



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

ANTEN-GRÄFSNÄS JÄRNVÄG

UTREDNINGAR och DOKUMENTATION inför
BYGGNADSMINNESFÖRKLARING



Rapportnr: 2010:50

ISSN: 1403-168X

Rapportansvarig: Mats Herklint

Foton: Merparten av fotografierna i rapporten tillhör Västarvet, Västra Götalandsregionen. För övriga fotografier, se respektive utredning.

Utgivare: Länsstyrelsen i Västra Götalands län, kulturmiljöenheten

Rapporten finns som pdf på www.lansstyrelsen.se/vastragotaland under Publikationer/Rapporter

Anten-Gräfsnäs Järnväg

Utredningar och dokumentation inför byggnadsminnesförklaring

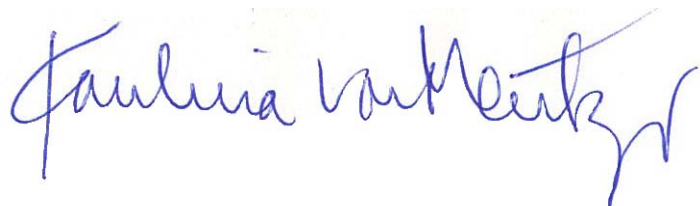
Då Länsstyrelsen fattar beslut om byggnadsminnen genomförs normalt en utredning-/dokumentation av byggnaden eller anläggningen i fråga. År 2000 fick dåvarande Regionmuseum Västra Götaland (nu en del av Västarvet, Västra Götalandsregionens natur- och kulturarvsförvaltning) i uppdrag av Länsstyrelsen att utreda och dokumentera museijärnvägen Anten-Gräfsnäs Järnväg (AGJ). I uppdraget ingick även att försöka jämföra AGJ med andra liknande museijärnvägar i Sverige.

Uppgiften kom att delas upp mellan Regionmuseet och Innovatum Kunskapens Hus AB i Trollhättan. Även Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle medverkade i arbetet. Utredningarna hänger samman och är i flera avseenden kompletterande. I allt väsentligt är de utredningar av AGJ som gjordes åren 2000/2001 fortfarande lika aktuella som då. Det finns ingen anledning att i grunden förnya dessa inför det nu aktuella beslutet, men läsaren måste vara medveten om att det naturligtvis kan finnas enskildheter som förändrats.

Utredningarna och dokumentationen av AGJ inbegriper hela den ca 12 km långa järnvägssträckan från Brobacken i söder till Gräfsnäs i norr. Skyddsbestämmelserna i Länsstyrelsens beslut 2010 omfattar dock endast den ca 5 km långa sträckan mellan Humlebo banvaktstuga och Kvarnabo station. Hela AGJ är dock kulturhistoriskt värdefull och intressant. Det finns därför många fördelar med att utredningarna/dokumentationen inrymmer helheten.

Denna PDF-rapport har tre olika sidnummerserier, vilket beror på att den innehåller både Regionmuseets och Innovatums utredningar. Högst upp på varje sida, inom parentes, finns emellertid en genomgående sidnumrering från första till sista sidan. Regionmuseets rapport börjar i denna numrering på sidan 3 och Innovatums på sidan 77.

Göteborg i augusti 2010



Karolina von Mentzer
Länsantikvarie

**UTREDNING OM BYGGNADSMINNESFÖRKLARING
MUSEIJÄRNVÄGEN ANTEN-GRÄFSNÄS**



Erska och Långareds socknar

Alingsås kommun

2001

Omslagsbild: Rälsbuss YBo5p vid Brobackatunnelns södra mynning.
Foto Ola Eriksson, Regionmuseum Västra Götaland, mars 2000.

INNEHÅLL

Bakgrund	6
ÖVERSIKT, BANAN, FRÅN BROBACKA TILL GRÄFSNÄS	7
Omgivning/landskap	9
Bana och byggnader	9
<u>Anläggning</u>	9
<u>Konstbyggnader</u>	11
Brobackatunneln	
Broar	
Stentrummor	
<u>Signaler, växlar, skyltar, bommar, grindar, staket</u>	14
<u>Kommunikationsleder, vägsträckningar</u>	17
Äldre kommunikationsstruktur	
Landsvägen	
Övriga vägar	
Vattenvägar	
<u>Byggnader</u>	18
Arkitekten	
Stationshus, banvaktstugor, ekonomibygnader	
ANTENS STATION	21
Omgivning	21
Närmiljö	23
Byggnader	25
Kulturhistorisk värdering	33
DIRHUVDENS UPPSTÄLLNINGSBANGÅRD	34
HUMLEBO BANVAKTARBOSTÄLLE	36
Omgivning	36
Närmiljö	37
Byggnader	39

Kulturhistorisk värdering	41
ARELIDS HÅLLPLATS	42
Omgivning	42
Närmiljö, byggnad	42
Kulturhistorisk värdering	43
KVARNABO STATION	44
Omgivning	44
Närmiljö	45
Byggnader	47
Kulturhistorisk värdering	50
GRÄFSNÄS STATION	51
Omgivning	52
Närmiljö	52
Byggnad	53
Kulturhistorisk värdering	54
SAMMANFATTANDE KULTURHISTORISK VÄRDERING/DISKUSSION	55
Tidigare värderingar	55
Allmänt	
Riksintressen	
Byggnadsinventeringar	
Natur- och odlingslandskapsinventeringar	
Kommunal planering	
Vad representerar Anten-Gräfsnäs järnväg	57
Byggnadsminne ?	58

KÄLLOR OCH LITTERATUR.....60

BILAGOR

- 1.** Byggnadsritningar: Stationshus och banvaktstugor med ekonomibyggnader, godsmagasin. Från boken Nossebrobanan – ett 75-årsjubileum av Bertil Thulin, 1991.

- 2.** Skrivelser om frågan om byggnadsminnesförklaring av Anten-Gräfsnäs Järnväg 1978. Länsstyrelsen i Älvsborgs län och Älvsborgs länsmuseum 1978.

- 3.** Förteckning över rullande material vid Anten-Gräfsnäs. Upprättas av museiföreningen under 2001.

- 4.** Förteckning över ritningar och karta i föreningens ägo.

Bakgrund till utredningen

Regionmuseets diarienummer: 450-1743-99

Länsstyrelsens diariernr: 221-5846-99, 222-8355-99

Möjligheten att byggnadsminnesförklara Anten-Gräfsnäs museijärnväg (AGJ) diskuterades redan 1977. Dåvarande Älvsborgs länsmuseum fick därför i uppdrag av Länsstyrelsen i Älvsborgs län att utföra en inventering av järnvägen och byggnaderna. Utredningen redovisades 1978. Länsstyrelsens diariernr för ärendet var 11.399-374-78 och länsmuseumets diariernr var 39/78. Museets utredning består av två A4-sidor textbeskrivning, inventeringsblanketter med foton av Antens station, Humlebo banvaktsstuga och Kvarnabo station med ritningar på huvudbyggnaderna för dessa tre. Skrivelsen till museets utredning och Länsstyrelsens yttrande till Riksantikvarieämbetet (RAÄ) bifogas som bilaga till denna utredning.

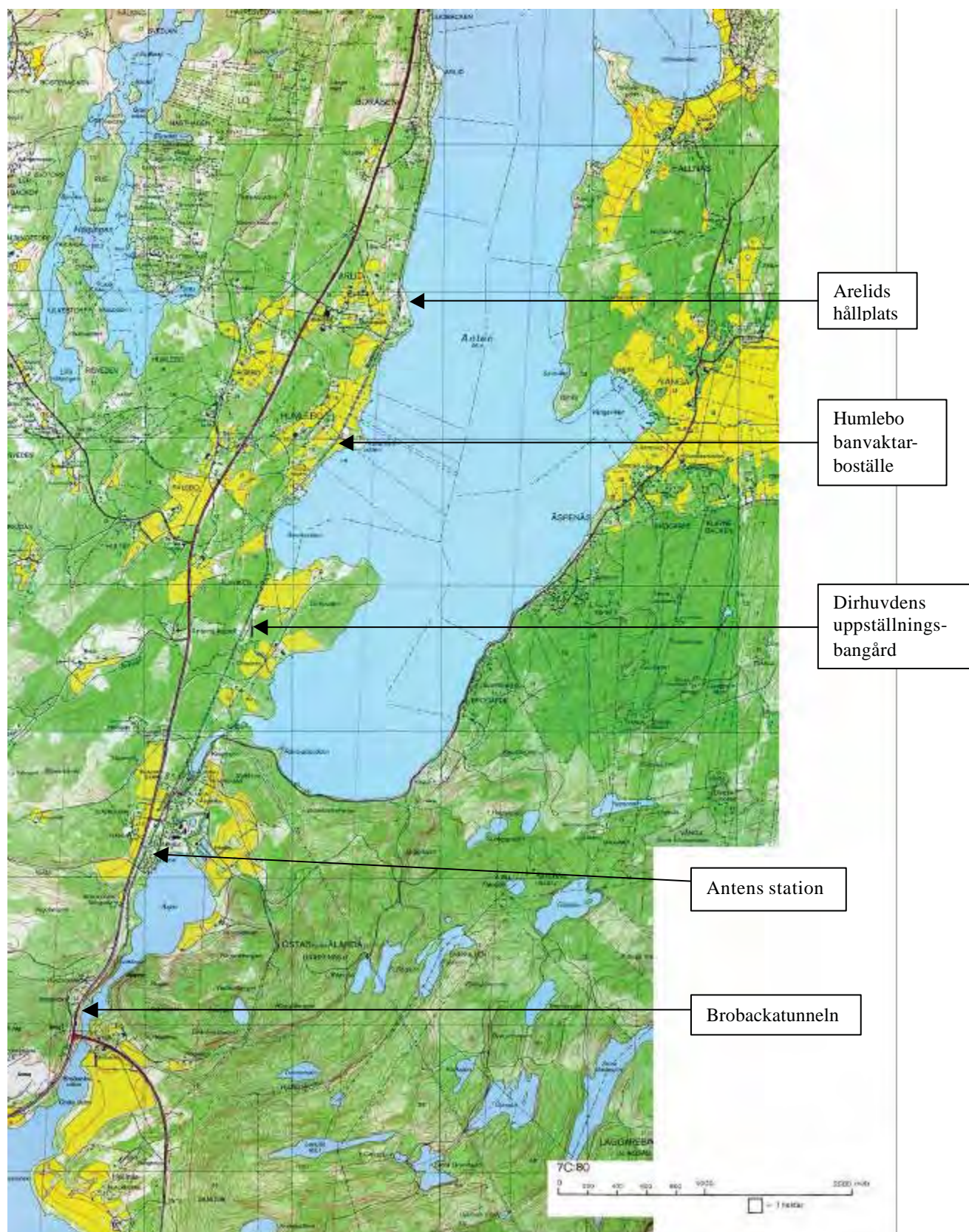
Fråga om byggnadsminne väcktes åter 1996 av museiföreningen Anten-Gräfsnäs järnväg. Marken tillhörde då staten och frågan fördes åter till RAÄ. 1999 övertog museiföreningen marken och frågan överfördes till Länsstyrelsen i Västra Götalands län. I detta sammanhang har Länsstyrelsen givit Regionmuseum Västra Götaland (f d Älvsborgs länsmuseum) tillsammans med Innovatum, kunskapens hus i Trollhättan i uppdrag att utreda anläggningens kulturhistoriska värde som grund för bevarandeinsatser. Arbetet har fördelats så att Innovatum genom historiker Henrik Olsson svarat för en jämförelse mellan AGJ och fem andra smalspåriga museijärnvägar i Sverige och regionmuseet genom antikvarie Lars Bergström och fotograf Ola Eriksson utfört en dokumentation med foto och text. Arbetet har utförts 2000-2001.

Regionmuseumets dokumentation, som här redovisas, består främst av foton, kartor och textbeskrivning av banan och byggnaderna. Sammantaget omfattar fotomaterialet ca 670 sv/v negativ vilka förvaras i regionmuseumets arkiv, registrerade och med fotolistor. Samtliga svartvita foton finns också i form av monterade kontaktkopior. Till fotomaterialet hör också ca 220 diabilder. Beskrivningen av det rullande materialet kommer att redovisas i en förteckning sammanställd av museiföreningen.

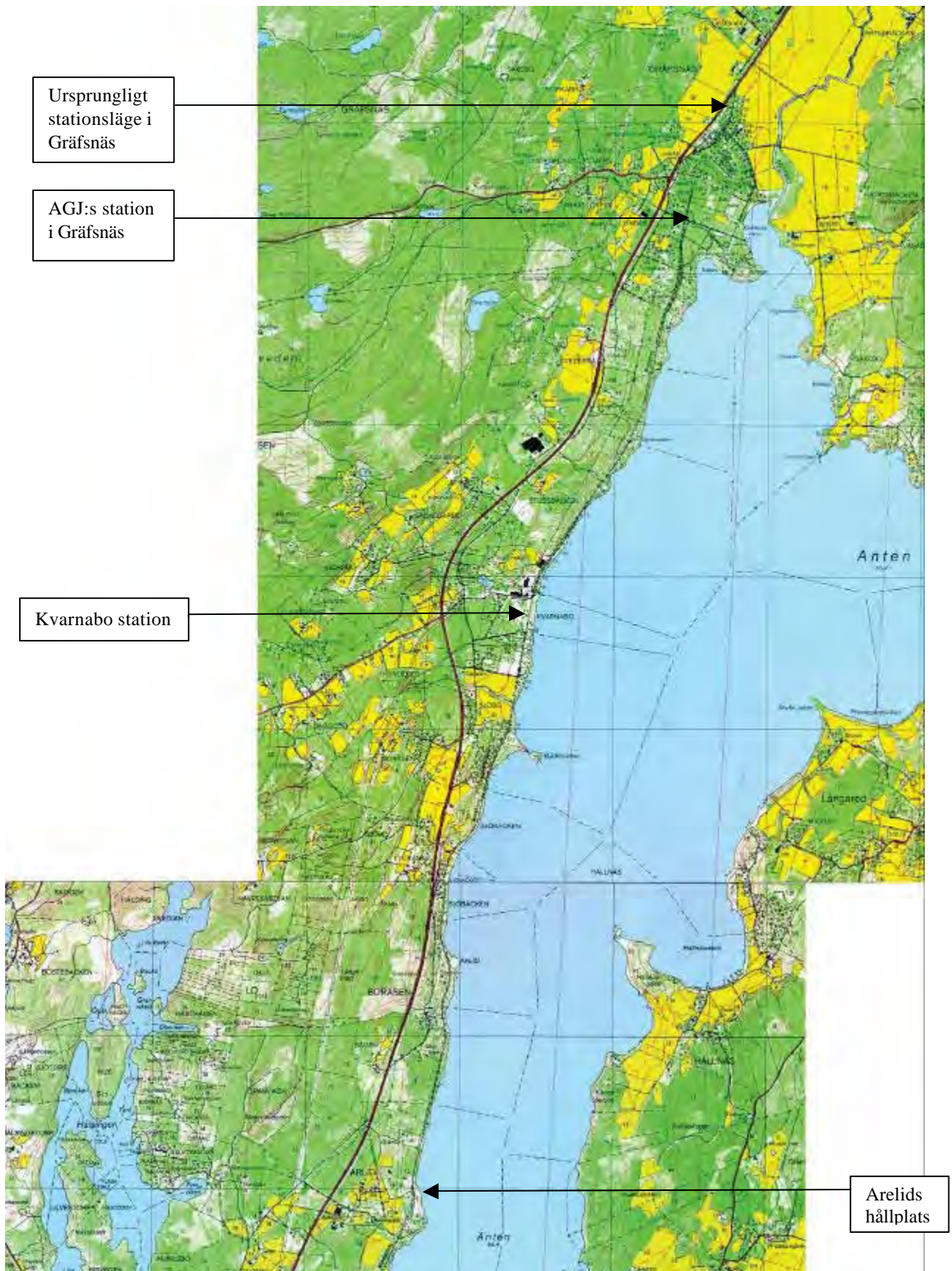
Avseende avsnitten som innehåller kulturhistoriska värderingar bör nämnas att ingen annan smalspårig järnväg besökts. Någon direkt jämförelse har därför inte gjorts. Bedömningen av Anten-Gräfsnäs kulturhistoriska värde bygger på gängse byggnadsantikvariska utgångspunkter (se bl a Unnerbäck m fl i tidskriften Kulturmiljövård 1-2, 1995) samt viss allmänkunskap om järnvägsmiljöer. En jämförelse med andra banor, eller besiktning av övriga delar och miljöer längs f d Västgötabanan har inte rymts inom ramen för denna dokumentation. Bl a på denna punkt skiljer sig därför utgångspunkten för värderingen från Innovatums del av utredningen.

ÖVERSIKT, BANAN FRÅN BROBACKA TILL GRÄFSNÄS

Södra delen av Anten-Gräfsnäs Järnväg (från ekonomiska kartan Hol 7C:60)



Norra delen av Anten-Gräfsnäs Järnväg med omgivningar
(Från ekonomiska kartorna Hol 7C:60 och Sollebrunn 7C:80)



Omgivning/landskap

Anten-Gräfsnäs museijärnväg är 13 km lång och sträcker sig i stort sett i nord-sydlig riktning längs sjön Antens västra strand mellan i Brobacka (vid Åsjön) i söder till Gräfsnäs i norr. Det är en kvarvarande del av den 129 km långa järnvägen Göteborg – Skara som öppnades 1900 av Västergötland-Göteborgs järnväg (VGJ), Västgötabanan. 1948 förstatligades banan och kom att tillhöra SJ och under 1960-80-talen lades banan etappvis ner. Den bandelen som sträckan Anten-Gräfsnäs ingick lades ner 1970 och sedan 1971 har museiföreningen Anten-Gräfsnäs Järnväg (AGJ) bedrivit museitrafik här.

Museijärnvägen är belägen i Alingsås kommun och huvudsakligen i Långareds socken. Banans nordligaste del och Gräfsnäs samhälle är belägen i Erska socken. Gränsen mellan Erska och Långared går ca en km söder om Gräfsnäs nuvarande station. Banans södra del låg tidigare inom Östads socken, vilken delades 1974 då socknens norra del överfördes från Lerums till Alingsås kommun och Långareds församling. Den tidigare sockengränsen mellan Östad och Långared passerade banan vid Ödegärdet/Dirhuvden ca 2 km norr om Antens station.

Erska och Långareds socknar har i huvudsak dominerats av små och medelstora jordbruksfastigheter. Långareds socken är belägen på båda sidor om sjön Anten medan Erska har sin utbredning längs Mellbydalens öppna odlingslandskap norr om sjön. Landskapet nordväst, väster och sydost om sjön ligger inom Risveden, som är en av Västergötlands största sammanhängande skogsbygder. Det område längs banan längst i söder som tidigare tillhörde Östads socken präglas av Risvedens skogsbygd och områden med öppen jordbruksmark. Området har under lång tid dominerats av Östads säteri, vars huvudgård är belägen vid sjön Mjörn ca 5 km söder om Antens station.

Landskapsbilden kring banans domineras av dess sträckning längs sjön Anten. Huvuddelen av banan går alldeles intill sjön vilket bidrar till de skönhetsvärden som bansträckningen har.

Förutom bebyggelsekoncentrationer vid Antens station, Kvarnabo och Gräfsnäs finns jordbruksbebyggelse i anslutning till banan främst längst sträckan vid Humlebo banvaktarstuga och Arelids hållplats. I övrigt finns en hel del sommarstugor längs sjön. Främst vid Gräfsnäs finns också ett antal sommarvillor från 1900-talets början. Bandelen söder om Antens station domineras av Brobackatunneln, 196 m lång, och vyn över Åsjön med vackra naturscenerier.

Bana och byggnader

För en utförligare beskrivning av tillkomsten av VGJ, se bl a Mannerfelt och Lundin.

Anläggning

Järnvägen är smalspårig med spårvidden 891 mm. Detta var den vanligaste smalspårstypen i Sverige och kallades också ”trefotabanor” då spårvidden motsvarade tre svenska fot. Banans sträckning, kurvor, plan och profil är densamma som när järnvägen byggdes (1897-1900). Sträckningen följer till stor del sjöns Antens strandlinje med mjuka kurvor. Längs banan finns också ett antal raksträckor på ca 500 m – 1 km längd. De mest framträdande är belägna i

anslutning till Antens station, från Dirhuvdens uppställningsbangård och söderut, norr och söder om Humlebo banvaktarboställe, norr och söder om Arelids hållplats och söder om Kvarnabo station.



Del av banan mellan Arelid och Kvarnabo. Stora delar av banan präglas av dess läge intill sjön Antens västra strand.

På ett flertal ställen, främst längs banans södra del, från Ödegärdet/Dirhuvdens uppställningsbangård och söderut finns en del bergskärningar.



Bergskärning norr om Anten station.

Själva banvallens och spårens utformning är idag densamma som när banan anlades. Marken har grävts ut till frostfritt djup och uppbyggnaden består sedan av grus med grövre material i botten och finare dimensioner uppåt. Det viktiga är att banans slipers ej skall förskjutas genom tjäl rörelser i marken och att banvallen skall vara dränerande. På slipers av trä är sedan rälsen fästad med underlagsplattor av järn för att ej skada slipern. Efterhand som tyngden för lok och vagnar ökat har rälsen bytts ut till kraftigare dimensioner. Rälsen var från början s k 17,4 kg räls (d v s en vikt av 17,4 kg per meter) men denna byttes redan efter ett 10-tal år till kraftigare räls (den gamla rälsen användes på nybyggda linjer med mindre trafik). Efter förstatligandet 1948 genomförde SJ en ordentlig upprustning av banan på 1950-talet och bytte bl a rälsen till 27,8 kg räls av ”1878 års modell” i längder om 20 m. Underläggsplattor av järn lades in under rälsfoten för att undvika rälsens nedtryckning i slipern. Den gamla rälsen var av kortare längder. Rälslängderna är nu liksom tidigare hopfästade med s k skarvjärn.

Konstbyggnader

Brobackatunneln

I anslutning till museibanans södra ände finns den 196 m långa Brobackatunneln, en av två tunnlar som byggdes utmed Västgötabanan. Bron var en av de första som sprängdes med dynamit. Inuti tunneln är bergväggarna kala och delvis förstärkta med betong och järnbult. Den norra tunnel mynningen är endast uthuggen i berget medan södra tunnelmynningen har en portal av tuktad granit. Stenen här är av samma slag som använts till AGJ:s två broar och stentrummorna längs banan (se broar, stentrummor nedan). I mitten av tunneln finns en sprängd öppning mot Åsjön i öster som använts för att få ut skrotsten. Öppningen är sedan länge delvis igensatt med betong och ett träplank.

1970-94 användes bansträckningen mellan Antens station och AGJ:s slutpunkt söder om tunneln som uppställningsspår av museiföreningen. 1994 återinvigdes sträckan för trafik av föreningen sedan tunneln upprustats genom skrotning av lös sten och förstärkning med järnbultar och tätning med betong. Vid banans södra slutpunkt ca 300 m söder om tunnelmynningen anlades en enkel hållplats motsvarande en träplattform.

Landskapsbilden och naturen vid Brobacka kan tillmäts särskilda upplevelsevärden. Längs Åsjön stupar bergsidorna brant ner i sjön vilket ger ett storslaget intryck. Järnvägspassagen vid Brobacka har också under lång tid varit ett vanligt vykortsmotiv. I samband med ombyggnaden av länsväg 190 under 1960-talet kom dock tunneln att skymmas av den nya vägbron och ej som tidigare framträda mot vägarna och den öppna dalgången i söder.



Brobackatunnelns södra mynning.



Brobackatunneln norra mynning.

Broar

Längs banan finns två järnvägsbroar av samma utformning. Den ena är belägen 600 m norr om Antens station där landsvägen tidigare passerade under järnvägen. Den andra är belägen i Kvarnabo 200 m norr om stationshuset där ett vattendrag leder under järnvägen. Broarna är uppförda av stålbalkar med I-profil som vilar på fundament av tuktad granit. Vid sidan av rälsen finns plankkonstruktioner med räcken av metall. Broarna är ursprungliga men totalrenoverades 1992 genom demontering, blästring, målning och montering med nya broslipers. Trävirket har bytts efterhand.



Bron ca 200 norr om Kvarnabo station, som skymtar i bakgrunden.



Bron över den gamla landsvägen, ca 600 m norr om Antens station.

Stentrummor

Längs banan finns ett antal (troligen åtta st) ursprungliga stentrummor bevarade. De är belägna där mindre vattendrag passerar järnvägen för att rinna ut mot sjön Anten. De är av samma utformning, konstruerade med tuktade granitblock både som sidostycken och överdel.



Stentrumma ca 200 m söder om Dirhuvdens uppställningsbangård.

Signaler, växlar, skyltar, bommar, grindar, staket

Av signalerna vid stationerna finns vid Anten ljussignaler med betongmaster som tillkom 1957. Ställverk, växlar och signaler tillkom delvis också vid SJ:s upprustning av banan på 1950-talet. I övrigt är de av varierande ålder och i allmänhet hitflyttat från andra delar av gamla VGJ eller andra banor. Vid Kvarnabo och Gräfsnäs finns ditflyttade äldre mekaniska semaforer som manövreras med vevställverk.



Semafor söder om Kvarnabo station.

Av de många skyltar som finns längs banan är kilometerskyltar (som anger kilometerantal från Göteborg) och lutningsvisare (som visar banans lutningsgrad) ursprungliga. Övriga skyltar längs spåret (för reglering av tågtrafiken och vid vägkorsningar) är av varierande ålder och ursprung. Bommar med ljud

Vid de lite större vägövergångarna har under museibanans tid tillkommit bomanläggningar med ljussignaler och klockor vid Antens station och vid den s k Ödegärdesvägen ca 1200 m norr om stationen och vid vägövergången intill nuvarande stationen i Gräfsnäs. Övriga vägövergångar är obevakade.



Ödegärdesvägen korsar järnvägen.

Vid flera av de små mer eller mindre brukade vägar som korsar järnvägen längs sträckningen mellan Humlebo banvaktarstuga och Arelid hållplats finns delvis bevarade äldre grindar.

Tidigare har också funnits staket längs hela banan med syftet att hålla djur borta från spåret. Det ingick bl a i banvakternas uppgift att hålla staketet i skick. Söder om Humlebo finns delar av ett äldre staket bevarat.



Mindre väg korsar järnvägen ca 400 m söder om Arelids hållplats. I bakgrunden sjön Anten. Foto från väster.

Kommunikationsleder, vägsträckningar

Äldre kommunikationsstruktur

Parallellt med och väster om Anten-Gräfsnäs järnväg leder länsväg 190. Den nuvarande vägsträckningen tillkom omkring 1966. Vägen är idag relativt livligt trafikerad och utgör bl a en del huvudvägen mellan Trollhättan, Sollebrunn och Alingsås. Dess historia som större genomfartsväg är dock inte så gammal. Sedan lång tillbaka utgjorde de besvärliga passen mellan Risveden och sjön Anten naturliga hinder. En av huvudvägarna mellan Västgötaslätten och Götaälvdalen passerade långt in på 1900-talet genom Risveden mot Skepplanda och Lödöse. En mycket gammal förbindelse som bl a var en del av vägen mellan de medeltida städerna Skara och Lödöse.

När Västgötabanan anlades drogs denna huvudsakligen genom bebyggda trakter till skillnad mot många andra järnvägsbyggen vid 1800-talets slut, vilka anlades genom obebyggda trakter med syftet att stimulera näringslivs – och bebyggelseutveckling (en slags kolonisationstanke). Området kring bandelen Anten-Gräfsnäs, med mindre utvecklade vägtrafik och glesare bebyggelse, i kanten av Risveden, utgjorde därvidlag i viss mån ett undantag från den övriga linjen Göteborg-Skara.

Landsvägen

På 1890-talets ekonomiska karta framgår dock en ordentlig landsväg, föregångare till väg 190 med i princip samma sträckning som var i bruk fram till ombyggnaden på 1960-talet. Landsvägen sträckning var alltså densamma under den tid som järnvägen trafikerades av VGJ och SJ. Sträckningen kan i stort sägas motsvara dagens väg 190. Vägen var dock mindre rak, slingrade sig fram och korsade järnvägen på ett par ställen, korsningar som försvann vid 1960-talets ombyggnad. Vid Brobacka ledde vägen tidigare längs höjdryggen väster om den nuvarande vägbron. Ca 200 m söder om Antens station finns en ännu skönjbar plankorsning från vilken landsvägen fortsatte öster om spåren genom och Antens station. Genom Anten ledde vägen parallellt med järnvägen och Ålanda ström på vägens östra sida. 600 m norr om stationen finns en vägport (se broar ovan) där vägen passerar under järnvägen för att fortsätta på dess östra sida.

Övriga vägar

Förutom den gamla landsvägen korsas banan av ett flertal mindre vägar. Ett karaktäristiskt inslag i det öppna odlingslandskapet norr om Humlebo banvaktarboställe utgörs av de små brukningsvägar som här korsar järnvägen.

Vägtrafik

Från 1920-talet kom landsvägstrafiken efterhand att spela allt större roll för transportererna i Sverige. Lastbilar och bussar utvecklades samtidigt som vägarna förbättrades. VGJ kom därför att, liksom många andra trafik företag att bedriva lastbils- och busstrafik som komplement till järnvägen. På sikt ledde dock utvecklingen till de många

järnvägsnedläggelserna från 1950-talet och framåt. Omkring 1930 startade VGJ buss- och lastbilstrafik i egen regi, bl a mjölktransporter. Trafiken togs sedan togs över av SJ vid förstatligandet av VGJ 1948. En knutpunkt för busstrafik längs järnvägen var Antens station där busslinjer anslöt både från Alingsås och Älvängen.

Vattenvägar

Sjön Anten har naturligtvis under lång tid nyttjats för kommunikation och som sammanhållande faktor för bygden. En tydlig avspegling av detta är Långareds sockens geografiska läge på båda sidor om sjön. Långareds kyrka är belägen på östra sidan av sjön och från bl a Kvarnabo på västra sidan har kyrkbåtar utgått. Åren 1906-25 trafikerade passagerarbåten "Greve Gorner" en fast linje på Anten. Båttrafiken var samordnad med tågtrafiken på VGJ då båtarna anlöpte Kvarnabo brygga, belägen strax norr om järnvägsstationen. Den lilla hamnliknande platsen finns kvar med rester av bryggan. Enligt uppgift har här också funnits en väntkur, uppförd i mitten av 1930-talet. "Greve Gorner" ägdes och kördes av Antens Båtförening där man kunde bli medlem genom att köpa andelsbevis. Medlemmarnas intresse var i första hand att förbättra möjligheten till avsättning av sina skogs- och jordbruksprodukter men persontransporterna var även betydelsefulla. Förbindelsen användes bl a av hantverkare och snickare som hade arbete i Göteborg. De sk k Alebönderna som var med och byggde landshövdingehuset i Göteborg kom också från denna trakt. Den reguljära båttrafiken ersattes under 1920-talet av bussar. Fram till omkring 1950-talet trafikerades däremot Anten av "Gustav Wasa" en båt för Nöjes- och utflyktstrafik.

Byggnader

De enskilda byggnaderna finns närmare beskrivna under respektive delmiljö nedan. Här ges en översiktlig bild av helheten. Sammanfattningsvis kan nämnas att det längs AGJ finns två ursprungliga stationsmiljöer bevarade, Anten och Kvarnabo varav Antens stationsområde delvis förändrats under museijärnvägens tid då föreningen byggt ett antal nya byggnader och utvidgat spårområdet för sin verksamhet. Vidare finns Humlebo banvaktarboställe bevarat. I Gräfsnäs finns en ny station som tillkommit under föreningens tid. Stationshuset där är ett ditflyttat från Björsared, en f d station längs VGJ.

Arkitekten

Enligt gängse modell uppfördes stationshusen längs VGJ efter typritningar indelade i olika klasser beroende på stationernas status och betydelse. Arkitekt var Adrian Crispin Peterson (1835-1912) tillsammans med sin son, arkitekten Carl August Crispin (1867-1929). Peterson var en av landets mest kända arkitekter vid denna tid och hans kontor det mest produktiva under perioden 1870-1910. Han hade börjat sin arkitektbana på 1850-talet som assistent till A W Edelsvärd, känd bl a som SJ: förste chefsarkitekt 1855-95. Under denna period uppfördes 297 stationshus under Edelsvärds ledning. Adrian Peterson ritade såväl kyrkor som profana byggnader främst i Göteborg och Västsverige. Som tidigare medarbetare till Edelsvärd var även inriktningen på järnvägsstationer naturlig.

Stationshus, banvaktstugor och ekonomibyggnader

Stationshusen längs VGJ var indelade i fyra klasser varav klass 1 endast utgjordes av stationen i Göteborg. Liksom på andra banor fick själva huvudstationen en mer påkostad och större utformning än banans övriga stationer. En parallell kan dras till en annan stor privatbana i Göteborg, Bergslagermas järnväg (BJ) vars huvudstation finns bevarad strax nordost om Göteborgs centralstation. VGJ:s station var ursprungligen belägen vid Lilla Bommens hamn men stationen flyttades 1932 härifrån till ett nytt läge intill centralstationen. Här togs en ny tidstypiskt utformad tegelbyggnad i bruk, vilken ännu finns kvar. Det ursprungliga stationshuset vid Lilla Bommen var en monumentalt utformad träbyggnad som stod nära Petersons villaarkitektur. Stationerna, av trä, längs banan gavs också en tidstypisk utformning med fornnordiskt inspirerad träornamentik, liggande och stående fasspångpanel och korspostfönster med spröjsade överluffer. Till varje station hörde också uthus, jordkällare och för stationerna av klass 2 och 3 ett godsmagasin samt en särskild byggnad för avträde. Ekonomibyggnaderna utfördes också efter typritningar med motsvarande stildrag som stationshusen. Även den inbördes placeringen av byggnaderna följde också i allmänhet ett likartat mönster med stationshuset i mitten med godsmagasinet och avträdet norr därom, och uthuset söder om stationshuset

I museiföreningen Anten-Gräfsnäs ägo finns ett intressant ritningsmaterial (förtecknat som bilaga 4). Ursprungliga ritningar från byggnadstiden är i form av blåkopior eller fotostatkopior. Av materialet framgår bl a att motsvarande stationshus klass 2 kallas mellanstation, klass 3 större hållplats och klass 4 banvaktstuga med väntsal.

