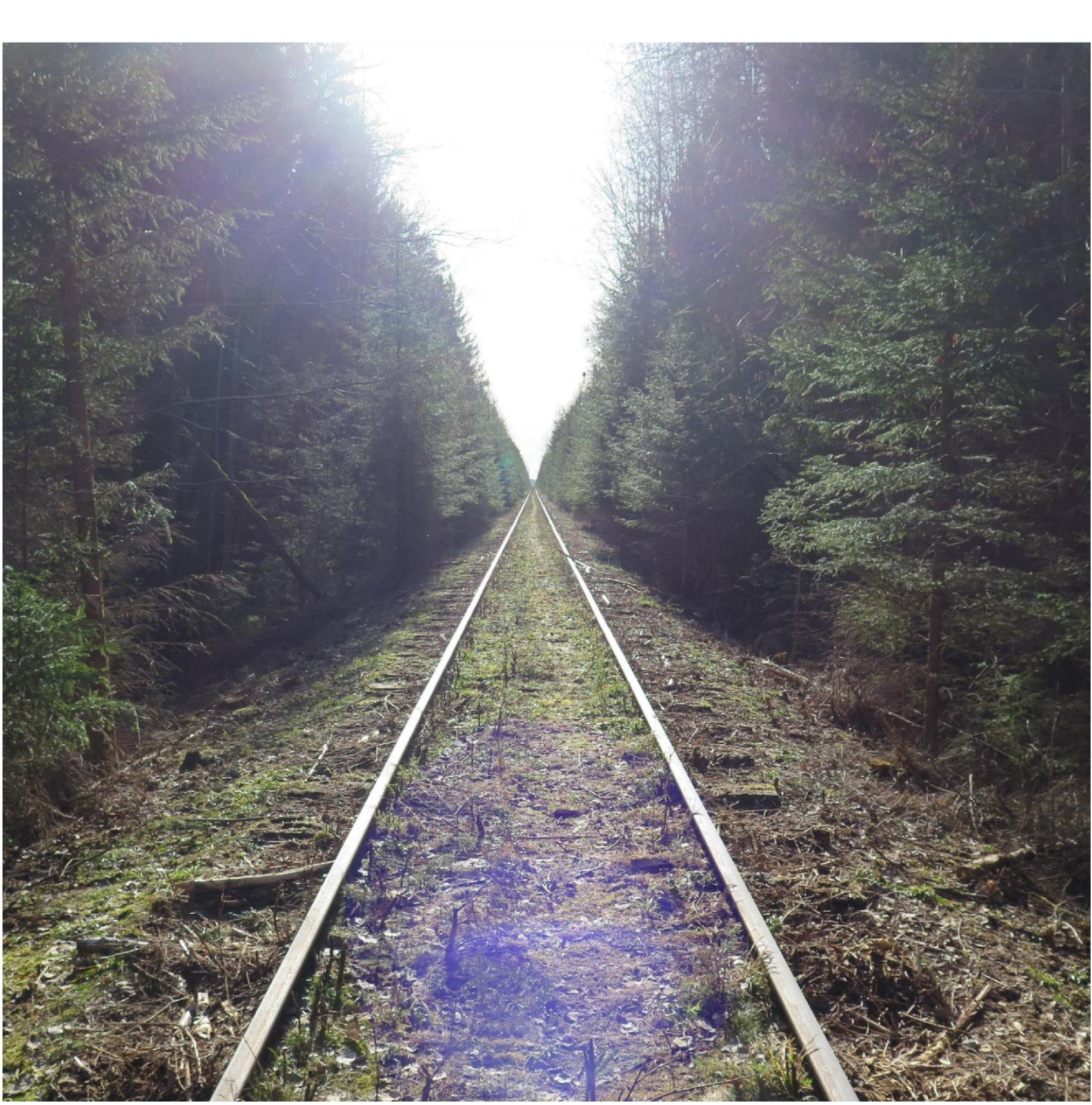


Underlags-PM Karlsborgsbanan

Västra Götalands län

Kulturmiljöanalys

Projektnummer: 19015



Trafikverket

Postadress: 405 33, GÖTEBORG

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Karlsborgsbanan

Författare: Hans Hellman, Robin Eriksson och Elinor Malmberg, Västarvet Omslagsbild:

Karlsborgsbanan vid Marhultsbys hållplats, vy mot väster.

Dokumentdatum: 2019-08-05

Version: 2.0

Kontaktperson: Hans Hellman

E-post: vastarvet@vgregion.se

Innehåll

1. Sammanfattning.....	5
2. Inledning.....	6
2.1. Syfte	6
2.2. Metod och material	6
2.3. Upplägg	7
2.4. Områdets nuvarande karaktär i korthet	7
3. Kortfattad historik	8
3.1. Karlsborgsbansans historik.....	8
3.2. Järnvägens landskap	9
4. Kända kulturhistoriska värden	11
4.1. Lagskyddade värden på nationell nivå	11
4.1.1. Biotopskydd	11
4.1.2. Skogsvårdslagen.....	11
4.1.3. Fornlämningar, övriga lämningar och deras skydd.....	11
4.2. Särskilda värden på regional och lokal nivå	12
5. Analys	13
5.1. Järnvägen och landsbygden	13
5.2. Kulturhistorisk karaktärisering	14
5.3. Objekt med särskilt intresse för kulturmiljövården	15
5.3.1. Karlsborgs järnvägsstation, objekt 1	15
5.3.2. Skyttevärn, objekt 4.....	20
5.3.3. Mölltorps järnvägsstation, objekt 10	21
5.3.4. Stenmurar vid Mölltorps grusgrop och Marhultsby.....	26
5.3.5. Marhultsby, stenuplag, objekt 26	29
5.3.6. Fagersanna station, objekt 31	33
5.3.7. Örlenbadets hållplats, objekt 36	38
5.3.8. Tibro järnvägsstation, objekt 48.....	41
5.3.9. Husebys obevakade vägövergång/plankorsning, objekt 71	49
5.3.10. Broarna utmed Karlsborgsbanan.....	51
5.3.11. Skyltar, signaler och kulvertar	58
5.4. Tålighet respektive känslighet	64
5.4.1. Stationsområden	64
5.4.2. Marhult och Mölltorp.....	65
5.4.3. Balkbroarna	65
5.4.4. Asketorp	65
5.4.5. Örlenbadets hållplats	65
5.4.6. Landskapsbild.....	65
5.5. Rivningen av Karlsborgsbanan och dess konsekvenser för kända – och okända - fornlämningar	67
5.4.1. Var finns ännu ej upptäckta fornlämningar?	68
5.4.2. Fornlämning, fyndplats och jordart = område med höga kulturhistoriska värden.....	68

6. Administrativa uppgifter.....	71
7. Källförteckning.....	71
Bilaga.....	72

1. Sammanfattning

Västarvet har på uppdrag av Loxia Group genomfört en analys av kulturvärdena längs Karlsborgsbanan. Utredningen syftar bland annat till att identifiera kulturhistoriskt värdefulla miljöer och inslag i området och bedöma dess tålighet för förändring.

Karlsborgsbanan sträcker sig från Karlsborg i öster till Skövde i väster längs en total sträcka av cirka 44 km. Järnvägen passerar genom flertal samhällen som alla växte och blev stationssamhällen när Karlsborgsbanan byggdes 1876. Längs sträckan finns följande stationer och hållplatser, Karlsborgs station, Mölltorps station, Fagersanna station, Örlebadets hållplats, Tibro station, Igelstorps station samt slutmålet Skövde station. Den sistnämnda stationen ingår inte i utredningsuppdraget.

Utmed järnvägens sträckning har det identifierats ett stort antal platser som är mer eller mindre kulturhistoriskt intressanta. Dessa har värderats enligt den skala som finns i Trafikverkets handbok om inventering av järnvägens kulturmiljöer. Skalan 1–5 har använts där 1 har de största kulturhistoriska värden. De miljöer och objekt som har värderingen 1 eller 2 har blivit föremål för vidare granskning och redovisas separat i slutet av rapporten.

Många av de miljöer som finns utmed järnvägen har idag inte helt oväntat genomgått stora förändringar. Detta beror till stor del på den långsamma avvecklingstakt som Karlsborgsbanan genomgått från 1960-talet fram till idag och många av de ursprungliga byggnaderna har rivits för att det inte fanns någon användning för dessa. Ett exempel på detta är Igelstorp där samtliga byggnader rivits. Fagersanna kommer som god tvåa där enbart stationshuset finns kvar men i gott skick med det mesta av sin ursprungliga prägel kvar. Den bäst bevarade miljön är Tibro, som i stort har kvar det mesta av byggnadsbeståndet sedan banan byggdes.

Utmed järnvägen finns sex broar av olika längd som har stora kulturhistoriska värden. Järnvägstrafik kräver också ett säkerhetssystem i form av skyltar och signaler av olika slag. Ett stort antal av dessa finns kvar och många av skyltarna har en stor symbolverkan och information som besökaren kanske inte alltid tänker på. De kvarvarande kilometerskyltarna visar exempelvis avståndet till Stockholms centralstation via Skövde.

Karlsborgsbanan har satt sin prägel på landskapet och för att bevara minnet av en epok så är det viktigt att många av de kulturmiljöer som finns utmed Karlsborgsbanan säkras för framtiden.

En genomgång av fornlämningsbeståndet kring Karlsborgsbanan visar att inga kända fornlämningar finns inom järnvägsfastigheten. I direkt anslutning till densamma finns tre kända fornlämningar. I en 1000 meter bred korridor längs med järnvägen finns 24 kända fornlämningar. Samtliga fornlämningar har ett lagskydd enligt kulturmiljölagen (KML).

För att identifiera områden som kan ha hög kulturhistorisk känslighet har en analys gjorts där platserna för kända fornlämningar lagts samman med fyndplatser (indikerar boplatslägen i landskapet) och information om jordarter och topografi. Områdena har definierats som klass 1 eller klass 2, utifrån uppställda kriterier, och redovisas på en översiktskarta.

När det blivit beslutat var platser för schakt, upplag, transportvägar och dylikt kommer placeras i samband med rivningen av Karlsborgsbanan, bör en komplettering och fördjupning av den arkeologiska analysen inom ramarna för Kulturarvsanalysen göras. Syftet ska vara att i möjligaste mån skydda fornlämningarna från ingrepp. Om det i några fall visar sig ogenomförbart kan Länsstyrelsen komma att besluta om arkeologiska undersökningar, som bekostas av exploatören.

Karlsborgsbanan står idag inför stora förändringar, från transportled till en kulturhistoriskt värdefull plats som kan ta oss in i framtiden genom att finna nya användningar. Därför är det viktigt att det befintliga kulturarvet som finns kvar utmed järnvägen och som redovisas i denna rapport lyfts fram i den förändring som nu pågår.

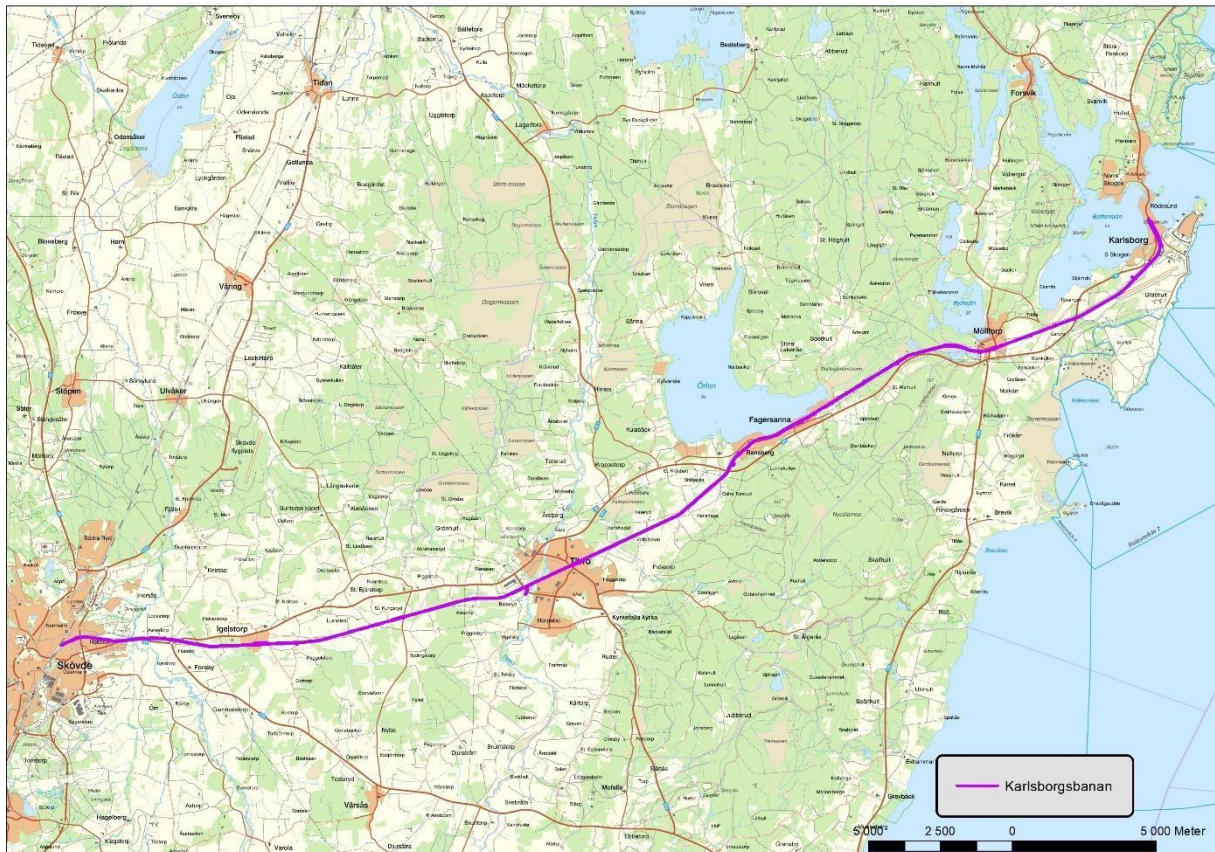
De miljöer som lyfts fram i rapporten som kulturhistoriskt intressanta bör få ett skydd genom kommunal detaljplanering inom ramen för plan- och bygglagen.

2. Inledning

På uppdrag av Loxia Group har Västarvet genomfört en analys av kulturvärdena längs Karlsborgsbanan. Denna analys ingår som en del i miljösäkringen kring rivningen av Karlsborgsbanan.

Utgångspunkt för uppdraget är de specifikationer gällande kulturarvsanalys som nämns i Trafikverkets dokument "Bilaga till Uppdragsbeskrivning Bilaga E3.10 Miljö".

Hela utredningsområdets sträcka är 4,4 mil varav 4,0 mil har besiktigats på plats. Resterande sträckor var i stort sett oframkomliga på grund av tät vegetation. Den arkeologiska delen har inte utförts i fält.



Utredningsområdet är beläget längs Karlsborgsbanan mellan Skövde och Karlsborg.

2.1. Syfte

Utredningen syftar till att:

- identifiera och definiera de särskilt kulturhistoriskt värdefulla inslag och miljöer som finns längs sträckan, såväl skyddade som icke skyddade.
- beskriva hur dessa inslag förhåller sig till varandra och hur de upplevs i landskapet.

2.2. Metod och material

Arbetet har omfattat litteratur- och arkivstudier, fältstudier, analys och rapportskrivning, utförda av antikvarierna Hans Hellman och Robin Eriksson och arkeolog Elinor Malmberg under våren 2019.

Inventeringen har utgått ifrån Trafikverkets rapport: Inventering av järnvägens kulturmiljö – metodik och manual.

Utredningsområdet har fastställts av Västarvet och Trafikverket genom den fastighet som innefattar banvallen och sträcker sig ifrån Karlsborgs stationsområde till Östra leden i Hasslums industriområde.

I vissa fall har även miljöer utanför det förbestämda utredningsområdet inventerats då de varit intressanta och haft tydlig koppling till järnvägens historia.

2.3. Upplägg

Efter beskrivningen av områdets nuvarande karaktär följer en kortfattad beskrivning av den historiska landskapsutvecklingen längs banan. Därefter listas skyddade element och miljöer som angränsar till banan. Slutligen sammanfattas sträckans kulturhistoriska karaktär i ett antal listade objekt. Särskilda objekt och samband i landskapet som behöver värnas om tas upp.

Foton är tagna av antikvarie Hans Hellman om inget annat anges.

Inventeringstabellen är bifogad som separat bilaga.

2.4. Områdets nuvarande karaktär i korthet

Eftersom utredningsområdet är långsmalt passerar det tre olika landskapskaraktärer.

Järnvägssträckan börjar i Karlsborg vid Vätterns strand som är del av Vättersänkan. Bergarten är sandsten och jordarten är en blandning av sand och grus som legat under högsta kustlinjen (HK).

Karlsborgs samhälle. Namnet Karlsborg har en direkt koppling till byggandet av Karlsborgs fästning som inleddes 1809. Den ursprungliga bebyggelsen låg en bit norrut vid Rödesund där Göta kanal passerar genom samhället idag. När järnvägen kom till nuvarande Karlsborg kallades stationen Rödesund men detta ändades efter en tid till Karlsborg. Karlsborg har under den tid då fästningen funnits präglats av den militära verksamheten vilket fram till 1994 var den största arbetsplatsen i samhället. Inga andra större arbetsgivare har funnits och övriga verksamheter har varit småföretagsamhet. Samhället präglas av småskalighet utanför fästningen och mer storskaliga byggnader innanför fästningsmurarna. Ett svårt slag mot Karlsborg var när flygflottiljen F 6 lades ned 1994 och över 500 arbetsplatser försvann. Idag är det en omfattande arbetspendling till Skövde då många valde att bo kvar i kommunen och arbeta i främst Skövde. Efter en period av nedgång så har detta nu vänt och befolkningen har ökat genom viss inflyttning. Idag bor knappt 8000 personer i kommunen och ca 2500 i själva samhället.

På sin väg västerut går banan genom ett odlingslandskap i slätt- och mellanbygden mellan Bottensjön i norr och försvarsmaktens områden i söder.

Vid Mölltorp passerar den på gränsen mellan Tivedens skogs- och bergsbygd med storskaliga böljande landskap i norr och Hökensås åslandskap i söder. Här går berggrunden över till granit och jordarten är inälvsediment och större delen av landskapet omfattas av skogsbruk.

Mölltorps samhälle. Precis som de andra samhällena utmed järnvägen så var det inte mycket bebyggelse i det som nu är Mölltorp. Samhället växte med tiden och var en period ett municipalsamhälle. Bebyggelsen består företrädesvis av villor och mindre flerfamiljshus. Idag finns ett gjuteri i samhället och en del mindre verksamheter. Mölltorp har även en livsmedelsbutik inte långt från järnvägsstationen. Arbetspendlingen går främst mot Skövde och Karlsborg. Idag bor drygt 1000 personer i samhället.

I skogarna runt Marhult skapar banvallen en korridor med fri sikt som skär igenom den monotona planterade skogen. Vid sjön Örlens östra strand går banan över en utdikad torvmosse och fortsätter sedan upp på torrare moränmarker förbi Ransbergs kyrkogård.

Fagersanna samhälle. När järnvägen kom så skapades möjligheter för det lilla samhället Fagersanna att utvecklas. Ett sågverk uppfördes vid sjön Örlen och en torvfabrik på den västra stranden en bit från samhället. Samhället växte med tiden och verksamheterna vid industrierna ökade. På 1950-talet uppfördes en möbelindustri en bit från stationen. I takt med att de olika industrierna lagts ner har Fagersanna blivit en ort där människorna pendlar till arbeten i Skövde eller Karlsborg. En inte helt ovanlig utveckling på mindre orter och pendlingsavståndet till arbetsplatserna ligger inom en halvtimme. Idag bor drygt 500 personer i samhället.

Efter Ransberg går järnvägen ut på Kåkindsslätten som har legat under HK och är en blandning av lera, silt och morän. Först här öppnar landskapet upp sig och längre sträckor av järnvägen går att se på håll. Banvallen ligger högt i landskapet och skapar en barriär som bryter av odlingslandskapet som till stor del har präglats av laga skifte med gårdar utkastade från de tidigare byarna. Samtidigt skapar den

halvt igenväxta banvallen en korridor som låter människor och djur vandra igenom det moderna storskaliga jordbruket, vilket hade varit svårt annars. På flera andra håll längs sträckan används det övergivna spåret som just promenadspår med väl upptrampade stigar och spontana röjningar för att hålla stigen fri från sly.

Tibro samhälle. Bebyggelsen var mer koncentrerad söder om nuvarande samhälle innan järnvägen byggdes. Efter att järnvägen kom så byggdes det upp vad som kan liknas vid ett villasamhälle runt stationen. Den huvudsakliga verksamheten bestod i snickeriverksamhet och möbeltillverkning. 1923–1946 var Tibro ett municipalsamhälle inom Kyrkefalla socken. På 1950-talet utvidgades möbelindustrin och blev under lång tid den huvudsakliga sysselsättningen och godskunden på järnvägen. Möbelindustrin är idag inte lika omfattande som tidigare och i takt med tiden så blev arbetspendling till Skövde allt vanligare. Tibro hade på 1920-talet ca 1000 innevånare som fram till mitten av 1990-talet hade växt till ca 8500 personer vilket står sig än idag.

Järnvägen passerar över ån Tidån på väg ut genom samhället. Här sluts skogen en kort stund runt järnvägen tills den återigen kommer ut i odlingslandskapet mellan Lilla Kungsryd och Igelstorp.

Igelstorps samhälle. Stationen Igelstorp lades i närheten av Sventorps kyrka och ett mindre stationssamhälle växte efter hand upp. Igelstorp har under många år präglats av närheten till Skövde och gör så än idag. Arbetspendlingen går främst mot Skövde. Bebyggelsen består uteslutande av villor och småhus. Invånarantalet är idag ca 670 personer.

