för trädgårdsarbeten vid 4 bandistrikt Göteborg för kalenderåret 1969".
353. Landsarkivet i Göteborg, SJ, Göteborgs Banregion med föregångare, F1, volym 460, "Redogörelse för trädgårdsarbeten vid 4 bandistrikt Göteborg för kalenderåret 1971".
354. Landsarkivet i Göteborg, SJ, Göteborgs Banregion med föregångare, F1, volym 460, "Utredning trädgårdsverksamheten" 1 juli 1971.
355. Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Generaldirektör Lars Petersons arkiv 1969–1978, A2, volym 1, 4/10 1971. I originalet är endast förkortningarna Cba (Chefens för banavdelningen) och Gd (Generaldirektör) medtagna.
356. Riksarkivet, Statens Järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Generaldirektör Lars Petersons arkiv 1969–1978, A2, volym 1, 1/11 1971. Vad gäller förkortningar se föregående not.
357. Lindgren 2020, s. 67.
358. Järnvägmuseet, SJ, Trädgårdsverksamheten, Brev 21 februari 1972. I originalet är endast förkortningarna CSJ (Chefen för SJ), ba (banavdelningen), bdc (bandistriktchef), ddc (drifdistriktchef) och brd (byrådirektör) medtagna.
359. Landsarkivet i Göteborg, SJ, Göteborgs Banregion med föregångare, F1, volym 572, "Trädgårdsverksamheten", 29 juni 1973; "Trädgårdsverksamheten", 1972-09-15, dnr: 72-0200/3709 och 72-0402/370; Örebro Banregion med föregångare, F1, volym 250, "Trädgårdsverksamheten vid SJ Örebro dd och bd", 1972-09-26, Sgr 58095.
360. Landsarkivet i Göteborg, SJ, Göteborgs Banregion med föregångare, F1, volym 509, Bdc Göteborg och Ddc Göteborg, "Trädgårdsverksamheten" (odaterad).
361. Landsarkivet i Göteborg, SJ, Örebro Banregion med föregångare, F1, volym 250, "Trädgårdsverksamheten vid SJ Örebro dd och bd", 1972-09-26, Sgr 58095.
362. Landsarkivet i Göteborg, SJ, Göteborgs Banregion med föregångare, F1, volym 460, Ba-meddelanden 16 november 1972 (BaM 0:4/72).
363. Landsarkivet i Göteborg, SJ, Göteborgs Banregion med föregångare, F1, volym 572, "Tillägg till redogörelsen av trädgårdsverksamheten", 5 januari 1973.
364. "SJ trädgårdsskötsel in memoriam", *Banmästaren* 1972, nr 2, s. 2.
365. Landsarkivet i Göteborg, SJ, Örebro Banregion med föregångare, F1, volym 250, "Skötselanvisningar för planteringar m.m., Utarbetade av dtrm H Johansson Bdx Örebro i dec 1972".
366. Landsarkivet i Göteborg, SJ, Örebro Banregion med föregångare, F1, volym 250, "Trädgårdsverksamheten", BdO A 0:6, TdO A 0:6, 1973-03-09.
367. "SJ slopar rabatt för ettåringar – men fortsätter att blomstra ändå", *Nerikes Allehanda* 13.6.73.

368. "Blomsterprakt vid Bohusbanan", *Bohuslänningen* 31 maj 1957, s. 9; "SJ trädgårds-skötsel in memoriam", *Banmästaren* 1972, nr 2, s. 2; Landsarkivet i Göteborg, SJ, Göteborgs Banregion med föregångare, F1, volym 111, "Anteckningar från sammanträde i Hässleholm den 10 december 1964" 20 januari 1965 och volym 179, Ärenden till informationsmöte trädgårdsfrågor, Brev 22 februari 1966.
369. "... och nu lägger man ned blommorna", *Arbetet* 20.6.1973
370. Gustavsson 2005, s. 321.
371. Landsarkivet i Göteborg, SJ, Helsingborgs trafikområde med föregångare, B1, volym 20, To-meddelanden Cag nr 13/74B och F1, volym 71, Anteckningar från sammanträde 73-05-09.
372. Landsarkivet i Göteborg, SJ, Helsingborgs trafikområde med föregångare, F1, volym 73, Brev 1973-05-22.
373. Landsarkivet i Göteborg, SJ, Helsingborgs trafikområde med föregångare, F1, volym 87, Sammanträdesprotokoll 1974-01-28.
374. Landsarkivet i Göteborg, SJ, Örebro Banregion med föregångare, F1, volym 250, BdO 0:22/DdO A 0:4 "Trädgårdsverksamheten" 73-01-15.
375. Landsarkivet i Göteborg, SJ, Örebro Marknadsregion med föregångare, F1, volym A:350, "Anteckningar från informationsmöte i Falköping 1974-11-11- -12 avseende kemisk ogräsbekämpning vid SJ".
376. Olausson & Bohman 2021, s. 252-253.
377. "Ogräset måste bort", *Provinstidningen Dalsland* 1975-07-04.
378. "Miljökämparna firar sin seger över giftet. Dom slog ut SJ", *Göteborgs-Tidningen* 1975-07-03.
379. "Med tåg mot ogräs", *SJ-Nytt Årgång* 32, 11-12/1974, s. 22-23. Se även "Kemisk ogräsbekämpning på banvallar", *Järnvägsteknik. Statsbaneingenjören*, 4/1959, s. 93-96 och 110; "Vilket visset liv att vara banvallsogräs", *SJ-Nytt Årg.* 21 nr 15 1963, s. 1 och 3; och "Nemesis vakar", *SJ-Nytt Årgång* 30, nr 6, 22 mars 1972, s. 14.
380. Se Pred 1995 indelningen i industriell modernitet och högmodernitet som också beskrivits i kapitel 1.
381. Larsson 1994, s. 148-156.
382. Larsson 1994, s. 160.
383. Jämför med Massey, Doreen, *Space, place and gender*, Cambridge: Polity Press 1994, s. 3 och Massey 1995, s. 186-188.
384. Gustavsson 2005, s. 321, Bergkvist 2012, s. 122 och Lagerberg Fogelberg & Fogelberg 2007a, s. 16.
385. Larsson 1994, s. 18. Se även Lundin (2008) 2014 och Rådberg 1997.
386. Enligt utredningen från 1971: 11 distriktsträdgårdsmästare, 8 biträdande trädgårdsmästare, en depåföreståndare och en biträdande trädgårdsmästare i växtdepån och antalet övrig trädgårdspersonal sammanlagt 41. Antalet trädgårdsmästare totalt var då 21 men åren för pensionsavgångar anges inte. Se Landsarkivet i Göteborg, SJ, Göteborgs Banregion med föregångare, F1, volym 460, "Utredning trädgårdsverksamheten" 1 juli 1971.

387. Falkemark 2006, s. 310-312 och Berggrund 2013, s. 42.
388. Bauman (1993) 1996, s. 240.
389. Bauman (1993) 1996, s. 228.
390. Gustafsson Reinius, Lotten, Habel, Ylva & Jülich, Solveig, "Att tänka med bussar: Några hållplatser", *Bussen är budskapet. Perspektiv på mobilitet, materialitet och modernitet*, Stockholm: Kungl. Biblioteket 2013, s. 9; Frykman, Jonas & Löfgren, Orvar, *Den kultiverade människan*, Lund: Liber Läromedel (1979) 2019, s. 140-141; Aronsson 1999, s. 54 och Kaiserfeld, Thomas, "From sightseeing to sunbathing: Changing traditions in Swedish package tours from edification by bus to relaxation by airplane in the 1950s and 1960s", *Journal of Tourism History*, vol. 2, nr 3, 2010, 149-163.
391. Bauman (1993) 1996, s. 217-218.
392. Bauman (1993) 1996, s. 218.
393. Sennett (1974) 2017, s. 16-17.
394. Linde Bjur, Gunilla & Malmström, Bertil, "Från stadspört till trafikknod", *Arkitektur* Nr 2, 2000, s. 20-21 och 23-24 och Malmström, Bertil, "Förnyelser av järnvägsstationer. Komplexa trafiknoder som platser i staden", Wetterberg, Ola (red.), *Det nya stadslandskapet – texter om kultur, arkitektur och planering*. Göteborg: Institutionen för stadsbyggnad, Sektionen för arkitektur, Chalmers tekniska högskola 1999, s. 114.
395. Jacobs, Jane, *Den amerikanska storstadens liv och förfall*, Göteborg: Daidalos (1961) 2004, s. 125.
396. Jacobs (1961) 2004, s. 126.
397. Larsson 1994, s. 228.
398. Jämför med Östh Gustafsson 2020, s. 372-373.
399. Jämför med etnologen Birgitta Svenssons tolkningar av hur samhället kan ha föreställningar om något som samhället inte vill vara: Svensson 1993, s. 48-49. Se även Aronsson 1999, s. 28-29 och 54.
400. Konfliktpunkter inom diskursanalys, se Winther Jørgensen & Phillips (1999) 2017, s. 151.
401. Olausson & Bohman 2021, s. 250-252 och Olausson opubl. 2021, s. 14-15.
402. Landsarkivet i Göteborg, SJ, Göteborgs Banregion med föregångare, F1, volym 460, "Utredning trädgårdsverksamheten" 1 juli 1971, s. 10.
403. Hultgren 1974, s. 18, 54 och 59. Vad gäller intresseorganisationer bildades Svenska Järnvägsklubben 1958. Se även Falkemark 2006, s. 272-274 om lobbygrupper för bilismen.
404. Ranby 2020, s. 224.
405. Pettersson, Thorleif, *Bakom dubbla lås. En studie av små och långsamma värderingsförändringar*, Stockholm: Institutet för framtidsstudier 1988, s. 12-13.
406. Prop. 1970:31, *Angående regionmusik*, <https://lagen.nu/prop/1970:31>, s. 1 (hämtad 2022-04-26) och KrU 1984/85:7, Kulturutskottets betänkande, *Om omorganisation av regionmusiken och Rikskonserter*, <https://data.riksdagen.se/dokument/G80iKRU7>, s. 5 (hämtad 2022-04-26).
407. Jämför med Mellander 2008, s. 39 och 210-211.