Som en anmärkning kan nämnas att det hade verkat rimligare ur VGJ-perspektiv att kalla klass 3 för mellanstation då klass 1 endast utgjordes av stationshuset i Göteborg och övriga stationshus tillhörde klass 2,3 och 4. Undantag var stationerna Vara och Håkantorp (uppförda av UVHJ, Uddevalla-Vänerborg-Herrljunga-Järnväg) och Skara som ursprungligen hörde till LSSJ, Lidköping-Skövde och Stenstorps järnväg, senare sammanlagd med VGJ.

Av stationerna/hållplatserna längs Anten-Gräfsnäs hörde Anten till klass 3 och Kvarnabo till klass 4. Enligt uppgift var Antens station en "hybrid". Spårområdets storlek med avseende på bl a godshantering skall ha motsvarat klass 2 men stationshuset uppfördes som klass 3. Stationshuset var först planerat att uppföras som klass 2 men efter påtryckningar från baron Jonas Alströmer på Östads säteri (ca 5 km söderut) blev säteriets närbelägna station Mjörnsjö förändrad från klass 3, till klass 2. Anten fick då stå tillbaka för Mjörnsjö.

Stationshus av klass 4 finns idag också representerat i Gräfsnäs dit museiföreningen flyttat stationshuset från Björsared, beläget mellan Gråbo och Göteborg. Även läget för stationen i Gräfsnäs har tillkommit under museijärnvägens tid. Tidigare låg Gräfsnäs station ca 600 m norrut och anlades med stationshus av klass två med en särskild byggnad för järnvägsrestaurang. Gränsdragningen mellan station och hållplats kan med tiden ha förändrats och vad som vid byggnadstiden kallades hållplats har sannolikt uppgraderats till stationer efter hand. Ett förhållande som gäller både Anten och Kvarnabo.

Adrian Petersons och Carl Crispins byggnadsritningar kom också att användas för Trollhättan-Nossebro järnväg, TNJ eller "Nossebrobanan", invigd 1916 och nedlagd 1968. Denna bana hade starka kopplingar till VGJ bl a genom sin anslutning till till VGJ:s station i Nossebro. TNJ var från början ett eget bolag men hade inget eget rullande material utan hyrde

detta av VGJ. 1925 inköptes av TNJ av VGJ. I boken ”Nossebrobanan – ett 75 årsjubileum” av Bertil Thulin finns en del av ritningsmaterialet redovisat (se bilaga 1).

Tillsammans med museiföreningens ritningsmaterial (som delvis är detsamma) ges en komplett bild av stationshusen av klass 2, 3 och 4 med tillhörande uthus (d v s alla VGJ:s ursprungliga stationer utom Göteborg) samt banvaktarstugorna med uthus. Även ritning av godsmagasin av den typ som sannolikt fanns på alla stationer av klass 2 och 3 finns i materialet. Det är ett sådant magasin som finns bevarat på Antens station. Ritningsmaterial och diverse handlingar, byggnadsbeskrivningar m m finns också på landsarkivet i Göteborg.

Ritningsmaterialet ger den karaktäristiska bilden av typformade byggnader som återfinns längs de olika järnvägslinjer som anlades i Sverige under 1800-talets slut och 1900-talets början där ff a. stationshusen längs de olika banorna fick sin speciella utformning. Vid VGJ kan man se en skiljelinje mellan stationshusen av klass 2 och 3 jämfört med stationshusen av klass 4 och banvaktstugorna. De förra utformades som byggnader på s k dubbel bredd, d v s med avdelande väggar mitt i huset med rum som inte är genomgående från långsida till långsida. Planlösningen för klass 3 (dit Antens station hör) motsvarar det s k västsvenska dubbelhuset med en i princip kvadratisk plan indelad i fyra rum på nedervåningen. De minsta stationshusen (klass 4) och banvaktstugorna byggdes däremot på enkel bredd. Ritningarna är i princip lika, med ett bostadsrum och kök på nedervåningen till vilket lagts till en väntsal och en mindre expedition mot ena gaveln på stationshusen. Ritningarna betecknas antingen ”banvaktstuga med väntsal” och ”banvaktstuga utan väntsal”. Kategorin finns representerad vid AGJ vid Kvarnabo station, Humlebo banvaktarstuga och vid Gräfsnäs (ditflyttade stationshuset från Björsared). Utefter VGJ-linjerna Göteborg-Skara och Tumbleberg-Håkantorp fanns sammanlagt 33 banvaktstugor, varav 8 var förenade med hållplatser och 25 friliggande.

Om man ser på funktionsuppdelningen i stationshusen gick en skiljelinje mellan klass 2 jämfört med klass 3 och 4. Vid klass 2 inrymde nedervåningen enbart utrymmen för tågtrafiken, vid de övriga både bostad, expedition och väntsal. Klass 2-husen som hade frontespiser på båda långsidor inrymde på övervåningen tre bostadsrum och kök. På nedervåningen fanns expedition, två väntsal (en för 1:a och 2:a klass resenärer och en för 3:e klass) samt ett bagagerum. Stationshusen av klass 3 och 4 inrymde ett bostadsrum och kök, expedition och en gemensam väntsal på nedervåningen. På övervåningarna fanns i klass 3, två vindskammare och i klass 4 en vindskammare.

Klass 3 hade motsvarande en frontespis på baksidan (ej mot järnvägen) som inrymde trapphus och en övre hall.

Uthusen uppdelades i två kategorier. Den större typen användes vid stationshus av klass 2 och 3 och bestod av en långa indelad i vedbod, brygghus och materialbod. Ritningarna benämns ”Ekonomibyggnader för mellanstationer”. En sådan ursprunglig byggnad finns bevarad vid Anten. Vid klass 4 byggdes mindre uthuslängor, ”Ekonomibyggnad för banvaktstugor” som var indelad i en ved- och materialbod och ett mindre djurstall med kobås och dygnstad. Intill djurstallet fanns också ett avträde. Ett sådant ursprunglig uthus finns bevarat vid Humlebo banvaktstuga. Vid Kvarnabo tillbyggdes uthuset av samma slag 1941 med en vinkelbyggnad. I det här använda ritningsmaterialet finns inte någon särskild ritning för jordkällare men sådana har sannolikt uppförts vid alla stationerna/hållplatserna. Jordkällare finns bevarade både vid Antens och Kvarnabo stationer. Byggnadsritningar finns däremot både för godsmagasin och särskild avträdesbyggnad vilka sannolikt främst har uppfört på

stationerna/hållplatserna av klass 2 och 3. Ett sådant godsmagasin finns idag bevarat vid Antens station medan bevarad avträdesbyggnad saknas längs AGJ. Avträdesbyggnaden innehöll tre sittbås och en pissoar. På stationerna/hållplatserna av klass 4 och vid banvaktstugorna var som nämnts ett avträde inrymt i uthuset intill kobåset.

Förutom de här, främst utifrån ritningsmaterialet, beskrivna byggnaderna har längs banan tillkommit ytterligare byggnader både före och efter museijärnvägens tid. Beskrivningen av dessa återfinns under respektive delmiljö nedan.

ANTENS STATION

Omgivning

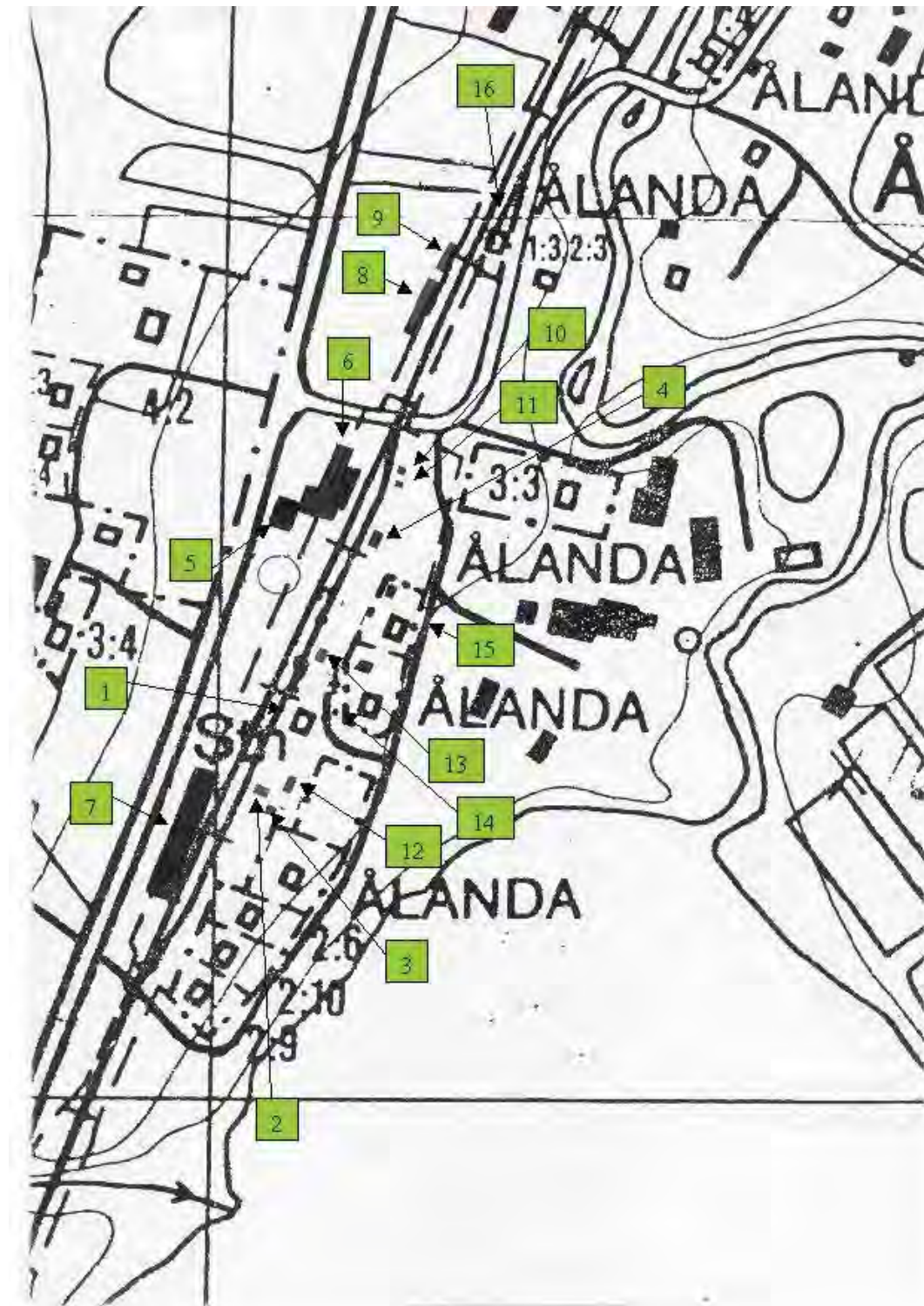
Det lilla samhället Anten är beläget där de två sjöarna Anten och Åsjön förenas genom Kvarnsjön och Ålanda ström, en åfåra ca en km lång och som utgör Antens utlopp mot söder. Vattnet fortsätter sedan söderut genom Åsjön och vidare ut i Mjörn vid Brobacka. Anten sträcker sig ca en mil i nord-sydlig riktning medan Åsjön och Kvarnsjön är betydligt mindre sjöar.

Ålanda ström är Risvedens mest betydande vattendrag och här har vattenkraften utnyttjats under lång tid. Där Kvarnsjön övergår till Ålanda ström finns Ålanda kvarn. Kvarnbyggnaden, från 1918, är väl bibehållen men verksamheten på platsen går längre tillbaka än så. På 1890-talets ekonomiska karta finns både såg- och kvarnrörelse markerade där. Namnet Ålanda syftar på "terrängen" (land) som ligger intill ån. Åsjön benämndes tidigare Ålandasjön. Ålanda var också namnet på den lilla by (några få gårdar och ett par torp) som låg här när järnvägen anlades. Tidigt förekom också namnet (i varje fall som arbetsnamn innan järnvägen togs i drift) Ålanda station. Enligt uppgift bestämdes dock namnet till Anten då det ansågs mera passande att knyta an till läget nära sjön Anten. Lokaliseringen av stationen är bl a kopplad till sågverksrörelsen och de stora timmeravverkningar som ägde rum här under 1900-talets början. Det har funnits bl a ett 420 m långt stickspår till en flotträna från ett sågverk vid Valsjön ca 3,5 km väster om Anten. Sågverket i Anten, nedlagt 1972, kom under 1900-talet att byggas upp ganska nära stationen, där Ålanda ström rinner ut i Åsjön. Vid sågverket tillverkades bl a monteringsfärdiga hus som transporterades vidare med järnvägen. Från början var det timmerbyggnader gjorda av sk Alebönder, kända för sin snickarkonst. Nästa steg var spontade hus och sedan omkring 1940 kom ett nytt system med regler och isolering.

Någon direkt tätortsbildning växte aldrig fram kring Antens station. Anten kan istället karaktäriseras som en landsbygdsstation vilken givit upphov till en viss bebyggelsekoncentration, främst kopplad till sågen och järnvägen. Det har också funnits flera affärer. Bebyggelsen består av ett fåtal enskilda bostadsfastigheter tillsammans med några äldre gårdar, det nedlagda sågverket och den gamla kvarnen. Söder om stationen finns bl a tre sk Anten-hus, monteringsfärdiga hus producerade på Antens sågverk åren omkring 1940. Byggnaderna är väl synliga från väg 190 varav det sydligast är mest välbevarat i ursprunglig utformning. Förutom järnvägsstationen, som i likhet med de flesta andra stationer utefter VGJ och andra banor också inrymde poststation, har funnits lanthandel i Anten.

Under 1960-talet lades huvuddelen av järnvägstrafiken på gamla VGJ gradvis ner. Antens station avbemannades 1964 och 1970 upphörde trafiken på sträckan Anten-Gräfsnäs. Under 1970-talet lades också posten, affären och sågverket ner. I stället har sedan museiföreningen startade sin verksamhet i Anten 1971 stationsområdet genomgått en markant förändring. Föreningens verksamheten har sedan dess vuxit väsentligt, vilket avspeglar sig i ett relativt stort antal nya byggnader och utökat språrområde. Under sommarhalvårets trafikperiod är verksamheten ganska omfattande med tågtrafik, passagerare/besökare och personal.

Närmiljö



Utdrag från ekonomiska kartan 7C6a, 7260.

De numrerade byggnaderna är även beskriva under rubriken "Byggnader" nedan.

Själva stationsområdet utsträcker sig ca 400 m längs den nord-sydligt orienterade järnvägen. Själva stationshuset (1) med perrong är beläget öster om spåren. Från stationshuset och västerut finns bangården med spår 1-6 som avgränsas i väster av länsväg 190. Spårområdet norra del korsas av den mindre landsväg som leder från väg 190 mot Långareds kyrka på östra sidan av sjön Anten. Vid väg-spårkorsningen finns bommar med signaler. Huvuddelen av spårområdet är beläget söder om vägen och norr om den stora museihallen (7).

Intill byggnaderna (4), (10) och (11) finns en grusad plan för parkering. Söder om denna finns grusade ytor längs spåren och kring stationshuset. I anslutning till de grusade ytorna finns grösytor och trädplanteringar bl a i linje med spåren närmast stationshuset. Söder om stationshuset finns den gamla trädgården som idag består av en gräsmatta med lite träd- och buskplanteringar i anslutning till ett ursprungligt uthus (2) och jordkällare (3) samt caféet (12), ett ditflyttat och ombyggt f d uthus av samma typ som (2). En god minnesbild med skiss över trädgårdens utformning på 1930-talet finns i tidskriften Jernvägsnytt 1:94. Här framgår att det fanns en rundel med en lönn framför (öster om) stationshuset, fruktträdgård, hagtornshäckar och en rad med lindar längs spåret mm.

Antens stationsområde kan idag sägas utgöra ett mellanting mellan en bevarad ursprunglig mindre stationsmiljö och en skapad järnvägmuseimiljö. De ursprungliga byggnaderna (1-4) finns bevarade på sina ursprungliga platser och i ursprungligt/äldre skick tillsammans med ett antal nya byggnader, spår och anläggningar. De stora förändringarna är utbyggnaden av bangården med nya spår, byggnader och anläggningar för drift och underhåll av lok och vagnar. Sedan 1970 (när SJ lade ner bansträckan Anten-Gräfsnäs och museitrafiken startade) har spår 4-6 tillkommit. Byggnader i anslutning till spåren utgörs av verkstad (5) och lokstall (6) med en bockkran intill. Spårområdet avslutas i söder av den stora museihallen (som täcker tre spår). Längst i norr finns några av museiföreningen uppförda byggnader, ett banarbetsstall och en dressinbod. På bangårdsområdet (intill spår 6) har också en tillkommit vändskiva, smörjgrav och kolgård.

Som en del av det utbyggda spårområdet har också antalet växlar ökat från tre växlar 1970 till ett 15-tal idag.

Närmast intill stationshuset har också en perrong uppbyggd av tuktad granit tillkommit (anlagd 1979). Tidigare fanns ingen särskild perronguppbyggnad vilket avspeglade utformningen som enkel landsbygdsstation. Ett starkt motiv för anläggandet av perrong, både i Anten och Kvarnabo, var trafiksäkerhetsmässigt, att avgränsa passagerare/besökare från rullande tåg.

Generellt kan sägas att förändringarna vid Antens station speglar den stora ökningen av museitrafiken och föreningens verksamhet sedan starten vid Anten-Gräfsnäs 1970. Då det inte fanns något lokstall eller verkstad längs sträckan Anten-Gräfsnäs under VGJ/SJ tiden valde föreningen att göra Anten till AGJ:s huvudstation och bygga ut stationsanläggningen. Ser man på byggnadernas utformning framgår det att föreningen haft ambitionen att anpassa de nya byggnaderna till den historiska miljön och skapa en enhetlighet. Man har i huvudsak valt traditionella material och en utformning som överensstämmer med traditionellt byggande.



Del av Antens stationsområde mot söder. Till vänster stationshuset (1).

Byggnader

Numreringen är relaterad till kartan ”Utdrag från ekonomiska kartan 7C6a, 7260”.

1.

Nuvarande funktion: Stationshus för museiföreningen, kök och övernattningsrum

Ursprunglig funktion: Stationshus, kombinerad järnvägs- och poststation, bostad (se bilaga med byggnadsritningar, ”Stationshus vid större hållplats”)

Tidigare funktion:

Utformning, material: 1 ½ våning. Timmerstomme med liggande och stående pärlspontpanel. Huvudsakligen 4-lufts korspostfönster med småspröjaste övre bågar. Sadeltak täckt av tvåkupigt lertegel.

Byggnadsår, ombyggnader: 1899. Tillbyggd godsexpedition på norra gaveln ca 1940. Under perioden ca 1940- 65 skedde vissa tidstypiska renoveringar, bl a fönster- och dörrbyten, interiöra förändringar av väntsal, kök, tågexpedition, färgsättning mm. Dessa ombyggnader har sedan i sin tur huvudsakligen förändrats sedan museiföreningen tog över 1971 med syftet att återställa byggnaden till ett mer ursprungligt utseende. Delar av 1940-50-talskaraktären finns bevarad.

Övrigt: I jämförelse med den standardritning för ”Stationshus vid större hållplats” som redovisas i bilagan byggnadsritningar är rumsfunktionerna spegelvända för Antens stationshus.

Kulturhistorisk värdering: Genom sin centrala funktion och bevarade äldre/ursprungliga utformning såväl exteriört som interiört av stort värde som enskilt objekt såväl som för miljön i Anten och för AGJ i sin helhet. Stationshuskategorin, klass 3 ur VGJ-perspektiv, finns endast representerad vid Anten.



Stationshuset mot nordväst.



Stationshuset mot Öster.



Stationshusets expedition.



Stationshusets väntsal.

2.

Nuvarande funktion: Uthus, förråd, f d bryggghus, toalett, vidbyggd hönsgård

Ursprunglig funktion: Uthus med bryggghus, materialbod och vedbod (se bilaga med byggnadsritningar, "Ekonomiebyggnad för mellanstationer").

Tidigare funktion:

Utformning, material: Stomme av regelverk med faluröd locklistpanel. Småspröjsade vita fönster. Snickeridetaljer. Sadeltak med tvåkupigt lertegel.

Byggnadsår, ombyggnader: 1899. Delar av interiören förändrad ca 1980-talet, bl a toalett installerad i f d vedboden.

Kulturhistorisk värdering: Genom sin funktion och huvudsakligen bevarade ursprungliga utformning av stort värde som enskilt objekt och för miljön i Anten AGJ i sin helhet. Enda uthuset av denna standardtyp längs VGJ med ursprunglig placering som finns representerad vid AGJ.



Uthuset (2) mot nordost.

3.

Nuvarande funktion: Överloppsbyggnad

Ursprunglig funktion: Jordkällare

Utformning, material: Uppbyggd av tuktad granit med överbyggnad av trä, sadeltak av papp

Byggnadsår: 1899

Övrigt: Delvis förfallen, behov av upprustning

Kulturhistorisk värdering: Betydelsefull genom sin funktion och som en del av den ursprungliga stationsmiljön vid Anten. Jordkällare fanns i regel vid varje station och banvaktarboställe. Kategorin finns representerad vid AGJ även i Kvarnabo (Humlebo banvaktarstuga har källare under huset).

4.

Nuvarande funktion: Snickeriverkstad, magasin

Ursprunglig funktion: Godsmagasin (se bilaga med byggnadsritningar, "Godsmagasin")

Tidigare funktion: Reparationsverkstad för lok och vagnar med provisorisk tillbyggnad, "vinterpalatset", 1970-76.

Utformning, material: Stomme av regelverk klädd med faluröd liggande fasspontpanel. Sadeltak täckt av tvåkupigt lertegel.

Byggnadsår, ombyggnader: 1899. Genomgripande renoveringar utförda av föreningen 1969 då byggnaden var halvt nedriven och vägghpanel och golvplankor saknades samt 1985 (ny panel och nytt tak).

Kulturhistorisk värdering: Genom sin funktion och bevarade ursprungliga utformning av stort värde som enskilt objekt som och för miljön i Anten och AGJ i sin helhet. Enda godsmagasinet denna standardtyp längs VGJ som finns representerad vid AGJ.



Godsmagasinet (4) mot sydväst. C 3677_21

5.

Nuvarande funktion: Lokstall

Ursprunglig funktion: Lokstall

Utformning, material: Fasad av faluröd locklistpanel, sadeltak av korrugerad plåt.

Byggnadsår: Ca 1985

Kulturhistorisk värdering: Tillhör de byggnader som uppförts under museijärnvägens tid. Genom traditionell utformning i stil och material utgör den en betydelsefull del av museimiljön som tillkommit vid Antens station. I ett vidare perspektiv är byggnaden genom sin funktion viktig för driften vid AGJ.



Lokstallet mot söder med vändskiva framför och verkstadsbyggnaden (6) under tillbyggnad till höger. Längst till höger i bild skymtar godsmagasinet (4).

6.

Nuvarande funktion: Verkstad med bockkran

Ursprunglig funktion: Verkstad

Utformning, material: Fasad av faluröd locklistpanel, sadeltak av korrugerad plåt. Dekorativt utformade fönsterfoder som knyter an till godsmagasinet (4).

Byggnadsår, tillbyggnader: Verkstaden uppbyggd ca 1975, tillbyggd 1984, ytterligare tillbyggnad pågår.

Övrigt: Uppbyggd med delar bl a från omlastningsskjul och fönster från VGJ i Göteborg

Kulturhistorisk värdering: Tillhör de byggnader som uppförts under museijärnvägens tid.

Genom traditionell utformning i stil och material utgör den en betydelsefull del av museimiljön som tillkommit vid Antens station. I ett vidare perspektiv är byggnaden genom sin funktion viktig för AGJ:s verksamhet.

7.

Nuvarande funktion: Museihall för visning av rullande material under sommarhalvåret.

Förvaringshall under vinterhalvåret.

Ursprunglig funktion: Som nuvarande

Utformning, material: Faluröd locklistpanel. Sadeltak av korrugerad plåt. Rymmer tre spår i bredd.

Byggnadsår: 1986

Kulturhistorisk värdering: Tillhör de byggnader som uppförts under museijärnvägens tid.

Genom traditionell utformning i stil och material utgör den en betydelsefull del av museimiljön som tillkommit vid Antens station. I ett vidare perspektiv är byggnaden genom sin funktion viktig för AGJ:s verksamhet.

8.

Nuvarande funktion: Stall för banarbetsmaskiner

Ursprunglig funktion: Som ursprungligt

Utförning, material: Fasad av faluröd locklistpanel, sadeltak av korrugerad plåt. Dekorativt utformade fönsterfoder som knyter an till godsmagasinet (4).

Byggnadsår: 1980-tal

Kulturhistorisk värdering: Tillhör de byggnader som uppförts under museijärnvägens tid.

Genom traditionell utförning i stil och material utgör den en betydelsefull del av museimiljön som tillkommit vid Antens station. I ett vidare perspektiv är byggnaden genom sin funktion viktig för AGJ:s verksamhet.

9.

Nuvarande funktion: Dressinbod

Ursprunglig funktion: Dressinbod

Utförning, material: Fasad av faluröd locklistpanel, pulpettak med korrugerad plåt.

Byggnadsår: 1983

Kulturhistorisk värdering: Tillhör de byggnader som uppförts under museijärnvägens tid.

Genom traditionell utförning i stil och material utgör den en betydelsefull del av museimiljön som tillkommit vid Antens station. I ett vidare perspektiv är byggnaden genom sin funktion viktig för AGJ:s verksamhet.

10.

Nuvarande funktion: Olje- och färgbod, äldre dieselpump

Ursprunglig funktion: Som ursprunglig

Utförning, material: Stomme av regelverk med faluröd locklistpanel. Sadeltak täckt med papp.

Byggnadsår: Olje- och färgboden uppförd 1983. Dieselpumpen ditflyttad 1991 från SJ i Mellerud.

Kulturhistorisk värdering: Tillhör de byggnader som uppförts under museijärnvägens tid.

Genom traditionell utförning i stil och material utgör den en betydelsefull del av museimiljön som tillkommit vid Antens station. I ett vidare perspektiv är byggnaden genom sin funktion viktig för AGJ:s verksamhet.

11.

Nuvarande funktion: Vedbod

Ursprunglig funktion: Vedbod

Utförning, material: Fasad av faluröd gles slätpanel, pulpettak täckt av korrugerad plåt.

Byggnadsår: 1980-tal

Kulturhistorisk värdering: Tillhör de byggnader som uppförts under museijärnvägens tid.

Genom traditionell utförning i stil och material utgör den en betydelsefull del av museimiljön som tillkommit vid Antens station. I ett vidare perspektiv är byggnaden genom sin funktion viktig för AGJ:s verksamhet.

12.

Nuvarande funktion: Café

Ursprunglig funktion: Uthus vid Gendalens station (VGJ) av samma typ som Antens stations intilliggande bevarade uthus (2).

Utformning, material: Regelverk med faluröd locklistpanel. Sadeltak täckt med tvåkupigt lertegel.

Byggnadsår, ombyggnader: 1899, hitflyttat och genomgripande ombyggt 1982. Mått och delar av stommen original. I övrigt nytt med den ursprungliga exteriören som förebild. Interiören helt nyskapad för servering med kök.

Kulturhistorisk värdering: Tillhör de byggnader som tillkommit under museijärnvägens tid.

Genom traditionell utformning i stil och material utgör den en betydelsefull del av museimiljön som tillkommit vid Antens station. I ett vidare perspektiv är byggnaden genom sin funktion viktig för AGJ:s verksamhet.

13.

Nuvarande funktion: Kiosk

Ursprunglig funktion: Toalett, ”Afrädesbyggnad” vid Gräfsnäs station

Utformning, material: Fasad av stående pärlspåntpanel, sadeltak täckt av tvåkupigt tegel.

Byggnadsår, ombyggnader: 1899. Hitflyttad och ombyggd på 1970-talet, ytterligare ombyggd på 1980-talet.

Kulturhistorisk värdering: Tillhör de byggnader som tillkommit under museijärnvägens tid.

Genom traditionell utformning i stil och material utgör den en betydelsefull del av museimiljön som tillkommit vid Antens station. I ett vidare perspektiv är byggnaden genom sin funktion viktig för AGJ:s verksamhet.

14.

Nuvarande funktion: Telefonkiosk av äldre typ

Ursprunglig funktion: Som ovan

Utformning, material: Järnställning klädd med pärlspåntpanel, taktäckning av falsad plåt.

Byggnadsår, ombyggnader: Okänt ursprungsår, hitflyttad från Björsareds station (VGJ) 1987

Kulturhistorisk värdering: Tillhör de byggnader som tillkommit under museijärnvägens tid.

Genom dess äldre utformning är den anpassad till och utgör en del av museimiljön som tillkommit vid Antens station.

15. och 16.

I anslutning till själva stationsområdet finns två fastigheter som har ett miljömässigt och funktionellt samband med Antens station och museiföreningens verksamhet. Genom deras tidigare funktioner har de också en särskild historisk koppling till verksamheten vid järnvägen.

15.

Nuvarande funktion: Personalhus med garage och förrådsbyggnad.

Ursprunglig funktion: Sannolikt från början lanthandel på vån 1 och bostad på vån 2.

Tidigare funktion: Bostad

Utformning, material: Träbyggnad med panel av liggande och stående fasspåtpanel. Sadeltak täckt med formpressad papp. Garaget och förrådet är två mindre träbyggnader med faluröd locklistpanel med papptak.

Byggnadsår, ombyggnader: Huvudbyggnaden ca 1905, garaget och förrådet ca 1950.

Huvudbyggnaden bör ha genomgått ett flertal ombyggnader bl a i samband med ändrad funktion. Bl a har fönsterbyten skett på nedervåningen där affär tidigare var inrymd. Husets äldre karaktär är dock bevarad.

Övrigt: Enligt uppgift startades lanthandel intill Antens station relativt snart efter järnvägens tillkomst. Lanthandel fanns tidigare i Anten sedan slutet av 1800-talet i en byggnad vid Långaredsvägen mellan stationen och ålanda kvarn. Sannolikt uppfördes huvudbyggnaden för som lanthandel av en person vid namn Blomqvist men övertogs sedan av sågverksägaren Sven Carlsson som även bedrev lanthandel. Byggnad inrymde under många år, fram till nedläggningen 1971, ”Carlssons i Anten”. 1987 inköptes fastigheten av museiföreningen för att användas som personalhus med samlingsrum, kök, övernattningsrum. Huset kallas ”Paradiset” av museiföreningens medlemmar. Föreningen hade 1970-87 motsvarande verksamhet i ”Mejeriet” (Ålanda 1:3, 2:3, byggnad 16, nedan)

Kulturhistorisk värdering: Betydelse för stationsmiljön och lokalt historiskt värde genom dess tidigare funktion som hänger nära samman med järnvägen och det lilla ”stationssamhället”. Lanthandeln tillkom med järnvägen och lades i stort sett ner samtidigt som densamma lades ner. I ett vidare perspektiv är byggnaden genom sin funktion viktig för AGJ:s verksamhet.

16. Ålanda 1:3, 2:3

Nuvarande funktion: Bostadshus med uthus

Ursprunglig funktion: Bostadshus med uthus

Tidigare funktion: Personalhus för museiföreningen

Utformning, material: Bostadshuset av timmerstomme med faluröd stående fasspåtpanel. Sadeltak täckt med bandplåt. Uthus av trä med faluröd locklistpanel och sadeltak täckt med bandplåt.

Byggnadsår: Ca 1911, renoverat efter hand men huvudsakligen välbevarad ursprunglig utformning.

Övrigt: Kallas ”Mejeriet”. Har dock inte varit något mejeri men fastigheten användes som uppsamlingsplats för mjölkprodukter från bygden som skulle transporteras på järnvägen. Användes 1970-87 av museiföreningen som personalhus. Sålades 1987 som privatbostad till en föreningsmedlem då fastighet 15 ovan, ”Pardiset”, övertogs som personalhus.

Kulturhistorisk värdering: Betydelse för stationsmiljön och lokalt historiskt värde genom dess tidigare funktioner med koppling till järnvägen och det lilla stationssamhället. Välbevarad ursprunglig utformning.

Kulturhistorisk värdering

Sammantaget kan Antens station sägas utgöra en museimiljö med bevarade äldre och ursprungliga delar som utvidgats och förändrats under museibanetiden. Den ursprungliga stationsmiljön bestående av stationshus, uthus, jordkällare och godsmagasin med lastkaj och tre spår finns bevarad med relativt omfattande tillägg i form av utbyggd bangård och byggnader. En annan påtaglig förändring som skett under museiföreningens tid är också

återställandet av själva stationshuset där mycket av de förändringar som skett under främst SJ-tiden 1948-70 har ersatts med byggnadsdelar efterliknande den ursprungliga sekelskiftesutformningen.

Bedömningen av det kulturhistoriska värdet kan här utgå både från de bevarade fysiska "lämningarna" efter den epok som omfattar VGJ/SJ-tiden och tiden som museibanan AGJ. Antens stationsområde utgör därvidlag en blandning/helhet som inrymmer båda dessa delar, vilka båda bör tillmätas betydande kulturhistoriskt värde.

Den ursprungliga stationsmiljön är visserligen påtagligt förändrad samtidigt som de förändringar och tillägg som skett kan sägas vara väl anpassade till den äldre stationsmiljön. De nya byggnaderna och anläggningarna är i huvudsak uppförda i traditionell stil och byggt teknik.

De stora förändringarna av miljön rör ju drift och underhåll, verkstad lokstall, fler spår mm vilket i förlängningen leder till problematiken om bevarande av en autentisk miljö i förhållande till nödvändiga förändringar för att kunna driva museitrafiken som i sin tur till stor del är en förutsättning för ett bevarande av bansträckningen i sin helhet.

DIRHUVDENS UPPSTÄLLNINGSBANGÅRD

Ca 2 km norr om Antens station finns denna uppställningsbangård, anlagd och uppbyggd museiföreningen och där en stor del av föreningens fordon föreningen är placerade. Uppställningsbangården började anläggas på 1970-talet och har sedan dess successivt byggts ut. Där finns ett 10-tal uppställningsspår samt två hallar med stomme av stålbalkar och väggar av korrugerad plåt. Ena hallen sattes upp i slutet av 1970-talet och består av två sammanbyggda loksjud om 90 respektive 65 meter. 1998 uppfördes den senaste hallen som är 100 m lång.

Vid Dirhuvden finns också en ditflyttad byggnad. Det är en f d hållplatskur från Borås-Herrljunga järnväg. Enligt uppgift är den ursprungligen uppförd 1912 vid Frufällans hållplats ca 7 km norr om Borås. 1938 flyttades sedan till Skalle hållplats ett par km norr därom. Omkring 1972 övertogs den av AGJ och flyttades till Gräfsnäs där den användes som expeditionslokal tills det nuvarande stationshuset togs i bruk ca 1990 (se Gräfsnäs nedan). Hållplatskurens äldre utformning och karaktär är i stort bevarad. Det är liten byggnad med liggande fasspånpanel och stående pärlspånpanel samt träornamentik vid gavelspetsarna. Sadeltaket är täckt av papp.