Efter Igelstorp går järnvägen längs en moränrygg i öst-västlig riktning och passerar det historiska centrat runt gården Huseby och Forsby kyrka. Här går det att se tre spår av olika vägövergångar som avlöst varandra genom tiderna. På vägen in mot Skövde, vid Asketorp går järnvägen över ån Ösan som skär ned i en ravin igenom landskapet, för att sedan gå igenom industriområdet vid Hasslum och sluta vid Östra leden.

3. Kortfattad historik

3.1. Karlsborgsbanans historik

Karlsborgsbanan uppläts för trafik den 27 juli 1876. Bygget hade tagit ca 1,5 år och tusentals arbetare hade varit involverade i bygget. Syftet med järnvägen var i första hand att skapa en helårsförbindelse till Karlsborgs fästning. Järnvägen byggdes av staten och fick från början en god standard för att kunna köra tyngre transporter. Järnvägen byggdes med många raksträckor och hela 36 kilometer är rak bana. Krönbredden blev sex meter. Karlsborgsbanan ansågs för den tiden en lättbyggd järnväg. Järnvägen Skövde-Karlsborg passerade ett antal mindre orter som genom järnvägens närvaro nu fick möjlighet till bra transporter. Stationerna utmed banan blev följande med början från Skövde, Igelstorp, Tibro, Fagersanna, Mölltorp och slutligen Karlsborg. Senare tillkom ett antal mindre hållplatser efter påtryckningar från lokalbefolkningen utmed järnvägen.

Förutom militära transporter användes järnvägen till civila ändamål som med tiden blev järnvägens huvudsakliga användningsområde. Även persontrafiken blev omfattande med tiden. Den stora godskunden var under en lång tid den expansiva möbelindustrin i Tibro. På 1950–60-talen så började godstrafiken att minska på grund av den ökande konkurrensen från lastbilstrafiken och godstrafiken klingade långsamt av för att helt upphöra 2007.

Karlsborgsbanan elektrifierades 1937 och trafiken kom igång i november samma år. Driften av banan blev genom detta billigare och då stambanan genom Skövde sedan länge var elektrifierad behövde man nu inte heller byta lok i Skövde för fortsatt resa upp mot Karlsborg. Eldriften började så småningom att minska för att helt upphöra 1992. Innan dessa hade de flesta persontåg sedan tidigare ersatts av dieselmotorvagnar och från 1987 ersattes de flesta ellok för godstrafiken med diesellok.

Persontrafiken lades ned 1 jun 1986 och Karlsborgsbanan blev genom detta den länsbana med flest resanden som lades ned på grund av den s.k. länstrafikreformen som Riksdagen beslutade om 1979. Antalet resande på årsbasis var ca 220 000.

Karlsborgsbanan började nu definitivt inleda sin svanesång och godstrafiken minskade allt mer för att helt läggas ned 1992. Järnvägen låg nu oanvänd fram till 1995 då ett privat bolag, Skövde-Karlsborgs

Järnvägs AB återupptog godstrafiken. Godstrafiken pågick fram till 2003 till Karlsborg och trafiken med spånplattor från Polen till Tibro fortsatte till 2007.

Efter 2007 låg Karlsborgsbanan för fädot och förföll alltmer. Försök gjordes för att få igång trafiken igen men detta misslyckades. Kontaktledningen var vid denna tid bortplockad, signalanläggningen var nedsläckt och järnvägen började nu sin blomstringstid genom att banvallen växte igen och blev med åren mer eller mindre ogenomtränglig. På några ställen röjdes växtligheten bort periodvis vilket gjorde dessa sträckor till populära gångstråk.

Nu år 2019 är Karlsborgsbanan formellt nedlagd och arbetet med att riva och sanera banan ska inledas. Banvallar är lämpliga för gång- och cykeltrafik så möjligheten efter att spåret rivits bort att skapa en spännande led genom landskapet är stora. Karlsborgsbanan kan kanske genom detta åter spela en roll för utvecklingen av bygden.



Ett godståg på väg mot Tibro passerar Asketorp något av de sista åren med trafik på järnvägen.

3.2. Järnvägens landskap

Området såg dagens ljus för ungefär 12 500 år sedan. Då drog sig den tunga inlandsisen sakta norrut och lämnade efter sig ett landskap som såg helt annorlunda ut om man jämför med dagens. Allt eftersom det blev varmare och landet steg ur vattnet började växter vandra in söderifrån. Floran bestod av gräs, örter och buskar. Uroxar och vildrenar betade på hedarna och höll skogen av tall, björk och asp öppen och gles.

Klimatet blev fuktigare och varmare och landskapet täcktes av lummiga ädellövskogar med ek, lind och alm. Dagens lerslätter var fuktiga täta al- och videkärr och avbröts av sandåsar med tallskog. Slätterna var rika på föda för de tidiga människorna, dock var de svårframkomliga. Sandåsarna med ek och tall bjöd på ett gästvänligare klimat med möjligheter att odla. Människorna började påverka landskapet genom röjningar och brännningar för att skapa tidiga provisoriska odlingsytor och betesmarker. Under bronsåldern expanderade jordbruket och landskapet blev mer öppet och ljust på grund av detta. Boplatserna var belägna på väl-dränerade sandiga jordar och spåren efter dem går inte att se ovan markytan.

Under järnåldern blev klimatet kallare och människorna var tvungna att ställa sin boskap under vintern. Människorna började samla in gräs från de fuktiga ängarna på lerslätterna till djuren så de hade foder under vinterhalvåret. Detta resulterade i att de kunde samla in gödsel och åkerbruket blev

mer permanent på grund av att man kunde tillföra näring till jorden istället för att bryta ny mark när åkern utarmades. Åkrarna var belagda högt i landskapet där jordarna var mer lättarbetade och de rensades från sten som lades i odlingsrösen. Lerslätterna som idag är åker var fortfarande för tunga att plöja. Granen började nu etablera sig i området.

Bebyggelsen, slättermarkerna och åkrarna kallades för inägan och runt denna fanns en gårdesgård. Utanför låg utmarken där man hämtade ved och virke men framförallt höll boskapen på bete. Bebyggelsen låg, liksom under bronsåldern, på sandiga dränerande jordar och kunde till exempel bestå av hus, eldstäder och ugnar för järnframställning. Boplatserna går inte att se ovan markytan eftersom byggnader konstruerades i trä som brann eller för länge sedan har förmultnat. Dessutom har ytorna ofta brukats som åkermark i historisk och modern tid vilket har suddat ut de ytliga spåren.

Delar av sju socknar ingår i utredningsområdet: Karlsborg, Mölltorp, Ransberg, Kyrkefalla, Sventorp, Forsby och Skövde. Det var ganska kort efter det att kristendomen etablerats som landområden började delas in i administrativa områden: stift, som i sin tur delades in i socknar. I varje socken skulle det finnas en sockenkyrka och begravningsplats, tillsammans bildade de en centralpunkt i varje bygd. Socken blev det instrument som användes av kung och kyrka för att styra folket under medeltiden.

Förmodligen var det i samband med skapandet av socknar som landet också organiserades i områden av administrativt rättslig natur: bon och härader, som är avskaffat sedan 1970-talet.

Kåkindsslätten har flera medeltida kyrsocknar. Bygden längs Vättern har haft en stark koppling till Östergötland genom historien med mycket allmogesjöfart och sjöknutna näringar. Mycket kolonisation skedde under medeltiden, bland annat på tidigare allmänningsmark och kronogods i Mölltorps socken.

I och med jordbrukets fortsatta expansion och utveckling under sena järnåldern så växte befolkningen markant. Byarna förtätades och de enskilda gårdarna delades upp i mindre delar allt eftersom. Detta medförde att jordbruket utökades ännu mer och nya landområden bröts med nya redskap. Varje gård hade sina tegar i byns gemensamma åker som brukades separat men ändå styrdes av hur byalaget lade upp sådd, skörd och efterbete.

Digerdöden kom till området kring år 1350, och en stor del av befolkningen dog. Detta resulterade i att många gårdar övergavs och dess ängar och åkrar växte igen eller togs upp av närbelägna gårdar. Den stora bristen på arbetskraft ledde till att jordbruket inriktades mer på djurhållning än odling.

Tivedens skogsbygd har lång tradition av binäringar som hemslöjd och skogsprodukter, till exempel linhantering i Ransberg. Området industrialiserades tidigt på grund av sina rika naturresurser från bergs- och skogsbruket och det finns flera spår i form av kolmilningsgropar och tjärdalar. Runt de stora sjöarna finns det områden med järnåldergravfält, även flera fornborgar. Bebyggelsen i skogsbygden var ofta ensamgårdar i höjdläge som brukade tresäde på sand- och lerjordar. Enstaka randbyar fanns dock på gränsen mot slätterna. Under 1500-talet skedde en ökande ny- eller återkolonisation av de stora skogarna.

Det mosaikartade landskapet såg relativt likartat ut ifrån 1000-talet fram till den agrar revolutionen. Från och med 1700-talets senare hälft började befolkningen öka kraftigt. Ökningen ledde till att åkrar och ängar klövs till många små enheter i samband med arvsskiften. För att rationalisera hanteringen av de allt smalare tegarna och ängarna, genomfördes en rad olika skiften med början under 1700-talet. Kortfattat innebar dessa skiften att flera små åkertegar och ängar samlades till större enheter. Det sista skiftet, laga skifte, blev generellt av mer omfattande betydelse för landskapsbilden eftersom det innebar att en del av gårdarna fick flytta ut från de forna byarna.

Precis som tidigare var skogarna hårt ansatta av betet från boskapen. Detta tillsammans med behovet av ved ledde till trädbrist då mycket virke gick åt till att underhålla alla de gårdesgårdar som delade upp odlingslandskapet i system med åkrar, ängar och betesmarker. Ett svar på detta var att man började bygga stenmurar istället för trögårdesgårdar. Många av stenmurarna i dagens landskap går i de gränser som uppkom i samband med skiftena.

Förutom att ägorna delades upp i allt smalare enheter ledde den stora befolkningstillväxten till att allt fler blev utan jordlott. Lösningen för många blev att flytta till utmarkerna, där det uppstod ett stort antal enkla torp och backstugor. Här blev levnadsförhållandena inte sällan ytterst torftiga – fattigdom,

trängsel och brist på mat i mycket små bostadshus. Denna svåra tillvaro i kombination med bristen på arbete på landsbygden och behovet av arbetskraft vid städernas industrier ledde senare till att landsbygden började avfolkas. Många av torpen övergavs under 1800-talet, och kan idag ses i landskapet som torpgrunder.

De större sammanslagna markerna gjorde att bonden kunde sköta och utveckla jordbruket mer individuellt än tidigare. Fuktiga marker dikades ut för att öka mängden odlad mark. De tunga lerorna kunde nu bearbetas med nya masstillverkade redskap som järnplogar och hästdragna slåttermaskiner. Konstgödsel och vallodling tog över slätterängens roll. De åkerholmar och odlingsrösen som fanns i de historiska åkrarna rensades bort för att göra plats för större maskiner. Även en del stenmurar försvann. Betesdjuren flyttades från utmarkerna in i hagar på vallar som ingick i det nya växelbruket. Växelbruket introducerades tidigt på Kåkindsslätten i samband med att laga skifte skedde under perioden 1825–1850. Byn Lunden som järnvägen passerar mellan Tibro och Igelstorp har kvar en del av sin radbykaraktär. Binärningar ifrån skogsbruket utvecklades i den småbrutna randskogsbygden i gränsen mellan slätten och Hökensås Högländ. Trähantverken utvecklades som mest i Kyrkefalla socken med Tibro som centrum för möbeltillverkning. Bygden mot Vättern använde sig av tresäde och laga skifte skedde relativt sent under slutet av 1800-talet/ början av 1900-talet. I Tivedens skogsbygd skedde laga skifte under perioden 1825–1850. En stor del av jordbruket lades ned under senare delen av 1900-talet.

Den före detta halvöppna utmarken kunde nu brukas som rationellt skogsbruk och de flesta planterades igen med gran. Under sekelskiftet 1900 började även åkrarna att täckdikas. Allt detta medförde att odlingslandskapet blev monokulturellt och fattigt på både biologisk mångfald och spår av historiskt brukande.

4. Kända kulturhistoriska värden

4.1. Lagskyddade värden på nationell nivå

Riksintresse kulturmiljövård R5

Järnvägen gränsar till riksintresset för kulturmiljövård som är en av landets bäst bevarade befästningsmiljöer från 1800-talet och är av stort intresse för internationell och nationell försvars- och befästningshistoria.

4.1.1. Biotopskydd

De stenmurar, odlingsrösen och åkerholmar som finns på jordbruksmark längs sträckan skyddas av det generella biotopskyddet genom förordningen om områdesskydd enligt miljöbalken (§ 5). Murarna visar hur det historiska landskapet var indelat i markslag, hägnader och ägare. Rösena och åkerholmarna är spår av dåtidens åkerbruk samtidigt som de är viktiga småbiotoper i ett annars storskaligt jordbruk.

4.1.2. Skogsvårdslagen

I skogsmark finns det hänsynsregler för vård av natur- och kulturmiljöer som satts upp av Skogsstyrelsen, SF 1979:429. Skador till följd av skogsbruksåtgärder ska undvikas eller begränsas i och vid hänsynskrävande biotoper och värdefulla kulturmiljöer, som till exempel stenmurar.

4.1.3. Fornlämningar, övriga lämningar och deras skydd

I 2 kap. § 1 och 1a, kulturmiljölagen (SFS 1988:950) återfinns definitionen av vad som är en *fornlämning* och som därmed omfattas av lagskyddet. Där fastställs att fornlämningar är lämningar efter människors verksamhet under forna tider, som har tillkommit genom äldre tiders bruk och som är varaktigt övergivna. Lämningarna måste ha tillkommit före eller i anslutning till år 1850. Om en exploatering förväntas göra ingrepp i en fornlämning, kan Länsstyrelsen besluta att arkeologiska undersökningar måste genomföras innan exploateringen kan påbörjas. Det är då exploatören som står för kostnaden för de arkeologiska undersökningarna.

De typer av lämningar som inte skyddas av kulturmiljölagen har den antikvariska bedömningen *övriga kulturhistoriska lämningar*. Oftast är det lämningens ålder som avgör dess antikvariska status. Det kan alltså finnas lämningar av samma typ men med olika antikvarisk status då de tillkommit innan respektive efter 1850. Trots brist på lagskydd bör lämningarna visas hänsyn i samband med

exploateringar. Det kan vara en god idé för exploitören att hantera lämningarna i samråd med Länsstyrelsen. Observera att *övriga kulturhistoriska lämningar* såsom exempelvis stenmurar, även kan ha skydd i annan lagstiftning; biotopskydd enligt miljöbalken.

Den antikvariska bedömningen *möjlig fornlämning* innebär oftast att lämningens status inte kunnat avgöras vid okulär besiktning, utan måste utredas vidare.

4.2. Särskilda värden på regional och lokal nivå

Kulturmiljöprogram - Fästningsområdet och Vanäs udde

Järnvägen ligger i Karlsborg nära kulturmiljöerna som omfattar Karlsborgs fästning med tillhörande byggnader och kvarteren mellan Västra vägen och Bottensjön.

Kulturhistorisk bebyggelseinventering - Mölltorps kyrkby

En inventering av Karlsborgs kommun gjordes 1986 av Skaraborgs länsmuseum. Området omfattar den egentliga kyrkbyn och är belägen väster om den moderna tätorten. Området begränsas i söder av Karlsborgsbanan. Centralt i området ligger Mölltorps kyrka med anor från 1200-talet, intill kyrkan finns också den gamla marknadsplatsen. Mölltorps kyrkby har bevarat sin karaktär av gammal kyrkby med olika beståndsdelar. Alldeles söder om kyrkan ligger gården Stommen som idag fungerar som hembygdsgård. Mölltorps kyrkby är som miljö av intresse i länet och har ett stort kulturhistoriskt värde.

Kulturhistorisk bebyggelseinventering Tibro - Järnvägsstationen och området söder om järnvägen

En inventering av Tibro kommun gjordes 1983 av Skaraborgs länsmuseum. Bebyggelsen söder om järnvägsstationen hade vid inventeringen anor ifrån sekelskiftet 1900 fram till 1940-talet. Här finns bostadshus, butiker, snickeribebyggelse, skolbyggnader, en frikyrkobyggnad med mera. I området låg flera av de för Tibro karaktäristiska röda träbyggnader som inrymt den tidiga snickeriverksamheten. Ett flertal rivningar har tyvärr ägt rum de senaste åren och miljön ger idag ett något splittrat intryck. Området är dock viktigt som ett av Tibros äldsta, med tydlig anknytning till järnvägen.

KMP Igelstorps stationssamhälle

Ett kulturmiljöprogram gjordes för Skövde kommuns mindre tätorter 2011 av Skövde kommun och Västarvet. Kulturmiljön i Igelstorp som helt präglas av den historiska kärnan i stationssamhället är lokalhistoriskt sett av största betydelse för Igelstorp. Det är även av kulturhistoriskt intresse som karaktäristisk småskalig stationssamhällesbebyggelse. Kulturmiljön karaktäriseras dels av tidstypisk småskalig bostadsbebyggelse för ett stationssamhälle från 1800-talets senare del och 1900-talets början, dels av ett välbevarat spår område med järnväg, järnvägsövergång, perrong med lastkaj, ledningsstolpar med mera. Stationssamhällets bebyggelse har genomgått flera förändringar på senare år. Inte minst rivningen av det nedlagda stationshuset i början av 1980-talet har påverkat dess karaktär. Efter senare tiders förändringar är samhällets mer ursprungliga delar en ganska liten kulturmiljö idag. Den består av järnvägsområdet med järnvägsövergången och bebyggelse på järnvägens norra sida. Även om kulturmiljön är liten bibehåller den viktiga karaktärsdrag från samhällets tidiga skede. Av central betydelse är givetvis järnvägen med spår området, ledningsstolpar, skyltar, järnvägsövergång, samt perrong och lastkaj och platsen för det rivna stationshuset. Spår området är numera på väg att växa igen med sly.

Regionalt värdefullt odlingslandskap

Söder om Huseby tangerar järnvägen området för regionalt värdefullt odlingslandskap Forsby. Området är representativ för en välbevarad odlingsbygd runt en medeltida kyrkby med välhävdade, artrika betesmarker. Stor del av den flacka lerslätten vid Ösan var tidigt uppodlat och dagens helåkerlandskap har varit relativt oförändrat sedan laga skifte.

Värdefulla ängs- och betesmarker

Flera inventeringar av ängs- och betesmarker har gjorts i området under senare delen av 1990-talet och början av 2000-talet. Ingen av de i dagsläget aktuella områdena ligger i direkt anslutning till järnvägen.

Inventering och dokumentation av industrihistoriska byggnader och miljöer i Tibro kommun

Inventeringen gjordes 2002 av Stiftelsen Forsviks Industriminnen på uppdrag av Västra

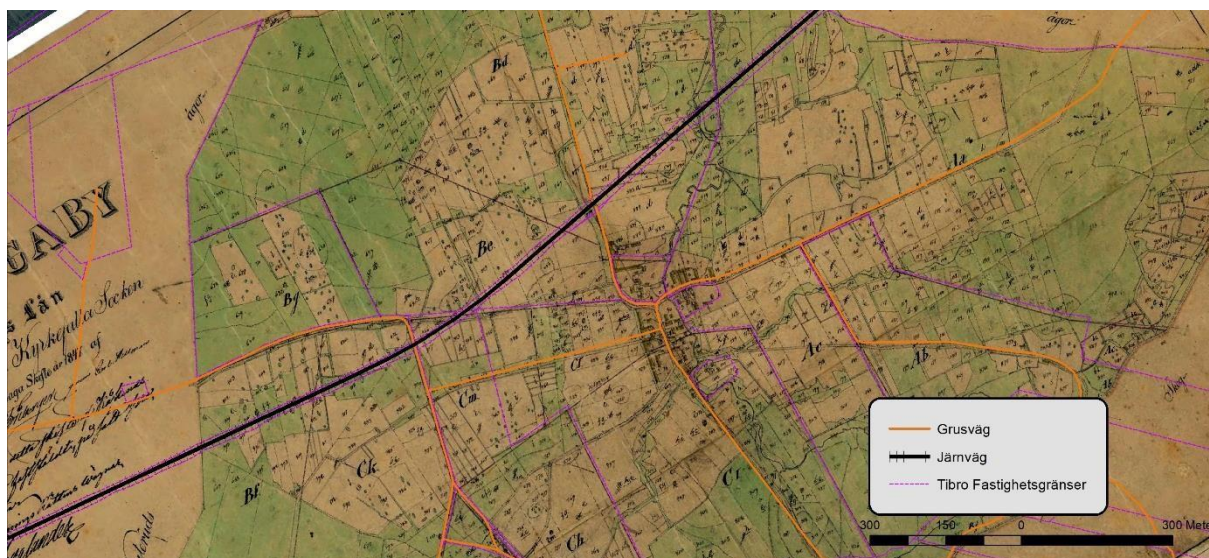
Götalandsregionen. Inventeringen omfattade hela Tibro kommun och ett stort antal miljöer lyftes fram i rapporten. Fler av dessa låg i direkt anknytning till Tibro station. Beskrivningen av Tibro och Fagersanna stationer ingick som en del av beskrivningen av Karlsborgsbanan. I rapporten beskrivs Karlsborgsbanan enligt följande: "Järnvägen är en av landets äldsta och bäst bevarade elektrifierade järnvägar och utmed sträckningen inom kommunen finns många intressant och välbevarade kommunikationshistoriska miljöer."

5. Analys

5.1. Järnvägen och landsbygden

Karlsborgsbanan och banvallen har satt sin prägel på såväl odlingslandskapet som skogslandskapet. Vägar har utvecklats naturligt genom historien och gått längs ägo- och gränser, gränsen mellan olika markslag och där det var enkelt att ta sig, längs torra åsar som ett exempel. Karlsborgsbanan drogs tvärs över de tidigare naturliga gränserna, igenom åsar, över mossar och vattendrag vilket var helt ny teknik för tiden, medan vägnätet fortfarande gick längs den äldre strukturen.

