



Samtal om hus

Till kritiken av arkitekturen

BJÖRN LINN

Stationshuset som ser tågen gå förbi...

Det finns nog inget ståtligare stationshus i Sverige. I fonden av Brunnsgränd står den mörkt rödvioletta tegelgaveln med sin väldiga glasade bågöppning i mitten som en stadsport. Men glaset är förtäckt och mörkt, porten är stängd, och inga människor strömmar längre genom den till och från tågen. Stationshuset har blivit huset som ser tågen gå förbi. De går tätt inpå det, närmare än de gjorde när det var station.

Huset är Södra stationen i Gävle.



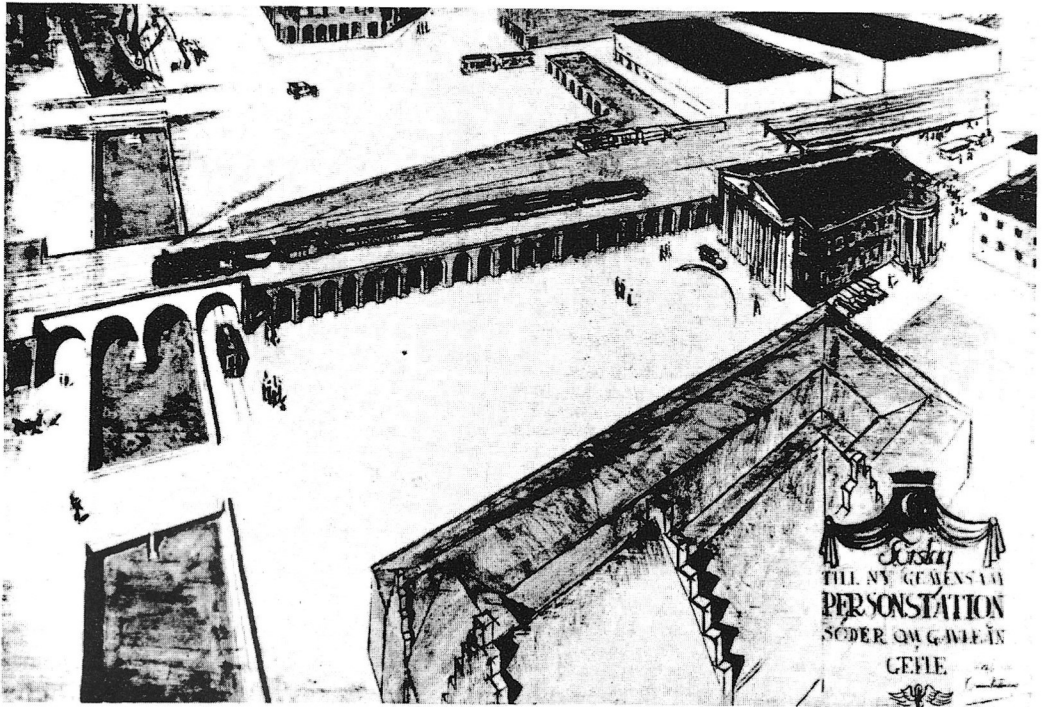
... och en upptäckares historia

Det var på 1950-talet, hemma hos Erik Sundström i radhuset vid Ålstensgatan i Bromma, som jag lärde mig att det var något särskilt med Uppsala-Gävle järnväg. Erik och jag hade varit klasskamrater i Ålstens folkskola; så hade vi skilts åt under läroverksåren och nu åter träffats på Tekniska högskolan – på en föreläsning i rättskunskap, där Erik efteråt frågat föreläsaren: ”Om två personer ingår ett avtal om att begå en brottslig handling, är det avtalet då juridiskt bindande?” Att få nytt liv i vänskapen var under sådana omständigheter helt nödvändigt. Erik är en av de kunnigaste och klokaste människor jag känner, och jag har genom åren lärt mig oerhört mycket av honom – bland annat om järnvägar, men inte bara om det.

