



Lene Floris og Realdania By og byg, Stationsbygningen i Gelsted, Realdania By og Byg, 2024, illustreret, 84 sider, ISBN 978-87-93746-79-4. Bogen kan også downloades gratis på realdania.dk

Rundt om i landet ligger de i massevis. Stationsbygninger, som engang var en vital del af jernbanens infrastruktur med et mylder af liv og aktiviteter, men som i dag står mere eller mindre funktionstømte hen. Enkelte har bevaret dele af deres oprindelige aktiviteter, andre stationsbygninger fungerer i dag som kontorer for private virksomheder eller private hjem. Flere af bygningerne står funktionstømte og tomme tilbage. Hvert år rives en eller flere tidligere stationsbygninger ned. Sådan kunne det også være gået med stationsbygningen, som er omdrejningspunktet for den aktuelle bog. Men i Gelsted ville Realdania By og Byg det anderledes.

Den filantropiske forening Realdania har specialiseret sig i opkøb og istandsættelse af markante eller tidskarakteristiske bygninger overalt i landet for derefter igennem at bevare eksempler på den

danske bygningskulturarv. I de seneste år har foreningen navnlig investeret i bygninger, der blev tegnet af og som oftest også beboet af kendte arkitekter som Kay Fisker, Ejnar Ørnsholt, Vilhelm Lauritzen, Arne Jacobsen og Jørgen Varming. Dertil kommer andre særlige bygninger hvor man af fynske eksempler kan nævne Dyrehave Mølle i Nyborg, Bent Madsens Gård i Dreslette på det sydvestlige Fyn og Familien Jensens Gård i Korup nær Odense. I 2021 udvidede Realdania sin ejendomsportefølje med købet af den over 100 år gamle stationsbygning i Gelsted på strækningen mellem Odense og Middelfart. Derved undgik stationsbygningen den skæbne, som er undergået andre lignende jernbanebygninger: en nedrivning.

Siden DSB's personale for sidste gang drejede nøglen i døren ind til stationsbygningen i 1996, havde bygningskomplekset i nogle år fungeret som privatbolig. Bygningen var dog blevet fraflyttet og forladt, og skimmelsvampen havde spredt sig, da købsaftalen blev underskrevet. Realdania kastede sig med andre ord over et omfattende restaureringsarbejde. Købet af stationsbygningen begrundes med, at bygningen er et tidskarakteristisk eksempel på en stationsbygning og ikke mindst tegnet af den anerkendte arkitekt Heinrich Wenck, som stod bag en lang række stationsbygninger på såvel statsbanerne som privatbanerne. Selvom man måske nok kan stille spørgsmål ved Realdanias bemærkning om, at bygningen

i Gelsted er en klassisk dansk stationsbygning, så er det anerkendelsesværdigt, at foreningen har opkøbt og istandsat stationsbygningen i Gelsted, som er et fint eksempel på en af Wencks stationsbygninger der blev opført langs den fynske hovedbane Nyborg-Middelfart i forbindelse med udbygningen til dobbeltspor i begyndelsen af 1900-tallet. Når man ser på Wencks standardbygninger til denne baneudvidelse, så er der ingen tvivl om, at de er noget større og noget mere pompøse end de klassiske stationsbygninger man eksempelvis finder langs de vestjyske strækninger, langs Odsherredsbanen eller Sydbanen mellem Roskilde, Køge og Næstved.

Istandsættelsesarbejdet har Realdania By og Byg rundet af med en fin lille publikation om stationsbygningens historie, bygningens karakteristika og ikke mindst om arbejdet med at istandsætte bygningen. Bogen føjer sig ind i en række af lignende publikationer om nogle af de cirka 60 ejendomme som foreningen har opkøbt og istandsat. Bogen er derfor præget af en let læst tekst kombineret med en række æstetiske og forklarende billeder af den istandsatte bygning. Bogen er dels skrevet af etnologen Lene Floris og dels af en ikke-navngivet skribent hos Realdania. Selvom denne anmelder har fundet enkelte faktuelle fejl i teksten – bl.a. at togpersonalet skulle have overnattet på stationen eller at de rejsende efter indførelsen af jernbanefærger

over Lillebælt skulle have taget en hestevogn til Snoghøj færgested – så er teksten overskuelig og giver et godt indblik såvel i bygningens historie som (i mindre grad) det liv der udspillede sig på stationen i ældre tid.