408. Järnvägmuseet, SJ, Trädgårdsverksamheten, Brev 21 februari 1972 och Riksarkivet, Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Banavdelningen (Ba), B1A, volym 103, Ba 72-0194/3709, 4 juli 1972.
409. Se ansvarsfördelningen i: Järnvägmuseet, SJ, Statens järnvägars författningssamling, SJF 000, SJ förvaltningsorganisation, Utgåva 1, 1963-07-01, s. 35 och 37.
410. Linde Bjur, Gunilla, *Stationshus – Järnvägsarkitektur i Sverige*, Stockholm: Balkong förlag 2010, s. 420 och *Sveriges Officiella statistik, Allmän järnvägsstatistik år 1950 av Kungl. Järnvägsstyrelsen*, Stockholm 1952, s. 18.
411. Bergkvist 2013, s. 20. Bollnäs station var det sista projektet från den egna Arkitekturavdelningen 1985. I förfrågningsunderlaget är perenner, träd och buskar inritade med tillhörande planteringsplan och arbetsritning för trädplantering, se Landsarkivet Göteborg, SJ, Ritningar, J1:07:14.
412. *Yttre miljö vid järnvägsstationer. Inventering och förslag till upprustning och skötsel av planteringar mm.* SJ Huvudkontor, Banavdelningen, 1986 05 30.
413. Berggrund 2013, s. 21 och 53.
414. Trafikverket, <https://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/trafikverkets-uppdrag/> och <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/upphandling/> (hämtade 2022-01-04).
415. Se t.ex. Bergkvist 2013; Axelsson 2017; Kullberg 2020 och Meiling, Jesper, *Marknad på villovägar*, Stockholm: Premiss förlag 2014, s. 59-86 samt vad gäller en förändrad syn på gemensamma platser: Ekström, Anders, ”De liberala hökarna rev sönder tanken på det gemensamma”, *Dagens Nyheter* 2022-01-31.
416. *Ankarsrums station. Vård- och underhållsplan*, Länsstyrelsen Kalmar län (utan tryckår); Storviks järnvägsträdgård, www.svt.se/nyheter/lokalt/gavleborg/historiska-upptackter-i-storvik-jarnvagstradgarden-aterstalls (hämtad 2022-09-13); Curman, Katarina, ”Grönskande oaser och paradisiska parker”, *Spaning* 32-33/2020, s. 31-31 och Svenska järnvägsstationer AB, www.sjsab.se/pa-gang/ (hämtad 2022-09-13).
417. Jämför med Winther Jørgensen & Phillips (1999) 2017, s. 37 och 151.
418. Frykman, Jonas & Löfgren, Orvar, ”På väg – bilder av kultur och klass”, Frykman, Jonas & Löfgren, Orvar (red.), *Modärna tider*, Malmö: Liber Förlag 1985, s. 79.
419. Jämför med Kaijser, Arne, *I fädrens spår. Den svenska infrastrukturens historiska utveckling och framtida utmaningar*. Stockholm: Carlsson 1994 och Summerton, Jane, ”Stora tekniska system. En introduktion till forskningsfältet”, Blomkvist, Pär & Kaijser, Arne (red.), *Den konstruerade världen. Tekniska system i historiskt perspektiv*, Eslöv: B. Östlings bokförl. Symposion 1998.
420. Nolin 1999, s. 208-210. Se även Bucht, Eivor, *Public parks in Sweden 1860–1960 – The planning and design discourse*, Diss., Swedish University of Agriculture Sciences, Alnarp 1997, s. 192-193.
421. Klintborg Ahlklö 2012, se även den samtida användningen av trädgårdsmästare som ett uttryck för att odla fram framsteg i början av avsnittet ”Samhället och järnvägen” i kapitel 2.

422. Olof Eneroths formulering i: Riksarkivet, Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888, E2, volym 2, 1868, 93.
423. Dixon Hunt 2000, s. 11. Se även Ambjörnsson 2015, s. 115 som diskuterar trädgårdar och platsens själ.
424. Bauman (1993) 1996, s. 155, 181 och 191.
425. Sennett (1974) 2017, s. 16-17.
426. Relph 1976, s. 45-47.
427. Massey 1994 och Massey 1995.
428. Landsarkivet Göteborg, SJ II Distr, 9 bs, E2, volym 319.
429. Linde Bjur & Malmström 2000, s. 20-21 och 23-24 och Malmström 1999, s. 114.
430. Relph 1976, s. 45-47; Rose 1995, s. 99; Coleman 1985 och Rådberg 1997, s. 34. Se även Bergkvist 2013, s. 89-91.
431. Sigge, Erik, *Architecture's Red Tape. Government Building Construction in Sweden, 1963-1973. The example of the National Board of Public Building, KBS (Kungliga Byggnadsstyrelsen)*, Diss., KTH Royal Institute of Technology, Stockholm 2017, s. 256.
432. Gustavsson 2005, s. 321. Humanekologen Alf Hornborg har kritiskt diskuterat teknologi som att handla om att minska tids- och rumsåtgång i *Myten om maskinen. Essäer om makt, modernitet och miljö*, Göteborg: Daidalos 2010, s. 51.
433. Se t.ex. Rydh 2016, Fogelberg & Rydh 2021; Stenvall Hedin, Erik, *Kinnekullebanans järnvägsparter. Undersökning och kulturhistorisk värdering av stationerna Blomberg, Forshem och Österäng*, Kandidatuppsats, Trädgårdens hantverk, Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet 2020 och Didriksson, Louise & Olofsson, Björn, *Hallands järnvägsmiljöer. Inventering av kulturmiljöer, nulägesanalys och åtgärdsförslag, 2021*, Göteborg: Trafikverket 2022.
434. Lagerberg Fogelberg & Fogelberg 2007a.
435. Olof Eneroths material på Kungliga biblioteket; Frey Hellmans material i Hellmanska släktarkivet; Gösta Reuterswårds och Henning Segerros material på Järnvägsmuseet. Dessutom finns Fogelbergs samling, se not 61.
436. Gustavsson, Eva, *Trädgårdsideal och kunskapssyn. En studie av meningens uttryck med exempel från Gösta Reuterswårds och Ulla Molins skapande handling*, Diss., Swedish Univ. of Agricultural Sciences, Alnarp 2001, Artikel II, s. 19 not 32. Det arkiv som Segerros själv förvarade från trädgårdsverksamheten vid Statens järnvägar ska han ha fått behålla enligt en skriftväxling mellan banavdelningen och Segerros: Riksarkivet, Statens järnvägar (SJ) med föregångare, Förvaltningsarkiven 1855–2000, Banavdelningen (Ba), B1A, volym 112, Ba 73-0194/3709, 1973-06-14. Den donerade samlingen till Järnvägsmuseet från Henning Segerros företag Naturvårdsbyrån AB innehåller dock inte några ritningar. Ritningar efter Henning Segerros tid på Naturvårdsbyrån AB finns bevarade hos ArkDes enligt Jörgen Orback 2022-09-26.
437. "Ett arkiv är inget unket ställe. SJ har börjat gallra i sitt centralarkiv", *SJ-Nytt* Nr 12/13 24 juni 1963, Årg. 21, s. 5 och "Mikrofilm krymper arkivet", *SJ-Nytt* Nr 1 30 januari 1987, Årg. 45, s. 3.

438. Fogelbergs samling, <https://digitaltmuseum.se/021188259344/planteringsskisser-fran-statens-jarnvagar> (hämtad 2022-01-25).
439. Landsarkivet Göteborg, SJ, II Distr., E1AD, volym 1884, "Trädgårdsverksamheten 1963. Anteckningar från sammanträde i Nynäshamn 19 och 20 februari 1963", bilaga "Förteckning över ritningar på trädgårdsanläggningar åren 1938-1957". Även Eva Gustavsson har påträffat förteckningen, men då i SJ:s centralarkiv, se Gustavsson 2001, Artikel II, s. 19 not 31.
440. Jämför med Löfgren 1997, s. 49, som nämnts i kapitel 1 och Östh Gustafsson 2020, s. 381-383.
441. Jämför med Edgerton (2006) 2008, s. xi-xv.
442. Jämför med Smith 2007, s. 105. Se även Divall, Colin, Hine, Julian & Pooley, Colin (red.), *Transport Policy: Learning Lessons from History*, Burlington: Ashgate Publishing Company 2016 som lyfter fram möjligheterna att lära av transporthistoria.
443. Det finns uppgifter om att en trädgårdsmästare anställdes år 1982 i Göteborg: Landsarkivet i Göteborg, SJ, Göteborgs Marknadsregion med föregångare, Diarieblad, Dnr 82-0801 och att det in på 1990-talet var vaktmästare som skötte blomlådor på Stockholm Central: muntlig uppgift Robert Herpai 2022-03-21.
444. Ambjörnsson 2015, s. 188. Se även Schivelbusch (1977) 1984, s. 7 not 1.

Källor och litteratur

Otryckta källor

Arkiv

Eksjö, Hellmanska släktarkivet

A1

Gävle, Järnvägmuseet

Fogelbergs samling

Ritningar Göteborg daterade 10 mars och 15 mars 1961

”Rapport omfattande kalenderåret 1961”

Fotoarkivet

Gösta Reuterswårds samling

Henning Segerros samling

SJ

Ritningar

Alingsås

Aneby

Gävle lokstation

Statens järnvägars avlöningsstater

1938-1949

Statens järnvägars författningssamling

SJF 000

SJ förvaltningsorganisation, Utgåva 1, 1963-07-01

Särtryck nr 3

1943

Särtryck nr 22

1879 P.M. N:o 9

1886 P.M. N:o 10

1891 P.M. N:o 9

1897 P.M. N:o 13

1918

1925

Telefonkatalog Nr 24, Stockholm, oktober 1950

Trädgårdsverksamheten

Brev 21 februari 1972

”Statens järnvägars avdelning å utställningen i London 1928”

”Trädgårdsverksamheten vid SJ. Utredning redovisad i augusti 1962”

3:e distriktet

Arkivnr 3915

Cirkulär 1863-64 nr 115

Stefan Olssons samling

”Omorganisation av trädgårdsväsendet”, Kungl järnvägsstyrelsen, Drifttjänstbyrån, 14. 9. 1956, Dnr Dbr 60987

Göteborg, Landsarkivet i Göteborg

SJ

II Distr.

