

LUND UNIVERSITY

ETN:TÅG

Hagström, Charlotte; Gustavsson, Karin; Idvall, Markus

2019

Document Version:
Förlagets slutgiltiga version

Link to publication

Citation for published version (APA):
Hagström, C., Gustavsson, K., & Idvall, M. (Red.) (2019). *ETN:TÅG*. (ETN. Etnologisk skriftserie; Vol. 9).

Total number of authors:
3

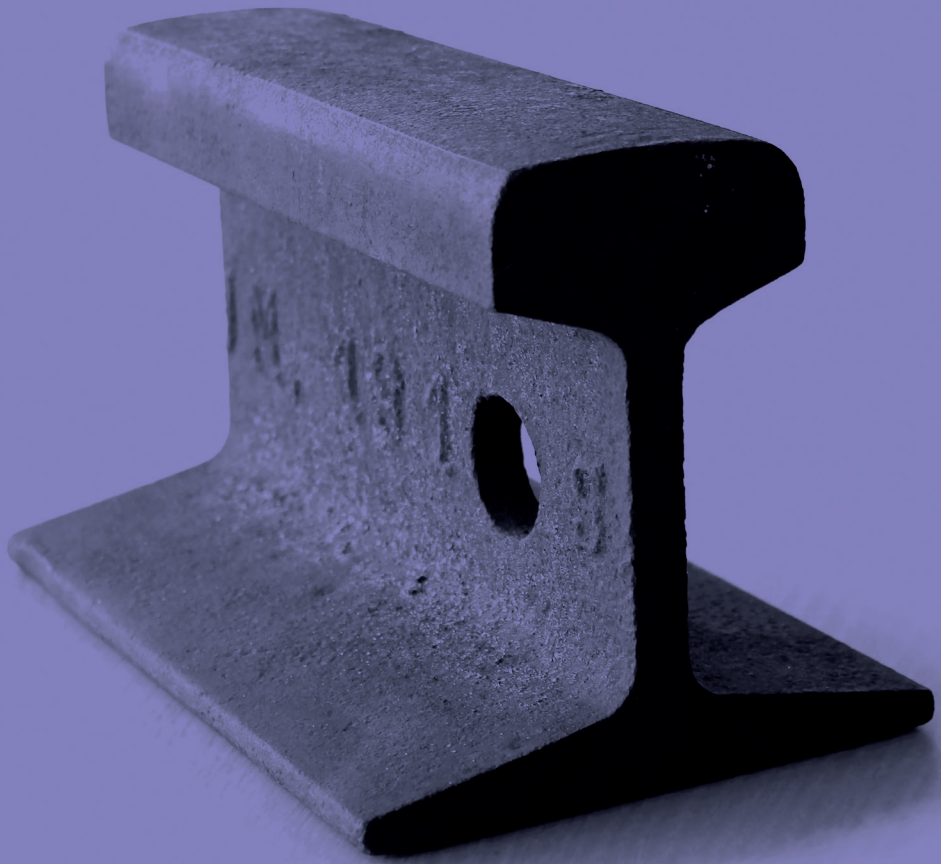
General rights
Unless other specific re-use rights are stated the following general rights apply:
Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.
• Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
• You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
• You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

Read more about Creative commons licenses: https://creativecommons.org/licenses/

Take down policy
If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

LUND UNIVERSITY

PO Box 117
221 00 Lund
+46 46-222 00 00



ETN, 2019:9, TÅG
Etnologisk skriftserie Etnologiska avdelningen,
Institutionen för kulturvetenskaper, Lunds universitet.
Karin Gustavsson, Charlotte Hagström, Markus Idvall (red.)
Omslag: Mia Krokstäde
Form: Gunilla Albertén. Satt med Calisto MT
ISSN 1653–1361
Samtliga artiklar är kvalitetsgranskade.
ETN:TÅG är utgiven med stöd från
Gulli och Nils Strömboms stiftelse samt
Stiftelsen Ebba och Sigfrid Svenssons fond för folklivsforskning

www.kultur.lu.se/etn/

Innehåll

Perspektiv på tåg, räls och järnvägsresor
Karin Gustavsson, Charlotte Hagström & Markus Idvall — 5

Tåget och friheten
Charlotte Hagström — 9

Trains and border controls
Elen Kerobyan — 13

Tankar om tåg ombord på *California Zephyr*
Gabriella Nilsson — 22

Som lokförare på Youtube
Göran Sjögård — 33

Modelljärnvägar, modernitet och manlighet
Henrik Ranby — 42

Mat och dryck på räls
Håkan Jönsson & Richard Tellström — 55

Museijärnvägar – kulturarv på räls
Karin Gustavsson — 63

Blicken, tåget och Mårten Sjöbecks landskapsböcker
Lars-Eric Jönsson — 72

Järnvägsfärjor över Öresund
Markus Idvall — 84

Den musikaliska järnvägen
Patrik Sandgren — 94

Togets stemmer
Sanne Krogh Groth — 106

Stationsskyltarnas berättelser
Vladimir Okhnich — 114

Författarpresentationer

Perspektiv på tåg, räls och järnvägsresor

Karin Gustavsson, Charlotte Hagström & Markus Idvall

Sedan mitten av 1800-talet har det varit möjligt att åka tåg. Utvecklingen av järnvägsteknologin och introduktionen av detta nya kommunikationsslag var ett bärande inslag i moderniteten. Både människor och varor kunde nu färdas i olika riktningar, över gränser och till nya platser. För samhällsbyggnadsprocessen kom järnvägen att få radikala effekter när samhällsbildningar etablerades vid nyanlagda stationer och järnvägsknutar, och gamla städers strukturer förändrades av nya kommunikationsnoder. Nya byggnadstyper som stationsbyggnader och lokstall tog plats i stadsbilden, och nya yrken som lokförare, banvakt och stins etablerades.

Tåg har påverkat, för att inte säga präglat, människor och samhällen i nära 200 år. Järnvägens anläggningar i form av spår och byggnader är välbekanta inslag i alla typer av landskap, och resor med tåg utgör ett återkommande inslag i vardagen för mängder av människor i stora delar av världen. Samtidigt associeras järnvägsresandet med äventyr och flykt från just vardagen. Likaså har järnvägsteknologin och tågresor påverkat olika konstarter och populärkulturella uttryck. Tåg och järnvägsteknik är idag förknippat med en bättre framtid, om vi lyckas styra över resor och transporter från klimatförstörande bensin- och dieseldrivna fordon till spårbundna färdmedel, samtidigt som tåg och järnvägar i andra sammanhang associeras med förflutenhet och ger upphov till stor nostalgi. För en kulturvetenskap som etnologi utgör tåg och järnvägar en utmärkt utgångspunkt för olika analyser och studier.

Det här numret av *ETN* utgår från tåg, från en lång rad aspekter. En sådan är de känslor som tågresor ger upphov till. Det känns på ett särskilt

sätt att åka tåg, det skakar och låter och luktar. Att tåg och tågresor har inspirerat författare, konstnärer och kompositörer är därför närmast självklart. I ”Den musikaliska järnvägen” tar Patrik Sandgren sin utgångspunkt i Folklivsarkivets samlingar av visor med anknytning till järnvägar och diskuterar tåg och musik. De speciella ljud som ackompanjerar och uppstår i samband med en tågresa står i fokus i artikeln ”Togets stemmer” av Sanne Krogh Groth, som själv dagligen pendlar mellan Danmark och Sverige tillsammans med tusentals andra. Att den som bor i Sverige och arbetar i Danmark, eller vice versa, två gånger varje dag passerar en nationsgräns var tidigare något som knappast märktes. Men 2015 infördes gränskontroller på den svenska sidan och situationen förändrades drastiskt för såväl pendlare som andra. Om detta handlar Elen Kerobyans artikel ”Trains and border controls”. Innan Öresundsbron stod färdig 2000 fanns ingen fast förbindelse. Markus Idvall skildrar i sin artikel ”Järnvägsfärjor över Öresund” de tågfärjor som under åren innan förra sekelskiftet trafikerade sträckan Helsingborg - Helsingör och de diskussioner och debatter som fördes kring hur trafiken skulle organiseras.

Vid förra sekelskiftet kunde en tågresa som idag avverkas på några timmar ta flera dagar. Resenärerna behövde tillgång till mat och dryck vilket ledde till etablerandet av restaurangvagnar och järnvägshotell. Maten på tågen står i fokus för artikeln ”Mat och dryck på räls” av Håkan Jönsson och Rickard Tellström. Men långa tågresor hör inte bara det förgångna till och resan i sig kan vara en del av målet. Gabriella Nilsson och Charlotte Hagström skriver i sina respektive artiklar, ”Tankar om tåg ombord på *California Zephyr*” och ”Tåget och friheten”, om att färdas med tåg genom USA och att tågluffa i Europa. För andra är tåget ett medel som gör det möjligt att ta sig till olika platser och förflytta sig mellan dem. I ”Blicken, tåget och Mårten Sjöbecks landskapsböcker” diskuterar Lars-Eric Jönsson tågets betydelse för Sjöbecks fältstudier runt om i landet åren 1928-1953.

Men resandet kan också ske på andra sätt. I artikeln ”Som lokförare på Youtube” skriver Göran Sjögård om de många filmer på internet som visar resor på olika järnvägar runt om i världen. Utan att lämna hemmet kan betraktaren följa med på såväl dramatiska järnvägsresor i norska vinterlandskap som mer enahanda pendlingssträckor mellan olika städer, ofta filmat ur lokförarens perspektiv. Andra ägnar mycken tid och energi år att bygga upp sin egen järnväg med tillhörande landskap i skalenlig modell. Henrik Ranby diskuterar i ”Modelljärnvägar, manlighet och modernitet” denna hobby ur olika perspek-

tiv. Tåg och järnvägar som hobby och intresse står också i fokus för Karin Gustavssons artikel ”Museijärnvägar – kulturarv på räls”. Här handlar det om riktiga tåg och hur det stora arbete som läggs ned på att hålla dem i skick för att trafikera nedlagda banor blir en del av kulturarvet. Tågen och järnvägen får här en ny funktion. Förändras gör också stationerna och stationsbyggnader, som läggs ner, återuppstår och i vissa fall får status som byggnadsminne. Med utgångspunkt i stationsskyltar resonerar Vladimir Okhnich i ”Stationsskyltarnas berättelser” om nu och då, om rörlighet och stabilitet.

Utifrån de olika artiklar som ingår i detta temanummer av *ETN* och de olika perspektiv författarna anlägger kan vi således konstatera, att upplevelserna och erfarenheterna av såväl järnvägen och tågen i sig som av resandet på räls utgör en förmodligen outsinlig källa till både reflekterande betraktelser och analyser av förändring i tid och rum. Det är knappast en vågad gissning att anta att förändringarna kommer att fortsätta – tåg är i rörelse och ger upphov till ständigt nya utsikter.



Foto: Charlotte Hagström.

Tåget och friheten

Charlotte Hagström

Under våren har vi planerat och funderat över resvägar, studerat kartor och läst på om olika städer och länder. Vi har gått med i Svenska Turistföreningen, skaffat oss vandrarhemskort och sytt påsar till våra pass så vi kan ha dem hängande runt halsen. Under tiden som vi sommarjobbat på olika håll har vi hållit kontakt via brev och diskuterat alternativa rutter och platser som verkar intressanta. En solig augustidag i slutet av 1980-talet står vi så äntligen på Københavns Hovedbanegård. Det är tid för avgång. Vi hivar upp våra ryggsäckar på tåget och kliver ombord, redo för äventyr. Nu börjar det!

I januari samma år hade jag och Lovisa träffats på en kurs på universitetet och ganska snabbt kommit fram till att vi delade många intressen. Ett sådant vara att upptäcka och besöka nya platser. Eftersom vi båda ville tågluffa bestämde vi oss för att göra det tillsammans. När jag idag ser tillbaka på denna resa kan jag känna viss förundran över mig själv. Vi lade ner oerhörd energi på planeringen och förberedde oss lika grundligt som om vi skulle gett oss ut på en längre forskningsexpedition eller upptäcktsresa. I en tid innan internet innebar det upprepade besök på biblioteket och brevledes kontakter med turistbyråer. Jag läste guideböcker och bläddrade i kartor, letade adresser och öppettider till museer och gallerier, funderade över sevärdheter och turistattraktioner. Viktig information skrevs in i en anteckningsbok som fick titeln *Charlotte's guide through (parts of) Europe*.

En viss förlägenhet infinner sig också. När jag bläddrar i anteckningsboken är ”pretto” ett ord som ganska omgående dyker upp i mina tankar. Förutom information om öppettiderna för olika badhus i Budapest, telefonnummer till svenska ambassaden i Amsterdam och adressen till The National Gallery of Scotland, finns där listor över samtliga nobelpristagare i litteratur, svenska landskapsblommor och morsealfabetet. Ett par sidor innehåller svåra ord jag skulle

passa på att lära mig, som ”herostratisk: ryktbar genom illdåd, efter Herostratos, som antände Artemistemplet i Efesos för att vinna ryktbarhet” och ”dyspepsi: dålig matsmältning”. Tågresorna skulle inte bara ta oss från en plats till en annan. Tiden skulle användas till bildning och förkovran.

Under en månad reste vi så runt i Europa. Vissa platser och sevärdheter hade vi på förhand planerat in, som Katedralen i Köln, Philosophenweg i Heidelberg och Vasarelymuseet i Pécs. Andra hamnade vi på av en slump. Efter



Foto: Charlotte Hagström.

en lång väntan på en tråkig station hoppade vi på det första tåget som stannade utan att veta vart det gick. Under en resa genom en naturskön trakt bestämde vi oss för att stanna vid nästa station. I de skotska högländerna fick vi tips om att det gick att åka postbuss mellan orter utan järnväg. Bussen visade sig vara en vanlig personbil och resan innebar att vi fick åka med brevbäraren på hans postrunda. Både då, när vi gjorde resan och befann oss mitt uppe i äventyret, och nu, många år och otaliga resor senare, är det jag främst förknippar med tågfärderna genom Europa känslan av frihet och oberoende. Allt kändes möjligt och görbart. Fick vi ett infall att besöka Innsbruck åkte vi dit, ville vi stanna ytterligare en natt i Paris gjorde vi det. Ingen annan än vi själva bestämde vad och hur och när. De enda begränsningarna tycktes vara järnvägarnas sträckning, tidtabeller och tillgången till husrum. Att en stor del av Europa inte var möjlig att besöka vid den här tiden var vi förstås medvetna om. Men de områden och länder som tågluffarkortet omfattade var fullt tillräckligt. En månad var lång tid men den gick fort.

