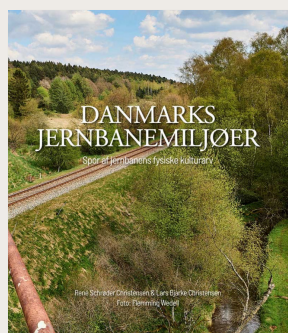


Anmeldelser

124



Rene Schrøder Christensen og Lars Bjarke Christensen. *Danmarks Jernbanemiljøer*. Spor af jernbanens fysiske kulturarv, fotos: Flemming Wedell, Syddansk Universitetsforlag & Danmarks Jernbanemuseum, Odense 2022, 288 s. ISBN 978-87-408-3430-7. 299 kr.

De to forfattere er begge tilknyttet Danmarks Jernbanemuseum i Odense og har taget handsken op og skrevet en bog om kulturmiljøer, der har med jernbanen at gøre. Flere tidligere medarbejder på museet har været inde over, så det må betragtes som et institutionelt værk. Derudover er bogen fyldt med mange nutidige fotos taget af den fremragende fotograf Flemming Wedell. Indledningsvis skal fremhæves, at hvert hovedkapitel indledes med et Danmarkskort, der markerer, hvor fotos i kapitlet stammer fra – det er meget illustrativt og viser, at i stort set alle kapitler kommer vi godt rundt i landet. Bogen er organiseret i 5 hovedkapitler med et antal underkapitler, dertil kommer indledning og registre bagerst.

I indledningen gøres nogle overordnede overvejelser over jernbanens rolle i Danmarkshistorien. Det er 1800-tallets "vigtigste

og mest dramatiske landskabsforanderende kraft, som efterlod sig spor overalt og skar det danske landskab igennem på kryds og tværs" (s. 7). Samtidig fremhæves, at beskæftigelse med jernbaner griber ind i mange andre "historier": industrihistorie, transporthistorie, arkitekturhistorie, kulturhistorie og mentalitetshistorie. Det er dette kapitel-opdelingen til en vis grad afspejler. Derudover er der fuld bevidsthed om, at jernbanen hele tiden udvikles – og at synet på jernbanen ændrer sig. Det betyder, at der kan være dele af jernbanesporene, som ikke længere er i brug. Jernbanenettet nåede sit maksimum i 1929 med 5.500 km. spor, hvorefter nedlæggelser af jernbaner begyndte, fordi jernbanen gradvis tabte konkurrencen til biltrafikken (biler, lastvogne, busser) – men der kommer hele tiden nye baner til. Det indebærer også, at ikke alle dele af de opgivne jernbaner er bevaret, dels fordi de kan være overlejlret af nyere anlæg på stedet, dels fordi bevaringsaspektet ikke har haft det samme fokus alle steder til alle tider. Kun få dele af jernbanen er fredet, og det meste er bygninger. Men der findes utallige små levn efter jernbaner i landskabet, som bogens mange fotos viser.

I kapitlet Jernbanens miljøer behandles spørgsmålet om sammenhængende miljøer fremfor enkeltstående elementer. Der skelnes mellem 'en hel jernbanestrækning med mange stationer og anlæg' og et jernbanemiljø, som altså er af mere begrænset omfang, men som er i fokus i bogen. I et underkapitel behandles 'byerne langs jernbanen' og de mange forskellige bytyper, som jernbanen berører, enten gamle købstæder

eller nyanlagte byer som følge af jernbanen (ægte stationsbyer). Karakteristisk er, at jernbanen kommer på et tidspunkt, hvor byerne ikke har udviklet sig væsentligt og derfor kommer stationerne meget tæt på centrum af de gamle købstæder. I næste underkapitel kommer vi ud i landskabet og får indblik i de spor, som jernbanen sætter, når den er blevet opgivet, både i form af spor og dæmninger, broer og tunneller, som der senere er et særskilt kapitel om med vægt på fungerende anlæg, signalanlæg m.v. Velkendt er historien om 'den genfundne bro', der blev gravet fri 2014-15 på den nedlagte strækning mellem Horsens og Bryrup.

