

Gamla vägstationen i Ingelstad

Antikvariskt utlåtande och dokumentation inför rivning av
fastigheten Ingelstad 3:49

Växjö Kommun
Kronobergs län

Ludwig Svensén



Ankom: 2023-03-15 Ärende: BYGG.2022.1816 Handling: 1116206

**KULTUR
PARKEN
SMÅLAND**

Smålands museum rapport 2023:5

Gamla vägstationen i Ingelstad

Antikvariskt utlåtande och dokumentation inför rivning av
fastigheten Ingelstad 3:49

Produktion och distribution:

Kulturparken Småland
Södra Järnvägsgatan 2
352 29 Växjö

**KULTUR
PARKEN
SMÅLAND**

©2022 Smålands museum, Växjö
Tryckt hos Kulturparken Småland/Smålands museum
ISSN 1403-2902

Innehåll

Administrativa uppgifter	5
Inledning	6
Uppdraget.....	6
Ärendets bakgrund.....	6
Dokumentationens syfte och metod	6
Historisk bakgrund	8
Vägförvaltningen i Sverige	8
Vägstation G7 i Ingelstad.....	9
Utformning och status	13
Hus 6 förrådsbyggnad.....	13
Hus 4 förrådsbyggnad.....	15
Garage med smedja.....	16
Garage med kontorsdel	17
Kulturhistoriskt värde	18
Antikvariska rekommendationer	18
Källförteckning.....	19

Administrativa uppgifter

Kommun: Växjö kommun
Objekt: Fastigheten Ingelstad 3:49

Byggnadsminne: Nej
q-märkt: Nej
Inom riksintresse: Nej
Inom fornminne: Nej
Skyddsrum: Nej

Ärende: Antikvariskt utlåtande och dokumentation
Beställare: Fastighetsägarrepresentant Fredrik Bladh
Utförare: Byggnadsantikvarie Ludwig Svensén
Fotograf: Författaren där inte annat anges
Smålands museums rapportnummer: 2023:5

Inledning

Uppdraget

Kulturparken Småland AB har fått i uppdrag av fastighetsägarrepresentant Fredrik Bladh att utföra en antikvarisk dokumentation med anledning av en planerad rivning av byggnaderna på fastigheten Ingelstad 3:49. Här ges även antikvariska rekommendationer vilket begärts av Växjö kommun. Utredningen är utförd av byggnadsantikvarie Ludwig Svensén under februari-mars 2023.

Ärendets bakgrund

Kulturparken erhöll i januari 2023 en remiss från Växjö kommun rörande rivning av befintlig bebyggelse på fastigheten Ingelstad 3:49. Platsen besöktes och samtal fördes med fastighetsägaren. Det konstaterades snabbt att platsen är kulturhistoriskt intressant.

Fastigheten med dess byggnader utgör del av en äldre vägstation. Vägstationen bestod ursprungligen av fem ekonomibyggnader samt en tjänstebostad, men efter en fastighetsreglering har den delats i två delar varvid objekten på den aktuella fastigheten uppgår till 3 ½ (en förrådslänga har uppenbarligen två ägare).

Övergripande kunskap om denna typ av anläggningar saknas på museet, men det finns med största sannolikhet få kvar i Kronobergs län. Växjö kommun har därför, efter rekommendation från Kulturparken, beslutat att en antikvarisk rivningsdokumentation ska utföras innan beslut kan tas om rivningslov. Antikvariska rekommendationer har även begärts.

Dokumentationens syfte och metod

En antikvarisk rivningsdokumentation innebär att byggnadernas historiska bakgrund presenteras liksom nuvarande funktion och status. Välbevarade äldre vägstationer har ett stort kulturhistoriskt värde, men uppmärksammas sällan och försvinner ofta obemärkta. Syftet med dokumentationen är således att kunskapen om helhetsmiljön ska bevaras, även om rivningsansökan godkänns.

Platsen har besökts vid två tillfällen varvid byggnaderna undersökts och fotodokumenterats. Till följd av att lokalerna är uthyrda till flera olika hyresgäster har åtkomsten varit begränsad. Interiörerna har därför endast kunnat studeras till viss del.