När vi gjorde resan hade jag varken läst van Gennep (1909) eller Turner (1969) och visste inget om passageriter och liminala tillstånd. Men tågluffningen kan definitivt förstås utifrån dessa teorier och begrepp. Den innehöll ett före, ett under och ett efter och de olika faserna var tydligt åtskilda både i tid och rum. Resan i sig innebar att vi befann oss i ett mellanrum, i det som Turner beskriver som ”betwixt and between”. Vi ägnade oss varken åt studier eller arbete, hade ingen fast punkt och inget klart definierat mål. Efter återkomsten till Sverige i slutet av augusti var vi visserligen, liksom då vi gav oss iväg den där högsommardagen, två svenska studenter i tjugoårsåldern. I andras ögon såg vi kanske också ut som innan, möjligen något mer solbrända. Men vi var inte desamma. Alla nya erfarenheter vi gjort, allt vi upplevt och alla människor och miljöer vi mött hade satt spår.

Under årens lopp har jag fortsatt att ofta resa med tåg, både utom och inom landet. Några månadslånga tågluffningar har det dock ännu inte blivit och absolut inga övernattningar på parkbänkar eller nattöppna stationer. Men tågresandet i sig lockar fortfarande. Sommartid blir det ofta och många turer på de skånska järnvägarna. På morgonen packar jag en ryggsäck med en termos kaffe, några smörgåsar och en bok och ger mig iväg. Oftast reser jag ensam, ibland får hunden följa med. Resorna går inte längre till Budapest utan till Bjärnum, inte till Ljubljana utan till Lunnarp. På kvällen kommer jag hem och sover i min egen säng.

Men det finns ändå likheter med hur det var den där sommaren för 30 år sedan. Med Skånetrafikens sommarkort kan jag åka hur och vart jag vill inom Skåne, behöver inte planera eller bestämma på förhand. Vill jag inte berättar jag inte för någon vart jag ska och får jag för mig att plötsligt hoppa av på en station som ser intressant ut gör jag det. Beroende på vilket tåg som kommer först bestämmer jag mig på perrongen i Glumslöv om jag ska åka söderut eller norrut, i Hässleholm om jag ska åka direkt hem eller ta den betydligt längre vägen via Perstorp och Helsingborg. Känslan av frihet och oberoende är densamma som när jag var 20 år och åkte kors och tvärs i Europa. Jag gör som jag vill.

Källor

van Gennep, Arnold (1909/2010): *The rites of passage.* London: Routledge.

Turner, Victor W (1969): *The ritual process. Structure and anti-structure.* London: Routledge & Kegan Paul.

Trains and border controls

Elen Kerobyan

Everyday tens of thousands of commuters cross the border between Denmark and Sweden. They go by train over the Öresund bridge in both directions. For over 60 years, and long before the bridge was completed in the year 2000, Danish and Swedish citizens have been able to travel across the Öresund without a passport. In 1952, the Nordic nations created a Nordic Passport Union, and in 2001 they joined the Schengen Agreement, which was signed in 1985 and created a passport-free Europe in which citizens of European countries were entitled to circulate freely without traditional passport controls within strictly coordinated external border controls (Castles & Miller, 2009).[1] However, the refugee crisis in Europe in autumn 2015 made Sweden to re-establish border control with Denmark to get a control on the flow of refugees entering the country.

In this article I will focus on how the changing border practices affected the everyday life of the transnational Öresund region and particularly the commuters creating many inconveniences for those who work on the other side of the Öresund Bridge. I will also discuss how the passport controls carried out by Swedish border police at the Swedish train station, and later by Danish security officers at the train station of the Copenhagen airport and on regional trains, led to long waiting times, train delays and then to the reconsideration of the regional train schedules and routes.

Invisible borders

In 2014 I began my master studies in Applied Cultural Analysis at Lund University. As a non-EU citizen I needed a Swedish residence permit to enter, live and study in Sweden. The Swedish

1 "Schengen: Controversial EU free movement deal explained" 2016.

resident permit also enabled me, a citizen of Armenia, to travel to the countries of the Schengen Agreement without visas and passport controls. I often experienced the cross-border region through regional trains between Denmark and Sweden between 2014 and 2016: I commuted freely to Denmark for classes at the University of Copenhagen because of a joint university program and I also often travelled through Copenhagen airport to visit my home country.

The refugee crisis in autumn 2015, which reshaped the transnational region profoundly through the re-established passport controls between the two Nordic nations, made me look at the European borders and the developments around them through research lenses. I came up with an idea to conduct fieldwork, which became the basis for my master thesis titled *The Right of Free Movement and the Borderlands in Europe: Perceptions, Practices and Perspectives in the Context of the Refugee Crisis and the Terrorist Attacks in Paris* (Kerobyan 2016). This article is based on parts of the thesis.

The state border between Denmark and Sweden seemed invisible to me because of easy and fast train movements between the countries. It was perceived mainly through a mental geographical imagination of where Denmark "ends" and Sweden "begins" and vice versa. There was a feeling of a train travelling within one country because the border-free train movement provided a smooth and comfortable travelling between the two nations without rush and inconvenience causing a sense of travel liberty.

Trains and border practices in the Öresund region

However, this feeling was only valid until the establishment of the passport control by the Swedish border police in Malmö for random train travelers from Denmark to Sweden starting from the 12th of November 2015.[2] Some passengers on the trains, as well as on the platform at Hyllie station, which is the first stop after the border, showed their documents immediately during these checks. Others looked not that enthusiastic, and some even seemed to be surprised and displeased. Police cars located outside of Hyllie station, in front of Malmö Arena and the shopping mall Emporia, left an impression of an emergency situation since the deployment of police forces is ordinarily associated with extreme circumstances.

2 "Sweden implements temporary border checks" 2015; "Is Sweden closing its borders?" 2015; "Police to travelers": 'Bring your passports'" 2015.



Photo: Elen Kerobyan.

In general, after the initiation of the border control the train travelling began to be associated with border police officers, train delays, passports of passengers being checked, long waiting times at the train stations and on the trains, people without IDs asked to leave the trains, irritated and tired commuters and tourists.

The further establishment of the passport control at Copenhagen airport for all travellers to Sweden resulted in compulsory checking procedures both in Denmark and Sweden, causing incomprehension and discontent of the travellers concerning double checking on the same route within a short period. In contrast to the border control at the Swedish side conducted by the border police, it was done at Copenhagen airport by security guards of a Danish private security company hired by the Danish rail operator DSB to check and take photos of identification documents.[3] The public transport

3 Bilefsky 2016; "Denmark's first day of border checks 'calm'" 2016; "ID-checks in place for travelers from Denmark" 2016.

operators of the Öresund region were imposed by the Swedish government to fulfil ID checks of all passengers. Hence, they announced that starting from the 4th of January 2016 all routes from Denmark would begin and end at Copenhagen airport because of heavy fines established by the government in the case of not being able to provide ID checks of all passengers travelling from Denmark to Sweden.[4]

Besides, fences were built at the train station of Copenhagen airport by the end of December to prevent unauthorized border crossing attempts through tracks.[5] The border police, the security officers and the fences constructed between the rail tracks at Copenhagen airport, to prevent any efforts to pass the border between Denmark and Sweden illegally, symbolized the materialization of the recreated border.

As for the experiences of the passengers, a citizen of Slovakia mentioned that the borders were being created again; they were real and tangible embodied in the fences and police officers. Moreover, police officers were identified with fences preventing border crossing unless a valid document confirming identity was shown.

> *I really feel that the borders are coming to be seen again, you know, and there are actual walls being created again. They are building the… fence, just fences, but still some sort of walls. I wouldn't refer it as the Wall in Berlin or something, but it's really becoming like that. There is even fencing just in the train station in Copenhagen airport (…). As I said, the borders are being created again, and I saw that they are tangible, real borders… fences, and even if it's a fence full of policemen standing next to each other you can't get through until you show your ID… (Interview 2).*

Affected commuters and travelers

The Öresund region is a cross-border area with a lot of commuters. According to the independent organization Øresundsinstituttet, more than 15,000 people commute between Denmark and Sweden each day via the Öresund Bridge. After the initiation of the border controls their journeys took up to one and half hours longer every day.[6] Many passengers were frustrated and annoyed not only with this fact but also worried that the border guards of the Danish private security company fulfilling the checks were tak-

4 "Swedish operators cut rail service on bridge" 2015; "Öresund train operators mull scanning IDs" 2015.
5 Kirk 2016; "Sweden-Denmark border rail fence completed" 2015.
6 "ID-checks in place for travelers from Denmark" 2016.

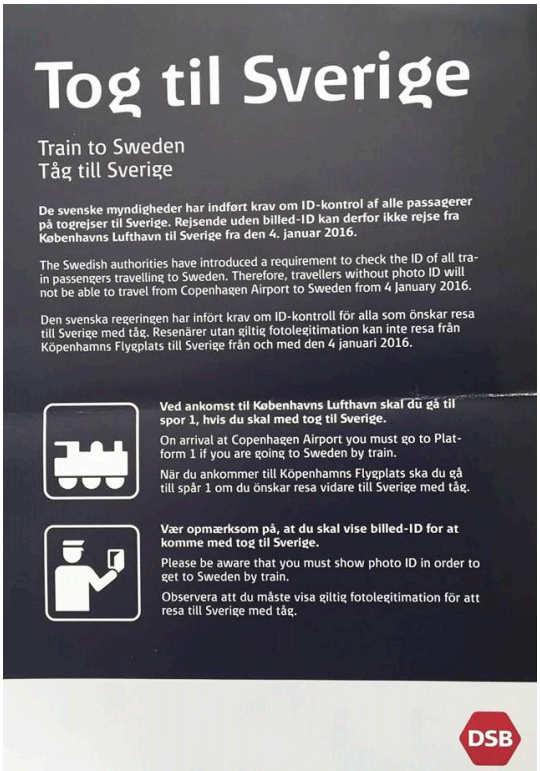


Photo: Elen Kerobyan.

ing photos of every ID-card to prove that they had checked their identities. Another common concern was how the border control would affect the economy of the region since the checks alone cost 1 million kronor extra per day.[7]

Europeans of different ages and social statuses shared their perceptions and experiences of the passport controls initiated on the Danish-Swedish border in the article *New Border Checks: Traveller Experiences* published by the online newspaper *The Local* in January 2016:

I got denied because the guards argued that my press ID was not good enough as an ID card. I don't think we should need ID documents to be able to travel between European countries (Swedish journalist).

The whole idea of it is ridiculous nonsense. It's a sticking plaster on a problem that is much, much bigger (British commuter living in Sweden and working in Denmark).

It felt like it was a diet version of the Berlin wall and it's actually more intimidating than you think when you need to show your identity card like that to a guard and you know they are keeping it somewhere in a cloud. Three out of four trains have been cancelled as a result of the checks (...) The commuting system is the blood system of a metropolitan economy. It will stop the blood flowing (Swedish businessman).

7 "Border ID checks are costing one million kronor a day" 2016.

I think it's good because we have far too many refugees in Sweden (…). At the beginning everybody complains and says it's too tough, but after a month or so, everything will calm down. It should have been done a lot earlier (Swedish pensioner).

Generally I think it is a bad decision. The Öresund bridge was not designed for ID checks and I know many people who commute who are going to have considerably longer and more complicated journeys. I believe that it will affect the Öresund region in a negative way (Swedish train ticket vendor).

While there were strict border checks from Denmark to Sweden, there was no passport control from Sweden to Denmark. Due to its strict immigration policies, Denmark is not among countries refugees ordinarily aim to go. Hence, Denmark was not interested in the re-establishment of the border control[8]. The absence of the border control made travelling in the opposite direction still smooth and easy, as nothing had changed. My personal experiences differed while travelling by train from Denmark to Sweden and in the other direction. However, the initial smoothness of the train travelling from Sweden to Denmark, and particularly to Copenhagen, was disarranged because of the necessity to get off the train at Copenhagen airport to take another one to Copenhagen, unlike before the establishment of the passport control in Denmark. It affected the travelling experiences adding a feeling of inconvenience compared to the smooth and comfortable travelling before. When I heard the announcement on the train from Sweden to Denmark that Copenhagen airport was the final stop, I remembered when I was taking the same train from Lund for classes at the University of Copenhagen. I reflected upon how everything had changed sharply and become complicated just within several months, because of the refugee crisis, and the efforts of the Swedish government to establish order on its southern boundary, which ended up in the border controls.

The same feeling was shared by people I interviewed. They also emphasized the inconvenience and complexity of the situation determined by the passport controls at the train stations and on the trains. A commuter from Sweden to Denmark, who was a citizen of Romania, shared her feelings concerning the double border checks in Denmark and Sweden.

8 "Danish PM slams new Swedish border checks" 2015; "Why do refugees prefer Sweden to Denmark" 2016.

I think it was okay one check at Hyllie, but it's hassle, it takes so much time now. You know, when I came from the airport, I was not in a rush or anything, but I think for a daily commuter it is horrible (…). I do commute, but twice a week or three times a week. So it is harsh. When I go there, there is no check. Then, on the way back, you have to get off the train either at the central station or if you get into the metro, anyway, you have to get off. And then you enter to the airport, cross the airport, a part of it, and then you go to the other platform (…). Once I had to wait one hour. The train had a delay for one hour, the train supposed to come and then there were hundreds of people and they were all… very very cold, that area was a very cold area and people were like shaking and I could feel the annoyance in the air (…). But again, it is unclear to me why they have to check twice. Before Christmas they were checking at Hyllie, but now they are checking in Denmark as well, since Denmark has also introduced it (Interview 1).



Photo: Elen Kerobyan.

***

The border controls at the train stations and on the regional trains between Denmark and Sweden, conditioned by the refugee crisis, changed the feelings and experiences of the train travellers of the Öresund region. They added dissatisfaction, annoyance and complexity to the initially comfortable and smooth life of the transnational region and especially they affected the commuters. At the same time, the travelling by trains within the Öresund region was characterized by duality and diversity: the negative feelings and experiences were primarily valid while travelling from Denmark to Sweden because the passport controls were only conducted on the way to Sweden. However, the changes of the routes and schedules of the regional trains also caused some inconveniences for the travellers from Sweden to Denmark, because of the necessity to change the trains at airport to travel to Copenhagen.

References

Literature

Castles, S., & Miller, M. J. (2009). *The age of migration: International population movements in the modern world*. London: Palgrave Macmillan.

Kerobyan, E. (2016). *The Right of Free Movement and the Borderlands in Europe: Perceptions, Practices and Perspectives in the Context of the Refugee Crisis and the Terrorist Attacks in Paris.* Master thesis. Department of Arts and Cultural Sciences, Lund University.

Fieldwork material

Interview 1 with a citizen of Romania. (2016, January 29). Lund, Sweden. *Performed, transcribed and archived by Elen Kerobyan.*

Interview 2 with a citizen of Slovakia via Skype. (2016, February 17). *Performed, transcribed and archived by Elen Kerobyan.*

Observation on the train (Öresundståg Lund-Copenhagen-Lund) in Copenhagen central station and Hyllie station in Malmö. (#1, 2015, November 27).

Observation on the train (Öresundståg Lund-Malmö-Lund) and Hyllie station in Malmö. (#2, 2015, December 11).