Næste hovedkapitel hedder "Jernbanen som system" og behandler det, man hælder i banerne som et rør, hvor det kommer ud i den anden ende, både mennesker og gods. Igen kommer sporanlæggene til behandling, især de store pladskrævende anlæg ved centrale stationer, som i København og Fredericia. Også nye anlæg som banen over Køge Nord, letbanerne i Århus og Odense samt metroen i København behandles. I samme kapitel kommer også mange bygninger i spil, især stationsbygninger, og de arkitekter, som har stået for deres tegninger; her fremhæves især Heinrich Wenck som den mest produktive. Også værkstedbygninger, remiser, vandtårne, stalde, og mere ydmyge bygninger som retirader og et enkelt ledvogterhus er blevet afbildet. Det sidste er sket i underkapitlet om sikkerhed og kommunikation, hvor ledvogterhuse tidligere udgjorde et væsentligt element og et markant indslag i landskabet ved krydsning mellem skinner og veje. I forbindelse med bygning-

gen af broer fremhæves, at mange gravhøje måtte lade livet for at levere sten til anlæggene. Et særligt underkapitel er blevet viet til havnene, som hører hjemme i sammenhæng med jernbaner som knudepunkter på transporten af varer, der transporteres med skib. Det hører også naturligt hjemme i industrisamfundet.

Det næste hovedkapitel hedder jernbanens virksomhed – igen behandles her de produkter som jernbanen transporterede: Gods og dets opbevaring i særlige pakhuse, samt passagerer og deres ophold på stationerne. Fokus er desuden rettet mod medarbejderne i afsnittet administration og velfærd med tjenesteboliger og opholdslokaler. Også generaldirektoratets lokaler først på Gl. Kongevej og siden i Sølvgade er viet et opslag, ligesom privatbaners administrationsbygninger heller ikke er forbigået. Et underafsnit er viet til sammenhængen med militæret med vægt på de særlige anlæg, som har en militær forklaring. Militæret var jo i krigstilstand dybt afhængig af jernbaner.

Et hovedafsnit har overskriften Jernbanen som industri. Det dækker over, at jernbanen er storforbruger af industrielle produkter som skinner og lokomotiver. I første omgang var de importerede, fra jernbanens moderland England eller fra Tyskland, senere kom der også gang i danskproducerede lokomotiver. Men materiellet skulle også vedligeholdes, og det medførte dels særlige bygninger (remiser) ved udvalgte stationer, dels organisering af arbejderne i kolonner, som kunne få opført små kolonihuse ude i terrænet til deres ophold i pauserne. Endelig er et afsnit viet de forskel-

lige produktioner, som gjorde brug af jernbanen til at fragte gods til og fra fabrikkerne. Det gjaldt f.eks. papirfabrikkerne tre forskellige steder i landet (Silkeborg, Dalum og Næstved) eller sukkerfabrikker, som også havde deres egne skinneanlæg med saftstationer. Men også mere ydmyge anlæg, som fandtes i stort tal rundt i landet fremhæves: mejerier og slagterier.

Et sidste kapitel er helliget jernbanens fysiske efterliv og omhandler særlige erindringssteder, hvor personer med tilknytning til jernbanen har fået opstillet mindsten, især mindelunden i Fredericia; men også minder om togulykker, herunder bombninger under 2. verdenskrig. Sluttelig behandles bevarings- og især forfaldsproblematik på jernbanerelaterede anlæg. Meget er i forfald i landskabet, men der er også sket bevaring gennem at lægge nye funktioner ind i gamle anlæg (gentrifiering). Enkelte bygninger er fredede, men de mange ydmyge spor efter jernbanen er som regel overladt til tidens tand. I øvrigt er en nedlagt banestrækning af Slots- og Kulturstyrelsen i foråret 2024 fredet som fortidsminde i kraft af dens særlige bevaringsværdier – det drejer sig om den korte bane Rødekrø-Aabenraa, anlagt 1868 og endelig nedlagt i 2005 med den velbevarede og bygningsfredede Aabenraa Station. En banestrækning, som kun kort omtales i bogen.

Som det er fremgået, er det en fokuseret fremstilling, der behandler mange aspekter af jernbaner som fysisk kulturarv. Det er til tider en meget detaljeret fremstilling, som bliver resultatet, når man inddrager de mange fine fotos og læser de detaljerede

billedtekster, der giver uddybende forklaringer på de lokale forhold som illustreres. Fokus er på den fysiske kulturarv, og de eneste personer, der bliver omtalt, er arkitekterne, som stod bag bygningsværkerne. Men bogen er i sin detaljerede struktur meget præget af gentagelser. Skulle de være undgået, skulle den nok have været struktureret anderledes.

Som omtalt lægges der vægt på at se jernbaneelementerne i sammenhæng. Der ses på sammenhængende miljøer, som er bevaret, og som har relevans for jernbanehistorie. Men der er flere problematiske forhold, som bliver konsekvensen af den valgte tilgang. I praksis forekommer denne tilgang at være lidt for snævert afgrænset, og bevirker, at enten kommer hele jernbanemiljøet ikke med – de linjeformede kulturmiljøer med sporene i landskabet – eller også afskæres der i forhold til bymiljøer.

