



Steven Parissien,
The English Railway
Station, *English Heritage*
2014, illustreret, 164 s.,
ISBN 9781848022362,
vejl. pris £ 25.



Steven Brindle,
Paddington Station. Its
history and architecture,
2. udg., *English Heritage*
2013, illustreret,
183 s., paper-back,
ISBN 9781848020894,
vejl. pris £ 25.



John Minnis & Simon
Hickman, The Railway
Goods Shed and Ware-
house in England, *Historic
England* 2016, illustreret,
128 s., paperback,
ISBN 9781848023284,
vejl. pris £ 14.99.

Bygningskulturen omkring jernbanerne var og er et væsentligt træk af jernbanernes kulturhistorie. Stationsbygningerne afspejler ved deres udtryk og opbygning til forskellig tid nogle væsentlige samfundstræk og måske ikke mindst jernbaneselskabernes selvforståelse og placering i samfundet. Private og statslige selskaber har forskellige udtryk. De mere anonyme og funktionelle bygninger afspejler arbejdsgange og funktioner ved jernbanedriften – nogle som måske har mistet betydning – og er oftest mere sårbare og undværlige. Dette felt er ikke meget opdyrket i den danske jernbanelitteratur, mens der udgives en række spændende bøger i England.

Bygningskulturen i Storbritannien rummer i sagens natur ældre bygninger og er mere mangfoldig og omfangsrig end den tilsvarende i Danmark. Jernbanehistoriske udgivelser i Danmark har oftest fokus på rullende materiel eller har monografisk karakter og handler om enkelte jernbanestrækninger. Sjældent er bygningerne i fokus, og den tematiske tilgang er med få undtagelser ganske fraværende.

English Heritage – den britiske pendant til den danske Slots- og Kulturstyrelse (SLKS) – er bevidst om den væsentlige fysiske kulturarv, som bl.a. stationerne udgør, og der er derfor udgivet flere gode værker om forskellige temaer som bryggerier eller flådehavne, men

også om specifikke bygningsværker.

Desværre har den danske Slots- og Kulturstyrelse ikke samme udgivelsespraksis. Der kunne dog klart være behov for en tilsvarende tematisk gennemgang af de danske stationer – statens såvel som privatbanernes – i et pragtværk eller mindre, tematiske udgivelser med gode illustrationer. Måske det kunne være en kommende opgave for Danmarks Jernbanemuseum.

Denne anmeldelse ser på tre bøger fra English Heritage om jernbanens bygninger med lidt forskelligt fokus og ambition, hvilket gør, at de supplerer hinanden. Der er tale om to tematiske bøger om henholdsvis stationer og det mere smalle emne godsbygninger og en tredje om en enkelt station: Paddington Station.

Arkitektur- og kulturhistorikeren Steven Parissiens temagennemgang af britiske stationer er struktureret i otte kapitler, som delvis er kronologisk organiseret. Historien om jernbanen fortælles ud fra et arkitekturhistorisk syn, hvor de berømte arkitekter, bygningernes funktionelle opbygning og ikke mindst bygningernes udtryk vægtes højt.

Første kapitel handler om skabelsen af den britiske jernbane og de tilhørende stationer. Bogen begynder således logisk med verdens første jernbanestrækning/-selskab Stockton-Darlington Railways, der som bekendt åbnede i 1825. Her var dog ikke fra starten indtænkt stationsbygninger. Man anvendte ældre bygninger, som havde haft

andet formål – angiveligt var den ældste en kro fra 1803. Banen fik sin første station bygget til formålet efter næsten to årtier: stationen i Darlington fra 1842. Verdens første station bygget til formålet var derimod Liverpool Crown Street Station, der åbnede i 1830 på Liverpool & Manchester Railway. Den er for længst forsvundet, mens modparten, endestationen i Manchester, Liverpool Road Station fra samme år, endnu er bevaret som en del af Museum of Science & Industry og er verdens ældst bevarede passagerstation.

