

De gröna bortglömda järnvägsjuvelerna

10 JÄRNVÄGSPARKER

De gröna bortglömda järnvägsjuvelerna

Under järnvägens glansdagar var Sverige rikt på gröna kulturskatter. Från Abisko i norr till Ystad i söder, intill varje station fanns en välplanerad järnvägspark.

– I dag är de helt bortglömda. Trots att den tidens idéer rimmar väl med dagens kunskap om behovet av gröna platser i våra städer, säger trädgårdsantikvarie Ulrika Rydh.

I dag vet vi hur viktig naturen är för oss.

Forskning inom både psykologi och ekologi bekräftar ständigt betydelsen av gröna miljöer i våra städer. De bidrar med såväl sociala mötesplatser och återhämtning för stressade själar, som förbättrad luft och minskat buller. Även på 1800-talet, när järnvägen byggdes ut i Sverige, prioriterades de gröna inslagen.

– På den tiden fanns en helhetstanke kring detta enorma projekt som järnvägsutbyggnaden var som imponerar, berättar Ulrika Rydh.

Hon är trädgårdsantikvarie, en slags hybrid mellan byggnadsvårdsantikvarie och trädgårdsmästare.

– Jag är bebyggelseantikvarie i botten. När jag kom i kontakt med det här med järnvägsparkerna i samband med ett forskningsprojekt, tänkte jag på alla cylindrar. Det ambitiösa arbetet som SJ lade ned på detta är helt fascinerande, säger Ulrika Rydh.

Järnvägens utbyggnad under 1800-talet förändrar Sverige i grunden. Plötsligt kunde gods och människor transporteras både snabbare, säkrare och billigare än tidigare. Varje stad som låg längs en stäckning drog en vinstlott och det växte också fram helt nya samhällen i järnvägens spår.

– Stationshusen byggdes med representativ arkitektur och redan från början ingick tillhörande planteringar, parker och nyttoplanteringar i planeringen, säger Ulrika Rydh.

Tanken var att skapa en lugnande men inspirerande miljö runt knutpunkten som järnvägsstationen utgjorde. Här skulle de resande kunna sträcka på benen längs en välkrattad grusgång, slå sig ned i skuggan av ett träd och läsa en bok medan man väntade eller låta sina pirriga resenervner lugnas av ett porlande vattenbad eller bara njuta av blomsterprakten.

– Det fanns också en ambition att i sann folkhemsanda, föra ut den ”goda smaken” och pedagogiskt visa folk hur man kunde odla.

Men det tog inte slut där. Man var även mån om att återställa den överkan stambanorna orsakade i naturen.

– Längs järnvägarna fanns skyddsplanteringar i form av häckar och alléer. De gav ett naturligt skydd mot snödröven innan loken hade plogförmåga, säger Ulrika Rydh.

Det finns inga dokument där det framgår vem som beslutade om park- och odlingsprojekten. Men SJs chefsarkitekt Adolf



Trädgårdsantikvarie Ulrika Rydh är fascinerad av SJs ambitiösa arbete med järnvägsparkerna på 1800-talet. ”När jag kom i kontakt med det här, tänkte jag på alla cylindrar”, säger hon.

Statens järnvägar och deras planteringar

- De första järnvägarna började trafikeras med persontåg år 1856.
- Organisationen för de statliga järnvägarna var uppbyggd enligt militär förebild.
- Redan från början var parker vid stationshusen och planteringar längs banvallarna en del

av järnvägssystemet. Ganska snart fick odlingarna en egen organisation: planteringsväsendet.

- I mitten av 1900-talet var verksamheten som störst. Över 2 000 stationshus var då försedda med prydnadsplanteringar och många av stationshusen hade

ambitiösa parker.

- Dessutom fanns det cirka 5 000 bostadshus för de anställda som också hade prydnads- och nyttoplanteringar.

Källor:
 ”SJ – Sveriges största trädgårdsmästare” av Ulrika Rydh,
 ”Planteringar vid järnvägen”, avhandling av Anna Lindgren.

JÄRNVÄGSPARKER I DAG

Det finns en handfull järnvägsparkar kvar som ger en aning om hur de en gång såg ut. Dessa finns i Nässjö, Norrköping, Avesta-Krylbo och Storvik. Utanför Järnvägsmuseet i Gävle finns också en anlagd park. Museet är dock stängt för ombyggnad och siktar på att öppna sommaren 2022.

Källor:
 Populär Historia, trädgårdsantikvarie Ulrika Rydh.

Till och med i fjällvärlden hade SJ en plan för planteringarna runt tågstationen. Här ett stenparti i Abisko med ortens fjällväxter, fotograferat av dåvarande trädgårdsdirektören vid Statens Järnvägar, Enoch Cederpalm.