När järnvägen byggdes på 1870-talet drogs den igenom ett landskap som precis hade genomgått en agrar revolution. Landskapet hade sett någorlunda likadant ut sedan medeltiden men laga skifte gjorde att byarna splittrades och jordbruket effektiviserades. Skiftade marker, ny teknik och nya tankesätt hade öppnat upp för nya möjligheter för landsbygdens bönder att bruka jorden. Järnvägen delade åter igen de nya större fastigheterna i mindre bitar vilket medförde att vissa markplättar blev svårtillgängliga. Eftersom det var viktigt att järnvägen lades vågrätt utan allt för stora höjdskillnader har man på många ställen behövt höja upp banvallen från det resterande landskapet, vilket skapat en barriäreffekt som försvårade tillgängligheten att ta sig förbi spåret. Järnvägens dragning gjorde att det på vissa ställen fanns ett behov att skapa nya vägsystem då jordbruksmaskinerna blev större och de vägportar som är ifrån järnvägsbygget var dimensionerade för dåtidens hästdrivna redskap. Dock är det inte så att bruket på dessa mindre odlingsytorna lades ned utan de fortsattes att brukas.



Dagens vägnät och fastighetsgränser på lagaskifteskartan för Karlshaga i Tibro kommun från 1847. Järnvägen delar här upp Karlshagas skiften i nya mindre bitar. Den väg som förr gick rakt från väster till öster har med tiden försvunnit och fått dras om för att skapa en rätvinklig övergång över järnvägen. Då dagens jordbruksredskap och maskiner inte kommer igenom den vägport som går under järnvägen längs vägen ut ur byn norrut, får bönderna ta vägen västerut och sedan svänga ner på gårderna längs järnvägen.

Vid Huseby finns det tre generationer vägar sedan järnvägen byggdes. På 1880-talet gick landsvägen mellan Skövde och Tibro igenom Huseby gård, över järnvägen vid banvaktarbostället vid objekt 68 och vidare bort mot Sventorps. På den ekonomiska kartan från 1970-talet har vägen letts om på en bro över järnvägen som senare tar vid på den gamla vägen. Dagens väg 49 har på grund av den intensifierade trafiken dragits runt Huseby gård och järnvägen har letts över vägen istället. Den gamla landsvägen förbi Huseby och banvaktarbostället används troligen endast av jordbrukarna och av bron finns det endast spår av det stensatta fundamentet (objekt 68) och stolpar gjutna i betong.

De hållplatser som byggdes längs spåret öppnade upp för landsbygdens invånare att snabbt ta sig in till samhällena. Det kan idag tyckas otänkbart att det funnits så många hållplatser längs hela sträckan samt att de i dagens ögon legat på så otillgängliga platser. Ett exempel på detta är hållplatsen i Marhult som idag ligger mitt ute i skogen.

5.2. Kulturhistorisk karaktärisering

Karlsborgsbanan som vi ser den idag är resultatet av en längre tids förändringar som styrts av rådande värderingar och förändringar i samhällsutvecklingen, samt synen på järnvägen som transportmedel. I och med att transportererna på järnvägen har minskat till förmån för landsvägstransporter, både vad gäller gods- och persontrafik, så har förutsättningarna för att fortsätta bedriva järnvägstrafik på sträckan Skövde-Karlsborg under en längre tid betydligt minskat, vilket har resulterat i den situation som Karlsborgsbanan står inför idag.

De i rapporten utpekade kulturmiljöerna som finns kvar är resultaten av en längre tids avveckling av järnvägen. Avvecklingen av järnvägen kan sägas ha påbörjats från 1960-talet och fram till 2007 när det sista tåget lämnade Tibro. Efter detta har banan inte underhållits mer än sporadiskt med slyröjning på vissa platser utmed banan och på mer centralt belägna stationer. Efter 2007 har även ett antal byggnader som tillhört järnvägen rivits. Kontaktledningen började monteras ned på mitten av 2000-talet. Först genom att kontaktledningen stals och sedan mer aktivt av ägaren Trafikverket för att undvika fortsatta stölder. Kvar idag finns kontaktledningsstolparna utmed banan och även kontaktledningsbryggorna på några av stationerna. Karlsborgs stationsområde sanerades under 2017 och där är spår och kontaktledningsstolpar borta.

Vägskyddsanläggningarna är nedmonterade och på flera större vägar är spåren borttagna vid plankorsningarna. Vid ett antal mindre vägar finns kryssmärken och avståndstavlor kvar för biltrafiken och på några platser även skyddet för kontaktledningen med texten livsfarlig ledning.

Utmed järnvägens plankorsningar finns de flesta av teknikbodarna kvar och här finns i de flesta fall även vägsskyddssignalen, V-signalen, på järnvägen och försignalen, V-försignalen. V-försignalen står alltid en bit före V-signalen på bromsavstånd från plankorsningen. Infartssignalerna till stationer finns i de flesta fall kvar och är oftast placerade på en kontaktledningsstolpe.

Till järnvägen hör även ett stort antal skyltar med olika funktioner. Det finns till exempel avståndsskyltar som visar avståndet till Stockholms central, lutningsvisare och tvåhundra metersmarkeringar. De flesta av dessa skyltar är oftast av en äldre gjuten modell som tillverkades fram till 1950-talet. Det finns även andra typer av skyltar kvar utmed järnvägen som exempelvis lyft spåröjare, gräns för växling, ljudsignaltavlor och hastighetstavlor.

Utmed järnvägen finns även ett stort antal kulvertar byggda i sten som leder mindre vattendrag under järnvägen. Dessa är i de flesta fall från tiden när järnvägen byggdes och är utförda i huggen sten i olika utföranden.

Stenmurarna utmed Karlsborgsbanan ligger i de skogbeväxta gränstrakterna mellan Karlsborg och Tibro kommuner. Murarna är i gott skick och är uppförda med två olika typer av sten. Några murar är uppförda med vad som kan tolkas som huggen eller sprängd sten. Den är något kantigare i sin struktur. Övriga stenmurar är uppförda av natursten i mer rundade former.

De flesta banvaktarstugorna är idag rivna med tre undantag; Lerbro mellan Karlsborg och Mölltorp, banvaktarstugan vid Tibro station samt banvaktarstugan vid Husebygård strax väster om Igelstorp. Den senare har fått annan användning och är idag ligghall åt nötkreatur. Det lilla utedasset som tillhör banvaktarstugan är i till synes gott skick. Till banvaktarstugorna utmed järnvägen har i de flesta fall funnits jordkällare. De flesta av dessa är kvar idag och till detta även trädgårdarna som tillhör stugorna med tillhörande fruktträd. Trots de övergivna banvaktarställenas låga värdering är de en viktig del av järnvägens historia. De påminner idag om ödetomter från torp då de har liknande storlek och syfte. Det biologiska kulturarvet på platserna berättar om en tid med småskalig självhushållning och är värt att forska vidare i.

1960-talet innebar alltså minskad trafik på järnvägen och detta gjorde att stationernas betydelse för gods- och persontrafik minskade markant. Därmed minskade stationernas betydelse som centrumbildare. Stationerna hamnade lite vid sidan om och annan verksamhet började etableras i

byggnaderna. I Karlsborg, Mölltorp och Tibro blev centrumfunktionerna flyttade till närliggande butiker som efter detta blev orternas naturliga centrum. I flera fall var flytten av centrum inte någon längre sträcka men det räckte för att ta bort fokus från stationen som det naturliga centrumet varit för orterna under mer än 100 år. Stationshusen fick in ny verksamhet i de forna administrativa lokalerna i stationen. I Karlsborgs fall en pizzeria och i Tibro en glashytta. En glashytta i ett stationshus får väl ses som en något unik företeelse. I Fagersanna blev stationshuset ett privatboende. Godsmagasinen blev i några fall, Tibro och Mölltorp, föremål för loppmarknader eller annan lagerverksamhet. Godsmagasinen i Karlsborg, Fagersanna och Igelstorp gick ett annat öde tillmötes och är idag rivna.

Avvecklingen av järnvägen har pågått under en längre tid vilket då inneburit en lågintensiv nedmontering av stations- och hållplatsmiljöer utmed Karlsborgsbanan. Resultatet av denna avveckling är det vi ser idag där en del byggnader på stationerna under åren rivits, vilket har resulterat i stora förändringar av det ursprungliga byggnadsbeståndet utmed Karlsborgsbanan. På många platser utmed järnvägen under de senaste 10–15 åren har de ursprungliga miljöerna i vissa fall helt försvunnit eller förlorat mycket av sin ursprungliga karaktär. Nedan redovisas i korthet hur det aktuella läget ser ut för de olika stationerna.

- I Karlsborg har godsmagasinet och lokstallet rivits. Borta är även en mindre bod för vagnsvägen och ett omlastningsskjul. Kvar finns stationshuset med perrong och en lastkaj.
- Mölltorps station har kvar både stationshus och godsmagasin samt en lastkaj och ramp för stridsvagnar.
- I Fagersanna har godsmagasinet och en del mindre byggnader rivits. Kvar finns stationshuset med perrong.
- Tibro station är den stationsmiljö som klarat sig bäst från rivningar och får betraktas som den mest välbevarade stationsmiljön utmed Karlsborgsbanan idag. Här finns stationshus, perronger, ett godsmagasin, en banvaktarstuga och lantmännens stora lagerbyggnad.
- Vid Igelstorps station har alla byggnader rivits och kvar finns endast en perrong och en lastkaj.

Av alla mindre hållplatser utmed Karlsborgsbanan finns idag endast Örlebadets hållplats kvar. Hållplatsen är i stort sett komplett från sin aktiva tid. Det enda som saknas är plåtstinsen och skylten med hållplatsnamnet. Av övriga hållplatser finns enbart fundamenten kvar i den idag påtagliga växtligheten som frodas utmed järnvägen.

En kulturmiljö utmed en järnväg behöver sammanfattningsvis inte enbart vara en stationsmiljö utan kan även innefatta banvaktarstugor med matkällare, stenmurar, skyltar och signaler. Många av de skyltar av olika slag som finns kvar utmed banan är av äldre modell och kan efter att spåret tagits bort vara viktiga historiska markörer och de avståndsskyltar som finns kvar visar avståndet till centralstationen i Stockholm vilket kan vara en intressant information för den förbipasserande. Stenmurarna som uppfördes utmed järnvägen var inte enbart välgjorda byggnadsverk utan också markeringar för järnvägens fastighetsgräns och höll boskapen på de intilliggande gårdarna på behörigt avstånd från järnvägen. Dessa omfattas idag av ett generellt biotopskydd.

Utmed Karlsborgsbanan finns idag ett stort antal kulturhistoriska inslag som sammantaget bidrar till att berätta om mänsklig verksamhet och aktiviteter under gångna tider. Lämningar från olika tider samverkar och ger stort tidsdjup åt upplevelsen av landskapet. Dessa lämningar och spår är spridda över i stort sett hela banan, men några områden, inslag och aspekter är särskilt intressanta ur ett antikvariskt perspektiv, och behöver tas i beaktning i det fortsatta arbetet med Karlsborgsbanan.

5.3. Objekt med särskilt intresse för kulturmiljövården

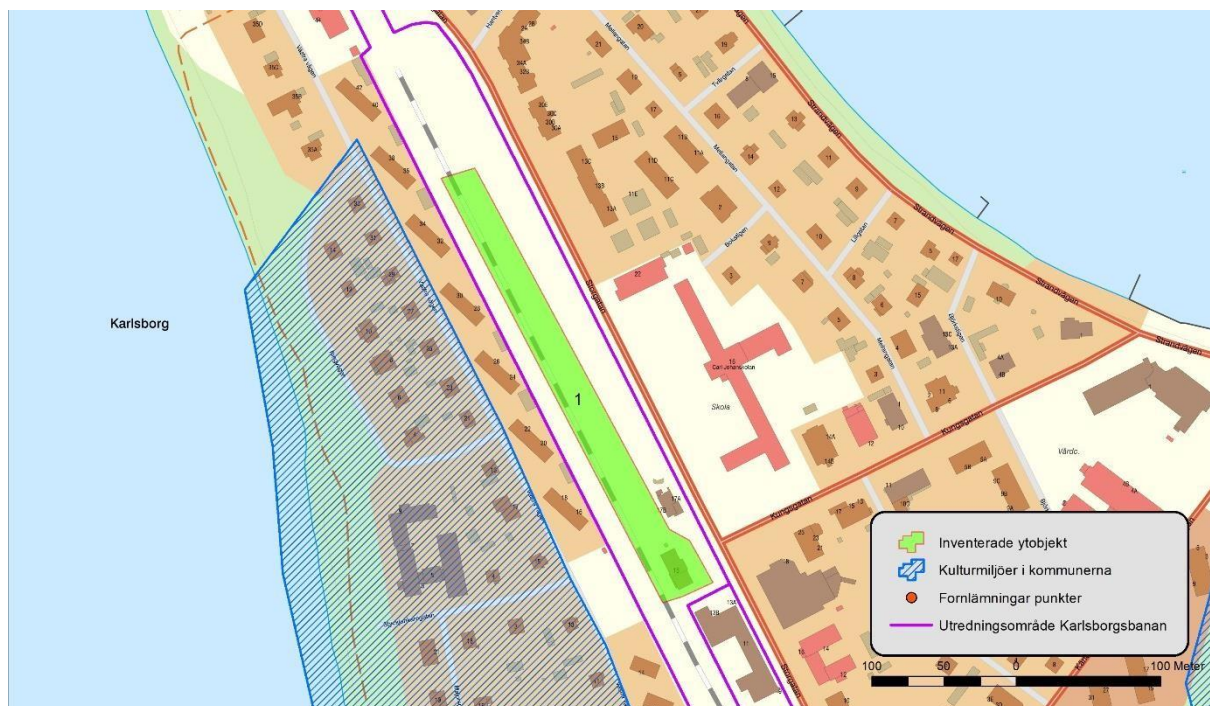
De objekt som i inventeringen fick värderingen 1 beskrivs nedan i separata bilagor. Övriga med värderingen 2–5 finns redovisade i Inventeringstabellen som bilaga.

5.3.1. Karlsborgs järnvägsstation, objekt 1

Karlsborgs kommun

Koordinater 471466,617 6487820,395. Ägare, Karlsborgs kommun, del av Vanäs 8:8

357 km från Stockholm. 43,8 km från Skövde. 91, 3 m.ö.h



Objekt 1 visar området för Karlsborgs station. I väster ligger kulturmiljön vid Västra vägen, Viggenvägen och Bottensjön.



Foto från söder 7 mars 2019. Till vänster i fonden ligger lastkajen.

I juni 1876 öppnades statsbanan Skövde-Rödesund (Karlsborg) för trafik. Nuvarande station kallades vid invigningen för Rödesund men ändrades vid senare tillfälle till Karlsborg. Rödesund kallades den lastplats som fram till 1970–80-talet användes för godstrafik och som slutade vid nuvarande Göta kanal.

Stationsområdet i Karlsborg fick med tiden en relativt stor bangård med som mest fem spår i bredd. Karlsborgsbanan elektrifierades 1936 som en av många mindre järnvägar i Sverige som ansågs lågtrafikerade och genom elektrifiering kunde få ner kostnaderna. Till stationsmiljön hörde även ett godsmagasin med lastkaj, en vagnsvåg, samt ett mindre lokstall. Senare tillkom även ett omlastningsskjul som användes av bland annat Aspa bruk för omlastning av pappersmassa från lastbil

till järnväg. De stora godskunderna förutom Aspa Bruk var också sågverket i Forsvik samt försvaret som bland annat transporterade flygbränsle i tankvagnar till den närliggande flygflottiljen F6.

Karlsborgs stationshus som uppfördes 1876 i trä, byggdes om på slutet av 1930-talet och fick genom detta ett mer modernistiskt stiluttryck, vilket var det rådande idealet vid denna tid. Framförallt så har den låga delen i söder utpräglade funktionalistiska drag. Innan ombyggnaden var stationshuset mer utsmyckat och utformat efter de ideal som fanns på 1870-talet.

Den 1 juni 1986 lades persontrafiken ner och 1992 var det slut med kvarvarande godstrafik. År 1995 startades godstrafik av ett privat bolag men 2003 var det definitivt slutkört på Karlsborgsbanan till Karlsborg och delen Tibro-Karlsborg stängdes för trafik. Fram till denna tid var byggnadsbeståndet relativt intakt men godsmagasinet fick efter några år skatta åt förgängelsen och för något år sedan revs även lokstallet. Bangården med räls samt kontaktledningsstolpar revs upp 2017 och nu slutar järnvägen på andra sidan väg 49. Kontaktledningarna hade monterats ned några år tidigare.

Området runt stationshuset har även det bytt karaktär genom tiden. Vid början av 1900-talet fanns det flera planterade lövträd, buskar, rabatter och häckar som gav ett ombonat och prydligt intryck. Entréplanen framför huset avskildes från vägen med ett staket, rotationsgrindar och en formklippt häck. Kungsgatan som går österut mot Vättern var den tänkta vägen till stationen och denna planterades med en lindallé.



Foto över framsidan av stationshuset daterat till 1900. Stationshuset i trä är rikligt utsmyckat och miljön runtomkring ger ett ombonat intryck med flera planteringar. Foto Samlingsportalen: Jvm.KDAE04687:1900



Karlsborgs stationshus från nordost 7 mars 2019. Bangården är sedan drygt ett år spårsanerad och ter sig rätt ödslig. Byggnaden är i stort sett identisk med fotot nedan.



Karlsborgs station 1942. Fotot är taget 77 år tidigare än det förra från 2019. Samtliga byggnader på detta foto är idag rivna utom stationshuset. Det som saknas på fotot är den lilla boden med tälttak på norra sidan som alltså bör ha tillkommit efter 1942. Foto Samlingsportalen: Jvm KDAE04690:1942

Det som återstår idag är stationshuset, toalettbyggnaden vid norra kortsidan, lastkajen som ligger ca 100 meter norrut och en del av den forna vagnsvågen. I övrigt är allt järnvägsrelaterat borta från stationsområdet. De gamla rabatterna, häckarna och träden är borta.

Stationshuset ägs idag av Karlsborgs kommun och är välbevarat och i stort sett identisk från slutet av 1930-talet då byggnaden genomgick en omfattande förändring och modernisering. Efter denna tidpunkt har den lilla byggnaden på norrsidan med tälttak uppförts.

För ca tre år sedan målades byggnaden om i den då befintliga färgsättningen. Idag hyrs delar av stationshuset ut till en pizzeria. Det forna bangårdsområdet ger idag ett avskalat intryck efter att räls och kontaktledningsbryggor tagits bort. Därför är det viktigt att det som finns kvar blir föremål för en mer varsam hantering när det gäller stationsområdets kulturhistoriska karaktär och värde.

Stationsbyggnaden och lastbryggan utgör sammantaget idag en viktig del av Karlsborgs stadsbild och är en omistlig del för förståelse av Karlsborgs historiska utveckling.

Förslag till skyddsåtgärder: För att säkerställa de kulturhistoriska värdena för Karlsborgs järnvägsstation bör skydds- och varsamhetsbestämmelser tas fram inom ramen för den kommunala detaljplaneringen enligt PBL, Plan- och bygglagen.



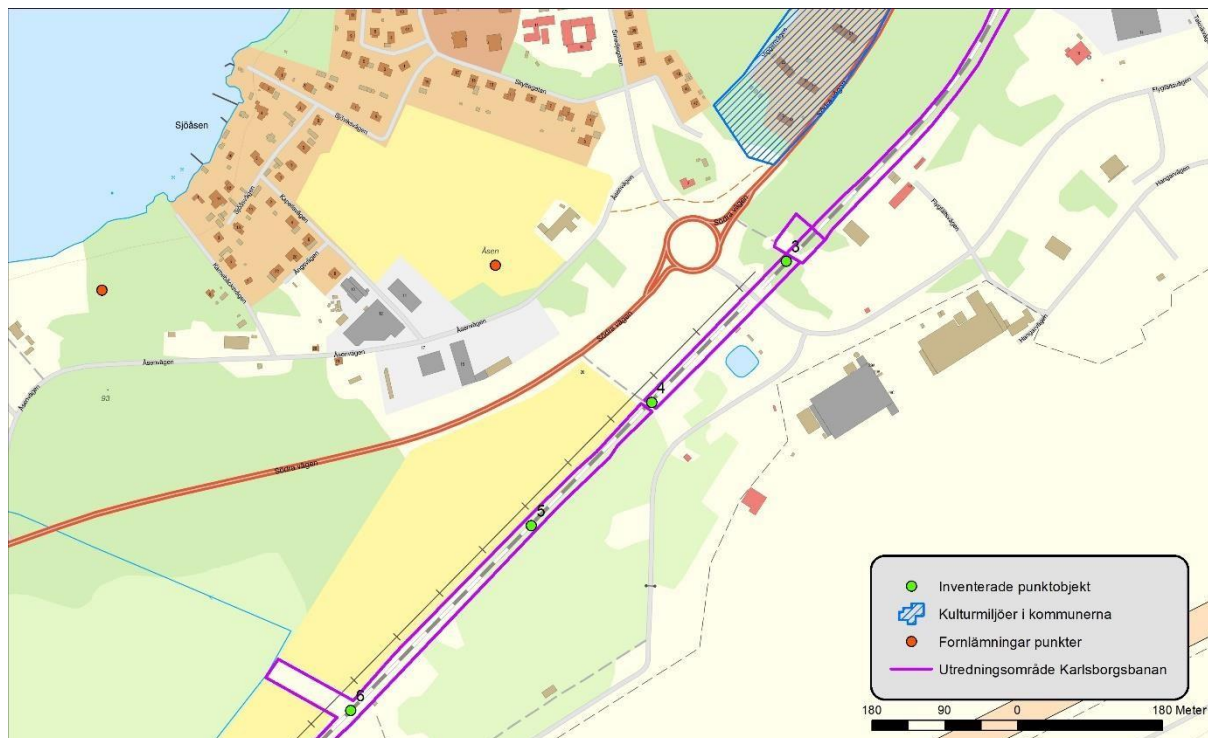
Lastkajen från söder. Det som är ovanligt med denna lastkaj är att den ungefär på mitten gör en liten kurva mot väster för att sedan gå mot norr igen.



Vagnsvågen. Våghuset låg till vänster om vågen.