De fleste tidlige stationer bestod af forskellige skure og lader af træ, der skulle betjene både gods og passagerer. De første permanente stenbygninger fik arkitektonisk præg. Forfatteren peger på, at den tidlige britiske stationsarkitektur skulle signalere hjemlighed, ro og tillid for at modvirke en frygt i befolkningen for død og ulykker. De var bygget med et arkitektonisk udtryk som et bolighus. Men de blev også bygget som imponerende arkitektur, der skulle overbevise investorer og aktionærer om selskabernes soliditet og lønsomhed – og de rejsende om sikkerhed, troværdighed og succes. Snart flyttede handlende ind i stationerne – allerede fra 1840'erne blev boghandlere fast inventar på britiske stationer.

Grundbestanddelene på en station var dog den samme i 1835 som i dag: perroner omkring sporene, ofte med overdækket perron (eller halvtag) og tilknyttede kontorer og muligheder for

forplejning. I stigende grad var dette på hoved- eller endestationer placeret i en endebygning på tværs af sporene. Omkring 1900 var det almindeligt, at perronen var en ø mellem spor, forbundet af gangbroer eller -tunneler. Tidligere var der trinbrætter på vognene, så perronerne var meget lave, men o. 1900 var de kommet op i vognhøjde.

Vi præsenteres selvfølgelig også for det spektakulære ingeniørarbejde, der lå til grund for de store hvælvede tag over sporene med afsæt i Paxtons Crystal Palace fra 1851, og som gjorde det muligt at have en stor spændvidde. De store hoteller integreret i stationerne var et særligt britisk fænomen – ofte nogle enorme og imponerende bygninger, der flere steder kunne overskygge stationerne.

Den særlige struktur i England med mange store private jernbaneselskaber har haft betydning for stationsbygningernes organisering. Fra begyndelsen var det ikke ideen, at hvert selskab, der drev jernbane, skulle have sin egen station, men at de skulle dele stationer. Det var således tanken bag Euston Station i London (byens første intercity endestation fra 1837), men de to selskaber (London & Birmingham Railway og Brunels Great Western Railway) kunne ikke blive enige, hvilket resulterede i anlæggelsen af Paddington Station (som Brindles bog fokuserer på). Det blev i England helt almindeligt, at selskaber anlagde deres egne stationer i modsætning til i USA, hvor sta-

tioner betjente flere. Nogle få fandtes dog – som i Carlisle – der betjente syv selskaber.

Bogens andet kapitel har de berømte arkitekter og ingeniører bag nogle af de mest markante stationer i fokus – navne som P. Hardwick, I.K. Brunel og W. Tite. Kapitlet er velillustreret med eksempler på deres stationsbygninger. Værd at nævne er J. Dobsons imponerende rundbuede glastag i en 240 meter kurve som overdækning af jernbanesporene i Newcastle fra 1840'erne eller T. Prossers tilsvarende i York fra 1870'erne. Stationsbygningerne var mindre imponerende. Det var ofte mindre kendte arkitekter og ingeniører, som stod for sekundære bygninger som værksteder, remiser osv.

De næste to kapitler handler om landstationer henholdsvis bystationer – stationer af en anden størrelse end de store arkitekturværker. Før Beeching-rapporten (se anmeldelser af bøger om denne i *Jernbanehistorie* 2014) afstedkom drastiske reduktioner i det engelske jernbanelandskab, var der op mod 7.000 landstationer. Stationerne var trods en anden arkitektur sammenlignelige med de mange små stationer uden for købstæderne i Danmark. Og så her kan der berettes om, hvordan lokale ejerforhold (godsejere) enten tiltrak jernbanen til et område eller det modsatte. Og fra 1850'erne blev stationer langs privatbanerne standardiseret i opbygning og arkitektur – ganske som det senere skete i Danmark.

Stationerne i byerne var mere strængt i arkitekturen og skulle rumme flere funktioner end landstationerne. Kapitlet fremviser forskellige eksempler på arkitekturens udvikling og inspiration fra gotik i 1860'erne over renaissance i 1880'erne og germansk stil o. 1900 til modernisme og funktionalisme i 1920'erne og 1930'erne. Undergrundsstationerne er nævnt men fylder ikke meget; måske opfattes det ikke som arkitektur.