Talade man järnvägar med Erik, var det oundvikligt att komma in på Uppsala-Gävle, det fann jag snart. Denna märkliga privatbana, som tillsammans med den 1927 öppnade Ostkustbanan bildade Trafikförbundet Uppsala-Norrland och förstatligades 1933, var något alldeles för sig. Den byggdes på 1870-talet av den driftige militäringenjören Claes Adelsköld under namnet Upsala-Margrethills järnväg och skulle från början ha anslutit till Gävle-Dalabanen vid Margrethills station (Forsbacka). Norrmannen Astrup, som ägde Skutskär, fick emellertid sträckningen ändrad, och så kom UGJ till Gävle – Södra stationen – 1874.

Under sina första decennier såg UGJ ut som en norduppländsk bruksbana av ganska ordinär karaktär, men på 1890-talet började en märklig metamorfos. Restaurangvagnar och elektrisk belysning infördes. Efter amerikansk förebild anlade järnvägen två ”folkparker” utanför Gävle, vid Furuvik och Älvkarleö, dit man körde utflyktståg. (Furuvik existerar som bekant ännu, Älvkarleö såldes till staten 1912 inför kraftverksbygget.) På nya lokomotiv och vagnar syntes det också att UGJ nu tagit steget upp i rollen av stambana – snälltågsloken var, från 1913 och femton år framåt, de förnämsta som fanns utanför SJ, och detta var en av de ytterst få privatbanor som var godkända för en tåghastighet av 90 kilometer i timmen.

Men stationshusen var mestadels från bruksbanetiden, och de var enkla. 1896 flyttade dock järnvägsförvaltningen in i ett statligt kontorshus vid Waldenströmsgatan, kombinerat med godsstationen och ritat av stadsarkitekten Hedin, och där fanns Gävles första elektriska personhiss. (Huset gick tyvärr upp i rök midsommarnatten 1967 och efterträddes på platsen av postterminalen.) Annars bestod Södra stationens tidiga byggnader av ganska blygsamma



Gunnar Wetterling: Förslag till ny gemensam personstation söder om Gavleån, 1924. Perspektiv av Artur von Schmalensee. Centralarkivet, Gävle.

paviljonger. Inför Ostkustbanans tillkomst var de uppenbart otillräckliga – och så byggdes 1926 det slutliga stationshuset.

Den här historien har jag fått klar för mig först efter hand. Vad jag på femtiotalet direkt såg var att här fanns ett dittills okänt stycke förstarangsarkitektur, ett monument inom "tjugotalsklassicismen" som ännu inte stod med i den skrivna arkitekturhistorien.

Den arkitekturepoken hade länge fascinerat mig. Första dagen på Teknis, den 2 oktober 1952, hade jag börjat tala om den med min kurskamrat John Sjöström, som kom från Lund med en fil kand i konsthistoria och som var – och är – en sällsynt entusiastisk och stimulerande diskussionspartner. Klart stod att det här fanns en mycket spännande arkitektur att studera, och att mycket litet ännu var gjort. Den enda sammanfattande framställning som fanns var en uppsats som en av våra intressantaste lärare, Sven Silow, publicerat 1951.

Emellertid måste jag på något sätt ta ställning till min egen situation. Byggnadsstyrelsen slogs sönder 1967, vilket betydde ett ödesdigert skingrande av en kunskapstradition där nybyggande och vård gått hand i hand – åtminstone för det som i den svenska egenarten hållits samman som "det offentliga byggnadsväsendet". K-byrån flyttades över till Riksantikvarieämbetet, och till en början fortsatte vi som förut. Allt starkare kände jag dock för egen del det otillfredsställande i att fortsätta med byggnadsvård utan att ha bättre baskunskaper om själva bebyggelsen. Forskningen, som jag under hela sextioalet bedrivit som bisyssla, måste nu bli huvudsak.