5.3.2. Skyttevärn, objekt 4 Karlsborgs kommun

Koordinater 471141,392 6486571,153



Punkt 4 mitt i kartan visar platsen för skyttevärnen. Utbuktningen i fastighetsgränsen vid objekt 6 är platsen för en banvaktarstuga.

Strax innan infarten till Karlsborgs station ligger två skyttevärn på ömse sidor om spåret. Dessa är byggda i betong och nedsänkta i marken. Man skjuter alltså från markhöjd på den förmodade fienden som då antas komma på järnvägen. Det finns även ett litet krypin i betongkonstruktionen som kan ha varit som förråd eller möjligen ett skydd för väder och vind. Det finns även en mindre väg som korsar järnvägen här. En strategisk placering således.

När värnen är byggda finns det inga uppgifter om men en kvalificerad gissning är under andra världskriget. En ny bränsledepå blev klar inne på flygflottiljen 1941 och det kan möjligen ha kopplingar till detta att man då byggde dessa skyttevärn för att öka försvarsförmågan.

Dessa skyttevärn är säkert okända för de flesta men genom att de är intakta och genom dess strategiska placering så har dom ett stort kulturhistoriskt värde. Värnen är de enda som finns utmed banan och dess blotta existens visar på hur viktigt det var att försvara viktiga platser under orostider. Två små skyttevärn kanske inte skulle rädda Sverige från fienden men de var ett led i att organisera försvaret så Sverige kunde behålla sin frihet.

En liten anläggning som har stora kulturhistoriska värden och som kan berätta mycket om de små och stora insatser som gjordes för att försvara vårt land.

Förslag till skyddsåtgärder: För att säkerställa de kulturhistoriska värdena vid skyttevärnen föreslås att det upprättas områdesbestämmelser enligt PBL för berörd fastighet eller objekt.



Här ses de två skyttevärnen på ömse sidor om spåret. På andra sidan spåret är det väl kamouflerat av mossa.

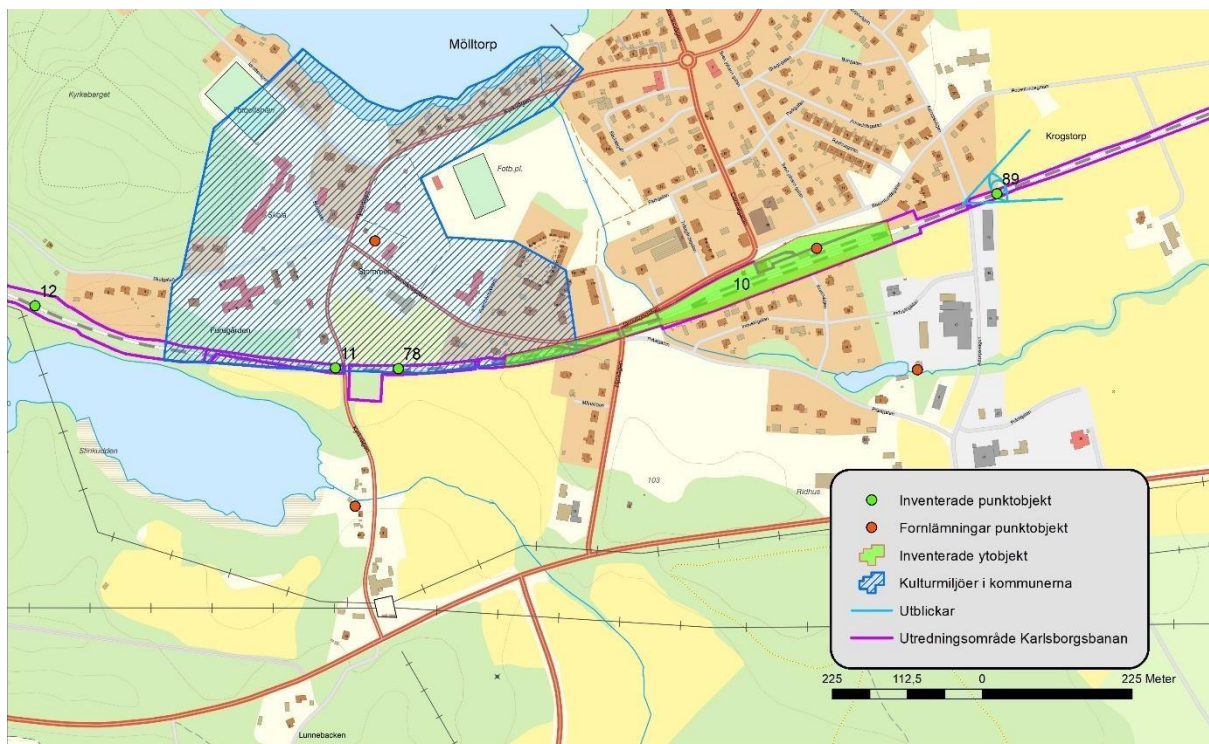


Skyttevärnet på den östra sidan av spåret.

5.3.3. Mölltorps järnvägsstation, objekt 10
Karlsborgs kommun

Koordinater 465939,212 6483788,631. Stationshuset är i privat ägo, Krogstorp 1:404

349, 6 km från Stockholm. 36, 4 km från Skövde. 7,4 km från Karlsborg. 99, 1 meter över havet.



Objekt 10 visar området för objektet Mölltorps järnvägsstation. Punkt 11 är en teknikkur från 1960- eller 1970-talet. Punkt 12 är en försignal som reglerar infarten till Mölltorps station. Järnvägen tangerar kulturmiljön Mölltorps kyrkby.



Mölltorps station 7 mars 2019. Stationsbyggnaden från väster med godsmagasinet i bakgrunden.

Järnvägsstationen öppnades för allmän trafik den 27 juli 1876. Stationsbyggnaden uppfördes i tegel och godsmagasinet i trä med tillhörande lastbrygga i sten. Stationsbyggnaden är ritad av SJ:s chefsarkitekt A.W. Edelswärd och identisk med stationerna i Tibro och Fagersanna. Stationerna var

typbyggnader av den s.k. Boxholmsmodellen. Antalet spår i bredd var som mest tre och det fanns en perrong för persontågen. Stationen avbemannades helt den 1 juni 1971 och persontrafiken upphörde den 1 juni 1986. Godstrafiken till och från Mölltorp upphörde helt den 1 oktober 1992.

Järnvägsstationen i Mölltorp har genom åren inte genomgått några större förändringar och är i stort identisk från den tid när den byggdes. I början av 1940-talet tillkom en av- och pålastningsramp för stridsvagnar i den västra delen av stationsområdet. Perrongtaket på stationshuset är borta sedan länge. En takkupa har tillkommit på södra takfallet. Stationshuset är i dag i privat ägo.

Järnvägsstationen består av stationshuset, godsmagasinet, rampen för stridsvagnar, en välbevarad lastkaj och en anordning där man kunde binda fast sina hästar när man besökte stationen. Denna anordning är för övrigt tillverkad av begagnade räler. Lastområdet för vägtrafiken på lastkajen är stensatt. Hela området mellan stationshuset, godsmagasinet och lastkajen har på sina ställen en parkliknande karaktär. Strax väster om stationen passerar Kvarnabäcken under spåret genom en välbevarad kulvert i sten. Denna kulvert är byggd samtidigt som järnvägen 1876. Några hundra meter västerut finns en stenmur mellan järnvägen och en privat bostad. På stationsområdet finns idag ett antal skyltar och signaler för vägskyddsanläggningarna samt kontaktledningsstolpar med belysning. De sistnämnda är viktiga för förståelsen av området som järnvägsstation och dessa ska vara med i en diskussion om stationsområdets framtida utformning efter att spåret rivits upp.



Mölltorps station 8 maj 1896. Fotot är taget från ungefär samma vinkel, om än något mer från sydväst, som föregående foto från 2019. Fotot ovan är taget för 123 år sedan och förändringarna över tid går att se och får anses vara självklara men i det stora perspektivet är stationsområdet sig likt. Framförallt godsmagasinet verkar inte nämnvärt genomgått några förändringar exteriört. Foto Västergötlands museum. 1M16-A106766.

Mölltorps järnvägsstation har sammantaget mycket höga kulturhistoriska värden genom att den i stort sett är komplett från tiden när järnvägen öppnades. Den ligger mitt i samhället och har genom året skapat ett stationssamhälle med den samhällsservice detta innebar. Järnvägsstationen med tillhörande funktioner är välbevarad och viktig för samhällets identitet och hela miljön ska hanteras varsamt vid eventuella förändringar.

I en framtida utveckling av stationsområdet är det viktigt att nuvarande siktlinjer behålls mellan befintliga byggnader och att nybyggnationer på området förhåller sig till nuvarande byggnaders material och volymer. Några av kontaktledningsstolparna, förslagsvis de med befintlig belysning, kan behållas för att komplettera den redan välbevarade miljön.

Förslag till skyddsåtgärder: För att säkerställa de kulturhistoriska värdena för Mölltorps järnvägsstation bör skydds- och varsamhetsbestämmelser tas fram inom ramen för den kommunala detaljplaneringen enligt PBL, plan- och bygglagen.



Stationshuset från öster med ett exempel på kontaktledningsstolpe med belysning.



Lastkajen är i gott skick. Foto från öster. En av de bäst bevarade lastkajerna utmed Karlsborgsbanan.



Foto från nordöst med anordningen för hästar i förgrunden. Bakom den ses den stensatta delen av lastkajen samt den stensatta väg som leder ner mot stationsbyggnaden.



Kulverten i huggen sten strax väster om stationen.



Ytterligare några hundra meter västerut finns denna stenmur mellan järnvägen och en privat bostad strax norr om järnvägen.

5.3.4. Stenmurar vid Mölltorps grusgrop och Marhultsby

Karlsborg och Tibro kommuner

Koordinater: Mölltorps grusgrop 464667,0467 6483825,240

Koordinater: Marhultsby 462225,599 6483110,467 och 461434,979 6482627,637

Utmed Karlsborgsbanan finns ett antal stenmurar som uppfördes när järnvägen byggdes 1876. Syftet med dessa var att markera fastighetsgränsen och även som hägn för boskapen så att dessa inte tog sig upp på järnvägen. Stenmurarna utmed Karlsborgsbanan är främst fokuserade vid gränstrakterna mellan Karlsborg och Tibro kommuner. Efter Fagersanna ner mot Skövde kan det finnas någon enstaka men inte i den omfattning som i gränstrakterna mellan dessa kommuner. Efter Mölltorp mot Karlsborg verkar det heller inte förekomma någon större omfattning av stenmurar.

Stenmurarna vid Mölltorps grusgrop är uppförda med kantigare och mer bearbetad sten än de vid Marhults by. Det innebär att murarna har olika utseende. Varför det är så då det enbart är någon kilometer mellan dessa platser återstår att svara på.

Hela systemet med stenmurar utmed denna sträcka är välbevarade och har ett högt kulturhistoriskt värde.

I många fall uppbär dessa stenmurar ett generellt biotopskydd då de är värdefulla miljöer för insekter och ryggradsdjur i odlingslandskapet. I skogsmark omfattas de av skogsvårdslagen då de är värdefulla biotoper och kulturmiljöer.



Exempel på stenmur vid Mölltorps grusgrop. Den övervägande delen av stenen är här av kantig utformning.



Stenmurarna vid Mölltorps grusgrop. Foto mot öster.



Ytterligare ett exempel på stenmur vid Mölltorps grusgrop.



Exempel på stenmur vid Marhultsby. Här är stenen mer naturligt rundad i formerna.



Strax norr om järnvägen vid Marhultsby finns en av de mer välbevarade stenmurarna utmed Karlsborgsbanan. Till vänster utanför bild ligger stenuplaget.

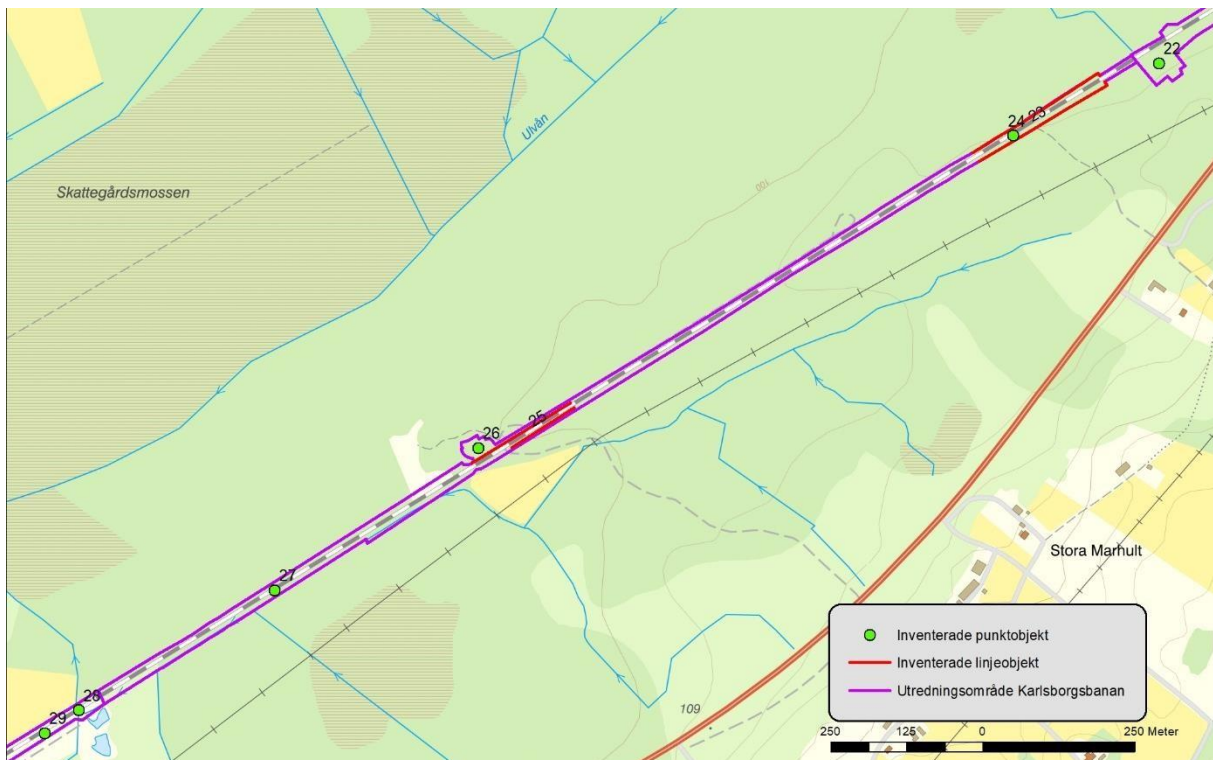


Vid Marhultsby finns det stenmurar på ömse sidor om järnvägen. Notera den spikraka sträckningen i riktning Mölltorp.

5.3.5. Marhultsby, stenuplag, objekt 26
Tibro kommun

Koordinater: 461345,196 6482597,505

345,7 km från Centralstation i Stockholm. 32,5 km från Skövde. 11,3 km från Karlsborg. 104,8 m.ö.h.
(Avstånden gäller för hållplatsen Marhultsby som ligger strax öster om stenupplaget).



Punkt 26 visar platsen för stenupplaget. Punkt 22 och 24 i öster är plasterna för Marhults banvaktarboställe och hållplats. Linjerna 23 och 25 är stenmurar längs järnvägen.



Foto från söder. Stenupplaget med tre välordnade högar med natursten.

Strax öster om hållplatsen Marhultsby där fastighetsgränsen gör en avstickare norrut ligger dessa märkliga högar med sorterad, mestadels rund, natursten. Troligen har detta varit en plats där man sorterade stenar som har använts till uppförandet av ett antal stenmurar som finns utmed Karlsborgsbanan, företrädesvis på sträckan öster om Fagersanna fram till Mölltorps grusgrop.

Aktiviteten på platsen har varit låg under en lång tid och tjocka lager av mossa har växt på stenarna. Det tre högarna ligger i riktning norr-söder. Avståndet mellan högarna tyder på att någon sorts vagn eller skottkärra har använts på platsen. Stenhögarna ligger i ett äldre mindre grustag med grävda kanter i norr.

1203	Stenupplag till järnväg	16
1204	Grushåla	56
1205	Djup maddvall vid	

Utdrag från lagaskifteskartan med 1204, "Grushåla".

Platsen är dokumenterad i lagaskifteskartan över Stora Marhult från 1881 och nämns där som just grushåla. Fastighetsgränsen för järnvägen följer samma gräns som på lagaskifteskartan. Om alla stenar är tagna ur detta lilla grustag eller har körts hit från annat håll är högst oklart. Strax söder om detta stenupplag finns ett antal välbyggda stenmurar utmed banan som är byggda av sten i samma storlekar och form som de som ligger i de tre högarna.



Lagaskifteskarta för Stora Marhult från 1887. Mitt i bilden är "grushålan" med nummer 1204.

På storskifteskartan från 1828 finns inte området markerat. Det är därför troligt att grustaget togs i bruk i samband med järnvägens byggande. Området ligger i det som förr kallades "Ulfwakjerret" och var del av Stora Marhults utmark. När verksamheten pågick kan det bara spekuleras kring men banan byggdes fram till 1876 och då bör dessa murar på platsen byggts och även stenupplaget varit i drift. Platsens historia finns det inget skrivet om och det är angeläget att denna märkliga plats

uppmärksammas och bevaras för framtiden, precis som det gjort hittills, alltså att man låter det ligga där det är.

I skogsmark finns det hänsynsregler för vård av natur- och kulturmiljöer som satts upp av Skogsstyrelsen, SF 1979:429. Skador till följd av skogsbruksåtgärder ska undvikas eller begränsas. Det kan vara en god idé för exploatören att hantera lämningarna i samråd med Länsstyrelsen.



Foto från väster. Närbild på stenhögen i mitten.



Foto från söder. Här syns tydligt avståndet mellan högarna.



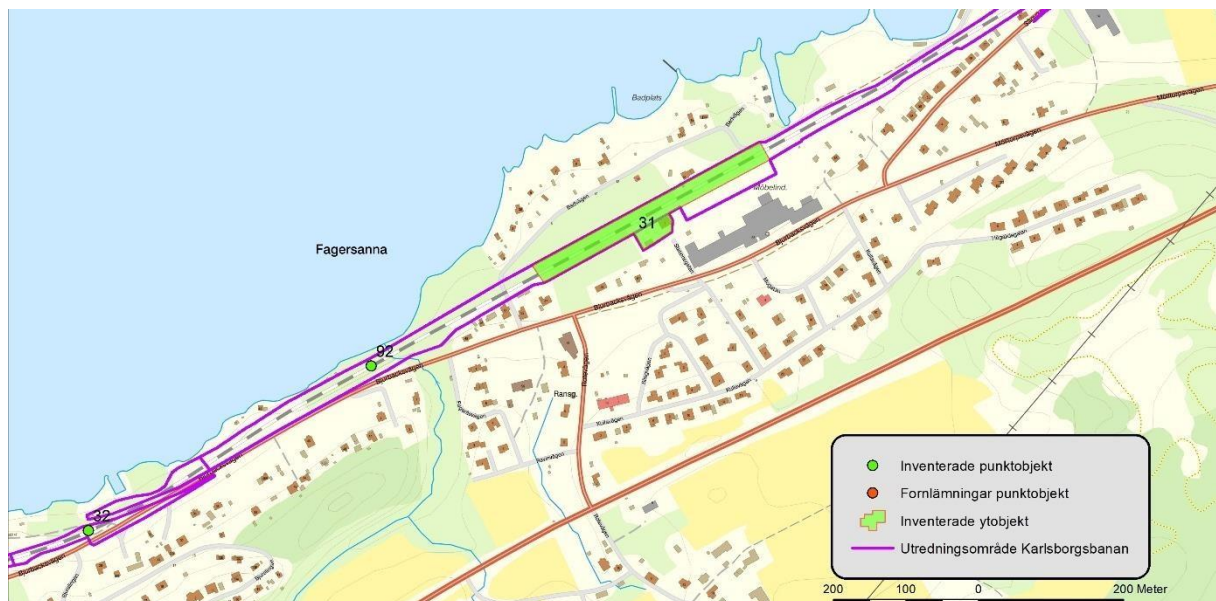
Foto från norr. Fotot är taget från den östra stenhögen ner mot stenvuren utmed järnvägen. Järnvägen skymtar uppe i vänstra kanten.

5.3.6. Fagersanna station, objekt 31

Tibro kommun

Koordinater: 459001,603 6481158,427. Stationshuset är i privat ägo, Fagersanna 2:165

Signatur Fgs. 342 km från Stockholm. 28, 8 km från Skövde. 15 km från Karlsborg. 97, 6 m.ö.h.



Karta över Fagersanna med station, objekt 31 i mitten av bilden. Vid objekt 32 västerut längs banan går järnvägen under Örlenvägen. Vägporten uppfördes i samband med byggandet av järnvägen 1876 och är i stort oförändrad. Brobanan är en balkbro troligen från 1930-talet.

Fagersanna station öppnades för allmän trafik 27 juli 1876. Stationen är belägen vid sjön Örlens södra strand och Fagersanna växte med tiden till ett stationssamhälle. Stationen hade några större godskunder som Fagersanna sågverk, som var beläget något österut, och torvströfabriken i Sånna som lastade på järnväg efter att balarna dragits på prämar från fabriken som var belägen på sjön Örlens västra strand.

Efter hand minskade både person- och godstrafiken från stationen vilket resulterade i att Fagersanna station blev avbemannad 1 november 1966. Viss vagnlasttrafik förekom till sågverket fram till dess nedläggning 1985. 1 juni 1986 lades persontrafiken Skövde-Karlsborg ner och därmed upphörde allt trafikutbyte på Fagersanna station.

Stationshuset är en så kallad typbyggnad från 1876 som benämns Boxholmsmodellen och är av samma typ som Tibro och Mölltorp. Stationshuset är ritad av SJ:s chefsarkitekt AW Edelswärd. Byggnaden är uppförd i två våningar i tegel och med sadeltak. Till stationen hörde ett mindre godsmagasin uppfört i trä öster om stationshuset på bangårdens södra sida. Antalet spår i bredd var som mest fyra men nu är det endast två spår i bredd. Godsmagasinet revs någon gång runt 2005. Trafiken mellan Tibro och Karlsborg stängdes 2003 och efter det var det definitivt slutkört på denna del av Karlsborgsbanan.