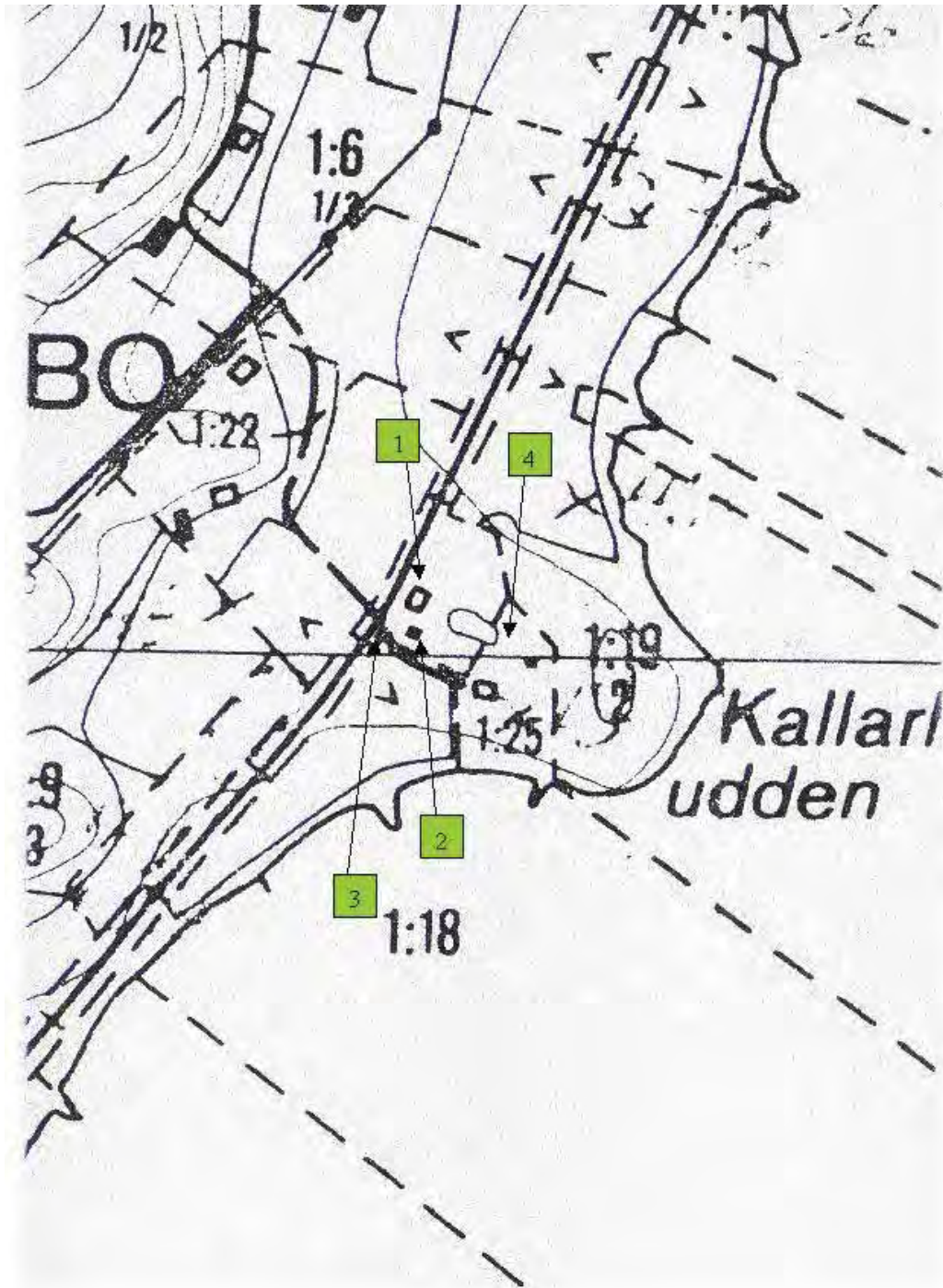
Del av Dirhuvdens uppställningsbangård med den ditflyttade hållplatskuren.



Uppställningsspår, hallbyggnad och rullande material vid Dirhuvden.

HUMLEBO BANVAKTARBOSTÄLLE

Omgivning



*”Utdrag från ekonomiska kartan 7C7a, 7270
De numrerade byggnaderna är även beskriva under rubriken ”Byggnader” nedan.*

Området kring Humlebo f d banvaktarställe utgörs av ett öppet odlingslandskap där terrängen sluttar ned mot sjön Anten. Några hundra meter från sjön tar skogen vid och i övergången mellan det öppna landskapet och skogsmarken finns gårdsbebyggelse. Genom det öppna landskapet går järnvägen fram med ett par långa raksträckor nära sjökanten. Järnvägen korsas på flera ställen av små brukningsvägar med delar av äldre grindar bevarade.



Humlebo banvaktarboställe mot norr. I förgrunden "kilometerskylt 52" d v s avståndet till Göteborg.

Närmiljö

Beskrivningen och numreringen av byggnaderna är relaterad till bifogad karta, "Utdrag från ekonomiska kartan, 7C7a, 7270"

Banvaktarbostället är beläget på en kulle längs bana där Kallarhalsudden sticker ut i sjön. Den natursköna udden är lövskogsbeväxt och förutom den f d banvaktstugan finns ytterligare en välbevarad bostadsfastighet, Humlebo 1:25, (4) under "Byggnader" nedan. Bostadshus och uthus uppförda ca 1918 privat av en banvaktare.

Banvaktarboställena fanns i regel ca var 5:e km utefter VGJ. Humlebo var nr 11, man räknade från Göteborg. I vissa fall var banvakten även hållplatsvakt men det var bara de rena banvaktstugorna som numrerades. I ritningsmaterialet finns byggnadsritningar både för "Banvaktstuga med väntsal" (Kvarnabo stationshus och det till Gräfsnäs ditflyttade Björsareds stationshus hör till denna kategori) och "Banvaktstuga utan väntsal". Humlebo representerar den senare kategorin. På bostadshuset finns en vit träskylt skylt "11, Humlebo". Nr 10 var en banvaktstuga vid Brobacka, strax söder om Brobackatunneln där landsvägen till Alingsås korsade järnvägen. Banvaktarstuga nr 12 "Högen" finns bevarad i Gräfsnäs. Enligt

uppgift ansågs sträckan Anten-Gräfsnäs vara särskilt tungarbetad, bl a på grund av de många kurvorna (vilket bl a innebar mer arbete med de kontinuerliga spårjusteringar som banvakterna utförde). Av denna anledning blev det därför ytterligare en banvaktstjänst tillsatt i Humlebo som ansvarade för en delsträcka norr om Arelid, förbi Kvarnabo och upp mot Gräfsnäs. En av banvakterna på denna tjänst bodde bl a i en egenhändigt uppförd stuga granne med Humlebo banvaktstuga (Humblebo 1:25). Söder om dressinboden (3) finns rester av det staket som funnits längs hela banan. En av banvakternas uppgifter var att underhålla staket längs järnvägen för att hålla djuren borta. 1923 kom en stängselförordning som förskrev att träslanorna skulle ersättas av blanktråd.

Trädgården till Humlebo banvaktarstuga är delvis avgränsad av en stengärdesgård. Förutom gräsytor finns bl a grusade gångar, en syrenhäck mot järnvägen och fruktträd norr om huset. Denna fruktträdgård var tidigare mycket stor och innehöll ett 50-tal fruktträd. Banvakten Gusten Swensson som tjänstgjorde här 1904-45 anlade fruktträdgården. Förutom som fritidsintresse och för husbehov såldes en del frukt. Potatis och grönsaker odlades också. Han hade också ett 40-tal höns och periodvis fanns också en ko på sommarbete.

Övriga banvakter vid Humlebo har varit Albin Andersson (1900-04) och Allan Petterson (1946-67). Den sistnämnde bodde här fram till 1960-talets början då han blev placerad i Alingsås, varefter huset användes som raststuga fram till järnvägens nedläggning 1970. Sedan dess har Humlebo använts som sommarbostad av en av museiföreningens medlemmar.

Förutom bostadshuset (1) finns ett uthus (2) och en dressinbod (3).



Humblebo banvaktarboställe mot sydväst. Närmast i bild dressinboden, till höger uthuset och mitt i bilden banvaktarstugan.

Byggnader

1.

Nuvarande funktion: Fritidsbostad

Ursprunglig funktion: Banvaktstuga. Se bilaga med byggnadsritningar ”Banvaktstuga utan väntsal”.

Utformning, material: 1 ½ våning. Plankstomme med rödmålad liggande och stående pärlspåntpanel. Huvudsakligen 4-lufts korspostfönster med småspröjsade övre bågar. Sadeltak täckt av tvåkupigt lertegel. Under södra delen av huset finns en stenkällare av tuktad granit.

Byggnadsår, ombyggnader: 1899. I mitten av 1920-talet revs en stor bakugn i köket. 1927 och –28 inreddes vindskamrar på gavlarna samtidigt som den ursprungliga raka trappan byttes mot en rundtrappa. 1947 moderniserades bl a köket med ny köksinredning, kakelugn i rummet togs bort och ersattes med kökspanna.

Övrigt: Fasaden är målad med någon form av oljefärg.

Kulturhistorisk värdering: Genom dess tidigare funktion och välbevarade äldre/ursprungliga utformning av stort värde såväl som enskilt objekt, miljön i Humlebo och för AGJ i sin helhet. Både exteriöra och interiöra värden. Enda banvaktstugan längs AGJ, byggnadstypen finns också representerad som ”Banvaktstuga med väntsal” genom Kvarnabo stationshus och Björsareds flyttade stationshus i Gräfsnäs.



Humblebo banvaktstuga mot sydväst.

2.

Nuvarande funktion: Uthus

Ursprunglig funktion: uthus med ved- och materialbod, kobås, dygnstad och avträde. Se bilaga med byggnadsritningar "Ekonomiebyggnad för banvaktstuga". Övervåningen har inrymt höränne.

Utformning, material: En våning. Stomme av timmer och regelverk med faluröd slätpanel. Sadeltak täckt med tvåkupigt lertegel. Snickeridetaljer bl a i form av fönsterfoder kring småspröjsade fönster.

Byggnadsår, ombyggnader: 1899. Få förändringar sedan uppförandet.

Kulturhistorisk värdering: Genom dess funktion och välbevarade ursprungliga utformning av stort värde såväl som enskilt objekt som för miljön i Humlebo och för AGJ i sin helhet. Både exteriöra och interiöra värden. Byggnadskategorin finns också representerad vid AGJ genom uthuset vid Kvarnabo station som dock tillbyggdes 1943.



Uthuset (2) mot nordost.

3.

Nuvarande funktion: Dressinbod, förråd

Ursprunglig funktion: Dressinbod, förråd.

Utformning, material: Stomme av regelverk klädd med faluröd slätpanel Byggnaden är delad med ett utrymme för dressinförvaring mot norr och ett mindre bod mot söder. Pulpettak täckt av papp.

Byggnadsår: ca 1924

Övrigt: Ersatte tidigare dressinbod som fanns ca 25 m söderut i närheten som revs eller brann då denna uppfördes. Inrymmer dressin och en del originalverktyg som använts för banans skötsel.

Kulturhistorisk värdering: Genom sin funktion och bevarade äldre utformning av stort värde såväl som enskilt objekt som för miljön i Humlebo och för AGJ i sin helhet. Både exteriöra

och interiöra värden. Ytterligare en äldre dressinbod finns bevarad vid AGJ, i Kvarnabo (uppförd på 1950-talet).



Dressinboden mot nordväst.

4. Humlebo 1:25

Nuvarande funktion: Fritidsbostad med uthus

Ursprunglig funktion: Bostad för banvaktare med uthus (källarvind, vedbod, båthus)

Utformning, material: Bostadhus: 1½ vån med stomme av timmer klädd med faluröd locklistpanel. Sadelak täckt av tvåkupigt lertegel. Uthus av trä med faluröd locklist- eller slätpanel, taktäckningar av plåt och papp.

Byggnadsår: ca 1918

Övrigt: Uppfördes av banvaktare som privat bostad (se historik under ”Närmiljö” ovan).

Kulturhistorisk värdering: Genom dess anknytning till järnvägen både historiskt och miljömässigt och genom dess välbevarade utformning tillmäts fastigheten ett förstärkande värde för banvaktarbostället Humlebo som utgör en viktig del av AGJ som helhet.

Kulturhistorisk värdering

Sammantaget tillmäts banvaktarbostället vid Humlebo ett stort kulturhistoriskt värde, både som enskild miljö och som en viktig del av AGJ som helhet. Såväl de enskilda byggnaderna som miljön är välbevarad i äldre/ursprungligt skick och utgör en god representant för sin kategori. Förstärkande värden utgörs av den omgivande landskapsbilden med järnväg, det öppna odlingslandskap och Kallharhalsudden med grannfastigheten Humlebo 1:25. Av de enskilda miljöerna vid AGJ är Humlebo banvaktarboställe och Kvarnabo station de mest välbevarade från tiden då VGJ och SJ bedrev tågtrafik på banan.

ARELIDS HÅLLPLATS

Omgivning

Ungefär mitt på sträckan mellan Anten och Gräfsnäs finns en mindre hållplats vid Arelid. Omgivningarna domineras av ett öppet odlingslandskap i slutningen på sjön Antens västra sida. Spåret leder här nära intill sjökanten med hållplatsen belägen på ett backkrön. Den omgivande, och i huvudsak välbevarade bebyggelsen består av några äldre jordbruksfastigheter, representativa för den västsvenska byggnadstraditionen, samt en handelsträdgård. I omgivningarna finns också en del äldre sommarvillor, uppförda bl a av välbärgade Göteborgare vid 1900-talets början. Genom järnvägens tillkomst skapades förutsättningar för mycket av den sommarbebyggelse som vuxit fram längs Antens västra strand, från Arelid i söder till Gräfsnäs i norr. Här finns exempel från enklare sport- och sommarstugor till mer påkostade villor.



Arelids hållplats mot norr.

Närmiljö, byggnad

Arelid representerar den minsta typen av hållplatser som fanns längs Västgötabanan. Själva hållplatskuren är enkelt utformad med en regelstomme täckt av faluröd locklistpanel, vitmålade knutar och fönsteröppningar. Pulpettaket är täckt med papp. På motsatt sida spåret finns en så kallad ”plåtstins”, en vridbar skylt som använts för att ge tecken till tågen om önskad påstigning. Alldeles söder om hållplatskuren korsas spåren av en mindre grusväg och söder om denna finns en liten perronguppbyggnad av trä. Ytterligare en bit söderut finns en backe ned mot raksträckan norr om Humlebo. Tidigare stannade endast norrgående tåg på den befintliga hållplatsen vid Arelid. Sydgående tåg stannade istället vid ett hållplatsläge mitt i

backen. Orsaken var att tågen därigenom slapp starta i de kraftiga motlut som finns på båda sidor om backkrönet. Den nuvarande hållplatsens utformning tillkom på 1930-talet.

Kulturhistorisk värdering

Arelids hållplats tillmäts ett viktigt kulturhistoriskt värde både som enskild miljö och som del av Anten-Gräfsnäs järnväg som helhet. Genom sin välbevarade utformning utgör den en god representant av den minsta typen av hållplatser som har funnits längs våra järnvägar. Som kategori utgör den också ett bra komplement till den övriga järnvägsmiljön längs AGJ. Förstärkande värden är den omgivande miljön med välbevarad bebyggelse i ett öppet odlingslandskap.

KVARNABO STATION

Omgivning

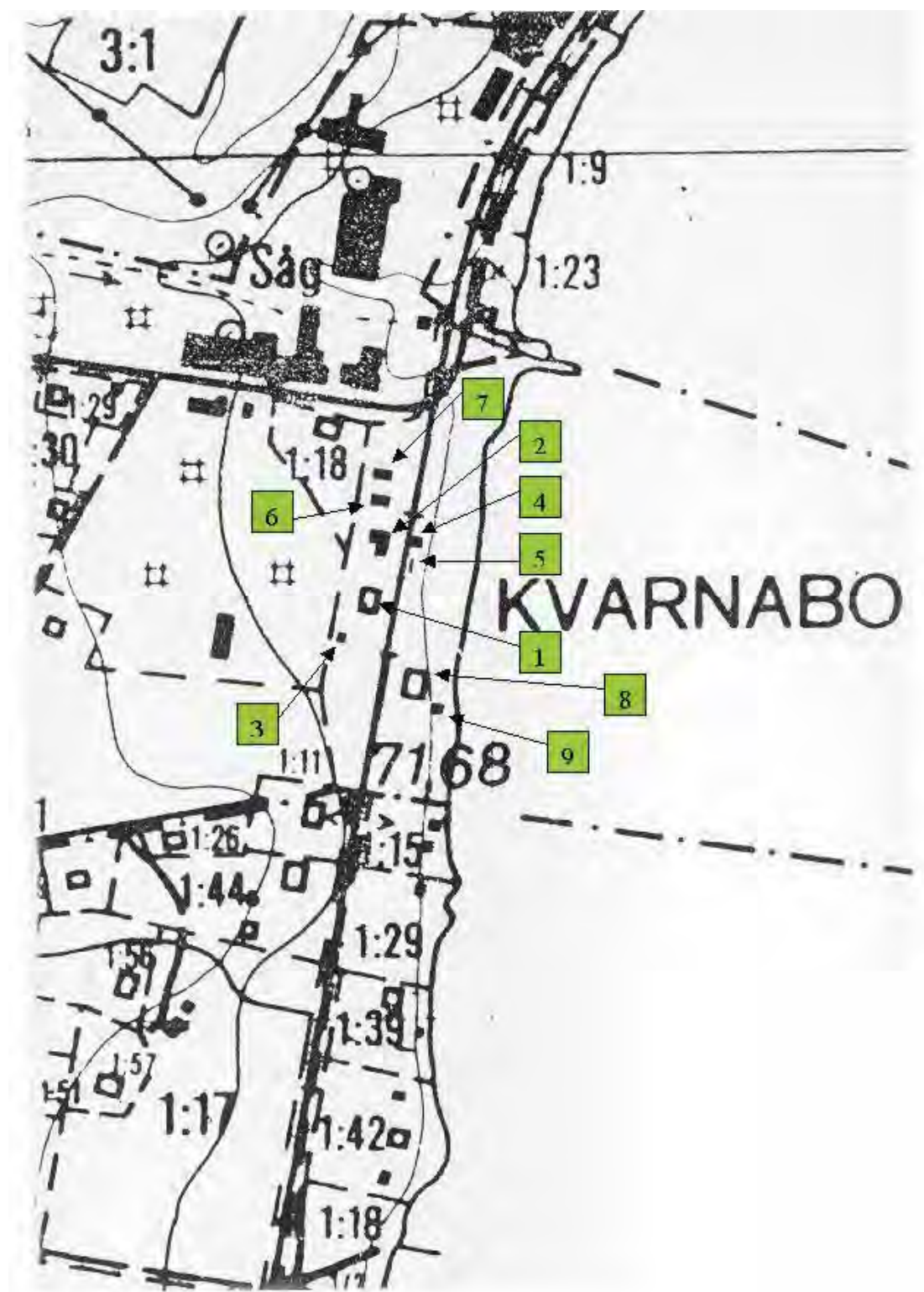
Liksom vid Antens station har ej heller Kvarnabo station givit upphov till någon tätortsbildning eller stationssamhälle i egentlig mening. Parallellerna mellan platserna är flera. De naturgeografiska förutsättningarna är lika med närheten till skogbygden Risveden och lägena intill vattendrag och sjön Anten. På båda platser fanns innan järnvägen byggdes tidigindustriellt utnyttjande av vattenkraften, i Anten Ålanda kvarn och i Kvarnabo en kvarn och en såg strax nordväst om platsen där stationen anlades. Kvarnrörelsen fanns kvar långt in på 1900-talet och sågverket kom att få stor betydelse för orten ända fram till dess nedläggning omkring i början av 1990-talet. På båda platserna etablerades lanthandlare i samband med järnvägen tillkomst, sågverksrörelser utvecklades och det uppstod mindre bebyggelsekoncentrationer men stationerna förblev små landsbygdsstationer med postkontor. På båda platser har funnits flera affärer. I Kvarnabo utvecklades också sommarturismen med flera pensionat och sommargäster, antingen som hyrda in sig eller uppförde egna sommarhus.

Sannolikt har Kvarnabo aldrig haft status som ”riktig”station utan enbart varit hållplats vilket finns omnämnt på flera håll. I ritningsmaterialet benämns stationsbyggnaden (klass 3) av den typ som uppfördes här ”banvaktstuga med väntsal”. Banvakter var i regel placerade med 5 km mellanrum på VGJ, sannolikt har dock någon banvakt ej varit placerad i Kvarnabo. Banvakt nr 11 (räknat från Göteborg) fanns i Humlebo, nästa banvaktstuga har funnits i Gräfsnäs. Sträckningen förbi Kvarnabo sköttes enligt uppgift av en banvaktare som hade privat bostad, bl a i en egenhändigt uppförd stuga granne med Humlebo banvaktstuga.

Namnet Kvarnabo vittnar om kvarndrift på platsen sedan lång tid tillbaka och på 1890-talets ekonomiska karta finns både kvarn och såg markerat vid bäcken norr om stationen. Stationen är belägen intill sjön Antens västra strand. Kvarnabo har varit en utgångspunkt för båttrafik över sjön. Långareds socken är ju belägen på båda sidor om sjön Anten med kyrkan på den östra sidan och från Kvarnabo på västra sidan har bl a utgått kyrkbåtar. Under många år fanns också reguljär båttrafik, samordnad med VGJ (se avsnittet ”Vattenvägar”). I anslutning till båtläget i Kvarnabo har enligt uppgift funnits en väntkur, uppförd i mitten av 1930-talet.

De närmsta omgivningarna domineras av närheten till det nedlagda sågverket. Norr och nordost om stationen finns några större industribyggnader i plåt, uppförda omkring 1970-talet samt öppna ytor som använts för virkesupplag. En av sågens f d hallbyggnader tillhör sedan ett par år museiföreningen som här förvarar diverse rullande material. Landskapsbilden runt Kvarnabo kan karaktäriseras som ett halvöppet landskap i sluttande terräng ned mot sjön med ett mindre antal bostadsfastigheter lite glest utspridda. Söder om stationen finns ett antal sommarstugor längs sjökanten.

Närmiljö



*"Utdrag från ekonomiska kartan 7C8a, 7280
De numrerade byggnaderna är även beskriva under "Byggnader" nedan.*

Själva stationsområdet utsträcker sig cirka 200 m i nord-sydlig riktning. Spårområdet är begränsat till två spår, belägna öster om stationshuset (1). Tidigare har funnits ett stickspår söder om stationshuset till sågverket och i anslutning till den tidigare lanthandeln (8) har funnits en lastbrygga. Stationsområdet kan sägas avgränsas i norr av en mindre bilväg som korsar järnvägen. Norr om väg-spårkorsningen finns en av de två broar, likadana, som finns längs Anten-Gräfsnäs järnväg. Bron här leder järnvägen över den ovan nämnda bäcken som rinner ut i sjön. Den andra bron är landsvägsbron ca 600 m norr om Antens station.

I söder avgränsas stationsområdet mot några bostadsfastigheter. Såväl norr som söder om stationsområdet finns mekaniska semaforer som manövreras från ett linställverk. Kraften överförs via ställinor på stolpar längs spåret.

Själva stationsplan består av en grusad yta längs spårens västra sida. Här är också huvuddelen av stationsbyggnaderna belägna. (1-3, 6-7). Längs spåret finns en sedan 1977 anlagd perrong av betongkanter. Söder, väster och norr om stationshuset finns en trädgård med grusade gångar, gräsytor, fruktträd, berså mm. Längs med spåren finns en mindre trädrad.

Öster om spåren är marken huvudsakligen bevuxen och sluttar ned mot sjön. På denna sida spåren finns också en dressinbod (4) och en sk vattenhäst, en vattenpåfyllningsanläggning för ångloken. På östra sidan av spåren finns också en byggnad (8 med uthus, 9) som hör till samma fastighet som Anten-Gräfsnäs Järnväg fastighet och har historisk och miljömässig anknytning till järnvägen. Byggnaden har inrymt lanthandel och telegrafstation.

Vid Kvarnabo station finns de ursprungliga byggnaderna bevarade och miljön är mycket lite förändrad sedan SJ lade ner verksamheten här 1970. Förändringar av byggnaderna och miljön har främst skett under 1940- och 50-talen.



Kvarnabo station mot sydost. Närmast stationshuset (1) och uthuset (2).

Byggnader

1.

Nuvarande funktion: Nedlagt stationshus, bostad

Ursprunglig funktion: Stationshus, kombinerad järnvägs- och poststation, bostad. Se bilaga med byggnadsritningar "Banvaktstuga med väntsal".

Utformning, material: 1 ½ våning. Timmerstomme med liggande pärlspåntpanel och stående fasspåntpanel. Huvudsakligen 4-lufts korspostfönster med småspröjsade övre bågar. Sadeltak täckt av tvåkupigt lertegel.

Byggnadsår, ombyggnader: 1899. 1943 tillbyggdes en större väntsal på norra gaveln. Under 1940-50-talen togs också bort en del av stationshusets ursprungliga träornamentik och delar av interiören förändrades på ett tidstypiskt sätt. Byggnaden har sedan dess genomgått få förändringar.

Kulturhistorisk värdering: Genom sin tidigare funktion och bevarade äldre/ursprungliga utformning av stort värde såväl som enskilt objekt som för miljön i Kvarnabo och för AGJ i sin helhet. Både exteriöra och interiöra värden Stationshuskategorin, ur VGJ-perspektiv, finns representerad vid AGJ genom det ditflyttade stationshuset i Gräfsnäs. Även Humlebo banvaktstuga tillhör kategorin men då som "banvaktstuga utan väntsal".

2.

Nuvarande funktion: Uthus, förråd, f d brygghus, avträde

Ursprunglig funktion: Uthus med ved- och materialbod, kobås med dygnstad och avträde. Se bilaga med byggnadsritningar, "Ekonomiebyggnad för banvaktstuga".

Utformning, material: Stomme av regelverk med faluröd locklistpanel. Småspröjsade vita fönster. Snickeridetaler. Sadeltak med tvåkupigt lertegel.

Byggnadsår, ombyggnader: 1899. Tillbyggd 1941 med en vinkelbyggnad mot norr.

Tillbyggnaden skedde genom flytt av ett uthus från Gössäter (längs f d SKWJ, Skara-Kinnekulle-Wänerns Järnväg, del av VGJ) som lades till uthuset i Kvarnabo. På så sätt tillkom magasin och brygghus.

Kulturhistorisk värdering: Genom sin funktion och bevarade äldre/ursprungliga utformning av stort värde både som enskilt objekt och för miljön i Kvarnabo och AGJ i sin helhet. Exteriöra och interiöra värden. Uthuset av denna standardtyp längs VGJ finns representerad vid AGJ i sin ursprungliga form genom uthuset vid Humlebo banvaktstuga.

3.

Nuvarande funktion: Jordkällare

Ursprunglig funktion: Jordkällare

Utformning, material: Uppbyggd av tuktad granit med överbyggnad av trä, sadeltak av papp

Byggnadsår: Troligen 1899

Kulturhistorisk värdering: Betydelsefull genom sin funktion och som en del av den ursprungliga stationsmiljön. Jordkällare fanns i regel vid varje station och banvaktarboställe. Kategorin finns representerad vid AGJ även i Anten (Humblebo banvaktarstuga har källare under huset).

4.

Nuvarande funktion: Dressinbod

Ursprunglig funktion: Dressinbod

Utformning, material: Stomme av regelverk klädd med faluröd locklistpanel. Pulpettak täckt med papp.

Byggnadsår: 1950-tal, ersatte en tidigare dressinbod i närheten.

Kulturhistorisk värdering: Genom sin funktion och bevarade ursprungliga utformning viktig både som enskilt objekt som en del av stationsmiljön och AGJ i sin helhet. Exteriöra och interiöra värden. Byggnadstypen finns representerad vid AGJ även vid Humlebo banvaktarstuga.

5.

Nuvarande funktion: Vattenpåfyllning, s k vattenhäst

Ursprunglig funktion: Vattenpåfyllning

Utformning, material: Ca 2,5 m hög pumpliknade anordning av svartmålat järn.

Byggnadsår: ca 1930, tillverkad av Lidköpings mekaniska verkstad.

Övrigt: Ersatte ett vattentorn av trä som ursprungligen fanns ungefär på samma plats och som revs. Till 1950-talet när ångloksdriften upphörde togs vatten från en damm ca 200 m västerut. Tillloppsroren härifrån förstördes dock genom sågverkets expansion och numera pumpas vatten till vattenhästen direkt från sjön.

Kulturhistorisk värdering: Genom sin funktion och bevarade ursprungliga utformning betydelsefull både som enskilt objekt och som en del av Kvarnabo stationsmiljö och AGJ i sin helhet. Byggnadstypen finns representerad vid AGJ även vid Humlebo banvaktarstuga.



Vattenpåfyllningen (5) med uthuset (2) i bakgrunden och garaget (6) till vänster. Mot öster.

6.

Nuvarande funktion: Garage

Ursprunglig funktion: Garage

Utförning, material: Stomme av regelverk klädd med faluröd slätpanel. Sadeltak täckt med formpressad papp, s k Onduline.

Byggnadsår: ca 1950

Kulturhistorisk värdering: Miljövärde för Kvarnabo genom bevarad ursprunglig utförning.

7.

Nuvarande funktion: Förråd

Ursprunglig funktion: Förråd

Utförning, material: Stomme av regelverk klädd med faluröd slätpanel. Sadeltak täckt med papp.

Byggnadsår, ombyggnader: ca 1950

Kulturhistorisk värdering: Miljövärde för Kvarnabo genom bevarad ursprunglig utförning.

8.

Nuvarande funktion: Bostad med tillhörande uthus (9)

Ursprunglig funktion: Lanthandel, bostad

Tidigare funktion: Telegrafstation

Utförning, material: Stomme av timmer klädd med locklistpanel. Sadeltak täckt med betongpannor. Ursprungliga fönster av korsposttyp.

Byggnadsår, ombyggnader: Ca 1905. Mindre ombyggnader har skett men byggnaden är i väsentliga delar bevarad i äldre och ursprungligt skick. Bl a finns planlösningen med den f d affärslokalen och godsmagasinet bevarat.

Övrigt, historik: Byggnaden uppfördes av handlaren August Persson som tidigare hade två affärer i Långared på andra sidan sjön. Etableringen i Kvarnabo bör ha skett som en följd av järnvägens tillkomst. 1925 flyttade affären till en ny byggnad norr om stationen (Kvarnabo 1:18). 1941 köptes huset av Hilma Strada och har därför kallats "Stradas". Under flera år bodde två familjer i huset samt inhyrda sommargäster. 1941- 56 (då telefonin automatiserades) fanns i huset Kvarnabo telefonstation, vilken sköttes av Hilma Strada. Huset används idag av Hilmas dotter Sara Olsson som fritidsbostad.

Kulturhistorisk värdering: Genom sin tidigare funktion och bevarade ursprungliga utförning viktig som enskilt objekt och som del av miljön i Kvarnabo och för AGJ i sin helhet. Visar liksom den f d lanhandeln i Anten på en del av samhällsutvecklingen som skedde genom järnvägens tillkomst.

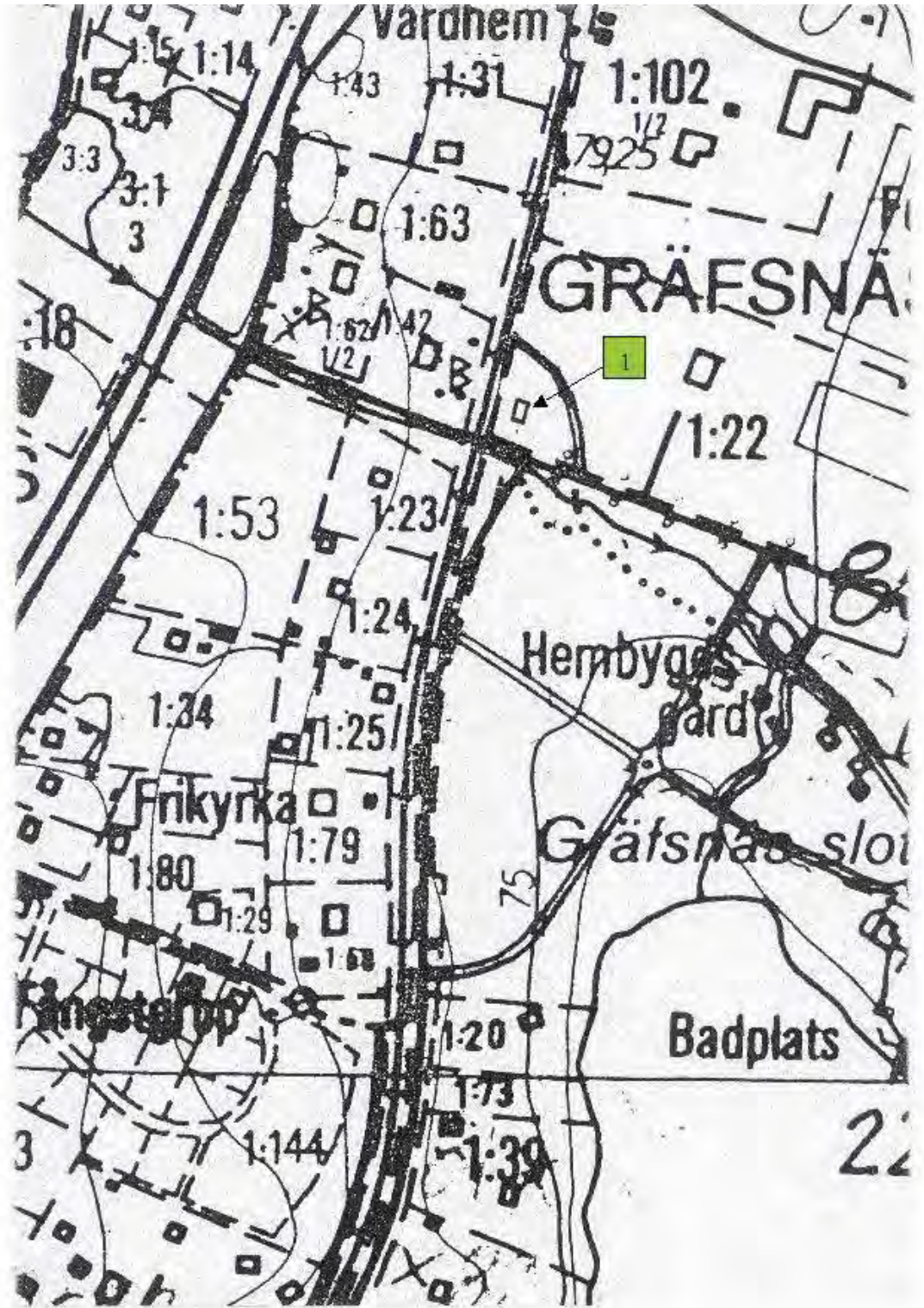


Den tidigare lanthandeln med uthus (9).