Dokumentationen har även bestått i en genomgång av arkivmaterial, i form av handlingar, ritningar och fotografier. Handlingar och ritningar har studerats vid Växjö kommunarkiv. Nybyggnadsritningar har dock inte funnits att tillgå. Historiskt fotomaterial som studerats tillhör främst Väg- och trafikhistoriska samlingen och har inhämtats från DigitaltMuseum.



Ekonomisk karta från 1952. Vågstationen omfattade ursprungligen hela det område som är markerat med vit inramning. Vid en reglering på 1980-talet delades området i två fastigheter. Den aktuella fastigheten är markerad med röd inramning.



Flygfoto över Ingelstad stationssamhälle från 1963. Vågstationen, till vänster i bild, ligger utmed gamla Växjövägen. I bildens övre högra hörn syns delar av det gamla stationsområdet. På motstående sida syns Torsjöns södra fjärd. Foto: Smålands museums fotoarkiv

Historisk bakgrund

Vägförvaltningen i Sverige

Skyldigheten att anlägga, röja och underhålla vägar ålåg under medeltiden, och i princip ända fram till vägväsendets förstatligande 1944, de jordägande bönderna. Ännu i början av 1800-talet bestod vägnätet främst av utvidgade gång- och kostigar. De långa och tunga transporter skedde främst under vinterhalvåret, då lättframkomliga vintervägar kunde plogas på isarna. I takt med industrialismen och ett ökande behov av att kunna utföra alla typer av transporter året om, blev det efterhand allt mer nödvändigt med en rationaliserad väghållning.

År 1881 fastställdes den första svenska väglagen som fördelade underhållsskyldigheterna efter taxeringsvärdet för alla fastigheter på landsbygden. Alla jordägare blev alltså skyldiga att underhålla vägarna, inte bara bönderna. Varje väghållningsskyldig fastighetsägare fick ett antal väglotter att underhålla i förhållande till fastighetens storlek. Dessa väglotter, som mot slutet av 1800-talet uppgick till ca 360 000 i hela landet, indelades i 368 väghållningsdistrikt. I regel utgjorde varje distrikt en socken, ett härad eller en tingslag. Fortfarande sköttes dock vägunderhållet med naturaprestationer, där varje väghållare bidrog med arbetskraft och material.

Bilismens framväxt under 1900-talets början medförde att den i princip medeltida väghållningsorganisationen blev ohållbar. Naturaprestationerna övergick mer och mer i kontant vägskatt och vägunderhållet övertogs av vägkassor, en för varje väghållningsdistrikt. Vägkassorna fick sina inkomster från dels vägskatter, dels statsbidrag. Kassorna förvaltades av vägstyrelser, som anställde vägmästare och vägarbetare.

Genom 1934 års väglag (som trädde i kraft 1937) upphörde naturaväghållningen helt, och väghållningsdistrikten slogs samman till 170 vägdistrikt. I Kronobergs län fick dessa distrikt en omfattning motsvarande respektive härad, där Konga, Uppvidinge, Norrvidinge, Kinnevald, Allbo och Sunnerbo utgjorde varsitt vägdistrikt. Väghållningen kunde nu skötas mer rationellt genom att möjligheterna till maskinell väghållning ökade. Den var dock fortfarande en kommunal angelägenhet.

År 1944 förstatligades vägarna och väghållningen på landsbygden. Kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (VoV, senare Vägverket), som tidigare mest fungerat som en kontrollerande myndighet, övertog nu det direkta ansvaret för byggande och underhåll. I varje län inrättades en vägförvaltning. Vägmästare och -arbetare som arbetat åt vägstyrelserna fick i stor utsträckning bibehålla sina tjänster, men fick istället statlig anställning. Eftersom personal och maskiner behövde lokaler, uppfördes ett nät av vägstationer i hela landet. I vissa distrikt hade sådana funnits redan tidigare, men med stor variation avseende storlek och utformning. Från 1945 byggdes nya vägstationer efter typritningar och de gamla kompletterades med nya byggnader.

Den statliga väghållningen medels vägförvaltningarna ute i landet fortsatte på detta sätt i stort sett ända fram till 1992. I och med en stor omorganisation delades Vägverket in i en myndighetsdel och en produktionsdel. Samtidigt indelades landet i ett antal större väghållningsregioner och produktionsområden, vilket innebar att vägförvaltningarna upphörde och vägstationerna avvecklades.