Dernæst følger et kapitel om dampens katedraler – Englands vigtigste stationer, som havde vokseværk i 1860'erne. Bygninger, kvarterer, kirker og kirkegårde måtte vige pladsen, som forfatteren tørt skriver. Der er tale om stationer i de største byer som London, Liverpool, Nottingham m.fl. – alle stationer, der blev etableret på bekostning af eksisterende miljøer, og som markerede jernbaneselskabernes status som nogle af de mest betydende virksomheder i sidste del af 1800-tallet. Stationerne blev dog efterhånden overdimensionerede som følge af den økonomiske situation i de første årtier af 1900-tallet – ikke mindst efter 1. verdenskrig, hvilket var medvirkende til tilbagegang.

Derouten fortsætter i næste kapitel, der handler om nedrivning og forfald i efterkrigsårene og accelereret med Beechings økse i 1960'erne, hvorefter over 2.300 stationer måtte lukke og flere efterfølgende lade livet. Mange har dog fået nye funktioner.

Afslutningsvis indeholder bogen to

kapitler om den nu- og fremtidige jernbanealder. En pointe er her, at British Railways i 1970'erne dels havde værnet deres mange fredede og bevarelsesværdige stationer, som var i forfald – et genkendeligt billede fra nutidens Danmark – og dels, at tiltag til ny spændende jernbanearkitektur i 1950'erne og 60'erne erstattedes af middelmodighed i 1970'erne. Jernbanens romantik var væk, som flere eksempler i bogen illustrerer. Også det kan vel overføres til danske forhold.

Det afsluttende kapitel peger på den nye fremgang i British Rail fra 1990'erne og investeringer i nye anlæg – nogle gange på bekostning af ældre bygninger som Waterloo Station. Underforstået begræder forfatteren, at Waterloo Station ikke blev fredet.

Parissiens hovedpointer er, at fredning af bygningerne er vigtig for at bevare en vigtig historie, uanset om bygningerne har fået nye funktioner, og at den øgede interesse for at bevare de gamle stationer gennem de seneste 30 år kun har været mulig med støtte fra fonde – især National Railway Heritage Trust.

Bogens intention er at introducere til den arkitektoniske udvikling, den samfundsmæssige betydning og den dramatiske nedgang og opgang for stationsbygningen (i det forrige århundrede), og det mål synes at være nået. Læseren sidder tilbage med følelsen af et godt overblik og en lyst til at grave videre i emnet.

Bogen er flot illustreret og gør flittig brug af English Heritage's kæmpe arkiv af fotos, tegninger, rapporter m.m. Der er en ordliste med arkitekturbegreber, ganske få slutnoter og en mindre litteraturliste samt et register.

Den anden bog i stakken handler om en enkelt af de førnævnte stationer. Historikeren dr. Steven Brindle, som i en menneskealder har arbejdet for English Heritage som inspektør for historiske monumenter, har begået en bog om Paddington Station. Den udkom første gang i 2004 og blev genudgivet i en udvidet udgave i større format i 2013. Bogen er et fint eksempel på, hvordan der med udgangspunkt i et enkelt markant kulturmiljø kan udfoldes en bredere jernbanehistorisk fremstilling. Og det er ikke et hvilket som helst kulturmiljø. Forfatteren mener selv, at der er tale om verdenshistorie. Stationen er i høj grad knyttet til én af jernbanens markante fædre, Isambard K. Brunel, og en af jernbanehistoriens tidlige strækninger, Bristol-London og the Great Western Railway (GWR) – en strækning, der før 2012 var i forslag til at blive udpeget som verdensarv. Der er tale om en grundig fremstilling – ikke kun om Paddington Station – men i høj grad også om GWR og om Brunel, som forfatteren efterfølgende fortsat har beskæftiget sig med i bogen *Brunel – the man who built the world*, 2005.