Forfatterne kommer indirekte til at berøre kulturmiljøbegrebet, der officielt defineres som "et afgrænset område, der afspejler væsentlige træk af den samfundsmæssige udvikling". Ideelt set burde jernbane-kulturmiljøer være linjeføringen (sporene) med tilhørende bygningsanlæg og andre anlæg (signaler mv.), ligesom for en anden type infrastrukturkulturmiljø: veje. De er begge karakteriseret ved at være linjer i landskabet med tilhørende anlæg. Et problem ved fremstillingen er, at vi ikke rigtig får illustreret de linjeformede kulturmiljøer i deres helhed, som det jo egentlig handler om, men kun brudstykkevis.

En anden tilgang kunne være at forfølge og gennemfotografere en eller to udvalgte banestrækninger, en eksisterende og en ned-

lagt, for at illustrere hele det linjeformede kulturmiljø fra ende til anden med de udvalgte synlige elementer, der måtte være at se langs banen.

Bogens i praksis lidt snævre tilgang har formentlig at gøre med, at vægten er på fotos taget på jorden. En anden måde at gengive jernbanelinjerne på ville være at anvende topografiske kort, der kan vise traceerne i landskabet og sporanlæggene i byerne. Den kronologiske sammenhæng kommer fint frem i teksten, men synes ikke rigtig at komme til udtryk gennem de mange fine ny-optagne fotos. Her kunne historiske fotos og/eller kort have været anvendt. Ligeså er f.eks. ikke omtalt eller illustreret de omlægninger af banerne, der fandt sted f.eks. i byer som Viborg og Skive, og som må have afsat sig spor (!) i bybilledet. Og det er lidt synd, at der ikke er fokus på disse elementer i den visuelle del. Også drone-fotos af jernbanestrækninger kunne være en moderne illustrationsmulighed.

Kulturmiljømæssigt kan man opfatte de byer, som stationerne ligger i, som by-kulturmiljøer, hvor stationsbygningerne indgår som tegn på, at de berøres af et jernbanekulturmiljø, der strækker sig videre ud med sporene; altså stationerne kan indgå i to typer kulturmiljøer: infrastruktur og by.

Alt i alt er der mange roser til den flot udstyrede bog, men også nogle faglige tidsler, som handler om de valg og fravalg, som er truffet. Invester i den, læs den og bliv klogere på jernbanehistorien, for hvornår kommer der igen en så flot bog om dette landsdækkende emne.

Per Grau Møller



Anna Lindgren, *Staten som Trädgårdsmästare. Järnvägens Planteringar från Naturförsköningsskost till Testamente*. Göteborgs Universitet 2022. 214 sider ill. ISBN 978-91-7963-113-0. Fås også digitalt: <https://gupea.ub.se/handle/2077/74044>.

Anna Lindgren har skrevet en koncis og inspirerende bog om parkerne ved de svenske statsbaners stationer og tjenesteboliger med fokus på vækstperioden 1855-1875 og forfaldsperioden 1955-1975. Afhandlingen indbragte forfatteren doktorgraden fra Göteborgs Universitet i 2022. Bogen har efterfølgende været med til at inspirere til dette temanummer af Fabrik & Bolig.

Historien er enkel, nemlig at der meget hurtigt indgik anlæggelse af parker omkring stationerne i forbindelse med etablering af stambanenet i Sverige, og at parkerne blev opgivet igen fra 1950'erne og særlig hurtigt efter 1971 ofte til fordel for parkeringspladser og vejbaner.

Udover at præsentere eksempler på jernbaneparker er det en analyse af den administrative organisation, som udførte parkeringen, og ændringerne i administrationens op-

fattelse, der er omdrejningspunktet i afhandlingen. Analysen gennemføres med afsæt i to nøglebegreber: modernitet og stigaafhængighed. Afhandlingen består af fem kapitler. En indledning med redegørelse for materiale, metode og forskningsoversigt; en analyse af organisationen, parker, planteskoler og de bagvedliggende ideer 1855-1875, der bygger på Lindgrens licentiafhandling fra 2020; en oversigt over perioden 1875-1955; en analyse af nedskæringer og nedlæggelser 1955-1975; og endelig en afsluttende analyse og diskussion af drivkræfterne bag forandringerne foruden en sammenfatning.