C1AEC

C1AED

E1AD

E3AA

9 Bansektionen (Bs)

E2

Göteborgs Banregion med föregångare

F1

Göteborgs huvudverkstad

F5

Göteborgs Marknadsregion med föregångare

Diarieblad

Helsingborgs trafikområde med föregångare

B1

F1

Ritningar

J1

III Distr

11 Bansektionen (Bs)

F1A

Örebro Banregion med föregångare

F1

Örebro Marknadsregion med föregångare

F1

Stockholm, ArkDes

Henning Segerros samling

Stockholm, Kungliga Biblioteket

Dagstidningar

Hvad nytt? 1861-01-25

Handskriftssamlingen

Olof Eneroth: Manuskript m.m.

HS Acc2003/3:1

HS Acc2003/3:2

Stockholm, Riksarkivet

Statens Järnvägar (SJ) med föregångare

Förvaltningsarkiven 1855–2000

Generaldirektör E. Upmarks arkiv 1949-1969

A1A

E1

Generaldirektör Lars Petersons arkiv 1969-1978

A2

Kgl. Styrelsen över statens järnvägstrafik 1863–1888

E2

Banavdelningen (Ba)

B1A

Bantekniska byrån/Banavdelningen (Bbr)

F3

F9

Drifttjänstbyrån (Dbr)

E1

Stambanearkiven

Västra stambanan

G4

Stockholm, Stockholms stadsmuseum

Digitala stadsmuseet

Bildkonst

Elektroniska källor

Arkitektur och gestaltning i transportsystemet, <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Arkitektur-och-gestaltning-i-transportsystemet/> (hämtad 2021-09-03).

Boställshus, https://svenska.se/saob/?id=B_3961-0168.Q456&pz=7 (hämtad 2020-01-02).

Daniel Müller, <https://sok.riksarkivet.se/sbl/Presentation.aspx?id=8596> (hämtad 2022-07-08).

Fogelbergs samling, <https://digitaltmuseum.se/021188259344/planterings-skisser-fran-statens-jarnvagar> (hämtad 2022-01-25).

Fot, [https://sv.wikipedia.org/wiki/Fot_\(enhet\)](https://sv.wikipedia.org/wiki/Fot_(enhet)) (hämtad 2022-01-27).

Hermeneutik, www.wadenstrom.net/vetfil/hermeneutik.htm (hämtad 2021-07-08).

<https://historicalstatistics.org/Jamforelsepris.htm> (hämtad 2022-01-27).

KrU 1984/85:7, Kulturutskottets betänkande, *Om omorganisation av region-musiken och Rikskonserter*, <https://data.riksdagen.se/dokument/G801KRU7>, (hämtad 2022-04-26).

Kulturmiljöplan för Hässleholms stad, remissversion 2020-12-18, <https://www.hassleholm.se/download/18.7c2282371764bd-367d563af5/1608282550476/Kulturmilj%C3%B6plan%20remisshandling%202020.pdf> (hämtad 2022-01-25).

Lancelot "Capability" Brown, https://sv.wikipedia.org/wiki/Lancelot_%22Capability%22_Brown, (hämtad 2021-04-15).

Nedläggning av växtdepån i Österås, <https://docplayer.se/25722815-Aj-il-a-tffi-a-l-s-ppr-ha-ll-r-or.html> (hämtad 2021-07-08), Protokoll fört vid sammanträde i Malmö den 4.12.1969 med Malmö bandistrikts företagsnämnd.

Nyttoplanteringar, <https://svenska.se/tre/?sok=nyttoplanteringar&pz=1>, (hämtad 2021-06-30).

Pehr Olof Emanuel Eneroth, <https://sok.riksarkivet.se/sbl/Presentation.aspx?id=16103> (hämtad 2021-04-27).

Prestanda, <https://svenska.se/tre/?sok=prestanda&pz=2> (hämtad 2022-05-31).

Prop. 1970:31, *Angående regionmusik*, <https://lagen.nu/prop/1970:31> (hämtad 2022-04-26).

Rationell, <https://svenska.se/tre/?sok=rationell&pz=2> (hämtad 2021-12-27).

Ruiz Ruiz, Jorge, *Sociological Discourse Analysis: Methods and Logic*, 2009, Table 1, <https://www.qualitative-research.net/index.php/fqs/article/view/1298/2882> (hämtad 2020-10-01).

Semester, <https://sv.wikipedia.org/wiki/Semester> (hämtad 2022-01-17).

SJS 100 år 1906-2006. Svenska Järnvägsmännens Semesterhemsförening, <http://www.sjs-hotellen.com/medlem/jubileum.pdf>, (hämtad 2021-09-03).

Statens Järnvägar, Avlöningsstat 1934-1949. http://samlingsportalen.se/all/sj_arvodesstat.html (hämtad 2021-11-04).

Storviks järnvägsträdgård, www.svt.se/nyheter/lokalt/gavleborg/historiska-upptackter-i-storvik-jarnvagstradgarden-aterstalls (Hämtad 2022-09-13).

”Boställshus”, https://svenska.se/saob/?id=B_3961-0168.Q456&pz=7 (hämtad 2020-01-02).

Svenska järnvägsstationer AB, www.sjsab.se/pa-gang/ (hämtad 2022-09-13).

Trafikverket, <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/upphandling/> (hämtad 2022-01-04).

Trafikverket, <https://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/trafikverkets-uppdrag/> (hämtad 2022-01-04).

Muntliga uppgifter och e-post

Anders Jansson, Järnvägmusei vänner, e-post, 2021-11-04.

Jörgen Orback, tidigare ägare av Naturvårdsbyrå AB, 2022-09-26.

Liisa Nummela och Pirjo Huvila, tidigare VR, 2021-09-13.

Robert Herpai, Järnvägmuseet, 2022-03-21.

Arbetsmaterial

Olausson, Inger, ”Kommersiell trädgårdsodling – `Bland det egentliga jordbrukets binärningar intager trädgårdsskötseln onekligen främsta rummet’”, korrversion 2021-09-21 till *Svensk trädgårdshistoria*, opubl.

Rydh, Ulrika, Intervjuer med Bertil Ågren hösten 2018 och Stina Larsson hösten 2018.

Tryckta källor och litteratur

Ahrland, Åsa & Olausson, Inger, ”Trädgårdsnäringen: det urbana, moderna och globala samhällets gröna hantverk”, *Jordbruk och skogsbruk i Sverige sedan år 1900. Studier av de areella näringarnas geografi och historia*, Antonsson, Hans & Jansson, Ulf (red.), Stockholm: Kungl. Skogs- och Lantbruksakademien 2011.

d’Ailly, G. A. H., ”Statistisk historik”, *Statens järnvägar 1856–1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning*, Del I, Stockholm: Centraltryckeriet 1906.

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

Ambjörnsson, Ronny, *Den hemliga trädgården. Om trädgårdar i litteratur och verklighet*, Stockholm: Bonnier 2015.

Améen, Lennart & Forsström, Margit (red.), *Bebyggelsehistorisk tidskrift*, nr 12 1986, Uppsala 1987.

Andersson-Skog, Lena, "Såsom allmänna invättningar till gagnet, men affärsföretag till namnet": *SJ, järnvägspolitiken och den ekonomiska omvandlingen efter 1920*, Diss., Umeå universitet, Umeå 1993.

Andersson-Skog, Lena & Ottosson Jan, "'Hela folkets järnväg' och marknaden", Rosander, Karin et al (red.), *Järnvägen 150 år 1856–2006*, Stockholm: Banverket och Informationsförlaget 2005.

Andolf, Göran, "Resandets revolutioner", *Fataburen* 1978, Nordiska museets och Skansens årsbok, Stockholm: Nordiska museets förlag 1978.

Ankarsrums station. Vård- och underhållsplan, Länsstyrelsen Kalmar län (utan tryckår).

Aronsson, Peter & Johansson, Lennart (red.), *Stationssamhällen. Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*, Växjö universitet, Malmö: Frank Stenvalls Förlag 1999.

Aronsson, Peter, "Perspektiv på stationssamhällen i nordisk forskning", Aronsson & Johansson (red.), *Stationssamhällen. Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*, Växjö universitet, Malmö: Frank Stenvalls Förlag 1999.

Asplund, Gunnar, Gahn, Wolter, Markelius, Sven, Paulsson, Gregor, Sundahl, Eskil & Åhrén, Uno (red.), *Acceptera*, Stockholm: Bokförlagsaktiebolaget Tiden 1931.

Axelsson, Rasmus, *Järnvägsobjekt i Sverige. Med och utan kulturhistoriskt skydd*, Sveriges Järnvägsmuseum, Rapportnummer 2017:189, Gävle: Trafikverket 2017.

Bakerson, Aram, *Från järnvägsstation till kommunikationsnod. En studie av verksamhetsfunktioner, rumsliga komponenter och anpassning till nutida resandebehov i järnvägsstationer från sju länder*, Diss., Institutionen för arkitektur, Chalmers tekniska högskola, Göteborg 2010.

Bakhtin, Mikhail, "Toward a Methodology for the Human Sciences", Holquist, Michael (red.), *Speech Genres and Other Late Essays*, Austin: University of Texas Press 1987.

Bal, Mieke, *Travelling Concepts in the Humanities*, Toronto: University of Toronto Press 2002.

von Baeyer, Edwinna, "Manitoba History: The Rise and Fall of the Manitoba Railway Garden", *Manitoba History*, Number 31 1996.

Banmästaren 1930, nr 5.

Banmästaren 1935, nr 3.

Banmästaren 1967, nr 4.

Banmästaren 1972, nr 2.

Barrling, Katarina & Garne, Cecilia, *Saknad. På spaning efter landet inom oss*, Stockholm: Mondial 2022.

Bauman, Zygmunt, *Postmodern etik*, Göteborg: Bokförlaget Daidalos AB (1993) 1996.

Bazeley, Pat, *Qualitative Data Analysis. Practical strategies*, London: SAGE 2013.