Online material

Bilefsky, D. (2016, January 4). Sweden and Denmark Add Border Checks to Stem Flow of Migrants. *The New York Times*. Retrieved from http://www.nytimes.com/2016/01/05/world/europe/sweden-denmark-border-check-migrants.html?_r=0

Border ID checks are costing one million kronor a day. (2016, January 21). *The Local.* http://www.thelocal.se/20160121/border-id-checks-are-costing-one-million-kronor-a-day

Danish PM slams new Swedish border checks. (2015, December 15). *The Local.* Retrieved from http://www.thelocal.se/20151215/danish-pm-slams-new-swedish-border-checks

Denmark's first day of border checks 'calm'' (2016, January 5). *The Local.* Retrieved from http://www.thelocal.dk/20160105/minimal-stops-on-denmarks-first-day-of-border-checks

ID-checks in place for travellers from Denmark. (2016, January, 4). *Radio Sweden – News in English*. Retrieved from http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=2054&artikel=6337926

Is Sweden closing its borders? (no, it's not). (2015, November 12). *The Local.* Retrieved from http://www.thelocal.se/20151112/is-sweden-closing-its-borders-no-its-not

New border checks: Traveller experiences. (2016, January 4). *The Local.* Retrieved from http://www.thelocal.se/20160104/new-border-checks-traveller-experiences

New border checks: Traveller experiences. (2016, January 5). *The Local.* Retrieved from http://www.thelocal.dk/20160105/new-border-checks-traveller-experiences

Schengen: Controversial EU free movement deal explained. (2016, January, 25). *BBC.* Retrieved from http://www.bbc.com/news/world-europe-13194723

Sweden-Denmark border rail fence completed. (2015, December 30). *The Local.*Retrieved from http://www.thelocal.se/20151230/sweden-denmark-rail-border-fence-completed

Sweden implements temporary border checks. (2015, November 11). *The Local.* Retrieved from http://www.thelocal.se/20151111/sweden-set-to-mount-border-checks

Swedish operators cut rail service on bridge. (2015, December, 22). *The Local.* Retrieved from http://www.thelocal.se/20151222/swedish-operator-halts-rail-service-on-bridge

Why do refugees prefer Sweden to Denmark? (2016, January 4). *The Local.* Retrieved from http://www.thelocal.se/20160104/why-do-refugees-prefer-sweden-to-denmark

Radio

Police to travelers: 'Bring your passports'. (2015, November 12). *Radio Sweden: News in English.* Retrieved from http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=2054&artikel=6300674

Tankar om tåg ombord på *California Zephyr*

Gabriella Nilsson

Hösten 2017 gjorde jag en längre resa med tåg över den nordamerikanska kontinenten. Under de femtiotvå timmar som resan mellan San Francisco och Chicago varade väcktes tankar om resandets skiftande betydelser och om hur olika sätt att transportera sig förändrar människors identiteter och livserfarenheter. Tillsammans med de andra resenärerna på tåget California Zephyr fördes samtal om USA, om det amerikanska landskapet, om resande som företeelse och om tåg om transportmedel. I den här reseberättelsen står dessa tankar och samtal i fokus.

Som i en bubbla

Klockan 9.10 måndagen den 6 november lämnar California Zephyr tågstationen Emeryville utanför San Fransisco i Kalifornien. Jag befinner mig ombord på det stålglänsande tvåvåningståget som först om femtiotvå timmar och närmare 300 mil ska nå slutmålet Union Station i järnvägshuvudstaden Chicago, Illinois. Passagerarna verkar förväntansfulla och lite nervösa, precis som jag själv. Vad innebär det att sitta på ett tåg i femtiotvå timmar? Al, den välartikulerade britten som bott i New York större delen av sitt 70-åriga liv, men som rest genom USA med tåg många gånger, beskriver en långresa med tåg som att vara i en bubbla. ”Under två och ett halvt dygn är omvärlden borta, vi får ingen information om det som sker utanför, och ingen får någon information om oss. Det är det som är tjusningen med att åka tåg”. I boken *När inget särskilt händer* undersöker etnologerna Billy Ehn och Orvar Löfgren hur olika ”overksamheter” som att stå i kö eller låta sig transporteras mellan två punkter, verksamheter som till synes



Foto: Gabriella Nilsson

huvudsakligen definieras av väntan, rutin eller dagdröm, i själva verket är fyllda av kulturell energi (Ehn & Löfgren 2007). Jag funderar över vilken kulturell energi som kan tänkas finnas i den bubbla som Al beskriver och tänker att det kanske inte är en slump att långresor med tåg ofta figurerar som brottsplatser i populärkulturella gestaltningar som Agatha Christies *Mordet på Orientextpressen* (1934).

På California Zephyr har varje tågvagn en egen steward som hälsar passagerarna välkomna och hjälper oss ombord. Jag har bokat ett så kallat Roomette, en mindre kupé på andra våningen av tåget, med sittplatser för två och nedfällbara sängar. Stewarden David visar mig till kupén, serverar apelsinjuice och berättar att det är hans jobb att fälla ner och bädda sängen närhelst jag önskar sova. Hela tåget inger en gammaldags känsla, inte minst genom den blandning av stål, plysch och svart bakelit som omger mig. ”Fungerar eluttaget verkligen till min mobilladdare?” hör jag mig oroligt fråga David. Jo då, det ska fungera. Men det finns inte wifi på tåget, upplyser han, så under vissa sträckor kan det vara svårt med uppkopplingen. Som i en bubbla alltså, tänker jag, och börjar förstå vad Al menat med liknelsen.

Utöver kupévagnarna, som är utrustade med duschar, toaletter och kaffemaskiner, består

tåget av en restaurangvagn och en loungevagn med bar. I loungen är väggar och tak av glas för utsiktens skull. Hela resan är planerad för att möjliggöra bästa tänkbara sightseeing från de mjuka snurrfåtöljerna i vagnen. Dagtid åker vi så långsamt över bergskedjorna Sierra Nevada och Rocky Mountains att det går att fotografera utan problem. Ryktet sprider sig snabbt bland passagerarna när vi närmas oss något extra sevärt och vi samlas i loungen med kamerorna redo. ”Ikväll måste du vara i loungen! Då har vi utsikt från bergen ner över hela Denver. Det är helt fantastiskt”, blir jag tipsad under resans andra dag. På nätterna kastar sig tåget fram över saltöknen i Utah och genom the Great Plains i Nebraska och Iowa i rasande hastighet. Tågets olika farter tycks utgöra en kompromiss mellan olika intressen, mellan tåget som transportmedel och tåget som upplevelse. Med förhoppning om att locka turister tuktas tågets hastighetspotential dagtid men främjas under natten (jfr Virilio 1996).

I restaurangvagnen serveras à la carte tre gånger om dagen. Klassiska amerikanska rätter lagas från grunden i det fullt utrustade restaurangköket som upptar en hel tågvagn. Allt på menyn utom alkoholhaltiga drycker ingår i biljettpriset. Serveringspersonal placerar passagerarna tillsammans vid bord med vita dukar med plats för fyra. De tycks ha som mål att skapa nya gruppkonstellationer till varje sittning, för jag delar mina måltider med ständigt nya personer. Utöver tågentusiasten Al träffar jag två Vietnam-veteraner från Sacramento; en äldre professionell jazzmusiker och ett medelålders par från Ohio på väg hem efter att ha firat sin 36:e bröllopsdag i San Fransisco; två systrar från Chicago som båda arbetar som personliga assistenter; en norsk professor i fysik som gästat UC Berkeley; en sjukpensionerad kvinnlig rörmokare på sin första längre semesterresa; en av USA:s första datorprogrammerare och hennes man som jobbat för NASA; en ung man från Denver som jobbar inom musikindustrin och som ständigt befinner sig på resa.

På tåget pratar alla med alla. Redan efter några timmar kan flera personer mitt namn och använder det för att ropa hej eller starta en konversation. Tåget tycks göra människor öppna för samtal. Ehn och Löfgren beskriver hur vi under perioder av överksamhet befinner oss i spänningen mellan det privata och det offentliga – hur vi rör oss fram och tillbaka mellan att vara unika individer med ett hemligt själsliv och att vara fullt synliga samhällsvarelser styrda av kollektiva normer och förväntningar (Ehn & Löfgren 2007). Jag tänker att denna växling är särskilt tydlig under en lång tågresa som denna.

Resans längd sätter modernitetens krav på att vi upprätthåller den personliga integriteten genom aktivt icke-seende ur spel. När vi delar ett så begränsat utrymme under en så lång tid går det inte att låtsas som om de andra resenärerna inte existerar. Men samtidigt är resan alltför lång för att vi ska orka vara konstant upptagna av umgänge och samtal. Istället sker ett växelspel mellan den privata resan, det dagdrömmande blickandet ut genom fönstret, och det offentliga varandet, den gemensamma resan. Övergången häremellan är en delvis rumsligt markerad skiljelinje mellan att befinna sig på scenen eller i kulisserna (jfr Goffman 1994). Matsalen och loungen är ofrånkomligen platser för samtal, inte för dagdrömmar. Men även de privata hytterna tycks i viss mån bjuda in till samtal. Endast den stängda hyttdörren utgör en absolut gräns för den delade upplevelsen.

Att korsa en kontinent

Femtiotvå timmar är en tidsrymd som uppmuntrar till tänkande, samtidigt som det amerikanska landskapet som rusar förbi utanför erbjuder en geografilektion i realtid. När vi rör oss genom ett snöklätt Sierra Nevada, över bergspass, genom tunnlar och utmed vatten påminns jag om att berättelser om Amerika inte sällan är berättelser om hur den amerikanska kontinenten korsas. Berättelser om hur människor, drömmar och tekniker förflyttas från öst till väst genom ett utsträckt och varierande landskap. Idén om den genomkorsade, erövrade, kontinenten är en ofrånkomlig del i berättelsen om USA:s tillblivelse och utveckling. Redan utsikten genom tågets fönster påminner om berättelser om guldrushen på 1840-talet, då 300 000 människor färdades över kontinenten i prärievagnar i jakten på the Golden Dream och förvandlade Kalifornien till centrum för världens fantasier (jfr Holliday 1999). Berättelser om hur kinesiska arbetskraftsinvandrare på 1860-talet byggde delar av den transkontinentala järnväg som vi befinner oss på, bara för att dryga decenniet senare, genom införandet av the Chinese Exclusion Act, förbjudas från att integreras i samhället och bli så kallade ”naturaliserade medborgare” (jfr Lee 2007).

Berättelser om hur den nordamerikanska kontinenten successivt erövras är naturligtvis samtidigt berättelsen om hur människor trängdes ur vägen för detta genomkorsande, hur den amerikanska urbefolkningen med våld tvingades lämna plats för nya sätt att röra sig över landet, inte minst för nya hastigheter (jfr Virilio 1996). Berättelser om Amerika är både berättelser om drömmar och lycka, om strapatser och umbäranden och om lidande och död. Det är



Foto: Gabriella Nilsson

den sortens berättelser som upptar mina tankar när vi vid lunchtid åker genom Donnerpasset, en av järnvägsingenjörernas största utmaningar vad gällde konstruktionen av tunnlar och snöskydd (Gilliss 1870). Innan järnvägen var klar, 1846, dog fyrtio nybyggare som blev insnöade när de försökte ta sig igenom passet. ”De tvingades till kannibalism”, upplyser en av mina medpassagerare mig medan vi äter varsin vällagad biff i restaurangvagnen.

Från järnvägens utbyggnad under mitten av 1800-talet och fram till 1920-talet åkte nästan alla resenärer i USA med tåg när de skulle färdas inom landet, men i takt med att bilismen ökade minskade persontrafiken på järnvägen. På 1960-talet var 85 % färre personvagnar i drift än 1929 (jfr Stover 1997). ”Det är skillnad på Europa och USA”, menar mannen som just firat sin bröllopsdag i San Fransisco, ”USA är för stort, det passar inte för tåg”. Successivt har berättelserna om Amerika blivit berättelser om motorvägar, om road trips, där genomkorsandet av landet, som för Thelma och Louise, blir en frigörelseprocess med bilen som förutsättning, snarare än tåget. I den berättelse som knyter bilen till den Amerikanska drömmen har tåget ingen självklar plats, och i president Donald Trump’s första budget hotades det federalt ägda tågbolaget Amtrak av nedläggning till följd av kraftigt minskad budget. ”Långdistanståg är en rest från när järnvägen var det enda transkontinentala transportalternativet”, motiveras nedskärningen enligt *USA TODAY* (2017-06-20). För vem åker väl tåg i 2000-talets USA?

Åka tåg i USA

På frågan vem som åker tåg i USA svarar Al utan att tveka: ”Den som vill ’åka tåg’. Alla som är på tåget vill vara på tåget. Den som inte vill ’åka tåg’, åker inte tåg utan flyger”. Enligt Al’s förklaring är resan med California Zephyr inte huvudsakligen ett sätt att passivt låta sig transporteras över kontinenten, utan den aktiva handlingen att ”åka tåg”. Detta blir inte minst uppenbart under måltidssamtalen, som ofta kommer att kretsa kring tågresandet som fenomen. Tydligt är att resandet med tåg hela tiden behöver diskuteras i relation till resande med bil eller flyg. Jämföras. Mätas.

I dessa jämförande samtal är det intressant hur tåget på en och samma gång kan symbolisera något traditionellt, på gränsen till musealt, och något ultramodernt. Under en måltid diskuteras olika länders utveckling av höghastighetståg. En man berättar vördnadsfullt om sina erfarenheter av franska TGV, världens snabbaste tåg. ”Numera är väl de svävande tågen i Japan snabbare än TGV?”, invänder en

annan. Ytterligare en man håller med och menar att tricket är att bygga järnvägen ovan mark, som i stora delar av Asien. Samtalet frammanar tydliga visioner av det ultramoderna resandet i framtiden, där ökad hastighet per definition är liktydig med utveckling (jfr Virilio 1996). Den unge musikproducenten från Denver drömmer om att i framtiden kunna resa helt och hållet med tåg i stället för det eviga flygandet. På tåget får han ro att arbeta. Här slipper han transfer, säkerhetskontroller och oron över själva flygningen. ”De bygger höghastighetståg i Denver”, berättar han hoppfullt och ger uttryck för en annan vision om samhället än den som syns i president Trump’s budget. Men California Zephyr är inte ultramodernt i det avseendet, varken till utseende, spårteknik eller hastighet, trots den snabbhet med vilken tåget kastar sig fram över landskapet nattetid för att kompensera dagarnas långsamma sightseeingtempo. Här är det andra värden som tycks gälla.

I samtal med resenärerna på California Zephyr framgår att tågresandet kan ges olika kulturell laddning. För den äldre man som ägnat sin karriär åt att bygga månraketer åt NASA är tågresandet paradoxalt nog en reaktion mot de hot som andra, snabbare transportsätt, enligt honom står inför, såsom ökad terrorism. Han berättar att han och hustrun i största möjliga mån undviker att flyga och att de istället ”åkt med California Zephyr säkert 20 gånger”. Då de har familjen utspridd över hela USA passar det bra att åka tåg för att besöka dem, motiverar han deras transportval. Här blir mannens berättelse om tågresandet som alternativ till flyget ofrånkomligen del i den diskurs som journalisten Susan Faludi i boken *Den Amerikanska mardrömmen* beskriver som USA:s nervösa sammanbrott efter attentaten mot World Trade Center (Faludi 2008). För honom är tågresan ett uttryck för valfrihet, en möjlighet att välja en upplevd trygghet och säkerhet. Deras son däremot – en av dem som först fick vetskap om att ett flygplan var på väg in mot Twin Towers den elfte september 2001 och som hatar att flyga nu, berättar han – han måste fortfarande flyga i jobbet. ”Men vi måste inte. Då är det bättre med tåg. Och tänk på allt man får se”.