Kulturhistorisk värdering

Sammantaget tillmäts stationsmiljön vid Kvarnabo ett stort kulturhistoriskt värde, både som enskild miljö och som en viktig del av AGJ som helhet. Såväl de enskilda byggnaderna som miljön i sin helhet är välbevarade i äldre/ursprungligt skick och utgör en god representant för sin kategori. Kvarnabo representerar en mindre stationsmiljö/landsbygdstation från sekelskiftet med tidstypiska tillägg från perioden kring 1940- och 50-talen. En tid då järnvägstrafiken och smalspårbanorna fortfarande hade stor betydelse för transporter. Särskilt under andra världskriget fick järnvägstrafiken ett uppsving. Av betydelse för miljön i Kvarnabo är också den välbevarade byggnaden vid spårområdet som bl a inrymt lanthandel. Förstärkande värden är läget intill vattnet med den ur kommunikationshistorisk synpunkt intressanta kopplingen till båttrafik. Av de enskilda miljöerna vid AGJ är Kvarnabo station och Humlebo banvaktarboställe de mest välbevarade från tiden då VGJ och SJ bedrev tågtrafik på banan.

GRÄFSNÄS STATION



Utdrag från ekonomiska kartan 7C8a, 7280. Markering "1" är den station som brukas av AGJ idag.

Omgivning

Jämfört med Anten och Kvarnabo är Gräfsnäs en något större samhällsbildning. Här finns en mer koncentrerad och omfattande bebyggelse, främst villabebyggelse men även några flerfamiljshus och vårdhem med flera byggnader. Tätortsbildningen har vuxit fram som en följd av järnvägen men samhället har idag till stor del förlorat kontakten med densamma då spåret genom samhället till stor del är borta. Det nuvarande stationsläget är anlagt av museiföreningen ca 800 m söder om den ursprungliga stationen. Strax norr om nuvarande stationen upphör spåret norrut.

Gräfsnäs historia hör till stor del samman med Gräfsnäs slott. Detta anlades vid 1500-talets mitt på en udde i sjön Antens nordvästra hörn. Det var en befäst anläggning som bl a intogs av danskarna 1612. Med hundra års mellanrum härjades slottet av vådaeld, 1634, 1734 och 1834. Under 1800-talet förföll slottet alltmer och efter att södra tornet revs 1911 har byggnaden bevarats som ruin. Slottsruinen omges av en stor park (med badplats) som sedan 1900-talets början varit ett populärt utflyktsmål. I slottsparken finns idag också Erska hembygdsgård med några ditflyttade äldre byggnader, soldattorp, skiftesverksladugård och smedja.

Omkring 1900 skedde en strukturförändring i bygden. Det gamla Gräfsnäs gods, som dominerat södra delen av Erska socken, styckades upp och arrendatorer och torpare blev självägande samtidigt som järnvägen drogs fram. En bit norr om slottsparken anlades Gräfsnäs station med intilliggande särskild restaurangbyggnad. Stationsbyggnaden var av VGJ klass 2, d v s den största storleken av de typitade stationshusen utefter linjen Göteborg-Skara. 1914 brann dock detta huset ner och restaurangbyggnaden omändrades till stationshus. Denna byggnad finns bevarad men är kraftigt ombyggd. Ca 300 m söder om den gamla stationen finns även ett banvaktarboställe bevarat. Byggnaderna här är delvis om- och tillbyggda men mycket av den ursprungliga karaktären finns kvar, både av bostadshus, uthus och jordkällare. Utformningen från Humlebo känns väl igen och på banvaktstugan finns VGJ:s gamla beteckning på en skylt "12 Högen", d v s banvaktssuga nr 12 räknat från Göteborg. Kring Gräfsnäs station kom under 1900-talet ett mindre stationsområde att växa fram. Gräfsnäs blev bl a en populär semesterort med det natursköna läget vid Anten och slottsparken. Ett flertal egnahem och sommarvillor uppförda i nationalromantik och jugendstil återfinns vid Gräfsnäs viken. Från Gräfsnäs station transporterades också mycket virke, liksom vid Anten och Kvarnabo.

För att öka resandeunderlaget inköptes 1911 själva slottsparken med ruinen av järnvägsbolaget. Man hade redan då börjat med speciella arrangemang, särskilda utflyktståg och specialrabatter på biljetter. Motivet för inköpet var att säkra platsen som ett utflyktsmål. Det ordnades bl a fester i parken då det kördes extratåg från Göteborg. 1946, två år före förstatligandet överlät VGJ parkområdet till dåvarande Bjarke kommun. Intill parkområdet, ca 300 m söder om nuvarande stationsläget har funnits en särskild hållplats "Gräfsnäs slottspark"

Närmiljö

Strax utanför själva parkområdet finns Gräfsnäs nuvarande station. Stationsområdet är grusat och närmast stationshuset (1) leder två spår. Mellan spåren finns en enkel perronguppbyggnad av trä. Norr om stationshuset finns en vändskiva (hitflyttad 1996) och norr om denna slutar

järnvägen vid en stoppbock. Söder om stationshuset korsas järnvägen av en mindre väg "Vasaallén" som leder ned mot slottsparkens parkering. Väg-järnvägs korsningen har bommar med ljud- och ljussignaler. En bit söder härom finns en äldre mekanisk semafor, lik de vid Kvarnabo station. Under museiföreningens första år stannade tågen vid det gamla hållplatsläget "Gräfsnäs slottspark". Det nuvarande stationsläget började anläggas ca 1980. På platsen användes då en hitflyttad hållplatskur från Borås-Herrljunga järnväg (se "Dirhuvdens uppställningsbangård"). 1988-92 iordningställdes det nuvarande stationshuset som flyttats hit från Björsared (beläget mellan Gråbo och Göteborg). Föreningen målsättning är att ytterligare bebygga området och flytta hit fler byggnader (uthus, jordkällare mm) från nedlagda stationer utefter gamla VGJ för att tillskapa en mer komplett stationsmiljö.

Byggnad

1.

Nuvarande funktion: Stationshus

Ursprunglig funktion: Björsareds stationshus (VGJ), kombinerad järnvägs- och poststation, bostad. Se bilaga med byggnadsritningar "Banvaktstuga med väntsal".

Tidigare funktion: Affärslokal

Utformning, material: 1 ½ våning. Timmerstomme med liggande pärlspåntpanel och stående fasspåntpanel. Huvudsakligen 4-lufts korspostfönster med småspröjsade övre bågar. Sadeltak täckt av tvåkupigt lertegel.

Byggnadsår, ombyggnader: 1899. Tillbyggt eventuellt ca 1940 med godsmagasin på ena gaveln (bortrivet vid flytten till Gräfsnäs). Flyttad till nuvarande plats 1986 och delvis återställd och inredd för att efterlikna ursprunglig utformning.

Kulturhistorisk värdering: Byggnaden tillmäts trots att den är flyttad ett visst kulturhistoriskt värde. Utformning och materialval är utfört med omsorg och ger en god tidsbild samtidigt som byggnaden är hämtad från VGJ. Byggnaden kan betraktas som en museibygnad som skall visa en mindre stationsbyggnad längs VGJ. Den representerar därvidlag stationshusen av klass 4 (minsta klassen) i sin ursprungliga form. (Kvarnabo, också av klass 4, tillbyggdes 1943).



AGJ:s stationshus i Gräfsnäs. Mot sydväst.



Biljettexpeditionen i AGJ:s stationshus i Gräfsnäs.

Kulturhistorisk värdering

Gräfsnäs nuvarande station är den delmiljö vid AGJ som är helt nyskapad av museiföreningen. Som helhet utgör AGJ en blandning av delar från VGJ/SJ-tiden och museiföreningens tid (brytpunkt 1970). Det kulturhistoriska värdet av Gräfsnäs station är främst som exponent av museiföreningens verksamhet. Intressant är också ur VGJ- perspektiv själva stationshuset som representerar stationshus av klass 4 i sin ursprungliga form. Läget intill Gräfsnäs slottspark och turistrafiken på AGJ har ett kontinuitetsvärde och parkens 1900-tals historia hänger bl a samman med järnvägen. Som helhet tillmäts också Gräfsnäs ett kulturhistoriskt värde bl a som stationssamhälle där en del utgörs av den f d banvaktstugan.

SAMMANFATTANDE KULTURHISTORISK VÄRDERING/DISKUSSION

Som en reservation bör nämnas att detta dokumentationsuppdrag inte innefattat järnvägsmiljöer och byggnader utanför Anten-Gräfsnäs järnväg. En översiktlig bakgrundskunskap om järnvägshistoria och järnvägsmiljöer både längs gamla Västgötabanan och i länet i övrigt har dock varit nödvändig för att kunna genomföra arbetet. Sammantaget utgör Innovatums ”Utredning kring smalspåriga järnvägar” och denna dokumentation viktiga komplement till varandra.

Tidigare värderingar

Anten-Gräfsnäs järnväg och området däromkring har i flera tidigare sammanhang dokumenterats, beskrivits och värderats ur kulturhistorisk synpunkt.

Allmänt

* 1978 väcktes fråga om byggnadsminne av AGJ första gången. Som bilaga bifogas läns museets utredning och Länsstyrelsens yttrande. Beslut om byggnadsminne (statligt byggnadsminne) var då en fråga för Riksantikvarieämbetet och regeringen och järnvägen ägdes av staten. Numera ägs järnvägen med tillhörande byggnader av museiföreningen och beslut om byggnadsminne eller ej skall tas av Länsstyrelsen. I museets yttrande framhölls att: ”Museijärnvägen med tillhörande byggnader utgör en kulturhistoriskt och pedagogiskt mycket värdefull miljö... Det framstår därför som mycket väsentligt att även ett framtida bevarande av de till järnvägen hörande byggnaderna säkerställs.” I sitt yttrande till Riksantikvarieämbetet 1978 ansåg Länsstyrelsen att AGJ borde förklaras som byggnadsminne.

Riksintressen

* AGJ ingår i riksintresse för kulturmiljövården KP 33, Antens västra strand. Urvalsmotiv sammanfattas med: Levande järnvägsmuseum i ett rikt kulturlandskap med mycket stort geologiskt, botaniskt, historiskt och turistiskt intresse. I beskrivningen nämns bl a Brobackaområdets speciella naturgeografiska bakgrund, jättegrytor, skaldjursbankar mm. Stenåldersboplatser längs sjön, Gräfsnäs slottspark och villabebyggelse, odlingslandskap och naturvärden. Museijärnvägen som helhet, liksom delmiljöerna, Anten, Kvarnabo och Humlebo, beskrivs också. Arelid omnämns för dess välbevarade jordbruksbebyggelse.

Riksintresseområdet KP 33 berör också:

* Riksintresse för naturvård NP 29.

* Riksintresse för friluftsliv FP 8

Byggnadsinventeringar

Tre större byggnadsinventeringar (se käll- och litteraturlistan) som berör AGJ har utförts av läns museet (numera regionmuseet). Någon sammantagen värdering av hela anläggningen har inte gjorts i dessa men de olika delmiljöerna och byggnaderna har värderats på följande vis:

* Anten station: I byggnadsinventeringen för Lerums kommun 1970 (Anten tillhörde då Östads socken och Lerums kommun) utvärderades miljön kring Antens station inkluderande själva stationen (med dess ursprungliga byggnader; stationshus, godsmagasin, uthus och jordkällare), fyra äldre gårdar, Ålanda kvarn och Antens kyrka. I 1981 års inventering, som bl a innefattade en revidering av 1970 års inventering i f d Östads socken, utvärderades Antens station med ursprungliga byggnader som enskilt objekt.

* Humlebo banvaktarboställe: Utvärderades både som enskilt objekt samt som konstituerande del av värdefull miljö i inventeringen 1980. Miljön omfattar Kallarhalsudden med banvaktarbostället och grannfastigheten (Humblebo 1:25, se beskrivningen av Humlebo ovan). I inventeringsrapporten framhölls att frågan om byggnadsminne av bl a Humlebo banvaktarboställe väckts.

* Arelids hållplats: I inventeringen belägen inom en utvärderad miljö med motiveringen: "Värdefull gårds- och bostadsbebyggelse i öppet odlingslandskap invid sjön Anten med stort landskapsmässigt värde."

* Kvarnabo station: Utvärderad som enskilt objekt i inventeringen 1980. I inventeringsrapporten framhölls att frågan om byggnadsminne av bl a Kvarnabo station väckts.

* Förutom de byggnader som tillhör själva järnvägen finns ett flertal utvärderade fastigheter belägna järnvägens närmaste omgivning.

Natur- och odlingslandskapsinventeringar

I naturvårdsplan för Älvsborgs län, Länsstyrelsen 1976, finns två värdefulla naturområden som berör AGJ:

- Område 13, en del av Risveden och Antens västra strand bl a Arelid och Humlebo.
- Område 24, Brobackaområdet (även utpekad i skriften "Skyddad natur, Älvsborgs län", Länsstyrelsen 1993).

I Länsstyrelsens ängs- och hagmarksinventering finns ett objekt utvärderat som berör AGJ:

- Objekt 17, ekhagar vid Arelid.

Kommunal planering

Älvsborgs kommun saknar kommunalt kulturmiljöprogram. I kommunens översiktsplan (antagen 1998-01-28) finns riksintresseområdet för kulturmiljövård (kallas RK 33) omnämnt

som område med stort kulturvärde och "Förordnanden enligt naturvårdslagen och/eller områdesbestämmelser för utökad bygglovsplikt kan aktualiseras." Det nämns också att en

byggnadsminnesförklaring av bl a Antens västra strand "kan övervägas". Några områdes- eller detaljplaner som berör AGJ:s område finns inte.

Vad representerar Anten-Gräfsnäs Järnväg ?

* Sammantaget 100 års järnvägshistoria uppdelad i tre epoker:

- 1900-48 en del av "Västgötanbanan", Västergötland- Göteborgs Järnvägar (VGJ) en av Sveriges största smalspåriga järnvägsbolag. Under 1940-talet likt många andra privatbanor förstatligad och gradvis nedlagd under 1960- 80-talen.
- 1948-70 drev SJ trafik på bandelen Anten-Gräfsnäs
- 1970- ,en levande museijärnväg, Anten-Gräfsnäs Järnväg (AGJ) med en stor mängd rullande material och många besökare under sommarhalvårets trafiksäsong. I den fysiska miljön avspeglas museiföreningens verksamheten främst i ett antal nya och hitflyttade byggnader, som förändrat stationsmiljön i Anten och tillskapat en ny station i Gräfsnäs.

* En bevarad typisk smalspårsbana på landsbygden från 1900-talets första hälft med viss modernisering av tekniska installationer. Representativ banbyggnad med tunnel, broar, stentrummor, skyltar, signaler mm. Natursköna bansträckningar och omgivningar med odlingslandskap, vägkorsningar, mm.

* Intressanta kopplingar till annan kommunikationshistoria, väg- och båttrafik.

* Små landsbygdsstationer, Anten och Kvarnabo. Här utvecklades ej några direkta stationsområden men mindre bebyggelsekoncentrationer, viss affärsverksamhet lanthandel, sågverk och sommarturism. Gräfsnäs stationssamhälle innefattar en delvis annan historia men där är betydande delar av järnvägen borta. Turisttrafiken på järnvägen till slottsparken tillmätts dock ett viktigt kontinuitetsvärde.

* Stationsmiljöer innehållande representativt typritat byggnadsbestånd från VGJ-epoken med vissa tidstypiska förändringar från SJ- och AGJ-epoken.

- Anten: Ursprunglig mindre stationsmiljö från sekelskiftet med tillägg från 1940- och 50-talen som delvis tagits bort för "återställande" till originalutformning och som byggts ut till museijärnvägsstation.
- Kvarnabo: Välbevarad "hel" ursprunglig mindre stationsmiljö från sekelskiftet med tillägg från 1940- och 50-talen. "Vattenhäst" från 1930-talet.
- Gräfsnäs: Uppbyggd museijärnvägsstation med renoverad och ditflyttad stationsbyggnad från annan station (Björnsared) längs VGJ.

* Bevarad banvaktsmiljö från sekelskiftet med mindre tillägg från 1940- och 50-tal – Humlebo.

* Bevarad mindre hållplats med hållplatskur från 1940-50-tal – Arelid.

Byggnadsminne ?

Såväl den fysiska miljön som verksamheten vid Anten-Gräfsnäs Järnväg tillmäts stora kulturhistoriska värden. Frågan är om dessa värden är motsvarar kriterierna för en byggnadsminnesförklaring enligt kulturminneslagen.

I diskussioner om byggnadsminnen läggs ofta stor vikt vid frågan om autenticitet, d v s hur välbevarat ett objekt är i ursprungligt/äldre skick. Ur autenticitetssynpunkt är det naturligtvis svårt att direkt jämföra AGJ med flertalet befintliga byggnadsminnen och de kriterier som vanligtvis tidigare tillämpats vid byggnadsminnesförklaringar. En hel järnvägsanläggning i drift rymmer en annan komplexitet än ett mer avgränsat objekt.

Autenticiteten bör i AGJ:s fall i stor utsträckning definieras utifrån tiden innan museitrafiken startade. Denna definition av autenticitet används också i Innovatums utredning. Tilläggs bör att Innovatums utredning gjort en kvantitativ och ej kvalitativ bedömning av de olika smalspåriga järnvägarnas byggnadsbestånd. D v s utredningen har ej bedömt i vilket skick byggnaderna är utan enbart om de är bevarade sedan den ordinarie trafiktiden eller ej. I denna dokumentation, som begränsas enbart till AGJ, har en mer traditionell antikvarisk bedömning gjorts med en kvalitativ bedömning av byggnadernas och banans utformning.

De förändringar som skett under museitrafiktiden är främst utbyggnaden av Antens station med utökat spårområde och flera nya byggnader. Inga äldre byggnader har rivits eller påtagligt förändrats. Diskussionen om autenticitet väcker också frågan om ”återställande”. Ur antikvarisk synpunkt är det tveksamt med åtgärder som syftar till att återskapa t ex en ”sekelskiftesstil” och ta bort delar av en byggnads utformning som t ex tillkommit på 1950-talet. Förutom förändringar som skett under museitiden genom nybyggnation och flyttade byggnader finns exempel på vissa ”återställanden”. Här finns en tendens från föreningens sida att vilja lyfta fram VGJ-epoken på bekostnad av SJ-epoken. Av järnvägens 100-åriga historia tillmäts naturligtvis alla tidsepoker ett kulturhistoriskt värde och bör respekteras.

Som helhet kan dock AGJ tänkas besitta tillräckligt stora kulturhistoriska värden för att uppfylla kriterierna för en byggnadsminnesförklaring. Utgångspunkten är då sammanvägningen av de olika delvärden i den inom kulturmiljövården gängse definitionen av kulturhistorisk värde (Unnerbäck m fl, Kulturmiljövård 1-2, 1995). Viktiga utgångspunkter är att AGJ är ett industriminne med stora pedagogiska värden där levandegörandet av historien är framträdande. Betydelsefullt är även att väga in den diskussion som förts de senaste åren inom kulturmiljövården om värdet att bruka kulturarvet och intresset för kulturturism. Många av de förändringar som skett, ff a nybyggnationer vid Antens station måste också betraktas som nödvändiga för driften av järnvägen – och därmed ett bevarande på sikt av helheten och de olika delarna. Utformningen av nybebyggelsen får också sägas ha gjorts med omsorg om miljön, med avseende på volymer, placeringar och materialval. Samtidigt kan konstateras att viktiga delmiljöer besitter stora autentiska värden. Att betrakta anläggningen som helhet är dock av stor vikt.

Ett motiv till en tänkbar byggnadsminnesförklaring är naturligtvis också ökad möjlighet att säkra de viktiga kulturhistoriska värdena inför framtiden. Genom trafikverksamheten finns behov av förändringar av den fysiska miljön. Genom en byggnadsminnesförklaring skulle

möjligheten bli större att från antikvarisk sida kunna påverka kommande förändringar så att dessa ej negativt påverkar de kulturhistoriska värdena.

En möjlighet att utforma skyddsföreskrifter vid ett eventuellt positivt beslut om byggnadsminnesförklaring bör rimligen vara att lägga olika grad av restriktivitet avseende eventuella förändringar av anläggningen beroende på hur välbevarade olika delar och delmiljöerna är sedan tiden före museitrafiken.

Slutligen bör också frågan om det rullande materialet beröras. Juridiskt lär det vara svårt att byggnadsminnesförklara detta även om så vore önskvärt. Samtidigt är lok, vagnar, dressiner mm självklara delar av en järnväg. Till AGJ hör en stor mängd rullande material både med ursprung från Västgötanätet och andra delar av landet. Som bilaga bifogas en förteckning från föreningen över materialet.

KÄLLOR, LITTERATUR

Publikationer och stencilerade rapporter utgivna av Museiföreningen Anten-Gräfsnäs Järnväg

Sedan 1966 har föreningen gett ut tidskriften Jernvägsnytt, från 1971 med fyra nummer per år. I tidskriften finns ett stort antal artiklar som skildrar verksamheten under de aktuella åren. Det finns också många artiklar med historiskt innehåll om rullande material och bebyggelse. Förutom Västgötabanen och AGJ finns artiklar, ritningar och foton som berör andra smalspåriga järnvägar i landet. Kopplat till Jernvägsnytt finns också en skriftserie med särskilda publikationer.

- * Anten-Gräfsnäs Järnväg, Berättelsen om en museibana, Jernvägsnytt's skriftserie nr 3 Alingsås 1974
- * Anten-Gräfsnäs järnväg – en kulturmiljö värd att bevara. Bengt Nordh och Stig Lundin, stencilerad rapport 1995
- * Johansson Lars: Förändringar i Kvarnabo under ett sekel. (ur Jernvägsnytt nr 3-4, 1997)
- * Johansson Lars: Stationsträdgården i Anten. (Ur Jernvägsnytt nr 1, 1994)
- * Lundin Stig; Västgötabanans tillkomst – en kort återblick (ur Jernvägsnytt nr 2, 1980)
- * Lundin Stig; 15 år med järnväg som hobby – en bildberättelse om Anten-Gräfsnäs järnväg 1965-1980, Jernvägsnytt's skriftserie nr 6, Alingsås 1980
- * Museiföreningen Anten-Gräfsnäs järnväg, Mål- och verksamhetsanalys inför 2000, 1996-08-07, Stencilerad rapport
- * Resan på Anten-Gräfsnäs järnväg, tidskriften Jernvägsnytt nr 1, 1999

Övriga källor och litteratur

- * Anten-Gräfsnäs järnväg, förslag till byggnadsvårdsåtgärder. Sammanställd av Lena Emanuelsson på uppdrag av Länsstyrelsen Västra Götaland 1998. Stencilerad rapport
- * Landin Ingemar; VGJ-veteraner minns Västergötland-Göteborgs järnväg, Mariestad 1980
- * Mannerfelt, Måns, Västergötland- Göteborgs järnvägar, historik 1948, faksimilupplaga utgiven av Skara järnvägmuseum, Skara 1980
- * ”Minnen från Humlebo banvaktarstuga”. Nedskrivna minnen av Nisse Swensson son till banvakten Gusten Swensson. Anten 1984. Original hos Bertil Svensson (AGJ-medlem)

Göteborg. Kopia på Regionmuseum Västra Götaland, Vänersborg. Materialet har använts som underlag till en artikel i Jernvägsnytt nr 4, 1986, "Minnen från en banvaktsstuga".

* Thulin Bertil: Nossebrobanan – ett 75 årsjubileum – utgiven av Svenska järnvägsklubben i samarbete med Museiföreningen Anten-Gräfsnäs järnväg.

* Unnerbäck Axel m fl: Kulturhistoriskt värde, Kulturmiljövård 1-2, 1995

* Arbetskopia av en etnologisk undersökning, projekt AGJ, "Livet kring Västgötabanan", Jeff Lundh Alingsås

* Landsarkivet i Göteborg: Kopior av diverse handlingar (byggnadsritningar, byggnadsbeskrivningar, skrivelser);
: SJ II distrikt – Distriktsförvaltningen, : SJ II distrikt – 36 bansektionen, : SJ II distrikt – 5 trafiksektionen

* Muntliga uppgifter om Humlebo banvaktarboställe från Bertil Svensson, museiföreningen Anten-Gräfsnäs.

* Muntliga och skriftliga uppgifter från Stig Lundin och Bengt Nordh, museiföreningen Anten-Gräfsnäs

Byggnadsinventeringar

* Kulturhistorisk utredning 3, Lerums kommun, Norra Älvsborgs museiförening 1970. (Berör bl a området kring Antens station som då tillhörde Östads socken. Östads norra del överfördes 1974 till Långareds socken i Alingsås kommun)

* Kulturhistorisk inventering 25, Erska och Långareds socknar, Alingsås kommun, Älvsborgs länsmuseum 1979-80. (Berör större delen av området kring banan med undantag av dess södra del och Antens station som inventerades 1970)

* Kulturhistorisk byggnadsinventering 28, Långareds sockens sydvästra del samt Magra och Stora Mellby socknar, Alingsås kommun, Älvsborgs länsmuseum 1981-82. (Bl a revidering av den del av Östads som inventerades 1970 och som överfördes från Lerums till Alingsås kommun 1974.

BILAGA 1

Från boken Nossebrobanan - ett 75-årsjubileum av Bertil Thulin 1991.

Byggnadsritningar

Skala 1:100

Som underlag för denna bilaga har använts blåkopior av ritningar, som förutsättes ha legat till grund för kontraktet mellan byggmästare Hed och TNJ styrelse vilket är undertecknat den 27 resp. 29 november 1913.

För att underlätta hänvisningar etc. har här varje byggnadstyp identifierats med en bokstavsbezeichnung enligt följande tabell:

Typ	Rubricerad "Ritning till...	vid ...	Se sid
A	Stationshus vid större hållplats	TNJ	160, 161
B	Banvaktstuga (med väntsal)	TNJ	162,163
C	Banvaktstuga (utan väntsal)	WGJ	164
D	Godsmagasin	WGJ	167
Ea	Ekonomiebyggnad för mellanstationer	WGJ	166
Eb	Ekonomiebyggnad för banvaktstuga	WGJ	165
F	Afträdesbyggnad	WGJ	168

På ritningarna användes här järnvägens fullständiga namn, "Trollhättan-Nossebro Jernväg" (TNJ) resp. "Westergötland-Göteborg Jernväg", (WGJ) det sistnämnda i vissa fall på blåkopian överstruket och ersatt av det förra, ibland kompletterat med namn på berörda driftplatser.

I förekommande fall användes dels den längre namnformen "Väne-Åsaka", dels "Hallebo" i stället för "Frambo".

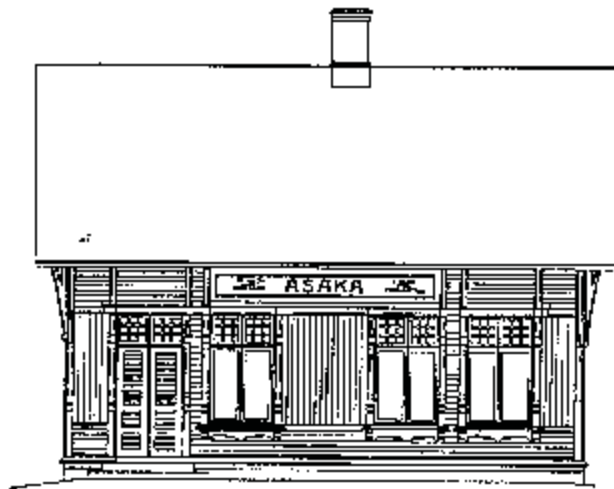
Vissa av ritningarna (C, Ea, Eb samt F) är daterade och signerade på följande sätt:

"Göteborg jan. 1898

Adrian C Petersson

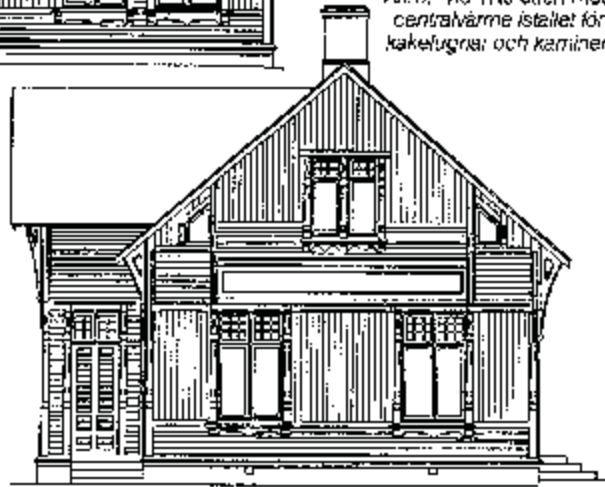
Carl Crispin /Cp "

De vid ritningarna återgivna "materialförslagen" har återfunnits i anslutning till det ovan omtalade kontraktet mellan byggmästare Hed och TNJ.

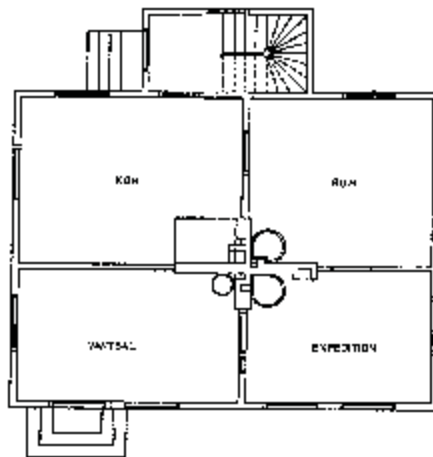


A
Yttermått
ca 10 x 7,5 m
Använd för
Väne-Åsaka
Norra Björke *)
"Hallebo" *)
Främmestad

*) Spegelvänt utförande.
Anm. Vid TNJ utfört med
centralvärme istället för
kakelugnar och kaminer.



160



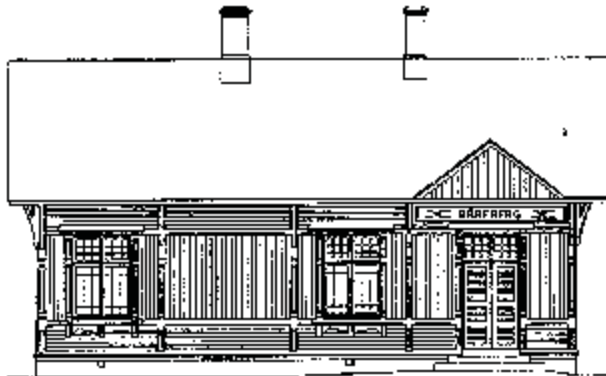
Materialförteckning till stationshus af trä för Trollhättan—Nussebo Järnväg
vid stationerna: Väne-Åsaka, Norra Björke, Hallebo och Främmestad.

Emellan sockel och sällan isoleras med asfaltpapp. På
sällan af 12 x 6" (15 x 15 cm) rensa väppar af 5" spånad
plank. Bjälk af 3" x 9" på 60 cm löbänder utsländ.
Mellanstån af 2" inkludas med fidepapper. Fyllning
trassad eller släppad. Gull Årader och öfre bjälklaget af
1 1/4". Evänd på i nedre våningen inkludas med tjock
tukttri, impregnerad papp, lak och väggens expedition
och vänsid paneler med 24" påspånade bräder och
utsländs. I väntstuber och i kökbeläggas och rappas
väggarna samt kakelugnar med valf. svart på limfärgstryk

ning och tepebering. Öfre våningen inredes af ren
vägg och dörrar insattes.

Övermåttigt beklades med tjock asfaltisoleringspapp
samt i fäspånade bräder, foder och plattor af 1" tjock-
lek. Fönsterkarmar af 2 1/2" x väggen tjocklek med
yttre- och innerfönster i varmanne summer uttilla hågar.
Alla utvärsliga bågare på 2 1/2" tjocklek. Glas 105. Dörrar träns
ka 1 1/4" med inslötstak. Låsa beslag och fönstrikade
trycken. Garderobs- och skaffendorar af 1 1/4"

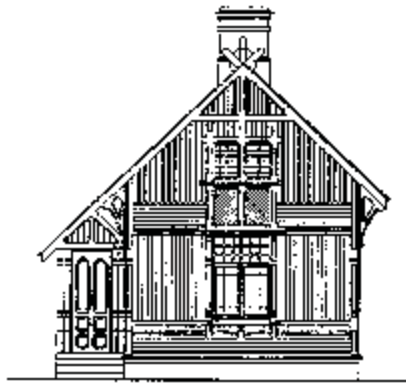
förts, på sid. 168



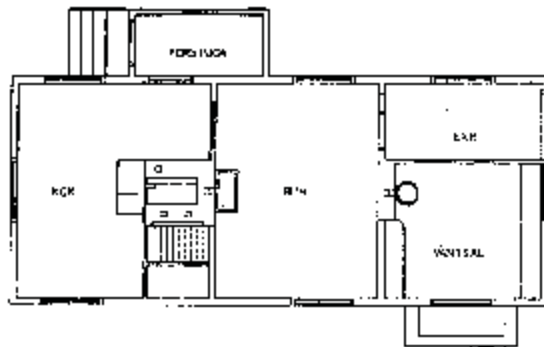
B
Ytermått
ca 11,5 x 5 m
Använd för
Gårdhem *)
Bäreberg

*) Spiegelvänt utförande

Anm. Vid TNJ utförd med
centralvärme istället för
kakelugnar och kaminer.
Den smalare skorstenen
med rökgång från vänt-
salen kom därför inte bli
utförande.