Bergfeld, Lisa, *Länsträdgårdsmästarnas verksamhet – med en fallstudie i Södermanlands län för perioden 1880-1910*, Kandidatuppgästas, Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet 2019.

Bergkvist, Johan, "Järnvägarnas parker och trädgårdar – en återblick", *SPÅR* 2012, Årsbok utgiven av Sveriges järnvägmuseum och Järnvägsmusei vänner, Gävle: Sveriges Järnvägmuseum 2012.

Bergkvist, Johan, *Landskapsarkitektur i järnvägslandskap. Platsernas förändring i historiskt perspektiv*, Swedish University of Agriculture Sciences, Licentiatavhandling, Uppsala 2013.

Bergkvist, Johan et al (red.), *Spår i landskapet. Hur järnvägen format stad och land*, Stockholm: Arena 1999.

Berggrund, Lars, "Statens Järnvägar – ett affärsverk i hundra år", *SPÅR* 2013, Årsbok utgiven av Sveriges järnvägmuseum i samarbete med Järnvägsmusei vänner, Gävle: Sveriges Järnvägmuseum 2013.

Berggrund, Lars & Bårström, Sven, *De första stambanorna. Nils Ericsons storverk*, Gävle: Sveriges Järnvägmuseum 2014.

Berglund-Lake, Håkan, *Livet äger rum. Försörjning och platstagande i norrländska sågverkssamhällen*, Diss. Uppsala, Etnologiska avd., Etnolore 22, Uppsala 2001.

Bergquist, Magnus & Svensson, Birgitta (red.), *Metod och minne. Etnologiska tolkningar och rekonstruktioner*, Lund: Studentlitteratur 1999.

Berman, Marshall, *Allt som är fast förflyktigas. Modernism och modernitet*, Lund: Arkiv (1982) 1987.

Betteridge, Christopher, "The SM's pride and joy: Some notes on railway station gardens", *Historic Environment*, Vol. 10, No. 1 1993.

Bidrag till Sveriges Officiella statistik, A) Befolkningsstatistik. Ny följd. XII. 3. Statistiska Central-byråns underdåniga berättelse för år 1870, Stockholm: P. A. Norstedt & Söner 1874.

Bidrag till Sveriges Officiella Statistik. L) Statens Jernvägstrafik. 14. Trafikstyrelsens underdåniga berättelse för år 1875, Stockholm 1876, Bihang.

Bidrag till Sveriges Officiella Statistik. L) Statens Järnvägstrafik. 19 a. Trafikstyrelsens underdåniga berättelse för år 1880, Bihang. Kartor öfver utsträckningen af Sveriges jemte Norges och Danmarks jernvägar vid slutet af hvarje år under tjugufemårsperioden 1856–1880.

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

Bladh, Mats, "Spårbundenhet. Från fysik till historia", *Historisk tidskrift*, 128:4, 2008.

Blomberg, Eva, *Hallonlandet. Trädgårdens odling under 200 år*, Lund: Sekel Bokförlag 2012.

"Blomsterprakt vid Bohusbanan", *Bohuslänningen* 31 maj 1957.

Brown, Ron, *The train doesn't stop here anymore. An illustrated History of Railway Stations in Canada*, Peterborough: Broadview Press 1991.

Buchli, Victor, *The material culture reader*, Oxford: Routledge 2002.

Bucht, Eivor, *Public parks in Sweden 1860–1960 – The planning and design discourse*, Diss., Swedish University of Agriculture Sciences, Alnarp 1997.

Burke, Peter, *Vad är kulturhistoria?*, Stockholm/Stehag: Brutus Östlings Bokförlag Symposion (2004) 2007.

Börjesson, Mats, *Diskurser och konstruktioner. En sorts metodbok*, Lund: Studentlitteratur (2003) 2011.

"Carlslund", *Historiskt-geografiskt och statistiskt lexikon öfver Sverige*, Andra bandet C-F, Stockholm: Joh. Beckman 1860.

Carter, Ian, *Railways and culture in Britain. The epitome of modernity*, Manchester and New York (2001) 2009.

Castells, Manuel, *The rise of the network society*, Chichester, West Sussex: Wiley-Blackwell (1996) 2009.

Cederpalm, Enoch, "Planteringsväsendet", *Statens Järnvägar 1906–1931. Minneskrift i anledning av de svenska statsbanornas 75-åriga tillvaro med Kungl. Maj:ts nådiga bemyndigande utgiven av Kungl. Järnvägsstyrelsen*, band II, Stockholm 1931.

Cederpalm, Enoch: "Statens järnvägar som pionjär för trädgårdsodlingen" i *Trädgårdsodling i Sverige. Hyllningsskrift tillägnad Carl G. Dahl på sextioårsdagen den 17 juni 1935*, Stockholm 1935.

Cederpalm, Enoch, "Sveriges deltagande i internationella utställningen av trädgårdskonst i London den 17–24 okt. 1928. Föredrag vid Föreningens för Dendrologi och Parkvård årsmöte i Stockholm den 18 mars 1929.", *Lustgården. Årsskrift för föreningen för Dendrologi och Parkvård* Årg. 10, Stockholm 1929.

Cederpalm, Enoch, "Trädgårdar och planteringar vid Statens Järnvägar. Föredrag vid Lantbruksakademiens sammankomst den 21 maj 1929", *Kungl. Lantbruks-Akademiens Handlingar och tidskrift år 1929*, Stockholm 1929.

Celsing, Dag, "Central styrning eller lokala initiativ? Utbyggnaden av 1800-talets svenska vägnät", Blomkvist, Pär & Kaijser, Arne (red.), *Den konstruerade världen. Tekniska system i historiskt perspektiv*, Stockholm/Ste-hag: Bruno Östlings förlag Symposium 1998.

Chheng, Youseng and Asano, Jun-ichiro, "Spatial and historic characteristics of Phnom Penh central area: Railway Station Garden", *International Journey of Sustainable Society*, Vol. 6, No. 3 2014.

Coleman, Alice, *Utopia on trial. Vision and reality in planned housing*, King's College London. Design Disadvantage Team, London: Shipman 1985.

Cresswell, Tim, *On the move. Mobility in the modern Western world*, Taylor & Francis, New York: Routledge 2006.

Curman, Katarina, "Grönskande oaser och paradisiska parker", *Spaning* 32-33/2020.

De Geer, Hans, "Rationalisering och samhällsförändring", *Dædalus Sveriges Tekniska Museums Årsbok* 1985, Stockholm 1986.

Didriksson, Louise & Olofsson, Björn, *Hallands järnvägsmiljöer. Inventering av kulturmiljöer, nulägesanalys och åtgärdsförslag, 2021*, Göteborg: Trafikverket 2022.

Divall, Colin, Hine, Julian & Pooley, Colin (red.), *Transport Policy: Learning Lessons from History*, Burlington: Ashgate Publishing Company 2016.

Dixon Hunt, John, *Greater perfections. The practice of garden theory*, London: Thames & Hudson 2000.

Drifttjänststatistik 1956, Stockholm: Statens Järnvägars publikationer 1957.

Drifttjänststatistik 1957, Stockholm: Statens Järnvägars publikationer 1958.

Drifttjänststatistik 1958, Stockholm: Statens Järnvägars publikationer 1959.

Drifttjänststatistik 1959, Stockholm: Statens Järnvägars publikationer 1959.

Drifttjänststatistik 1960, Stockholm: Statens Järnvägars publikationer 1961.

Drifttjänststatistik 1961, Stockholm: Statens Järnvägars publikationer 1963.

Drifttjänststatistik 1962, Stockholm: Statens Järnvägars publikationer 1964.

Drifttjänststatistik 1963, Stockholm: Statens Järnvägars publikationer 1965.

Drifttjänststatistik 1964, Stockholm: Statens Järnvägars publikationer 1966.

- Drifttjänststatistik* 1965, Stockholm: Statens Järnvägars publikationer 1967.
- Drifttjänststatistik* 1966, Stockholm: Statens Järnvägars publikationer 1968.
- Drifttjänststatistik* 1967, Stockholm: Statens Järnvägars publikationer 1969.
- Drifttjänststatistik* 1968, Stockholm: Statens Järnvägars publikationer 1970.
- Drifttjänststatistik* 1969, Stockholm: Statens Järnvägars publikationer 1970.
- Drifttjänststatistik* 1970, Stockholm: Statens Järnvägars publikationer 1971.
- Drifttjänststatistik* 1971, Stockholm: Statens Järnvägars publikationer 1972.
- Drifttjänststatistik* 1972, Stockholm: Statens Järnvägars publikationer 1973.
- Drifttjänststatistik* 1973, Stockholm: Statens Järnvägars publikationer 1974.
- Drifttjänststatistik* 1974, Stockholm: Statens Järnvägars publikationer 1975.
- Drifttjänststatistik* 1975, Stockholm: Statens Järnvägars publikationer 1976.
- Drifttjänststatistik* 1976, Stockholm: Statens Järnvägars publikationer 1977.
- Edelsvärd, Adolf & Hedlund, Sven Adolf, *Beskrifning öfver Westra Stambanan. Göteborg-Töreboda jemte underrättelser för resande. Med järnvägscharta, en Lithografi och sex Träsnitt*, Göteborg: Hedlund & Lindskog 1859.
- Edelsvärd, Adolf & Zettervall, Folke, "Husbyggnaderna vid Statens Järnvägar", *Statens Järnvägar 1856–1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning*, Del II, Stockholm: Centraltryckeriet 1906.
- Edgerton, David, *The shock of the old. Technology and global history since 1900*, London: Profile books Ltd (2006) 2008.
- Ek-Nilsson, Katarina, "Det moderna och det postmoderna. En introduktion", *Nätverket* 20, 2016.
- Ekström, Anders, "De liberala hökarna rev sönder tanken på det gemensamma", *Dagens Nyheter* 2022-01-31.
- Eneroth, Olof, *Handbok i svensk pomologi* II, Stockholm: Norstedt 1866.
- Eneroth, Olof, *Om folkskolan i Sverige*, Stockholm: Nyman 1863b.
- Eneroth, Olof, *Trädgårdsodling och naturförsköningskonst*, Stockholm: Hörbergsska boktryckeriet 1857.
- Eneroth, Olof, *Trädgårdsodling och naturförsköningskonst*, Tredje samlingen, Stockholm 1863a.
- Englund, L. G., "Biljett- och blankettväsendet", *Statens järnvägar 1856–1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning*, Del IV, Stockholm: Centraltryckeriet 1906.

