

# Recension

Anna Lindgren<sup>1</sup>, *Staten som trädgårdsmästare: Järnvägens plantering från naturförsköningskonst till testamente* (Göteborg 2023), 214 s. ISBN 978-91-7963-113-0.

Intresset för miljöfrågor sprider sig just nu som en löpeld inom såväl svensk som internationell humanistisk forskning. Anna Lindgrens avhandling, som handlar om statens järnvägsplanteringar under de senaste två seklerna, är inte ett undantag och ligger därmed bra i tiden. Avhandlingen undersöker hur man i anknytning till de svenska statliga järnvägarna hanterade, och värderade, de grönområden som anlades vid stambanorna, stationshusen och vid personalbostäder. Detta gör Lindgren via två historiska nedslag, ett första i uppbyggnadsfasen av planteringsverksamheten, åren 1855–1875, och ett andra under nedläggningsfasen hundra år senare, åren 1955–1975. Dessa två analytiska kapitel binds ihop med en sammanfattande del av perioden däremellan, åren 1875–1955. Analysen är kronologiskt upplagd men övergår till ett tematiskt och mer teorinära perspektiv i den avslutande diskussionen. Avhandlingens övergripande syfte är att undersöka hur planteringarna avspeglade den skiftande modernitetsprocessen och synen på naturförsköningsroll i den svenska moderniteten.

Undersökningen operationaliseras genom två teoretiska begrepp, *modernitet* och *naturförsköning*. Detta knyter Lindgren an till ett övergripande teoretiskt ramverk: *plats* – i förlängningen *rumslighet*. Metoden är en klassisk, historisk textanalys utförd på ett stort, varierat och representativt arkivmaterial bestående av protokoll, handlingar och ritningar från Statens Järnvägar – centrala, regionala och lokala – samt skrifter, tidningsartiklar och egodokument skrivna av, eller om, centralgestalter i planterings- och järnvägsverksamheten. Avhandlingen har ett tydligt teknikhistoriskt perspektiv, vilket både urvalet av källmaterial och Lindgrens val att positionera sig gentemot tidigare forskning vittnar om. Den tidigare forskningen som Lindgren lyfter fram kan summeras till två områden: (a) transporttekniska utvecklingar och hur detta har påverkat det svenska samhället och (b) den historiska utvecklingen av modernitetens syn på naturen. Lindgren för ingen explicit dialog med andra tongivande forskningsfält utanför denna teknikhistoriska inramning, vilket hade kunnat stärka kopplingen mellan modernitet och naturförsköning och varit avhandlingen till gagn.

Lindgrens källnära och kronologiska upplägg – i kombination med att avhandlingen inte ämnar undersöka kulturhistoriska, politiska och globala skeenden tillåter att stora delar av den nödvändiga kontexten presenteras i direkt anknytning till de deskriptiva delarna av den stringenta analysen. Men valet av två till synes paradoxala metodologiska begrepp, *framlängeshistoria* och *spårbundenheten*, skapar viss problematik. Trots att Lindgrens analys alltså är väl utförd, finns det en inneboende paradox i beskrivningen av hennes metodologi.

Framlängeshistoria är ett begrepp skapat av den svenske ekonomihistorikern Göran Nilsson och

---

<sup>1</sup> Göteborgs universitet, filosofie doktor i Kulturvård

kan sammanfattas till att läsa historiska källor utifrån den tid som de uppkommit i. Detta definierar Lindgren, via Nilsson, som ”att genom att utforska en tidsepok från en viss startpunkt istället för att blicka bakåt med samtidens facit kan tidsepokens aktörer och händelser studeras mer nyanserat.” – en självklar metod för många historiker. Det paradoxala uppkommer när denna historiska metodik kombineras med Lindgrens andra textanalytiska perspektiv: spårbundenhet.