I forbindelse med Brindles studier i Brunels note- og skitsebog, som er et væsentligt kildemateriale til bogen om

Paddington Station, opdagede han i 2003, at der inde i en moderne murstensbro, som stod til nedrivning (Bishop's Road Canal Bridge), gemte sig den ældste af Brunels støbejernsbroer fra 1838. Brunels bro blev skilt ad, flyttet og dermed reddet – en historie, der er tilføjet i den nyeste udgave. Arkivarbejde kan ofte hjælpe den nyere tids arkæologi på vej.

I et introducerende kapitel skabes rammen om stationen. Her opridses den kendte historie om Brunel og hans baggrund og enorme arbejdsindsats i 1830'erne, der lagde grunden for etableringen af den første jernbane mellem London og Bristol i 1835-41 med adskillige sidestrækninger frem til 1859. Anlægget var tænkt som et samlet system med spor, stationer og materiel og med hovedstrækningen så lige og nivelleret som mulig – og dermed hurtig. Som bekendt var et markant særtræk sporvidden, der var bredere end den, som en anden af jernbanens fædre, George Stephenson, valgte – med afsæt i den almindelige aksel-bredde på datidens hestetrukne sporvogne i det nordlige England. Stephensons sporvidde var 1,44 m og blev efterhånden den gældende standard – normalsporet. Brunels udgave var bredsporet med en akselbredde på 2,14 m, da det skulle give mere stabile vogne og give mulighed for større hjul, større materiel og højere hastighed, hvilket blev bevist i 1840'erne med en ny generation af lokomotiver, bygget af selskabets nye fabrik i Swindon.

Normalsporet blev vedtaget som national standard i 1846, og Brunels bredspor blev kun anvendt på GWR. Fra 1861 var der anlagt blandede spor, og bredsporet blev helt udfaset i 1892. Ikke desto mindre er bogens emne Paddington Station i London at betragte som bredsporets Citadel, som Brindle skriver.

De næste kapitler beskriver bygningen af GWR's første endestation i London fra 1835 til 1850 og dernæst efterfølgeren fra 1850 til 1855. I begyndelsen var der overvejelser om at etablere en fælles terminus – eller endestation – for både GWR og London & Birmingham Railway (LBR) på Euston Square – med arealet delt på langs af sporene. Det skulle være LBR's ejendom, da de var længst fremme med etableringen af en bane, og lejemaal for GWR. Der var imidlertid modstridende interesser i de to selskaber, og den forskellige sporvidde var også et problem. Det endte med, at Brunel og GWR fandt en anden placering af linjens endestation, nemlig Paddington – og således, som Parissien pegede på (se ovenfor), et eksempel på den britiske løsning: hvert selskab sin station. I Danmark ses også eksempler på separate stationer til statsbaner og privatbaner, men her var konkurrenceforholdet et andet end i England.

Brunel og GWR opkøbte og lejede i 1836-37 ubebygget jord nord for Hyde Park lige vest for Grand Junction-kanalen (fra 1801) til opførelse af Padding-

ton Station i et område, hvortil Londons forstæder da var ved at vokse. Brunel tegnede i 1836 selv skitser til stationen, der i grundplanen mindede meget om Philip Hardwicks Euston Station, som Brunel havde været i forhandlinger om sammen med R. Stephenson og Hardwick. Grundplanen bestod af separate ankomst- og afgangsspor og perroner adskilt i midten af en vej til hestevogne. Bygningerne var i hovedsagen langs sporene med hotel og billetkontor i enden på hver side af en adgangsport.

Ruten Maidenhead-Paddington var færdig i slutningen af maj 1838 og kunne åbne for offentligheden d. 4. juni, men først i 1845 var en fuld funktionsdygtig Paddington Station færdigbygget – omend den var midlertidig. På en plads, hvor passagerstationsbygningen var planlagt, blev der pga. manglende økonomi (GWR-projektet blev 2½ gange så dyrt som planlagt) i stedet rejst et midlertidigt godsmagasin. Bishop's Road Bridge – en viadukt med mange hvælvinger – udgjorde stationens hovedfacade, og som de væsentligste bygninger var der opført perroner af træ med halvtag på jernsøjler, vognskure af træ, værksteder samt en polygonal lokomotivremise, måske verdens første rundremise, konstrueret af Daniel Gooch i slutningen af 1830'erne. En særlig konstruktion var skydebroen, der kunne flytte rullende materiel sidelæns mellem sporene – en Brunel-opfindelse, som blev udbredt på flere af GWR's stationsanlæg.