”Ett arkiv är inget unket ställe. SJ har börjat gallra i sitt centralarkiv”, *SJ-Nytt* Nr 12/13 24 juni 1963, Årg. 21.

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

Falkemark, Gunnar, *Politik, mobilitet och miljö. Om den historiska framväxten av ett ohållbart transportsystem*, Möklinta: Gidlund 2006.

Florén, Anders & Ågren, Henrik, *Historiska undersökningar. Grunder i historisk teori, metod och framställningssätt*, Lund: Studentlitteratur 1998.

Fogelberg, Fredrik & Rydh, Ulrika, *Planteringsinventering av Malmbanan*, Stockholm 2021.

Fogelberg, Fredrik & Rydh, Ulrika, *Planteringsinventering av Skånebanor 2019*, Stockholm 2022.

Forsberg, Knut, *Tidskrift i naturförsköningkonsten*, Stockholm 1861–1862.

Fransson, Eva, *Hallsberg. Historien om ett stationssamhälle*. Doktorsavhandling i arkitekturhistoria på KTHs arkitektursektion. Preliminär version inför slutseminarium 1991-05-06, Stockholm: KTH 1991.

Frykman, Jonas & Löfgren, Orvar, *Den kultiverade människan*, Lund: Liber Läromedel (1979) 2019.

Frykman, Jonas & Löfgren, Orvar (red.), *Modärna tider*, Malmö: Liber Förlag 1985.

Frykman, Jonas & Löfgren, Orvar, ”På väg – bilder av kultur och klass”, Frykman, Jonas & Löfgren, Orvar (red.), *Modärna tider*, Malmö: Liber Förlag 1985.

Gibson, James Jerome, *The ecological approach to visual perception*, Boston: Houghton Mifflin 1979.

Giddens, Anthony, *The Consequences of Modernity*, Cambridge: Polity Press 1990.

Groening, Gert, ”The idea of land embellishment”, *Journal of Garden History*, 12:3 1992.

Gustafsson Reinius, Lotten, Habel, Ylva & Jülich, Solveig, ”Att tänka med bussar: Några hållplatser”, *Bussen är budskapet. Perspektiv på mobilitet, materialitet och modernitet*, Stockholm: Kungl. Biblioteket 2013.

Gustavsson, Eva, ”Järnvägslandskapet”, Rosander, Karin et al (red.), *Järnvägen 150 år 1856–2006*, Stockholm: Banverket och Informationsförlaget 2005.

Gustavsson, Eva, *Trädgårdsideal och kunskapssyn. En studie av meningens uttryck med exempel från Gösta Reuterswårds och Ulla Molins skapande handling*, Diss., Swedish Univ. of Agricultural Sciences, Alnarp 2001.

Habel, Ylva, "Mjölpropagandans buss erövrar Sverige", Gustafsson Reinius, Lotten, Habel, Ylva & Jülich, Solveig (red.), *Bussen är budskapet. Perspektiv på mobilitet, materialitet och modernitet*, Stockholm: Kungliga biblioteket 2013.

Harrison, Rodney, *Heritage. Critical approaches*, Milton Park, Abingdon, New York: Routledge 2012.

Heckscher, F. Eli, *Till belysning af järnvägarnas ekonomiska betydelse för Sveriges utveckling*, Diss. Uppsala universitet, Stockholm 1907.

Helldin, Jan Olof et al, "Biodiversitet I jernbanehabitater – biologisk kulturarv og grøn infrastruktur", *Jernbanehistorie. Jernbanernes teknologi- og kulturhistorie* 2019, Odense: Danmarks Jernbanemuseum 2019.

Hellman, Frey, *Anteckningar under en sommaren 1862 för studier i Naturförsköningkonsten företagen resa i Danmark och Tyskland*, Wexjö: C. G. Södergren 1864.

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

Holmström, Sven, "Svenskt jordbruk 1930-1987. En koncentrerad översikt om jordbrukspolitik, teknik, produktivitet och lönsamhet", *Kungl. Skogs- och Lantbruksakademiens Tidskrift* Supplement 20 1988.

Hornborg, Alf, *Myten om maskinen. Essäer om makt, modernitet och miljö*, Göteborg: Daidalos 2010.

Hultén, John, *Ny väg till nya vägar och järnvägar. Finanseringspragmatism och planeringsrationalism vid beslut om infrastrukturinvesteringar*. Diss., Statsvetenskapliga institutionen, Lunds universitet 2012.

Hultgren, Kurt, *Människan och bilsamhället. Hur vi tar oss fram på varandras bekostnad*, Stockholm: Bokförlaget PAN/Norstedts 1974.

Hägg, Göran, *Välfärdsåren 1945-1986*, Stockholm: Wahlström & Widstrand 2005.

Jacobs, Jane, *Den amerikanska storstadens liv och förfall*, Göteborg: Daidalos (1961) 2004.

Jansson, Anders, *Statens Järnvägar med föregångare. Organisation 1855-2000*, Landsarkivet i Göteborg 2005.

"Jernbaneplantninger", *Nordisk Illustreret Havebrugsleksikon*, 4:e uppl., Köpenhamn 1934.

Johnstone, Barbara, *Discourse Analysis*, Malden: Blackwell Publishing 2008.

Johansson, Ella, "Bygd och obygd. Landskapstillägnelse och social skiktning", Svensson, Birgitta & Saltzman, Katarina (red.), *Moderna landskap. Identifikation och tradition i vardagen*, Stockholm: Natur och kultur 1997.

Järnvägsdata med trafikplatser, Svenska Järnvägsklubbens skriftserie nr 83, Hässleholm 2009.

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

Kaiserfeld, Thomas, "From sightseeing to sunbathing: Changing traditions in Swedish package tours from edification by bus to relaxation by air plane in the 1950s and 1960s", *Journal of Tourism History*, vol. 2, nr 3, 2010, 149–163.

Karlslund. Vårdprogram för park och trädgård, Örebro: Örebro kommun 2004.

"Kemisk ogräsbekämpning på banvallar", *Järnvägsteknik. Statsbaneingenjören*, 4/1959.

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

Kjeldstadli, Knut, *Det förflutna är inte vad det en gång var*, Lund: Studentlitteratur 1998.

Klintborg Ahlklo, Åsa, "SJ:s rabatter – Statens järnvägar som förmedlare av trädgårdskultur", *Lustgården* 1993, Stockholm: Föreningen för dendrologi och parkvård 1993.

Klintborg Ahlklo, Åsa, *Åkerns blomma. Trädgården som jordbrukets förebild i 1800-talets Skåne*, Diss., Alnarp: Sveriges lantbruksuniversitet 2012.

Koglin, Till, "Cykeln och bilsamhället. Hur modernism marginaliserade cykeln", Hagström, Charlotte, Jönsson, Lars-Eric & Nilsson, Fredrik (red.), *Cykelkulturer. Gränslös* Nr 4 2014. Centrum för Öresundsstudier.

Kortfattad beskrivning över den historiska och tekniska utvecklingen av vissa större statsbanestationer, Stockholm: Järnvägsstyrelsen 1938.

Kullberg, Fredrik, *Kriget mot skönheten. Ett reportage om förfulningen av Sverige*, Stockholm: Timbro förlag 2020.

Kåhström, Olof, *Regionella främjare av de areella näringarna under 200 år. Hushållningssällskapens historiker, periodiska skrifter och arkiv*, Stockholm: Kungl. Skogs- och Lantbruksakademien 2002.

Lagerberg Fogelberg, Charlotte & Fogelberg, Fredrik, *Järnvägens trädgårdskultur – att återskapa banvaktstugans trädgård. Ett projekt utfört på uppdrag av Banverket*. JTI-Institutet för jordbruks- och miljöteknik, 2007a.

Lagerberg Fogelberg, Charlotte & Fogelberg, Fredrik, "One hundred years of gardening for public service – the horticultural heritage of the Swedish State Railways", *Studies in the history of gardens & designed landscapes*, Vol. 31:4, nov.-dec. 2011.

Lagerberg Fogelberg, Charlotte & Fogelberg, Fredrik, "Parker och planteringar. Om Statens järnvägars trädgårdsväsende under hundra år" i *Årsbok för Riksarkivet och landsarkiven* 2007, Stockholm 2007b.

Lagerberg Fogelberg, Charlotte & Fogelberg, Fredrik, "Statens järnvägars trädgårdshistoria" i *Bulletin för trädgårdshistorisk forskning* Nr 21, 2008.

Lange, Ulrich, *Experimentalfältet. Kungl. Lantbruksakademiens experiment- och försöksverksamhet på norra Djurgården i Stockholm 1816-1907*, Diss. Agrarhistoria, Sveriges lantbruksuniversitet, Stockholm: Kungl. Skogs- och lantbruksakademien 2000.

Larsson, Jan, *Hemmet vi ärvde. Om folkhemmet, identiteten och den gemensamma framtiden*, Stockholm: Bokförlaget Arena 1994.

Larsson, Magnus & Knöppel, Anna, *Biologisk mångfald på spåren. Zoologisk och botanisk inventering av järnvägsmiljöer med fokus på hotade arter, skötsel och framtidsperspektiv*, Borlänge: Banverket 2009.

Larsson, Sofia & Stenmark, Magnus, *Små stationer – stor mångfald. Bedömning och inventering av stationer i mellersta Sverige*, Borlänge: Trafikverket 2010.

Larsson, Sofia, *Spår till mångfald*, Borlänge: Banverket 2010.

Latour, Bruno, *Down to earth. Politics in the new climatic regime*, Cambridge: Polity Press 2018.

Latour, Bruno, *Facing Gaia. Eight lectures on the new climatic regime*, Cambridge: Polity 2017.

Latour, Bruno, *We have never been modern*, Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press 1993.

Lihhammer, Anna & Nordin M, Jonas (red.), *Modernitetens materialitet. Arkeologiska perspektiv på det moderna samhällets framväxt*, Studies 17, Stockholm: Statens historiska museum 2010.