Anna Lindgren argumenterer for, at beplantningerne i midten af 1800-tallet sammen med de nye tekniske anlæg blev opfattet som en helhed. Det vil sige, at man ikke skelnede mellem nytte- og prydvækster, for prydvæksterne havde også en funktion eller var nyttige, de indrammede stedet og skabte orden. Ifølge Olof Eneroth (1825-1881), der fra 1864 havde ansvaret for parker og beplantninger ved Vestre Stambane, og som var en af fortalere for den samtidige naturforskønnelsesbevægelse, var jernbanen "en hel Kulturström, som med ens bryter sig fram genom våra bygder, och på den strömmen kommer smaken farande" (citat fra side 67). Den nye teknik hørte således sammen med en ny kultur, hvori smag, haver og skønhed indgik. Også de to chefarkitekter Adolf Edelsvärd (1824-1919) og Folke Zettervall (1862-1955), hvor af den sidste delvis var uddannet i København, mente, at de smukke beplantninger ved næsten alle stationer havde bidraget til at styrke befolkningens skønhedssans.

Lindgren gør den interessante iagttagelse, at det ikke er lykkedes for hende at finde nogen instruktion om anlæggelsen af parkerne ved de nye jernbaner, antagelig fordi der ikke findes nogen. Det tolker hun som udtryk for, at der har været konsensus i hvert fald i jernbaneorganisationen om at planterne hørte med til en moderne jernbane. De var en del af normen ved midten af 1800-tallet. Samtidig indgik jernbanerne og deres parker som en del af nationsopbygningen. I modsætning til vognene, der var indrettet til tre forskellige klasser, og de større stationer der tilsvarende havde tre forskellige ventesale, var jernbaneparkerne fælles, et sted hvor alle kunne sidde på bænke blandt blomster og vækster eller promenerer på grusstierne.

Lindgren dokumenterer desuden, at anlæggelsen og vedligeholdelsen af jernbaneparkerne og driften af egne planteskoler fra 1860'erne blev indlejret i den centrale administration af de statslige jernbaner på et niveau lige under Bandirektøren (den øverst ansvarlige), at trædgårdsdirektørerne var præget af et forskønnelsesønske, at det forblev virksomt indtil 1950'erne, og at der på den måde var etableret en stigmafhængighed, der var indlejret i organisationen og dens kultur. Men denne kultur kom under afgørende pres fra bilismen.

Med afsæt i kulturgeografen Allan Preds skelnen mellem industriel modernitet og høj modernitet, hvor bl.a. bilen og gennemfart blev idealer, ses opbygningsperioden som en del af den industrielle modernitet og nedbygningsperioden som forbundet med høj-moderniteten. Anna Lindgren henviser også

til sociologen Zygmunt Bauman, der beskriver, hvordan bilen gjorde det muligt at bevæge sig hurtigt fra punkt til punkt uden at stoppe og uden at se sig om, hvad der skulle ændre opfattelsen af det offentlige rum. Ifølge en anden kendt sociolog, Richard Sennett, ændrede det offentlige rum fra at udgøre en arena for ophold til et gennemfartsrum.

Efter Anden Verdenskrig tabte stationerne deres rolle som symboler for det moderne og som offentlige bygninger. I stedet blev målet for de svenske statsbaner, at stationsområderne skulle være effektive trafikpladser, der lettede hurtig passage. Det var i hvert fald delvis et resultat af bilismens stigende indflydelse og en reduktion af det samlede jernbanenet. Igen kombineres analysen af de fysiske ændringer med en undersøgelse af de bureaukratiske forandringer. Her ses et mønster, der begynder med en række rapporter med forslag om forskellige tiltag i form af "sweet talk", der ikke nødvendigvis blev realiseret, efterfulgt af mere hårdtslående tiltag som udplacering af parkområder i organisationen og fra 1961 af faldende bevillinger.

Udover at understrege stationsparkerne, planteskolerne og beplantningerne ved tjenesteboliger og langs banerne som en vigtig del af de samlede stations- og jernbanemiljøer gennemfører Anna Lindgren mange oplysende og inspirerende analyser. Men måske kunne diskussionen udvides til også at omfatte stationsparkerne i relation til landskabsarkitekturen efter 1945 og ikke kun i perioden 1855-1875, samt ikke mindst til den landskabsarkitektur, produktionsanlæg har indgået i?