Man må også anerkende det store arbejde, som den filantropiske forening har udført for at istandsætte stationsbygningen. Der er mange særlige bygningsdetaljer, som nu er blevet fremhævet. Lige fra istandsættelsen af det originale gamle, blåmalede køkken i stationsforstanderens lejlighed på førstesalen til den oprindelige farvesætning af den imponerende ventesal i stueetagen, hvor en konservator bag lag af tidligere tiders maling har fremdraget de oprindelige farver, så man kan se hvordan lokalet så ud, da stationsbygningen blev taget i brug i 1911. Undervejs har de restaureringsansvarlige måtte foretage mange valg. Langt de fleste er velbegrundede og fornuftige. Andre kan godt undre denne anmelder. Eksempelvis er det anerkendelsesværdigt, at man har fritlagt og genåbnet et hul i en væg i ventesalen, for at vise hvor billetlugen var, men det kan undre, at man – når man nu var i gang – ikke genskabte billetlugens glasvindue og billettromlen, hvor penge og billetter skiftede ejerskab eller -kvinde. Som udenforstående skal man have forklaret "hullets" funktion for helt at forstå det umotiverede hul i væggen. En anden disposition, som virker noget uheldig, er, at man har fjernet døren

fra perronen og ind til det træbyggede signalhus, ligesom man har fjernet loggiaen ud mod perronen, hvor der var et udendørs og overdækket venterum med bænke for de rejsende. Begrundelsen for disse bygningsmæssige ændringer er forståelig set fra et praktisk perspektiv. Når bygningen skal udlejes, vil det indre gårdrum mellem stationsbygning og pakhús skulle anvendes af lejereren, som nu vil have adgang til signalhuset inde fra gården, ligesom fjernelsen af loggiaen betyder, at lejereren får en større indre gårdsplads. Det, som imidlertid forsvinder ved disse bygningsmæssige ændringer, er imidlertid den ret så væsentlige sammenhæng mellem bygningen, perronen og sporene. Bygningen kommer med andre ord til at vende bagsiden ud mod jernbanen, og det virker mærkeligt, at man som minimum ikke kunne beholde den gamle dør ind til signalhuset, men havde behov for at blænde af og bygge om.

Når disse få kritiske punkter er nævnt, så kan bogen om stationsbygningen i Gelsted kun anbefales. Dels giver den et fint indblik i jernbanens historie på Vestfyn fra åbningen af Dronning Louises Jernbane i 1865 over den nye stationsbygning i 1911 til livet omkring Gelsted Station. Dels er bogen et godt eksempel på, at selv funktionstømte bygninger ved en kærlig hånd kan få et nyt liv, og ikke mindst at istandsættelse af en gammel bygning er mindre miljøbelastende end

nybyggeri. Forhåbentlig kan denne erkendelse breddes ud i en større kreds, så flere får øjnene op for bygningsbevaring i stedet for nedrivning. Samtidig kan man håbe, at det vellykkede projekt i Gelsted har fået Realdanias øjne op for både andre af Heinrich Wencks bygninger og jernbanens bygninger i almindelighed, som også kunne trænge til en kærlig hånd. Måske det var en idé for Realdania også at opkøbe og istandsætte et af de tidligere så karakteristiske ledvogterhuse ved overskæringerne langs banestrækningerne, som i den grad også er en del af vores bygningskulturarv, men som desværre hidtil har levet en ret så hensygnende tilværelse. Måske er det fordi de ikke er så imponerende eller tegnet af kendte arkitekter, men til gengæld fortæller de en væsentlig del af såvel jernbanernes historie som samfundets sociale udvikling. Ideen er hermed givet videre. I mellemtiden kan man glæde sig over det flotte resultat i Gelsted hvis man suser forbi stationen med intercitytoget, men måske burde man næste gang nok vælge regionaltoget og stå af i Gelsted for at beundre den flot istandsatte stationsbygning. Inden man gør det, kan man med fordel læse bogen om bygningen og istandsættelsen.

Lars Bjarke Christensen