På grund af stadig stigende aktivitet besluttede GWR's bestyrelse i december 1850 at bygge en ny permanent station, og Brunels første station var nedrevet i 1853 (dele af broen i 1906). Hans godsmagasin blev nedrevet i 1925 og erstattet af et nyt. Den nye stations konstruktion havde stærk sammenhæng med det berømte Crystal Palace og med jernbaneplanlæggernes stadige stilen mod større spændvidde i spærkonstruktioner i toghallerne siden midten af 1840'erne. Jo større spænd, desto mere fleksibilitet ved evt. omlægning af spor og perroner. Brunel var stærkt involveret i Crystal Palace som medlem af bygningskomiteen ved verdensudstillingen i 1851, og holdet bag paladset, Fox, Henderson & Co., blev hyret til at stå for konstruktionen af den nye Paddington Station. Det centrale var jernkonstruktionen. Opbygningen af stationen var desuden stærkt inspireret af franske stationer som Gare du Nord (1845-47) og Gare de l'Est (1847-52). Den nye endestation var organiseret med hovedbygningen for enden og på tværs af sporene og ventesale m.m. langs sporene – stadig med ankomst i stationens ene side og afgang i den modsatte. Der var desuden såkaldte ø-perroner i begge sider og rullebroer til passagerernes passage over sporene. For enden af sporene – ved hovedbygningen – var et antal af Brunels skydebroer. Hovedbygning blev på Paddington Station hotellet Great Western Royal Hotel (tegnet af Hardwick – søn af Eustons arkitekt).

Forhandlinger og økonomien i projektet gennemgås detaljeret og de forskellige skitser og forslag fra Brunels hånd ligeså såvel som kunstneriske detaljer som arkitekt Wyatts ornamenterede hvælvede støbejernsspær. Den nye overdækkede station med tre hvælvinger viste sig stor nok til at kunne klare udviklingen i jernbanetrafikken i et halvt århundrede med tilføjelse af enkelte spor og perroner.

Brunels død i 1859 og udskiftningen i GWR's bestyrelse o. 1860 betød, at ophavsmændene til Paddington var væk, og samtidig blev 1860'erne økonomisk trængte år for selskabet. Bredsporet mistede gradvis grund, og i 1861 kørte det første standardsporviddetog ind på Paddington Station, der nu havde blandede spor. I slutningen af 1870'erne blev der tilføjet to etager til ventesalsbygningen langs sporene. I 1880 blev der installeret elektrisk lys – og bredsporet blev opgivet i 1892 – til en ikke lille økonomisk byrde for selskabet, der måtte omlægge sine spor. Ikke desto mindre blev årene fra 1892 frem til 1. verdenskrig selskabets guldalder, især i forhold til udvikling af nyt rullende materiel. Aktiviteten voksede, og i 1915 måtte stationen udvides med en fjerde hvælving ved siden af Brunels tre. GWR introducerede farvede signallys, dieselmotorvogne til britiske jernbaner i 1930'erne og var først med ATC i England.

Øget trækraft betød længere tog, og i 1930'erne forlængedes overbygningen af sporene på stationen, og der blev

bygget posthus og nye kontorbygninger, bl.a. en stor art deco-bygning. Også hotellet blev udvidet, ligesom området mellem hotel og perrontag (The Lawn) blev overdækket med glastag.

2. verdenskrigs bombardementer gik adskillige gange ud over Paddington Station – bl.a. Brunels perrontag – men stationen klarede sig igennem krigen. Nationaliseringen af de britiske jernbaner efter krigen medførte, at også GWR i 1948 ophørte med at eksistere, og selskabet overdrog 100.000 ansatte, 3856 damplokomotiver og 6100 km spor til staten.