162



**Materialförslag till putsastuga med väntrum, vid hällplatserna Gårdhem och Bäreberg
samt huvustugor vid Väne-Åsaka, Norra Njärke och Hullebo för Trollhättan—Nossebro järnväg.**

Enkelt insockel och syllar isoleras med asfaltpapp. På syllar af 6" x 6" resas af 5" spånad plank. Bjälldug af 5" x 9" på 60 cm inbördes afstånd. Mellanbjälk af 1" inklädes med fidepapper. Fylning: torrlagd eller sågspån. Golv i nedre våningen af 1 1/4". Å vinden af 1" kant-skurna bräder. Invändigt i nedre våningen beklädes med tjock luktig impregnerad papp samt dubbelresas och rappas. Vägen på väggarna med 3/4" påslipad. Stensens väggar i köket samt väntrum och njerkam. Utvär åtgärder beklädes med tjock asfaltisoleringspapp samt 1" lossparade bräder. Fester och pilstolar af 1" tjocklek. Fönsterkarmar af 2 1/2" x väggens tjocklek med ytter- och innerfönster i väntrum, i öfrigt enkla bågar. Alla utvändiga bågar på gångjärn. Glas 5/8". Öfrigt franska. 1 3/4" med insäcknings och trycken Nr 7. Garderob och skafferiöppnar af 1 1/4".

Rörmurningar af välbehandlad tegel. Kakel på Hus kvarna Nr 29 med kopparskåp. Kakelugn vit. Zulu

änd. I väkstuga samt värmeledning enligt Göteborgs Verkstads förslag af den 5/11 1913. I väkstuga med väntrum.

Väntsal: Takstolar af 4" x 7" på 1 meters inbördes afstånd; täckes med 1" slatspån, asfaltpapp och god rödtegel.

Tånggränser och stupor af galvaniserad plåt. Brand-lucka.

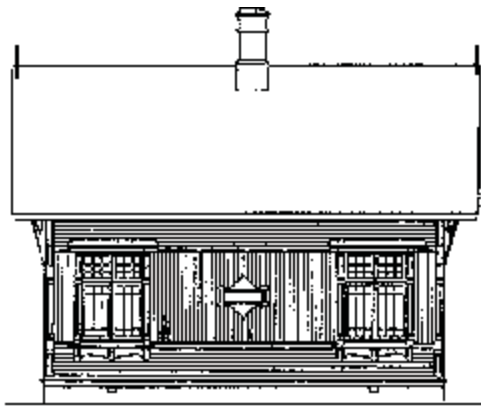
Invändigt grundas, spacklas och strykes 2-ne gånger med olijefärg.

Tapetseras med 50-öres tapeter.

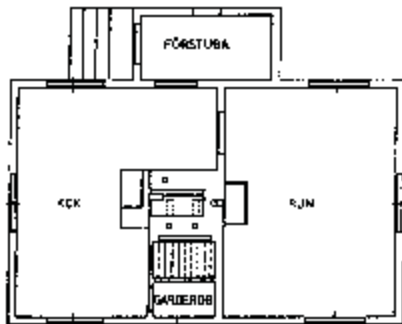
Väktstugorna rödfärgas utvändigt i olja, med oljemålade lister m.m.

Väktstugorna med väntrum grundas, spacklas och strykes, både ut- och invändigt med oljefärg 2-ne gånger.

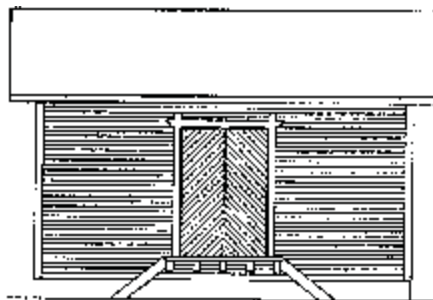
Utvändiga trappor och värmeledning ingå i entreprenaden.



C

Ytermått
ca 8 x 5 mAnvänd för
Väne-Åsaka
Norra Björke
"Hallebo"

164



D

Ytermått
ca 8 x 5,5 mAnvänd för
Väne-Åsaka
FrämmestadI Norra Björke och "Hallebo"
uppfördes en mindre typ
med måtten 5 x 5,5 m.

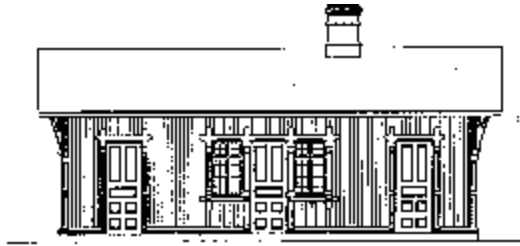
Materialförslag till Godsängarna för
Lottisåttan—Nossebro Järnväg vid stationerna:
Väne-Åsaka med dimensionerna 5,5 x 8 m
Norra Björke " 5,5 x 5 " "
Hallebo " 5,5 x 5 " och
Främmestad " 5,5 x 8 " "

Syllar af 6" x 6". Tappade stöpar band, takstolar och korsbjälkar af 5" x 5". Golvbjälkar af 3" x 10" på 60 cm inbordesafstånd. Golv af 2 1/2" plank. Fönsterbågar utan karm med glas 63; postar af 2" x 5" samt hängslen på rullar och järnskenor. Ytterväggar af 12" fäspånade och ohyllade 1" behålar, som rödfärgas. Ränder, portar, pillstrar och fröer målas.

Taket täcks med 1" släpån, papp och zotegel.
Grund och sockel, bestående af stenpelare ingå ej i entreprenaden.



167



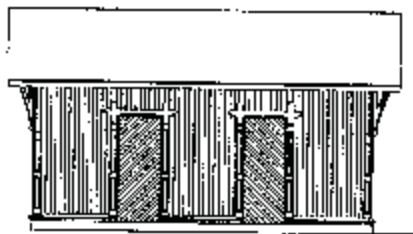
Ea
 Ytermått
 ca 10 x 5 m *)
 Använd för
 Väne-Åsaka
 Norra Björke
 "I lallebo"
 Främmestad



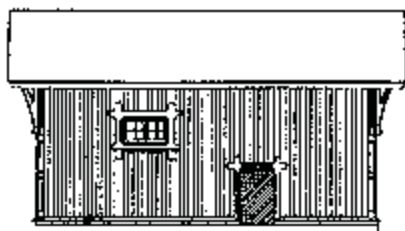
*) Utvärdes vid TNU med dimensionerna 8 x 4 m. Se streckad linje nedan. De två köstren på baksidan slipades. Liksom bakugnen: fästende vid renvärmare installerades.



166



Eb
 Ytermått
 ca 7 x 4 m
 Använd för
 Väne-Åsaka
 Norra Björke
 "I lallebo"



Materiälsförslag till uthus för
 Lullhättan—Nossebro Järnväg.

Syllar af 6" x 6". Tappade stulpar, band 4" x 4" och takstolar af 3" x 3". Väggar omkring kottar af 3" spålad plank, utvändigt papp och 1" faspsålad bräder. Cementgolf, i köks gult af 2" plank, 1" takpanel. Golf & sockulle af 1" kantiska bräder på 3" x 3" bjälkar. Jernstey och Årerar med foder 2 gånger oljemålade, för öfrigt rödfärgning.

Vattentak: Rödtegel på tak af bräder.
 Grund och sockel ingår ej i entreprenaden.

165

BILAGA 2



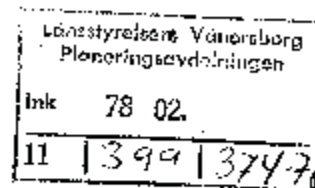
ÄLVSBOGGS LÄNS MUSEIFÖRENING

Box 206, 462 01 Vänersborg 1
Trollhättans Museum
0520/314 20

Tel. 0521/600 60
Vänersborgs Museum
0521/600 60

39/78

Länsantikvarie Erik Wegraus
Länsstyrelsen
Fack, 462 01 Vänersborg



Anten-Gräfsnäs järnväg.

Järnvägssträckningen Anten-Gräfsnäs som öppnades för trafik 1 januari år 1900 utgör en del av den gamla järnvägsförbindelsen "Västergötland - Göteborgs järnväg". Anten-Gräfsnäs järnvägen förband en rad orter i Västergötland med Göteborg och järnvägen kom således att utgöra en betydelsefull transportled. Genom "Västgötabanan" ökade avsettningsmöjligheterna för jordbruksprodukter inom området. Järnvägens tillkomst innebar också en uppblomstring av näringslivet och på ett flertal platser utefter järnvägen växte snabbt betydande stations samhällen upp. Järnvägslinjen Västergötland - Göteborg utvecklades till en betydande järnvägskoncern, som bedrev järnvägs- och landsvägs- busstrafik i stora delar av Västergötland. I juli 1948 övertogs denna järnväg liksom övriga smalspårsbanor i Västergötland av Statens Järnvägar.

Utmed sträckan Anten-Gräfsnäs finns fortfarande tre fastigheter bevarade, som haft direkt anknytning till järnvägen: Antens station, Humlebo banvaktsstuga samt Kvarnabo stationshus.

Stationsbyggnaden vid Anten som uppfördes år 1900 i samband med järnvägens öppnande, är byggd i 1 1/2 plan i en tidstypisk träpanelarkitektur, med oljegrå fasstapanel. Stationsbyggnaden utgörs av en dubbelbyggnad med en närmast kvadratisk planform, med bagage- och godsrum inrymt i en utbyggnad. Godsmagasin samt uthusbyggnader är också uppförda i trä med faluröd panel.

Humlebo, banvaktsstuga nr 11 utefter sträckan Anten-Gräfsnäs, utgörs av en enkelstuga i 1 1/2 plan. Byggnaden är uppförd i timmer, klädd med faluröd fasstapanel.

Kvarnabo hållplats är liksom ovan nämnda byggnader uppförd efter mönsterritningar i en tidstypisk träarkitektur med rödfärgad panel. Byggnaden är uppförd i 1 1/2 plan och inrymmer dels en mindre bostadslägenhet, dels väntsal och expedition tidigare också postkontor.

Anten-Gräfsnäs järnväg drivs sedan 1970 som "museijärnväg".

Byggnaderna utmed järnvägen, stationshus och barvaktstugan vid Humlebo är samtliga uppförda efter mästerritningar i en detaljrik panelarkitektur.

Stationen i Anten är museijärnvägens huvudort med magasin och verkstadsutrymmen.

Barvaktstugan vid Humlebo är belägen cirka tre kilometer från Anten. Byggnaden har genomgått en pietetsfull renovering och har exteriört återfått sin ursprungliga utformning.

Kvarnabo station har bevarat mycket av den tidstypiska sekelskifts-miljön med stationshus med väntsal och f.d. postkontor, semaforer och "vattenhäst".

Museijärnvägen med tillhörande byggnader utgör en kulturhistoriskt och pedagogiskt mycket värdefull miljö.

Genom ideell föreningsverksamhet har det varit möjligt att åter trafikera sträckan Anten-Gräfsnäs, som "museijärnväg". Det framstår därför som mycket väsentligt att även ett framtida bevarande av de till järnvägen hörande byggnaderna säkerställs.

Vänersborg den 7 februari 1978.



Lena Andersson
amanuens

Bil.: Inventeringsblanketter, foton, ritningar.

LÄNSSTYRELSEN
ÄLVSBORGS LÄN
Kontorsavdelningen
Länsantikvarien

1978-03-10

11.399-174-78

11A
M
LR

Riksantikvarieämbetet
Box 5405
114 84 STOCKHOLM

Kopia till

Akten

Länsantikv

Jur enb

Länsmuseet

Rydn i Alingsås
kommun

Anten-Gräfsnäs

Järnväg, c/o

Rolf Larsson

Sandrevälsvägen

89, 422 50

RISINGS-BACKA

+ handlingar

Riksdagsman

Elver Jonsson

Hundskärsvägen 8

441 00 ALINGSÅS

+ handlingar

Anten-Gräfsnäs Järnväg, Alingsås kommun - förslag till byggnads-

minnesmärke

Under hösten 1977 har styrelsen för föreningen Anten-Gräfsnäs Järnväg sammanträffat med länsstyrelsen - länsantikvarien - för att diskutera möjligheterna av att järnvägssträckan Anten-Gräfsnäs och vissa till järnvägen hörande byggnader förklaras som byggnadsminnesmärken.

Länsmuseet har därvid, på uppdrag av länsstyrelsen, utfört en inventering av och utredning om ifrågavarande byggnader och järnvägssträckor. Denna utredning överlämnades till länsstyrelsen den 7 februari 1978.

Järnvägssträckningen Anten-Gräfsnäs, som öppnades för trafik i januari 1900, utgör en del av den gamla järnvägsförbindelsen "Västergötland-Göteborgs järnväg". Anten-Gräfsnäs järnväg förband en rad orter i Västergötland med Göteborg och järnvägen kom således att utgöra en betydelsefull transportled. Genom "Västgötabanan" ökade avsättningsmöjligheterna för jordbruksprodukter inom området. Järnvägens tillkomst innebar också en uppblomstring av näringslivet och på ett flertal platser utefter järnvägen växte snabbt betydande stationssambällen upp. Järnvägslinjen Västergötland-Göteborg utvecklades till en betydande järnvägskoncern, som bedrev järnvägs- och landsvägstrafik i stora delar av Västergötland. I juli 1948 övertogs denna järnväg liksom övriga smalspårsbanor i Västergötland av Statens Järnvägar.

Anten-Gräfsnäs järnväg drivs sedan 1970 som museijärnväg och föreningen har sedan nämnda år på arrende fått överta bansträckningen och vissa till järnvägen hörande byggnader. Ytterligare material om järnvägens historiska bakgrund och om museijärnvägens tillkomst

Postadress

Telefon

Postgiva

Fak

0521-700 00

3 51 35-3

462 01 VÄNERSBORG 1

finns i bifogade skrift "Anten-Gräfsnäs Järnväg".

Utmed järnvägssträckan Anten-Gräfsnäs finns fortfarande tre fastigheter bevarade som haft direkt anknytning till järnvägen, nämligen Antens station, Humlebo banvaktsstuga samt Kvernabo stationshus.

Stationsbyggnaden vid Anten, som uppfördes år 1900 i samband med järnvägens öppnande, är byggd i ett-och-ett-halvt plan i en tidstypisk träpanelarkitektur med oljebrun fasspontad panel. Byggnaden är en dubbelbyggnad med en närmast kvadratisk planform där bagage- och godsrum är inrymt i en utbyggnad. Godsmagasin och uthusbyggnader är också uppförda i trä med färgad panel. Stationen i Anten är museijärnvägens huvudort med magasin och verkstadsutrymmen.

Humlebo, banvaktsstuga nr 11 efter sträckan Anten-Gräfsnäs, är en enkelstuga i ett-och-ett-halvt plan. Den är uppförd i timmer och klädd med färgad fasspontad panel. Byggnaden har genomgått en nästan full renovering och har exteriört återfått sin ursprungliga utformning.

Kvernabo hållplats är i likhet med tidigare nämnda byggnader uppförd efter mönsterritningar i en tidstypisk träarkitektur med rödfärgad panel. Även denna byggnad är i ett-och-ett-halvt plan och inrymmer dels en mindre bostadslägenhet och dels en väntsal med expedition. Kvernabo har bevarat mycket av den tidstypiska sekelskiftesmiljön med stationshus med väntsal och f d postkontor, semaforer och "vattenhäst".

Ytterligare information om byggnaderna framgår av bifogade inventeringsblanketter och fotografier.

Museijärnvägen med tillhörande byggnader utgör en synnerligen värdefull kulturhistorisk miljö och har i arbetet med den fysiska riksplaneringen redovisats som riksintresse från kulturminneavårdens sida. Genom idéell föreningsverksamhet har det blivit möjligt att åter trafikera järnvägssträckan Anten-Gräfsnäs som museijärnväg. Länsstyrelsen anser det vara väsentligt att för framtiden bevara och säkerställa järnvägssträckan med tillhörande byggnader.

Länsstyrelsen får därför föreslå riksantikvarieämbetet att föreslå

regeringen besluta om att järnvägssträckan Anten-Gräfanäs med ovan-
nämnda byggnader med hänsyn till sin egenskap av byggnadsminnesmär-
ke skall åtnjuta särskild lämpad omvårdnad i enlighet med vad som
stadgas i 20 § kungörelsen (1920:744) med föreskrifter rörande det
offentliga byggnadsväsendet. Järnvägssträckan och det aktuella om-
rådet har markerats på bifogade kopia av ekonomiska kartan.

./.

Beslut i ärendet har fattats av t f länsrådet Hansander. I den slut-
liga handläggningen har deltagit länsantikvarien Wegraeus, föredra-
gande, länsassessorn Bonde, juridiska enheten, och byrådirektören
Olsson, planenheten.

Einar Hansander

Erik Wegraeus

Bilaga

Utredningsmaterial

BILAGA 4

Ritningar i föreningens ägo

Ritningsmaterialet berör stationer längs hela Västergötland-Göteborgs järnvägar (VGJ). Ett antal från början mindre enskilda smalspåriga järnvägar kom efterhand att inkorporeras med VGJ som vid förstatligandet 1948 omfattade en stor del av Västergötlands smalspåriga järnvägsnät.

Byggnadsritningar

- * Ritning till mellanstationshus för Westergötlands-Göteborgs järnväg, Göteborg 1898, Adrian C Peterson och Carl Crispin
- * Ritning till ekonomibyggnad för mellanstationer vid Westergötlands-Göteborgs järnväg, Göteborg 1898, Adrian C Peterson och Carl Crispin
(Anmärkning: - Motsvarar bevarad ursprunglig ekonomibyggnad vid Anten stn)
Angivet på ritningen att den även använts vid Trollhättan-Nossebro järnväg, Väne-Åsaka, N:a Björke, Hallebo och Främmostad
- * Ritning till grund för ekonomibyggnad till mellanstationer u å
- * Ritning till stationshus vid större hållplats för Trollhättan-Nossebro järnväg. u.å
(Anmärkning: - Motsvarar Antens stationhus före tillbyggnaden av godsexpeditionen ca 1940)
- * Ritning till banvaktstuga (utan väntsal) för Westergötland-Göteborgs järnväg, Göteborg 1898, Adrian C Peterson och Carl Crispin
(Anmärkning: - Motsvarar bevarade ursprungliga banvaktarstugan vid Humlebo)
- * Ritning till ekonomibyggnad för banvaktstugor vid Westergötland-Göteborgs järnväg, Göteborg 1898, Adrian C Peterson och Carl Crispin
(Anmärkning: - Motsvarar bevarade ursprungliga uthuset vid Humlebo banvaktarstuga)
- * Ritning till godsmagasin vid Westergötland-Göteborgs järnväg, Göteborg 1898, Adrian C Peterson och Carl Crispin
(Anmärkning: - Motsvarar bevarat ursprungligt godsmagasin vid Anten stn)
- * Ritning till afträdesbyggnad vid Westergötland-Göteborgs järnväg, Göteborg 1898, Adrian C Peterson och Carl Crispin
Angivet på ritningen att den även använts vid Trollhättan-Nossebro järnväg, Väne-Åsaka, N:a Björke, Hallebo och Främmostad. Även blyertsanteckning om "*Nybyggnad vid Tubbestorp tillhör kontrakt af den 25/4 16*".
- * Ritning till mellanstationer af tegel vid Westergötlands-Göteborgs järnväg, (Nossebro station)
GBG i Dec 1907, ...

- * Ritning till banvaktstuga (med väntsal) för Trollhättan-Nossebro järnväg. u.å
- * Ritning till veranda vid hotellet i Gräfsnäs. u.å
- * Ritning till restaurant vid Gräfsnäs. No 3. u.å
- * Ritning till förändring af restauranten vid Gräfsnäs till stationshus. Feb 1914
- * Wästergötland-Göteborgs järnväg, Gräfsnäs station, förändring, Yngve Rasmussen, arkitekt GBG 10:6:20
- * Wästergötland-Göteborgs järnväg, förändring av stationshuset vid Gräfsnäs, utkast
- * Ritning till vatten- och avloppsledningar för stationshus och banvaktstuga, SJ, Lidköping 1956

Situationsplaner över stations- och bangårdsområden

- * Plan och förslag till spårutvidgning, Norra Björke 1920.
- * Plan, Gräfsnäs station 1923
- * Plan, Gråbo station 1923
- * Plan, Espås hållplats u.å
- * Pråmbryggor och anordningar vid pråmbryggor och pråmlägen, Göteborg 1941
- * Bangårdsplan, Sjövik 1940, reviderad 1967
- * Bangårdsplan och förslag till spårförändringar, Skara 1942
- * Skara bangård. Bilaga till preliminärt förslag till ombyggnad till normalspår av bandelen Lidköping-Skara-Skövde. Upprättad i juni 1943.
- * Plan, Bjällum 1943
- * Förslag till bangårdsombyggnad i samband med utförande av vägport för ny riksväg, Skara 1945
- * Plan, Björnsared 1947
- * Bangårdsplan, Öttum 1943
- * Bangårdsplan, Källtorp 1945
- * Plan, Essunga 1946, reviderad 1967

- * Plan efter uppmätning, Björboholm 1947
- * Situationsplan med anordnande av plattform, Gendalen 1950
- * Situationsplan, Ardala 1950
- * Situationsplan samt flyttning av godsmagasin, Stannum 1951
- * Bangårdsplan uppmättningsritning, Sollebrunn 1951
- * Bangårdsplan med inritat vattenledningsnät, Lidköping 1951
- * Förslag till normalspårsanläggning inom fabriksområdet, Hellekis cementfabrik 1951
- * Plan och anordnande av vattenledning, Främmestad 1952
- * Plan, Bäreberg 1955
- * Bangårdsplan, Hjo 1955
- * Bangårdsplan, Tråvad 1955
- * Plan, Gunnilse 1967
- * Plan, Olofstorp 1967

Karta i föreningens ägo

- * Kopia av karta 1:4000 över banans sträckning Brobacka – Gräfsnäs. Äldre kartblad Göteborg-Skara bestyrkta av lantmätare vid statens järnvägar och kopierade vid statens reproduktionsanstalt 1949

Utredning kring smalspåriga museijärnvägar

En jämförelse mellan sex smalspåriga museijärnvägar i
Sverige med utgångspunkt från förslag om
byggnadsminnesförklaring av Anten-Gräfsnäs järnväg

Enligt uppdrag av Länsstyrelsen i Västra Götaland

Henrik Olsson

Innovatum kunskapens Hus AB

Innehållsförteckning

Inledning	3
Uppdrag och syfte	3
Metod, urval och avgränsningar	3
Historik	5
Jämförelse mellan sex museijärnvägar	7
Järnvägarna	7
Historiskt sammanhang och representativitet	7
Wadstena–Fågelsta Järnväg (WFJ)	7
Uppsala-Lenna Järnväg (ULJ)	8
Jädraås-Tallås Järnväg (JTJ)	8
Anten-Gräfsnäs Järnväg (AGJ)	9
Skara-Lundsbrunn järnväg (SkLJ)	9
Hultsfreds-Västerviks Järnväg (HVJ)	10
Motiv till att järnvägarna byggdes.	11
Kommentarer och jämförelser	12
Autenticitet	15
Kommentarer och jämförelser	17
Historisk förmedlings- och upplevelsevärde	18
Kommentarer och jämförelser	20
Föreningarna	21
Dokumentation och historiskt kunskapsinnehåll	21
Rullande materiel	22
Förmedlingsverksamhet	22
Ekonomi, trafik och medlemmar	23
Planer och problem	24
Diskussion och slutsatser	26
Byggnadsminnesförklaringen av smalspårjärnvägen Verkeback-Totebo	26
TJFs erfarenheter av byggnadsminnesförklaringen	27
Synpunkter på byggnadsminnesförklaring av museijärnvägar	27
Bedömning av museijärnvägarna	28
Avslutande reflektioner	29
Referenser	31
Företeckning över banor, föreningar, bolag och förkortningar	32
Bilaga: Bilder och kartor	

Inledning

Uppdrag och syfte

Denna utredning har sin upprinnelse i förslag till byggnadsminnesförklaring av Anten-Gräfsnäs museijärnväg (AGJ). När frågan väcktes framkom en rad ställningstaganden och frågor kring byggnadsminnesförklaring av den typ av industrihistorisk miljö som Anten-Gräfsnäs museijärnväg utgör. Då flera skilda uppfattningar stod emot varandra i frågan beslöt länsstyrelsen i Västra Götaland att bredda och fördjupa kunskapsunderlaget genom en utredning. Uppdraget gick till Regionmuseet i Västra Götaland och Innovatum Kunskapens Hus AB. Regionmuseet skulle genomföra en byggnadsinventering av Anten-Gräfsnäs och Innovatums uppdrag var att på en nationell basis jämföra Anten-Gräfsnäs med andra museijärnvägar.

Föreliggande utredning är gjort på Innovatum enligt följande uppdrag från länsstyrelsen i Västra Götaland:

En jämförelse, i samarbete med Sveriges Järnvägsmuseum, mellan Anten-Gräfsnäs järnväg och övriga kvarvarande smalspårsjärnvägar i Sverige. Syftet är att få fram ett så bra underlag som möjligt för den kulturhistoriska värderingen av järnvägen.

Den kulturhistoriska värderingen görs i relation till frågan om byggnadsminnesförklaring av AGJ.¹

Metod, urval och avgränsningar

Denna undersökning bygger på en jämförelse mellan antalet museijärnvägar. En jämförelse som syftar till att bedöma dem i relation till en föreslagen byggnadsminnesförklaring av AGJ. Det är viktigt att det material som används verkligen möjliggör en jämförelse samt att jämförelsen är så bred att den ger grund för välgrundade slutsatser. Det finns naturligtvis en mängd företeelser som kan jämföras mellan museijärnvägarna men alla är inte relevanta för vårt syfte.

Det primära syftet är frågan om byggnadsminnesförklaring vilket innebär att vissa för denna fråga nödvändiga aspekter måste tas med; olika typer av historisk betydelse och värde, autenticitet, förmedlings- och upplevelsevärde samt hur representativa de olika järnvägarna är i olika avseenden.²

Utöver dessa kategorier har jag också valt att jämföra några aspekter av föreningarnas verksamhet och inriktningar (kunskapsinnehåll, planer och problem samt medlemsförhållanden) som i ett bredare perspektiv också kan vara av betydelse för en byggnadsminnesförklaring. Undersökningen gör också en översiktlig jämförelse av det rullande materiel för föreningarna har (vilket inte innefattas av en byggnadsminnesförklaring). Syftet är att ge en ganska bred bild av museijärnvägarna och deras verksamhet samt skapa en bra grund för att utredningen skall nå tydliga resultat. Utredningen har inte ett direkt antikvariskt perspektiv och den behandlar även förhållanden som vanligen inte ligger i fokus vid en byggnadsminnesförklaring.

Det är undersökningens avsikt att med utgångspunkt från de kriterier som behandlas ge synpunkter på de möjligheter och problem som en byggnadsminnesförklaring kan innebära för museijärnvägar. Utredningens tidsramar möjliggör dock inte en så allsidig belysning som skulle varit önskvärd. Exempelvis är framtidsperspektivet mycket begränsat. Det vore mycket intressant att göra en konsekvensanalys av de olika typer av bevarandearbete som bedrivs vid de olika järnvägarna.

¹ Föreliggande utredning utgör alltså endast en del av underlaget för länsstyrelsens bedömning. Utredningen tar inte upp alla delar som omfattas av en byggnadsminnesförklaring.

² En definition av kulturhistoriskt värde i detta avseende finns i *Kulturmiljövård nr 1-2/1995*, s 11-21. Denna definition är dock är dock specifikt antikvarisk och inte direkt tillämplig i denna undersökning. Jag kommer att ta upp relevanta delar av det kulturhistoriska värdet men även behandla andra aspekter.

De kriterier för jämförelser som används när det gäller järnvägarna är:

- Historiskt sammanhang och representativitet
- Autenticitet
- Förmedlings- och upplevelsevärde

Kriterierna för föreningarna är:

- Dokumentation och historiskt kunskapsinnehåll
- Rullande materiel
- Förmedlingsverksamhet.
- Medlemmar
- Planer och problem

Urvalet av museijärnvägar som ingår i jämförelsen har skett med utgångspunkt från att de på ett bra sätt skall gå att jämföra med AGJ.³ Museijärnvägarna i undersökningen är:

- Wadstena–Fågelsta Järnväg (WFJ)
- Uppsala-Lenna Järnväg (ULJ)
- Jädraås-Tallås Järnväg (JTJ)
- Anten-Gräfsnäs Järnväg (AGJ)
- Skara-Lundsbrunn järnväg (SkLJ)
- Hultsfreds-Västerviks Järnväg (HVJ)

Dessa järnvägar utgör huvuddelen av museijärnvägar med spårvidden 891 mm och även en betydande del av den totala mängden museijärnvägar i landet.⁴

Alla de valda föreningarna:

- Bedriver regelbunden ideell museitrafik på smalspårsbanor (891 mm).
- Samlar, renoverar och kör rullande materiel.
- Har en egen bana där det tidigare drivits kommersiell järnvägstrafik i större omfattning.
- Har ambitionen att förmedla järnvägshistoria.

Urvalet är varken heltäckande eller självklart men de valda järnvägarna ger en god bild av den grupp smalspåriga museijärnvägar som AGJ kan sägas tillhöra.

Det är i detta sammanhang också viktigt att klargöra utredningens begränsningar. Den bygger föreningarnas tidskrifter, års- och verksamhetsberättelser, uppgifter direkt från föreningarna (muntligt och genom en enkät), statistiska uppgifter och litteratur. Det är bara en del av museijärnvägarna som är besökta och det är inte gjort någon omfattande antikvarisk bedömning.⁵ Antikvariska uppgifter (i synnerhet autenticitet) bygger på andra källor och i betydande utsträckning kvantitativa jämförelser mellan de olika banorna, någon mer omfattande kvalitativ bedömning har alltså inte gjorts. Det har heller inte gjorts någon närmare granskning eller bedömning av teknisk standard eller teknikhistoriskt värde.

Det har inte gjorts några större arbeten kring museijärnvägar i Sverige tidigare, med undantag för *Museijärnvägar. Betänkande av utredningen om museijärnvägar*. SOU 1979:18. Utredningen har ett ganska övergripande perspektiv och diskuterar inte så mycket de enskilda järnvägarna. Det är

³ Urvalet har skett i samarbete med Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle.

⁴ Man kan i detta sammanhang skilja på museijärnväg, som driver regelbunden turisttrafik på egen bana, och andra järnvägsföreningar, vilka också kan ha rullande materiel, köra tåg mm men som saknar egen bana och regelbunden trafik.

⁵ De besökta järnvägarna är AGJ och SkLJ, samt i mindre utsträckning även WFJ. Besöken har dock inte inneburit någon närmare granskning då grundliga jämförelser när det gäller bebyggelse och miljöer, pga. tid och omfattning, inte varit möjligt. Det skulle dock vara av stort intresse att utveckla jämförelsen med en inventering av alla järnvägarna, på samma sätt som Regionmuseet Västra Götalands undersökning av AGJ.

deras betydelse och gemensamma problemen som ställs i fokus samt hur ett ekonomiskt stöd till museijärnvägarna skulle kunna utformas.⁶

Slutligen är det viktigt att påpeka att den föreliggande utredningen inte är heltäckande. En följd av de ovan redovisade begränsningarna är att ytterligare undersökningar krävs (exempelvis den som Regionmuseet gör) för att ge en tillräcklig grund för beslut. De bedömningar som utredningen gör bygger på ett antal premisser, och det är naturligtvis så att andra premisser kan ge andra resultat.

De historiska beskrivningarna av de olika banorna är mycket kortfattad och fokuserar på vilken betydelse banan haft och vad den representerat.

För hjälp med källor och faktaunderlag samt synpunkter riktas ett stort tack till Sveriges Järnvägsmuseum samt de olika museiföreningarna.

Historik

När man undersöker järnvägar, inte minst då i ett historiskt perspektiv, upptäcker man snart att det är skillnad på järnvägar och järnvägar. Spårvidden är bara en av många förhållande som skiljer olika järnvägar/banor/järnvägsbolag åt.

Å ena sida har vi stambanorna, byggda och driva av staten, normalspår, ständigt utvecklade och underhållna. Stambanorna utgör idag, liksom de gjorde på 1800-talet, grunden för järnvägskommunikationen i landet.

Å andra sidan har vi små, korta, smalspåriga, privatägda och ibland tillfälliga industrispår, vilka tjänat ett mycket specifikt syfte och inte alltid varit kopplat till några andra järnvägar.

Mellan dessa ytterligheter finns en rad varianter av spårvidd, syften och inriktningar vid de många järnvägar som funnits i Sverige. Den vanligaste smalspårstypen var 891 mm, vilket är en spårvidd unik för Sverige och som bygger på tre svenska fot. Denna spårvidd blev i Sverige nästan standard för de smalspåriga järnvägarna och alla de här undersökta järnvägarna har denna spårvidd. Alla smalspåriga järnvägar byggdes och drevs av enskilda bolag, även om kommuner ofta var viktiga ägare i bolagen.⁷ Dessa smalspåriga järnvägar stod för mycket av det lokala och regionala järnvägsnätet i södra och mellersta Sverige. De stora linjerna, främst stambanorna, var normalspåriga och vanligen statsägda, även om det fanns några stora privata aktörer (exempelvis Bergslagens järnvägar).

De smalspåriga järnvägarna utgjorde länge en betydande del av det totala järnvägsnätet i Sverige (se tabell 1) och är därför en viktig del av industrisamhällets framväxt och utveckling. Från 1870-talet och fram till efterkrigstiden utgjorde enskilda järnvägar som helhet, både normal- och smalspår, större delen av det svenska järnvägsnätet. Under efterkrigstiden sker genom förstatligandet och accelererande nedläggningar en grundläggande förändring av den svenska järnvägsstrukturen.

Tabell 1. Statliga och enskilda järnvägar i Sverige 1870-1930.

År	Statliga järnvägar (SJ) (km)	Enskilda järnvägar, normalspår (km)	Enskilda järnvägar, smalspår (km)	Summa (km)	Andel smalspårig järnväg (%)
1870	1118	376	233	1727	13
1890	2613	3730	1675	8018	21
1910	4418	6133	3278	13829	24
1930	6641	6386	3783	16810	23

Källa: *Svensk järnvägsstatistik*.

⁶ *Museijärnvägar. Betänkande av utredningen om museijärnvägar*. SOU 1979:18. Stockholm 1979.

⁷ Även landstingen kunde vara inblandade.

Efterkrigstiden innebar dock en kraftig omsvängning när det gäller både person- och godstransporter. Biltrafikens genombrott, och därmed även bussar och lastbilar, innebar att trafikunderlaget för de smalspåriga järnvägarna stadigt krympte. Den senare delen av 1900-talet innebar förstatligande, minskande trafik och att järnvägsnedläggningarna accelererade. Idag finns endast en reguljära smalspårig bana kvar.⁸ Denna del av järnvägshistorien förvaltas och drivs idag nästan uteslutande av ett antal enskilda museijärnvägsföreningar runt om i landet.