Foto av förrådsbyggnad nr 6, Ingelstad vägstation, från sent 1940-tal eller tidigt 1950-tal. Foto: Väg- och trafikhistoriska samlingen

Vägstation G7 i Ingelstad

Vägstationen i Ingelstad ligger på en fastighet som avsöndrades från den intilliggande Klintgården år 1918. Fastigheten benämndes då Ingelstad Bengtsgård 3:49 "Nygården". Exakt när den första vägstationen inrättades på platsen har inte kunnat klarläggas, men det ter sig sannolikt att det skedde i samband med eller strax efter avstyckningen. Av denna äldre vägstation finns idag tre ekonomibyggnader kvar, vilka genom sitt välbevarade yttre torde kunna dateras till tiden omkring 1920. Dock ska betonas att detta inte kunnat fastställas. En källa (Östra Torsås Hembygdsförening) anger att dessa uppfördes samtidigt som vägmästarbostaden 1936.

I och med väghållningsdistriktens sammanslagning år 1934 bildades Konga vägdistrikt. Denna omorganisation var troligen bidragande till att vägkassan år 1936 lät uppföra en tjänstebostad för vägmästaren, i direkt anslutning till vägstationen i Ingelstad. Byggnaden, som alltjämt finns kvar, fick ett tidstypiskt funktionalistiskt yttre med reveterade fasader och var med stor sannolikhet ett kataloghus, kanske beställt från någon av Smålands många husfabriker.

År 1942 inkom Vägstyrelsen i Konga vägdistrikt till byggnadsnämnden i Ingelstad stationssamhälle med en tillståndsansökan om nybyggnad av garage med smedja och reparationsverkstad. Ansökan godkändes och vägstationen kompletterades således med två nya byggnader, uppförda helt eller delvis i tegel och med reveterade fasader. I den ena byggnaden inrymdes även ett kontor för vägstationens administration.

Två år senare, 1944, förstatligades det svenska vägväsendet och i samband med detta övertog staten vägdistriktens vägstationer, så även vägstation G7 i Ingelstad. I samband med övertagandet genomförde VoV:s Förråds- och verkstadsbyrå en omfattande fotodokumentation av de vägstationer man förvärvade, vars innehåll nu kunnat studeras för att få en bild av hur vägstationen i Ingelstad tedde sig i slutet på 1940-talet. Byggnaderna var samlade kring en stor grusplan med två infarter från gamla Växjövägen. På grusplanen fanns jämte byggnaderna två

bränslepumpar och en hög kommunikationsmast, vilka ej längre finns kvar. Av bilderna framgår även att man hade flera fordon och maskiner, bl.a. lastbil med flak, gruselevator och sorteringsverk.

I början på 1960-talet uppfördes en ny vägstation i Ingelstad. Dit flyttade vägförvaltningen och den gamla vägstationen överläts istället till Fortifikationsförvaltningen. I byggnaderna installerade sig nu bastroppen tillhörande F17:s krigsflygbas i Uråsa. Förråd och garage lämpade sig för bastroppens fordon, och i vägmästarens f.d. bostad flyttade bastroppchef Rune Melldén med familj in. I garaget med kontorsdel från 1942 iordninggjordes även förläggingsutrymmen, där värnpliktiga tidvis inhystes.

Under en period i början på 1970-talet utnyttjades huvudbanan på Uråsa flygplats för reguljär civiltrafik. År 1975 stod dock en ny flygplats färdigställd, strax norr om Växjö. Bastroppen blev därefter permanent placerad inne på flygbasområdet i Uråsa och lämnade nu den gamla vägstationen. Staten (Fortifikationsförvaltningen), som inte längre hade någon användning av anläggningen, överlät fastigheten till Växjö kommun i utbyte mot en rad byggnader som kommunen låtit uppföra på Uråsa flygplats, bl.a. hangar, reservkraftverk, trafikledartorn, garage och expeditionsbarack. Mellanskillnaden utgjorde 55 000 kr vilka staten erlade kontant genom insättning i Sparbanken Kronoberg för Växjö Flygplats AB:s räkning.