Idag finns endast stationshuset och lastkajen kvar. Stationshuset är idag privatägt. Byggnaden är välhållen och den enda förändring som blivit genom åren är att perrongtaket har tagits bort vid okänd tidpunkt, i övrigt är byggnaden oförändrad. Bangården har kvar de två spåren men underhållet är starkt eftersatt. Idag leder en väl frekventerad stig i spåret förbi stationshuset. Bangården och järnvägen har efter att järnvägstrafiken upphörde blivit ett populärt gångstråk.

Fagersanna station med tillhörande lastkaj speglar en expansiv epok i Fagersannas historia. Byggnaderna är en bra symbol för denna tid när industrialismen på allvar började göra sitt intåg. Järnvägen byggdes från början främst av militära skäl men den lokala företagsamheten har haft stor nytta av Karlsborgsbanan under alla år den var i drift, även om den förde en något tynande tillvaro de sista 10 till 15 åren innan trafiken upphörde.

I en framtida utveckling av stationsområdet är det viktigt att nuvarande siktlinjer i området behålls och att nybyggnationer på området förhåller sig till nuvarande byggnadsmaterial och volym.

Förslag till skyddsåtgärder: För att säkerställa de kulturhistoriska värdena för Fagersanna järnvägsstation bör skydds- och varsamhetsbestämmelser tas fram inom ramen för den kommunala detaljplaneringen enligt PBL, plan- och bygglagen.



Fagersanna stationshus den 7 mars 2019. Perrongtaket är borta och två luftvärmepumpar har monterats på fasaden men i övrigt är byggnaden näst intill oförändrad sedan nedanstående fotografi togs. Foto från nordost.



Foto från nordost.



Fagersanna station fotograferad 1889. Foto: Samlingsportalen Jmv.KAGF00415. (Fotot något beskuret)



Perrongen finns kvar utmed spåret. Foto från nordost.



Lastkajen är i gott skick även om den ökade växtligheten genom åren gör sig påmind.



Lastkajen från sydväst. Spåret går i riktning Karlsborg. Godsmagasinet stod strax till höger om lastkajen utanför bild.



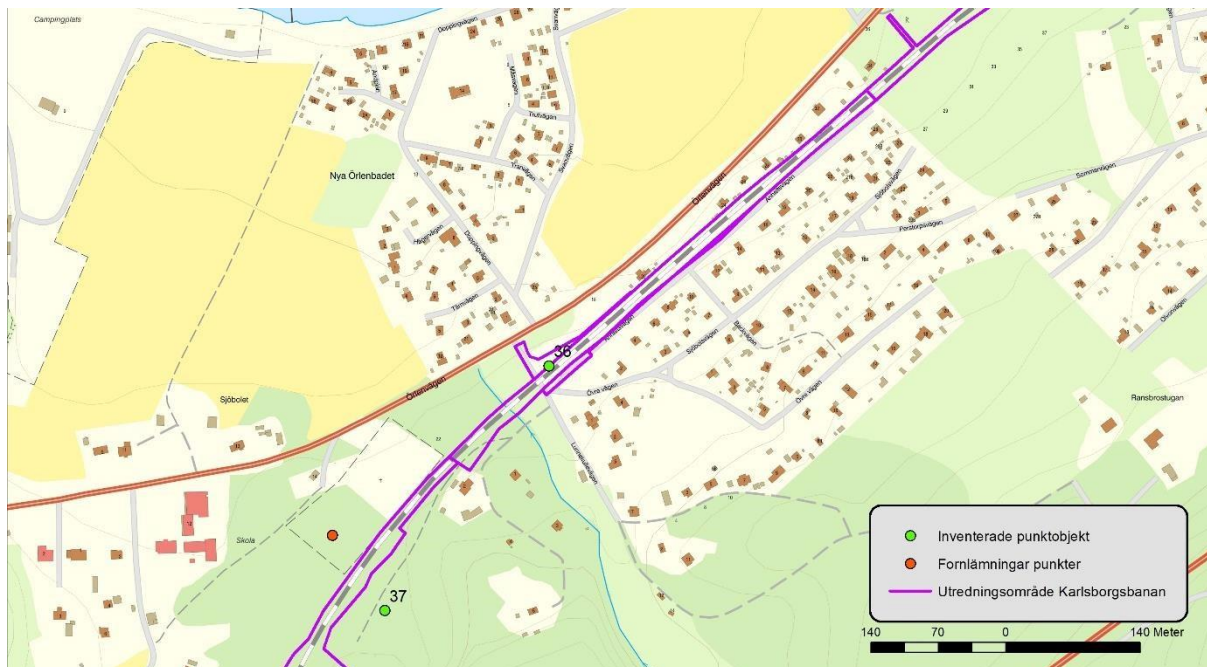
Syftet med detta budskap är det inte många som förstår idag. Skylten sitter på något som kan liknas vid ett mindre ställverk/apparatskåp som numera är länsat på sitt innehåll.

5.3.7. Örlebadets hållplats, objekt 36

Tibro kommun

Koordinat 456986,147 6480088,911

Signatur Ödt. 339, 6 km från Stockholm. 26, 4 från Skövde.17, 4 från Karlsborg. 108, 7 m.ö.h.



Punkt 36 mitt i kartan visar placeringen av Örlebadets hållplats. Punkt 37 i sydväst visar platsen för Fagersanna grusgröp.

Örlebadets hållplats togs i bruk 24 juni 1932 men flyttades två år senare något österut till sitt nuvarande läge. Hållplatsen var i drift fram till persontrafikens nedläggning 1 juni 1986.

Hållplatsen har inte förändrats nämnvärt sedan persontrafiken lades ned. Hållplatsen är komplett med hållplatskur med sittbänkar inne i kuren, perrong med räcke samt de sedvanliga cykelställen av klassisk folkhemsmodell strax nedanför kuren mot norr. Perrongen är ca 100 meter lång. Det enda som saknas är den så kallade plåtstinsen som skulle vridas till stopp i därför för stunden avsedd riktning, om man hade för avsikt att medfölja annalkande tåg, samt skylten med hållplatsnamnet. I miljön ingår förutom hållplatskur, perrong och cykelställ även kontaktledningsstolpen som är placerad på perrongen. Stolpen utgör ett värdefullt landmärke för hållplatsmiljön.

För ca 10 år sedan målades kuren av några privatpersoner. Idag är den i behov av ytterligare underhåll då taket har börjat läcka.

Örlebadets hållplats uppfördes 1932 i en enklare funktionalistisk utformning. Hållplatsen är den enda av sin typ som finns kvar utmed Karlsborgsbanan. Av de övriga återstår endast grunder i olika omfattning.

Hållplatsen är intressant då den representerar en tid när järnvägen fortfarande var ett transportmedel att räkna med i trakten. Hållplatser som är så här kompletta från 1930-talet i en klart utpräglad funktionalistisk utformning är idag ovanliga och har genom detta ett högt kulturhistoriskt värde.

Förslag till skyddsåtgärder: För att säkerställa de kulturhistoriska värdena för Örlebadets hållplats bör skydds- och varsamhetsbestämmelser tas fram inom ramen för den kommunala detaljplaneringen enligt PBL, plan- och bygglagen.



Örlebadets hållplats från väster. Notera den långa perrongen som sträcker sig långt in i växtligheten.



Foto från öster. Notera det grönmålade staketet.



Komplett med inredning för de väntande resenärernas bekvämlighet.



Här syns resultatet av det läckande taket.



Cykelställ av klassisk folkhemsmodell. Det finns ytterligare ett likadant ställ till vänster om fotografen.



Örlebadets hållplats. Foto 1986. Samlingsportalen Jvm. KDAA16561

5.3.8. Tibro järnvägsstation, objekt 48
Tibro kommun

Koordinater 451359,131, 6476289,989. Stationshuset är i privat ägo, Tibro 1:235

Signatur Tb till 1948 därefter Tbr. 332, 7 km från Stockholm. 19, 5 km från Skövde. 24, 3 km från Karlsborg. 114, 1 m.ö.h.



Objekt 48 visar området för Tibro järnvägsstation. Stationsområdet ligger inom kulturmiljön järnvägsstationen och kvarteren söder om järnvägen. Följer man järnvägen västerut passerar man broarna 49 och 50 som går över vägar samt objekt 51, järnvägsbron över Tidan.



Foto från sydväst. Till höger skymtar en av perrongerna som ligger mellan spåren. Under det lilla skärmtaket på den låga byggnaden står ställverket. Perrongerna finns med på bilden nedan från 1905.



Tibro station 1905. Notera takkupan och Lilla Riksvapnet vid stationsnamnet. Foto från Samlingsportalen, Jvm. KDAA10050. (Fotot något beskuret i överkant)

Tibro järnvägsstation öppnades för allmän trafik den 27 juli 1876. Persontrafiken upphörde fr.o.m. den

1 juni 1986 och stationen avbemannades helt den 1 oktober 1988. Godstrafiken till främst möbelindustrin minskade på 1950–60-talen till förmån för lastbilstrafiken. Efter några försök att behålla godstrafiken så lämnade det sista godståget Tibro station 2007 och efter det har banan legat oanvänd. Idag bedrivs konstglastillverkning i stationshuset. Framför stationshuset finns ställverket kvar som reglerade trafiken på Tibro station.

Stationsbyggnaden i Tibro är ritad av Statens Järnvägars chefsarkitekt Adolf Wilhelm Edelswärd. Stationen är en s.k. typbyggnad och kallas Boxholmsmodellen. I väster finns en låg byggnadsdel som troligen uppfördes på 1950-talet. I övrigt har inga stora förändringar skett genom åren. Det mest iögonfallande är att takkupan är borta samt det lilla riksvapnet som var placerat strax under. Kvar finns plåttaket och det karakteristiska skärmtaket till stinsens och passagerarnas fromma. Tibro stationshus är idag det enda utmed Karlsborgsbanan som har kvar sitt perrongtak från tiden när byggnaden uppfördes.

Strax sydväst, på andra sidan bangården, uppfördes ett godsmagasin i trä. Detta godsmagasin byggdes till 1903 och 1943 och fick då sin nuvarande utformning. Antalet spår i bredd är idag som mest fem och det strax väster om godsmagasinet.

I direkt anslutning till stationshuset i väster finns en liten stationspark med slingrande stigar. Parkanläggningar av denna typ var inte helt ovanliga på statliga stationer och SJ hade en hel avdelning som skötte dessa anläggningar runt om i Sverige. Allégatan, som är den tänkta gatan att leda fram till stationsbyggnaden pryds med en lindallé som finns kvar än idag. På 60-talet fanns det två planteringar med träd framför stationsbyggnaden som ramade in planen och avskilde den ifrån gatan.

Strax öster om stationshuset uppfördes en banmästarbostad, idag riven, och en bit västerut en banvaktarstuga. Denna banvaktarstuga finns kvar än idag och innehåller numera en mindre klädbutik. Precis väster om denna finns Frydéns järnhandels byggnader som har anor från innan 1886. På den östra delen söder om bangården uppfördes vid okänd tidpunkt en större lagerbyggnad för Lantmännen. Denna byggnad finns kvar idag och används för annan verksamhet.



Entréplanen i nordost är inramad med träd och i övre högra hörnet tar allégatan vid och fortsätter norrut. Stationsparken mitt i bilden har idag kvar sina slingrande stigar, dock är den delad av Centrumgatan. Frydéns järnhandel och banvaktarbostaden i väster är del av den äldre bebyggelsen längs spåret. På södra delen av bangården syns godsmagasinet. Ortofoto från 60-talet, informationskartan Länsstyrelsen Västra Götalands län.

Karlsborgsbanan elektrifierades 1937 och då uppfördes ett antal kontaktledningsbryggor samt andra till elektrifieringen relaterade stolpar på bangården. Som kuriosa kan nämnas att en stolpe till en kontaktledningsbrygga placerades genom taket i godsmagasinet. En ovanlig men praktisk placering då man slapp flytta hela godsmagasinet.

Stationsområdet består idag av stationshuset med ställverk och parkanläggning, godsmagasinet, banvaktarstuga samt Lantmännens byggnad. Utöver detta finns en lägre lastkaj omedelbart söder om bangården samt perronger söder om stationshuset och ett antal kontaktledningsbryggor.

Stationsparken har kvar mycket av sin gamla karaktär och flera av de äldre träden kan ha sitt ursprung från när parken anlades. Från centrumgatan fram till stationen går en ensidig allé av hästkastanj.

Än idag en komplett järnvägsmiljö med stora kulturhistoriska värden genom sina välbevarade byggnader och allt övrigt som ingår i en järnvägsmiljö. Ett pedagogiskt exempel på hur en järnvägsmiljö kunde se ut under järnvägens blomstringstid under 1940–50-talen.

I en framtida utveckling av stationsområdet är det viktigt att nuvarande siktlinjer behålls mellan befintliga byggnader och att nybyggnationer på området förhåller sig till nuvarande byggnaders material och volymer. Stationsparken bör vårdas varsamt för att behålla sin karaktär som den till stor del har ifrån att den anlades. Några kontaktledningsbryggor bör bevaras för framtiden för att behålla områdets speciella karaktär. Framst gäller detta den brygga som är placerad med en stolpe genom godsmagasinet tak. Ett djärvt och funktionellt grepp av sin tid och bryggan blir en portal till det nya område som kan växa fram på det forna stationsområdet.

Förslag till skyddsåtgärder: För att säkerställa de kulturhistoriska värdena för Tibro järnvägsstation bör skydds- och varsamhetsbestämmelser tas fram inom ramen för den kommunala detaljplaneringen enligt PBL, plan- och bygglagen.



Foto från väster. Järnvägsparken med stationshuset rakt fram och godsmagasinet till höger.



Foto från nordost. Godsmagasinet är välbevarat och används än idag för olika verksamheter. Notera kontaktledningsstolpens placering genom taket.



Foto från sydväst. Längs hela södra långsidan sträcker sig en lastbrygga. Godsmagasinet är ett välbevarat exempel på de godsmagasin som finns eller en gång har funnits utmed våra järnvägar. En viktig mötesplats för näringslivet när det var dags att frakta sina produkter eller för privatpersoner när det var dags att använda järnvägen för att skicka presenter till avlägsna släktingar.



Foto från väster. Lantmännens f.d. magasin är välbevarat och används än idag men då till annan verksamhet. Byggnaden målades om för ca 10 år sedan. Tidigare hade byggnaden en betydligt ljusare kulör.



Foto från väster. Till vänster och i mitten av bilden syns de kvarvarande perrongerna som användes fram till persontrafikens nedläggning. Till höger den ovanligt låga lastkajen som idag är en populär parkeringsplats.



Foto mot väster. Till vänster ses godsmagasinet och en bit bort till höger om spåret efter övergången ligger banvaktarstugan.



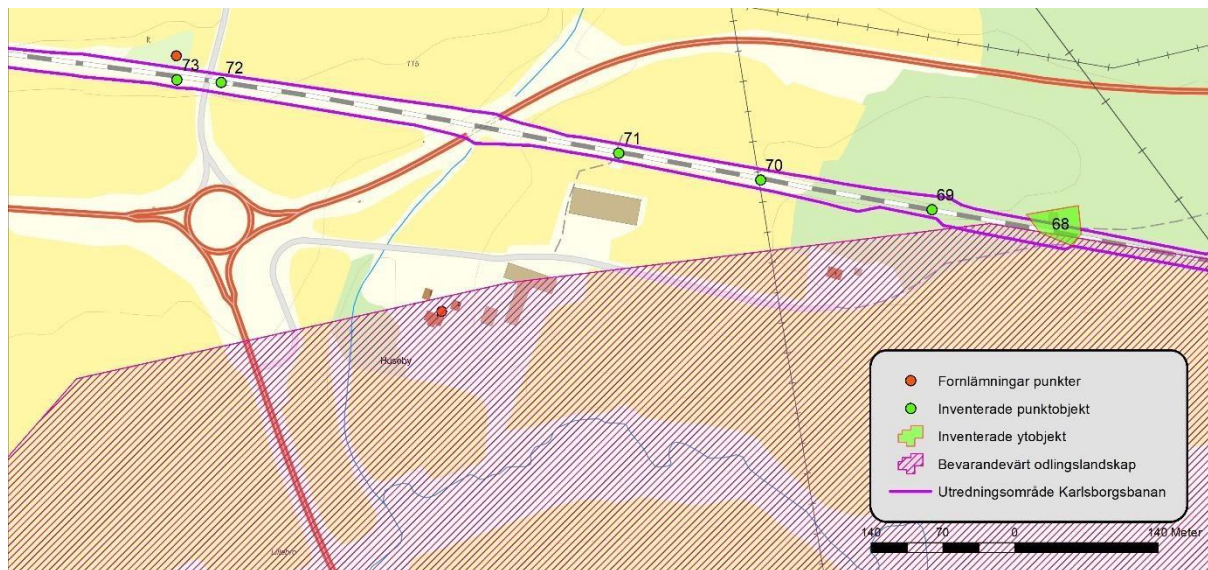
Foto från norr. Detaljbild på den ovanliga placeringen av kontaktledningsstolpen genom godsmagasinet tak.



Foto från väster. Banvaktarstugan ligger än idag på sin ursprungliga plats en bit väster om själva stationshuset. Notera skylten med banvaktarstugans nummer, 294.

5.3.9. Husebys obevakade vägövergång/plankorsning, objekt 71 Skövde kommun

Koordinater 437623,955 6473536,389



Den obevakade vägövergången vid punkt 71 har ett stort kulturhistoriskt värde. Punkt 68 i öster är en banvaktarmiljö med boställe, jordkällare, dass, hamlade träd och flera kulturväxter. Punkt 73 i väster visar platsen för Huseby hållplats. Precis norr om denna finns en stensättning som är igenväxt med sly.

Utmed Karlsborgsbanan har det funnits ett stort antal plankorsningar mellan väg och järnväg. Större delen av dessa har varit obevakade vilket innebär att det är den som ska passera övergången som får förvissa sig om att något tåg inte är i annalkande. På många platser löste man säkerhetsfrågan med att ha grindar som normalt skulle vara stängda efter att dessa nyttjats för passage av järnvägen. Detta hindrade samtidigt kreatur från att komma ut på spåret när grindarna var stängda. En i mångt och mycket bra lösning på ett vardagsproblem för en hårt arbetande jordbrukare.

I takt med att landsbygden omstrukturerades efter andra världskriget kom dessa övergångar att nyttjas allt mindre och följden blev att dessa började förfalla genom att grindar avlägsnades, föll isär och stolparna till grindarna antingen försvann till förmån för annan verksamhet eller helt enkelt föll lite diskret åt sidan.

De flesta obevakade järnvägsövergångarna utmed Karlsborgsbanan med fungerande grindar är idag borta med två undantag, övergången söder om Lunden, punkt 58 och övergången vid Huseby. Den bäst bevarade är övergången i Huseby som än idag används då det finns hästhagar på ömse sidor om järnvägen. Övergången är helt komplett med grindstolpar både i sten och betong, grindar samt varningsskyltar för livsfarlig ledning. Mellan rälsen och på ömse sidor finns plankor kvar som är placerade i järnvägens längdriktning för en bekväm passage.

Den obevakade plankorsningen i Huseby har ett stort kulturhistoriskt värde eftersom det är den enda helt kompletta övergången som finns kvar samt att den aktivt nyttjas för sitt ändamål. Skyltarna för Livsfarlig ledning kan även ses av förbipasserande bilister på väg 49.

För att säkerställa de kulturhistoriska värdena vid Huseby plankorsning föreslås att det upprättas områdesbestämmelser enligt PBL för berörd fastighet eller objekt.



Foto från söder. Grindarnas gångjärn är monterade i betongstolpen.



Foto från öster. I bakgrunden skymtar Billingen och Skövde.



Plankbädden medger en bekväm överfart.

5.3.10. Broarna utmed Karlsborgsbanan

Objekt 32 Fagersanna, 41 Karlshaga by, 47 Anderstorp, 50 Tibro, 51 Tibro Balteryd, 76 Asketorp

Tibro och Skövde kommuner

Det finns sex stålbroar utmed Karlsborgsbanan. Fördelade på två längre och fyra kortare broar. Samtliga är friliggande balkbroar och har byggts om eller moderniserats på olika sätt för att möta tidens krav på tyngre laster och därmed ökat axeltryck. Broarna över Tidån (51) och Ösan (76) byggdes om 1937 respektive 1938 och är även de två längsta broarna. Samtliga broar har sitt ursprung från tiden när järnvägen byggdes 1876.

Broarna är av olika typ och längd. Broarna över Ösan (objekt 76) och Tidån (objekt 51) är på över 40 meters längd som kan jämföras med den i Karlshaga by (objekt 41) som är 3,7 meter lång.

Broarna har kvar de ursprungliga stödmurarna och bropelarna från banans öppnande 1876 med ett undantag, bron över Ösan vid Asketorp. Den fick vid ombyggnaden 1938 bropelare i betong. Landfästena är på samtliga broar i murad natursten och de två bropelarna till bron över Tidån är i murad natursten. Broarna är i bra skick och inga större åtgärder behöver göras för att bevara dessa i det skick de är i nu.

De mindre vägportarna visar även på utvecklingen trafiken genomgått sedan järnvägen byggdes. Ursprungligen har dessa trafikerats med hästdragna fordon som inte krävde mer utrymme för att passera under broarna. Utvecklingen har sedan bilismen gjorde sitt intåg gått mot större bilar och större fordonskombinationer i lastbilstrafiken. Vägportar har med tiden då utgjort hinder för trafiken, vilket idag även kan uppskattas av många boende vid vägar utmed dessa broar då det begränsar mycket av den tyngre trafiken.