I sin analys av moderniteten beskriver Virilio ständigt ökade hastigheter som den centrala drivkraften för utveckling, en utveckling som därigenom, enligt honom, ofrånkomligen formas i relation till den potentiella kraschen (Virilio 1996). Utvecklandet av nya, snabbare tekniker för transport innebär med det här synsättet en indirekt acceptans för uppkomsten av allt fruktansvärdare olyckor. Mannens val av det mer traditionella tåget som transportsätt fram-

för att flyga, trots att de återkommande resorna till familjen som är ”utspridd över hela USA” tycks motivera snabbhet framför långsamhet, framstår som hans sätt att bokstavligt talat försöka undvika den ”krasch” som Virilios modernitet öppnar för.

För de två männen från Sacramento har valet av transportmedel varit mer motvilligt. De är ovana vid att åka tåg och uppenbart besvärade över hur saker och ting fungerar ombord, över att befinna sig i en bubbla. Hur ska de kunna titta på fotbollsmatchen utan wifi? För dem har valet att resa med tåg inte inneburit att de valt bort att flyga. Istället är det bilen de lämnat hemma för första gången. Trots oron menar de att det är ”mer avslappnat” att åka tåg än bil. ”Så här års vet man inte med vädret, det kan hända vad som helst”, säger en av männen, som för att övertyga sig själv. ”Det är en väldigt lång bilresa”, instämmer den andra. Liksom för mannen ovan uppfattas tåget som ett tryggt alternativ till andra, av skilda anledningar, farligare sätt att resa. På något sätt är det emellertid underförstått att männens val av transportmedel har med åldrande att göra. De är långt över 70 år båda två, och en av dem svårt sjuk i cancer, får jag veta. Från min egen forskning om äldre är jag medveten om den viktiga kulturella betydelse som bilkörandet har för möjligheten att upprätthålla självbilden av att vara en självständig, vuxen individ. Att mer eller mindre frivilligt välja att sluta köra bil är ett av de val som med allra störst kraft upplevs degradera individen från positionen ”vuxen” till positionen ”äldre” (Nilsson 2013). För männen blir resan med det ”tryggare” tåget något som konkret förändrar deras identitet, och jag tänker att deras oro delvis har med detta upplevda faktum att göra. Så till vida innefattar den ”overksamhet” som tågresan innebär i allra högsta grad den kulturella energi som Ehn och Löfgren beskriver (2007).

Trots att tåget i exemplen ovan laddas med den kulturella betydelsen av ”trygghet” tycks resan med California Zephyr av andra resenärer paradoxalt nog fortfarande kunna knytas till den historiska diskursen om korsandet av landet som strapatsrikt. ”Det är ett äventyr”, säger en av de två medelålders systrarna, när vi åker genom Rocky Mountains storslagna Vilda västern-landskap. ”Det är något man ska ha gjort en gång i livet, åkt med California Zephyr”, säger den andra. Som turist från Sverige är jag böjd att hålla med systrarna. Flera gånger under resan förundras jag över känslan av att ha förflyttats in i miljön för en amerikansk film, eller i alla fall i ett av barndomens Lucky Luke-album. Men vad de här diametralt skilda uppfattningarna om vad en tågresa ”betyder” framförallt

Foto: Gabriella Nilsson

synliggör är att kulturella föreställningar måste förstås i sin specifika kontext. Det som betyder trygghet i den enas levda erfarenhet kan betyda äventyr i den andras. För den som valt bort flyg eller bil kan tåget uppfattas som ett tryggare alternativ, men för den som valt tågresan som alternativ till att stanna hemma, blir upplevelsen en ”strapats”.

Att sluta åka tåg

Även en strapats har sitt slut. När vi under förmiddagen dag tre närmar oss slutdestinationen präglas stämningen på tåget av rastlöshet. De två äldre männen från Sacramento är oroliga. Vart ska de ta vägen när tåget ankommer den gigantiska stationen i Chicago? Jag känner ett behov av att få ta farväl av de människor som jag delat den här erfarenheten med, men de femtiotvå timmarna ombord verkar ha tagit ut sin rätt. Motivationen till att umgås och samtala tycks ha minskat radikalt, liksom intresset av att ”åka tåg”. En kraftig mättnad har uppstått inför storslagna vyer. Hur många olika sorters berg kan det rimligen finnas? Inte ens Willis Tower, USA:s högsta byggnad, som går att sikta på håll, lyckas attrahera våra blickar där vi sitter färdigpackade och redo att stiga av i våra kupéer. När tåget stannar skingras passagerarna snabbare än jag räknat med. Inget kramande eller utbytande av adresser sker. Vår gemensamma ”overksamhet” är över och omvärlden pockar på uppmärksamhet. Bara den äldre kvinnliga datorprogrammeraren ropar mitt namn och håller mig kvar i bubblan ytterligare en kort stund. Hon vill ge mig ett minne, en av de julgransprydnader jag sett henne virka under tågresan. Med en snövit virkad stjärna i handen lämnar även jag perrongen och California Zephyr.

Referenser

Christie, Agatha [1934] 2014. *Mordet på Orientexpressen*. Bookmark förlag.

Ehn, Billy och Löfgren, Orvar 2007. *När ingenting särskilt händer. Nya kulturanalyser*. Stockholm: Brutus Östlings bokförlag Symposion.

Faludi, Susan 2008. *Den amerikanska mardrömmen: bakhållet mot kvinnorna.* Leopard förlag.

Gilliss, John R. 1870. “Tunnels of the Pacific Railroad”. *Van Nostrand’s Eclectic Engineering Magazine*. II: 418–423.

Goffman, Erving 1994 [1959]. *Jaget och maskerna. En studie i vardagslivets dramatik*. Stockholm: Rabén Prisma.

Holliday, J. S. 1999. *Rush for riches. Gold fever and the making of California*. Oakland, California, Berkeley and Los Angeles: Oakland Museum of California and University of California Press.

Lee, Erika 2007. "The 'Yellow Peril' and Asian Exclusion in the Americas". *Pacific Historical Review*. 76 (4): 537–562. doi:10.1525/phr.2007.76.4.537

Nilsson, Gabriella 2013. "Breaking free and settling down. Contradictory cultural meanings of moving away as retirees". I: Blaakilde, Anne Leonora & Nilsson, Gabriella (red). *Nordic Seniors On the move. Mobility and Migration in Later Life.* Lund: Lund Studies in Arts and Cultural Sciences 4.

Stover, John F. 1997. *American Railroads.* Chicago: University of Chicago Press.

USA TODAY 2017-06-17. "Amtrak riders rally to save funding, as Trump budget threatens massive cuts"

Virilio, Paul 1996. *Försvinnandets estetik.* Bokförlaget korpen.

Som lokförare på Youtube

Göran Sjögård

Denna artikel handlar om filmer på Youtube som visar tågfärder från förarplatsen. För den som är intresserad av att följa med finns en nästan obegränsad mängd filmer att välja på och urvalet växer ständigt. Med hjälp av tittarnas kommentarer vill jag att undersöka vad det är som lockar betraktaren att följa med på resan.

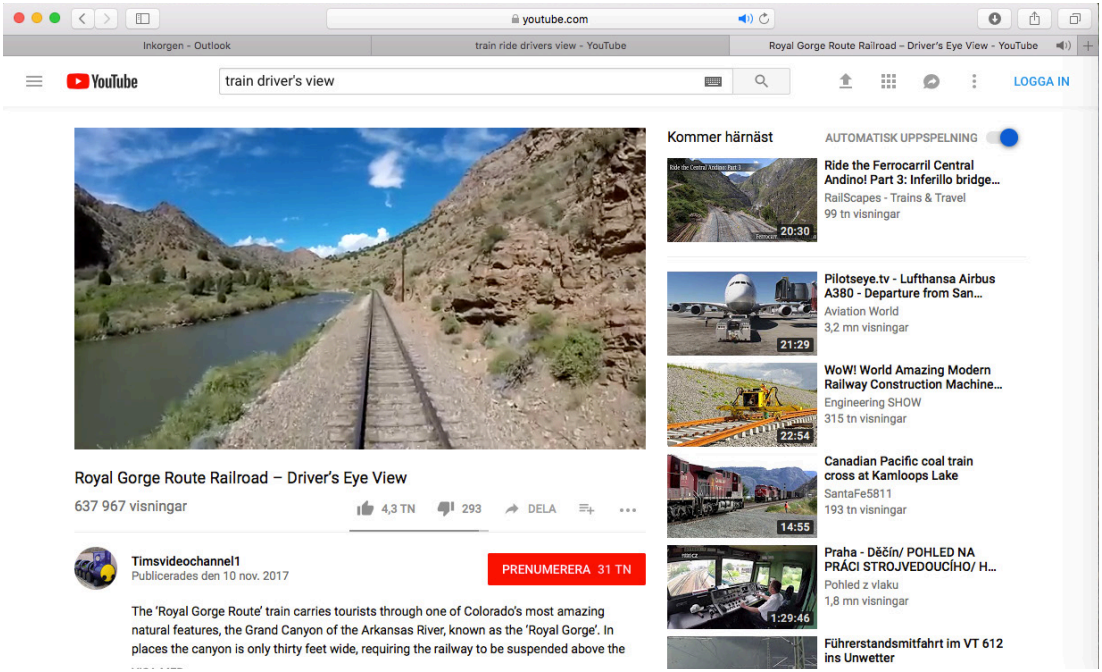
Filmer från förarhytten

Bakgrunden till filmerna är de så kallade *Phantom rides* eller *Panoramas* som var populära i Storbritannien och USA i slutet av 1800-talet. En sådan film visade lokförarens vy och kallades fantomtur på grund av att kameran endast visade spåret och det närmast liggande landskapet men inte loket där kameran monterats. En fantom, enligt SAOB, är ett yttre föremål eller ett kroppsligt väsen som saknar materiella beståndsdelar.

De första filmerna var *The Haverstraw Tunnel* (1897) där betraktaren av filmduken åker från förarplats på *West Shore Railroad* i New York och Lumières som visade ett tåg som lämnar Jerusalem (1897). Ganska snart presenterades filmer från exotiska länder och platser som flertalet av tittarna själva inte kunde besöka.[1]

I Tyskland blev förarhyttsfilmer allmänt kända 1993 då en TV-kanal samarbetade med de tyska statsbanorna för att visa Berlins S-Bahn som tillsammans med tunnelbanan (U-Bahn) och spårvagnarna är en av Berlins viktigaste lokaltrafikdelar. Föregångare till S-Bahn startade

1 https://en.wikipedia.org/wiki/The_Haverstraw_Tunnel och https://www.youtube.com/watch?v=Ctp1lVef9Yo



1882. Benämningen S-Bahn uppkom 1930 som en förkortning av *Stadtschnellbahn*. Under Berlins period som delad stad kördes S-Bahn i båda delarna i DDR-regimens regi.

Senare presenterades en teveserie med titeln *Die schönsten Bahnstrecken Deutschlands* som gavs ut på VHS och senare på DVD. Serien utvidgades och omfattar järnvägar i Europa och andra världsdelar. Norsk teve uppmärksammade 2009 att järnvägen mellan Oslo och Bergen firade 100 års jubileum med en drygt sju timmar lång film med titeln *Bergensbanen minutt for minutt*. Det blev en succé med över 1,2 miljoner tittare som inspirerade andra att producera lokförarfilmer. Danmarks teve producerade en serie korta förarrumsfilmer som pausprogram. Norrmännens succé inspirerade till serien *På skinner* som visar hela järnvägssträckor och presenterades julen 2011 och som senare lades ut på dansk teves hemsida.

Kamera och filmteknik

Tågfilmerna på Youtube anknyter till att man före internet kunde köpa filmer på CD-skiva som var filmade från förarplatsen. Vissa av originalen var på smalfilm som spelats in före den digitala tidsåldern. En del sådana historiska filmer har digitaliserats och publicerats på internet. Ibland visar de avsnitt av nedlagda järnvägar.

Filmerna från förarhytten började bli tillgängliga i slutet på 1990-talet, men på grund av internets och videokamerornas tekniska begränsningar var filmerna korta och hårt komprimerade. Detta ledde till dålig bildskärpa och videon kunde bara betraktas i ett begränsat bildfönster på skärmen. Numera går det att leka tågförare i realtid i helskärm med hög bildkvalitet under körningar upp mot tre timmar där även stationsuppehållen ingår.

Bland filmarna återfinns både professionella och amatörer. Många av filmerna är gjorda av lokförare. Det kräver särskilt tillstånd att montera en kamera på tågets utsida eller att få tillstånd och följa med och filma inifrån förarhytten. En enkel och billig amatörvariant för den som inte fick sitta i förarhytten är att filma tågresan baklänges från sista vagnen. Filmerna kompletteras ibland med samtal med tågföraren liksom med bilder av tåget utifrån. Stationsnamn kan presenteras med en textremsa och ibland inleds filmen med en karta som visar järnvägssträckan.

Förmåga och filmteknik skiljer sig vid en jämförelse mellan videofilmerna och i kommentarsfälten i anslutning till filmerna är kamerateknik och inställningar ett återkommande diskussionsämne. Ibland får filmaren kommentaren att vindrutan borde gjorts ren. Olika kamerors prestanda och hur de monterats på loket bestämmer också bildkvaliteten och diskuteras ingående. Videofilmningen är mer eller mindre redigerad. Resan genomförs utan trafikproblem. Det är inte alla järnvägsfilmer som blir kommenterade. Orsaken kan vara enformighet, sämre bildkvalitet och att järnvägssträckan saknar originalitet.

Alla sorters spår

Med hjälp av Youtube kan man åka tåg från förarplatsen i hela världen och på alla sorters järnvägar. Det kan vara allt från dåligt skötta sidobanor och industrispår till de allra modernaste höghastighetsbanorna. Alla sorters spårvidder och alla sorters landskap, naturtyper, tätorter, industriområden och miljöer presenteras. Några filmer har musik som bakgrund. Det är ofta för att förstärka upplevelsen av storslagenhet i landskapet och tågets snabbhet. Musik i bakgrunden är dock inte alltid uppskattad. Flera kommentarer understryker att betraktaren vill lyssna till

tågljudet och störs av musik och diskussionerna om musiksmak kan bli ganska hätska.