I kapitel 5 prøver forfatteren at forstå hele Brunels design af stationen: det funktionelle system. Ikke alt er dog opklaret for alle rum og funktioner – bl.a. er det uvist, til hvilket formål der var bygget et stort underjordisk rum under midtersporene. Kapitlet trækker dog i hovedsagen nogle hovedlinjer op i forhold til sociale aspekter: klasser i toget (GWR var et af de mest klassebevidste jernbaneselskaber), komforten i materiellet, de ansattes forhold m.m.

Efter krigen var der (heldigvis, ifølge forfatteren) kun midler til at istandsætte – ikke til at fjerne og nybygge, som andre af victoriatidens stationer blev udsat for (bl.a. Euston). I 1960'erne og 70'erne blev stationen istandsat, men kun langsomt med bevidsthed om og hensyn til den historiske arkitektur – omend bygningen blev fredet allerede i 1961. En stor istandsættelse i 1980'erne gjorde underværker.

Brindle peger på et par indbyggede problemer i forhold til anvendelsen af Paddington Station gennem hele historien. Der blev oprindeligt gået på kompromis med det fremragende design, da stationen skulle presses ind på en given plads, og stationen var altid tænkt til fjerntog, omend den lokale pendling i stigende grad blev et behov. Derfor var der dårlige adgangsløsninger til den nærtliggende undergrundsbane (Metropolitan Railway, verdens første fra 1863) – også adgang til stationen i bil er problematisk. Dette ligger som en latent trussel mod stationen i kraft af ændrede transportmønstre, hvor den lokale pendling spiller en større og større rolle. Flere istandsættelser fulgte i 1990'erne, og en ny udvidelse er på vej med etableringen af Crossrail – en egentlig jernbane gennem London med stoppested ved Paddington. En ny rampe til taxikørsel er i de senere år bygget – efter et forbud mod taxikørsel ad en ældre rampe var indført ved årtusindskiftet – som sikring mod bomber. Planlægning af trafikantlæg har mange hensyn at tage.

De sidste to kapitler handler om arkitekturen. Det første omhandler de centrale bygninger og deres arkitektoniske løsninger og detaljer (perrontaget, sidebygningen med ventesale (Eastbourne Terrace), den nye fjerde hvælving, the Lawn, art deco-bygningen og selve hotellet). I sidste kapitel gennemgås de forskellige andre bygninger knyttet til komplekset – metrostationer, sig-

nalbokse, godsstationen, lokomotivværksteder og remiser, stalde m.m. samt broer. Og således ender forfatteren med sit fund af den forsvundne Brunel-bro, som blev reddet. Strækningen blev ikke verdensarv, men adskillige af GWR's stationer og broer er fredede – Paddington Station i den højeste kategori.

Historien om Paddington er væsentlig, da den er knyttet til en central jernbanehistorisk personlighed og et vigtigt historisk jernbaneselskab, og mange af løsningerne her har dannet skole (rundremisen, skydebroen, m.m.) – og historien er velfortalt. Bogen er desuden velillustreret med oversigtlige kort og plantegninger over stationen, historiske fotos, tegninger, portrætter og malerier. De nytegnede planer, baseret på originale tegninger, gør det let at følge beskrivelserne og udviklingen af anlægget gennem tiden.

Sidste bog i stakken ser på de sekundære bygninger ved stationerne: godspakhusene. Arkitekturhistorikeren ved English Heritage, John Minnis' tematiske gennemgang af mere undseelige jernbanebygninger, *The Railway Goods Shed and Warehouse in England*, er skrevet som en mere bred udgivelse. Minnis, der tidligere har udgivet publikationer om bl.a. forsvundne stationsbygninger i Storbritannien (2011) og om britiske signalhuse (2012), arbejder ud fra et kultur- og arkitekturhistorisk samt bevaringsmæssigt synspunkt. Det gælder også denne bog, som er del af

en serie på mere end 30 udgivelser fra Historic England med fokus på den fysiske kulturarv i England – enten hele byer eller byområder eller tematiske gennemgange af forskellige bygningstyper.