Jag hade flera år varit inskriven som doktorand vid KTH, men ämnesinriktningen försköts. Av skäl som jag stött på i mitt eget boende bestämde jag mig nu för att ta upp ännu en byggnadstyp som ingen annan tycktes ha sett som sådan, nämligen det (topologiskt sett) ringformade, kvartersstora bostadshuset med planterad inre gård. Denna byggnadstyp hade varit omtyckt på tio- och tjugotalen men sedan försvunnit, för att på senare tid återkomma i ett antal exemplar som aldrig nådde upp till den ursprungliga kvaliteten. Vad var det man hade kunnat fyrtio år tidigare som man nu tappat bort? Det ville jag undersöka.

I den situationen kom jag att tala med Hans Fog, som jag varit Tekniskamrat med och som är en av de människor jag ständigt haft bäst utbyte av att samtala med. Han var nu föreståndare för Byggnadsforskningsinstitutet och erbjöd mig att göra forskningsarbetet där. Jag accepterade med glädje, och från senhösten 1969 till och med 1972 hade jag således min bas på institutet och undersökte det jag döpt till "storgårdskvarter". Upptäcktsresorna utsträcktes nu ut i Europa, för jag hade konstaterat att det var en internationell byggnadstyp jag funnit.

Så kom jag tillbaka till Riksantikvarieämbetet för andra uppgifter. Men det var forskning jag kände att jag behövde fortsätta med. När jag med doktorsgraden färdig 1974 fick erbjudande att flytta tillbaka till institutet, nu som anställd, öppnade det möjligheter även om inte Hans Fog var kvar. Problemet var att det innebar att följa med i den beslutade utlokaliseringen till Gävle två år senare, och för familjen innebar det en geografisk riktning bort från de anknytningar till Västsverige som också fanns. Men vi tog beslutet och ångrade det inte. Till miljöns kvaliteter räknade jag att Erik numera fanns i Sandviken och att den spännande UGJ till sist skulle komma inom nära räckhåll.

Betraktad på nära håll antog staden Gävle form och karaktär. Med sin esplanad, Nygatans och Staketgatans avenyer samt Boulognerskogen förde den tankarna till fransk stadsbyggnadskonst.

Så tyckte också en ungersk kollega som kom på besök. Sommaren 1978 skrev jag en artikel om detta i Gefle Dagblad och pläderade för att man skulle vara försiktig i behandlingen av stadsrum och byggnader. Jag fick en trevlig läsarreaktion. En vänlig dam ringde och berättade att hon bodde i fotografen Gustaf Reimers' gamla villa, nära regementet, och att hon efter honom hittat några askar med gamla glasnegativ som hon gärna ville överlåta. Jag tackade och hämtade dem. Det visade sig vara en liten rest av ett arkiv som varit oskattbart och som fotografen velat lämna till eftervärlden, men som ändå körts till soptippen till hans djupa sorg. Vem som bar ansvaret för det har jag hört sägas men vill inte föra uppgiften vidare.

Hur som helst – i de askar jag fick i min hand fanns några högklassiga UGJ-bilder som dokumenterade bland annat Södra stationen före tjugotalets nybyggnad. (Dessutom fanns originalnegativet till en av de förnämsta paradbilder av ett tåg som tagits i Sverige, sedan länge berömd i järnvägskretsar: ett snälltåg uppställt vid Södra koloniområdet omkring 1910 med hela den grandezza som den stolta och självmedvetna banan var mäktig.) Såg man sig omkring i Gävlemiljön, kunde man alltjämt identifiera Trafikförbundets båda banor och deras anläggningar: Sveriges Järnvägsmuseum håller till i deras lokstallar, vagnfabriken Ageve är de forna Trafikförbundets verkstäder. Och huvudtrafiken på Norrland går på UGJ:s och OKB:s spår, med den viktiga sträckan Uppsala-Gävle elektrifierad redan 1937.