Tråkiga järnvägar presenteras där filmen till exempel visar en lång raksträcka genom en enformig tallskog, kanske upp mot en dryg halvtimme. Många av filmerna blir utan kommentarer eftersom reseupplevelsen inte är särskilt intressant. Även tråkiga filmer kan dock få kommentarer av betraktarna. Det kan vara ett resultat av att de letat på internet efter en plats för att till exempel fira sin semester och funnit en video om järnvägen på orten. Den danska järnvägen till Skagen går spikrakt genom ett platt landskap och en person skriver kort och gott: ”Intressant, jag skall fira min semester i Skagen”. En annan orsak till att kommentera resan är att betraktaren själv är eller har varit en daglig resenär på sträckan och att det är intressant att få en annan vy av järnvägen än som vanlig passagerare. Det finns många sätt att söka på internet och slumpmässigt finna en video som visar en järnvägsresa som tågföraren ser den. Järnvägsintresset lockar många olika personligheter och intressen. Kommentarer om svenska järnvägar kommer från många olika länder. Ibland frågar de som kommenterar om vilket land som järnvägen är belägen i. Det är inte alltid så lätt att avgöra på sidobanor som kan se ganska lika ut på olika platser i världen med en natur som liknar den svenska.

Järnvägsteknik kommenteras

Kommentarer om järnvägstekniken är vanlig och gäller bland annat spårläget när rälsen inte ligger riktigt rakt och vågrätt. Det ställs också frågor om signalsystemet och hur föraren använder signalhornet liksom vem som tillverkat tåget. Även diesellokets ljud kommenteras. Vissa påpekar att de vill ha en bild på tåget från utsidan innan de åker. En person undrar vad det är för störande ljud som piper i en svensk förarhytt och får till svar att ljuden kommer från tågets säkerhetssystem som förvarnar om hastighetsbegränsning eller stoppsignal.

Äldre järnvägsskildringar har berättat att lokförarna tävlade när de körde parallellt på varsitt spår när de lämnade en station. I videon *The battle between X31 & X40*, som publicerades 2011, berättar tågföraren som filmade att han lämnade Halmstad bara sekunderna efter SJ:s X40-tåg på väg söderut. Föraren passade på att se om hans Öresundståg X31 kunde matcha accelerationen. Det var inga större problem men han blev ändå omkörd längre fram då han fick vänta vid Eldsberga tills växeln blev ledig. Parallellkörningen på ett dubbelspår förvånade och några tittare frågade vilka trafikregler som gällde för järnvägen. En person sade sig minnas tillfället när han reste med det aktuella tåget vilket fick tågföraren att erinra sig att det (nog) var

19.04-avgången från Halmstad. Internet skapar personliga kontakter på de mest oväntade sätt.

En resa i förarhytten med Öresundståg från Malmö till Helsingör i Danmark 2011 ledde till kommentarer om graffiti. Förutom på svenska och danska kommenterades graffitin på italienska, nederländska, ryska och engelska. En av dessa kommentarer kom från en person från USA som skriver att: ”oh my gosh, the graffiti is actually worse than New York! nice video nonetheless”. En annan yttrar att: “Geez, Copenhagen is even worse than Sydney for the amount of graffiti. About time for a clean up!”. En person från Danmark som skämdes ansåg att minskat underhåll av de danska järnvägarna lett till ökad graffitti.

Diskussionen handlade också om varför järnvägstunnlarna i Köpenhamn var smutsigare och mörkare än de svenska tunnlarna. Ett svar förklarade det med att de danska tunnlarna var äldre och att danska järnvägar oftare använder diesellok vilket gör att järnvägsmiljön blir fylld med svart rök. Det sistnämnda är inte ett obehag för alla. En person längtade tillbaka till 70- eller 80-talet då de danska persontågen drogs av diesellok på Kustbanan eller ännu hellre ett ånglok. Nutida tåg är snabba och effektiva men de saknar ”sjæl” och ”lyd”.

Spårbundna naturupplevelser

Störst intresse och flest kommentarer får filmer från platser med intressanta omgivningar som till exempel vackra och hissnande naturmiljöer. Det är platser som är intressanta att resa i och som har krävt ett stort yrkeskunnande hos järnvägsbyggarna. Ett exempel på detta är bergiga trakter som Schweiz, Österrike, Japan och södra Tyskland där järnvägarna löper utmed de stora floderna liksom delar av USA med Klippiga bergen och Sydamerika med järnvägar över Anderna. Sådana järnvägssträckor finns mer eller mindre i hela världen. Järnvägar som löper utmed spännande kuststräckor förekommer ofta på Youtube. Det är bland annat filmer från Skottland, Nya Zeeland, Vietnam och Kina. Besökarnas kommentarer handlar om reseupplevelsen, filmningen och flera aspekter på järnvägens teknik.

Om järnvägarna på Nya Zeeland skriver en person följande:

> *I wanted you know this sir: I have disfiguring R.A.[2] and am home-bound and usually bed-bound. My dream, after retirement, was to travel. Circumstances have not allowed that. So, thank you and your Wife for taking these trips for me. It is not the same, but I can see the sites, learn about*

2 Reutmatoid artrit, kronisk ledgångsreumatism

the culture (I research the countries so I will know what to look for) and imagine I am there. It makes life and my circumstances so much easier to bear. Many blessings to you.

Nutidens människor i västvärlden har lättare att resa än tidigare generationer men en person påpekar att nutida teknik också ger möjligheter att få reseupplevelser hemma i bostaden:

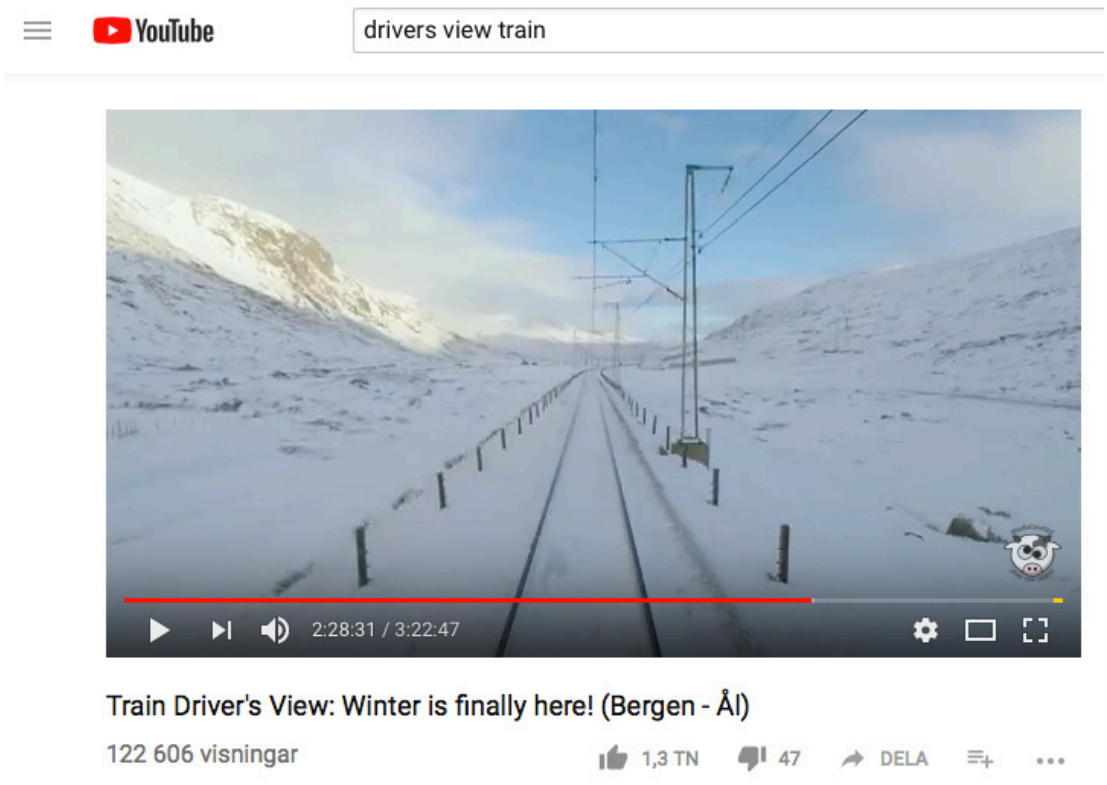
Students today are so much luckier than in my day. I have always been interested in both geography and history, and, in my days as a student I paid avid attention to my teachers, but, the students of today can look at videos such as yours and they can see so much that we, in my day, could not see. Keep up the good work, and many thanks.

Vinterresor

Filmer från förarhytten genom vinterlandskap är uppmärksammade i till exempel Norge, Schweiz, och tyska och österrikiska bergslandskap. En sådan är sträckan över bergsmassiven i snöstorm från Bergen till Ål och vidare till Oslo. Den publicerades på Youtube och har visats nästan 640 670 gånger. Kommentarerna handlar om det vilda landskapet och det hårda och till och med brutala vädret vilket är normalt i Norge. Trots det går tågen som vanligt till skillnad mot till exempel i Storbritannien där flera personer skriver att ett sådant väder hade stoppat alla tågförbindelser. Några kommentarer är från personer som befinner sig i tropiska områden och som upplever en hissnande känsla när tåget tar sig igenom snömassorna.

That was one wild ride! I've seen some of this, but never with such brutal weather. I don't doubt the safety for a moment, but it's also nice to be able to "ride" it at home. Thank you. As an older bloke may I say I love modern technology... Here I am thousands of kilometers away watching a cab view, clear as day of a fabulous trip through snow and stuff. Love it.

Från USA, som också är ett land med bergsmassiv och snö, kommer inlägg om att tågförbindelserna där borde vara tysta, snabba, effektiva men så är tyvärr inte fallet. Ganska många inlägg från USA framhåller att tågen är snabbare och mer komfortabla i Europa, Skandinavien och Ryssland. En lokförare i Belgien omnämner den stora skillnaden jämfört med hans hemland som består av slättland men också snöfria bergsmassiv i Ardennerna. En person från Östasien tänker på de umbäranden som drabbade rallarna som byggde järnvägen i Norge.



Att se denna förarhyttsfilm innebär avkoppling och njutning för åskådaren som kan sitta i sin fåtölj därhemma. Vissa personer skriver att de har tittat på den flera gånger. De uppmärksammar det norska landskapet med hus och stugor och funderar över hur det är att leva så avskilt. Det är en märklig känsla med ett landskap i svart och vitt fast det finns skyltar och signaler som bekräftar att det är färgfilm. Tittarna fascineras av att rälsen och banvallen inte syns i den djupa snön och att det ser ut som om tåget åker skidor eller flyter. En del planerar att boka en resa på

denna järnväg och lockas av att se samma landskap på sommaren med all grönska.

Några frågar om det finns risker med att köra tåg på vintern med dåligt väder och om det är farligt när snön täcker spåren. En person får förklaringen till snöskydden som placeras där vindarna brukar blåsa upp snön på spåren och där den lätt blir hårt packad. Det har förekommit urspårningar på denna järnvägslinje på grund av snöhinder och laviner. Ingen passagerare har blivit skadad men det är svårt att få fram hjälp eftersom omgivningarna saknar vägar. Betraktarnas intresse riktas också mot älgar och frågor ställs om dessa är ett problem för tågtrafiken liksom om stängsel som skyddar fåren från att komma upp på spåren.

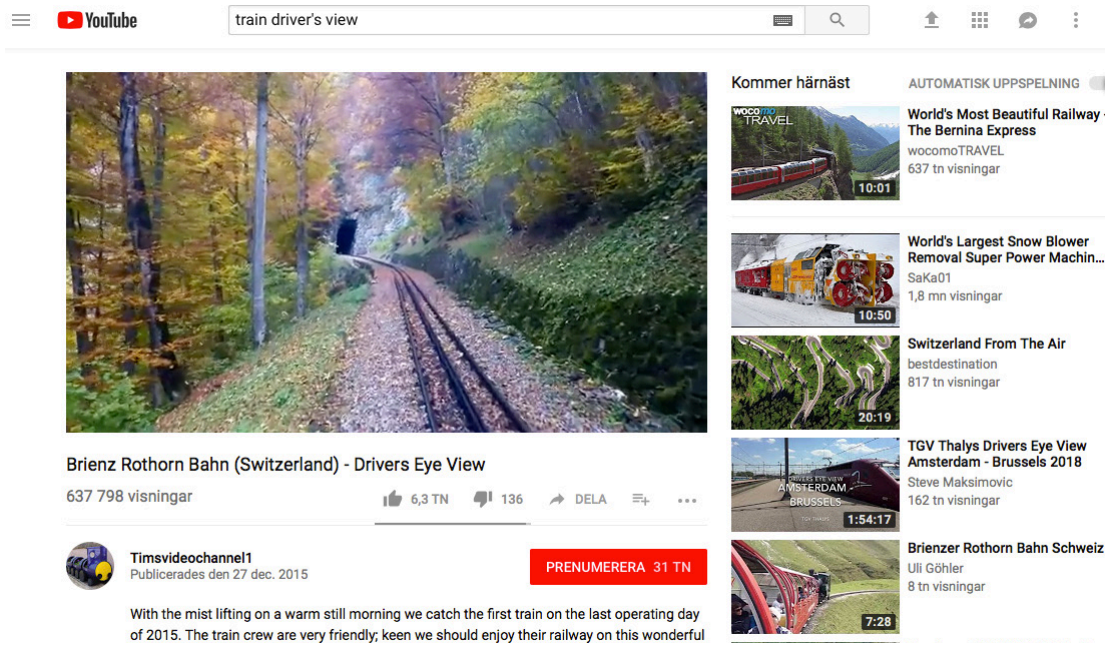
Slutord

Många resenärer upplever tågresan som bekväm och möjligen också snabb. Kommentarerna till filmerna visar att betraktaren stimuleras av en tågresa med bekvämlighet och kvalitet. Möjligheten att följa linjen och landskapet från förarplats kompletterar tågresans visuella upplevelse. Vyn från förarplats är inte lättillgänglig på annat sätt än på film.

Wolfgang Schivelbuschs bok *Järnvägsresandets historia* (1984) analyserar betydelsen av panoramaseendet för järnvägsresan. Reseupplevelsen när man vandrade, åkte med häst och vagn eller red innebar en kontinuerlig rad intryck av det närmaste rummet eller landskapet som man färdades igenom. Även vägbeläggningens beskaffenhet observerades. Att åka från förarplats i ett tåg är däremot ett panoramiskt seende, vilket betyder att det är en blick som utgår från en central plats där åskådaren kan vända sig runt eller åtminstone åt sidorna. Enligt SAOB används ordet särskilt om anblicken av ett vidsträckt natursceneri eller när färden sker genom ett öppet landskap.

För passagerarna är tågresans upplevelse begränsad. Dessa upplever resan som en flytt från ett delrum till ett annat delrum. Det saknas en helhetsupplevelse av resan. Upplevelsen av den förbipasserande naturen och omgivningarna blir förvrängd. Resan från förarplats är ett kontinuerligt ”flyt” vilket ger resan en särskild stimulans. En positiv inställning till tågresande utvecklades under 1800-talet som förstärkte iakttagelseförmågan. Landskapet fick nya intressanta och omväxlande egenskaper när tåget skar igenom denna rumslighet på sin väg utan att följa naturens normala former med berg och dalar.