I modsætning til de to andre bøger i denne anmeldelse, der i højere grad har en kultur- og arkitekturhistorisk tilgang, er Minnis' lille bog om de fysiske spor efter en hedengangen type jernbanetrafik skrevet ud fra et kulturarvs- og bevaringsperspektiv. Det betyder, at der lægges vægt på en kategorisering efter type og kronologi, hvilket bogens disposition afspejler. Bogen om den britiske stykgodstransport (waggonload traffic, som blev nedlagt i 1991, men var i tilbagegang fra 1950'erne) er opbygget i syv kapitler: 1: godspakhusets funktion, 2: baggrund og udvikling (herunder placering i byerne og arkitektoniske stilarter), 3: grundplaner, 4: forskellige driftsselskabers design, 5: de store godspakhus, 6: godspakhuset i det 20. århundrede og 7: bevaring (og genbrug) (sidstnævnte skrevet af Simon Hickman, Minnis' kollega).

Langs de britiske jernbaner blev der opbygget et hierarki af stykgodspakhus fra de største centrale fleretages varehuse i byerne til de mindste pakhus på små landstationer, hvor lokale handlende med hestevogn kunne hente og aflevere pakker og stykgods. Væsentligheden af bygningerne ses i, at mere end halvdelen af jernbanernes indtægt kom fra godstransport – men omvendt har fokus i litteraturen været

på de mere spektakulære og arkitektonisk bearbejdede bygninger, knyttet til personbefordring. Dette afspejler et helt almindeligt forhold i beskæftigelsen med den byggede kulturarv – i høj grad også i Danmark. De undseelige bygninger – sidebygninger, lagre, toiletter, hønsehuse m.m., som var af afgørende betydning for det enkelte historiske miljø – har sjældent været af interesse for bevaringsmyndigheder og restaureringsarkitekter. I England er der fredet 96 pakhuse mod flere hundrede stationer – det ser endnu værre ud i Danmark.

Beskrivelsen af, hvordan godshåndteringen på den lille landstation fungerede med bemanding, åbningstider og papirarbejde, supplerer beskrivelsen af miljøet med kul losset på jorden, det lille godspakhus med indendørs kraner og en udendørs kvægfold. Arbejdsgangen med levering ved hestevogn (fra 1920'erne lastbil) til den ene side af pakhuset, manuel sortering og omlastning i pakhuset og endelig lastning af jernbanevognen – eller i omvendt rækkefølge, hvis gods blev leveret med tog – kan aflæses i de bevarede bygninger. De større godspakhus fungerede tilsvarende men var mere mekaniseret, og her foregik også omlastning fra tog til tog, og der var meget større lagerplads – ofte specialiseret (bomuld, kartofler, korn, jern m.m.).

De store britiske jernbanegodspakhus (warehouse) havde forgængere fra det tidlige 1800-tal på havne og ved

kanaler. Verdens første af slagsen var Liverpool Road Warehouse i Manchester fra 1830, som i sin konstruktion med gennemgående mure på tværs, der fungerede som brandsektionering, var i familie med et købmændspakhus fra 1793 og et købmændspakhus fra 1825 i samme by. Det var almindeligt, at pakhuse lå i en vinkel på sporene og krævede en drejeskive for at kunne betjenes, men Brunel, som stod bag denne station, foretrak at placere husene parallelt med sporene.

Godspakhusene blev hurtigt placeret væk fra passagerstationen – kun ved de tidligste stationer lå de tæt. Godspakhusene indgik i de større byer i et større industrielt miljø, og den særlige engelske struktur med mange store konkurrerende privatbaneselskaber betød, at deres pakhuse ofte lå ved siden af hinanden i en slags klyngedannelse. Kanalsystemet i England havde tilsvarende betydning for lokaliseringen, da godspakhusene var del af et større transportsystem, der inkluderede jernbane og kanaler.

Godspakhusene var funktionelle bygninger men havde visse arkitektoniske præg. De tidlige havde ofte træk efter landbrugsbygninger og stalde, og de forskellige selskaber havde deres egne arkitektoniske træk – bl.a. udformning af vinduer. Det var sjældent, at pakhuse afspejlede arkitekturen i de tilhørende stationer. Indtil 1870'erne var byggematerialerne ofte lokale – f.eks. sten – men efterfølgende blev mursten det

foretrukne og ikke nødvendigvis lokalt produceret. Tømmerkonstruktioner var også udbredt og afspejlede ofte økonomi – i de tidlige år bl.a. fordi, det var usikkert, om der skulle være permanente bygninger. I slutningen af 1800-tallet var det en måde for selskaberne at spare penge.