Bastroppchef Melldén blev dock kvar i vägstationens gamla tjänstebostad under lång tid. Bostaden styckades av 1970 och i maj 1980 överlät Växjö kommun ytterligare en del av fastigheten till Melldén, i utbyte mot en annan. I och med detta delades vägstationens byggnadsbestånd upp i två delar, varav tjänstebostaden och 1 ½ ekonomibyggnad bildade en egen fastighet. Den förrådsbyggnad som hamnade i gränsen mellan fastigheterna ålade sig kommunen att riva, senast den 10 oktober 1980, men av okänd anledning genomfördes aldrig rivningen.

Senare samma år, i oktober 1980, undertecknade kommunen ytterligare ett bytesavtal och den gamla vägstationen hamnade nu i privat ägo. Vid denna tid är det känt att Östra Torsås Taxi ek förening hyrde några av byggnaderna, bl.a. hus 6 som användes till garage för föreningens skolbuss. Återigen ålade sig kommunen att riva den på gränsen mellan fastigheterna belägna förrådsbyggnaden, men detta skedde bevisligen inte nu heller.

Vägstationen har således bevarats in i våra dagar, mer eller mindre intakt. Vissa ändringar och tillbyggnader har genomförts till följd av att verksamheten förändrats. Byggnaderna är sedan fastighetsregleringen 1980 uppdelade på två fastigheter, varav tjänstebostaden och 1 ½ förrådslänga styckats av. Objekten på den aktuella fastigheten Ingelstad 3:49 uppgår idag till 3 ½. I byggnaderna huserar inte mindre än åtta hyresgäster, varav en är Ingelstad Skytteklubb.



Foto från 1960- eller 70-talet. Foto: Växjö kommunarkiv



Vägstationen i vy mot öster, 2023. Jämför med bilden ovan. Bägge fotona är tagna på ungefär samma plats vi Gamla Växjövägen. Notera att båda byggnaderna från 1942 med putsade fasader idag är klädda med plåt.



Foto från sent 1940-tal eller tidigt 1950-tal. Foto: Väg- och trafikhistoriska samlingen



Vägstationen i vy mot nordväst, 2023. Jämför med bilden ovan, notera grindstolpen. Förrådsbyggnaden närmast till höger tillhör den intilliggande fastigheten sedan en fastighetsreglering 1980. Nästföljande förrådsbyggnad (hus 4) ligger i gränsen mellan fastigheterna och är alltså delad.



Aktuell satellitbild. Fastighetens gränser är markerade med vitstreckad linje. Byggnaderna på fastigheten är rödmarkerade och numrerade enligt följande: 1. Förrådsbyggnad (hus 6), 2. Förrådsbyggnad (hus 4), 3. Garage med smedja, 4. Garage med kontorsdel.

Utformning och status

Hus 6 förrådsbyggnad

Hus 6 tillhör de äldre byggnaderna på platsen och härstammar troligen från tiden omkring 1920. Byggnaden, som är förlagd utmed fastighetens nordvästra gräns, utgjorde tidigare förråd och fordonsförvaring men är idag anpassad för den lokala skytteklubbens verksamhet.

Exteriört är den ursprungliga karaktären till stora delar bibehållen. Byggnaden står på en hög sockel av huggen sten och har fasader klädda med faluröd träpanel av liggande, fasade bräder. Taket, som ursprungligen hade täckning av papp, är täckt med korrugerad, omålad plåt. Vid norra gaveln finns en tillbyggnad från 2005, som är lägre än den ursprungliga byggnadskroppen. Tillbyggnaden står på en betonggrund och har fasader av röd locklistpanel, samt taktäckning av grön takpanneplåt.

Östra långsidans fönster är i huvudsak ursprungliga träfönster av tvåluftstyp, med bred mittpost, spröjs och sex rutor i varje båge. Ett fönster är dock utbytt mot ett nytt, med modernt planglas utan spröjs. Mellan fönstren finns panelklädda ventilationsluckor på gångjärn. Fönstren i västra fasaden är sannolikt ursprungliga, men är av mindre snitt med en luft. Samtliga fönster och foder är vitmålade. På södra gaveln finns en hög, blåmålad dubbelport med liggande panel. Porten är igenspikad på insidan och kan inte öppnas. Den ursprungliga huvudingången utgör idag

innerdörr mellan tillbyggnaden och den ursprungliga byggnadskroppen. Byggnaden nås istället via en ny ytterdörr i tillbyggnaden.