När man kommer in på frågan om bevarande, vilket är en av de uppgifter museiföreningarna sysslar med, bör vi ställa oss frågan varför det är viktigt att bevara fungerande smalspårsjärnvägar i Sverige? Vilken historisk betydelse har de haft och vilken betydelse har de idag? Är det viktigt att de bevaras och att verksamheten, om än i form av turisttrafik, kan fortsätta?

Svaret på den sistnämnda frågan är utan tvekan ja. De smalspåriga järnvägarna i Sverige utgjorde en viktig del av industrins utveckling, de var en del av den nya urbana struktur som växte fram. De ökade möjligheter för ekonomisk utveckling och geografisk rörlighet. De smalspåriga järnvägarna utgjorde en mycket stor del av det totala järnvägsnätet, och det var också dessa som i hög utsträckning såg till de lokala behoven. Under järnvägens storhetstid i början av 1900-talet var järnvägsnätet väl utbyggt i åtminstone södra Sverige och det tillgodosåg därför en mycket stor del av transportbehovet för både personer och gods. Det var ofta de smalspåriga järnvägarna som fanns närmast människorna på det lokala planet och järnvägen var troligen viktigare för en stor del av befolkningen än vad den är idag (se bilaga, karta 1).⁹

Utöver detta kan det också vara viktigt att påpeka att järnvägsbolagen lokalt och regionalt kunde vara stora arbetsgivare och viktiga aktörer på flera områden. Bolagen var ofta knutna till lokala intressen i form av jordbruk, industrier eller kommuner.

Det behöver enligt min mening inte råda någon tveksamhet i frågan om de smalspåriga järnvägarnas kulturhistoriska värde. De är en viktig och integrerad del av framväxten och utvecklingen av det moderna industrisamhället.

Frågan som fortsättningsvis kommer att behandlas är hur viktiga de smalspåriga järnvägarna var, vilka skillnader finns mellan de olika bevarade smalspåriga järnvägarna och hur man skall ställa sig till frågan om byggnadsminnesförklaring?

⁸ De kvarvarande delarna av Roslagsbanan, på vilka det idag bedrivs pendeltrafik, är fortfarande smalspåriga.

⁹ Utöver denna motivering finns även många andra skäl till att bevara och bruka dessa järnvägar. De bevarar exempelvis även kunskap om att driva en smalspårig järnväg med äldre teknik, äldre arbetsätt och organisation. För en mer utförlig beskrivning av museijärnvägarnas allmänna funktion och nytta, se *Museijärnvägar*, s 31-38.

Jämförelse mellan sex museijärnvägar

Järnvägarna

I detta avsnitt kommer det redogöras för och jämföras olika aspekter på järnvägarna, med utgångspunkt från delar av det kulturhistoriska värdet.

Historiskt sammanhang och representativitet

Det går att lägga många historiska perspektiv på smalspårsjärnvägar i Sverige, alltifrån teknikhistoriskt intressanta byggnadssätt och personhistoriska förhållanden till mer strukturella och allmänna aspekter. Utöver ett antal grundfakta kring järnvägarna kommer fokus att ligga på motiven för dessa byggande, järnvägens historiska betydelse (främst ekonomiskt och socialt) samt dess inriktning och representativitet.¹⁰ Syftet är att kunna historiskt karaktärisera de olika banorna och undersöka vad de har gemensamt och vad som skiljer dem åt.

Wadstena–Fågelsta Järnväg (WFJ)¹¹

Öppnad: 1874.

Längd: 10 km.

Senare del i: Fågelsta-Vadstena-Ödeshög Järnväg (FVÖJ) 1888 och Mellersta Östergötlands Järnväg (MÖJ) 1919.

Förstatligad 1950.

Nedlagd för persontrafik 1963, godstrafik 1978.

Museiföreningen bildas 1974, Museitrafik inleds 1984.

Banan ägs idag av Vadstena kommun.

WFJ var länge en liten lokal enskild bana, helt dominerad av Vadstena kommun. Järnvägen utvidgades 1888 söderut till Ödeshög och kopplades 1897 samman med Mellersta-Östergötlands järnväg (MÖJ) för genomgående trafik till Linköping. Banan uppgick i MÖJ 1919, vilket dock hade betydande ekonomiska problem under hela mellankrigstiden och tvingas till flera rekonstruktioner. Järnvägen förstatligas slutligen 1950 och trafiken minskade gradvis, till dess att person- och godstrafiken läggs ned 1963 respektive 1978.

Banans historia liknar många andra mindre smalspåriga järnvägars. Banan byggs som en lokal järnväg under den stora järnvägsexpansionen, den slås samman med andra i början av 1900-talet till ett regionalt nät. Den har ekonomiska problem under mellankrigstiden, får ett uppsving under krigstiden 1939-45 och förstatligas kort därefter.¹² Under SJ-tiden skedde en gradvis neddragning och slutligen nedläggning då konkurrensen från landsvägstrafiken blir för stor.

Trafiken på WFJ var ganska jämt fördelad mellan passagerare och gods. Det fanns några bruk som var viktiga för banan (exempelvis Strå kalkbruk), men det dominerande godset var jordbruksprodukter och i synnerhet sockerbeter. Under ett par månader innebar

¹⁰ Det finns inte plats för att i mer detalj att ägna sig åt de olika järnvägarnas specifika historia utan det är de övergripande dragen som kommer att tas upp och jämföras.

¹¹ Faktauppgifterna i detta avsnitt gäller de järnvägsbolag som museibanorna ursprungligen ingick i, och är generellt hämtade från *Järnvägsdata 1999*. Svenska Järnvägsklubben nr 68. Stockholm 1999.

¹² Svalhammar, s 10. Alvefors, Karl-Gösta. *Järnvägsförstatligandet. Svensk järnvägspolitik under 1930-talet*. Svenska järnvägsklubbens skriftserie nr 21. Eksjö 1977, s 94.

sockerbetskörden en hektisk period för järnvägen. Transporterna skedde främst till sockerbruk i Linköping.¹³

Uppsala-Lenna Järnväg (ULJ).

Öppnad: 1876.

Längd: 21 km (museibanan 33 km, Uppsala- Faringe)

Samtrafik med Lenna-Norrtälje Järnväg 1884.

Köpt av Stockholm-Rimbo Järnväg (SRJ) 1908. Senare benämnt Stockholm-Roslagens Järnvägar. Förstatligad 1951.

Avförstatligad 1972, då banan övertogs av Storstockholms lokaltrafik.

Nedlagd för persontrafik 1967, godstrafik 1977.

Föreningen bildas 1968. Museitrafik på banan från 1974.

Banan ägs av Uppsala kommun. (?)

Uppsala-Lenna är en av de äldsta delarna av SRJ. Det var järn- och skogshanteringen som länge utgjorde den viktigaste trafiken på sträckan Uppsala-Länna. Detta berodde inte minst på förbindelserna med kusten vid Norrtälje och Stockholm.¹⁴ SRJ hade för övrigt landets första elektrifierade sträcka, redan 1895, och kom i synnerhet kring Stockholm att få en omfattande pendeltrafik. Under 1960-talet och framåt skedde en rad nedläggningar av linjer, främst persontrafik i de norra delarna och godstrafik i de södra. ULJ-sträckan nedlagd för persontrafik 1967, godstrafik 1977. Idag körs pendeltrafik på delar av SRJs banor, numera ägt av Stockholms landsting.¹⁵

Jädraås-Tallås Järnväg (JTJ)

Öppnad: 1881.

Längd: 6 km.

Enskild godstrafik inledningsvis.

Ägare Kopparfors & Hofors Sågverk (senare Kopparfors AB).

Bana byggdes som en enskild del men trafikerades och förvaltades av Dala-Ockelbo-Norrsundets Järnväg (DONJ).

Ej förstatligad.

Persontrafik upphörde 1959.

Godstrafik upphörde 1970.

Föreningen bildas 1961, flyttade till Jädraås 1968 och har trafikerat banan sedan 1970.

Banan ägs idag av Stor Enso

Järnvägens uppkomst liksom dess utveckling var intimt kopplad till den industriella utvecklingen i området, och då i synnerhet av Kopparfors & Hofors Sågverk (senare Kopparfors AB) som både ägde banan och stod för den helt dominerande delen av godstrafiken. Järn, malmprodukter och träkol var inledningsvis de viktigaste men med tiden kom det allt mer att koncentreras på timmer och pappersmassa. Godstrafiken dominerade stort och persontrafiken, som aldrig var speciellt stor, sjönk under efterkrigstiden till en mycket liten andel innan den helt lades ner redan

¹³ Johansson, Sverker/Fahlgren, Carl Johan. *Från Wadstena till Wadstena. En berättelse i ord och bild om Smalspår på östgötaslätten*. VÖJF-skrift nr 2, 1981. Wadstena 1981, s 28-29. Svensson, Jan-Olov. *Slutet på en smalspårig epok. Järnvägen Wadstena-Ödesbög under SJ-tiden 1950-58*. VÖJF-skrift nr 4. Wadstena 1988, s 19-21 och 24-30.

¹⁴ Roslagsexpressen, nr 4 -90, 2 -91, 3 -92.

¹⁵ Roslagsexpressen, nr 3 -92.

1959.¹⁶ Godstrafiken bestod till 1968 (sista tåget 1970). Järnvägen byggdes som en rad separata men sammanhängande bandelar men kom snart att sammanföras till två bolag Ockelbo-Norrundets och Dala-Ockelbo järnväg (DOJ). De båda bolagen kom dock att drivas som en järnväg under namnet DONJ.¹⁷ Banan var en renodlad bruksbana utan någon större kopplingen till andra banor.

Anten-Gräfsnäs Järnväg (AGJ)

Öppnad 1900.

Del av VGJ, Göteborg-Skara.

Längd Anten-Gräfsnäs: 13 km.

Förstatligad: 1948.

Trafiken på järnvägsnätet lades gradvis ner från 1950-talet fram till 1991. Efter 1970 återstod dock endast viss godstrafik. Sträckan Anten-Gräfsnäs nedlagd 1970

Museiföreningen bildad 1965, banan har trafikerats sedan 1970.

Järnvägen ägs idag av AGJ.

VGJ byggdes från början som en regional bana, vilket delvis skiljer den från övriga banor i denna undersökning. Den är också byggd senare, efter den stora järnvägsboomen kring 1870-talet. Det var flera intressenter bakom VGJ, men den största var Göteborgs stad. Göteborg, som var starkt involverad i en rad järnvägar, såg dem som ett sätt att stärka staden inom handel och sjöfart. ”Staden intog genom sina järnvägsengagemang en särställning i vårt land”.¹⁸

Sträckan Anten-Gräfsnäs är placerad ungefär i mitten av den bana som VGJ ursprungligen byggde, Göteborg-Skara. VGJ kom snart att bli ett av de största smalspåriga järnvägsbolagen i landet och var tillsammans med SJ och Bergslagens järnväg (BJ) de dominerande järnvägsbolagen i Västsverige (se bilaga, bild 9).

Både person- och godstrafiken var viktig. Persontrafiken var främst kopplad till de större städerna och det förekom även utflyktstrafik och med tiden viss pendling kring Göteborg. Godstrafiken, både för industri och jordbruk, tillfredsställde behov i Skara, i de olika lokalsamhällena, men var ändå främst inriktad mot Göteborg.

Liksom de andra större järnvägsbolagen var också VGJ en viktig arbetsgivare, i synnerhet i Skara, där VGJ var en viktig del av det lokala näringslivet.

VGJ klarade sig relativt bra under mellankrigstiden men trafikunderlaget kom efter förstatligandet 1948 att bli allt sämre. Konkurrensen från landsvägstrafiken blev övermäktig, liksom den blev för i stort sett alla smalspårsjärnvägar.

Skara-Lundsbrunn järnväg

Del av Skara-Kinne-kulle-Vänerns Järnväg (SKVJ).

Öppnad: 1887.

Längd: 10 km (hela SKVJ: 30 km).

Köpt av VGJ 1904, se AGJ.

Trafiken på banan nedlagd 1970 (persontrafik) och 1984 (goods).

Museiföreningen bildas 1967. Banan har trafikerats sedan 1984.

Banan ägs idag av till huvuddelen av Skara kommun.

Även SkLJ trafikerar en bana som tidigare var en del av VGJ. Ursprungligen var dock sträckan Skara-Lundsbrunn en del av Skara-Kinne-kulle-Vänerns järnväg (SKVJ), vilken senare blev

¹⁶ JTJ-broschyr 1995.

¹⁷ JTJ-nytt nr 3 1991.

¹⁸ Alvefors, s 95.

uppköpt av VGJ 1904. Kinnekullebanan var en förbindelse mellan Skara och Väneren i syfte att underlätta godstrafik, inte minst livsmedel av olika slag. Den hade också omfattande persontrafik. Skara kom att bli ett omfattande smalspårscentra, och var mittpunkten i VGJs regionala järnvägsnät.¹⁹ Nedläggningen kom för sträckan Skara-Lundsbrunn ganska sent, 1970 (persontrafik) och 1984 (gods). Den relativt sena nedläggningstidpunkten tyder på att banan länge både var bärkraftig och betydelsefull, åtminstone när det gäller godstrafik.

Hultsfreds-Västerviks Järnväg (HVJ)

Öppnad: 1878-79.

Längd: 70 km.

Sammanslogs 1924 med Norsholm-Bersbo järnväg (NBJ) och Västervik-Åtvidaberg-Bersbo järnvägar (VÅBJ) till Norsholms-Västervik Hultsfreds Järnvägar (NVHJ).

Breddning till 1435 mm (normalspår) 1964 sträckan: Åtvidaberg-Västervik. Västervik-Jenny treskenig 1964. Hultsfred-Västervik förblev smalspårigt, men med koppling till normalspår

Förstatligad: 1949

Nedlagd: Hultsfred-Verkeback godstrafik, 1978 (genomgående trafik 1964

Hultsfred-Jenny, persontrafik, 1984.

Verkeback-Jenny, godstrafik, 1985.

Växjö-Hultsfreds-Västerviks järnväg (VHVJ)

Inköpt från SJ 1986.

Längd 183 km.

Konkurs 1992. Aktuella linjer (Sandebro- Totebo, och Totebo-Verkeback, 140 resp. 27 km) övertogs av Förvaltnings AB Smålandsbanan (FAS).

1914 avsattes medel till "1914 års järnvägs-konsortiums donationsfond" med uppgift att stödja välgörande ändamål, turism, och kommunikation i norra Kalmar län. Denna fond köpte 1994 bandelen Verkeback-Totebo, 28 km, efter VHVJs konkurs. Bandelen förvaltas av Förvaltnings AB Smålandsbanan och trafikerar sedan sommaren 1995 som museibana av Tjustbygdens Järnvägsförening (TJF).²⁰ Linjen Verkeback-Totebo blev 1996, som första järnväg i Sverige, byggnadsminnesförklarad, 1999 följd av linjen Totebo-Hultsfred. Linjen Jenny-Verkeback köptes 1999 av Riksantikvarieämbetet, med planerad byggnadsminnesförklaring och museibanetrafik. FAS äger och förvaltar delar av banan. Tjustbygdens järnvägsförening trafikerar banan.

Museijärnvägen: Tjustbygdens järnvägsförening (TJF) bildas 1979. Trafik i museiföreningen regi på banan sedan 1996.

Banan ägs huvudsakligen av FAS.

Banan byggdes utifrån ett lokalt och regionalt transportbehov, men utan att någon enskild intressent dominerade. Några bruk i området (inte minst Ankarsrums bruk) var viktiga för godstransporterna och järnvägens fortsättning till både Växjö och Östergötland innebar även mer långväga trafik. Godstrafiken bestod till stor del av träprodukter men ojämna konjunkturer utsatte bolaget för ekonomiska problem, vilket ledde till att landstinget under 1930-talet fick rädda bolaget undan konkurs.²¹ Liksom många andra smalspåriga järnvägar försämrades de ekonomiska förutsättningarna gradvis under 1900-talet. Undantaget var krigsåren 1939-45 då järnvägarna fick ett uppsving. Persontrafiken var också av viss betydelse, i synnerhet för det sammanslagna bolaget Norsholms-Västerviks-Hultsfreds järnväg (NVHJ), i vilket HVJ ingick

¹⁹ *Smalspårsepokern i Skara – i ord och bild*. Skara 1983, s 9-11. Att Skara, som reklamen säger, var världens största smalspårsstation är kanske något tveksamt, men den var under många år Sveriges största.

²⁰ Förvaltningsbolaget och museiföreningen har ett mycket nära samarbete.

²¹ Svalhammar, s 9.

från 1924.²² Reguljär persontrafik pågår fortfarande på sträckan Jenny-Västervik, vilken är en del av den regionala banan mellan Västervik och Åtvidaberg.

Järnvägarna i området var en viktig angelägenhet för lokalområdet och Kalmar län, vilka kämpat emot de allt större nedläggningshot som förstatligandet och de transportmässiga förändringarna inneburit under efterkrigstiden.²³ SJ hade planer på att bredda sträckan Hulfsfred-Västervik till normalspår, men trafikunderlaget bedömdes till sist som för litet och banan lades helt ner i mitten av 1980-talet.²⁴

Sträckan fortsatte att trafikeras genom ett privat bolag, Växjö-Hulfsfreds-Västerviks järnväg (VHVJ), som 1986 förvärvade banan från SJ. Efter konkursen 1992 övertogs banan av Förvaltnings AB Smålandsbanan, och trafikeras sedan 1996 av Tjustbygdens järnvägsförening (TJF).²⁵ Det tycks som om det finns starka regionala och lokala intressen i att banan i någon form skall trafikeras, trots att trafikunderlag och lönsamhet under lång tid varit dålig.

Motiv till att järnvägarna byggdes.

WFJ: Initiativet till järnvägen kom från enskilda och kommunala intressen och den kom också att ägas och drivas av kommunen. Det fanns inte några större industrier i området utan syftet med järnvägen var snarare att skapa förutsättningar för utveckling och ansluta området till Hallsberg-Motala-Mjölby järnväg vid Fågelsta.²⁶

VGJ: Att förbinda Göteborg med några av de delar av Västergötland som stambanan inte berörde, i synnerhet Skara och dess omland. Skara var redan före VGJs bildande kopplat till några mindre smalspåriga järnvägar.²⁷ VGJ skulle ge bättre transportmöjligheter för jordbruksprodukter i Skaraborg samt industrier i banans närhet. VGJ kunde också innebära bättre kommunikationer i området kring Göteborg (pendling, rekreation mm) och inte minst stärka stadens position inom handel och sjöfart. Eftersom VGJ var en ganska sen smalspårsjärnväg var behovet också sprunget ur de brister man såg i det befintliga nätet. De befintliga smalspårsjärnvägarna i Skaraborg var lokala och skulle få större betydelse om de kopplades till Göteborg och södra Älvsborgs län och därigenom bli av regional betydelse.²⁸

SKVJ: Området saknade helt järnvägar. Skäl som angavs vid järnvägens byggande var anslutning till vänerhamn för Skara och landsbygden, turisttrafik till Kinnekulle och Lundsbrunn, persontrafik till centralorten Skara samt godstransporter av kalk, trä och jordbruksprodukter.²⁹

ULJ: Lokala intressen samt järnbruk i området (Vattholma bruk).³⁰ Industrin i området, främst järn och skog var mycket viktiga för järnvägens utveckling i området.

JTJ: Uppkom ur ett specifikt industribehov. Banan initierades, ägdes och trafikerades av ett företag (Ockelboverken, senare Kopparfors & Hofors sågverks AB). Ett exempel på järnvägens viktiga roll för den framväxande industrin i Sverige under senare delen av 1800-talet. Också ett exempel på att industrin byggde och drev egna järnvägar för att lösa sina transportbehov.

HWJ: Järnvägen Hulfsfred-Västervik var ett led i lokala och regionala försök att råda bot på de kommunikationsproblem (brist på järnvägar) som rådde i delar av Småland. Stambanorna hade dragits förbi området och den ekonomiska utvecklingen i regionen var under senare delen av 1800-talet ganska svag. Man menade att gamla bruk och nya industrier behövde järnvägen för att

²² Redan tidigare hade dock dessa sträckor samtrafikerats under namnet NVHJ.

²³ De berörda primärkommunerna var mycket engagerade i järnvägarna, även ekonomiskt då de var stora ägare. Svalhammar, s 7-8.

²⁴ Några genomgående godståg hade då inte skett mellan Hulfsfred och Västervik sedan mitt på 1960-talet.

²⁵ FAS äger och förvaltar bana och byggnader medan TJF ansvarar för den rullande materielen och trafikverksamheten. I de andra föreningarna finns inte denna organisatoriska uppdelning utan alla delar är integrerade

²⁶ Gurklisten, nr 2 1999, s 4-7.

²⁷ Lidköpings-Skara-Stenstorps järnväg (LSSJ, 1874) och Skara-Kinnekulle-Vänerns järnväg (SKVJ, 1886). Mannerfeldt, Måns. *Västergötland-Göteborgs Järnvägar*, Skara 1980, s 6.

²⁸ Mannerfeldt, s 19 och 53.

²⁹ Mannerfeldt, s 46-50.

³⁰ Roslagsexpressen, nr 4 1990.

kunna utvecklas. Banan kom att ingå i ett nät Norsholms-Västerviks-Hultsfreds Järnväg (NVHJ) som kom att binda ihop området med andra delar av Småland samt Östergötland. Motiven var ganska allmänna, de var inte sprungna ur något direkt enskilt behov, och de stöddes inte minst av kommuner och landsting.³¹

Kommentarer och jämförelser

Det finns vissa mönster i de olika järnvägarnas utveckling. Järnvägarna är vanligen byggda som små enskilda järnvägar, med något mer eller mindre specifikt syfte. De byggdes dock i samband med andra existerande järnvägar, ingen av dem byggdes under den första järnvägsperioden fram till 1870, utan de tillhör alla den järnvägsexpansion som skedde i slutet av 1800-talet. Den fortsatta utvecklingen innebär sammanslagning med andra mindre järnvägar till ett större järnvägsbolag, vilket sedan driver trafiken fram till förstatligandet. Efter det att SJ tagit över banorna sker det efter ett tag en kontinuerlig minskning av trafiken, först person- sedan godstrafik, vilket slutligen leder fram till nedläggning. Efter nedläggning börjar dock museiföreningarna ganska snabbt att bedriva trafik på banorna igen. Banorna har således i någon form varit trafikerade under i stort sett hela sin livslängd.

Fortsättningsvis tänkte jag göra ett nedslag för att under ett år titta närmare på hur det såg ut vid de olika järnvägarna 1910.³² Dessa uppgifter säger bara en del om de olika järnvägsbolagen, men de ger ändå en bild av inriktning och karaktär och visar därmed också vilka skillnader som fanns mellan olika bolag och järnvägar.

³¹ Svalhammar, Stig. *Utveckling - eller avveckling. Om de smalspåriga järnvägarna i norra Kalmar län under växlande institutionella förutsättningar 1925-1984*. Stockholm 1998, s 1-2 och 7.

³² Årtalet är valt för att det är ett av de få tillfällen då det är möjligt att utifrån offentlig statistik undersöka alla järnvägarna. Före 1900 saknas naturligtvis uppgifter om VGJ och efter 1910 är statistiken inte specificerad för de olika järnvägsbolagen. Ingen av föreningarna syftar dock till att specificera järnvägshistoria för tiden kring 1910.

Tabell 2. Jämförelse mellan fem järnvägsbolag 1910

	WFJ	ULJ	JTJ	AGJ	SkLJ	HVJ
Ägare Trafikeras	FVÖJ	SRJ	DONJ	VGJ	VGJ, AGJ). (se	NVHJ) ³³
Antal lokomotiv ³⁴	5	28	13	22		20
Motorvagnar	-	48	2	-		-
Person- och postvagnar, antal axlar ³⁵	30	241	19	100		104
Godsvagnar, antal axlar	196	1315	658	1030		1014

	WFJ	ULJ	JTJ	AGJ	SkLJ	HVJ
Resor, tusental	184,8	2513,1	71,4	637,3		252,5
Inkomster Persontrafik tkr	81,3	987,1	38,7	263,9		260,0
Godstrafik Tusentals ton	59,7	247,4	269,4	225,5		192,1
Inkomster Godstrafik tkr	100,8	631,7	486,5	745,8		490,1
Nettoinkomst tkr	19,0	90,9	- ³⁶	152,3		79,3
Anställda, totalt	62	470	121	297		283
Banlängd km	42,7	201,6	85,8	234,3		202,4

Källa: *BiSOS*, L, Allmän svensk järnvägsstatistik för år 1910. Stockholm 1913.

Detta är bara en inblick i de omständigheter under vilka dessa banor har verkat. Stora förändringar har skett under 1900-talet, inte minst i och med förstatligande.³⁷ Statistiken säger heller inte något om de enskilda bandelarna, de som nu trafikeras av museijärnvägarna.

Det framgår av ovanstående tabell att järnvägarna vid denna tidpunkt hade skilda inriktningar och var av olika omfattning och karaktär. SRJ var vid detta tillfälle i de flesta avseenden den största järnvägen (materiel, personal, resanden) men även VGJ och NVHJ var betydande regionala järnvägsbolag. DONJ var främst inriktad mot godstrafik, där de var stora, men var små när det gällde persontrafik. WFJ var det minsta järnvägsbolaget och dess lokala karaktär syns tydligt i

³³ HVJ var 1910 fortfarande ett enskilt bolag, men det samtrafikerades tillsammans med två andra bolag under namnet NVHJ. En formell sammanslagning skedde inte förrän 1924.

³⁴ Allt rullande materiel innefattar eget såväl som inhyrt.

³⁵ I statistiken är det antal axlar som räknas. Personvagnar kunde ha mellan två och fyra axlar, vanligast var de tvåaxliga. När det gäller godsvagnar kunde dessa ha upp till sex axlar, men även här var det de tvåaxliga som helt dominerade.

³⁶ Ej beräknat pga. att räknenskaperna ingick i ägarens, Kopparbergs och Hofors sågverksaktiebolag.

³⁷ I den offentliga statistiken saknas det senare under 1900-talet uppgifter om de enskilda järnvägarna.

materialet. Det kan dock påpekas att WFJ senare kom att ingå i Mellersta-Östergötlands-järnvägar (MÖJ) vilket snarast kan kategoriseras som ett mindre regionalt järnvägsbolag.

En kort karaktäristik av bolagen:

WFJ: En lokal bana för både gods- och persontrafik. Det kommunala intresset var starkt. Denna bana är den minsta och representerar en lokal landsbygds- och småstadsbana. Kom senare ett ingå i det regionala bolaget MÖJ.

SRJ: Stort regionalt bolag med en tydlig inriktning på persontrafik, även om godstrafiken i absoluta tal var mycket omfattande. Storstadsanknytningen (Stockholm, Uppsala) är tydlig och bolagets stora innehav av motorvagnar pekar närmast på pendeltrafik.

DONJ: Var en utpräglad industri/godsbana med mycket begränsad persontrafik. Industrins behov var ursprunget. Landsbygds- och småstadsmiljö.

VGJ: Järnvägen var regionalt inriktad, hade ett omfattande bannät samt var inriktad på både person och godstrafik. VGJ hade både stad och landsbygdsinriktning.

NVHJ: Ett ganska omfattande regionalt nät med både person- och godstrafik (inriktningen på gods var något större). Landsbygds och småstadsmiljöer.

De olika järnvägsbolagen har haft skilda inriktningar och de har byggts av olika anledningar. Likheter finns mellan de tre stora järnvägsbolagen och kanske främst mellan NVHJ och VGJ. Man kan med fog hävda att de olika järnvägarna representerar olika delar av den svenska smalspårshistorien, även om det naturligtvis finns en rad likheter och överlappningar. Det finns exempelvis klara likheter mellan WFJ och SkLJ (när det gäller sträckning, miljöer, stationsinriktning) men stora skillnader då de representerar helt skilda järnvägsbolag och trafikinriktning. Det finns också likheter mellan de stora regionala näten VGJ och SRJ, men samtidigt olikheter (som trafikstruktur, ålder, syfte bakom byggandet mm.).

Det är svårt att generellt säga att en järnväg varit mer betydelsefull än en annan, då de representerar olika saker. Man kan dock hävda att en större järnväg har haft en större betydelse, rent kvantitativt, om man ser det på ett nationellt plan. I detta fall är VGJ, SRJ och NVHJ de största och således också viktigaste järnvägarna. Om man betraktar det utifrån ett regionalt eller lokalt perspektiv har alla järnvägarna varit viktiga och representerar där något eget, som inte kan bytas mot en järnväg någon annanstans.

Ett annat möjligt sätt att värdera deras betydelse är att se på trafikunderlag och ekonomisk bärkraftighet. Omfattande trafik och lönsamhet innebär då att järnvägen var av stor betydelse. En uppskattning av järnvägarna ur detta perspektiv innebär att VGJ, SRJ och DONJ var av något större betydelse än WFJ och NVHJ (då dessa tidigt hade vikande trafikunderlag och ekonomiska problem). DONJ levde länge på sin godstrafik, SRJ på gods i norr och passagerare i söder och VGJ på att vissa bandelar länge var starka.³⁸

³⁸ Detta är dock en mycket preliminär slutsats som skulle behöva en betydligt grundligare undersökning för att säkerställas.

Autenticitet

Det är i detta sammanhang viktigt att poängtera att denna bedömning är översiktlig och kvantitativ. Utredningen har inte tagit hänsyn till kvalitén på de byggnader och miljöer som är bevarade, vilket innebär att en närmare undersökning kan förändra bedömningen. Det jag avser med byggnader och miljöer i original (autenticitet) har inte med ålder att göra. Det kan lika väl härröra sig från den sista tiden före nedläggning, som vara något som bevarats från det att järnvägen byggdes. Frågan gäller vad som förändrats efter det att banan lagts ned och museitrafiken inletts. Det är också viktigt att komma ihåg att vissa förändringar är nödvändiga och därför inte kommer att tas upp i detta sammanhang. Åtgärder för att uppfylla säkerhetskrav kan innebära att signalsystem tillkommer, säkerhetsanordningar vid trafik korsningar mm. Till detta kommer också det underhåll av banan som ständigt är nödvändigt, exempelvis byte av slippers. Det går knappast att använda begreppet bevara på samma sätt när det gäller museijärnvägar som det kan användas rörande fornlämningar, kyrkor eller dylikt. Eftersom det är en avancerad verksamhet som bedrivs måste kriterierna för byggnadsminnesförklaring anpassas på ett lämpligt sätt.

Tabell 3. Byggnader och miljöer.

	WFJ	ULJ	JTJ	AGJ	SkLJ	HVJ
Stationer	3 en i original, en kraftigt förändrad.	6, plus ett antal hållplatser. Det som finns kvar, i huvudsak i original.	4, det mesta original, något nytt och något flyttat.	3, en original, en återställd och en ny/flyttad En hållplats	2, original.	8. 11 hållplatser. ³⁹
Verkstad	Ja, original, Vadstena	Ja, original, Faringe.	Ja, original, omfattande, Jädraås.	Ja, men otillräcklig. Byggt, Anten	Ja, original, Omfattande Skara	Ja, original, omfattande Västervik.
Lokstall och vagnhallar	Ja, original, Vadstena	Ja, original, men otillräckliga Faringe.	Ja. Original, omfattande.	Ja, men otillräckligt. ⁴⁰ Byggt.	Omfattande lokstall, i original. Skara Saknar vagnhall.	Ja, original, relativt omfattande. Västervik
Trafikerad banlängd km	10	33,2	6	13	11,8	59 ⁴¹
Utställning, museum	Nej	?	Delvis	Ja	Ja	?

Källa: Enkätvar, föreningarnas tidskrifter och hemsidor.

³⁹ Någon hållplats är nyanlagd. Några stationsmiljöer saknas annars är huvuddelen omfattande och i original. Några stationsbyggnader är privatägda, huvuddelen ägs av FAS. Västervik har stationsbyggnad men föreningen har för tillfället inte tillgång den. Planer finns dock på att den skall kunna användas även för smalspårtrafiken.

⁴⁰ Lokaler finns för ny uppställningsplats under tak, men spår saknas.

⁴¹ Hela banan är 71 km. Verkeback-Jenny och Jenny-Västervik ingår i dagens läge ej i den ordinarie trafiken. Sträckan Jenny-Västervik (treskenig) trafikeras fortfarande av SJ. Målet är att banan i sin helhet skall trafikeras. Alltså trafik främst på de byggnadsminnesförklarade sträckorna. Byggnadsminnesförklaring av sträckan till Västervik är under utredning.

Nedan följer en kort översikt av vad som är i original av byggnader och miljöer vid de olika järnvägarna. Vissa uppgifter finns i tabell 3, men det skall här göras vissa kompletteringar och jämförelser mellan järnvägarna.⁴²

WFJ: Bevarad miljö i Vadstena, station med förekommande byggnader, lokstall mm (se bilaga, bild 1 och 2). Det finns ett ombyggt stationshus kvar i Aska men i övrigt är inte så mycket kvar. Banan har ett omfattande underhållsbehov och pga. en urspårning 1998 sker ingen trafik under detta år. Järnvägen befinner sig i en svår situation, vilket tydligt pekar på de problem och risker som museijärnvägarna på olika sätt måste handskas med. WFJs styrka ligger i detta avseende främst i Stationsområdet i Vadstena.⁴³ Föreningen planerar att återställa och bygga upp de andra stationsområdena.

ULJ: Järnvägen är relativt lång och mycket är borttaget eller rivet sedan banan var i reguljär drift. Byggnader och miljöer har bara i begränsad utsträckning kunnat bevaras. Föreningen har också förändrat och återställt en del (exempelvis anläggs nya spår och ett av stationshusen är provisoriskt då det gamla brunnit ned). En del stationshus samt lokstall, verkstöd mm är dock i original och i absoluta tal är det jämförelsevis ganska mycket (se bilaga, bild 3, 4 och 5). En nackdel är att det på den långa bana är en del som saknas. Föreningen har dock alla de viktiga byggnaderna och miljöerna som behövs för att driva en museijärnvägsverksamhet. Det kan dock noteras att i stort sett alla byggnader är ombyggda jämfört med ursprungligt skick, vilket kan ge en något splittrad bild. På grund av station i Uppsala och närhet till en stor stad finns det ett exploateringshot. Det finns också planer på att ULJ skall ingå i ett resecentrum vid Uppsala station, vilket på många sätt kan vara positiv även om det kan vara ett problem i förhållande till bevarande.

ULJ har en mellanposition i när det gäller autenticitet.

