

sikter. Den väcker frågor om mångtydiga och laddade begrepp som autenticitet, äkthet, upplevelse, fiktion, och borde vara angelägen läsning för såväl museimän som 1700-talslajvare – och många andra.

Merit Laine

Docent i konsthvetenskap
merit.laine@telia.com

Gunilla Linde Bjur (text), Krister Engström (foto), *Stationshus. Järnvägsarkitektur i Sverige*. Balkong förlag 2010, 512 s. ISBN 978-91-85581-16-0

En gång var järnvägsstationen den svenska landsbygdens viktigaste samlingsplats, den verkliga kontakten med den stora världen. Det var en plats för rörelse och frihet, men också för avsked och vemod. En motsägelsefull miljö, som inspirerat många från författare och konstnärer till filmregissörer och fotografer. Stillheten efter det sista kvällståget, perrongens ödslighet och spåren som försvinner i fjärran. Den tysta väntsalen, som nyss sjöd av liv, de bruna bänkarna, panelerna med de urblekta affischerna. Och naturligtvis den obligatoriska vågen, som nästan aldrig någon vägde sig på men som ändå alltid fanns där. Allt detta hör numera till en svunnen tid, en tid då järnvägen fortfarande dominerade transporterna till lands och där det ännu var möjligt att lösa en tur och retur.

Nu är det andra tider. Järnvägssta-

tionen har blivit resecentrum med olika servicefunktioner, i den mån den inte lagts ned eller blivit ersatt av ett enkelt, prosaiskt vindskydd. Här och var står kanske det gamla stationshuset kvar, tomt och igenbommat eller också ombyggt till privatbostad. I bästa fall finns stationsnamnet kvar på fasaden, där man med viss möda kanske också kan läsa sig till höjden över havet och avståndet till Stockholm.

Kring det förra sekelskiftet nådde järnvägsbyggandet sin höjdpunkt i Sverige. Stationer och andra till järnvägen knutna byggnader uppfördes i rask takt över ett väldigt geografiskt område, från Lappland i norr till Skåne i söder. Och nu var det inte enbart trä som användes som byggnadsmaterial – vilket varit det dominerande alltsedan järnvägens barndom på 1850-talet – utan också sten. Statens järnvägar hade ett eget arkitektkontor, där ingenjörsofficeren Adolf Wilhelm Edelsvärd, den förste chefsarkitekten, tidigt stakat ut vägen. Han följdes av Folke Zettervall, som kom att förvalta arvet från pionjärtiden väl, samtidigt som han utvecklade och också förändrade järnvägsarkitekturen med Krylbos magnifika stationshus med sina hörntorn, taksprång och ornamentala murverk som det kanske mest berömda exemplet. Till de betydelsefulla arkitekterna hörde också den funktionalistiskt skolade Birger Jonson som förde in nya strömningar i järnvägsarkitekturen, där Falköpings central från 1935 bildade utgångspunkt.

Men tjugo år senare hade bilden blivit en annan. Från 1950-talet hade bilar och bussar tagit över mycket av transporterna och investeringarna styrdes allt mer över till vägbyggen. Statens järnvägar avvecklade sitt arkitektkontor, och sedan staten



hade tagit över nästan hela järnvägsnätet upphörde tågtrafiken på allt fler linjer. Mellan 1950 och 1971 lades omkring 130 bandelar ned liksom ett stort antal stationer. Många av dessa bomrades igen och förföll och stationshusen blev för många nu istället en symbol för den tid som varit. Det skulle dröja till oljekrisen på 1970-talet innan man sakta åter började inse tågets fördelar. Men det är egentligen först nu på 2000-talet som vi glädjande nog har kommit dithän att nya järnvägar byggs och nya stationer invigs, låt vara i en betydligt mindre omfattning än vid förra sekelskiftet.

Under närmare hundra år var järnvägen också en viktig uppdragsgivare för arkitekterna. Oavsett om det gällde en liten landsortstation – sedan 1800-talet ofta uppförda efter särskilda typritningar – eller en större centralstation, lades alltid ned stor omsorg på dessa byggnader och miljöer. Få är väl de kategoribyggnader där 1800-talets och 1900-talets alla arkitekturströmningar sammanfattas så väl som just i järnvägsstationerna, från de pittoreska, närmast villalikhande husen med sina sirliga träutsmyckningar via den nationalromantiska borgarkitekturen och den fornnordiska träbyggnadstraditionen till funktionalismens sparsmakade formspråk och 1950-talets enkla envåningshus i putsat tegel.

Samma omsorgsfulla engagemang kännetecknade också de arkitekter som var engagerade för de olika järnvägar som drevs i privat regi. Hit hörde till exempel de exceptionellt produktiva bröderna Axel och Hjalmar Kumlien, som engagerades för Bergslagens järnvägar, Erik Lallerstedt, som ritade stationshus i jugendstil vid linjen Ängelsberg–Vansbro och Yngve Rasmussen, som var verksam vid ett flertal banor i Dalarna, Västergötland, Värmland, Småland och Halland.