Lind, Gustaf, "Experimentalfältets trädgårdsavdelning och trädgårdsskola 1820–1924", Lind, Gustaf & Gréen, John, *Matrikel över Kungl. Lantbruks-*

akademiens trädgårdsskola. Jämte historik över experimentalfältets trädgårdsavdelning och trädgårdsskola 1820–1924, Stockholm 1924.

Linde Bjur, Gunilla, *Arkitekt vid industrialismens genombrott. Adolf Edelsvärd – en yrkesbiografi*, Diss., Konstvetenskapliga institutionens skriftserie Nr 5, Göteborg: Göteborgs universitet 1999.

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

Linde Bjur, Gunilla & Malmström, Bertil, "Från stadsport till trafiknod", *Arkitektur* Nr 2, 2000.

Linde, Gunilla, "Från Malmö till Boden på 40 år – A W Edelsvärds stationshus 1855–1895", Améen, Lennart & Forsström, Margit (red.), *Bebyggelsehistorisk tidskrift*, nr 12 1986, Uppsala 1987.

Linde, Gunilla, *Stationshus 1855–1895. A. W. Edelsvärd som järnvägsarkitekt*, Stockholm: Svenska Järnvägsklubben 1989.

Lindgren, Anna, *Planteringar vid järnvägen. Funktion och organisation under stambanornas första tid*, Licentiatuppsats, Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet 2020.

Lindgren, Anna & Rydh, Ulrika, "Olof Eneroth – SJ:s första trädgårdsdirektör", *SPÅR* 2019, Järnvägmuseets årsbok, Gävle: Järnvägmuseet 2019.

Lindgren, Anna & Saltzman, Katarina, "Promoting modernity through cultivation: Early Swedish railway gardens and the art of improving nature", Legné, Mattias, Qviström, Linda & Berglund Lake Håkan (red.), *Bebyggelsehistorisk tidskrift* 81/2021, Uppsala 2021.

Lowenthal, David, *The past is a foreign country*, Cambridge: Cambridge University Press 1985.

Lundin, Per, *Bilsamhället. Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstidens Sverige*, Diss., Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm: Stockholmia förlag (2008) 2014.

Luz, Iracema Clara Alves, Paiva, Patrícia Duarte De Oliviera, & Alves, Schirley Fátima Nogueira Da Silva Cavalcante, "Train station area gardens: the creation and evolution of Dr. José Esteves Square, in Lavras-MG", *Ornamental Horticulture*, 23(4) 2017.

Löfgren, Orvar, "Mellanrum. Vita fläckar och svarta hål i storstadens utkant", Svensson, Birgitta & Saltzman, Katarina (red.), *Moderna landskap. Identifikation och tradition i vardagen*, Stockholm: Natur och kultur 1997.

Löfgren, Orvar, "Mentalitetshistoria och kulturanalys", *Häften för kritiska studier* nr 4, 1984.

Löfgren, Orvar, "Motion and emotion: Learning to be a Railway Traveller", *Mobilities*, 3:3, 2008.

Malmström, Bertil, "Förnyelser av järnvägsstationer. Komplexa trafiknoder som platser i staden", Wetterberg, Ola (red.), *Det nya stadslandskapet – texter om kultur, arkitektur och planering*. Göteborg: Institutionen för stadsbyggnad, Sektionen för arkitektur, Chalmers tekniska högskola 1999.

Martins Holmberg, Ingrid, "Om 'vård' i kulturvård. En reflektion över postdisciplinära möjligheter", Almevik, Gunnar & Gustafson, Krister (red.), *Kulturvård. En introduktion*, Göteborg: Bokförlaget Korpen 2021.

Massey, Doreen, "Places and their past", *History workshop journal* 0 (39), 1995.

Massey, Doreen, *Space, place and gender*, Cambridge: Polity Press 1994.

"Med tåg mot ogräs", *SJ-Nytt* Årgång 32, 11-12/1974.

Meiling, Jesper, *Marknad på villovägar*, Stockholm: Premiss förlag 2014.

Mellander, Cathrine, *Arkitektoniska visioner under statligt förmynderskap. En studie av Överintendentsämbetets verksamhet och organisation*, Diss., Konstvetenskapliga institutionen, Stockholms universitet, Nordiska museets handlingar 135, Stockholm: Nordiska museets förlag 2008.

Meyer, Gustav, *Lehrbuch der schönen Gartenkunst*, Berlin 1860.

"Mikrofilm krymper arkivet", *SJ-Nytt* Nr 1 30 januari 1987, Årg. 45.

"Miljökämparna firar sin seger över giftet. Dom slog ut SJ", *Göteborgs-Tidningen* 1975-07-03.

Mogren, Mats, "Moderniteten och kunskapens trädgård. Den koloniala ekonomiska botaniken som diskursiv materialitet", Lihammer, Anna & Nordin M, Jonas (red.), *Modernitetens materialitet. Arkeologiska perspektiv på det moderna samhällets framväxt*, Studies 17, Stockholm: Statens historiska museum 2010.

Mårald, Erland, "Vårt bästa guld. Agrara perspektiv på urban teknik från 1800-talets mitt till dagens kretsloppssamhälle", *Bebyggelsehistorisk tidskrift* 44 2002, Uppsala 2003.

Nationalencyklopedin, "pass", Femtonde bandet, Höganäs: Bokförlaget Bra Böcker 1994.

Nelldal, Bo-Lennart, Andersson, Josef & Fröidh, Oskar, *Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2019. Avreglering och konkurrens mellan tåg, flyg och buss samt jämförelse mellan tåg- och resenärspunktlighet*, Stockholm: KTH 2020.

"Nemesis vakar", *SJ-Nytt* Årgång 30, nr 6, 22 mars 1972.

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

Nolin, Catharina, *Till stadsbornas nytta och förlustande. Den offentliga parken under 1800-talet*, Diss., Stockholms universitet, Stockholm: Byggeförlaget 1999.

Norberg-Schulz, Christian, *Genius loci. Towards a phenomenology of architecture*. New York: Rizzoli 1980.

Norberg-Schulz, Christian, "Om platskvalitet", *Arkitekten* Vol 5 (2) 1992.

Nyström, Maria, *Managing ecclesiastical heritage. Transformation of discourses, roles and policy in Sweden*, Diss., Göteborgs universitet 2021.

Näslund, Kristina, "Doktorsavhandling på tyska om Olof Eneroth", *Pomologen* 2 2013, Farsta 2013.

"... och nu lägger man ned blommorna", *Arbetet* 20.6.1973.

"Ogräset måste bort", *Provinstidningen Dalsland* 1975-07-04.

Olausson, Inger, *En blomstrande marknad. Handelsträdgårdar i Sverige 1900–1950 med fyra fallstudier i Stockholms län*, Diss., Swedish University of Agriculture Sciences, Uppsala 2014.

Olausson, Inger & Bohman, Magnus, "Från småskaligt och närodlat till en global handel. Hundra år av tillväxt och omvandling för svensk trädgårdsproduktion", *Historisk Tidskrift* 141:2 2021.

Oredsson, Sverker, *Järnvägarna och det allmänna. Svensk järnvägspolitik fram till 1890*, Diss., Lund 1969.

"Paradis", *Nordisk Familjebok*, Ugglepplagan, Stockholm: Nordisk familjeboks förlags aktiebolag 1915.

Paulsson, Gregor, *Svensk stad. Del 1. Liv och stil i svenska städer under 1800-talet*, Stockholm: Studentlitteratur (1950) 1976.

Pettersson, Thorleif, *Bakom dubbla lås. En studie av små och långsamma värderingsförändringar*, Stockholm: Institutet för framtidsstudier 1988.

Piana, Petro, Watkins, Charles & Balzaretto, Ross, "The Palm Landscapes of the Italian Riviera", *Landscapes*, Taylor & Francis 2019.

Pred, Allan, *Recognizing European modernities. A montage of the present*, London och New York: Routledge 1995.

Ranby, Henrik, *Åkdon, blick och landskap. Om relationer mellan kommunikationer, kulturmiljö och landskapssyn med huvudexempel från Kullahalvön, Skåne*, Makadam: Göteborg 2020.

Rapport Regeringsuppdrag: Trafikverkets kulturmiljöstrategi, Trafikverket 2019.

Relf, Edward, *Place and placelessness*, London: Pion 1976.

Reuterswärd, Gösta, "Blommor vid spåren", *Trädgårdstidningen* juni 6 1949, Stockholm 1949.

Reuterswärd, Gösta, "Statens Järnvägars trädgårdsanläggningar", *Trädgårds-konst – Den moderna trädgårdens och parkens form*, Del II, Stockholm 1948.

Reuterswärd, Gösta, "Sveriges störste trädgårdsmästare", *Allmän svensk trädgårdstidning* nr 9 1942, Stockholm 1942.

Rose, Gillian, "Place and Identity: A Sense of Place.", Massey, Doreen & Pat Jess (red.) *The shape of the world: explorations in human geography, A place in the world? Places, cultures and globalization*. Oxford: Oxford University Press 1995.

Rosander, Karin et al (red.), *Järnvägen 150 år 1856–2006*, Stockholm: Banverket och Informationsförlaget 2005.

Rydfors, A, "Politisk historik", *Statens järnvägar 1856-1906. Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning*, Del I, Stockholm: Centraltryckeriet 1906.

Rydh, Ulrika, "Gösta Reuterswärd – skapare av järnvägsarkerna" *Lustgården* 2019, Stockholm: Föreningen för dendrologi och parkvård 2019.

Rydh, Ulrika, "Gösta Reuterswärd – Sveriges störste trädgårdsmästare", *SPÅR* 2020, Järnvägmuseets årsbok, Gävle 2020.

Rydh, Ulrika, "SJ - Sveriges största trädgårdsmästare", *Lustgården* 2020, Stockholm: Föreningen för dendrologi och parkvård 2020.

Rydh, Ulrika, *Järnvägsparken Hälsingland – Gästrikland. Sammanställning av inventeringsresan 2018-08-22 – 2018-08-23*, Stockholm 2019.

Rydh, Ulrika, *Järnvägsparken och planteringar. Sammanställning av provinventeringar hösten 2016*, Stockholm 2016.