I Fagersanna kom verkligheten i kapp 1937 och vägporten där (objekt 32) ersattes med en bro över järnvägen en bit västerut. I det här fallet blev vägporten kvar och minner om en tid med helt andra fordon på våra vägar. Samma gäller vägportarna i Karlshaga by (objekt 41) och Tibro vid

Smulebergsbäcken (objekt 50) men här har dessa fortsatt att fungera som tidigare och de fordon som med tiden inte kunde passera vägportarna fick söka sig nya vägar. Vägporten i Tibro är intressant utifrån ytterligare en aspekt och det är att det är en kombinerad passage för väg och bäck. Bäckens går idag i en kulvert under vägen och är den enda av sitt slag utmed Karlsborgsbanan.

I Asketorp (objekt 76) där bron passerar över ån ligger en intressant kvarnmiljö. Bron och kvarnmiljön bildar tillsammans en intressant verksamhetsmiljö med stora kulturhistoriska värden.

Broarna utmed Karlsborgsbanan utgör idag viktiga landmärken i landskapet och tillika viktiga värdebärare. Enbart det faktum att så många välbevarade broar av äldre årgång finns kvar utmed Karlsborgsbanan gör att dessa sammantaget har ett stort bevarandevärde och utgör en viktig länk mellan dåtid och nutid. Banvallen och broarna används idag av allmänheten som promenadstråk igenom ett annars otillgängligt landskap.

Broarna redovisas nedan i riktning västerut från Karlsborg räknat. Objektens numren är kopplade till inventeringstabellen.

Förslag till skyddsåtgärder: För att säkerställa de kulturhistoriska värdena som broarna har föreslås att det upprättas skydds- och verksamhetsbestämmelser/områdesbestämmelser enligt PBL för berörd fastighet eller objekt.

Fagersanna. Objekt nr 32, vägport. Fritt upplagd balkbro. Längd 5,4 meter.

Koordinater 458251,708 6480731,986



Karlshaga by. Objekt 41, vägport. Fritt upplagd balkbro. Längd 3,7 meter.

Koordinater 455195,493 6478220,130



Anderstorp. Objekt 47, bro över Gärebäcken. Fritt upplagd balkbro. Längd 5,9 meter.

Koordinater 452602,182 6476883,845.



Tibro. Objekt 50, vägport samt bäck i kulvert. Fritt upplagd balkbro. Längd 5,5 meter.

Koordinater 450827,578 6476053,389.



Tibro Balteryd. Objekt 51, bro över Tidån. Fritt upplagd balkbro. Längd 47,5 meter.

Koordinater 449788,596 6475564,373.



Asketorps kvarn. Objekt 76, bro över Ösan. Fritt upplagd balkbro. Längd 41,8 meter.

Koordinater 435854,908 6473611,145.



5.3.11. Skyltar, signaler och kulvertar

Utmed Karlsborgsbanan finns en mängd skyltar, signaler och kulvertar kvar från järnvägens aktiva tid. Skyltarna och signalerna fanns för olika funktioner utmed järnvägen som användes för att styra

trafiken. Idag finns det en del skyltar och signaler kvar utmed järnvägen. Många har under åren tagits bort, som exempelvis vägskyddssignaler, men på några platser finns både kryssmärken och avståndstavlor utmed korsande väg kvar. Även några hastighetstavlor sitter kvar utmed järnvägen om än i reducerat antal.

Antalet signaler har under åren reducerats men på några platser finns dom kvar, som exempelvis infartssignalerna till några av stationerna och som vägskyddssignaler.

Kvar finns en mindre flora av avståndstavlor, lutningstavlor och tvåhundrametersmarkeringar. Dessa tavlor är till största delen av äldre gjuten modell. Gjutna tavlor tillverkades fram till 1950-talet. Avståndstavlor visar avståndet till Stockholms central via Skövde. Järnvägen byggdes ursprungligen som en statsbana och då var det brukligt att skyltarna visade avståndet till huvudstaden. Lutningstavlor visar lutning/stigning i promille samt för den linjelängd från tavlan den gällde för. Tavlor var ett viktigt hjälpmedel när lokförarna skulle planera sin körning med tåg som kunde ha åtskilliga hundratals och upp till tusentals ton i lasten. Tavlor ger också en bild av den topografi järnvägen byggdes genom.

Kulvertar i sten finns i stort antal utmed banan och i en mängd olika varianter. Främst användes dessa för mindre vattendrag som skulle passera under banan men det byggdes mindre av mer öppna kulvertar som gick parallellt med järnvägen under en kortare sträcka. Ett bra exempel på detta finns vid Marhultsby. De flesta av dessa kulvertar är i bra skick om än ibland dolda under vegetationen som brett ut sig under senare år på grund av begränsat underhåll. Kulvertarna förutsätts att efter rivningen av spåret finnas kvar och fortsätta fylla sin funktion. Största hänsyn måste tas när spåret rivs bort så att dessa kulvertar inte skadas. I inventeringstabellen framgår var större delen av dessa är belägna.

Avstånds- och lutningstavlor utmed banan har ett stort värde för förståelsen av järnvägen som företeelse och viktig faktor för bygdens utveckling. Dessa skyltar bör tas största hänsyn till vid rivningen av banan. Det finns ett pedagogiskt värde i att de får stå kvar, och som de alltid gjort, visa avståndet till vår huvudstad. De flesta avståndsskyltarna är identifierade och finns med i inventeringstabellen. På följande sidor redovisas exempel på vad som finns kvar utmed järnvägen. Skyltar av den här typen är enkla att bevara på plats och underhållsinsatsen får anses vara försumbar.



Infartssignal till Mölltorp från väster.



Vägskyddssignal vid Brotorp, Kateryd.



Kilometertavla strax väster om Mölltorp.



Lutningstavla strax öster om Fagersanna.



Tvåhundrametersmarkering.



Tvåhundra metersmarkering



Exempel på kulvert under järnvägen för mindre vattendrag.



Mindre kulvert under järnvägen. I detta fall kan den var svår att se uppifrån banvallen.



Här har man byggt en stensättning parallellt med järnvägen på ömse sidor. Här krävs extra försiktighet när rälsen avlägsnas. Denna är belägen strax öster om Marhultsby.



Kulvert i betong med en mindre stödmur i natursten.

5.4. Tålighet respektive känslighet

Ur ett antikvariskt perspektiv är det tydligt att olika delar av sträckan längs Karlsborgsbanan är olika tåliga för förändring. Sammanfattningsvis är största delen av kulturmiljöerna utmed Karlsborgsbanan känsliga för en nedmontering av järnvägen men genom att ha med det antikvariska perspektivet i arbetet med de olika miljöerna kan tåligheten ökas betydligt.

5.4.1. Stationsområden

Stationsområdena är känsliga för förändring och objekten där riskerar att plockas bort då de nu har spelat ut sin roll, vilket gör att hela miljön förlorar sin mening. Även om det mesta av byggnader från den aktiva järnvägstiden finns kvar efter att rälsen plockats bort så är tåligheten begränsad när det gäller nybyggnation på stationsområdena. Vid nybyggnation måste hänsyn tas till idag befintliga material i byggnaderna samt dess läge i förhållande till varandra. För att undvika att sambanden försvinner så måste det tas hänsyn till inte enbart material utan även volymer som karakteriserar områdena. Vid nybyggnation får inte nuvarande byggnader hamna i skymundan av nya betydligt större byggnader i för området främmande material. Stationsområdena kommer i dessa fall att tappa sitt historiska sammanhang och förståelsen av stationsområdena kommer att minska i betydande grad. För att öka tåligheten vid nybyggnation ska alltså det historiska perspektivet alltid finnas med.

Stationshusen i sig är tåliga för en förändring av miljön utmed Karlsborgsbanan då de idag används för annan verksamhet. De stationshus som finns kvar har i mycket stor utsträckning kvar sin ursprungliga utformning trots att de under många år har varit bostäder och verksamhetslokaler. Stationshusen har i detta fall haft en stor tålighet för förändringar innanför väggarna. Vid yttre förändringar så kan dessa byggnader tappa stora delar av sitt kulturhistoriska värde om man inte samtidigt tar hänsyn till deras historia och arkitektoniska utformning. Stationshusen är känsliga för inte alltid genomtänkta förändringar då de från början är arkitekturtridade med en genomarbetad tanke om volymer, fönster och dörrars placering samt material. Generellt kan sägas att om delar av stationsområdena försvinner så minskar ju självklart sambanden med järnvägens historia och de kulturhistoriska värdena på stationshusen.

För att minska känsligheten och öka tåligheten vid en nybyggnadsprocess om och kring stationsområdena måste alltid det antikvariska perspektivet finnas med i förändringsarbetet.

5.4.2. Marhult och Mölltorp

Stenmurarna (objekt 23 och 25) och hållplatsen (objekt 24) i skogen vid Marhult är känslig för förändring. Eftersom de ligger så avsides riskerar sådana platser att hamna i skymundan, men de är fortfarande viktiga kulturmiljöer som berättar om Karlsborgsbanans betydelse för landsbygden. Stenmurarna i sig riskerar också att skadas i arbetet med att avveckla järnvägen eller i och med skogsbruk i närområdet.

Även den grusgrop (objekt 26) som finns i området riskerar att fara illa då rivningen av järnvägen börjar. I värsta fall är det risk att den används som deponi eller lastningsplats då den ser obetydlig ut för ett otränat öga. Det samma gäller grusgropen vid Mölltorp med dess tillhörande stenmurar och objekt knutna till järnvägen.

För att öka tåligheten och minska känsligheten kan det vara bra med information till allmänheten om vilken hänsyn som ska tas kring den här typen av miljöer.

5.4.3. Balkbroarna

De fritt upphängda balkbroarna i Tibro och Skövde kommuner är kulturhistoriskt intressanta objekt som riskerar att monteras ned vid en rivning av Karlsborgsbanan. Då de längre inte behöver dimensioneras för tågtrafik kan andra konstruktioner bli aktuella om man tänker sig ett scenario då banvallen utnyttjas vid en byggnation av cykelväg. Först och främst är det den i Karlshaga (objekt 41) som är i farozonen då en annan brokonstruktion skulle underlätta för större ekipage inom jordbruket att nyttja vägen under, vilket inte går idag. Broarna i Fagersanna (objekt 32) och Tibro (objekt 50) är mer tåliga då deras omgivning ändå inte tillåter större trafik. Tåligheten för de längre broarna över Tidån och Ösan, objekt 51 och 76, har även dessa en stor tålighet då de knyter samman två delar av landskapet och där det skulle bli stora omvägar om bron över Tidån monterades ner.

Broarna är tåliga och klarar förändringar ur ett rent fysiskt perspektiv om dessa skulle användas till gång- och cykelbroar då dessa är dimensionerade för järnvägstrafik för axeltryck upp till 20 ton. Det kan också bli det som gör dessa broar känsliga då de kan ses som dyra ur ett underhållsperspektiv och genom detta ersätts med andra mindre broar.

Med ny användning blir dessa broar överdimensionerade för sin nya uppgift som gång- och cykelbro vilket gör att de med minimalt underhåll kan ligga kvar inom överskådlig framtid. Broarnas nuvarande utformning gör alltså att de är mindre känsliga för förändringar när det gäller användningsområde.

5.4.4. Asketorp

Järnvägsbron (objekt 76) vid Asketorp är del av den kvarnmiljön som finns på platsen med damm, kvarnbyggnad, såg och mjölnarbostad. En nedmontering av järnvägsbron skulle betydligt minska det kulturhistoriska värdet på hela kvarnmiljön.

5.4.5. Örlenbadets hållplats

Örlenbadets hållplats (objekt 36) är idag i dåligt skick och riskerar snart att vara utom räddning. Vid inventeringen i mars 2019 var det ett hål i taket och det läckte in vatten vilket snabbt kan förvärra tillståndet på byggnationen. Eftersom hållplatsen är den enda kvarvarande längs Karlsborgsbanan är det ytterst viktigt att rusta upp den för att bevara så mycket av dagens material och utförande som möjligt. En enkel byggnad av den här typen uppförd i trä enkom för att vara en hållplatskur vars huvudsakliga syfte försvann 1986 kan anses ha en hög känslighet för förändringar. Tåligheten ligger i att kuren är enkel att förvalta och med rätt byggnadsvårdsinsatser så kan den räddas för framtiden och då få en starkt ställning som en symbol för den järnväg som en gång genomkorsade landskapet.

5.4.6. Landskapsbild

Runt Karlsborgsbanan finns det flera utblickar där banvallen är en del av landskapsbilden. Eftersom järnvägen drogs över 1800-talets odlingslandskap finns det flera småvägar som går parallellt med järnvägen som ger en möjlighet för trafikanten att se historien i landskapet. På vissa ställen är det också järnvägen som bevarar det äldre landskapet i och med att den hindrar utvecklingen.

Dock så är historien idag svårsläst eftersom större delen av banvallen är igenväxt med sly vilket gör att den ofta smälter ihop med bakgrundens lövridå och ger ett ovärdat intryck. Samtidigt skapar den halvt igenväxta banvallen en korridor som låter människor och djur vandra igenom det moderna storskaliga jordbruket, vilket hade varit svårt annars. På flera andra håll längs sträckan används det övergivna

spåret som just promenadspår med väl upptrampade stigar och spontana röjningar för att hålla stigen fri från sly.

Vid en eventuell nedmontering av Karlsborgsbanan är det troligt att banvallen fortfarande skulle vara intakt och i och med det öppna upp för nya infrastrukturella möjligheter. Ur ett landskapsperspektiv kan det vara smakligt att bevara vissa järnvägsrelaterade element som skyltar och broar som monument över Karlsborgsbanans historia.



Utblick över odlingslandskapet öster om Igelstorp. Karlsborgsbanan är igenväxt med sly och skär igenom landskapet.



Vy längs med Karlsborgsbanan ifrån Mölltorp mot Karlsborg . Här är banvallen fri ifrån sly och ger ett mer vårdat intryck. Element som tillhör järnvägen är här synliga och ger en tydlig bild av Karlsborgsbanans sträckning och dess del i landskapets historia.

5.5. Rivningen av Karlsborgsbanan och dess konsekvenser för kända – och okända - fornlämningar

Längs med hela Karlsborgsbanan finns det inga kända fornlämningar som ligger inom järnvägsfastigheten. Tre kända fornlämningar ligger i vad man kan kalla för direkt anslutning till järnvägen, det vill säga max 10 meter från järnvägsfastigheten. De utgörs av en stensättning (L1962:176 / RAÅ Forsby 5:1) och två områden med fossil åkermark (L1961:68886 / RAÅ Tibro 62:1 och L1961:2321 / RAÅ Ransberg 53:1). I samband med arbeten på och invid järnvägen kan de tre fornlämningarna riskera att skadas, och det finns därmed en möjlighet att Länsstyrelsen i ett sådant läge beslutar om arkeologiska insatser enligt KML (kulturmiljölagen). Se vidare kapitel 4.1.3. Detta förutsätter att arbetena med rivningen av järnvägen kommer att påverka just de ytor där fornlämningarna ligger. I nuläget finns inget som tyder på att kommande rivningsarbeten inom befintlig järnvägsanläggning kommer medföra påverkan på de lagskyddade fornlämningarna.

Det är troligt att fler fornlämningar, som inte är synliga ovan mark, finns i direkt anslutning till järnvägen. Dessa kan till exempel bestå av boplatser, aktivitetsytor och gravar från förhistorisk tid. Även fornlämningar som är synliga, men inte registrerade, kan finnas utmed järnvägen. När det slagits fast vilka områden utanför befintlig järnvägsanläggning som i samband med rivningen av järnvägen kan komma att påverkas av schakt, upplag, etableringsytor, transportvägar eller dylikt, bör arkeologiska insatser genomföras inom dessa områden. Ett tillägg till kulturarvsanalysen kan därför komma att göras när bilden klarnat över var områdena kommer placeras. Om etablering av upplag, transportvägar och dylikt kommer ske i nära anslutning till fornlämningar är det viktigt att dessa skyddas med hjälp av tydligt avgränsade arbetsområden.

Beroende på bland annat storlek, antal och topografiska förutsättningar hos nämnda områden, beslutar Länsstyrelsen som regel först en ”arkeologisk utredning, steg 1” som innebär fältbesök med okulär inventering samt studier av det historiska kartmaterialet. Syftet är att leta reda på ej kända synliga fornlämningar samt att utifrån bland annat topografi, identifiera bra lägen för boplatzlämningar i landskapet. Därefter följer en ”arkeologisk utredning, steg 2” som innefattar

grävning inom de identifierade områdena, oftast med grävmaskin. Inom de områden där man hittar tidigare ej kända fornlämningar, kan sedan en ”arkeologisk förundersökning” bli aktuell. Om fornlämningarna är av tillräcklig dignitet och komplexitet kan Länsstyrelsen även komma att besluta om det sista steget i borttagandet av en fornlämning, nämligen ”arkeologisk undersökning”.

5.4.1. Var finns ännu ej upptäckta fornlämningar?

För att kunna identifiera bra platser för eventuella fornlämningar som inte är synliga ovan mark, krävs inventeringsarbeten i form av arkeologisk utredning, steg 1. Det kan dock vara givande att redan i rådande skede föra hypotetiska resonemang kring var i landskapet sådana platser kan finnas.

Människans behov har fått styra var hon bosatt sig och behoven har sett olika ut genom årtusendena. En boplatz under de äldre delarna av stenåldern, fram till att människan blev bofast och började idka jordbruk, krävde inga stora ytor men hade fördel av att ligga i ett skyddat läge i terrängen. Närheten till vatten var viktigt. Därför hittar man inte sällan spår efter stenålderns människor invid sjöar och vattendrag. Yngre boplatser hittas ofta på lätt-dränerade jordar.

Fornlämningar består inte bara av förhistoriska boplatser och gravar. Som tidigare nämnts kan en kulturlämning som tillkommit innan eller i anslutning till 1850 och är varaktigt övergiven, klassas som fornlämning. Det betyder att till exempel torplämningar och lämningar som idag ofta hittas i skogsmark, till exempel skogsbrukslämningar och fossil åkermark, kan åtnjuta lagskydd enligt kulturmiljölagen.

5.4.2. Fornlämning, fyndplats och jordart = område med höga kulturhistoriska värden

I nuläget är det oklart vilka områden utanför den smala järnvägsfastigheten som kommer påverkas av ingrepp i samband med nedmonteringen av järnvägen. För att ge en översiktlig bild av vilka lämningar som återfinns i närområdet redovisas dessa i den lämningstabell som finns som bilaga till kulturarvsanalysen. Tabellen innehåller samtliga registrerade lämningar inom en 1000 meter bred korridor, 500 meter på varje sida om järnvägen. Lämningarna är totalt 92 till antalet, av dem är 24 registrerade som fornlämningar, och därmed lagskyddade. I den här analysen kommer endast fornlämningarna beröras vidare, eftersom dessa kan visa på områden som är extra känsliga/värdefulla och därmed också kan vara extra dyra att göra ingrepp i.

Eftersom inget fältbesök genomförts av arkeolog i samband med kulturarvsanalysen, kan inte den totala upplevelsen som fås av en kulturmiljö på plats tas med i värderingen/klassningen av de olika lämningarna. Det är därför inte möjligt att redogöra för vilka fornlämningar som har högst upplevelse- och kunskapsvärde. Generellt kan man säga att gravar är lämningar som syns tydligt ovan mark, och som kan vara ganska tidsödande att undersöka. Samtidigt kan en boplatzlämning variera stort i komplexitet och omfattning, och leverera mer ny kunskap om förhistorien än vad en stensättning gör. Översiktskartan som återfinns i rapporten visar bland annat de 24 kända fornlämningarna. Fornlämningarna kan utifrån lämningstyp delas in i åtta grupper enligt tabellen nedan:

Lämningstyp	RAÄ nr
Stensättning (grav)	Forsby 5:1, Ransberg 40:1, Ransberg 87:1, Skövde 62:1, Sventorp 64:1
Stenkrets (grav)/stenrad	Skövde 62:2, Skövde 62:3, Skövde 62:4
Område med fossil åkermark	Forsby 38:1, Tibro 62:1, Ransberg 53:1, Ransberg 53:2, Sventorp 57:1
Blästbrukslämning	Skövde 121:1, Sventorp 99:1
Boplatzlämning	Skövde 217
Gravvård	Ransberg 35:1
Minnesmärke	Skövde 5:1
Vägmärke	Forsby 12:1, Skövde 4:1, Karlsborg 2:1, Ransberg 2:1, Ransberg 39:1, Sventorp 11:1

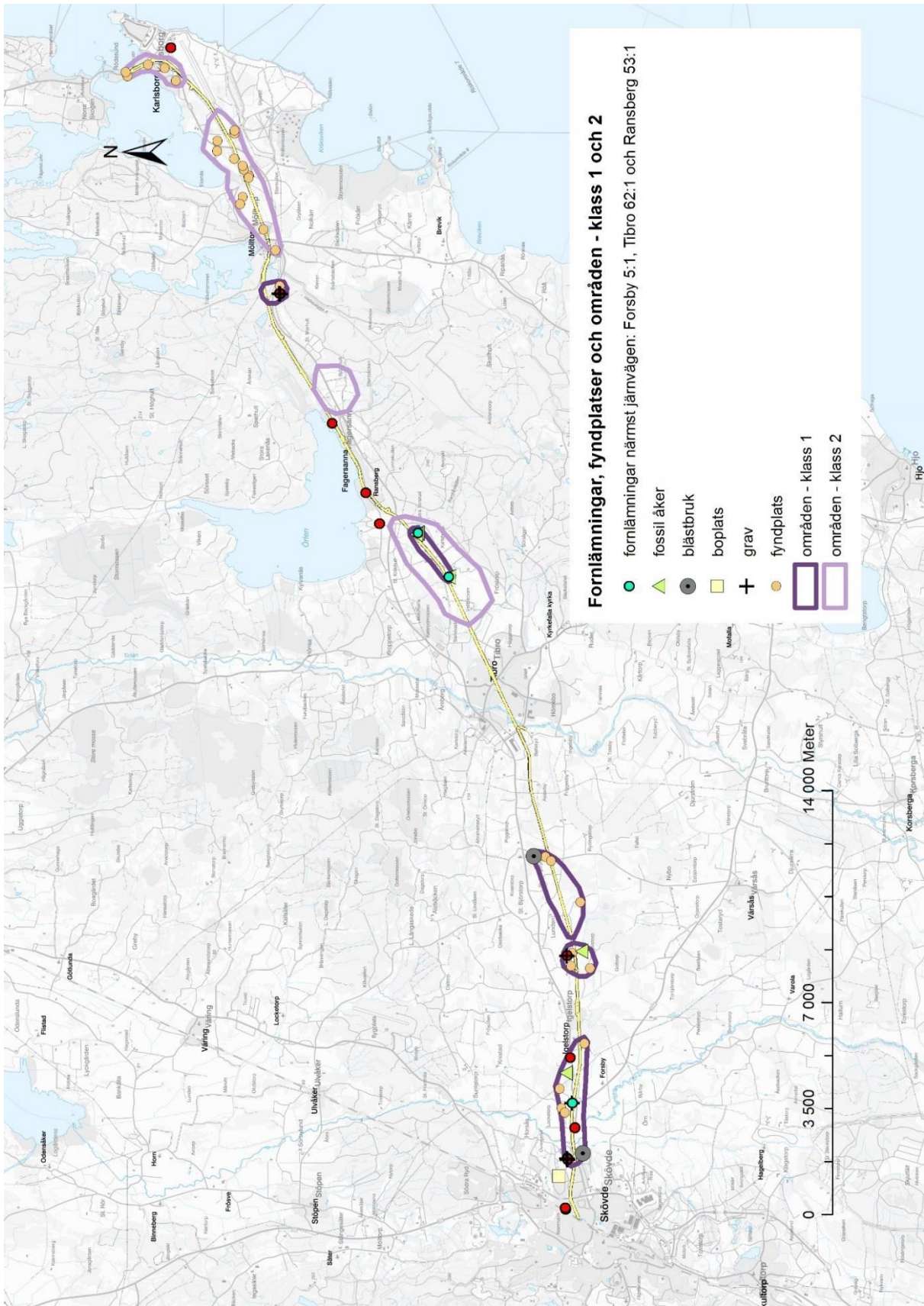
Tabellen redovisar kända fornlämningar som förekommer inom en 1000 meter bred korridor längs med Karlsborgsbanan.