JTJ: Av museijärnvägens byggnader och miljöer är det en hög andel som är i original, det är också relativt lite som är borttaget. Banan är dock kort så den absoluta omfattningen av byggnader och miljöer är inte så stor. Järnvägen har också i original viktiga delar såsom, stationshus, lokstall, verkstad plus en rad mindre byggnader och miljöer (se bilaga, bild 6 och 7). Vissa förändringar har dock skett. En ny hållplats/stations har anlagts och vid en mindre stations har ett stationshus flyttats dit från en annan del av DONJ-banan. Spåret har kompletterats/återställts vid vissa platser.

JTJ är en museijärnväg där omfattande delar är bevarade sedan järnvägen var i drift. Begränsade förändringar har gjorts för att underlätta verksamhet, trafik och service. Banans geografiska placering har också inneburit att hoten mot banan är små. Det saknas städer eller industrier som konkurrerar om marken.

JTJ en stark position i detta avseende då mycket är bevarat.

AGJ: AGJ är den enda förening som saknar en större stationsmiljö i original, med där tillhörande lokstall och verkstad. Därför har föreningen tvingats bygga lokaler och miljöer för att kunna bedriva verksamheten vid järnvägen. Det är endast en begränsad del av byggnader och miljöer vid banan som är i original. Ett stationshus och flera mindre byggnader har flyttats dit från andra VGJ-stationer. Stationsmiljöerna är ganska enhetliga i VGJ-stil men alltså bara i begränsad utsträckning i original. Det finns ett par miljöer som helt är helt bevarade, men andelen är mindre än vid de andra järnvägarna. Detta beror delvis på att AGJ tvingats bygga upp mycket från

⁴² Uppgifterna i detta avsnitt bygger främst på samtal, insamlade uppgifter samt föreningstidskrifter.

⁴³ Den samlade bedömningen av WFJ, inte bara i detta sammanhang, bygger på att föreningen kommer att fortsätta att bedriva museitrafik på banan. Bedömning grundar sig delvis på de förhållanden som rådde före urspårningen, 1998.

grunden och att de medvetet verkat för att få järnvägen att se komplett ut. Följden av detta är att järnvägen ser mer bevarad ut än vad den är (se bilaga, bild 8).

I detta sammanhang kan det också vara av intresse att se att det är de äldre föreningarna som hunnit ändra mest. Det finns en vilja hos föreningarna att banan skall se historisk ut och vara anpassad till olika behov. Detta tycks på sikt medföra att allt fler förändringar/anpassningar sker. Hur detta skall bedömas ur ett bevarandeperspektiv är inte givet.

AGJ har en relativt liten andel original av byggnader och miljöer.

SkLJ: Har två stationsmiljöer, i Skara och Lundsbrunn. Båda är i original i betydande utsträckning men förändringar har skett. Stationsområdet i Skara är omfattande och erbjuder goda förhållanden för föreningen, inte minst när det gäller verkstäder och lokstallar. En stor del av miljön är kvar men har blivit naggad i kanten. Delar av spårområdet har blivit industrimark och stationshuset används idag inte direkt av föreningen, den är ett resecentrum (se bilaga bild 10). Utmed banan finns några hållplatser men inte mycket i original, och några större tillägg är heller inte gjorda. Lundsbrunns station är en i stort bevarad miljö.

Antalet byggnader och miljöer är begränsade, men det som finns kvar är i betydande utsträckning i original. Föreningens starka värden finns framför allt i det omfattande lokstallet och den kringliggande miljön.

HVJ: Banan är lång, den klart längsta bland de jämförda järnvägarna, men har ändå en hög andel byggnader och miljöer i original. Banan är till största delen byggnadsminnesförklarad. Banan var i drift längre än någon annan i undersökningen, vilket naturligtvis har haft betydelse för att så mycket har blivit bevarat. Det genomförs nu också en upprustning av både byggnader och bana. Vissa förändringar och nyheter finns dock. En ny station/hållplats är anlagd. Den är till för besökare till Hultsfredsfestivalen, vilket sätter ett problem i fokus. Föreningarna lever i stor utsträckning på sina trafikinkomster och måste därför i betydande utsträckning anpassa sig till publika önskemål. Detta kan ibland vara svårt att kombinera med vissa former av bevarande eller historisk förmedling.

Järnvägen har i stort alla byggnader och miljöer den behöver för att kunna bedriva sin trafikverksamhet.⁴⁴ Vissa problem finns dock. Den sista sträckan in mot Västervik (Jenny-Västervik) trafikeras fortfarande av regionala tåg, men inte av museijärnvägen. Byggnadsminnesförklaring är under utredning och tanken är att hela banan skall trafikeras av föreningen. Västervik utgör huvudpunkten för banan (och de bolag som trafikerat den), den har ett stationsområde med lokstallar mm och det är av stor betydelse att hela sträckan kan trafikeras. På stationsområdet i Västervik bedrivs nu också ett återställande av den smalspåriga bangården, som tidigare delvis rivits upp och planer finns för ett gemensamt användande av stationsbyggnaden

Hela banan är för närvarande inte trafikerad och förändringar har gjorts och görs. Trots detta har järnvägen i detta sammanhang starka värde. Både vad gäller antal och andel av byggnader och miljöer i original måste denna järnväg rankas som en av de absolut bästa rörande autenticitet.⁴⁵

Kommentarer och jämförelser

Något enhetligt bevarande i strikt mening är det inte tal om när det gäller museijärnvägar. Detta är dock inte något praktiskt problem då dessa banor idag inte skulle ha funnits kvar om det inte vore för föreningarna och den ideella verksamhet de bedriver. Det levande och föränderliga bevarande som museijärnvägarna genomför har många fördelar. Mot detta väger brister i ett strikt bevarande kanske inte så tungt.

⁴⁴ Föreningen har dock byggt en uppställningsplats (i stort skymd från banan) men har behov av mer.

⁴⁵ I och med byggnadsminnesförklaringen har också arbetet med att renovera bebyggelsen intensifierats.

Förekomst av utställningar eller järnvägmuseer kan vara ett positivt komplement till föreningarnas verksamhet, men det är inte nödvändigtvis viktigt. Det är föreningarnas syften och målsättningar som avgör om en utställning fyller någon funktion.

Om man ändå skall betrakta järnvägarna ur ett bevarandeperspektiv så är det tydligt att det är JTJ och HVJ som har de bästa positionerna. SRJ, SkLJ och i något mindre utsträckning WFJ intar något av en mellanposition, medan AGJ kommer något efter, delvis på grund av de nytillskott och ändringar som skett (bland annat beroende på att AGJ saknar en mer omfattande stationsmiljö).

Det bör dock betonas att ingen av järnvägarna är helt i original, vad det handlar om är i vilken omfattning förändringar och återställande skett.

Historisk förmedlings- och upplevelsevärde

I detta avsnitt tas upp vad det är de olika järnvägarna förmedlar och vilken bild de vill ge besökarna. Jag kommer också att något beröra föreningarnas inställning till förmedling. Vid alla föreningar så förekommer marknadsföring av olika slag, information och service till besökarna. Det används också tidsenliga kläder, men detta särskiljer inte föreningarna utan genomförs på ett liknande sätt oavsett järnväg.⁴⁶

WFJ: Då trafiken ligger nere bedrivs inte heller någon övrig förmedlingsverksamhet. Det tycks dock ej heller tidigare ha bedrivits sådan verksamhet i någon större omfattning. Banan och den rullande materielen har naturligtvis ett betydande förmedlingsvärde i sig, men det gäller i stort för alla järnvägarna. Frågan som gäller här är snarare vad som finns utöver de givna värdena. WFJs starka värden ligger främst i stationsmiljön i Vadstena. Föreningstidskriften tar inte närmare upp denna typ av frågor, men det finns planer på återuppbyggnad av miljöer och att öka förmedlingsvärdet genom samarbete med andra aktörer. Det samlade förmedlingsvärdet, trots stationsmiljön, är i jämförelse ganska lågt. Det samlade förmedlingsarbetet, bland annat beroende på begränsade förutsättningar, tycks för WFJ ännu inte ha kommit lika långt som i de flesta av de andra föreningarna. I likhet med SkLJ har WFJ inte trafikerat banan lika länge som JTJ, AGJ och SRJ, vilket naturligtvis kan innebära att de inte heller hunnit göra lika mycket.

ULJ: Järnvägen är lång och innefattar olika typer av miljöer vilket kan ge en något splittrad bild av den järnvägshistoria som förmedlas. Detta gör också att det inte är givet vilken tidsperiod som SRJ skall representera (troligen mitten av 1900-talet). Förmedlingen av järnvägshistoria tycks vara ett något underordnat intresse för ULJ. Det diskuteras i föreningstidskriften, men inte som ett viktigt ämne. Det är snarare den turistiska än den historiska sidan som betonas.⁴⁷ Jag är också osäker på i vilken omfattning den godstrafik som funnits på banan förmedlas, och om de starka kopplingar till industrin som fanns förs fram? Det kan dock nämnas att SRJ kör skoltåg under terminerna, vilket är ett sätt att förmedla järnvägshistoria. Banan har också en styrka i dess omfattning och variation. Det finns i föreningen en tydlig historisk medvetenhet, och vilja att förmedla, men den är inte lika framträdande som vid flera andra museijärnvägar.

JTJ: Den historiska inriktningen är ungefärligen 1920-1940-tal. Miljöer och rullande materiel är i hög utsträckning oförändrat från denna period. Bana och miljöer är starka i sig när det gäller förmedling, men något mer omfattande och brett förmedlingsarbete tycks inte bedrivas. I föreningstidskriften diskuteras förmedling, vilken historia som skall förmedlas och vilka olika sätt det finns att göra det. Det håller också på att utarbetas en strategisk plan för JTJ som även kan

⁴⁶ Avsnittet bygger främst på insamlat material, samtal och föreningstidskrifter.

⁴⁷ Detta skall inte tolkas som om turism inte kan kombineras med historisk förmedling, tvärtom. Intrycket är dock att omfattande trafik och många besökare är betydligt viktigare än att förmedla järnvägshistoria. SRJ marknadsför sig delvis som utflyktståg, till natur, bad mm.

innefatta dessa delar. Det finns en del förmedlingsverksamhet i anslutning till järnvägen och bruksmiljön men de är inte direkt kopplade till järnvägshistoria. Möjligen kan man ana att banan och miljöerna i sig har så starka förmedlingsvärden att ett utökat arbete inom detta område inte har prioriterats. Det finns dock en pågående diskussion och en tydlig medvetenhet kring problem och möjligheter.

AGJ: Tidsmässigt är AGJ inriktad på mellankrigstiden. AGJ är den av de undersökta banorna som är mest konstruerad, vilken innebär problem ur ett autenticitetsperspektiv men när det gäller förmedling kan vara en tillgång. AGJ har medvetet skapat en bana för att tydliggöra järnvägs/teknik/industrihistoria. Banan är enhetlig i förhållande till vad den skall förmedla (landsbygdsjärnväg), men det också uppfattas som en brist att den saknar ett mer omfattande stationsområde, lokstall mm samt endast utgör en mindre del av en längre järnvägssträcka. När det gäller förmedling har AGJ en speciell inriktning i och med att de inte kör med originalbeteckningar på sitt rullande materiel.⁴⁸ De använder istället beteckningen AGJ på sina lok och vagnar. Orsaken till detta är att föreningen vill förmedla en bild av en fungerande landsbygdsjärnväg, och ett fungerande järnvägsbolag. Beteckningarna på tåg har historiskt varit enhetliga, medan museijärnvägar vanligen kör sina tåg med originalbeteckningar, vilket innebär att olika beteckningar blandas i ett och samma tåg. AGJ förmedlar snarare en bra bild av en smalspårig landsbygdsjärnväg som kunde ha funnits än en bild av något som verkligen funnits. Detta ger positiva värden när det gäller förmedling men är lite problematiskt ur ett antikvariskt perspektiv.⁴⁹

AGJ har generellt en mycket medveten och tydlig strategi för förmedling av järnvägs- och industrihistoria. Det finns planer och verksamhet som siktar mot att göra AGJ till ett transporthistoriskt besöksmål, där inte bara tåg utan även historisk bil- och båttrafik visas och körs. AGJs styrka i detta sammanhang är enhetlighet och tydlighet. Föreningen har länge arbetat mot att skapa en levande bild av en fungerande landsbygdsjärnväg.

Föreningen har en utställningshall vid Antens station (som på vintern är vagnhall)

SkLJ: Föreningens uttalade målsättning är att ”ge en upplevelse av en smalspårig järnvägsepok under 1940-50 tal, i autentisk järnvägsmiljö kring Skara och Kinnekullebygden.”⁵⁰ Järnvägens starkaste förmedlingsvärde är utan tvekan stationsområdena i Skara och Lundsbrunn, i synnerhet lokstallet. Skara var en mycket stor smalspårsstation och har haft en stor betydelse för staden. Dess placering i staden, att den delvis används för museitrafik samt att den i ganska stor skala innehåller alla vitala delar en större station skall ha, gör den till en mycket värdefull miljö. I övrigt innefattar järnvägen inte några förmedlingsvärden utöver det vanliga. Likheter finns med WFJ i den mån att det är en slättbana, samt med ULJ då den utgår från en större stad.

Föreningen bedriver främst förmedlingsverksamhet genom trafik, ett järnvägsmuseum, skolbesök och viss visning av stationsområdet i Skara. Den har i föreningstidskriften inte uttryckt några planer på hur förmedlingsvärdena skulle utvecklas, utöver den utveckling av banan som föreningen planerar i likhet med övriga museijärnvägar.⁵¹

⁴⁸ Övriga järnvägar återställer vanligen originalbeteckningen på införskaffade lok och vagnar. Detta är dock inte heller oproblematiskt då ett återställande också, i mild form, är ett historiskt manipulerande. Ur ett antikvariskt perspektiv vore det bäst att behålla den beteckning som finns på materielen, vilket i nästan alla fall är en SJ-beteckning. När det gäller förmedling finns det dock poänger med att ändra eller återställa.

⁴⁹ Det bör påpekas att skillnaderna till de övriga järnvägarna inte är så stora som det kan framstå i texten. Syftet är att tydliggöra de skillnader som finns för att underlätta jämförelser och värdering.

⁵⁰ Ur presentationsmaterial för SkLJ.

⁵¹ Alla föreningarna har i någon utsträckning planer på att förbättra verksamhet, miljöer eller service, med detta sker oftast inte i syfte att öka förmedlingsvärdena, utan har andra orsaker. Fler besökare, bättre förhållanden för medlemmarna mm. För ett exempel se *Skara Järnvägsblad*, nr 4 -99.

HVJ: Den tidsmässiga inriktningen är främst SJ-tiden under 50-talet, inte minst med inriktning mot rälsbussar. Genom sin längd, variation, och att mycket av banans miljöer är bevarande har HVJ ganska starka förmedlingsvärden. Föreningen bedriver viss förmedlingsverksamhet utöver den vanliga trafiken (guidade turer och skolbesök). Det framkommer dock inte i föreningstidskriften några tydliga planer eller diskussion kring vad det är som förmedlas, och hur det förmedlas. Det är också ett problem att banans centrum (Västervik) ligger utanför den del som nu trafikeras. Det är ännu inte en helhet som visas, även om övriga delar innehåller mycket. Järnvägen har starka förmedlingsvärden och de kommer att förstärkas när hela banan kan trafikeras.⁵²

Kommentarer och jämförelser

Den verksamhet som föreningarna driver har i sig starka upplevelse- och förmedlingsvärden. Besökaren får en upplevelse där många sinnen berörs och som kan skapa intresse kring exempelvis lokal-, teknik och industrihistoria. Utöver detta finns det ett antal extravärden hos flera av järnvägarna; stationer i stadsmiljö i Skara, Uppsala och Vadstena, autenticitet och enhetlighet för JTJ och HVJ, enhetlighet och helhet för AGJ, omfattning och variation för SRJ och HVJ, etc.

Detta är en svårbedömd kategori då den i hög utsträckning är subjektiv. Undersökningen har av detta skäl inte tagit upp de miljöer som järnvägen passerar. Det är naturligtvis av betydelse för besökaren om omgivningarna är vackra och natursköna, men det är mycket svårt att gradera och jämföra.

En svårbedömd men inte oviktig del av förmedlings- eller upplevelsevärde, är förekomsten av vad man kan kalla störande element kring järnvägen. Det tydligaste exemplet finner man hos de järnvägar som passerar genom större städer (främst Uppsala och Skara, men i viss mån också Västervik och Vadstena) då de passerar genom områden betydligt modernare än järnvägen. Det kan vara svårt att upprätthålla en bild (en illusion) av en historisk järnväg då man passerar moderna bostads- och industriområden. I detta avseende har JTJ och AGJ det väl förspant, eftersom det finns färre störande element längs järnvägen (de passerar inte genom några större tätorter).

Utgångspunkten är att alla har starka förmedlingsvärden, men att de kanske är lite högre för AGJ, JTJ och delvis HVJ. Av dessa tre järnvägar är HVJ och JTJ starka när det gäller originalitet, enhetlighet och att ge en historiskt stark bild av en enskild järnväg. AGJ har sin styrka i helhetstänkandet, enhetlighet och att kanske ge en något bredare bild av historia kring järnvägar. AGJ och JTJ är också de föreningarna som tydligast visat medvetenhet om problemen kring att förmedla historia och även aktivt försökt skapa en så bra bild som möjligt. Plusvärden finns också för de förmedlingsaktiviteter som dessa järnvägar plus SRJ, HVJ och SkLJ bedrivit utanför den direkta verksamheten.⁵³ Det finns också en extravärden för SRJ och TJF när det gäller banans omfattning och variation.

Avslutningsvis måste påpekas att förmedlingsvärde inte är något bestämt utan skiftar beroende vilka perspektiv som anläggs. Alla dessa järnvägar har specifika historiska förmedlingsvärden som är svåra att jämföra, exempelvis av lokal- eller personhistorisk karaktär.⁵⁴

⁵² Det kan vara så att det både finns stor medvetenhet och omfattande planer inom föreningen. I mitt jämförelsemateriel är dock TJFs tidskrift den som har minst innehåll, både vad gäller historia och framtid.

⁵³ Här är dock skillnaderna mycket så då alla järnvägarna i någon utsträckning har visningar mm.

⁵⁴ Förmedlingsvärdet är mycket svårbedömt i denna typ av utredning där någon djupare analys av järnvägen och dess miljö inte kan göras. Det skulle behövas en inventering av alla järnvägarna, utifrån likadana premisser, för att skapa ett bättre bedömningsunderlag.

Föreningarna

I detta kapitel kommer ett antal förhållanden som är kopplade till föreningarnas verksamhet. Dessa är inte alltid direkt kopplade till historiska eller antikvariska perspektiv, med de har ändå stor praktisk betydelse för en byggnadsminnesförklaring.

Dokumentation och historiskt kunskapsinnehåll

Det är främst AGJ och JTJ som diskuterar frågor om bevarande i ett större perspektiv, de visar störst medvetenhet om problem och möjligheter med att bedriva turisttrafik i kombination med bevarande och historisk förmedling.⁵⁵ De har också tillsammans med SRJmf de fylligaste föreningstidskrifterna.⁵⁶ Dessa innehåller i viss utsträckning historik och dokumentation samt planer och problem.⁵⁷ Föreningstidskrifterna domineras dock av medlemsinformation, tekniska uppgifter och historik kring rullande materiel, vilket är gemensamt för alla föreningstidskrifterna. TJJF och JTJ har egna, och delvis samlade, arkiv med material från de tidigare järnvägsbolagen. SRJmf har ett arkiv över föreningens samt insamlat material. Alla föreningarna har dokumentation, föremål mm men det är inte alltid tillgängligt för utomstående.⁵⁸ Generellt vore det positivt om arkivmateriel, skriftlig dokumentation (historik, minnen mm) i högre utsträckning än idag struktureras och tillgängliggörs. TJJF har också, i och med byggnadsminnesförklaringen, fått ökad kontakt med läns museet och det finns ett samarbete kring några konkreta punkter.⁵⁹ Alla föreningarna har givit ut böcker och skrifter med anknytning till banornas historia och insamling av material har ofta varit omfattande. Inte minst har det skett en viktig insamling av järnvägsminnen från i synnerhet anställda vid de olika järnvägsbolagen. En mycket stor del av dokumentationen (både tekniskt och historisk) rör den rullande materielen. Det upptar en stor del av föreningstidskrifterna, vilket naturligtvis har sin grund i att en stor del av föreningarnas arbete är att renovera och återställa lok och vagnar. Att i detta avseende värdera föreningarna är svårt. Förekomst av arkiv är positivt (TJJF och JTJ), liksom förmedling och dokumentation av järnvägshistoria genom böcker (alla) och föreningstidskrifter (alla, men främst JTJ och AGJ). Möjligen kan man hävda att de äldre föreningarna (AGJ, JTJ och SRJ) har ett litet försteg då de hunnit med mer när det gäller insamling och dokumentation, även om det ofta inte är så välordnat.

⁵⁵ Se exempelvis *Jernvägsnytt* nr 4, -92 3 -93 och 1 -95. *JTJ-nytt* nr 2 -98 och 1 -00.

⁵⁶ AGJ och i synnerhet SRJ har också gjort föredömliga specialnummer där järnvägens som helhet presenterats. *Lennakatten - en guide till smalspåret genom Uppland*. Specialutgåva av Roslagsexpressen (Nr 2 1998). *Resan på Anten-Gräfsnäs Järnväg*. *Jernvägsnytt*, nr 1 -99.

⁵⁷ *JTJ-nytt*, nr 3 -91. *Roslagsexpressen*, nr 2 och 4 -90 samt 3 -92. *Jernvägsnytt* nr 1 -90 och 3 -96. Denna typ av artiklar finns också i de andra föreningstidskrifterna, men ej i samma utsträckning, se *Gurkelisten*, nr 2 -97 och 2 -99.

⁵⁸ Det är ofta så att dokumentation, föremål och arkivmaterial finns spridda bland olika personer i föreningarna.

⁵⁹ En allmän slutsats av denna undersökning är att det, oavsett byggnadsminnesförklaring, vore det positivt med ett ökat samarbete mellan järnvägsföreningarna och ABM-sektorn

Rullande materiel

Den rullande materielen kan inte byggnadsminnesförklaras men är ändå en synnerligen väsentlig del av järnvägen och dess verksamhet.⁶⁰

Tabell 4. Den rullande materielen

	WFJ	SRJmf	JTJ	AGJ	SkLJ	TJF
Ånglok	2, båda aktiva ⁶¹	7, varav 2/3 aktiva	7, (varav 5 DONJ)	8, varav 3 aktiva ⁶²	5, varav 2 aktiva (båda VGJ)	2 ⁶³
Övriga lok och motorvagnar	17	14, varav 8 aktiva.	5 (varav 2 DONJ)	9	8, varav 4 aktiva. (några VGJ/SJ)	19 ⁶⁴
Passagerarvagnar	8	27, (varav huvuddelen SRJ).	C:a 20 (varav 10 DONJ)	C:a 25	18, varav 12 aktiva (Några VGJ/SJ)	11 ⁶⁵
Godsvagnar	C:a 20	99, (varav huvuddelen SRJ el. motsv.)	C:a 60 (varav 20 DONJ)	C:a 50	56 (några VGJ/SJ)	47 ⁶⁶
Arbetsfordon	Ja	Ja , omfattande	Ja	Ja	Ja	Ja

Källa: Enkät svar, föreningarnas tidskrifter och hemsidor.

Av tabellen framgår att föreningarna förfogar över ett betydande antal lok och vagnar och att innehavet skiljer sig en del mellan föreningarna. Störst antal har SRJmf, men skillnaderna mellan föreningarna är generellt små. Det saknas jämförbara siffror på hur stor andel som är i aktiv trafik, men det är generellt klart mindre än det totala antalet fordon. Alla föreningarna har också en del ursprungligt material, här saknas också jämförbara värden, men några avgörande skillnader mellan föreningarna i detta avseende är det troligen inte.

Det är i denna kategori svårt att gradera föreningarna, skillnader finns men de har alla tillräckligt med rullande materiel för att kunna bedriva en varierad museitrafik och det sker också en kontinuerlig renovering av inaktiva fordon.

Förmedlingsverksamhet

Undersökningen har ovan beskrivit den förmedlingsverksamhet som föreningarna genomför och här skall endast göras några kompletteringar och kommentarer.

⁶⁰ Den rullande materielen har, liksom bebyggelsen, främst bedömts kvantitativt. En betydande del av föreningarnas innehav är renoveringsobjekt och kan inte användas i driften.

⁶¹ En del av den rullande materielen anknytning till banan, dock mindre än hälften. Uppgifterna är från Föreningstidskriften 1990.

⁶² AGJ uppskattar att c:a 30% av den rullande materielen har använts på Västgötanätet.

⁶³ Det finns också en del rullande materiel som innehavs av Vänföreningen till museijärnvägen, arbetsfordon innehavs av Förvaltnings AB Smålandsbanan. Större delen av den rullande materielen har tidigare på något sätt trafikerat banan.

⁶⁴ Av vilka 9 disponeras från annan ägare (i huvudsak vänföreningen).

⁶⁵ Av vilka 3 disponeras från annan ägare.

⁶⁶ Av vilka 20 disponeras från annan ägare. 30 av godsvagnarna betraktas av föreningen ej som museifordon.

Generellt är förmedlingsverksamheten utanför den direkta trafiken begränsad, guidningar och visningar förekommer, liksom utflykter för skolor. Annan förmedling sker genom järnvägs museer eller utställningar. En viss skillnad finns mellan de föreningar som endast inriktar sig mot järnvägar (främst SkLJ och TJJ) och de som vill förmedla järnvägen i ett lite större perspektiv (främst AGJ men också SRJ). Det är svårt att värdera förmedlingsverksamheten (liksom förmedlings- och upplevelsevärde). Järnvägarna har skilda inriktningar och förmedlingsverksamheter och denna undersökning kan inte på ett tillräckligt sätt avgöra om någon är bättre eller sämre än de andra.

Ekonomi, trafik och medlemmar

Tabell 5 ger i korthet uppgifter om föreningarnas ekonomi, trafik, besökare samt något om medlemmarna. Dessa uppgifter berör inte direkt frågan om byggnadsminnesförklaring men är av stor betydelse för den verksamhet som bedrivs på banan. Även om inte verksamheten eller den rullande materielen kan inkluderas i byggnadsminnet så är det av stor betydelse. Det är frågan om banan Hultsfred-Västervik hade byggnadsminnesförklarat om det ej hade funnits en museiförening, och om någon trafik ej bedrivits. Det kanske är så att museitrafik är en implicit förutsättning för att en bana skall bli tillräckligt kulturhistoriskt intressant för att komma ifråga för en byggnadsminnesförklaring.⁶⁷ Om så är fallet är faktorer som ekonomi, trafik och medlemmar synnerligen relevanta i sammanhanget, då en byggnadsminnesförklaring då förutsätter en livskraftig förening som långsiktigt kan bedriva trafik på banan.

⁶⁷ Man kan över huvud taget ifrågasätta om det är praktiskt möjligt att bevara en bana utan att trafikera den

Tabell 5. Föreningarnas ekonomi, trafik och medlemmar.

	WFJ	SRJmf	JTJ	AGJ	SkLJ	TJF
Omsättning tkr	350-400 ⁶⁸	?	300	1000	880, normalt 500-600	FAS: 3000 TJF:900
Trafikinkomster	175-200	?	175	800	250	450
Antal trafikdagar	?	?	C:a 30	51, plus 20 extradagar	C:a 40 totalt.	C:a 35
Antal resenärer	8000-10000 enkelresor	20 000	6000 besökare/år	40-50 000 besökare 20-25000 resenärer	10600 enkelresor	10 000 enkelresor, plus 40 000 (Hultsfreds- festivalen)
Medlemmar, ca.	350	1093	500	1500	425	200 ⁶⁹
Aktiva medlemmar, ca.	25-30	180	30-40	100	45	25-100 beroende på aktivitet
Åldersstruktur	Medel kring 45 år	Antal medlemmar födda 1979 eller senare: 122 (11%)	Medelålder c:a 40.	Majoriteten kring 50, viss nyrekryte- ring av unga	Relativ god	Medelålder kring 30-35.

Källa: Enkät svar, föreningarnas tidskrifter och hemsidor.

Som framgår av tabellen är AGJ och SRJ de klart största föreningarna, sett till medlemsantal och besökare. Av föreningarnas uppgifter att döma är åldersstrukturen i dag inte något avgörande problem. Nyrekryteringen, framför allt av aktiva medlemmar, är dock på sikt en mycket viktig fråga

Planer och problem

De huvudsakliga problem som föreningarna har är kopplade till banan och den rullande materielen. Underhåll av banan (i synnerhet slipersbyte), underhåll och renovering av lok och vagnar samt andra trafik- och säkerhetsåtgärder (exempelvis slyröjning) är både resurs- och tidskrävande. Hur dessa resurser, arbetskraft och pengar, på lång sikt skall kunna tillgodoses är ett betydande problem.

Gemensamt för alla föreningarna är också att de försöker återskapa miljöer (genom att flytta eller bygga) och på detta sätt göra banan men komplett (öka det historiska förmedlingsvärdet och underlätta verksamheterna). Det tycks också finnas ett generellt behov av vagnhallar, då en betydande del av de vagnar som föreningarna samlat på sig idag sår ute året om. För övrigt är behoven skiftande.

WFJ: Problemen är i hög utsträckning kopplade till underhåll av banan, vilket kostar pengar och är arbetsintensivt. Sedan urspårningen i juli 1998 har det inte skett någon trafik på bana vilket inneburit att den föreningens största inkomstkälla bortfallit. Det underhållsproblem som är

⁶⁸ Uppskattning för ett normalår med trafik.

⁶⁹ Vänföreningen har c:a 700 medlemmar

gemensamt för alla föreningarna har för WFJ blivit akut i och med urspårningen.⁷⁰ Föreningen befinner sig i en mycket besvärlig situation men arbetar för olika typer av lösningar. Samtal pågår med Vadstena kommun, som äger banan, med Göta kanalbolaget samt med banverket angående återuppbyggnad av stationen i Fågelsta.⁷¹

SRJmf.: Föreningen är inblandat i förändringen av Uppsala stationsområde, och anser sig nöjd med det omfattande kontakter som finns med Uppsala kommun. Att som SRJmf ha en station i centrum, direkt i anslutning till den normalspåriga stationen är en tillgång men kan också innebära ett problem. Föreningen förväntar sig en expansion av bostäder och industrier i anslutning till banan och betonar vikten av ständigt pågående dialog med kommunen. Detta förhållande påverkar naturligtvis också föreningens strävan att ”återskapa en del av Roslagsbanenätet från dess storhetstid”.⁷² Mer än någon annan av järnvägarna är SRJ påverkat av yttre förändringar i och med en expanderande kommun. Banans omgivning är i ständig förändring och en ny situation håller kanske på att utvecklas då smalspårsjärnvägen håller på att byggas in i en ny miljö, där den kanske får en delvis ny betydelse.⁷³

I övrigt är planerna kopplade till underhåll av banan samt förändringar och nybyggen i syfte att förbättra förhållandena för föreningen.⁷⁴

JTJ: Tycks vara den förening som är mest nöjd (alternativt minst missnöjd). Banan är kort, vilket begränsar underhållet, och föreningen har goda förutsättningar när det gäller byggnader och miljöer. Föreningen håller på att utarbeta en strategisk plan för det fortsatta arbetet. JTJ är en av de få föreningar som direkt (i föreningstidskriften) diskuterat järnvägen utifrån ett musealt perspektiv och de ser både för- och nackdelar med en musealisering.

AGJ: Föreningen har ett stort behov av ny lokverkstad och arbetet med en nybyggnation pågår, om än i långsam takt. Det finns planer på anläggande av stickspår till intilliggande industrilokal (som föreningen har köpt för att kunna använda som uppställningshall). AGJ vill också utöka tillgängligheten i området och på sikt göra järnvägs miljön till ”ett kommunikations- och teknikhistoriskt reservat där många goda krafter samverkar.”⁷⁵ Exempel på den verksamhet som skulle kunna bedrivas är lokomobilsåverk, kvarndrift, lanthandel, båttrafik och veterantrafik med bilar och bussar. AGJ har det explicita målet att bli ett av ”de stora turistmålen i Västra Götaland”, och skiljer sig i detta avseende delvis från de andra föreningarna (då de ej har lika tydliga och uttalade målsättningar)

SkLJ: En viktig målsättning för SkLJ är att få köpa järnvägen.⁷⁶ Den ägs idag av Skara kommun (och en mindre del av Götene kommun) och är i viss utsträckning utsatt för exploateringsshot. Stationsområdet och bangård har redan fått göra lite på grund av utvidgning av

⁷⁰ Underhållsproblematiken skiljer sig dock beroende på banans längd. SRJ och i synnerhet HVJ kommer på sikt behöva göra de kvantitativt största insatserna på detta område.

⁷¹ Rörande Fågelsta vill WFJ nyskapa en stationsmiljö där smalspår och normalspår möts. Ett av WFJs problem är att föreningen inte fått det stöd från kommunen, av vilken de arrenderar banan, som de hoppats på. Övriga föreningar som inte äger sina banor tycks ha en betydligt bättre relation till ägarna.

⁷² Roslagsexpressen, nr 1 -00.

⁷³ Järnvägen blir på ett sätt en del av staden expansion och inbyggd i nya omständigheter. Det kan i detta sammanhang också vara av intresse att SRJ kör utflyktståg till olika platser längs banan (natur, bad, mm). Liksom flera andra järnvägar kör SRJ ej bara järnvägsintresserade utan även de som vill bli transporterade till ett specifikt mål. Man kan jämföra med AGJ som har Gräfsnäs slottsruin, TJF kör transporttrafik till Hultfredsfestivalen och SkLJ kan köra folk till Lundsbrunnens kurort. Det är en intressant tanke att dessa järnvägar åter kan få en transportmässig betydelse och inte bara köra museitrafik.

⁷⁴ Som exempel, nybygge av vagnhall, utbygge av lokstall och verkstad samt återuppbyggnad av Faringe station. Roslagsexpressen, nr 1 -00.

⁷⁵ Enkät svar.