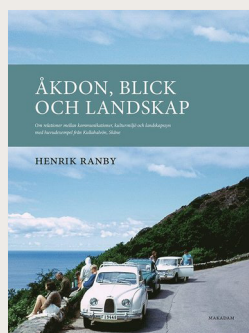
I dele af den amerikanske litteratur tales om "the machine in the garden", og hvor det blandt andet fremgår, at det litterære billede af den amerikanske fabrik før Borgerkrigen indgik i en pastorale – i modsætning til den engelske fabrik med dens røgskyer og underernærede arbejdere. Et eksempel er fabriksbyen Lowell (med vanddrevne tekstilfabrikker), hvor de besøgte efter de mange rejseberetningerne så forgæves efter høje skorstenene og sort røg. Med "den rationelle fabrik" kom der rygende skorstenene, men efter 1945 blev grønne omgivelser igen et ideal (Steven High, s. 74-91). Set i forhold til denne stærkt forenklet sammenfatning er det måske ikke så overraskende, at de nye jernbanestationer blev kombineret med parker, men snarere at de svenske statsbaner forlod eller stærkt nedtonede det grønne ideal fra 1950'erne, en periode hvor grønne industrikvarterer blev udlagt ikke alene i USA, men også i Danmark og antagelig i Sverige. Det er ikke nødvendigvis i modstrid med Lindgrens analyse, men kunne understrege den voldsomme omstilling af stationerne, der skete.

Endelig skal det noteres, at der mangler et register.

Caspar Jørgensen

Litteratur

Steven High, *Industrial Sunset. The Making of North America's Rust Belt 1969-1984*. University of Toronto Press 2003.



Henrik Ranby, Åkdon, Blick och Landskap. Om relationer mellan kommunikationer, kulturmiljö och landskapssyn med huvud-exempel från Kullahalvön, Skåne. Göteborg: Makadam 2020. 676 side illustreret. ISBN 978-91-7061-309-8. Pris 495 skr.

Henrik Ranby har skrevet en inspirerende bog om køretøjers betydning for landskabet og landskabsopfattelsen med området mellem Kullen og Söderåsen i Skåne som eksempel. Det er en lang bog og også en ambitiøs bog.

Formålet er for det første at dokumentere kommunikationsmiljøer. For det andet at udvikle vehikuloginen, det vil sige viden om køretøjer. For det tredje at øge forståelsen af det industrialiserede agrare landskab, kulturmiljøer, landskabsopfattelser, design og visuel kultur. For det fjerde i højere grad at anvende idehistorie, kunst- og litteraturhistorie i kulturmiljøforskning. Og endelig for det femte at skabe et forbedret videngrundlag for den regionale og kommunale planlægning.

I beskrivelsen af sin tilgang er forfatteren rundt om flere faglige traditioner. Afsættet

er Gregor Paulssons Svensk Stad og i det hele taget kulturhistorie som diskuteret af Peter Burke i *What is Cultural History* og Frykman og Löfgren *Den Kultiverade Människan*. Ranby ligger særlig vægt på forskellige aktørers skiftende opfattelser og gengivelser af landskaber over tid, som han mener har været underprioriteret indenfor bygningsbevaring. Som en anden inspirationskilde henviser han til den tyske kulturhistoriker Wolfgang Schivelbuschs undersøgelse af jernbanerejsens historie i 1800-tallet. I fortsættelse heraf peger Ranby på de forskellige synsindtryk, som skiftende typer køretøjer giver, og den forskellige status køretøjerne giver. Samtidig skaber forskellige transportsystemer særlige kulturmiljøer som landevejskroer, færgesteder, stationssamfund og bilismens benzinstationer, campingpladser, sommerhusområder og sovebyer.

Det er også en vigtig pointe for Ranby, at det geografiske område er en del af Skåne og ikke ligger ved en universitetsby. Dels fordi meget forskning er præget af et hovedstadsperspektiv, dels fordi meget forskning undervurderer Skånes rige og komplekse historie under industrialiseringen. Hertil kommer, at Skåne er den del af Sverige, som har det tætteste jernbanenet.

Bogen er opdelt i seks kapitler foruden indledningen. I det første kapitel skitseres køretøjerne, blikket og landskabet fra oldtiden til renaissanceen i området ved Kullen, Kullabygden. Kapitlet afsluttes med et forsøg på at forstå middelalderens landskabsyn. I det næste kapitel er det perioden fra renaissanceen til industrialismen, som sammenfattes.

Herefter beskrives anlæggelsen af jernbanen mellem Malmø og Göteborg eller rettere den del af strækningen, som blev anlagt af Skåne-Hallands Järnväg (fra Helsingborg til Halmstad) indviet 1885 og med særlig vægt på tværbanen fra Åstorp til Höganäs. Banen blev anlagt af et privat selskab, men med betydelig tilskud fra kommuner og stat. De alternative planer for linjeføringen gennemgås og de vigtigste aktører præsenteres særlig konsul Olsson, der var kornkøbmand i Helsingborg med betydelige industriinteresser og fra 1870 tillige godsejer.