Men trots den centrala rollen och den stora utbredningen var stationshusen som forskningsobjekt däremot ingen som egentligen hade brytt sig om, annat än punktvis, förrän i slutet på 1980-talet. Då gav Gunilla Linde Bjur, numera professor i arkitekturens teori och historia vid Chalmers i Göteborg, ut en bok om Edelsvärd och hans 297 stationshus, *Stationshus 1855–1895. A.W. Edelsvärd som järnvägsarkitekt* (1989). Det var början på en forskningsinsats som fortsatte med avhandlingen *Arkitekt vid industrialismens genombrott Adolf Edelsvärd en yrkesbiografi* (1999), där hon också tog upp hans mera okända insatser som arkitekt och som nu kan sägas ha nått sin kulmen med den magnifika volymen *Stationshus. Järnvägsarkitektur i Sverige* med storartade fotografier av arkitekturfotografen Krister Engström. På drygt 480 sidor får vi här i kronologisk ordning läsa om nästan allt som har haft med svensk järnvägsarkitektur att göra, från de första järnvägsarkitekterna och landsbygdens och städernas stationshus och banhallar till stationshuset som resecentrum och det nya millenniets järnvägsarkitektur, där järnvägsstationen inte nödvändigtvis behöver ligga centralt. Så är till exempel fallet i Laholm där den nya stationen ligger tre kilometer öster

om staden, betecknande kallad ”det lilla huset på prärien”.

Det är inte svårt att bli imponerad av Lindes och Engströms bok och den forskningsinsats som ligger bakom den. Även om författaren sedan tidigare är väl förtrogen med ämnet har mycket nytt förts till, nya frågeställningar och framför allt ett helhetsgrepp om stationshusen, sedda i ett långt perspektiv. Allt detta presenteras på en enkel sakprosa, tacksamt befriad från tyngande vetenskapliga modeord och märkvärdiseringar vilket gör att även de som saknar fackkunskaper i arkitektur- och järnvägshistoria med god behållning kan ta del av innehållet. De många bilderna – ofta så fint komponerade, att själen i byggnaderna verkligen märks utan att den sakliga dokumentationen därför reduceras – bidrar också till det positiva intrycket. När boken sedan är läst och bildmaterialet studerat har man fått en så långt det är möjligt heltäckande bild av den svenska järnvägsstationens utveckling, satt i förhållande till det samhälle som en gång lät uppföra och så småningom också avveckla många av dem.

En del av bokens fotografier är gamla, men de flesta är nytagna. Här blandas stort och smått, hela byggnader och detaljer, nedlagda stationer och sådana som är i bruk liksom helt nya stationsmiljöer. Däremot finns det mindre av ritningar och planer, annars reguljära inslag i en framställning av detta slag. Kanske kan detta upplevas som en brist, men eftersom boken i övrigt är så slösande rikt illustrerad har man fördrag med detta. Till fördelarna med boken hör vidare de biografiska skisser över järnvägsarkitekterna, inte bara de som var engagerade i Statens järnvägar utan också de vilka var knutna till privata järnvägsbolag. Kända arkitekt-

namn blandas med mindre kända, där också deras övriga produktion kortfattat nämns.

Finns det då ingenting att anmärka på i denna bok? Omfånget kan kanske avskräcka en och annan, men det hade knappast varit möjligt att med den ambition och inriktning som författaren och fotografen förelagt sig göra boken mindre. Lite synd kan det dock kännas att så många andra till järnvägen knutna byggnader inte finns med, lokstallar, ställverk, godsmagasin. Men av utrymmesskäl har detta naturligtvis inte varit möjligt, och det är ju järnvägsstationen som står i centrum för författarens intresse, inte hela järnvägsmiljöer. Däremot borde boken ha formgivits på ett annat sätt, ty på många ställen har bilderna tyvärr placerats rakt över mittvecket. Detta är irriterande och förstör lite av upplevelsen av de eljest så välkomponerade fotografierna. Hade boken istället fått ett liggande format hade detta inte behövt ske.

Det är alltså ett sant nöje att ta del av Linde-Bjurs och Engströms bok. Ett viktigt kulturarv som de allra flesta har eller har haft någon relation till presenteras på ett mycket tilltalande sätt. Så varför inte – trots att boken väger en hel del – ändå ta med den på nästa järnvägsresa. Det är onekligen ett angenämt sätt att både lära sig något och få en visuell känsla för de stationer som tåget obönhörligen far förbi.

Bo Lundström

Fil. dr, i. arkivarie i Krigsarkivet
bo.lundstrom@riksarkivet.se