⁷⁶ Uppgifterna bygger på föreningsmaterial och samtal med ordförande Åke Paulsson

omkringliggande industrier. Ett ägande av banan skulle säkerställa föreningens verksamhet inför framtiden. Föreningen menar att samarbetet med kommunen är bra. De föreningar som har stationen centralt i större städer har vissa specifika problem och är i större utsträckning utsatta för hot. Generellt gäller naturligtvis också att förhållandet till markägaren är av stor betydelse (de flesta föreningarna äger dock själva sina banor). För SLJ är frågan om ägande idag en viktigare fråga än en byggnadsminnesförklaring, även om även de funderat i dessa banor

TJF: Ett viktigt mål är att kunna köra hel trafik mellan Hultsfred och Västervik, vilket enligt planer kommer att ske under 2001. Lokstall och verkstad finns redan idag i Västervik och det sker också ett återställande av bangården för smalspårsbruk. Stationen är upptagen, så man bygger en plattform för på- och avstigning. Planer finns för en sam användning av stationshuset. Föreningen vill även, liksom de andra järnvägarna, återskapa en del byggnader samt komplettera några miljöer. Det finns också behov av ytterligare vagnhallsplatser. Föreningen har byggt en uppställningsplats (i stort sett skymd från banan) men har behov av mer förvaringsutrymme. Planerna är direkt kopplade till järnvägen och dess miljö och föreningen har i föreningstidskriften inte redovisat någon långsiktig strategi.

Diskussion och slutsatser

Byggnadsminnesförklaringen av smalspårjärnvägen Verkeback-Totebo

En viktig hållpunkt i bedömningen av de olika järnvägarna kan vara den byggnadsminnesförklaring som redan existerar, på en del av banan Hultsfred-Västervik. I beslutet framhölls följande motivering:

”Järnvägen med sina många konstbyggnader och stödbankar utgör ett ovanligt värdefullt och representativt exempel på tidig järnvägsbyggnadskonst och hantverksskicklighet. Järnvägen är ett unikt och välbevarat exempel på en i sin helhet bevarad svensk smalspårsjärnväg av provinskaraktär. Den har sitt särskilda trafikhistoriska värde som en del i det tidigare enskilda järnvägsbolaget Norsholm-Västervik-Hultsfreds Järnvägar (NVHJ), ett av landets största järnvägsbolag för smalspårsbanor och med säte i Västervik.

Konstruktioner och material använda vid banans uppbyggnad är av stort teknikhistoriskt värde.

Stationsmiljöerna med sina mönsterbyggnader och sin enhetliga för Östsmåland karaktäristiska arkitektur har ett arkitekturhistoriskt värde.

Banans koppling och nära anknytning till Anckarsrums bruk tillför ett samhällshistoriskt, socialt och personhistoriskt värde. Möjligheten att knyta samman hela sträckan genom tidigare beslut och det utvidgade statliga byggnadsminnet Verkeback-Västervik med hela sträckans linje mellan det omväxlande och värdefulla kulturlandskapet ger starka upplevelsevärden.”⁷⁷

De motiveringar som framförs i beslutet är så allmänna att de mycket väl skulle kunna vara tillämpliga för alla de undersökta järnvägarna.

Alla järnvägarna har sina egna speciella byggnadssätt, sin egen arkitektur, alla har byggnader och miljöer i original (även om omfattningen skiftar) och alla har ju upplevelsevärde, om än av olika

⁷⁷ Byggnadsminnesförklaring. Beslut 1996-06-24.

karaktär.⁷⁸ Alla järnvägsbolagen har varit viktiga för sin bygd, vare sig små eller stora. Om det gäller storleken på järnvägsföretaget så var både VGJ och SRJ större än NVHJ. För övrigt är den byggnadsminnesförklarade sträckan ännu inte fullständig, då delen in till Västervik saknas (och ej heller trafikeras av museiföreningen än).⁷⁹

De skäl som framförs bygger i hög utsträckning också på lokala och regionala grunder, det unika och representativa gäller inte hela landet utan regionen. Detta innebär att andra banor också skulle kunna tillmätas ett liknande kulturhistoriskt värde, med en regional utgångspunkt. Detta beslut och dess motivering ställer knappast några hinder i vägen för byggnadsminnesförklaring av andra järnvägar i Sverige. Det regionala perspektivet pekar snarare på att det är rimligt att göra det.

TJFs erfarenheter av byggnadsminnesförklaringen

Erfarenheterna av byggnadsminnesförklaringen har varit positiva. Det har varit ett erkännande som underlättat verksamheten, och bland annat inneburit att man kunnat erhålla byggnadsvårdsbidrag. I övrigt har föreningen sökt och fått betydande medel, bland annat från EU. Dessa medel är ej varit kopplade till byggnadsminnesförklaringen men det är rimligt att anta att den haft betydelse i sammanhanget.⁸⁰

Föreningen menar för övrigt att byggnadsminnet inte verkat hämmande eller att det finns några risker, det har hitintills endast haft positiva effekter.

Synpunkter på byggnadsminnesförklaring av museijärnvägar

De bestämmelser som följer en byggnadsminnesförklaring är inte anpassade till den typ av objekt som museijärnvägarna är. Byggnadsminnet berör varken den rullande materien eller den verksamhet som bedrivs vid järnvägarna. Det är endast byggnader, och i viss utsträckning miljöer, som vanligen kan skyddas på detta vis.

Om man strikt skall följa ordalydelsen i förordningen går det att ställa sig kritisk till de krav som skall ställas på ett byggnadsminne, att det skall vara ”synnerligen märkligt”⁸¹ Man kan påstå att ingen av museijärnvägarna i denna utredning är synnerligen märkvärdig. Det finns andra järnvägar som har liknande kvaliteter, och ingen av dem är speciellt unik (vilket är en tolkning av synnerligen märkligt). Däremot är alla de undersökta järnvägarna kulturhistoriskt värdefulla, ur flera och delvis skilda aspekter. De är snarare representativa för olika typer av järnvägar än de är unika.⁸² I jämförelse med andra objekt som är byggnadsminnesförklarade, i synnerhet enskilda byggnader, är det välmotiverat att skydda museijärnvägarna.⁸³

Gemensamt för alla banor är att de bevaras genom att brukas. Det är osannolikt om någon av dessa banor hade bevarats om det inte funnits föreningar som velat köra tåg på dem. Det är

⁷⁸ När det gäller arkitekturen är det snarare likheterna mellan järnvägarna än skillnaderna som är påfallande. De olika järnvägarna hade vanligen en enhetlig stil på sina byggnader, men skillnaderna mellan olika järnvägar var oftast små, även i helt skilda delar av landet.

⁷⁹ I detta avseende är det endast Vadstena-Fågelsta som för närvarande är en fullständig bana, i alla andra fall är det endast en del av en ursprunglig järnväg som används.

⁸⁰ För planer och synpunkter från TJF angående byggnadsminnesförklaringen se *Västervikingen*, nr 4 -96 och 1 -97.

⁸¹ Hänvisa till bestämmelse.

⁸² Ett möjligt exempel på en i detta avseende synnerligen märkvärdig järnväg är malmbanan. Den kan betraktas som unik genom sin specifika funktion, historiska betydelse (exempelvis under kriget), tidiga och speciella elektrifiering (del av ett tekniskt system) samt det faktum att den fortfarande är i kommersiell drift.

⁸³ De har haft större betydelse för människor, gjort större intryck, än de flesta byggnader. Deras samhällshistoriska betydelse är stor. Den typ av objekt som museijärnvägarna representerar, komplexa industri- och modernhistoriska miljöer, utgör en mycket liten del av den totala mängden byggnadsminnen. Med tanke på vilken betydelse denna typ av miljöer haft för det moderna samhällets framväxt är det rimligt att de får en större plats i kulturmiljövården framöver.

således också osannolikt att frågan om byggnadsminnesförklaring skulle ha aktualiserats om det ej bedrevs museitrafik. Bevarandet bygger på brukande. Av detta skäl bör en byggnadsminnesförklaring ge utrymme för brukandet. Ett brukande ställer andra krav än ett rent bevarande. Föreningarna har utvecklat och kommer att fortsätta att utveckla sina verksamheter, vilket leder till förändringar. Alla bygger till och ändrar för att skapa så goda förutsättningar som möjligt, även om det skiljer en del mellan föreningarna i hur omfattande detta görs och vilka ambitioner som finns.

Det tycks nästan som om det är ett omvänt förhållande mellan möjligheter att byggnadsminnesförklara och att omfattning av föreningsverksamhet. Ju mer föreningen har byggt, förändrat och anpassat (exempelvis för att passa in historiskt eller göra tillgängligt för besökare) desto svårare är det att byggnadsminnesförklara.⁸⁴

En viktig fråga är också hur den rullande materielen skall betraktas. Det kan inte skyddas genom en byggnadsminnesförklaring men utgör ändå en viktig (eller avgörande) del av järnvägs miljön, i synnerhet om det är ett helhetsperspektiv som eftersträvas.

AGJ har främst två syften med att få till stånd en byggnadsminnesförklaring. Det ena är att få erkännande för det arbete som lagt ner och den verksamhet som bedrivs. Det andra är att öka möjligheterna till att få ekonomiskt stöd (byggnadsvårdsbidrag mm). De erfarenheter som TJJ haft av byggnadsminnesförklaringen tyder på att även för AGJ, och de övriga järnvägarna, skall få positiva effekter.

Om det är så att dessa miljöer i framtiden i allt högre grad kommer att byggnadsminnesförklaras, eller på något annat sätt skyddas, kan man undra vad detta kommer att innebära för föreningarna och deras verksamhet. Är det så att det finns en vilja bland museijärnvägsföreningarna att bli mer officiella, att bli musealiserade? Status och möjligheter till förbättrad ekonomisk situation är fördelarna men vilka risker finns det? Vad kan vinnas eller gå förlorat om järnvägarna blir en mer integrerad del av kulturmiljövärden och museistrukturen? Finns det en risk att museijärnvägarnas frihet att utvecklas och förändra minskar då kraven på bevarande ökar?

Det är viktigt att återigen påpeka att brukandet är grunden för museijärnvägarna, inte ett strikt antikvariskt bevarandet. Och det kan poängteras att utan brukandet som föreningarna genomfört (och de pengar som detta medfört) hade det omfattande bevarande som skett inte varit möjligt. I många sammanhang har och också förändringar varit nödvändiga för brukande, vilket kan inkräktat på ett strikt bevarande.

En slutsats är att det är svårt att anlägga ett strikt antikvariskt perspektiv på museijärnvägar. En byggnadsminnesförklaring är kanske inte den bästa vägen för att bevara och bruka, men det finns idag få bra alternativ om man vill skydda och bevara dessa miljöer⁸⁵

Bedömning av museijärnvägarna

Det är svårt att utifrån så skilda och ibland svårbedömda kriterier göra en samlad bedömning av de undersökta järnvägarna. Undersökningen har ovan redovisat bedömningar i de olika kategorier som behandlats och detta utgör grunden för denna sammanfattande bedömning.

Inledningsvis kan sägas att alla banor är klart kulturhistoriskt värdefulla, representerar alla skilda delar av smalspårig järnvägshistoria i Sverige och de skiljer sig också åt när det gäller upplevelse- och förmedlingsvärde. Det finns utan tvekan stora likheter mellan banorna, och föreningarna, men de är inte så stora att det på något enkelt sätt går att utesluta någon. Varje bana har några delar som är specifika, som inte enkelt kan ersättas av någon annan bana

⁸⁴ Om man i en byggnadsminnesförklaring ser autenticitet som den viktigaste faktorn.

⁸⁵ Det finns inget kulturhistoriskt skydd som är anpassat för denna typ av miljöer

Generellt kan sägas att utredningen sätter JTJ, TJF, AGJ och SRJ något före SkLJ och WFJ. TJF och JTJ har starka värden när det gäller autenticitet. SRJ och AGJ är starkare när det gäller trafik och förening. JTJ och AGJ har plusvärden för helhet och uttalad medvetenhet om problemen med att bruka och bevara. SRJ och TJF har extravärden när det gäller banans omfattning och variation. Med ett helhetsperspektiv är svårt att på utredningens grunder tydligt skilja dessa fyra banor åt. Man kan dock hävda att det, med ett strikt byggnadsminnesperspektiv, är JTJ och TJF som har den starkaste ställning. AGJs styrka ligger främst i förmedling, trafik och förening. Naturligtvis har även WJF och SkLJ starka värden men de har kanske, på grund av att de inte trafikerat sina banor så länge, i vissa avseenden inte haft möjlighet att utveckla verksamheter och förmedling under lika lång tid som de flesta andra föreningarna.⁸⁶

För att nu återknyta till en av de grundläggande frågor, är AGJ tillräckligt kulturhistoriskt värdefullt för att byggnadsminnesförklaras, menar utredningen att det är möjligt att byggnadsminnesförklara *alla* dessa järnvägar. De innefattar alla miljöer och byggnader som är i original, de representerar viktiga och delvis skilda delar av svensk järnvägshistoria och har mångsidiga kulturhistoriska värden. Eftersom AGJ utifrån en helhetsbedömning av de kriterier som här behandlats har flera plusvärden (ligger över ett tänkt genomsnitt) och har värden inom alla kategorier, ser utredningen inte några avgörande hinder för att byggnadsminnesförklara Anten-Gräfsnäs järnväg. De problem som kan uppstå vid en byggnadsminnesförklaring är i stor utsträckning gemensamma för alla museijärnvägarna och inte specifika för AGJ.

Denna slutsats grundar sig på en helhetsbedömning av de kriterier som här undersökts. Då flera kriterier ligger utanför en direkt antikvarisk bedömning är det fullt möjligt att en sådan kan komma fram till delvis andra resultat.

Avslutande reflektioner

Då utredningen formellt nu är avslutad vill jag ta tillfället i akt att utifrån mer personliga utgångspunkter reflektera över några av de problem och ämnen utredningen berör. Jag kommer också att inledningsvis diskutera ett par alternativa bedömningar av kulturhistoriskt värde med utgångspunkt från en byggnadsminnesförklaring.

Utredningens slutsatser bygger på ett antal premisser. Den förutsätter att bestämmelserna kring byggnadsminnesförklaringen inte tolkas alltför snävt. Tolkningsproblemet är inte minst beroende av att bestämmelserna inte är anpassade för komplexa industrihistoriska objekt som järnvägar. De är heller inte direkt anpassade till att produktion eller krävande verksamhet skall bedrivas i dessa miljöer. En striktare bedömning kan innebära att endast ett fåtal, eller ingen av järnvägarna kan komma ifråga för en byggnadsminnesförklaring. Det kan också innebära att endast byggnader och miljöer kring banan kan byggnadsminnesförklaras, inte banan i sig. Vad utredningen i grunden kommer fram till är att dessa banor, och inte minst AGJ, är mycket kulturhistoriskt värdefulla. Den följande slutsatsen, att AGJ kan byggnadsminnesförklaras, bygger på en möjlig tolkning av bestämmelserna samt en jämförelse med motiveringen till byggnadsminnesförklaringen av HVJ. Det är också så att bara för att det är möjligt att byggnadsminnesförklara järnvägarna, innebär detta inte att det med säkerhet att det alltid bör göras. Utredningen har inte närmare gått in på den grundläggande frågan på vilket sätt som museijärnvägarna bäst skall bevaras. Dagens situation bygger till största delen på ideellt arbete, och något alternativ till detta finns knappast.

Vid bevarande av denna typ av krävande objekt kan det vara särskilt viktigt att göra en konsekvensanalys. För museijärnvägarna är underhållskostnaderna en central del. Om vi tar HVJ som exempel så kommer den långa banan att kräva omfattande resurser i form av arbete och pengar. Byggnadsminnesförklaringen accentuerar också att underhållsbehovet måste ses mycket

⁸⁶ Banornas grundläggande karaktär och graden av autenticitet berörs dock ej av detta tidsperspektiv.

långsiktigt. Det är en viktig fråga vilka förutsättningar och möjligheter till ett långsiktigt bevarande finns vid de olika järnvägarna.

Även när det gäller historiskt värde och förmedling är det viktigt att vara medveten om de konsekvenser bevarandet innebär. Min uppfattning är att museijärnvägarna har en stor, och ökande, medvetenhet om både problem och möjligheter med den verksamhet som bedrivs.

Om man anlägger ett riksperspektiv, att objektet i en nationell jämförelse skall vara synnerligen märkligt, är det också tveksamt om någon av dessa museijärnvägar bör byggnadsminnesförklaras. Ingen av dem framträder som väsentligt bättre, mer representativ eller unik, än de övriga. Alla järnvägarna har en specifik kombination av värden, men inte många enskilda värden som inte kan finnas på någon annan järnväg. Att anlägga ett riksperspektiv skulle för museijärnvägarna, liksom rimligen för många andra typer av objekt, innebära att möjligheten till byggnadsminnesförklaring vore mycket begränsade.

Då en museijärnväg redan är byggnadsminnesförklarad är det med ett riksperspektiv inte troligt att någon annan smalspårig järnväg skulle kunna komma ifråga. Konsekvensen av ett riksperspektiv är att byggnadsminnesförklaring blir ett exklusivt verktyg och förutsätter då, enligt min mening, att det finns andra bra metoder för att skydda och utveckla kulturhistoriskt intressanta objekt.

Detta leder oss in på frågan om alternativa skyddsbestämmelser. Jag inte skall gå närmare in på frågan men det står ganska klart att det finns behov av fler möjligheter och metoder inom kulturmiljövården. Museijärnvägarna är viktiga kulturhistoriska objekt och det vore inte alls orimligt att det fanns möjligheter att ge dem det officiella erkännande som de eftersträvar.

Vilket ansvar har den offentliga kulturmiljövården för att skydda, stödja och utveckla enskild ideell verksamhet som kan betraktas som kulturhistoriskt värdefull? Det är givet att vi ser enskilda aktörer och det ideella arbetet som en resurs inom exempelvis det industrihistoriska området, men denna utredning kan exemplifiera att det finns få givna metoder för hur man skall stödja, hjälpa och utveckla. Järnvägarnas främsta syfte med att bli byggnadsminnesförklarade tycks vara att höja statusen, få erkännande för föreningarnas arbete, samt att underlätta möjligheterna för att få ökade resurser och ekonomiskt stöd. En byggnadsminnesförklaring svarar inte givet mot dessa syften och det är en grundläggande fråga vilka alternativa sätt det finns att stödja och uppmuntra museijärnvägarna, liksom andra liknande ideella verksamheter.

Referenser

- Alvefors, Karl-Gösta. *Järnvägsförstatligandet. Svensk järnvägspolitik under 1930-talet*. Svenska järnvägsklubben skriftserie nr 21. Eksjö 1977.
- BiSOS, L. Allmän svensk järnvägsstatistik för år 1910. Sthlm 1913.
- Byggnadsminnesförklaring för smalspåret på sträckan Verkeback-Totebo. Beslut 1996-06-24.
- Gurklisten 1990-2000 (WFJ).
- Jernvägsnytt 1990-2000 (AGJ).
- Johansson, Sverker/Fahlgren, Carl Johan. *Från Wadstena till Vadstena. En berättelse i ord och bild om Smalspår på östgötaslätten*. VÖJF-skrift nr 2, 1981. Vadstena 1981.
- JTJ-nytt 1990-2000.
- Järnvägsdata 1999. Svenska Järnvägsklubben nr 68. Stockholm 1999.
- Mannerfelt, Måns. *Västergötlands-Göteborgs Järnvägar*, Skara 1980.
- Museijärnvägar. *Betänkande av utredningen om museijärnvägar*. SOU 1979:18. Stockholm 1979.
- Roslagsexpressen 1990-2000 (SRJmf).
- Skara järnvägsblad 1990-2000 (SkLJ).
- Smalspårsepoken i Skara – i ord och bild. Skara 1983.
- Svalhammar, Stig. *Utveckling - eller avveckling. Om de smalspåriga järnvägarna i norra Kalmar län under växlande institutionella förutsättningar 1925-1984*. Stockholm 1998.
- Svensson, Jan-Olov. *Slutet på en smalspårig epok. Järnvägen Vadstena-Ödesbög under SJ-tiden 1950-58*. VÖJF-skrift nr 4. Vadstena 1988.
- Sveriges officiella statistik, Sveriges järnvägar 1965. Stockholm 1967.
- JTJ-nytt 1990-2000.
- Västervikingen 1990-2000 (TJF).

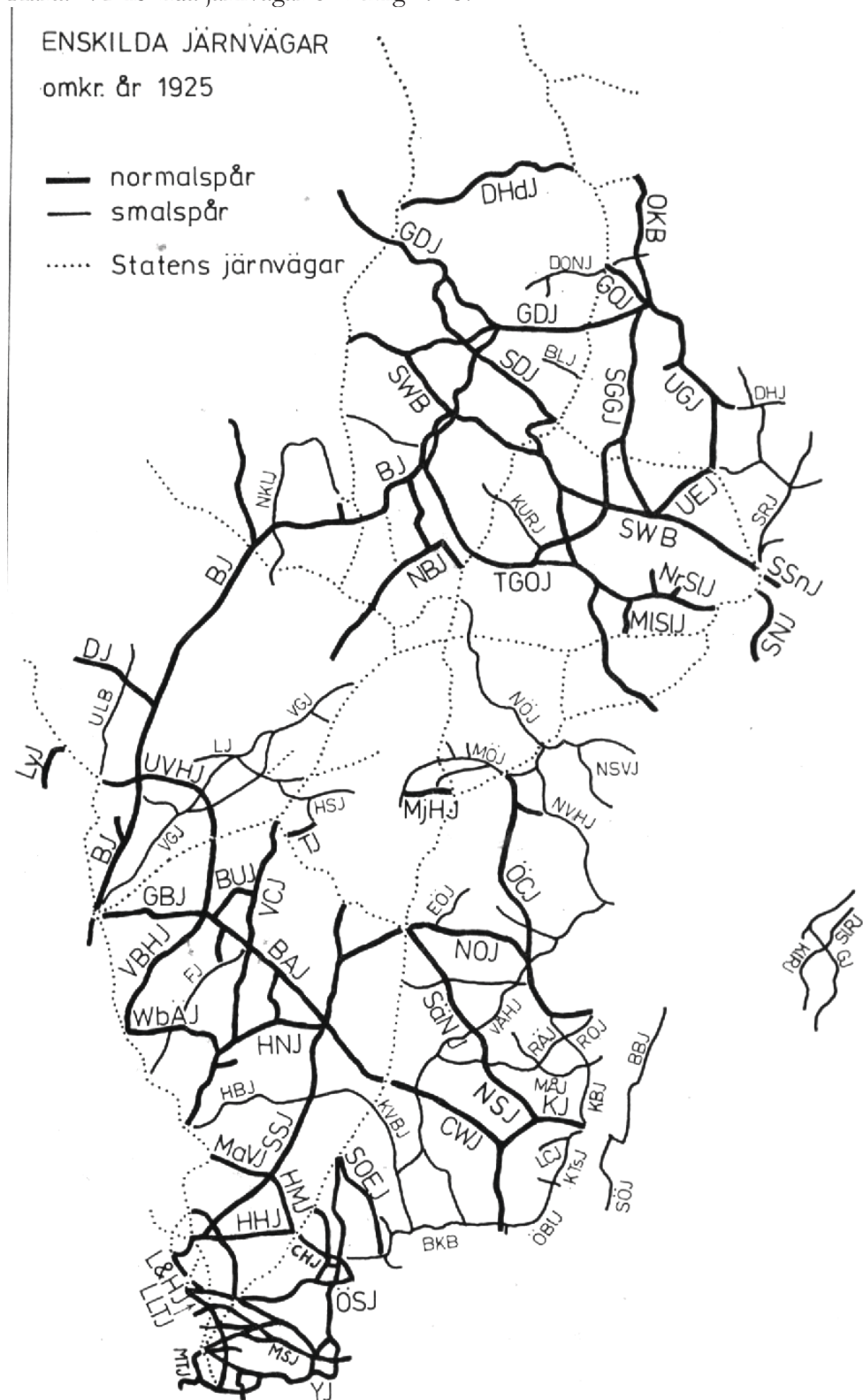
Utöver detta föreningarnas hemsidor och presentationsmaterial, samtal samt enkät.

Företeckning över banor, föreningar, bolag och förkortningar.

Banans namn	Museiföreningarna	Huvudsakligt järnvägsbolag	Andra järnvägsbolag
Wadstena– Fågelsta Järnväg (WFJ)	WFJ	WFJ	Fågelsta-Vadstena- Ödeshögs järnväg (FVÖJ) Mellersta Östergötlands järnväg (MÖJ)
Uppsala-Lenna Järnväg (ULJ).	Stockholm- Roslagens järnvägs museiförening (SRJmf)	Stockholm- Roslagens järnväg (SRJ)	ULJ Uppsala-Lenna- Norrtälje järnväg (ULNJ)
Jädraås-Tallås Järnväg (JTJ)	JTJ	Dala-Ockelbo- Norrundets järnväg (DONJ)	
Anten-Gräfsnäs Järnväg (AGJ)	AGJ	Västergötland- Göteborgs järnväg (VGJ)	
Skara- Lundsbrunn järnväg (SkLJ)	SkLJ	VGJ	Skara-Kinneulle- Vänerns järnväg (SKVJ)
Hultsfreds- Västerviks Järnväg (HVJ)	Tjustbygdens järnvägsförening (TJF)	Norsholms- Västerviks- Hultsfreds järnväg (NVHJ)	Växjö-Hultsfreds- Västerviks järnväg (VHVJ)

Bilaga: Kartor och bilder.

Karta 1. Enskilda järnvägar omkring 1925.



Källa: . Alvefors, Karl-Gösta. *Järnvägsförstatligandet. Svensk järnvägspolitik under 1930-talet.* Svenska järnvägsklubbens skriftserie nr 21. Eksjö 1977, s 98.

Bild 1. Vadstena station



Bildkälla: Christer Brimalm, WFJ.

Bild 2. Lokstallet i Vadstena.



Bildkälla: Christer Brimalm, WFJ.

Bild 3. Lokstallet i Faringe.



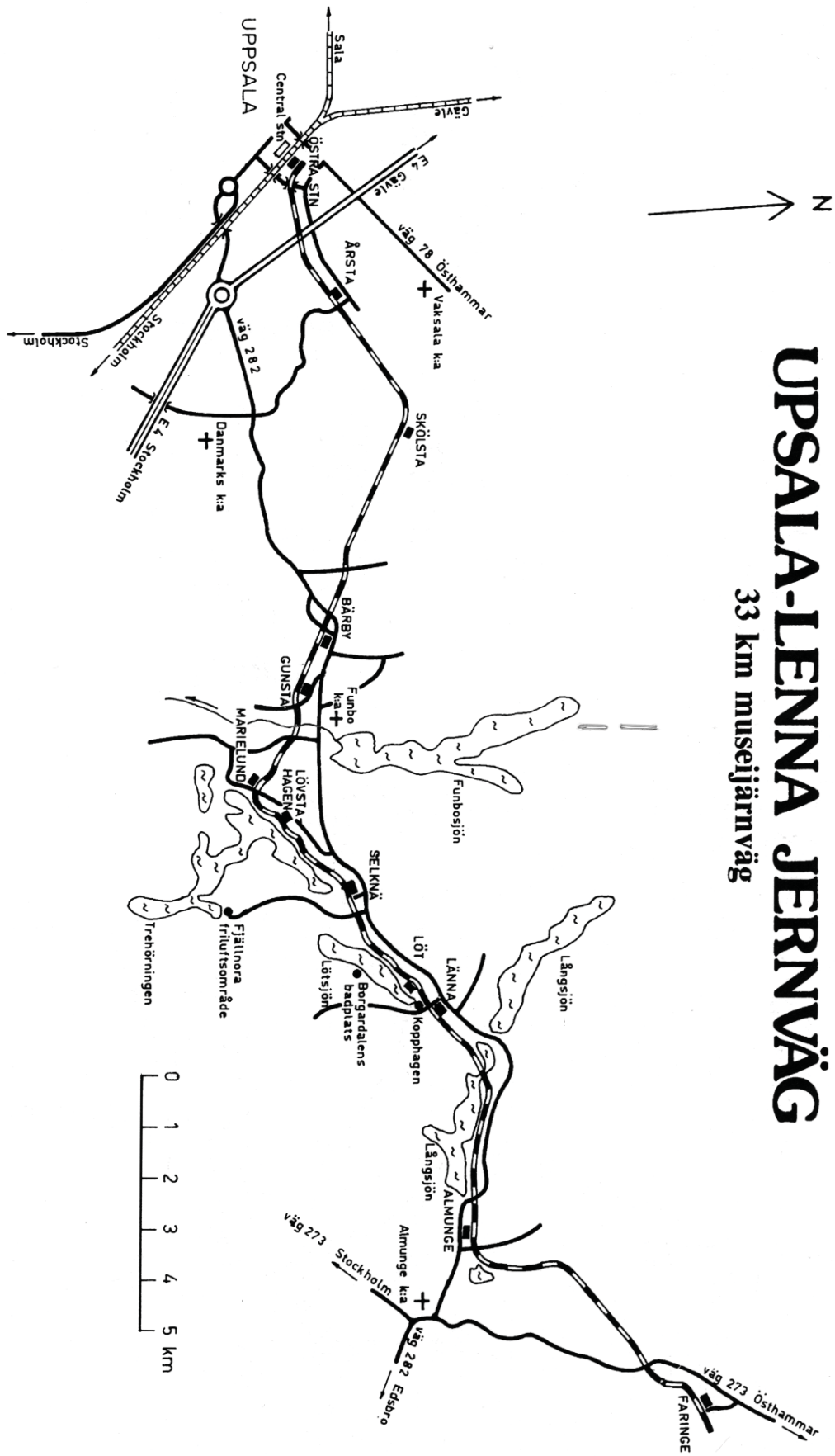
Bildkälla: SRJmf.

Bild 4. Uppsala östra.



Bildkälla: SRJmf

Bild 5. Uppsala-Lenna Järnväg.



UPSALA-LENNÄ JERNVÄG

33 km museijärnväg

Källa: Lennakatten - en guide till smalspåret genom Uppland. Roslagsexpressen nr 2 1998.

Bild 6. Lokstallet i Jädraås



Bildkälla: JTJ.

Bild 7. Jädraås station



Bildkälla: JTJ.

Bild 8. Antens station



Bildkälla: AGJ.

Bild 9. Västergötland-Göteborgs Järnvägar

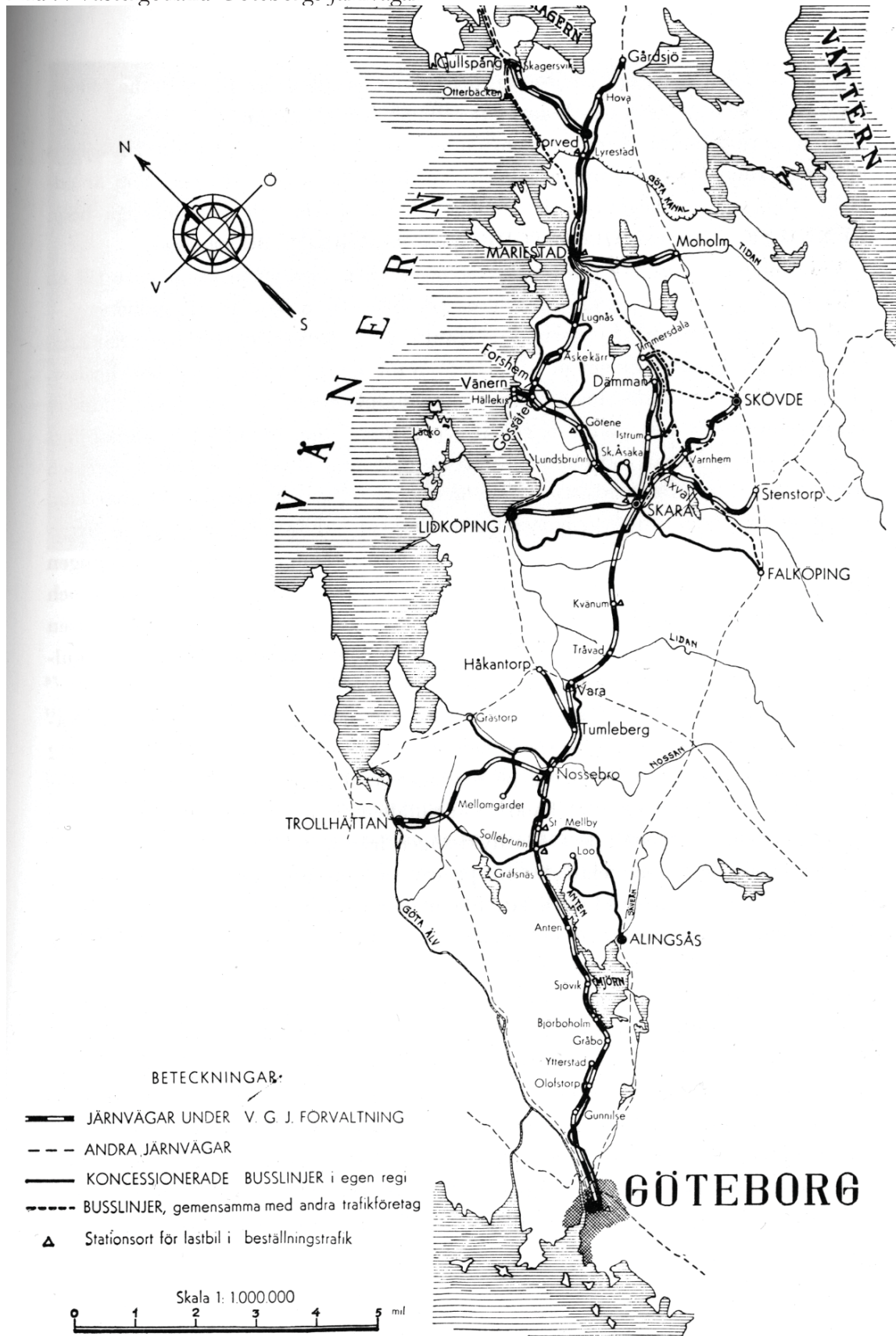


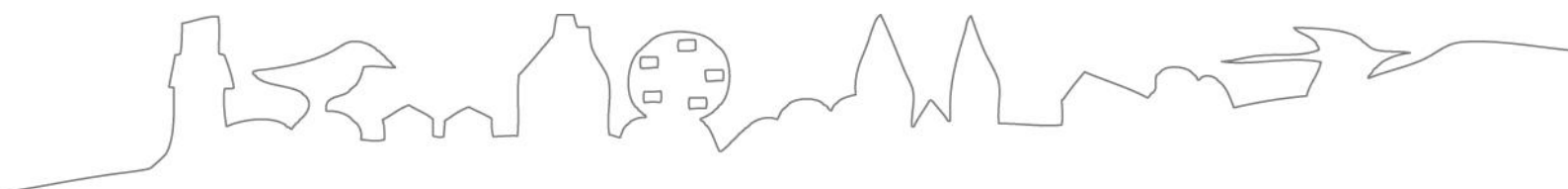
Fig. 33. Ban- och buslinjer.

Källa: Mannerfeldts, Måns. *Västergötland-Göteborgs Järnvägar*. Skara 1980.

Bild 10. Skara station



Bildkälla: SkLJ.



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN