



Christopher Beanland, *Station: A Whistlestop Tour of 20th- and 21st-Century Railway Architecture*, Batsford 2024, 208 sider, illustreret, ISBN-10: 1849948259, ISBN-13: 978-1849948258

Stationsbygninger har siden jernbanens begyndelse med deres arkitektoniske fremtræden været udtryk for meget andet end den funktion de tjente. Især de store stationer i byerne har signaleret magt og status og har markeret sig som nye centre i byen – som imponerende porte til transportsystemet. I Danmark har statsbanernes arkitekter i jernbanens guldalder i det 19. og begyndelsen af det 20. århundrede – N.P.C. Holsøe, H.E.C. Wenck og K.T. Seest – sat deres markante aftryk, som stadig præger by- og jernbanelandskabet. Der føjes stadig – om end i mindre grad – nye lag til jernbanearkitekturen både i Danmark og internationalt. Det finder oftest sted ved behov for udvidet kapacitet – eller i sjældnere grad ved etablering af nye knudepunkter. I Danmark er Høje Tåstrup og

Køge Nord markante eksempler på nye stationer på hovedlinjerne, mens den mest omfangsrige udvikling finder sted i bytrafikken: metrobyggeriet i hovedstaden.

Også ude i verden er der bygget markante nye stationer i efterkrigstiden. Der findes en mangfoldig litteratur om stationsarkitektur, som ser bagud – ikke mindst i den britiske sfære, hvor fokus som oftest har været den victorianske arkitektur – den britiske stolthed og guldalder. I denne genre findes både monografier om enkelte spektakulære stationer og om stationsbyggeri i en region/land i en bestemt tidsalder. Der findes således glimrende dybdegående analyser af de funktionelle, samfundsmæssige og tekniske faktorer, som har formet den tidligere og former den moderne jernbanestationsarkitektur – f.eks. C.L.V. Meeeks: *The Railroad Station: An Architectural History* 1956 (amerikanske stationer), J. Dethier: *All Stations: A Journey through 150 Years of Railway History*, 1981 (europæiske stationer og urbanisering), eller Brian Edwards: *The Modern Station – New approaches to Railway Architecture*, 1997 (globale eksempler).

Nærværende coffee-table bog *Station: A Whistlestop Tour...* har ikke denne analyserende tilgang, men er båret af en mere romantiserende og entusiastisk tilgang til jernbaner og jernbanearkitektur, og viser som sådan et udvalg af de stationer, som forfatteren finder, er de mest spektakulære og

smukke. Vi kommer rundt i verden med fokus på moderne jernbanearkitektur fra 1950'erne frem, og besøger omtrent 50 steder – mest stationer men også signalhuse og remiser, hoteller og knudepunkter – og så er der lidt om britiske logoer og design.

Det er en æstetisk smuk publikation med fotos af stationsarkitektur, krydret med interviews. Forfatteren Christopher Beanland er journalist, der skriver bl.a. om rejser og arkitektur, og hans interviewofre er ligesindede skribenter med hang til tog. Det er der jo ikke noget galt i, men det giver måske et lidt ensidigt præg.

Bogen indledes med holdningspræget gennemgang af jernbanens historie med en vis slagside i retning af forfatterens hjemland, England. Beanland kommer ind på helt relevante temaer som industrialiseringen, pendling, turisme, en tidlig opfattelse af jernbanen som en ustoppelig kraft, der spredte sig som parasit, jernbanen som landskabsforandrende og som krigsredskab, et halvt århundrede hvor ingen syntes om jernbanen, tabet til biler og motorveje og nedlagte jernbaners nye liv som parker, som han mener er medvirkede til at gøre jernbanen cool igen. Og så mener Beanland, at busstationer var/er værre end dårlige togstationer! Teksten er lidt poppet – og meget britisk med referencer, man som udlænding nok ikke kender (f.eks. "like a Bruce Forsyth" – en britisk entertainer fra 1950'erne frem). Beanland har øje

for jernbanens genkomst – i byerne i form af letbaner – og her nævnes såmænd også Odense på linje med Dallas, Sheffield, Doha, Kiel, Caen m.fl., og metroen ses som det modsatte af en nedgangshistorie. Opgraderingen af jernbanelinjer omkring i verden med højhastighedstog som Shinkansen og TGV – og de særlige højhastighedsstationer berøres også – og Beanland pointerer, at der var lande som Østrig, Schweiz, Rusland og Indien, som aldrig opgav toget.

Så skældes der lidt ud på Englands økonomiske udvikling på boligområdet såvel som jernbanen, der gennemgik en udvikling fra spekulation over nationalisering til det "vilde vesten" og atter privatisering/spekulation. Beanland er farvet af at være top-togfan – men er også klar over ulemperne især ved grænsestationer: meget ventetid pga. ukommunikeret forsinkelse – og her klager han over, at udkald ikke er på engelsk, hvilket måske er en kende ensidigt anglofilt syn på verden. Pointen er, at en overromantisering af togets fortræffeligheder ikke altid stemmer overens med virkeligheden. Bæredygtighedsaspekter har forfatteren også blik for – her vinder toget over biler og fly.

Efter introduktionen kommer vi til hovedsagen: at fremvise eksempler på moderne jernbanearkitektur. Udvalget af stationer spreder sig over alle verdensdele, men indholdsfortegnelsen forvirrer. Den henviser til enkelte

tematiske nedslag, men ikke til den egentlige organisering. Først bringes en lang række eksempler fra Storbritannien, fulgt af Europa repræsenteret ved tyske, tjekkiske, spanske, nordmakedonske, polske, finske, østrigske, svenske, franske, hollandske og russiske eksempler – med både nyt og lidt ældre – fra art deco over brutalisme til mere moderne udtryk. De amerikanske eksempler er fundet i Los Angeles, Detroit, Orlando, Washington og New York såvel som canadiske Montreal og Toronto. Derfra går det til Mexico og Brasilien. Sidst er gives eksempler fra Asien (Taiwan, Kina, Japan, Laos, Singapore, Indien), de arabiske lande (Qatar og Saudi Arabien) samt Australien. Vi kommer godt rundt i verden – men der er dog stadig tale om et ganske lidt arbitrært udvalg.

Som nævnt er der spredt en række temaer ud i bogen om British Rail design, interrail, tyske U-bahn Stationer og hængende jernbaner (bl.a. i Wuppertal) mm. – temaer, hvis udvalg fremstår lidt tilfældige. Og de mange interviews, som er indflettet, har ikke en gennemskuelig sammenhæng med billed eksemplerne.

For en ikke-entusiast er teksten lidt for frisk-fyr-agtig i forhold til hvor sjovt, det er at køre tog. Men de super flotte illustrationer af tog på vej (f.eks. Docklands Light Railway DLR i London), ny og gammel arkitektur – ofte supplerende hinanden (f.eks. Kings Cross, London), nyt design i metroer (f.eks.

Elisabeth Line), kunst på stationer (f.eks. i T-bana stationer i Stockholm) og de mange fotos af stationsarkitektur giver lyst til at komme på opdagelse. Fotosiden består af billeder, der er købt fra diverse bureauer – og er altså ikke et originalt bidrag.

Det er en fin coffetable-bog, som kan inspirere til at gå på opdagelse i også den moderne jernbanearkitektur, men man sidder som læser tilbage med en fornemmelse af, at det er lidt let at udgive en bog som denne: Et causeri over jernbanens fortræffeligheder og udfordringer, simple holdningsprægede interviews med lige-sindede og krydret med købte billeder, der vel at mærke fremstår smukt.

*René Schrøder Christensen*