Lokförarfilmerna är också ett bekvämt och kostnadsfritt sätt att uppleva reseäventyret från en annan vy än den vanliga tågresenärens. Dessutom är det många i västvärlden som är in-



tresserade av järnvägar och ägnar en stor del av sin fritid åt detta intresse.

Källor

Olika tågfilmer hämtade från Youtube: www.youtube.com

SAOB, uppslagsorden *Fantom* och *Panorama*

Schivelbusch, Wolfgang (1984). *Järnvägsresandets historia. Om rummets och tidens industrialisering under artonhundratalet*. Stockholm: Gidlund

Wikipedia: Haverstraw Tunnel, https://en.wikipedia.org/wiki/The_Haverstraw_Tunnel hämtad 2018-09-11

Youtube: Leaving Jerusalem by Railway (1897), https://www.youtube.com/watch?v=Ctp1lVef9Yo hämtad 2018-09-11

Modelljärnvägar, modernitet och manlighet

Henrik Ranby

Varför blev modelljärnvägar en så stor hobby under 1900-talet? Hur kan modelljärnvägar som fenomen knytas till klass, genus och modernitet? Med dessa två frågor som utgångspunkter vill jag med denna artikel introducera ett kulturhistoriskt forskningsämne.

För en oinvigd framstår modelljärnvägshobbyn som om vuxna män leker med tåg. Ibland har detta skildrats nedlåtande, som hos Lasse Åbergs Stig-Helmer-figur (filmen *The Stig-Helmer story,* 2011). Modelljärnvägsbyggaren som barnslig tönt är något av en stereotyp från det intoleranta och normativa Sverige, från den tid när excentricitet var tabu. Går vi bakom fördomarna finner vi en delvis annan historia. Modelltåg har åtminstone sedan 1950-talet setts som något som engagerar pojkar och män mellan 7 och 77 år (Bröndrum 1956:5).

Modellen och hobbybegreppet

Människan har byggt modeller sedan antiken. Verklighetsavbildande miniatyrer ställdes redan i faraonernas gravar. Om man sedan vill se dessa modeller som dockhusens eller modelljärnvägarnas ursprung kan givetvis diskuteras. Men det förefaller ändå sedan forntiden ha funnits en allmänkulturell föreställning om att modeller ger en överblick av, eller rentav kontroll över, verkligheten (som hos votivskepp och woodoo-dockor) och att miniatyren därför lämpar sig så väl för barnens fantasilekar. Modeller har också haft viktiga funktioner inom stadsplanering, arkitektur, militär strategi, ingenjörsvetenskap och skeppsbyggnadskonst, från 1800-talet också inom skola, högre undervisning och på museer.

I *Hobbyboken* 1943 poängterades modellbyggandets samhällsnytta i folkhemsbygget:



Den ingenjörsmässige mannen koncentrerar sig på sina modelltåg. Lok och vagnar är hemmabyggen efter svenska förebilder. Mannen på bilden är modelljärnvägspionjären major Sven Lingö (1917-2014), författare till handboken *Vi bygger en modelljärnväg* (1947, 1950, 1954). Omslag till *Teknikens värld* 1950:2. Färgfoto: Ysbrand Brouwers.

Den fritid, som ej används för friskt idrottsliv och sunda nöjen, tillbringas med fördel vid modellbygget. Detta skänker vaken blick och händighet och gör därigenom den unge mannen ur hantverkssynpunkt nyttig. Detta ej minst, när han uppnått den ålder, då han ska ordna och i tillbörligt skick upprätthålla sitt eget hem (cit. efter Stattin 2007:17).

Ordet ”hobby” debuterade i svenskan redan 1916 (Bengtsson & Willis 2001: 5; Stattin 2007:13). Det kommer ursprungligen från käpphäst, *hobbyhorse*, och betyder i överförd mening favoritförströelse eller aktivitet som inte leder någonvart. I ett samhälle med lagstadgad fritid och ökat välstånd – som det svenska folkhemmet efter andra världskriget – fanns goda förutsättningar för att sådana aktiviteter skulle etableras och öka. Jochum Stattin har i *Hobbyentusiaster och folkhemsbyggare* (2007) studerat hobby som fenomen i Sverige. Idén om hobby som förströelse kom i folkhemmet att kombineras med personlighetsutveckling och samhällsnytta (Stattin 2007). Själve statsminister Per Albin Hansson välsignade hobbybegreppet i förordet till den första *Hobbyboken* 1943 (Bengtsson & Willis 2001: 50).

Från leksakståg till modelljärnväg

Modelljärnvägen har ibland ansetts äldre än den riktiga järnvägen. Ångloket i fullskala föregicks vid 1700-talets slut av ett fungerande ånglok i modell. År 1835 göts tågsilhuetter i tenn i



Sveriges äldsta modelljärnväg? Bleckplåtståg och hemmabyggda kartonghus, byggda av pojkar i Svedala ca 1914-1915. Johannamuseet, Skurup. Foto: Henrik Ranby.

Tyskland, som ett slags industrialismens civila tennsoldater. Senare under 1800-talet förekom stora modellånglok som kördes på golven (*Bodenläufer*), en eldfarlig och skållhet verksamhet som naturligtvis krävde vuxnas övervakning.

I tysk leksaksindustri kombinerades efterhand bayersk urmakartradition med litograferad stålplåt. De massproducerade urverkstågen från Nürnberg såg dagens ljus. På en mässa i Leipzig 1891 presenterade den 1859 grundade firman Märklin ett system med räls och växlar. Redan några år senare försågs sådana tåg med

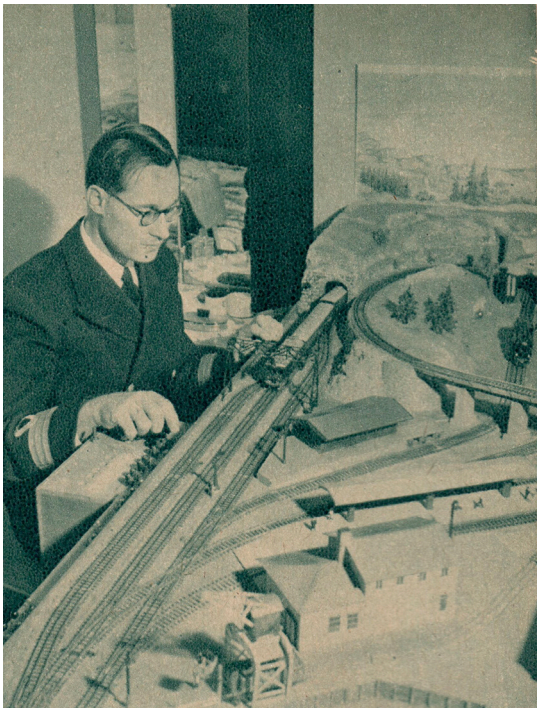
elmotorer. De stora plåttågen i spårvidderna 1 (skala 1:32) och 0 (skala 1:45) blev fram emot 1930-talet allt modellenligare. Leksaksjärnvägen blev till modelljärnväg när den lämnade golvet, lyftes upp på en platta och försågs med ett permanent modellandskap, vilket blev möjligt, och ekonomiskt överkomligt för fler modellbyggare, när mindre skalor lanserades av tyska Bing, engelska Hornby och slutligen av Märklin och Trix vid 1930-talets mitt. Skalan blev nu vanligen HO (1:87). En modelljärnväg fick plats på ett bord *(Tischbahn).* I Tyskland gynnades den mindre skalan av nazitidens planekonomi, som på så sätt kunde fördela mer stålplåt till rustningsindustrin. (Baecker &, Wagner 1991: 52; Jangö 1976: 78-87; Kutschbach & Sundström 1958:5-8). Den mest beryktade modellrallaren av alla, Hermann Göring, höll sig dock till den stora skalan med sin enorma modelljärnväg i jaktvillan Karinhall. Märkligt nog hade också Görings motpol, befälhavaren för det brittiska bombflyget under andra världskriget Sir Arthur Travis ”Bomber” Harris en stor modelljärnväg (Brandt 1998:3). Modellpilleri och massförstörelse förenades i samma personer på båda sidor fronten.

Den moderna modelljärnvägen

I USA utgavs *Model Railroader* från 1934 och året därpå bildades National Model Railroad Association (NMRA), två uttryck för att modelljärnvägar där då redan var en etablerad hobby. NMRA kom snart att ställa upp er serie normer för ett seriöst modelljärnvägsbyggande.[1] I Sverige stod föredömliga modeller sedan 1910-talet på Järnvägsmuseet i Stockholm och i *SJ:s jubileumsbok* 1931 avbildas en modelljärnväg med ett konstnärlig gestaltat landskap (Statens Järnvägar 1906-1931 1931, band 1:259). I tidskriften *Hobby* introducerades modelljärnvägen för en bredare publik i en artikel 1940 (Stattin 2007:30).

I huvudstaden och i Göteborg tillkom modelljärnvägsklubbar 1939 respektive 1945 (Jangö 1976:8-17; Jangö 1979:3-15) och i Tyskland grundades den ledande tidskriften MIBA (kortform för *Miniaturbahnen)* 1948. Samma år visade modelljärnvägsklubben Järnvägssällskapet upp en bana på Skansen. Det stora genombrottet i Sverige kom med den fria leksaksimporten 1949 och det tyska återuppbyggnadsundret, som nu kunde leverera massproducerade modelljärnvägar (*Hobbyboken 1957* 1956:16). Fir-

1 https://en.wikipedia.org/wiki/Model_Railroader 2017-09-14; https://en.wikipedia.org/wiki/National_Model_Railroad_Association 2017-09-14



Mariningenjör Sven Hylander vid sin modelljärnväg, 1950. En uppfällbarbar modelljärnväg i sängkammaren med hemmabyggda hus och tåg byggda på Märklin-underreden. Reportage i Teknikens värld 1950:2. Fotograf okänd.

mor som Fleischmann tog upp konkurrensen med Märklin och med plastens genombrott omkring 1952 etablerades snart en omfattande tillbehörsindustri med byggsatshus, bilar, träd etc. Därefter följde en modelljärnvägens kvantitativa guldålder cirka 1955-1975, när i princip alla pojkar drömde om en egen modelljärnväg i julklapp. Modelljärnvägar betraktades under en period som ”världens största hobby”. År 1956 hade modellrallarna i USA gått om frimärkssamlarna. *Model Railroader* hade då en upplaga på över 100 000 exemplar. Den typiske modellrallaren var en gift man över 30 (*Hobbyboken 1957* 1956:16). Sverige var 1958 en av världens största importörer av modelljärnvägsmaterial. (Kutschenbach & Sundström 1958:7). En tysk firma, Creglinger, satsade till och med på att leverera färdigmodeller av stationshusen i Diö och Ljunghusen (Kutschenbach & Sundström 1958: 45, 59) liksom svenska bondgårdar. Det stora intresset avspeglade sig också i utgivningen av svenska handböcker (Bröndröm 1956, Kutschbach & Sundström 1958, Jangö 1961). I övrigt kunde man läsa och lära i tidskriften *Teknik för alla*.

Modelljärnväg och manlighetskonstruktion

Efterkrigstidens modelljärnvägsbyggare kan ses som yngre kusiner till Jan Myrdals Meccano-pojke (Myrdal 1989). Det handlade om att på ett lustfyllt sätt fostra pojkar till ansvarstagande samhällsbyggare, ingenjörer, konstruktörer, elektriker, trafikplanerare och lokförare. Barndomens leksakståg kunde närmast sömlöst

övergå i hobby och manlighetskonstruktion. På vissa läroverk, som Kungsholmens, förekom särskilda modelljärnvägsklubbar (Bengtsson & Willis 2001:12,72). Modelljärnvägen var det mest avancerade man kunde ha på sitt rum, på sin vind eller i sin källare, en mångfacetterad hobby med obegränsade möjligheter i både teknik, arkitektur, modellbyggande och konstnärlig gestaltning. En modelljärnväg blir ju aldrig färdig. Hobbyn var emellertid dyr, inte minst när D-marken stod högt, och sällan något för arbetarklasspojkar. Snarare var den en sysselsättning för välartade tjänstemannasöner. I ett mellanskikt kom många aldrig längre än till startsatsernas spårovaler, vilka var starkt subventionerade i konkurrensen mellan olika tillverkare. Skolans geografi-, fysik- och teckningslektioner ägde alla relevans för hobbyn, till och med tyskalektionerna var viktiga för att kunna ta del av kataloger och speciallitteratur. Modelljärnvägar handlar om fantasi, ordning, finmotorik, disciplinering och stilla skrivbordsstunder på behörigt avstånd från sport och mopedtrimning. Kanske är Nordens långa vintrar med god tid för inomhushobbies också en viktig aspekt.

Liksom i annan hobby värnas hemmet och kärnfamiljsidealet (Bengtsson & Willis 2001:29, 54-57; Stattin 2007:16) men det handlar också om ett slags avsexualiserad ”manlig frizon” (Stattin 2007:20). Därmed är modelljärnvägen också ett manlighetsuttryck som kan förlöjligas från manlighetskonstruktioner som tydligare betonar fysisk aktivitet, flickjakt och uteliv, vilket för oss tillbaka till Stig-Helmer. Inget hindrade dock att samme person odlade flera manlighetsideal. Mer än en flicka har vittnat om att det närmast var tabu att vidröra broderns dyra och ömtåliga modelljärnväg. Kanske ligger det också något av maktens och ledarskapets lockelse över modelljärnvägen, att själv kunna styra vad som händer i modellandskapet, hur staden skall planeras, var industrier skall byggas och vilka tåg som skall gå och när. Uttryck som ”källarimperium” och ”min värld” används i litteraturen. Modelljärnvägarna är också en informell mästerskapstävling män emellan, vem bygger snyggast och mest exakta modeller, vem vet mest om förebilderna? Kalenderbitare och besserwissrar har förekommit rikligt inom hobbyn (Bengtson & Willis 2001:19 & 29) och det finns en underförstådd utvecklingsidé som säger att man efterhand skall bygga allt snyggare och skalenligare. Modelljärnvägen som fostran till samhällsbygge fungerade uppenbart lika väl i väst- som i östblocket, där det fanns DDR-tillverkare som Piko (utläst ”Pionierkonstruktion”) och Zeuke & Wegwerth.



Brennersee. Märklinjärnväg i alplandskap med hemmabyggda hus, gipsberg och bakgrundskuliss från Faller. Verklighetens Brennersee är den sydligaste stationen i Österrike innan gränsen mot Italien. Modellen är nybyggd men med äldre räls och tåg. Foto: Henrik Ranby.

Europeiska och svenska ideallandskap

I Sverige dominerade tyska modelltåg och tyska modellhus, även om hobbyn också var (och är) stor i Storbritannien och USA. Modernistiska plåtstationer, som Märklins Stuttgart och Friedrichshafen, efterträddes av färdigbyggda trähus från Vau-Pe och Creglinger men snart av Gebrüder Fallers plastbyggsatser, delvis i 1950-talsmodernism, delvis i schwarzwaldsk *Heimat*-stil. På så sätt kunde, åtminstone i Väst-

tyskland, amerikanska modellbyggnadsnormer, *Wirtschaftswunder* och förnazistisk hembygdsromantik kombineras och de bombade industristäderna glömmas (Biene 2016). Alplandskapen, ofta från firman Noch,[2] speglade samtidigt en ny västeuropeisk kosmopolitism, i vilka tyska, österrikiska, schweiziska, franska och italienska tåg kunde samsas. Storslagna scenerier blandades med pittoreska scener, vattenkvarnar, borgruiner och Heidi-romantik. Tunnlar och broar kunde uttrycka människans och teknikens triumf över naturen men också kol- och stålunionens ideal. Högst på önskelistan stod ofta det tunga schweiziska godstågsloket från Sankt Gotthardpasset – den gröna så kallade ”Krokodilen”. Den svenske modelljärnvägsbyggare som senare gav sig ut på tågluffning till Sydtyskland, Österrike, Schweiz och Italien kunde med rätta utbrista att: ”landskapet här ser ju ut som en modelljärnväg”.

Svenska modellbyggare ville inte sällan bygga och köra modeller från sitt eget hemland och efterbilda SJ snarare än Deutsche Bundesbahn. Redan under beredskapstiden knåpades det på svenska hemmabyggen i kartong, trä och metall (Lingö 1947; Stattin 2007:31). Senare handlade det om att ”försvenska” tyska lok och vagnar eller handla från småtillverkare (Heikefelt 2001). En svensk ikon inom hobbyn blev Uno Miltons (1927-2018) realistiska och beundrade smålandsbana, sedan decennier uppställd på Tekniska museet i Stockholm (Jangö 1956: 7-13). Från 1957 erbjöd både Märklin och Fleischmann svenska lok och vagnar, liksom italienska Pocher, japanska Tenshodo, österrikiska Liliput och senare italienska Lima. Från 1970-talet sålde den danska firman Heljan svenska stationshus i byggsats: Mariefred, Tormestorp och Åmål. Den outtröttlige hobbyskribenten Jan Jangö på tidskriften *Allt om Hobby,* sekunderad av Bo Holmgren*,* var från 1940- till 80-tal modelljärnvägens främste röst i Sverige. Att skapa en genomtänkt miniatyrvärld av ett Sverige från igår eller idag har länge varit en tydlig trend inom svensk modelljärnvägshobby (Ranby 2012).

Förändrade förutsättningar

Med järnvägsnedläggningar, massbilism och rymdkapplöpning förlorade järnvägen sin roll som modernitet. Med science fiction, Star Wars-kult och dataspel gick modelljärnvägen som kulturfenomen kvantitativt tillbaka. Modelljärnvägen blev, som på 1930-talet, åter

2 Firmans ledare Erich Noch lämnade Östtyskland för Västtyskland 1957.



Forsviks station på Westergötland-Nerikes järnvägar (Skövde modelljärnvägssällskap). Hög kvalitet på modellerna, realistiska miljöer och fotovinklar har tillsammans med en sannolik historik givit denna fiktiva järnväg en ikonisk status inom modelljärnvägskretsar. Genomgående för banan har varit att det inte ska vara en gigantisk modelljärnväg utan en trovärdig bild av ett landskap som det av en händelse går en järnväg genom. Foto: Mats Björkelund.

något för specialintresserade vuxna, modellerna mer modellenliga, exklusivare och dyrare. Skövde modelljärnvägssällskap blev med den fiktiva Westergötland-Nerikes järnvägar från 1979 en ny ikon – här byggdes och patinerades exakta modeller av uppmätta västgötahus från schratch, här kördes precisa mässingsmodeller från slätten in i Tivedens skogar. I Skövde blev modelljärnvägen definitivt bebyggelsehistoria, konst och litteratur genom stilisten Krister Brandt. Hans modellhusbyggande hustru Ann-Marie visade att även kvinnor med stor framgång kunde ägna sig åt modelljärnvägar (Brandt 1990).[3] I *Modelltåg* 1998 redovisades en undersökning som sade att det då fanns ca 10 000 organiserade modellrallare i Sverige

3 http://www.wnj.se/ 2017-09-14

(lika många personer som då var aktiva inom i Frälsningsarmén) och att många var födda på 1940-talet (Brandt 1997:3).

Specialmodeller för samlare, digitalstyrda modelltåg och svenska småtillverkare kom därefter som nya trender. Numera är det långt mellan hobbyaffärerna och mycket av modelljärnvägshobbyn återfinns istället på hemsidor och på Tradera. Sverige har dock plats för en specialtidskrift, *Modelljärnvägsmagasinet* (2009-), och på turnerande leksaks- och nostalgimarknader finns ett stort begagnatutbud för modelljärnvägsbyggare och modelltågssamlare. Man kan idag delvis tala om den återvunna modelljärnvägen. Marknadspubliken domineras av män över 50, inte sällan på väg att köpa de tåg de en gång bara kunde drömma om. Till namnkunniga modellrallare och samlare har räknats skådespelaren Benkt-Åke Benktsson, konstnären Peter Dahl och popsångarna Phil Collins och Rod Stewart.

Med äldre modellbyggare har modelljärnväghobbyn delvis förskjutits från modernitetsfantasier och samhällsbyggande till återblickar och nostalgi. En trend sedan 1980-talet är, som hos Skövde modelljärnvägssällskap, att i miniatyr återskapa ett järnvägssverige som en gång fanns, inte sällan ett 1930-, 40- eller 50-tal med den tidens tåg, bilar, byggnader m.m. Denna tid rymmer ”Hela folkets järnväg” på topp, med välskötta rabatter och en tilltalande blandning av ånglok, ellok och rälsbussar. Att återskapa världen som man minns den från sin barndom är en väsentlig del av modelljärnvägens nostalgi och psykologi. Kanske är drömmen om det förlorade paradiset också knuten till vad som i medelåldern framstår som okomplicerad förpubertal pojktillvaro? Bengtsson & Willis (2001) ser också modellbyggandet, och än mer samlandet, som något som kan gå över gränsen och bli till besatthet eller mani, när hobbyn övergår i ett slags missbruk, allt annat mister sin betydelse och man blir ”Den komplette idioten” (Bengtsson & Willis 2001:18-20).

***

Denna artikel är en kort introduktion till ett stort ämne. Förhoppningsvis har jag antytt vägar till att besvara de inledande frågorna även om mycket återstår att göra. Modelljärnvägar är, och har varit, en betydande kulturyttring under lång tid, internationellt och i Sverige men har likväl ofta befunnit sig i ett avgränsat och inåtriktat ”manligt” rum. Det mesta som skrivits i ämnet har ett inifrånperspektiv och har sällan ställt etnologins stora frågor om kultur, klass, genus, disciplinering, modernitet, nostalgi eller etnicitet.



Den återvunna modelljärnvägen. Märklin-lok och vagnar från 1930-talet och framåt som samlarobjekt. Leksaks- och Nostalgimarknad, Helsingborg, hösten 2017. Foto: Henrik Ranby.

Referenser

Film

The Stig-Helmer story, 2011. Manus och regi Lasse Åberg. Viking Entertainment AB, Svensk Filmindustri.

Elektroniska resurser

Engelska Wikipedia: National Model Railroad Association

https://en.wikipedia.org/wiki/National_Model_Railroad_Association Hämtad 2017-09-14.

Engelska Wikipedia: Model Railroader

https://en.wikipedia.org/wiki/Model_Railroader Hämtad 2017-09-14.

Westergötland-Nerikes Järnvägar

http://www.wnj.se Hämtad 2017-09-14.

Litteratur

Baecker, Carlernst J & Wagner, Botho G 1991: *Blechspielzeug Eisenbahnen Von den Anfängen bis zum Beginn der kleinen Spur*. Battenberg Sammler-Kataloge. 3. Überarbeitete Auflage. Battenberg Verlag. Augsburg.

Bengtsson, Staffan & Willis, Göran (2001): *K-märkt hobby – eller den komplette idioten*. Albert Bonniers Förlag. Sthlm.

Biene, Ulrich (2016). *Faller*. Kleine Welt ganz gross. Delius Klasing Verlag. Bielefeld.

Brandt, Krister (1990): *Westergötland-Nerikes Årsberättelser*. Allt om Hobby. Sthlm (även utgiven som *Modelltåg* -91).

Brandt, Krister (1997): ”Vem kör?” I: *Modelltåg* 1998.

Bröndum, Ole (1956). *Tåg 7-77*. Modelljärnvägar som hobby. Utgiven i samarbetet med *Teknikens värld*. Sthlm.

Heikefelt, Jan-Erik (2001): *Svenska modelltåg skala 1:87*. 1941-2001. Utgåva 2. H-felt förlag. Huddinge.

Jangö, Jan (1956): ”Sverige i miniatyr”. I: *Hobbyboken* 1957. Wennerbergs förlag. Sthlm.

Jangö, Jan (1961) *Tåg som hobby*. Teknik för alla. Handbok nr 24.

Kutschbach, Robert & Sundström, Lennart (1958): *Min modelljärnväg. Handbok för mj-byggare.* Wennerbergs förlag. Sthlm.

Lingö, Sven (1947): *Vi bygger en modelljärnväg*. AB Lindqvists förlag. Sthlm.

Myrdal, Jan (1989): *En meccanopojke berättar*. Wiken/Bra Böcker, Höganäs.

Ranby, H (2012): ”Behovet av goda förebilder”. I: *Allt om modelltåg 12*. Allt om Hobbys förlag. Sthlm.

Stattin, Jochum. (2007). *Hobbyentusiaster och folkhemsbyggare*. Carlssons förlag. Sthlm.

Statens Järnvägar 1906-1931 (1931). Minnesskrift i anledning av de svenska statsbanornas

75-åriga tillvaro med Kungl. Maj:ts nådiga bemyndigande utgiven av Kung. Järnvägsstyrelsen. Sthlm. Första bandet.

Skriftserier

Jangö, Jan (red., 1976, 1979, 1983, 1987) *Järnägsväghobby 1-4*. Allt om Hobbys förlag. Sthlm

Brandt, Krister (red., 1990-1999) *Modelltåg 90-99*. Allt om Hobbys förlag. Sthlm.

Engström Christer, Friberg, Rutger, Karlsson, Lars Olov (red., 2001-2012): *Allt om modelltåg 1-12*. Allt om Hobbys förlag. Sthlm.

Hobbyboken 1957 1956.

Mat och dryck på räls

Håkan Jönsson & Richard Tellström

Förr eller senare blir vi hungriga och törstiga. Det gäller även på tåg. I samband med längre tågresor blir det med tiden ett akut problem. Näringsintaget måste säkras. Allt sedan tågen började rulla har resenärer såväl som tågpersonal och inte minst järnvägsbolagen varit upptagna av hur detta skall kunna ske på ett sätt som gör både resenärernas och bolagen någorlunda nöjda. Här skall vi se närmare på tåget som gastronomisk arena, från 1800-tal till nutid.[1]

När hotellen kom till staden

Järnvägens och de moderna restaurangernas och hotellens historia är mer sammanflätade än vad de flesta kanske tänker på idag. När de nya restaurangerna etablerade sig i Sverige efter förebilder från kontinenten under 1800-talet, hängde det intimt samman med järnvägarnas tillkomst (Nilsson 2016). Järnvägarna skapade en kraftig ökande marknad för kost och logi. Eftersom de järnvägsresande inte sällan tillhörde samhällets mera välbärgade skikt, och en del därtill var internationella resenärer, fanns det nu för första gången en marknad för större hotell.

De stora hotellen runt om i Sverige byggdes i allmänhet i anslutning till järnvägsstationen, eftersom hotellens framväxt i mycket hängde samman med att resandet ökade. I och med spåren, perrongerna och bangårdarna förändrades många av Sveriges tätorter. De hotell och restauranger som anlades i eller kring järnvägsstationerna blev ofta imponerande byggnader. Det är en viktig anledning till att så många av dem finns kvar idag. De var prestigeprojekt som markerade inledningen på en ny epok i staden eller stationssamhället. För 1800-talets städer blev hotellbyggena en del av en tävlan om att visa att det var en stad att räkna med. Ett större

1 Texten bygger på ett utdrag ur Jönsson & Tellström 2018.

stadshotell eller järnvägshotell med restauranger av olika klass, var ett sätt att placera staden på kartan. Även själva städerna förändrades. I såväl de större städerna som i mindre orter anlades järnvägsstationerna av markkostnadsskäl en bit bort från stadens centrum. De hotell och restauranger som byggdes upp kring järnvägsstationerna blev centrala inslag i de nya stadskärnorna.

Järnvägens betydelse underströks av de pampiga invigningar som hölls i samband med att nya järnvägssträckningar blev klara. De pågick från 1850-talet och åtminstone fram till invigningen av inlandsbanan 1937. Många menyer från de här evenemangen finns bevarade. Festmåltiden serverades vanligen på något större stads- eller järnvägshotell, men det förekom också att man byggde tillfälliga stora tält och dukade långbord för invigningsgästernas festmåltid. I sin stil avvek de här måltiderna från det som bjöds tågpassagerarna när tågen gjorde matuppehåll på stationerna. Invigningsmåltiderna hämtades ur det höga franska kökets representativa rätter och måltider, med gåslever, sparris, jordärtskockssoppa och rostbiffstekar (Nilsson 1999). Inte sällan var kungligheter närvarande, vilket också gjorde att skålandet för kungen, nationen och den nyanlagda järnvägen kombinerades. Menyernas omfattning varierade med högtidlighetens nivå och graden av den nya transportledens både symboliska och nationella betydelse. Enklare järnvägsinvigningar kunde ha måltider med fem rätter (soppa, fisk, kött, stek och efterrätt) medan invigningsmåltider där kungen var närvarande oftast var större och kunde omfatta upp till elva rätter med lika många viner.

Hotellrestaurangerna användes emellertid inte bara vid invigningar, de var under ganska många år en integrerad del av själva tågresandet.

Biljett för resa och smörgåsbord

Redan från järnvägstrafikens start på 1850-talet utsågs vissa stationer till att också tillhandahålla mat och dryck till tågens mer långväga passagerare. På järnvägsrestaurangerna längs västra stambanan stod i Töreboda, Hallsberg, Katrineholm och Gnesta mat uppdukad när tågen kom in. Så också i Nässjö och Alvesta på den södra stambanedelen. Mot Norge var det matuppehåll i Charlottenberg och längs den nordliga järnvägen gjordes matstopp i Ljusdal och Ånge.