Generellt sett har de geologiska förutsättningarna spelat roll för var förhistoriens bofasta människor valt att slå sig ner. En grov tumregel som gäller i de allra flesta fall är att man valde områden med en jordart bestående av sand/sandig morän/glacial silt före sådan bestående av lera. Den typen av jordar är både mer lättdränerade och mer lättodlade. Fyndplatser för förhistoriska föremål är klassade som övriga kulturhistoriska lämningar och därmed inte skyddade av kulturmiljölagen. Men de kan fungera som "boplatsindikatorer". Därför är även de 29 kända fyndplatserna inom korridoren markerade på översiktskartan.

Om fyndplatser placeras ut med jordartskartan och ortofotot som bakgrund får man indikationer på var i landskapet "bra boplatslägen" kan finnas. Efter en sådan analys över den 1000 meter breda korridoren längs med Karlsborgsbanan, framträder ett grovt mönster med områden som kan delas in i klass 1 och klass 2 enligt nedan:

- Fördelaktig jordart & topografi + fornlämningar + fyndplatser = **klass 1-område**: platser med hög kulturhistorisk känslighet.
- Fördelaktig jordart & topografi (+ fyndplatser) = **klass 2-område**: bra hypotetiska boplatslägen.

Klass 1- och klass 2-områdena kan användas som utgångspunkter vid fortsatta arbeten med planeringen för rivningen av Karlsborgsbanan. Till exempel när beslut ska fattas om var upplag, etableringsytor och transportvägar ska placeras. Men det måste understrykas att de inte motsvarar den verkliga bilden av fornlämningsmiljön/den arkeologiska kulturmiljön längs med järnvägen. Den kan man endast få genom noggranna inventeringar i fält samt studier av det historiska kartmaterialet.



Översiktskarta med kända fornlämningar inom en 1000 meter bred korridor längs med Karlsborgsbanan. De lila polygonerna markerar områden som kan ha hög kulturhistorisk känslighet på grund av mängden fornlämningar och fyndplatser samt topografiska och geologiska förutsättningar.

6. Administrativa uppgifter

Beställare: Trafikverket, genom Loxia group
Landskap: Västergötland
Län: Västra Götaland
Kommun: Karlsborg, Tibro och Skövde
Härad: Södra Vadsbo, Kåkind
Socken: Karlsborg, Mölltorp, Ransberg, Kyrkefalla, Sventorp, Forsby och Skövde
Projektledare: Hans Hellman
Medverkande: Robin Eriksson och Elinor Malmberg
Västarvets diarienummer VA 2019–00193
Tid: Våren 2019
Fotografier: Hans Hellman (om inget annat anges)
Kartillustrationer: Robin Eriksson och Elinor Malmberg

7. Källförteckning

Forsaeus, Svante. Karlsborgsbanan och järnvägen i Skövde. Frank Stenvalls förlag 2007.

Mascher, Catharina (red.) (2002). *Agrarhistorisk landskapsöversikt: Västergötland och Dalsland*. Göteborg: Länsstyrelsen Västra Götaland

Hellman, Hans. Rapport: Inventering och dokumentation av kulturhistoriska byggnader och miljöer i Tibro kommun. 2002.

Trainor, Fiona (2019). De bortglömda trädgårdarna. Järnvägsplanteringar längs Karlsborgsbanan under 100 år. Göteborgs Universitet, 2019 <https://gupea.ub.gu.se/handle/2077/60005>

Fornreg - Riksantikvarieämbetets informationstjänst om fornlämningar och planerade, pågående och avslutade arkeologiska uppdrag

Samlingsportalen - <http://www.samlingsportalen.se/>

Banvakt - <https://banvakt.se/>

Banguide – <http://www.jarnvag.net/>

Digitalt Museum - <https://digitaltmuseum.se/>

Kulturhistorisk bebyggelseinventering Mölltorps kyrkby - http://extdokument.lansstyrelsen.se/VastraGotaland/Kulturmiljo/Kulturmiljoer_kommunerna/karlsborg/1446_7.doc

Kulturhistorisk bebyggelseinventering Tibro - Järnvägsstationen och området söder om järnvägen - http://extdokument.lansstyrelsen.se/VastraGotaland/Kulturmiljo/Kulturmiljoer_kommunerna/tibro/1472_6.doc

KMP Igelstorps stationssamhälle - http://extdokument.lansstyrelsen.se/VastraGotaland/Kulturmiljo/Kulturmiljoer_kommunerna/Skovde/skovde_1496_44.pdf

Informationskartan Länsstyrelsen Västra Götaland - <https://extgeoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=023f6dde755f41c5a719b111ddfb80ed>

Historiska kartor, Lantmäteriet
[16-TBJ-192](#) Karlshaga Laga skifte 1847
[16-RAN-28C](#) Stora Marhult Storskifte 1828
[16-RAN-253](#) Stora Marhult Laga skifte, Ägoutbyte 1881

Bilaga

Tabell över samtliga kända kulturlämningar registrerade i Fornreg, inom en 1000 meter bred korridor längs med Karlsborgsbanan.

Lämningsnummer	RAÄ nr gammalt	Lämningstyp	Beskrivning (utdrag ur Fornreg)	Antikvarisk bedömning
L1961:5135	Skövde 121:1	Blästbrukslämning	Slaggförekomst inom ett område ca 30 m i diam. Vid besiktning hösten 1984 påträffades i den plöjda åkern ett 10-tal slaggbitar 0,05 - 0,2 m.st., rödbruna till blåsvarta, dels flutna, dels håliga samt järnhaltiga. Dessutom fanns kolbitar i åkern.	Fornlämning
L1961:791	Sventorp 99:1	Blästbrukslämning	Slaggvarp 4x3 m. (VNV-ÖSÖ) st. och 0,3 m h. I ytan rikligt med slag, möjligen framtagen nyligen. Slaggen är tung och fluten, mörkt grå till färgen. Beväxt med två björkar och två unga granar.	Fornlämning
L1961:1338	Sventorp 33:1	Blästplats	Järn framställningsplats (?) borttagen. Inom det markerade området har 5 gropar 0,5- 1 m diam. och 0,5-0,7 m dj. upptäckts vid vägbygge. I groparna återfanns kol, svärtad jord och skörbrända stenar. I en av groparna förekom rikligt med järnslag. I närheten av detta område har ytterligare slagg hittats (Se RAÄ nr.60). Efter besiktning av N F Beerståhl 1971 noterades ett gravfält bestående av ca 8 fornlämningar, i närheten av boningshuset. Vid senare besiktning kan endast konstateras att området består av naturbildningar el. sentida trädgårdsröjning.	Ingen antikvarisk bedömning - förstörd
L1961:4083	Skövde 144:1	Blästplats	Slaggförekomst, inom ett område, ca 20 m i diam. Ett 5-tal slaggbitar, 0,05 - 0,1 m.st., rödbruna till blåsvarta, dels flutna, dels håliga samt järnhaltiga, påträffades i den plöjda åkern.	Ingen antikvarisk bedömning - helt undersökt
L1959:4164	Skövde 219	Blästplats	Blästbrukslämning, undersökt och borttagen, i form av 4 eller möjligen 5 gropugnar och minst 2 rensgruppar med slag. Ugnarna - 4 säkra och 1 osäker - var ca 0,5-0,7 m i diam och 0,22-28 m dj med inslag av ugnsvägg, kol och slag. Rensgrupparna - 2 säkra och 1 möjlig - var ca 0,45-0,6 m i diam och 0,1-0,24 m dj innehöll även de ugnsvägg och bränd lera, kol och slag. Påträffades, undersöktes och borttogs 2015 vid förundersökning av RAÄ-nr Skövde 218. Träkol från 2 ugnar (A7 & 8) daterades till yngre romersk järnålder-tidig vendeltid via 14C-analys (330-540 AD & 430-610 AD, 2 Sigma). (RAÄ dnr 3.4.2-6017-2016)	Ingen antikvarisk bedömning - helt undersökt

--	--	--	--	--

L1959:2260	Skövde 218	Boplatslämning övrig	Boplatslämning övrig, undersökt och borttagen, bestående av 4 möjliga stolphål Stolphål, ca 0,3-0,5 m st och ca 0,3 m dj. Påträffades vid arkeologisk utredning 2014. (RAÄ dnr 3.4.2-571-2015)	Ingen antikvarisk bedömning - helt undersökt
L1962:1290	Forsby 14:1	Boplatsområde	Fyndplats för kokgropar (?) innehållande kol och skörbrända stenar. Hittades enl. Melins inv. -26 ATA Dnr. 896/27 vidbyggandet av Grönalund. Antalet gropar var fyra.	Ingen antikvarisk bedömning - förstörd
L1959:2259	Skövde 217	Boplatslämning övrig	Boplatslämning övrig, bestående av 1 grop. Grop, 1,7x1,7 m st och 0,3 m dj. Påträffades vid arkeologisk utredning (RAÄ dnr 3.4.2-5712015).	Fornlämning
L1962:1205	Forsby 37:1	Fornlämningsliknande lämning	Område med sentida stensträngar och stenmurar. Det markerade området har i N o V låga stenmurar (kan vara rester av husgrunder). I S går en väg upp som på båda sidorna är stensatt. Vägen svänger av ned mot ett vattenhål. Beväxt med lövträd och lövsly. Enligt Bo Carlsson Karsborg en fornborg.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1962:679	Forsby 7:1	Fornlämningsliknande lämning	Stensättningsliknande lämning, röjningssten rund 16 m diam.0,3-0,4 m h. Talrika stenar i ytan 0,4-0,6 m st. Enl. uppgift från G Karlsson Karstorp lär en stensättning ha legat ute på åkern. Starkt beväxt med lövsly.	Övrig kulturhistorisk lämning

L1962:5766	Karlsborg 16:1	Fornlämningsliknande lämning	Höglignande lämning, 10 m diam. och 1 m h. Något ojämn yta. Planöverdel och något utflackade sidor. I SV är ett 3x3 m st. sektor av lämning skadat av erosion eftersom stranden går här tätt intill.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1961:2351	Ransberg 37:1	Fornlämningsliknande lämning	Stensättningsliknande lämning, närmast rund 6,5 m diam. och 0,25-0,5 m h. Höglignande. Övertorvad med i ytan enstaka stenar 0,3-0,5 m st. I S kanten går berg i dagen. Beväxt med ett femtal asptelningar samt belamrad med en rishög.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1961:2922	Ransberg 54:1	Fornlämningsliknande lämning	Stensättnings-liknande lämning/bildning, oregelbundet rund, 5-6 m i diam. och 0,4 m h. Välvd profil. Övertorvad med i ytan flera 0,2-0,9 m st. stenar. I lämningens/bildningens N del står tvåkraftledningsstolpar nedgrävda, vilket har medfört att den N delen av lämningen/bildningen blivit omgrävd. Beväxt med tre enbuskar och lite lövsly.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1961:2925	Ransberg 57:1	Fornlämningsliknande lämning	Stensättningsliknande lämning, rund, 9 m diam. och 0,6 m h. Övertorvad med i den ojämn och gropiga ytan talrika stenar, 0,05-0,4 m st. flera ligger löst på ytan. Ger intryck av att vara anlagd i sen tid. Beväxt i kanterna med tre enbuskar, en björk samt flera unga lönnar.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1961:1038	Sventorp 54:1	Fornlämningsliknande lämning	Sten, liknande en rest sådan. 370/170 gon 1,5 m h. 2,4 m br. och 1 m tj. På framsidan något till vänster ung. 0,25 m från ovansidan syns ett märke (efter borrhål) se teckning. Detta kan ha varit en stor sten som klyvts mitt itu för att vägen skulle dragas fram.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1962:7097	Mölltorp 84:1	Fossil åker	Område med röjningsrösen 100x90 m (NV-SÖ) enligt markering på registerkartan. Beskrivning saknas.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1961:1345	Sventorp 115:1	Fossil åker	Område med röjningsrösen, 80 x 60 m (N-S) enligt markering på registerkartan. Beskrivning saknas.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1961:868	Sventorp 53:1	Fyndplats	Slaggförekomst uppgift om. I trädgården har upphittats slagg ung. 1/2 m under mark.	Ingen antikvarisk bedömning - uppgift om lämning, ej bekräftad i fält

L1961:875	Sventorp 60:1	Fyndplats	Slaggförekomst, uppgift om. Vid framdragande av liten brukningsväg har upphittats järnslag, längs vägen.	Ingen antikvarisk bedömning - uppgift om lämning, ej bekräftad i fält
L1963:8745	Brevik 48:1	Fyndplats	Fyndplats, ungefärlig, för trindyxa, 12 cm l., 4 cm br. och 4,3 cm tj. Brungrå bergart (se skiss nästa sida). Fyndet förvaras hos Arne Hylers, Sjöfallet, som dessutom förvarar en tjocknackig slipad yxa av brungrå bergart, 9,5 cm l., 5,5 cm.br. och 2,5 tj., dock med okänd fyndplats	Övrig kulturhistorisk lämning
L1963:8747	Brevik 50:1	Fyndplats	Fyndplats för enkel skafthålsyxa av grönsten, 14 cm l., 6 cm br och 4,2 cm.tj. Fyndet gjordes vid rensning av bäckfåran. Fyndet förvaras hos Sven Svensson, Vallhornsvägen 16, Trångsund.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1962:623	Forsby 11:1	Fyndplats	Fyndplats för stenyxa, trindyxa. Upphittad av Aug. Strid Asketorp (avliden)	Övrig kulturhistorisk lämning
L1962:1304	Forsby 6:1	Fyndplats	Fyndplats för lerurna, upphittad i början av 1930-talet av Nils Nilsson Skattegården Forsby. Ågare Skövde museum.	Övrig kulturhistorisk lämning

L1962:681	Forsby 9:1	Fyndplats	Fyndplats för stenyxa, rest av, upphittad av M Gustavsson i Asketorp Östergården. Yxan är en skafthålsyxa av grönsten, varsbakre del är borta. (se nr. 33). Se anmälan ang. lösa fynd av Gustav Karlsson Karstorp	Övrig kulturhistorisk lämning
L1962:5159	Karlsborg 11:1	Fyndplats	Fyndplats ungefärlig för "Yxa av grönsten, närmast tunnackig. Slipad..12,1 cm l. 6,3 cm br. och 3,5 cm tj. Funnen vid arbeten för Strandskolan Karlsborg. Ägare 1962 10/11 Gösta Hansson, Mölltorp". Enligt "Förteckning över föremål inlämnade och märkta den 10/11 och 18/11 62" som förvaras i Karlsborgs museum.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1962:5765	Karlsborg 15:1	Fyndplats	Fyndplats för enkel skafthålsyxa av bergart, 12,7 cm l.5,6 cm br. och 3,5 cm tj. Skafthål 2,2 cm diam.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1962:1642	Karlsborg 3:1	Fyndplats	Fyndplats för spånпил av brungul flinta, 10,7 cm l. 2,1 cm störstabredd och 0,3 cm tj. Funnen vid grävning för avloppsledning vidden på fotokartan markerade fyndplatsen, påträffad på 0,6-0,7 m dj. Rev. 1985: Har ej sett föremålet.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1962:2213	Karlsborg 8:1	Fyndplats	Fyndplats för tunnackig yxa av vitgrå flinta, 35 cm l. 7,5 cm br och 3,5 cm tj. Fyndet gjordes år 1956 vid ledningsgrävning utanför fastigheten Västra vägen 6 i själva gatan på 1 m dj. Enligt kantor Sven Carlsson Karlsborg, påträffades något år tidigare en liknande yxa på samma plats, nu dock förkommen. Fyndet förvaras i Karlsborgs museum i utställningen.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1962:6445	Mölltorp 17:1	Fyndplats	Fyndplats för: Stenyxa, av flinta, 15 cm l., funnen vid harvning på våren 1940 utav Johan Andersson. Yxan har på senare tid försvunnit. I åkern mellan Raä. 17 och 21 iakttogs ett enstakaavslag i mörk flinta. Sannolikt har Raä. 17, 22 och 24 anknytning till Raä 21	Övrig kulturhistorisk lämning
L1962:7046	Mölltorp 22:1	Fyndplats	Fyndplats för Stenyxa, grönsten, 11 cm l., 4 cm.br. och 3,5 cm.tj., funnen vid bearbetning av jord på slutet av 1930-talet av G. Johansson. Yxan är avslagen upptill. Yxan finns hos G.Johansson, Angesberg, Mölltorp. Antagligen tunnackig, med smala sidor.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1962:7116	Mölltorp 23:1	Fyndplats	Fyndplats för: Stenyxa, grönsten, 17 cm l., 5 cm.br. och 3,5 cm tj. med hål, 2 cm i diam. Från hålet utgår åt var sitt håll i yxans längdrikt. skåror 0,5 cm.dj. G. Johansson fann yxan i början av 40-talet. Yxan låg i ytan. Yxan förvaras hos snickaren Gustav Johansson, Agnesberg, Mölltorp. Rev. 1985: Mångkantisyxan är utställd på Karlsborgs museum. (nr 35 enligt "Fornfyndsfor-teckning 3/4 1970").	Övrig kulturhistorisk lämning
L1962:6560	Mölltorp 28:1	Fyndplats	Fyndplatser för: Flintyxorna funna omkring 1940. Platserna utpekade av Herr Sven Persson. 1) Flintyxa, 11 cm l., 5 cm br och 2 cm tj. 2) Flintyxa, 10 cm l., 4 cm br. och 2 cm tj. Rev. 1985: Har ej sett föremålen	Övrig kulturhistorisk lämning
L1962:7028	Mölltorp 32:1	Fyndplats	a) Skafthålsyxa. Funnen av f.d. ägaren lantbr. Karl Eriksson f.d. Lerbro ca 10 m. V om boningshuset omkr. 1930 vid grävning, borttagning av sten i markytan, möjl. tillhörande jord från schaktning till källare alldeles intill. b) Vid harvning i åker omkr. 1925-30 "Schuttyxa". c) Trindyxa i åker omkr. 1925-30 vidharvning i åker. d) "Tjockackig" stenyxa funnen vid harvning omkr. år 1925-30. Rev. 1985 : Fynden förvaras i hembygdsmuseet i Mölltorp (Raä 69).	Övrig kulturhistorisk lämning