Interiören är mycket förändrad. Ett större utrymme innanför den blå porten har anpassats till skyttebana. Byggnaden har i övrigt inretts som klubblokal för skytteföreningen. Till följd av de många ändringarna, där bland annat nytt golv gjutits ovanpå det gamla och flertalet fönster byggts igen på insidan, finns få synliga spår av äldre verksamheter bevarade.



Förrådsbyggnad (hus 6), 2023. På östra långsidans fasad, till höger i bild, finns en nummerskylt som anger nr "6". Byggnaden bedöms exteriört mycket välhållen och är viktig ur ett miljöskapande perspektiv. Byggnaden bör bevaras som en rest av den gamla vägstationen.



Förrådsbyggnad (hus 4), 2023. På södra fasaden som syns i bild hänger en skylt som anger nr "4".

Hus 4 förrådsbyggnad

Hus 4 är en förrådsbyggnad, enkel men gedigen, som är belägen utmed fastighetens nordöstra gräns där den delvis fortsätter in på grannfastigheten. Även denna byggnad härstammar sannolikt från tiden omkring 1920, exteriört liknar den mycket hus 6. Den står på en sockel av huggen granit och har fasader klädda med liggande, faluröd träpanel av fasade bräder. Södra takfallet är täckt med korrugerad svart plåt, varunder finns rester av äldre papp. Norra takfallet har en äldre taktäckning av skivtäckt plåt. På östra gaveln finns ett litet plåtklätt skärmtak med väggbeklädnad av fibercement/eternit.

Södra långsidans fönster är parställda med två lufter i vardera fönster och tre rutor i varje båge. Ovan fönstren finns även panelklädda ventilationsluckor på gångjärn. Norra långsidans fönster är utförda på samma sätt, men har endast två rutor i varje båge. Samtliga fönster och foder är ursprungliga, av trä och vitmålade. Byggnaden har tre ingångar, varav samtliga är placerade i södra långsidans vägg. Dessa ingångar utgörs av dels en enkeldörr, dels två dubbelportar, varav alla tre har liggande panel och är målade med oljefärg i en bleknad, blå kulör.

Invändigt är byggnaden avdelad i tre separata förråd. Förändringar har skett, bl.a. har nya skiljeväggar uppförts mellan förråden, men trots detta är interiören relativt välhållen. I taket och på väggar finns ursprunglig bemålning med blå oljefärg. Här finns även äldre fast hyllinredning och några äldre belysningsarmaturer, samt utanpåliggande eldragningsarmaturer och ljusknappar av bakelit, etc.



Garage med smedja, sydfasad med garageportar, 2023.

Garage med smedja

Byggnaden, som inrymmer garage och smedja, härstammar från 1942 och är överlag mycket gediget byggd med tanke på dess funktion. Huset ligger längst i norr på fastigheten och står på en gjuten sockel. Fasaderna är putsade men har senare klätts med korrugerad röd plåt. Taktäckning är sannolikt ursprunglig och består av enkelfalsad plåt lagd med skivtäckning.

Samtliga fönster är av typisk 1940-talskaraktär, med tre lufter och utan spröjs. Garageportarna, varav tre är placerade i södra fasaden och en på västra gaveln, är dock utförda med småspröjsade rutor. I södra gaveln finns ytterligare en ingång, i form av en glasad enkeldörr, som nås via en gjuten trappa med smidesräcke.

Interiören har endast delvis kunnat studeras. Utrymmena används idag som verkstad och förråd.



Garage med kontorsdel, södra gaveln och östra långsidan, 2023. Kontorsdelen är placerad närmast byggnadens södra gavel, till vänster i bild.