Fredrik Edelsvärd ritade inte bara stationshus, utan även hela stationsområden med prydliga parker och planteringar. Han anställdes 1855 och var verksam under 40 år.

– Det gröna fanns alltså med redan från alla första början – det verkar bara ha varit helt självklart.

Eftersom behovet av planter, växter och träd var stort fick verksamheten snart en egen organisation, det så kallade planteringsväsendet, som försåg parkerna med material.

– Man hade egna växtdepåer med tillhörande plantskolor. Från början var det tre placerade i Uppsala, Liljeholmen i Stockholm och Alingsås, berättar Ulrika Rydh.

Men antalet depåer växte i takt med järnvägsnätets utbredning och fanns till slut i hela landet, från Hässeleholm i söder till Boden i norr.

– De hade även försöksodlingar för att testa olika växters härdighet och lämplighet, särskilt för att hitta passande växter för stationerna i norra delen av landet.

Mest omfattande var verksamheten i mitten av 1900-talet, då över 2000 stationshus var försedda med prydnadsplanteringar. Dessutom fanns det runt 5 000 bostadshus för de anställda.

– De var också skyldiga att ha både prydnads- och nyttoplanteringar. Det skedde inspektioner av SJs trädgårdsmästare och man kunde få både bakläxa och lovord. Det finns dokumentation där det framgår att anställda med extra välskötta trädgårdar belönades med dahlia-knölar.

En pionjär bland SJs många trädgårdsmästare var pomologen och författaren Olof Eneroth. Han anställdes 1862 och blev då SJs förste trädgårdsdirektör. Han var även en ivrig förespråkare av skolträdgårdar och han brann för att få gemene man att börja odla mer – särskilt äpplen.

– Han hade verkligen en folkbildande sida och hade befattningen som en deltidssyssla, i likhet med alla följande trädgårdsdirektörer fram till Gösta Reuterswärd.

Gösta Reuterswärd, som hade tjänsten mellan 1938 och 1960, har också gjort stora avtryck på parkerna. På några orter kan man fortfarande se spår av hans arbete.

– Till exempel i Storvik, Delsbo och i Undersåker där den lilla parkörnan har tidstypiska växter som sedum och bergenia och häckar av måbär och vresros.

I Delsbo finns uteplatsen av kalksten



Järnvägsparken med fontän och tulpanplantering framför Centralstationen i Norrköping.

JÄRNVÄGSMUSEET/DIGITALT MUSEUM

klar. Även Storvik har en parkdel bevarad, omgärdad av en kalkstensmur.
- Men det är ju bara små skärvor av allt som har funnits, säger Ulrika Rydh.

Sjs planteringsverksamhet fanns kvar på central nivå fram till 1970-talet. Sedan dess har allt material skingrats för vinden och ingen har haft något övergripande ansvar för de gröna värdena.

Förmodligen ansågs det inte försvarbart ekonomiskt. Omorganisationer har medfört oklarheter när det kommer till ägarförhållanden vad det gäller byggnader och mark, vilket också har bidragit till förfallet.

- De flesta järnvägsparker har fått ge plats för parkeringsplatser, bussterminaler eller sopstationer. Det är väldigt sorgligt och känns felprioriterat, säger Ulrika Rydh.

Särskilt när vi vet hur viktig den biologiska mångfalden är och hur växtlighet hjälper till att mildra effekterna i tätorter av både värmeböljor, skyfall och snöstormar.

Vid institutionen för kulturvård vid Göteborgs universitet pågår ett forskningsprojekt om järnvägens gröna kulturarv. Förhoppningen är att det ska "resultera i ett kunskapsunderlag för underhåll och förvaltning av det gröna kulturarvet längs landets järnvägar".

- Det har inte funnits kunskap eller resurser att bevara järnvägsparkerna. Det vore fantastiskt om det kunde väckas en politisk vilja att rädda denna kulturskatt, säger Ulrika Rydh.

Lisa Wallström
aip@alpmidia.se



Storvik station från gatusidan. I dag finns delar av parken bevarad.

O LILLJEQVIST/DIGITALT MUSEUM



Sjs trädgårdsdirektör Gösta Reuterswärd (1892-1980) ute i naturen. Han är känd för sin enkla regel: "Skym det ifrågasatta trädet med handen; upplevs då en saknad så spara trädet, annars fällt det".

Arnemarks stationsträdgård vid Piteåbanan. Stationsföreståndare C.J. Lindström var en intresserad odlare.



Pomologen doktor Per Olof Emanuel Eneroth, (1825-1881). Olof Eneroth beskriver hur järnvägen kommer farande som "en hel kulturström som bryter sig fram genom våra bygder och på den strömmen kommer smaken farande".



JÄRNVÄGSMUSEET/DIGITALT MUSEUM

10-12 MARS 2021