Rydh, Ulrika, *Sammanställning av arkivsökning om Frey Hellman i Hellmans släktarkiv*, Stockholm 2018.

Rydh, Ulrika, *Stationsparken i Närke. Sammanställning av inventeringsresa*, Stockholm 2018.

Rydmark, Ella & Ericsson, Hedda, *Järnvägshuset i Lund. En trädgårdsresa genom samtiden*, LK0170 Trädgården, parken och landskapets historia – 10hp, Sveriges Lantbruksuniversitet, Alnarp 2016.

Rylander, Ulla, *Fjällnära trädgårdar i Jämtland och Härjedalen tiden 1830–1900*. Skogs- och lantbrukshistoriska meddelanden utgivna av KSLA:s bibliotek 11, Stockholm 1996.

Rådberg, Johan, *Drömmen om atlantångaren. Utopier & myter i 1900-talets stadsbyggande*, Stockholm: Atlantis 1997.

Samling av Kungl. Järnvägsstyrelsens Cirkulärskrifvelser till Linjeförvaltningen åren 1863–1909, Stockholm: K. L. Beckmans boktryckeri 1910.

Sandberg, Katarina & Sundlin, Harald, *Inlandsbanan: en järnväg genom den svenska historien: en framtidsväg genom Sverige*, Stockholm: Riksantikvarieämbetet och Sveriges Järnvägsmuseum 2003.

Schivelbusch, Wolfgang, *Järnvägsresandets historia. Om rummets och tidens industrialisering under 1800-talet*, Lund: Gidlunds Bokförlag AB (1977) 1984.

Schnitter, Joachim, *Anguis in herba. Gartenkultur und die Veredlung der Welt. Das Lebenswerk des schwedischen Agitators Olof Eneroth (1825–1881)*, Diss., Hamburg 2011.

von Schröder, Asta, *Images and Messages in the Embellishment of Metropolitan Railway Stations (1850–1950)*, Diss., Geisteswissenschaften der Technischen Universität Berlin 2012.

Schön, Lennart, *En modern svensk ekonomisk historia. Tillväxt och omvandling under två sekel*, Lund: Studentlitteratur (2000) 2012.

Seamon, David & Sowers, Jacob, "Place and Placelessness (1976): Edward Relph", Hubbard, Phil, Kitchin, Rob & Valentine, Gill (red.), *Key Texts in Human Geography*, London: SAGE 2008.

Seiler, Joakim, *Management Regimes for Lawns and Hedges in Historic Gardens*, Diss., Göteborgs universitet 2020.

Sennett, Richard, *The fall of public man*, New York: W.W. Norton & Company (1974) 2017.

Sigge, Erik, *Architecture's Red Tape. Government Building Construction in Sweden, 1963–1973. The example of the National Board of Public Building, KBS (Kungliga Byggnadsstyrelsen)*, Diss., KTH Royal Institute of Technology, Stockholm 2017.

Sirelius, Julia, *Rosor och rälsar. En fördjupning i de svenska järnvägsarkernas epok*, Självständigt arbete 30 hp, Landskapsarkitekturprogrammet, Sveriges Lantbruksuniversitet, Alnarp 2018.

"SJ slopar rabatt för ettåringar – men fortsätter att blomstra ändå", *Nerikes Allehanda* 13.6.73.

”SJ trädgårdsskötsel in memoriam”, *Banmästaren* 1972, nr 2.

SJ-Nytt 3 1955.

Skjæveland, Yngve, ”Den norske stasjonsparken. Mellom natur och kultur”, *Bulletin för trädgårdshistorisk forskning* nr 13 2013.

Skjæveland, Yngve, *Teknologisk nyskapning og kulturell brytning. Norsk jarnbane 1840–1880*, Diss., Noregs teknisk-naturvitenskaplege universitet, Det historisk-filosofiske fakultetet, Institutt for tverrfaglege kulturstudier, Trondheim 2008.

Smith, Moira, ”Introduction: Looking at the Overlooked” i *Journal of Folklore Research*, Vol. 44, Nos. 2–3, 2007.

SOU 1940:14, *Betänkande och förslag angående förhållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning vid Statens järnvägar*, Del I, Stockholm 1940.

SOU 1951:3, *Förhållandet mellan arbetsuppgifter och löneställning vid Statens Järnvägar. Betänkande av 1948 års personalkommission vid Statens Järnvägar*, Stockholm 1951.

Stenvall Hedin, Erik, *Kinnekullebanans järnvägsparter. Undersökning och kulturhistorisk värdering av stationerna Blomberg, Forshem och Österäng*, Kandidatuppsats, Trädgårdens hantverk, Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet 2020.

Summerton, Jane, ”Stora tekniska system. En introduktion till forskningsfältet”, Blomkvist, Pär & Kaijser, Arne (red.), *Den konstruerade världen. Tekniska system i historiskt perspektiv*, Eslöv: B. Östlings bokförl. Symposion 1998.

Sundius, Agathon, ”Planteringar”, *Statens Järnvägar 1856–1906, Historisk-teknisk-ekonomisk beskrivning*, Del II, Stockholm: Centraltryckeriet 1906.

Svedberg, Olle, ”Om ändamålsenligheten”, *Arkitekturforskning* Volym 3, Nr 1-2, 1990.

Svensson, Birgitta, *Bortom all ära och redlighet. Tattarnas spel med rättvisan*, Diss., Lunds universitet, Nordiska museets handlingar 114, Nordiska museet, Stockholm 1993.

Svensson, Birgitta & Saltzman, Katarina, ”Inledning”, Svensson, Birgitta & Saltzman, Katarina, (red.), *Moderna landskap. Identifikation och tradition i vardagen*, Stockholm: Natur och kultur 1997.

Svensson, Daniel, Saltzman, Katarina & Sörlin, Sverker (red.), *Pathways. Exploring the Routes of a Movement Heritage*, White Horse Press 2022.

Sveriges dödbok 7 1860–2016, Sundbyberg: Sveriges Släktforskarförbund 2019.

Sveriges Officiella statistik, Allmän järnvägsstatistik år 1950 av Kungl. Järnvägsstyrelsen, Stockholm 1952.

Sveriges Officiella statistik, Sveriges Järnvägar 1953, Stockholm 1955.

Sveriges Officiella statistik, Sveriges Järnvägar 1955, Stockholm 1956.

Sveriges Officiella statistik, Sveriges Järnvägar 1975, Stockholm 1976.

Sydow, J., Schreyögg, J. och Koch, J., "Organizational path dependence: Opening the black box", *Academy of Management Review*, Vol. 34, No. 4, 2009.

Taylor, Peter, *Modernities. A Geohistorical Interpretation*, Cambridge: Polity press 1999.

Teknisk-Ekonomisk beskrifning. Svenska statens Jernvägsbyggnader. I. Vestra stambanan, "Stockholm-Göteborg", med utgrening till Örebro, Stockholm: Iwar Hæggströms Tryckeri 1868.

Teknisk-Ekonomisk beskrifning öfver Svenska statens Jernvägsbyggnader. II. Södra stambanan: Malmö-Näsjö-Jönköping-Falköping, Stockholm: Iwar Hæggströms Tryckeri 1873.

Tersmeden, Fredrik, "Hamnar, hemvägar och hästkrafter i Halland: glimtar ur ett hushållningssällskskaps verksamhet för förbättrade kommunikationer och transporter", Abukhanfusa, Kerstin (red.), *Att resa i arkiven, Årsbok för Riksarkivet och landsarkiven*, Stockholm: Riksarkivet 2004.

Thörn, Håkan, *Modernitet, sociologi och sociala rörelser. Rörelser i det moderna: politik, modernitet och kollektiv identitet i Europa 1789-1989*, Diss. Göteborg, Monograph from the Department of Sociology Göteborg University no 62, Göteborg 1997.

Tosh, John, *Historisk teori och metod*, Lund: Studentlitteratur 2011.

"Vilket visset liv att vara banvallsogräs", *SJ-Nytt* Årg. 21 nr 15 1963.

Weijmer, Malin, *I sökandet efter delaktighet. Praktik, aktörer och kulturmiljöarbete*, Diss., Göteborgs universitet, Göteborg 2019.

Westerlund, Tina, *Trädgårdsmästarens förökningsmetoder. Dokumentation av hantverkskunskap*. Diss., Göteborgs universitet, Göteborg 2017.

Wetterberg, Gunnar, *Ingenjörerna*, Stockholm: Albert Bonniers förlag 2020.

Wetterberg, Ola, "Kulturvård – om etableringen av ett i grunden omtvistat begrepp", Almek, Gunnar & Gustafson, Krister (red.), *Kulturvård. En introduktion*, Göteborg: Bokförlaget Korpen 2021.

Wetterberg, Ola & Axelsson, Gunilla, *Smutsguld & dödligt hot. Renhållning och återvinning i Göteborg 1864–1930*, Göteborg: Göteborgs renhållningsverk 1995.

Widegren, Rasmus, *SJ:s Planteringsväsende – en historisk studie av dess växtmaterial och stilideal 1930–1950*, Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet 2018.

Wiklund, Martin, *I det modernas landskap. Historisk orientering och kritiska berättelser om det moderna Sverige mellan 1960 och 1990*, Diss., Lunds universitet, Stockholm/Stehag: Brutus Östlings Bokförlag Symposion 2006.

Winter, Karin, *Tänkemotståndet mot sociala skillnader som transportplaneringsfråga. En analys av planeringstänkande på Trafikverket*, Diss., Planering och Beslutsanalys, Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm 2021.

Winther Jørgensen, Marianne & Phillips, Louise, *Diskursanalys som teori och metod*, Lund: Studentlitteratur (1999) 2017.

Witzell, Jacob, *Approaching Transformative Futures: Discourse and Practice in Swedish National Transport Policy and Planning*, Diss., Planering och Beslutsanalys, Kungliga Tekniska Högskolan 2021.

Woodward, Sophie, *Material methods. Researching and thinking with things*, Los Angeles: Sage 2020.

Wojtczak, Helena, *Railway women. Exploitation, Betrayal and Triumph in the Workplace*, Sussex: Hastings Press 2005.