Garage med kontorsdel

Byggnaden är belägen utmed fastighetens sydöstra gräns och härstammar från 1942. Byggnaden består av flera garage och ett kontor, varav kontorsdelen är inrymd i byggnadens södra del. Under 1960-talet hade bastroppchef Rune Melldén sitt kontor här och under vissa tider inrymdes även värnpliktiga i byggnaden.

Huset är till sitt yttre utfört likt garaget med smedja, med enkelfalsat plåttak och putsfasader som klätts in med korrugerad plåt, ovan en gjuten sockel. Även garageportarna är av samma typ med småspröjsade fönster, varav tre är utförda som dubbelportar. Samtliga fyra portar är placerade i västra fasaden. Fönstren är dock utförda som spröjsade tvålufts-fönster med sex rutor i varje båge.

Den tidigare plåtinklädda skorstenen ersattes med nuvarande av tegel på 1950-talet. En ursprunglig ingång till kontorsdelen på södra gaveln finns inte längre kvar, utan har ersatts med nytt fönster och källaringång.

Kulturhistoriskt värde

Vägstationens byggnader bildar tillsammans en kulturhistoriskt intressant plats som bedöms ha vissa samhällshistoriska och kontinuitetskapande värden. Hus 6 bedöms även ha ett miljöskapande värde.

Vägstationen har ett samhällshistoriskt värde genom att den berättar om en tid då underhållet av vägar övergick från väghållningsplikt för markägare till en gemensam samhälls angelägenhet. Den begynnande bilismen frambringade behovet av vägstationer för rationell väghållning, som i takt med teknikens utveckling och ett allt större samhällsligt ansvarstagande utökades med nya byggnader. Detta skeende kan, tack vare att byggnadsbeståndet till stora delar är intakt sedan 1942, tydligt avläsas av platsen.

Den samlade bebyggelsen har även ett visst kontinuitetsvärde. Av vägstationens äldre byggnader finns de tre förrådsbyggnaderna kvar. Tjänstebostaden tillkom på 1930-talet och nya garage med smedja respektive kontorsdel tillkom 1942. Om än förändrade till det yttre finns samtliga dessa byggnader bevarade. De har utgjort ett bestående inslag i miljön och de olika tidsperioderna vid vilka de tillkommit kan i viss mån utläsas i den fysiska miljön.

Hus 6 är genom sitt läge och relativt välbevarade exteriör viktig för gatubilden och den kringliggande miljön. Byggnaden har således ett miljöskapande värde.

Antikvariska rekommendationer

Byggnaderna på fastigheten besitter onekligen kulturhistoriska värden. Detta till trots är bedömningen att flera rivningar kan realiseras. Rekommendationen är dock att hus 6, med tanke på dess hävdvunna ålder, höga exteriöra autenticitet och miljöskapande värde, bör undgå rivning.

Byggnaders ålder utgör i sig inget argument för att en byggnad ska anses särskilt värdefull, men av boverkets byggregler framgår att byggnader som tillkommit före 1920-talets bebyggelseexpansion idag utgör en så pass begränsad del av byggnadsbeståndet att de bör betraktas som särskilt värdefulla. I detta fall har inte byggnadens ålder kunnat fastställas med säkerhet. Byggnadens miljöskapande värde är dock av sådan dignitet att ett bevarande likväl bör eftersträvas, oberoende av ålder.



Ludwig Svensén

Källförteckning

Montelius, Jan-Olof. (red.) 2000. Svensk vägadministration - en historisk översikt.
Bebyggelsehistorisk tidskrift: Vägar och vägmiljöer. Uppsala: Swedish Science Press, 15-22.

Smålands museums bildsamling

Statens maritima och transporthistoriska museer. 2018. *Väghistoria*.
<https://www.smtm.se/museer-och-samlingar/vaghistoriska-samlingarna/vagens-historia>
(Hämtad 2023-02-23).