Herefter præsenteres banens forskellige ingeniører og bygmestre, deres bygninger og det rullende materiel. Sammenlignet med analysen af de førindustrielle vogne er om-talen af lokomotiver og vogne kortfattet. Derpå kommer en registrering af kulturmiljøet, dog ikke ved banen mellem Helsingborg og Ängelholm, men ved banen mellem Åstorp og Höganäs med hovedvægten på stationerne.

Endelig afsluttes kapitlet af en analyse af Kullen i litteratur og maleri med nogle digressioner om jernbanen i europæisk og svensk litteratur og erindringer. Kulturmiljøgennemgangen nævner blandt andet stenbruddet vest for Söderåsen, men beskriver kun stationsmiljøet ved Åstorp på et detaljeringsniveau, der gør det muligt at forstå, hvilke bygninger det består af. Det samme gælder de øvrige stationsmiljøer, mens man gerne ville vide noget mere om stenkulsmi-nen ved Nyvång, sukkerfabrikken ved Hass-larp og ikke mindst kul- og leranlæggene ved Höganäs.

En gennemgang af den interne transport i disse anlæg havde været relevant, ligesom man savner en inddragelse af Jean-Paul Darphins bog om sukkerfabrikker.

I det fjerde kapitel er det den korte jernbane Höganäs-Mölle, der på tilsvarende vis gennemgås. Banen åbnede 1910 og lukkede 1963. den tjente især badegæster, mens Åstorp-Höganäs var anlagt af hensyn til den lokale industri og storlandbruget.

I femte kapitel er det landevejene og de forskellige køretøjer cykler, biler, busser mv., de tilhørende kulturmiljøer og landskabsopfattelser, der præsenteres. Endelig afsluttes bogen ikke af en sammenfatning men af et kapitel, der diskuterer kulturarv, forskellige bevaringsstrategier og køretøjernes betydning som kulturarv. Hver kapitel afsluttes af en sammenfatning, og de fleste af en eller flere ekskursioner.

Sammenfattende argumenterer Ranby for, at jernbanen ændrede landskabssynet dels ved at tilgængeliggøre landskaber, der tidligere havde været svære at komme til, dels ved skabe en ny måde at se landskabet på – gennem et bevægeligt vindue. Strindberg talte om et spredt landskabssyn og Schivelbusch om et panoramisk blik. Med henvisning til Orvar Löfgren argumenterer Ranby for, at der i borgerskabets optik skete en opdeling af landskabet i et produktionslandskab med stenbrud, stenkulminer, sukkerfabrik inde i landet på slætten, og et fritidslandskab eller konsumtionslandskab med smukke udsigter centreret om Kullen og kysten. Jernbanen Åstorp-Höganäs udgjorde ryggraden i det industrialiserede landbrugslandskab, mens den korte bane fra

Höganäs til Mölle mere havde karakter af en udflugtsbane. Ranby konstaterer også, at selvom der findes ældre eksempler, skete der en eksplosion i antallet af både kunstneriske landskabsbilleder og i fotografiske postkort fra slutningen af 1800-tallet.

I forhold til vejnettet ændres det kun i begrænset grad i første halvdel af 1900-tallet, men kvaliteten af kørebanerne forbedres, det vil sige de bliver gradvist ombygget til bilkørsel. Desuden noterer Ranby i overensstemmelse med ovenstående, at interessen for den middelalderlige Kullavägen inde i landet aftog, mens den fokuserede på kystvejene. Efter 1950 etableres et motorvejsnet, men det berører kun den østlige del af landskabet. Endelig konstaterer Ranby at den nye bebyggelse fra slutningen af 1900-tallet begynder at vende bagsiden til vejene, der bliver til transportkorridorer.

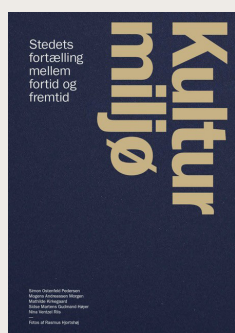
Det er en stofmættet bog, som jeg kun har refereret punktvis. Der er mange informationer og mange overbevisende enkeltanalyser.