Med detta i minnet får synbilden av det tysta stationshuset en mer konkret dimension i tiden. Vore jag en Ingmar Bergman-beundrare, skulle jag kunna associera till filmscener av honom; nu hämtar jag i stället bildens djup ur en historisk kunskap. De slutna portarna, den stumma avskärmningen bakom glasväggen i bågöppningen, urtavlor som försvunnit från den kopparklädda takryttaren – allt talar om något som funnits. Även för den som ser byggnaden utan att veta något om den, är det tydligt att den är en fossil rest av en miljö som en gång levde med ett intensivt liv.

Till grund för nybyggnaden låg en utredning om Gävle stationsfråga som gjordes 1924 av Ostkustbanans verkställande direktör K A Lagergren. UGJ hade aldrig kommit väl överens med den äldre järnvägen på platsen, Gävle-Dala, som i högre grad betraktades som stadens egen bana och som hade sitt högkvarter på centralstationen. Nu föreslog Lagergren en koncentration av hela järnvägsdriften till Gävle S. När frågan kom upp i stadsfullmäktige om vad man då skulle göra med Centralen, besvarades den – som Börje Thoursie berättar – med att byggnaden ju kunde göras om till saluhall. Efter

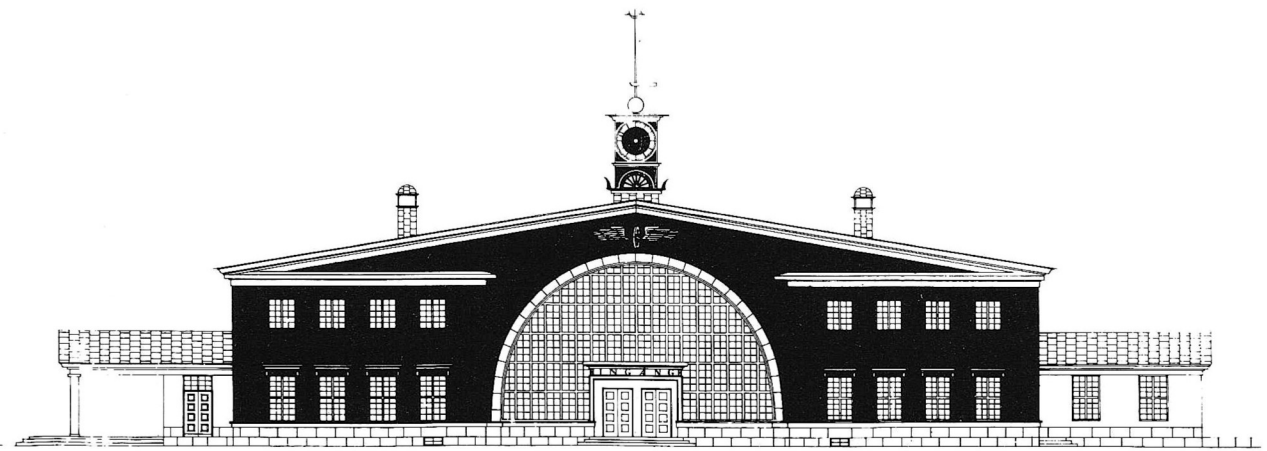
det var hund-och-katt-stämningen mellan järnvägsbolagen mer utpräglad än någonsin.

Gunnar Wetterling hade kommit till Gävle som stadsarkitekt 1922 och började tydligen arbeta med Södra stations-projektet i samband med Lagergrens utredning. Han var nu 33 år gammal, en yrkesman av stor kompetens och integritet, som drog till sig lysande unga medarbetare på ett sätt som måste ha varit sällsynt i en landsortsstad. De första skisserna till stationsbygget gjordes av Artur von Schmalensee, men i det slutliga projektet var huvudmedarbetaren Gunnar Jacobson. (Den förre hade jag haft som lärare på KTH, den senare hade jag träffat i SAR:s styrelse omkring 1960.)