Väg- och trafikhistoriska samlingen (via DigitaltMuseum)
<https://digitaltmuseum.se/owners/S-VVM>

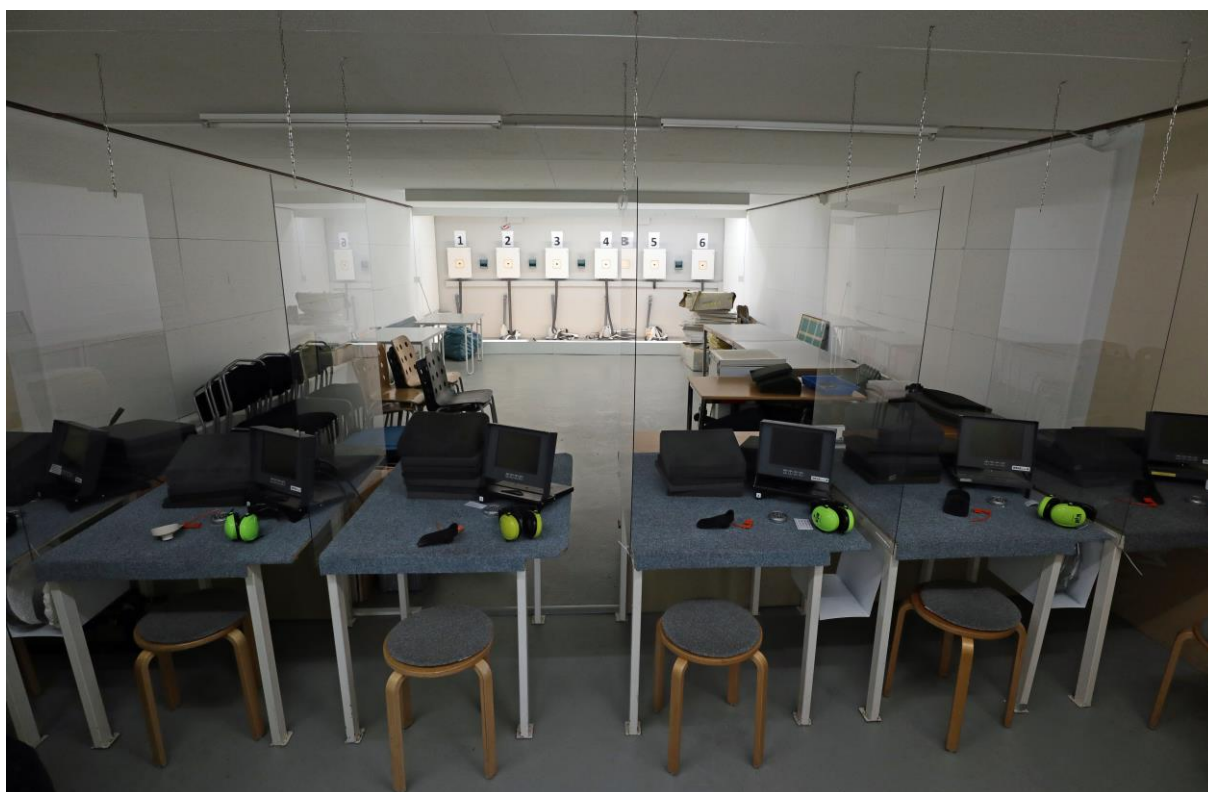
Växjö kommunarkiv

Östra Torsås Hembygdsförening

Bildbilaga



Förrådsbyggnad (hus 6), sent 1940-tal eller tidigt 1950-tal. Foto: Väg- och trafikhistoriska samlingen



Hus 6, interiörbild av skjutbana. Foto från 2023.



Förrådsbyggnad (hus 4). Till höger i bild syns en djupborrad brunn med plåttäckning, vilken idag är grusfylld.
Foto: Väg- och trafikhistoriska samlingen



Hus 4, 2023.



Garage med smedja. Foto från sent 1940-tal eller tidigt 1950-tal. Till höger syns en av tre bränslepumpar som fanns på platsen. Foto: Väg- och trafikhistoriska samlingen



Garage med smedja, 2023.



Garage med kontorsdel. Foto från sent 1940-tal eller tidigt 1950-tal. Notera den plåtinklädda skorstenen. Foto: Väg- och trafikhistoriska samlingen



Garage med kontorsdel, 2023.



Vägmästarens tjänstebostad. Foto från sent 1940-tal eller tidigt 1950-tal. Foto: Väg- och trafikhistoriska samlingen



Tjänstebostaden, 2023. Bostaden har styckats av tillsammans med 1 ½ förradslänga och utgör idag en egen fastighet.