Godspakhusenes forskellige typer planløsninger gennemgås skematisk i forhold til gennemkørsel af eller ved siden af spor, lossemuligheder for vogne, etager, bærende jernkonstruktion m.m. og efterfølgende forskellige jernbaneselskabers varierende løsninger. Byernes pakhuse var ofte i princippet mage til dem ved landstationerne – bare større. Der fandtes dog også specialiserede godspakhuse til f.eks. korn eller tekstiler. Fra 1890'erne var der typisk et særtræk ved de store varehuse i form af forstærket bærende stålkonstruktion for at bære pakhusets øvre etager. Ofte var der toetages kontorbygninger tilknyttet foruden sekundære bygninger som stalde – f.eks. den i flere etager rummende 600 heste knyttet til ovennævnte Paddington Station. Selskaberne havde typisk navn på facaderne i modsætning til de mindre slægtninge. Damplokomotiver måtte ikke køre ind i varehusene, så vogne blev trukket ved håndkraft, hestekraft eller kapstan.

Der blev bygget et stort antal pakhuse frem til 1. verdenskrig, og konstruktionen af de store pakhuse fulgte den teknologiske udvikling og udvik-

lingen i industrielt byggeri generelt: der var en stigende grad af simplificering i udtrykket. De arkitektoniske detaljer forsvandt, samtidig med at jern og træ blev afløst af stålkonstruktioner og fra 1899 jernbeton. GWR var først med at anvende jernbeton. I mellemkrigstiden blev der i højere grad udvidet eksisterende bygninger end bygget nyt, og udviklingen gik i retning af at få så store åbne arealer i bygningerne som muligt ved minimering af bærende søjler og overgang til portalkraner i loftet. Atter var GWR i front med at ombygge sine pakhuse, bl.a. ovennævnte i Paddington.

Pakhuset er i dag væk. I efterkrigstiden blev godspakhusene koncentreret få steder uden for bycentrene. Typisk i 1960'erne blev de nu udstyret med transportbånd, mobilkraner eller elektriske gaffeltrucks, der distribuerede varerne til lastbiler. Transportsystemet var under kraftig forandring. Pallesystemer i 1950'erne og containere i 1960'erne tog over – waggonloadtrafikken stoppede i 1984.

Medforfatteren Hickman konstaterer i sidste kapitel, at bevaringsmæssigt er det bedst for en bygning at blive anvendt til det oprindelige formål, men at det ikke var tilfældet for et eneste af de undersøgte pakhuse. Han peger på eksempler på fredede bygninger, som er forfaldet og til slut revet ned – en situation, der også kendes for danske jernbanebygninger. Næstbedste løsning er genanvendelse. Det fandt sted

allerede i 1830'erne men selvfølgelig i stigende grad efter jernbanelukningerne i 1960'erne. Konklusionen er, at der ved genanvendelse skal anvendes to principper: at bevare så meget historisk materiale som muligt og at sørge for, at ændringer kan tilbageføres. Et sundt princip, som dog ofte i omdannelser af ældre industribygninger mere er på et abstrakt arkitektonisk plan end reelt.

Bogen afsluttes med en liste over kendte bevarede pakhuse – som eksisterede, da bogen blev trykt – og sikkert er blevet kortere siden. Bogen er velillustreret hovedsagelig med professionelle moderne optagelser. Det kunne dansk jernbanelitteratur lære af arkitekturhistoriske udgivelser.

De tre bøger repræsenterer en vigtig tilgang til jernbanehistorie, som kunne fremelskes mere i dansk sammenhæng og således udvide det jernbanehistoriske felt. Vinklerne er forskellige, men de peger alle på den væsentlige fysiske historie langs jernbanerne, som rummer samfundsmæssige, teknologiske og jernbanehistoriske fortællinger.

René Schrøder Christensen