Ideen med at konfronterer de skiftende færdselsnet med køretøjer, bebyggelse og landskabsopfattelse er både spændende og inspirerende. Men bogen er blevet for lang, flere af kapitlerne kunne hver være en selvstændig bog. Det lykkes ikke rigtig at få analyseret, hvordan færdselsnet, køretøjer og landskabsopfattelse hænger sammen eller påvirker hinanden. Beskrivelserne og digressionerne tager overhånd. Men hvis man som læser vælger at læse bogen som en registrant, er den nybrydende både ved at inddrage landskabsopfattelsen og ved sit emne. Arbejder man med kulturmiljøregistrering

og bevaring – eller skal en tur til Skåne – er der al mulig grund til at orientere sig i bogen.

Bogen er forsynet med sted- og personregister.

Caspar Jørgensen



Simon Ostfeld Pedersen, Morgens Andreassen, Mathilde Kirkegaard, Sidse Martens Gudmand-Høyer og Nina Ventzel Riis: Kulturmiljø. Stedets fortælling mellem fortid og fremtid. København Strandberg Publishing 2024. 320 sider ill. ISBN: 978-87-944-1813-3. Pris 349,95 kr.

Arkitektskolen i Aarhus har i samarbejde med forlaget udsendt en stor bog om kulturmiljøer. Den er en parallel til bogen om bygningsfredning, der udkom i 2018 og blev anmeldt i F&B 2019. De to bøger er opbygget på nogenlunde samme måde med mange eksempler på kulturmiljøer samlet i fire blokke, der er placeret indimellem bogens 11 kapitler, således at præsentationen af konkrete kulturmiljøer fylder godt halvdelen af bogen. Med afsæt i Svend Aukens kronik om kulturmiljø fra 1994, i frednings- og planlovgivning samt internationale konventioner gennemgås idéerne om bevaring af kulturmiljøer, der ses som mere end isolerede enkeltbygninger og som dynamiske frem for statiske. Norge og Sverige fremhæves som værende langt foran Danmark, og det konstateres, at der ved den seneste

større revision af bygningsfredningsloven i 1997 blev afvist at regulere samlinger af bygninger gennem statslig fredning, men at det er en lokal opgave, en opgave for den kommunale planlægning. Endelig gennemgås de efterhånden mange forskellige registreringsmetoder, der er udviklet i Danmark.

I det sidste kapitel præsenterer Arkitektskolens egen registreringsmetode for kulturmiljøer. Bogen nedtoner betydningen af originalitet eller uforanderlighed, og fokuserer på at indfange den kulturhistoriske og arkitektoniske værdi foruden helheden eller sammenhængen i kulturmiljøet. Samtidig forsøger den at vurdere kulturmiljøets potentialer for turisme, bosætning, erhverv og kultur. Det er en følge af den stigende erkendelse af, at bygninger ikke er og aldrig har været uforanderlige, tænk bare på Kronborg Slotskirke, der har været hestestald, og at det ikke rigtig giver mening at ville føre en bygning tilbage til sin oprindelige urtilstand. Derfor giver det heller ikke mening at lægge alt for stor vægt på en bygnings eller et kulturmiljøes autenticitet, men der er tale om en balance. Målet med metoden er for Arkitektskolen at give de kommunale beslutningstagere et redskab til at prioritere ved udarbejdelsen af kommuneplan, lokalplan så vel som ved udarbejdelsen af strategiske udviklingsplaner. Målgruppen for bogen er planlæggere i kommunerne, arkitekter og rådgivere i praksis, fagfolk på museer, studerende og andre interesserede.

Det er en veltilrettelagt og velargumenteret bog, hvor billeder og kort understøtter teksten. Sammen med forgængeren om bygningsfredning udgør den et solidt grundlag

for bygnings- og bebyggelsesbeskyttelse. Men det hindrer ikke, at den kan diskuteres og suppleres.

Bogen kan til en vis grad opfattes som en udfoldning af nogle af tankerne bag den daværende Kulturarvsstyrelses kulturarvskommune projekt, hvor kulturarv blandt andet blev opfattet som en ressource, og som noget dynamisk.

Bogen har en normativ karakter. Den fortæller hvordan det burde være, og hvordan man burde gennemføre en registrering. Hvilke kulturmiljøer der rent faktisk er beskyttede og har udviklet deres potentialer, fremgår ikke.

Flere steder får man som læser indtryk af, at der gives en historisk fremstilling af, hvordan idéerne om beskyttelse af bebyggelseshelheder vinder frem, og man får næsten indtryk af, at det er en uundgåelig historisk nødvendighed. Men man kunne godt ønske sig en nærmere begrundelse for, hvorfor bevaring er så godt, ligesom den historiske analyse kunne være mere præcis.