Spårbundenhet är även det ett begrepp med ekonomihistoriska rötter. Den teoretiska grunden för begreppet ligger hos den amerikanska nobelprisvinnaren Douglass North, vilket sedan vidarebearbetats av den svenske ekonomihistorikern Mats Bladh. Teorin är till sin natur historiedeterministisk även om Lindgren inte beskriver den som sådan. Teorin förutsätter att historien följer vissa spår. När historien, via vissa beslut eller dylikt, har kommit in på ett spår så är det ”bundet” till detta och kommer därmed följa spåret med liten till ingen möjlighet att byta spår. Lindgrens avsikt att följa historiens gång så fördomsfritt som möjligt enligt teorin om framlängeshistoria blir en omöjlighet om teorin kring spårbundenhet tillämpas samtidigt.

Hade denna paradoxala metodologi efterföljts hade det nog lett till en betydligt svagare avhandling. Lyckligtvis räddar Lindgren sitt verk genom att inte följa sin egen motstridiga metodologi – i stället använder hon spårbundenhet som ett analytiskt tankeverktyg där hon undersöker hur ”små beslut eller små händelser [i en tidsperiod] fått stora konsekvenser [i en senare tidsperiod]”. Slutresultatet blir en arketypisk textanalys bestående av kontextualisering, jämförelse och källnära diskussioner, men med en förvirrande teoretisk grundning.

Det första analytiska kapitlet täcker åren 1855–1875, perioden då järnvägsplanteringarna gick från att skötas på lokalnivå till att bli centraliserade och rikstäckande. Planteringar kring stationshus, längs stambanorna, och kring personalbostäder blev – i dubbel bemärkelse – en naturlig del av järnvägsnätverket. Detta systematiserades genom att Statens Järnvägar själva etablerade ett antal trädskolor och växtdepåer för odlingar, samtidigt som planteringsverksamhetens tjänstemän integrerades i den större statliga apparaten. Lindgren argumenterar för att den modernitet som växte fram under åren 1855–1875 präglades av en vilja av att sammanlänka naturförsköning med nationsbygget och att naturförsköningen betraktades som en nytta i sig. På så vis fungerade järnvägsplanteringarna som *modernitetsbefrämjare*.

Det andra analytiska kapitlet kan ses som en motpol till det första och omfattar åren 1955–1975. Under denna period genomgick järnvägsplanteringarna stora kriser: de decentraliserades och nedvärderades, genomled först stora nedskärningar och lades till slut ned. Ett symptomatiskt resultat av den nya modernitetens tankar kring *nytta* ledde till att de tidigare etablerade trädskolorna lades ned och till att majoriteten av planteringsverksamhetens personal avskedades. På ett övertygande sätt sammanlänkar Lindgren denna nyttotanke med hur man i Sverige började värdera materiell praktikalitet högre än naturförsköning. Detta resulterade i att järnvägsplanteringarna under perioden inte betraktades som modernitetsbefrämjande utan snarare som en irrationell, ekonomiskt oförsvarbar och förlegad institution.

Avhandlingens avslutande kapitlet för en stark diskussion kring modernitetens förändrade ideal under den undersökta perioden som övertygande kopplas till plats och rumslighet. Lindgren lyfter skickligt fram hur järnvägsplanteringarnas förändrade roll i anknytning till stationerna speglade modernitetens rumsliga förändring från en vilja att skapa platser att vistas i till att i stället skapa platser att enbart röra sig genom.

Avhandlingens fokus på natur, trädgårdar och naturförsköning språkar med den växande internationella och interdisciplinära forskningen inom *environmental humanities* även om Lindgren inte gör uttalade försök att själv knyta an till det sagda forskningsläget. Dessutom tillför Lindgren nya argument och perspektiv via sin välnyanserade diskussion kring modernitetsbegreppet. Avhandlingens största nytta ligger i hur den visar att man inom den svenska moderniteten (om)värderade natur och rum i en kontinuerlig process av prestandainriktad effektivisering – något som dagens modernitet är tydligt präglad av och vars argument en bred bas av humanistisk, arkitektonisk och statsvetenskaplig forskning kommer kunna dra nytta av.

VIKTOR WRETSTRÖM  
KÖPENHAMNS UNIVERSITET