L1962:7103	Mölltorp 32:2	Fyndplats	a) Skafthålsyx. Funnen av f.d. ägaren lantbr. Karl Eriksson f.d. Lerbro ca 10 m. V om boningshuset omkr. 1930 vid grävning, borttagning av sten i markytan, möjl. tillhörande jord från schaktning till källare alldeles intill. b) Vid harvning i åker omkr. 1925-30 "Schuttyxa". c) Trindyxa i åker omkr. 1925-30 vidharvning i åker. d) "Tjocknackig" stenyxa funnen vid harvning omkr. år 1925-30. Rev. 1985 : Fynden förvaras i hembygdsmuseet i Mölltorp (Raä 69).	Övrig kulturhistorisk lämning
L1962:6439	Mölltorp 44:1	Fyndplats	Fyndplats, ungefärlig, för tvåreggad trindyxa av grönsten, 19,6 cm l. och 5 cm tj. Fyndet förvaras hos Uno Adamsson Eskilstuna. Efter excerpt: "Märkt: 42..."	Övrig kulturhistorisk lämning
L1962:6440	Mölltorp 45:1	Fyndplats	Fyndplats, osäker, för enkel skafthålsyx av bergart, 12,8 cm l. Funnen" under grävning på stationsområdet" enligt Falbygdens museums fornsakskort nr. 1663.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1962:6199	Mölltorp 48:1	Fyndplats	Fyndplats, okänd, för "trindyxa", 9,6 cm l., 4,1 cm br. och 3,5 cm tj. Tjocknackig bergartsyx, 12,5 cm l., 6,1 cm br. och 4 cm tj. Trindyxa (?), fragment av, 7,6 cm l. och 3,8 cm br. Trindyxa, 9,6 cm l., 4,1 cm.br. och 3,5 cm.br. Enligt "Förteckning över föremål inlämnade och märkta den 10/11 och 18/11- 62 i Karlsborgs museum (nr. 36, 37, 38). Fynden förvarades den 10/11 1962 hos Axel Johansson, Oxlagården, Gråshult.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1962:6695	Mölltorp 71:1	Fyndplats	-	Övrig kulturhistorisk lämning
L1962:9573	Mölltorp 72:1	Fyndplats	-	Övrig kulturhistorisk lämning
L1962:9574	Mölltorp 73:1	Fyndplats	-	Övrig kulturhistorisk lämning
L1962:9575	Mölltorp 74:1	Fyndplats	-	Övrig kulturhistorisk lämning
L1961:767	Sventorp 43:1	Fyndplats	Fyndplats för diverse delar (4 st.) av stenyxor av gråsten och sandsten.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1961:874	Sventorp 59:1	Fyndplats	Fyndplats på gårdens utmark har upphittats en spjutspets av flinta.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1961:876	Sventorp 61:1	Fyndplats	Lösfynd av, 2 st. flintyxor och 1 simpel skafthålsyx skadad endast 2/3 av yxan kvar, samt del av yxan, av grönsten. Upphittade på gårdens ägor. På gården har även upphittats järnslag.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1961:1453	Sventorp 65:1	Fyndplats	Fyndplats för en skafthålsyx av gråsten.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1961:790	Sventorp 98:1	Fyndplats	Lösfynd av flintdolk. Möjligen funnen på ungefär samma ställe som fynden i RAÄ nr. 43. Förvaras hos Lennart Pettersson Lilla Kungsryd.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1961:7029	Tibro 23:1	Grav markerad av sten/block	"Rest sten" av gråsten, 0,8 m h. och 0,45 m tj. avsmalnande uppåt. Omedelbart S om stenen en klumpsten i marken ca 1 m diam. och 0,3 m h. Bra läge.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1961:4491	Skövde 101:1	Gravfält	Plats för brandgravar, påträffade vid grävning för avloppsgrävning sommaren 1932. Därvid genomskars kanten på två brandgravar. Senare påträffades 2 urngravar, 1 brandgrav täckt med en granit-häll samt 1 grav utan urna, mörk jord. 1 lerkärlsbit innehåller avtryck av sädeskorn (korn).	Ingen antikvarisk bedömning - förstörd
L1961:2349	Ransberg 35:1	Gravvård	Liljesten, 1,85x1 m st och minst 0,07 m tj. Stenen är inmurad i sakristians N yttervägg.	Fornlämning
L1961:2856	Ransberg 1:1	Gruvområde	Område med gruvhål, skrotstensvarp och husgrund, 65x65 m bestående av 3 gruvhål, 4 skrot- stensvarp och 1 husgrund. Gruvhålen är 4x2 - 7x4 m st. och intill 2 m dj. Ett gruvhål är rektangulärt, 7x4 m. (V-Ö). Ett är vattenfyllt, övriga är igenfyllda av bråte.	Övrig kulturhistorisk lämning

			Skrotstensvarpen är 10x4 - 18x10 m st. och 0,5-3 m h. Husgrunden är 8x7 m st. inom området finns en delrostiga maskiner och redskap.	
L1961:7628	Tibro 7:1	Husgrund, historisk tid	Spisgrund, rund med ca 5 m diam. och 0,9 m h. Övertorvad. Oregelbunden. En insjunkning löper mitt över lämningen (V-Ö).	Övrig kulturhistorisk lämning
L1961:7627	Tibro 7:2	Husgrund, historisk tid	Husgrund, sliten lämning efter grund från sen tid, rund med 3,5 m diam. och 0,4 m h. Övertorvad. Oregelbundna kanter och mittgrop 0,7 m diam. och 0,1 m dj. På NÖ kanten av husgrunden ligger en klumpsten 0,8 m diam. Mellan nr. 1 och nr. 2 är en jordfast sten, flyttblock ca 3x3 m. stort och 1-1,25 m h. på blockets NÖ sluttande sida några inristningar från sen tid bl. a. BO 1931. Ca 17 m. V 15° S om förstnämnda spisgrund är en grop 6 m. stor och 1 m dj. troligen en gammal potatisgrop, flera liknande fastän något mindre potatisgropar finnas i denna moränrygg. 6 m. V om sistnämnda grop är en stensättningsliknande lämning, rest av ? bestående av 5-6 stenar i en svag båge 2 m l. av 0,1 m h. och 0,3 m st. stenar. Osäker lämning, troligen från sen bebyggelse, som backar här har så många spår efter. Läget är annars utmärkt.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1961:7630	Tibro 8:1	Husgrund, historisk tid	Spisgrund? rund ca 5 m diam. och 0,8 m h. Övertorvad med i ytan enstaka 0,1-0,3 m st. stenar. Antydning finns till mittgrop. Omedelbart NÖ och NV finnes 2 gropar ca 5 m diam. och 1 m dj. Bevuxen med asp-skott.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1961:7629	Tibro 8:2	Husgrund, historisk tid	Husgrund rektangulär 9x16 m. (N-S). Kantstenarna 0,3-1 m st. delvis övertorvade. Inuti hg. finnes 2 upphöjningar. Den längst i S ca 7 m diam. och 0,3 m h. Övertorvad med enstaka synliga stenar 0,1-0,3 m st. och med en svag insjunkning i mitten. Upphöjningen i N ändan av hg. är nästan höglignande, rund ca 4 m diam. och 0,6 m h. Övertorvad. Husgrunden är bevuxen med några buskar.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1962:6528	Mölltorp 68:1	Hyttlämning	Uppgift om plats för masugn. Enligt hembygdsföreningsordföranden Einar Lidén, Mölltorp, fanns här, innan kvarnens tillkomst, Torpamasugn, omnämnd från 1700-talet. Området är helt stört av senare tiders verksamhet varför inga lämningar kan skönjas.	Ingen antikvarisk bedömning - uppgift om lämning, ej bekräftad i fält
L1961:2923	Ransberg 55:1	Kolningsanläggning	Kolningsgrop (?) 4 m diam. och 0,3 m dj. Omgivande vall, 1,5-2 m br. och 0,2-0,3 m h. Vid provstick i gropens botten påträffades endast mörkfärgad sandjord. Belamrad längs kanterna med ris.	Möjlig fornlämning
L1960:1283	Öm 3:1	Kvarn	Bebyggelselämning efter gammal kvarn, bestående av 1 husgrund samt enstaka stenar efter en bro som gått över ån till Forsby sn.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1959:2057	Ransberg 146	Kyrka/kapell	Kyrka med medeltida kyrktomt.	Möjlig fornlämning
L1962:6618	Mölltorp 64:1	Lägenhetsbebyggelse	Bebyggelselämning, sentida torp, 50 x 40 m. (170-370 gon), bestående av en husgrund (?), 7 x 5 m. samt en igenväxandeträdgård.	Möjlig fornlämning
L1961:1328	Sventorp 39:1	Lägenhetsbebyggelse	Bebyggelselämning sentida bestående av 1 husgrund med spismursrest, 1 källarrest. Beväxt med lövslå. Husgrunden ligger precis bredvid en liten uppodlad åker. S om Hg. ligger ett flertal små gropar förmodligen små sandtag (samfällighet). Backstuga.	Möjlig fornlämning
L1961:804	Sventorp 51:1	Lägenhetsbebyggelse	Bebyggelselämning sentida, bestående av 2 husgrunder, 2 källare och 1 brunn. Området innehåller även mycket röjningssten. Beväxt med fruktträd och enstaka lövträd.	Möjlig fornlämning

L1961:5015	Skövde 5:1	Minnesmärke	Minnessten, kalksten. 1,32 m h., 0,66 m.br. (84-284 gon) och 0,12 m tj. Profilerat överstycke, 0,37 m h., 0,92 m.br. och 0,12 m tj. Stenen är fast- satt i en kalksten, 0,95 x 0,54 m. (84-284 gon) och 0,17 m h. Denna stenen är på 2 skikt av kalksten, 1,14 x 0,7 m och 0,32 m h., 0,2 - 0,5 m l. och 0,15 m h. stenar. Huggeninskriftion åt N under sol som strålar: /MINNE / AF / KONUNG /CARL XIV JOHAN / WÅL GÖRANDERESA / GENOM DENNA ORT / DEN 7 JULII/ 1820 /. Texten bär, liksom solstrålarna, spår av förgyllning. Postament,	Fornlämning
			6,5 x 5,5 m. (184-384 gon) och 0,4 - 0,75 m h., av gråsten i botten och huggen kalksten överst. Innanför kalkstensmuren är jordfyllning, 0,5 m h.	
L1962:1206	Forsby 38:1	Område med fossil åkermark	Fossil åkermark (N-S) 45x40 bestående av 7 st. parallella ryggade åkrar 4-6 m br. och intill 0,4 m h. Försänkningarna är 0-8-1 m br. Området begränsas naturligt av svaga försänkningar.	Fornlämning
L1961:2321	Ransberg 53:1	Område med fossil åkermark	Fossil åkermark 90x12-50 m. (90-290 gon) bestående av 12 parallella ryggade åkrar, 12- minst 47 m l. (N-S) 5-7,5 m br. (åker ryggen längst åt V är skadad och därför endast 4 m br.) och 0,2-0,3 m h. Ryggarna är tämligen väl välvda om än något utflackade. Inom åkermarken finns 3 odlingsrösen 3x2-4x3 m st. och 0,3-0,4 m h. delvis eller närmast överväxta. Dessutom syns i ytan ett 15-tal stenar, 0,6-1,5 m st. Begränsningen åt SSÖ är mycket oklar eftersom ryggarna där i slutningen helt eller närmast flackas ut, dock ansluter efter 20-35 m. SSÖ ytterligare ryggade åkrar (område 2) varför de båda områdena ursprungligen kan ha varit sammanhängande. (Se det streckade området på fotokartan). Området begränsas i V av åkermark, (190-390 gon) i NV av järnväg (NÖ-SV) i N av åkermark (V-Ö) i Ö flackar ryggarna ut.	Fornlämning
L1961:2319	Ransberg 53:2	Område med fossil åkermark	Fossil åkermark, 60x30-60 m.(V-Ö) bestående av minst 12 parallella, ryggade åkrar, 30-60 m l.(N-S) 2-7 m br. (8 är 2-4 m br. 4 är 5-7 m br.) och 0,2-0,3 m h. Ryggarna är tämligen utflackade. Några av de större ryggarna förefaller vardera bestå av 2-3 mindre ryggar. Inom området finns 1 odlingsröse 4x2 m och 0,3 m h. samt i ytan enstaka stenar, 0,5-0,8 m st. Området begränsas i V och Ö av sentida bortodling och omgrävning, 1 S av skärning för bruksväg (V-Ö) Begränsningen åt N är oklar (se beskrivning under raä 53:1) Området är glest beväxt med lövträd.	Fornlämning
L1961:1377	Sventorp 57:1	Område med fossil åkermark	Fossil åkermark 25x12 m. bestående av 5 parallella ryggade åkrar 1-2 m br. 0,1- 0,2 m h. Mellanliggande sänkor 0,5 m br. Begränsas naturligt av stora stenar och ojämn yta.	Fornlämning
L1961:6996	Tibro 62:1	Område med fossil åkermark	Fossil åkermark 70x70 m. (NNV-SSÖ) bestående av 11-12 lätt ryggade åkrar. De är 30-70 m l. (380-180 gon) 2,5-3 m br. 0,1-0,2 m h. Området är nu betesmark med gles björkskog. Området är något svåravgränsat i S och Ö	Fornlämning
L1961:2350	Ransberg 36:1	Plats med tradition	Plats med namn och tradition. Enl. traditionen ligger jätten Ranebegraven i kullen. Rane skall enl. traditionen ha byggt kyrkan. För detta arbete skulle han erhålla prästens hjärta som leksak åt sina barn, såvida prästen ej kunde lista ut hans namn. Under en vandring i skogen fick prästen emellertid höra en kvinna, Ranes hustru sjunga en vagsång för sina barn och nämnde i visan jättens namn. I vreden över att prästen lyckades finna namnet sökte jätten förstöra kyrkan, vilket emellertid misslyckades.	Övrig kulturhistorisk lämning

L1961:1598	Sventorp 58:1	Plats med tradition	Plats med tradition. I området invid ån sägs ha varit jordkular som en man vid namn "Blanken" nyttjat. Efter inbrott i kyrkan gömde han sig i en av dessa jordkular. Vid inventeringstill-fället kunde endast gropen upptäckas.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1961:7034	Tibro 32:1	Plats med tradition	Moränkulle med i ytan enstaka synliga större stenar. 50x40 m ÖNÖ-VSV och 2,5-3 m h. En närmast plan ovandel 20x15 m. I VNV gammalt grustag. Enligt traditionen skall här ha legat ett kapell. Man har även uppgivit att här i närheten för länge sedan varit ett vadställe i Tidan. Möjligen i anslutning till holmen 250 m.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1961:1509	Tibro 16:1	Ristning, medeltid/historisk tid	Ristning, i flat sten. Ristningen är endast 0,5-1 mm djup och 3-5mm br. Den förefaller vara slipad. Ristningen är vänd uppåt. Ristning: KAIAN S H B . Stenen är flat 1,35x0,95 m. (Ö-V). Den höjer sig ca 0,15 m. över markytan. Ytan bär färsk spår av åverkan.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1963:6991	Forsby 50:1	Röse	Röse, uppgift om Enl. Daniels inv. 1926 ATA Dnr. 896/27 har på platsen funnits ett röse. "I bottnen av röset påstås ha hittats 1904 en avlång kista, byggd av hällar. På kistans botten fanns ben och kol".	Ingen antikvarisk bedömning - uppgift om lämning, ej bekräftad i fält
L1961:5001	Skövde 62:2	Stenkrets/stenrad	Domarring, 5 m i diam., ursprungligen bestående av 7 stenar, varav 5 klumpformade stenar, 0,5 - 1,0 m st. kvarstår.	Fornlämning
L1961:5000	Skövde 62:3	Stenkrets/stenrad	Domarring, 7 m i diam., ursprungligen bestående av 9 stenar, varav kvarstår 6 - 7 klumpformade stenar, 0,7 - 1,5 m.st. I mitten är ett block, 1,5 x1,2 m.st (VNV-ÖSÖ) och 0,5 m h. I västra kanten är en sten gemensam med nr 2.	Fornlämning
L1961:5130	Skövde 62:4	Stenkrets/stenrad	Domarring, 8 m i diam., ursprungligen bestående av 9 stenar, varav kvarstår 6 -7 klumpformade stenar, 0,6 - 1,3 m.st. I SSÖ delen är en sten 0,8 m.st. och 0,2 m h. Flertalet stenar är kullfallna eller lutar starkt. I samtliga domarringar är 1 eller flera stenar rubbade från ursprungligt läge. N om nr 3 och Ö om nr 4 är på V halvan en vall till en grop, ca 8 m i diam., ett 5 -tal stenar, som möjligen ha utgjort en domarring. Vid anläggningarna är ett 5 -tal ensam -eller i grupp liggande stenar, 0,5 - 1,0 m.st.	Fornlämning
L1962:176	Forsby 5:1	Stensättning	Stensättning rund, 12 m diam. och 0,3 m h. Övertorvad med enstaka 0,3-0,5 m st. stenar i ytan. Stensättningen är starkt skadad av 3 gropar 2-3 m diam. och 0,3-0,4 m dj. Kantskadad i SSV-SV samt delvis även i NÖ. På och runtom en mängd röjning- och sprängsten uppslängt. (närhet till framdragen järnväg). Beväxt med lövträd och lövsly	Fornlämning
L1961:2956	Ransberg 40:1	Stensättning	Stensättning rund, 9 m diam. 0,4 m h. bestående av ca 0,2-0,4 m stora stenar, någon enstaka in- till 0,5 m st. I NNÖ kanten ligger som bra stöd i (ned) slutningen. Ytan något ojämn på grund av omplockning. I mitten grop 2x0,5 m. N-S och 0,4 m dj. INNV grop 1,5-2 m stor, 0,3 m dj. På ytan ris som borttagits. Mossbeväxt. Röset eller stensättningen upptäcktes av Johan Hedlund, förstoringsagent, på tillfälligt skogsarbete under första världskriget. Anvisades av skogvaktare Albin Andersson, Sjöfallet eller box 34 Mölltorp och sonen Arne Andersson, arbetar i Karlsborg. (Herr Hedlund satte upp en skylt ca 70 m. V om uthuslänga med anvisning om platsen). Fornminnet besöktes då av flera personer, ja t.o.m. skolklasser.	Fornlämning

L1961:2371	Ransberg 87:1	Stensättning	Stensättning rund, 6 m diam. och 0,3 m h. Övermossad fyllning av 0,2-0,3 m st. stenar. Mittblock 5x1,5 m. (NV-SÖ) och 1 m h. Antydan till kantkedja, 0,3 m h. av 0,4-0,6 m l. stenar. Beväxt med ett tio-tal små tallar.	Fornlämning
L1961:5073	Skövde 62:1	Stensättning	Stensättning, rund, ca 7 m i diam. 0,3 - 0,4 m h. Övertorvad med i ytan enstaka stenar, 0,3 - 0,4 m.st. Gles kantkedja, 0,3 - 0,4 m.h., av i allmänhet 1 - 1,5 m l. stenar. I mitten en grop, något oval, ca 2 x 3 m. (Ö-V) och 0,3 m.dj. Kring kanten av denna grop ligger ett par ca 0,5 - 0,6 m.st. stenar. Bevuxen med några aspar. N kanten kantstenar nedrasade i grustag	Fornlämning
L1961:1452	Sventorp 64:1	Stensättning	Stensättning, oregelbunden närmast rund, 9-11 diam. och 0,7 m h. Övertorvad, välvd profil. Talrika stenar 0,2-0,4 m st. synliga i ytan. Den Ö kanten verkar skadad när den är mycket rakare i begränsningen. Förmodligen har en liten väg eller stig gått förbi här. Diverse röjningssten 0,1-0,2 m st. uppkastat på anläggningen. Beväxt med enbuskar och ett mindre lövträd.	Fornlämning
L1962:1289	Forsby 13:1	Stensättning	Stensättning, borttagen. Enl. -59 års inv. kvadratisk, 4,5x4,5 m(N-S) och 0,2-0,3 m h. Övertorvad med i ytan enstaka 0,4- 0,5 m st. stenar. Kantkedja klart synlig i S, 0,2 m h. av 0,4-0,5 m l. stenar. Hörnstenar i NV, Sö 0,7 m l. och 0,5 m br. kullfallna. Anläggningen borttagen genom odling. Området beväxt med korn vid besiktningstillfället. Vid granskning efter plöjning hösten -84 kunde inga rester av anläggningen iakttas.	Ingen antikvarisk bedömning - förstörd
L1962:1288	Forsby 12:1	Vägmärke	Milstolpe av kalksten, 1,5 m h. 0,5 m br. 0,12 m tj. Rundad upptill. Inskrift under krona och namnchiffer: 1/2 MIL. Postament av sten, kallmurat kvadratisk, 1,9x1,9 m. 0,5 m h. Flyttad ca 70 m Ö vid vägbygge.	Fornlämning
L1962:1808	Karlsborg 2:1	Vägmärke	Milstolpe kalksten, 1 m h. 0,45 m br. (190-390 gon) och 0,12 m tj. Överdel i form av trubbig vinkel. Inskription åt Ö: 1/4 MIL. Postament rektangulärt, 1,5x1 m. (190-390 gon) och 0,45 m h. kallmurat av 0,3-0,6 m l st.	Fornlämning
L1961:2860	Ransberg 2:1	Vägmärke	Milstolpe kalksten, 1,27 m h. 0,47 m br. och 0,12 m tj. Avrundad upptill. Inskrift åt söder: Under krona och Carls krönta namnchiffer: ÅR 1815 4 MIL Postament av sten, kallmurat, kvadratisk 1,5x1,5 m. och 0,5 m h.	Fornlämning
L1961:2955	Ransberg 39:1	Vägmärke	Milstolpe kalksten 1,2 m h. 0,46 m br. (50-250 gon) och 0,1 m tj. Avrundad upptill. Åt NV: Inskription: Under krona och Carls krönta namnchiffer Å 1815 4 MIL. Postament, närmast kvadratisk, 1,9x1,8 m. (60-260 gon) och 0,5 m h. Kallmurat av 0,2-0,5 m l. stenar.	Fornlämning
L1961:5014	Skövde 4:1	Vägmärke	Milstolpe, kalksten, 1,12 m h., 0,41 m.br. (40-240 gon) och 0,10 m.tj. Avrundad uppåt. Huggen inskrift under Karl XII krönta namnchiffer: / 1/4 MIIL / Postament, 1,6 x 1,6 m. (40240 gon) och 0,60 - 0,75 m h., av huggen kalksten, 0,5 - 0,8 m l. och 0,1- 0,15 m h. Postamentets överdel beväxt av gräs.	Fornlämning
L1961:1522	Sventorp 11:1	Vägmärke	Milstolpe 1,2 m h. 0,46 m br. och 0,15 m tj. Inskrift: Kungligkrona namnchiffer 1/4 MIIL Ristningen vetter mot S. Milstolpen lutar någon grad mot S. Milstolpen är uppställd i ett postament av gråsten 1,9x1,9 m och 0,45 m h.	Fornlämning
L1963:9664	Forsby 36:1	Vägmärke	Väghållningssten, 0,77 m l. 0,30 m h. och 0,10 m br. Rundad upptill. Skrivet på stenen: HUSEBU W. Stenen har stått vid gårdens infartsväg förr.	Övrig kulturhistorisk lämning
L1962:1228	Forsby 15:1	Övrigt - kol- och brandgropar	Fyndplats för kol- och brandgropar. Uppgiftslämnare saknas.	Övrig kulturhistorisk lämning

L1963:9607	Forsby 32:1	Övrigt - sotfläckar	Sotfläckar. Inom markerat område förekommer svarta fläckar av varierande storlek med kol och svart jord. Även slagg finns i de mörka fläckarna, en anmälan till Skara museum 84.	Ingen antikvarisk bedömning - uppgift om lämning, ej bekräftad i fält
------------	-------------	---------------------	--	---