Særlig vægt tillægger forfatterne miljøminister Svend Aukens introduktion af kulturmiljøbegrebet i 1994, de opfølgende ændringer af bygningsfredningsloven og planloven i 1997, og den (angivelige) efterfølgende liberalisering under Anders Fogh Rasmussen, hvor Aukens efterfølger Hans Christian Schmidt fra Venstre stoppede opfølgningen, så integrationen af kulturmiljøer i kommunernes fysiske planlægning har ladet vente på sig. Der er ikke tvivl om, at det er en retorisk virksom argumentation, men jeg er ikke sikker på, at det er en dækkende historisk analyse. For spørgsmålet er, om

ikke Aukens initiativ, der jo var forankret i centraladministrationen, var en implementering af en nyliberal dagsorden i form af decentralisering, udgiftsneutralitet og regelforenkling, der var blevet introduceret under Schlüter-regeringen allerede i 1983 (jf. Folketingstidende 1983, side 2380 ff.), og altså videreført under de skiftende Nyrup-regeringer. Det må også konstateres, at tidligere initiativer for at beskytte større helheder i nogen grad underbetones, selvom enkelte nævnes. Det gør, at fremstillingen får en skævhed, fordi den fremstår som en historisk analyse, samtidig med at der er kludder med kronologien og den politiske kontekst. Men i realiteten er det en fremlæggelse af en registreringsmetode, ikke en historisk undersøgelse.

Arkitektskolen i Aarhus' metode til Screening af Kulturmiljøer (SAK) er en blandt flere, hvis mål er at indfange og vurdere bevaringsværdier med så lille et ressourceforbrug som muligt. Fælles for de forskellige metoder – SAVE, KIP, Kulturmiljø-metoden og SAK – er brugen af arbejdsgrupper med lokale deltagere fra kommune, foreninger og organisationer for på den måde at have steder, hvor spørgsmål om afgrænsning og udvælgelse kan diskuteres. Samtidig kan det også være et greb til at åbne op for, at flere forskellige synsvinkler eller fortællinger kan komme til orde, for på den måde at undgå en enkelt dominerende fortælling. Men netop afgrænsningen og udvælgelsen af kulturmiljøerne eller de bevaringsværdige bygninger og landskaber er nok det bløde punkt i de forskellige metoder. Man kunne sætte mere ind på at præsentere og diskutere

den eksisterende litteratur om det pågældende kulturmiljø, og dermed hvilke fortællinger man ønsker at fremhæve med registreringen.

Som nævnt består godt halvdelen af bogen af en præsentation i ord og billeder af kulturmiljøer, som arkitektskolen har registreret efter SAK metoden – 35 i alt. Hvordan miljøerne er udvalgt fremgår ikke, men set ud fra en industribevaringssynsvinkel kan man glæde sig over, at ganske mange er industrimiljøer, heraf syv fabrikker, en stationsby, to havne og fire tekniske anlæg eller godt og vel en tredjedel af eksemplerne. Det må siges at være udtryk for, at interessen for bevaring af det industrielle miljø er betydelig – i hvert fald på arkitektskolen. To af fabriksmiljøerne omfatter også arbejderboliger, Danfoss og Dania, mens arbejderkvarterene i byerne glimrer ved deres fravær. Mange af miljøerne er gamle kendinge, men der er også nyopdagelser som Heering Likørindustri på Stevns og Fabers (rullegardin) Fabrikker på Fyn. Derudover kan der være grund til at fremhæve Det Lollandske Dige fra 1870'erne med en længde på 63 km og adskillige pumpestationer og kanaler, Den Gamle Lillebæltsbro med vej og Store Vildmose som kulturmiljøer af en betydelig størrelse. Som altid kan man diskutere afgrænsningerne af kulturmiljøerne. Ved Det Lollandske Dige er kanalerne for eksempel ikke kommet med på kortet, og ved stationsbyen Skørping kunne man have ønsket, at de to banestrækninger umiddelbart nord for byen var taget med, fordi de viser den oprindelige banes slyngede forløb og det udrettede 2. spor.

Men det ændrer ikke ved, at de kortfattede tekster giver lyst til at vide mere og ikke mindst til at beskytte helhederne. Samtidig er det lykkedes lige så stille at udbygge det bebyggelseshistoriske billede af Danmark.

Alt i alt har forfatterne og Arkitektskolen i Aarhus leveret et nyt og bedre vidensfundament for bygningsbevaring, end der tidligere har eksisteret.

Caspar Jørgensen