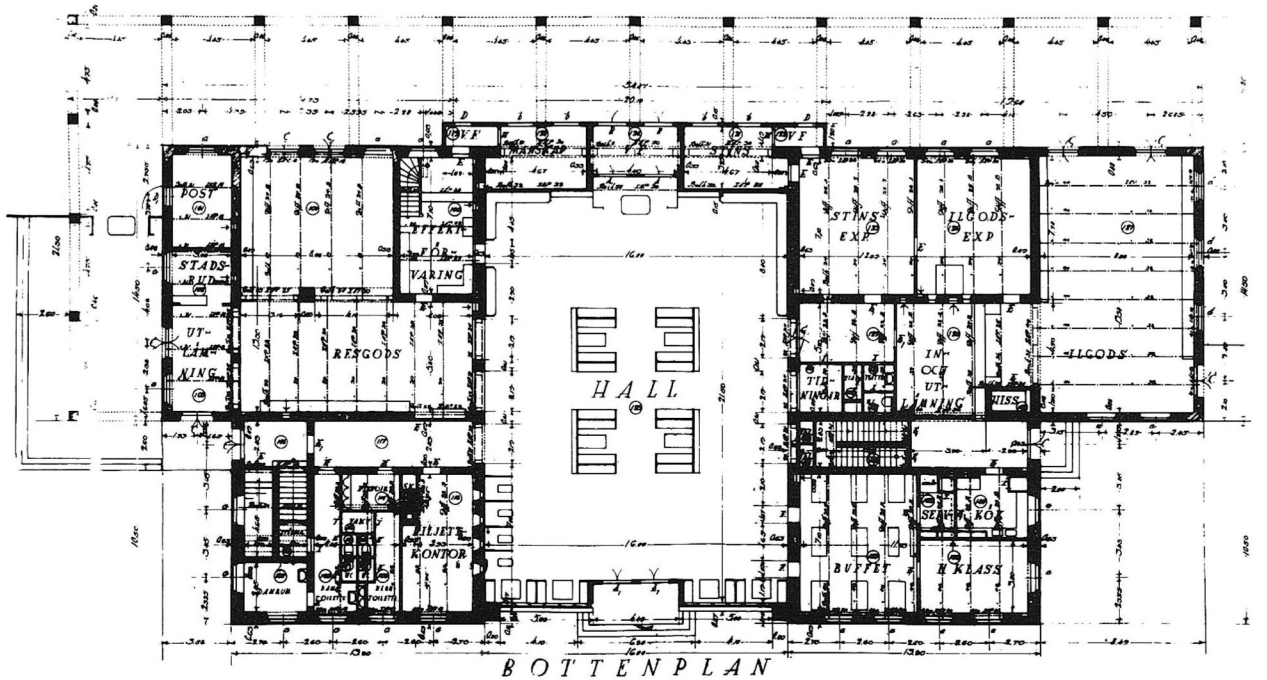
Från början hade Wetterling tänkt sig att stationshuset skulle utföras som en putsad byggnad. Schmalensees första perspektiv visar huset med en gavelfasad prydd med en portik av fyrkantpelare vänd mot Gavleån samt järnvägen upplyft på en arkad. Ragnar Östbergs och Cyrillus Johanssons tegelarkitektur inspirerade emellertid Wetterling att byta fasadmateriäl, och så kom stadsporsmotivet in med väntsälén utformad som ett genomgående, kassetterat tunnvalv, riktat mot banan och glasat i båda ändar. Mot spårsidan byggdes framför fasaden en envåningsportik, som nu är riven.

Det finns dock en intressant skillnad mellan Wetterlings tegelbehandling och de äldre arkitekternas. I stationshuset är det inte murningen, det speciella mönster enligt vilket sten läggs på sten, som demonstreras. Wetterling dämpade fogarnas verkan genom att fylla dem med färgat bruk. Det kan ge ett obehagligt slickat intryck, men här är murytan hanterad med mycket medveten skicklighet. Verkan blir snarast av textil art, lik en vävnad. Att den verkan är eftersträvad bekräftas av de vackra tuschritningarna i byggnadsnämndens arkiv, där hela fasadytan är skrafferad i ett tätt ruttmönster utan varje antydan av stenarna.