Yttre miljö vid järnvägsstationer. Inventering och förslag till upprustning och skötsel av planteringar mm. SJ Huvudkontor, Banavdelningen, 1986 05 30.

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

Östh Gustafsson, Hampus, *Folkhemmets styvbarn. Humanioras legitimitet i svensk kunskapspolitik 1935–1980*, Diss., Uppsala universitet, Göteborg: Daidalos 2020.

Gothenburg Studies in Conservation

ISSN 0284-6578

Redaktör: Ola Wetterberg

Subscriptions to the series and orders for individual copies are sent to:
Prenumeration på serien eller beställningar av enskilda exemplar skickas till:

ACTA UNIVERSITATIS GOTHOBURGENSIS

Box 222, 405 30 Göteborg, Sweden

acta@ub.gu.se

Tidigare utgåvor/Previous publications:

1. Frantisek Makes. *Enzymatic consolidation of the portrait of Rudolf II as "Vertumnus" by Giuseppe Arcimboldo with a new multi-enzyme preparation isolated from Antarctic krill (Euphausia superba)*. Göteborg 1988
2. Frantisek Makes. *Enzymatic examination of the authenticity of a painting attributed to Rembrandt: krill enzymes as diagnostic tool for identification of "The repentant Magdalene"*. Göteborg 1992
3. Frantisek Makes. *Investigation, restoration and conservation of Matthaeus Merian portraits*. Göteborg 1996
4. Bosse Lagerqvist. *The Conservation Information System. Photogrammetry as a base for designing documentation in conservation and cultural resources management*. Göteborg 1996
5. Jesper Stub Johnsen. *Conservation Management and Archival Survival of Photographic Collections*. Göteborg 1997
6. Stephen L. William. *Destructive Preservation. A Review of the Effect of Standard Preservation Practices on the Future Use of Natural History Collections*. Göteborg 1999

7. Agneta Freccero. *Fayum Portraits: Documentation and Scientific Analyses of Mummy Portraits Belonging to Nationalmuseum in Stockholm*. Göteborg 2001
8. Ole Ingolf Jensen. *Så målade prins Eugen. Undersökning av pigment, måleriteknik och konstnärligt uttryck baserat på naturvetenskapliga metoder*. Göteborg 2001
9. Agneta Freccero. *Encausto and Ganosis. Beeswax as Paint and Coating during the Roman Era and its Applicability in Modern Art, Craft and Conservation*. Göteborg 2002
10. Tine Frøysaker. *The Church Paintings of Gottfried Hendtzschel in Norway – Past and Future Conservation. Part I & II*. Göteborg 2003
11. Maria Brunskog. *Japanning in Sweden 1680s - 1790s. Characteristics and preservation of orientalized coatings on wooden substrates*. Göteborg 2004
12. Inger Marie Egenberg. *Tarring maintenance of Norwegian medieval stave churches. Characterisation of pine tar during kiln-production, experimental coating procedures and weathering*. Göteborg 2003
13. Robert R. Waller. *Cultural Property Risk Analysis Model. Development and Application to Preventive Conservation at the Canadian Museum of Nature*. Göteborg 2003
14. Erica Johansson. *Shaker Architectural Materials and Craftsmanship. The Second Meetinghouse at Mount Lebanon*. Göteborg 2005
15. Håkan Hökerberg. *Att fånga det karaktäristiska i stadens bebyggelse. SAVE-metoden som underlag för bevarandeplanering*. Göteborg 2005
16. Frantisek Makes. *Novel enzymatic technologies to safeguard cultural heritage*. Göteborg 2006
17. Anna Krus. *Kulturarv - Funktion - Ekonomi. Tre perspektiv på byggnader och deras värden*. Göteborg 2006
18. Britta Roos. *Värdeproduktion i kulturvårdande projekt. Fönsterrenoveringen vid Stockholms slott. En fallstudie*. Göteborg 2006
19. Malin Myrin. *Conservation of Gotland Sandstone. Overview of Present Conditions. Evaluation of Methods*. Göteborg 2006
20. Sölve Johansson. *Hydrauliskt kalkbruk. Produktion och användning i Sverige vid byggande från medeltid till nutid*. Göteborg 2007
21. Agneta Thornberg. Knutsson *Byggnadsminnen - principer och praktik. Den offentliga kulturmiljövårdens byggnadsminnesverksamhet. Beskrivning och utvärdering*. Göteborg 2007

22. Erika Johansson. *House Master School. Career Model for Education and Training in Integrated and Sustainable Conservation of Built Environments*. Göteborg 2008
23. Pär Meiling. *Documentation and Maintenance Planning Model - DoMaP. A response to the need of conservation and long-term maintenance of facades of modern multi-apartment buildings. Based on case studies in Göteborg in Sweden*. Göteborg 2010
24. Christer Gustafsson. *The Halland Model. A Trading Zone for Building Conservation in Concert with Labour Market Policy and the Construction Industry, Aiming at Regional Sustainable Development* Göteborg 2011
25. Johanna Nilsson. *In Search of Scientific Methods for Conservation of Historic Silk Costumes*. Göteborg 2010
26. Birgitta Häfors. *Conservation of the wood of the Swedish warship Vasa of A.D.1628. Evaluation of polyethylene glycol conservation programmes*. Göteborg 2010
27. Gunnar Almevik. *Byggnaden som kunskapskälla*. Göteborg 2012
28. Jonathan Westin. *Negotiating 'culture', assembling a past. The visual, the non-visual and the voice of the silent actant*. Göteborg 2012
29. Ingall Nilström. *Bonadsmåleri under lupp. Spektroskopiska analyser av färg och teknik i sydsvenska bonadsmålningar 1700-1870*. Göteborg 2012
30. Thomas Strang. *Studies in Pest Control for Cultural Property*. Göteborg 2012
31. Nina Nilsson. *Färgbilden som redskap vid växtkomposition*. Göteborg 2012
32. Ulrik Hjort Lassen. *The Invisible Tools of a Timber Framer. A survey of principles, situations and procedures for marking*. Göteborg 2014
33. Karin Hermerén. *Den utsatta konsten. Att förvalta konst i offentlig miljö - etik, lagstiftning och värdeförändring*. Göteborg 2014
34. Jonny Eriksson. *Bruk av kalk och sand ur ett hantverkligt perspektiv*. Göteborg 2015
35. Leidulf Mydland. *Skolehuset som Kulturminne: Lokale verdier og nasjonal kulturminneforvaltning*. Göteborg 2015
36. Gustaf Leijonhufvud. *Decision making on indoor climate control in historic buildings: knowledge, uncertainty and the science-practice gap*. Göteborg 2016
37. Johanna Nilsson. *Ageing and Conservation of Silk: Evaluation of Three Support Methods Using Artificially Aged Silk*. Göteborg 2015

38. Patrik Järefjäll. *Navarsmide – en metodstudie ur ett hantverksperspektiv*. Göteborg 2016
39. Mikael Hammelev Jörgensen. *Förhandlingar om kulturföremål. Partens intressen och argument i processer om återförande av kulturföremål*. Göteborg 2017
40. Susanne Fredholm. *Making Sense of Heritage Planning in Theory and Practice. Experiences from Ghana and Sweden*. Göteborg 2017
41. Tina Westerlund. *Trädgårdsmästarens förökningsmetoder*. Göteborg 2017
42. Kristina Linscott *Interpretations of old wood: figuring mid-twelfth century church architecture in west Sweden*. Göteborg 2017
43. Charlotta Melin Bylund. *Wooden objects in historic buildings: Effects of dynamic relative humidity and temperature*. Göteborg 2017
44. Malin Weijmer. *I sökandet efter delaktighet: praktik, aktörer och kulturmiljöarbete*. Göteborg 2019
45. Jonny Eriksson. *Kalkbruk: krympsprickor och historisk utveckling av material, metoder och förhållningssätt*. Göteborg 2019
46. Joakim Seiler. *Management Regimes for Lawns and Hedges in Historic Gardens*. Göteborg 2020
47. Anna Lindgren. *Planteringar vid järnvägen: funktion och organisation under stambanornas första tid*. Göteborg 2020
48. Erik Småland. *Det frivillige fartøyvernet i Noreg: Historisk bakgrunn, omfang og motivasjon*. Göteborg 2020
49. Karin Hermerén. *Konsten att förvalta: bevarandets utmaningar och möjligheter värderingar och beslutsprocesser i 1900-talets Sverige rörande offentlig byggnadsanknuten konst*. Göteborg 2020
50. Maria Nyström. *Managing Ecclesiastical Heritage: Transformation of Discourses, Roles and Policy in Sweden*. Göteborg 2021
51. Petra Eriksson. *Balancing Building Conservation with Energy Conservation*. Göteborg 2021
52. Arja Källbom. *Painting Treatments of Weather-Exposed Ferrous Heritage – Exploration of Oil Varnish Paints and Painting Skills*. Göteborg 2021
53. Tina Westerlund, Camilla Groth, Gunnar Almevik (Eds). *Craft Sciences*. Göteborg 2022
54. Anna Lindgren. *Staten som trädgårdsmästare. Järnvägens planteringar från naturförsköningkonst till testamente*. Göteborg 2022

Järnvägen är en av de innovationer som påverkat modern samhällsutveckling allra mest. När de första stambanorna började att byggas i Sverige under mitten av 1800-talet anlades planteringar som en integrerad komponent i järnvägssystemet. Järnvägsplanteringarna utgjordes av prydnadsplanteringar, skyddsplanteringar och planteringar för husbehov. De tog stora ytor och resurser i anspråk långt fram i tiden.

Vilka händelser och ideal präglade den statliga järnvägens planteringar under uppstartsfasen 1855–1875 och nedskärningsfasen 1955–1975? Vilken roll hade planteringarna och hur ändrades synen på dem? Vilka konsekvenser fick förändringarna? Med utgångspunkt från begreppen modernitet och plats diskuteras i denna doktorsavhandling planteringsverksamhetens tillkomst och avveckling.



Anna Lindgren är doktorand vid institutionen för kulturvård och forskningssamordnare på Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM). *Staten som trädgårdsmästare. Järnvägens planteringar från naturförsköningskonst till testamente* är hennes doktorsavhandling och ingår i ett samverkansprojekt med Trafikverket och SMTM.