Södra stationen kan associera till en annan svensk tjugotalshyggnad, Gunnar Asplunds tingshus i Sölvesborg, som också visar en bred gavel med en bågöppning i fonden av en gata. Inom det gemensamma schemat innehåller dock kompositionerna helt olika motiv. Under stationshusets gavel hålls på ömse sidor om portöppningen två var för sig symmetriska, mycket svagt framspringande sidorisliter samman. Denna tegelarkitektur "i flera plan" kan erinra om Carlbergs-epokens verk från tiden kring 1800 i Göteborg, som Wetterling säkert sett under sin studietid på Chalmers. Asplunds putsade byggnad har en helt slät fasad, bågöppningen är låg och tryckt och har inget av portkaraktären. Man ser inte genom huset. Fasaden står som en kuliss framför tingsälens rundtorn, som är byggnadens kärna. Det är två helt olika variationer på ett



FASAD MOT S ESPLANADGATAN



Ritning av Gävle södra station av Gunnar Wetterling (1924-26). Fasad och plan. Byggnadsnämndens arkiv, Gävle.

tema, som visar den oerhörda skicklighet i att hantera de rent formala uttrycksmedlen som var 1920-talets.

Det var inte bara Södra station som jag nu började se i helfigur utan också Wetterling själv. Tydligt var att han var ännu en av de stora okända som måste få sin plats i arkitekturhistorien. Man behövde inte mödosamt identifiera hans byggnader i Gävle, de presenterade sig själva genom sin kvalitet när man såg sig om i staden. Genom några mer eller mindre tursamma frågor fick jag också lätt kontakt med tre gamla medarbetare till honom, som alla var bekanta för mig sedan K-byråtiden: Karl Sörensen och Birger Söderberg i Västerås samt Göran Sidenbladh i Stockholm. De gav mig stoff tillräckligt att teckna en bild. Nära trettio år hade gått sedan jag först såg Södra stationen på foto – nu fanns både verket och upphovsmannen på kartan.

Den 21 augusti 1986 beslöt regeringen att Gävle S tillsammans med ett femtiotal andra stationsbyggnader skulle uppföras på förteckningen över byggnadsminnesmärken.

Referenser

(i den ordning de berörs i artikeln):

Hagberg, B, *Uppsala-Gäfle järnvägar 1874-1924. Historik*. Uppsala 1925.

Linn, B, "Den stillsamme revolutionären." *Arkitektur* 1964:7.

Linn, B, *Osvald Almqvist, en arkitekt och hans arbete*. Stockholm 1967.

Gyllensköld, H, *Konsten att laga mat*. Stockholm 1957.

Hidemark, E och Hidemark, O, "Kontinenten och Sverige. Influenser på arkitektur och konsthantverk omkring 1917." *Fataburen. Nordiska museets och Skansens årsbok* 1968.

Linn, B, "Vårt okända arkitekturarv." *Svenska Dagbladet* 16 april 1966.

Linn, B, *Storgårdskvarteret. Ett bebyggelsemönsters bakgrund och karaktär*. Stockholm 1974.

Linn, B, "Slå vakt om Gävles vardagsrum." *Gefle Dagblad* 26 juli 1978.

Lagergren, K A, *Gävle stationsfråga*. Gävle 1924.

Thoursie, B, "Sju banor – sju järnvägsstationer i Gävle." *Spår. Järnvägsmusei vänners årsbok* 1987.

Linn, B, "En professionell arkitektur." *Arkitektur* 1982:2.

Linn, B, "Gunnar Wetterling, stadsarkitekt." *Från Gästrikland* 1980.

Linn, B, "Gunnar Wetterling." *Arkitektur* 1987:2.

Linn, B, "Skyddade järnvägsstationer." *Spår. Järnvägsmusei vänners årsbok* 1987.