Vid ingången till restaurangen vid ett järnvägsstopp köpte man en kupong till måltiden som sedan överlämnades till personalen vid serveringen. Passagerarna erbjöds lunch, middag eller supé, ofta i form av smörgåsbord utökat

med några varmrätter. Måltiden åts inte sällan både stående och som ett gående bord för att spara tid. När Stockholmståget till Göteborg någon gång på 1870- eller 1880-talen stannade för frukostservering i Gnesta serverades smörgåsbord, smör, bröd, ost, kalvstek, spenat, skinka, färsk potatis, inlagd lax, brulépudding, hallon med grädde samt kaffe. Efter bara 20 till 25 minuter (!) var måltiden slut och gästerna ombads skyndsamt återvända till tåget (Rosengren 1979:132). Nästa uppehåll var i Hallsberg, där det serverades middag på samma sätt. Åkte man från andra hållet, från Göteborg mot Stockholm, var frukostuppehållet i Falköping och lunchuppehållet i Gnesta. Restiden mellan Stockholm och Göteborg var vid denna tid kring 11 timmar, så behovet av mat och dryck under resan var uppenbart. Fram till 1874 körde inte tågen nattetid utan då förlängdes resan av nattuppehållet då passagerarna sov på järnvägshotell eller i stationens väntsal.

År 1863, när västra stambanan var klar, reste Fredrika Bremer med en engelsk väninna, Margaret Howit, och den senare skrev så här om måltidsstoppet i den nya matsalen på Hallsbergs station:

Min vänlige reskamrat förde mig mot matsalen, vid vars dörr en vaktmästare, i utbyte mot min riksdaler, lämnade mig en biljett, som gav mig rättighet att vid flera särskilda bord förse mig med en riklig måltid. Vid ett fanns soppa, vid ett annat stekta flundror, vid ett tredje oxstek eller kalv, med lingonsylt som sallad. 'Ni måste smaka på våra ryktbara lingon', sade min följeslagare artigt och bjöd mig en assiett. 'Ni har inte sådana i England. Vi svenskar kan knappast äta kött utan dem och deras egendomliga syra behagar oss synnerligen väl.' Jag tog av den bjudna anrättningen och fann den förträfflig. Fat med rykande varm potatis och korgar fulla med vete- och rågbrödsskivor stod där även och på ett fjärde bord mycket goda kakor och bakverk, som åts med grädde och socker. Detta värdshus halvvägs på linjen, var i sanning högst billigt. (Rosengren 1979:130[2])

För hotellen längs stambanorna var järnvägsresenärerna en viktig grupp gäster, som kunde avgöra om restaurangen var lönsam eller inte. Vilhelmina Skogh, en av sekelskiftets mest framgångsrika hotelldirektörer, byggde stora delar av sin karriär på kopplingarna till järnvägen. År 1875, när hon var 26 år gammal, fick hon anställning på SJ med uppdraget att starta en

2 Hämtat ur Howitt, Margaret (1867). *Ett år hos Fredrika Bremer*. Stockholm.

restaurang i järnvägsstationen i Storvik utanför Sandviken. Redan året därpå kunde hon med vinsten på restaurangen som grundplåt påbörja byggandet av ett hotell i anslutning till stationshuset. Därefter köpte hon även järnvägshotellen i Bollnäs och Ringbo, och turisthotellet i Rättvik. Skoghs framgång som entreprenör hängde samman med hennes insikter i både järnvägens och restaurangernas särskilda förhållanden, hennes förmåga att få SJ att planera in sina matstopp vid just de stationer där hon ägde hotell var omvittnad.

Restaurangvagnarna tar över

Mot 1800-talets slut blev kraven på tågens punktlighet allt större, varför de förseningar som följde av den här serveringsformen till slut blev ohållbar. År 1894 sattes den första restaurangvagnen i trafik av Uppsala-Gävle Järnväg, men ganska snart följde man efter på de stora tåglinjerna (Jansson 1995). Inom några få år var de stationära matuppehållen historia. Systemet med rullande restaurangvagnar förutsatte dock att vagnarna kunde proviantera vid större stationer som Stockholm, Malmö och Göteborg. Vid byte mellan linjer kunde det fortfarande förekomma överenskommelser mellan hotellrestauranger och järnvägsbolag. Så var troligen fallet när Vladimir Lenin färdades genom Sverige på sin väg mot Petrograd 1917. Efter att ha åkt i plomberade vagnar genom Tyskland tog Lenins sällskap färjan mellan Sassnitz och Trelleborg, och därefter tåget från Trelleborg. Detta stannade i Malmö klockan 20.20, varpå sällskapet raskt förflyttade sig till Hotell Savoy, intog smörgåsbord, för att sedan befinna sig på natttåget mot Stockholm som avgick 22.20 (Merridale 2017).

De moderna transportmedlen avspeglade på ett tydligt sätt tidens klasskillnader. Tågen kopierade färjetrafikens klassindelningar, med första, andra och tredje klass. Klassindelningen på tågen gällde också i restaurangvagnen. Fram till 1906 fick inte tredjeklasspassagerare tillträde till andraklassavdelningens restaurangvagn. ”Snyggt klädda” tredjeklasspassagerare kunde då få tillträde till restaurangvagnen, men endast under så lång tid som intagande av måltid erfordrade.

På vissa privata järnvägslinjer gällde detta ända fram till rösträttsreformens genomdrivande 1918. Någon tredjeklassvagn med matservering fanns inte. Det uppstod alltså aldrig någon rullande motsvarighet till de ”folkrestauranger” som arbetarklassen frekventerade i städerna. Tredjeklassresenärerna förutsattes istället ha sin egen matsäck med sig, eller köpa skaffning från lokala försäljare vid stationerna. Serveringen i restaurangvagnarna hade stora



På tågen erbjöds under 1900talets första hälft trerättersmåltider med fatservering vid bordet. Passagerarna bokade plats för första eller andra sittningen. Här en måltid från 1937 i en av SJ:s restaurangvagnar. Bildkälla: Järnvägsmuseet, KDAF04970

ambitioner. Linnedukar, professionellt vikta linneservetter, kristallglas, porslin och silverfat fanns i restaurangvagnarna, som serverade både husmanskost och fyrarättersmiddagar. Köket var tre kvadratmeter, och det krävdes en hel del yrkesskicklighet att kunna få fram mat och servera de upp till 48 samtidigt sittande gästerna. Dessa restaurangvagnar var just restauranger, inte caféer. De sålde inte lösa smörgåsar eller dryck utan endast hela måltider med vanligen tre eller fyra rätter, eller en komplett frukost med ägg, smörgås, kaffe med mera. Den medhavda matsäcken var sannolikt därför vanlig fram till det att cafévagnar infördes. Resenärerna kunde också handla frukt och bröd från perrongförsäljare när tågen gjorde uppehåll, det förekom till exempel att månglerskor sålde kringlor till passagerarna när tågen stannade i Södertälje.

Informaliseringen kommer till restaurangvagnen

År 1956 gjordes klassindelningen på tågen om, så att det bara fanns första och andra klass. I ambitionerna att låta ett mera jämlikt samhälle synas också på tågen, gjordes estetiken och serveringen om i restaurangvagnarna. De vita dukarna och vikta servetterna blev omoderna, och för att hålla priserna nere när lönekostnaderna började öka, blev både maten och serveringsformerna allt enklare.

1968 försvann porslinet i restaurangvagnarna. Det hamnade på Gröna Lund där det roade besökare att få krossa porslinstallrikarna. Även silverfat och karotter försvann och ersattes av engångsmaterial. SJ satsade en tid stort på automatisering, och låg i framkanten (om man nu kan kalla det framkant) av teknikutvecklingen för cateringverksamheten i Sverige med sina automatiska centrala enheter för inplastning av smörgåsar (Nilsson 2013). De inplastade smörgåsarna fick snabbt dåligt rykte, i takt med att en ny generation började ifrågasätta om allt blev bättre av mera plast och ökad rationalitet. In på 1980-talet förekom dock bordsservering i delar av restaurangvagnen. I början av 1990-talet försvann den siste kocken från restaurangvagnarna, ironiskt nog i samma veva som en återlansering av restaurangvagnen i form av en bistro på de nya snabbtågen X2000 drog igång. Här serveras varm mat, men ingen tillagning (förutom kaffebryggning) görs på plats. Resenären får själv stå för uppvärmningen genom att trycka på rätt knapp i de väggmonterade mikrovågsugnarna.

Den gastronomiska revolutionens vita fläck

De senaste trettio åren har svensk restaurangnäring utvecklats på ett sätt som fått internationell uppmärksamhet. Uteätandet har breddats, restaurangerna har blivit fler, utmärkelser har

givits både till enskilda kockar och till restauranger. Det har hävdats att landet genomgått en gastronomisk revolution (Jönsson 2012).

Denna revolution gjorde dock halt på perrongen. De rullande restaurangerna har aldrig riktigt fått del av vare sig kvalitetshöjningarna eller statusuppgraderingen som andra restauranger fått uppleva. De inplastade smörgåsarna har förvisso utvecklats till olika varianter och även plastskålar med sallader, med eller utan kallnad pasta som huvudingrediens, erbjuds. I första klass går det att få trerättersmenyer komponerade av Leif Mannerström. Dessa görs emellertid på Dafgårds fabrik i Västergötland. Ombord finns ingen matlagningskunnig personal, och även om så vore skulle de inte få lov att nyttja sina kunskaper. Med hänvisning till livsmedelssäkerhet har matlagningen sedan länge upphört.

Några försök har gjorts. Svenska Orientexpressen försökte i början av 2000-talet, men gick i konkurs. Närmast en klassisk restaurangvagn kommer de långsamgående ”Snälltågen”, där maten serveras på porslin. Den som är ute efter någon mera avancerad matlagning bör dock vänta tills resan är slut.

Ett spår av den förändrade synen på gastronomi är dock vinet, som blivit allt mer accepterat som dryck i restaurangvagnarna. Eftersom vin länge var en dryck för den lilla skara personer som gick på förstaklassrestauranger har det så långt bak i tiden som vi kunnat spåra varit möjligt att bli serverad vin i restaurangvagnarna. Men det var kontroversiellt. Så sent som 1979 skrev tre riksdagsledamöter från dåvarande VPK en riksdagsmotion om att Trafikrestaurangers tillstånd att servera öl och vin skulle upphöra för att öka trivseln på tågen. För att främja arbetet med ”drogfria järnvägsresor” föreslogs även skärpta skrivningar i ordningsreglerna om förbud mot att förtära medhavd alkohol, och uppsättande av tydliga skyltar som upplyste om förbudet (Motion 1979/80: 379). Förbudet mot förtäring av medhavd alkohol kvarstår, men i bistron går det bra att beställa flera olika viner.

En spårbunden kulinarisk resa

I denna artikel har vi följt järnvägens mat och dryck från skålandet för konungen till plastskålarna med pastasallad. Det är en berättelse som innehåller många komponenter: avvecklingen av det institutionaliserade klassamhället, informaliseringen och övertron på de industriella processerna. Historien om maten i järnvägsresandet är något av en kondenserad version av det svenska 1900-talets historia.

Men på 2000-talet händer något. Restaurangvagnarna hänger inte med i restaurangens upp-

gradering. På något sätt verkar själva järnvägens spårbundna rationalitet, så intimt förknippad med industrialiseringen, att göra motstånd inför inträdet i upplevelseekonomin. Merlotviner och Mannerströms menyer har förvisso gjort sina intåg i kupéer och bistrovagnar, men det är precis som om det finns en inbyggd tröghet som gör att de sensoriska sensationerna uteblir. Livsmedelssäkerhet och näringsdeklarationer premieras framför det kulinariska hantverket. Den gastronomiska revolutionen går inte på räls.

Referenser

Jansson, Anders (1995). *Hundra år med svenska restaurangvagnar; deras utformning och utveckling*. C-uppsats vid Konstvetenskapliga institutionen, Göteborgs universitet.

Jönsson, Håkan. 2012. *Den gastronomiska revolutionen*. *Stockholm:* Carlssons.

Jönsson, Håkan & Tellström, Richard. 2018. *Från krog till krog. Svenskt uteätande under 700 år*. Stockholm: Natur & kultur.

Motion 1979/80:379 av Marie-Ann Johansson m. fl.om ökad trivsel på tågen

Merridale, Catherine (2017) Lenins resa. Lund: Historiska media.

Nilsson, Ingrid (1999). *Fest på spår: Menyer ur järnvägens historia*. Örebro: Färgspelet.

Nilsson, Jan-Henrik (2016). *Hotellens och krogarnas framväxt. Ett kulturgeografiskt perspektiv*. Örebro: Örebro universitet.

Nilsson, Mats-Eric (2013). *Saltad nota.* Stockholm: Ordfront.

Rosengren, Anette (1979). *När resan var ett äventyr. Om resor i Sverige under tusen år.* Stockholm: Natur och Kultur.

Museijärnvägar – kulturarv på räls

Karin Gustavsson

Varje sommar möter turister i den idylliska småstaden Mariefred väster om Stockholm en konduktör på ortens smalspåriga museijärnväg som kanske ser lite bekant ut. Och den som många tycker sig känna igen är verkligen en välbekant person – det är Björn von Sydow, tidigare försvarsminister och riksdagens talman, som här har en helt annan roll. Klädd i en ljus uniform kontrollerar och klipper han passagerarnas biljetter. Han är en av många ideellt arbetande personer som ser till att trafiken på banan kan hållas igång. I den här artikeln kommer några aspekter av museijärnvägar och kulturarvsproduktion att diskuteras, med föreningen Östra Södermanlands Järnväg (ÖSlJ) som exempel.[1] Sedan 1965 har arbetet med att hålla spår, byggnader, lok och vagnar i skick och köra bemannade tåg mellan Mariefred och Läggesta pågått. Förfluten tid och verksamhet som definieras som en del av museisektorn är centrala för föreningen, som på sin hemsida benämner sig själv som ”museijärnvägen ÖSlJ” och skriver att målet är att visa ett tillstånd från 1900-talets första decennier.[2]

Den lilla sörmländska staden Mariefreds förbindelser med omvärlden utgjordes länge av båttrafik, men 1895 byggdes en normalspårig bana, vilket betyder en spårvidd om 1435 millimeter. Trafiken pågick i statliga SJ:s regi fram till 1964. Redan då fanns föreningen ÖSlJ, med

1 Artikeln bygger på en presentation gjord vid 33rd Nordic Ethnology and Folklore conference, Copenhagen august 2015.
2 http://www.oslj.nu/om-öslj/föreningen-38067542

verksamhet sedan 1959 på en smalspårsbana i Södertälje. Året efter nedläggningen, 1965, övertog föreningen banan mellan Mariefred och Läggesta av staten, och en ombyggnad från normalspår till 600 mm spårvidd påbörjades. 1968 invigdes så museitrafiken.[3] Järnvägar med denna smalaste variant av smalspår fanns på sammanlagt sju sträckor i Sverige från 1890-talet fram till cirka 1930. Det var billigt att anlägga en sådan bana jämfört med bredare spårvidder, men hastigheten var högst begränsad och 1900-talets teknikutveckling gjorde snart 600-millimetersbanorna otidsenliga. De med persontrafik breddades till normalspår, eller lades ned.

Ting och människor

För att ÖSlJ ska kunna uppnå sina mål krävs inte bara materiella objekt som lok, vagnar och räls från tidigt 1900-tal. Människor är precis lika viktiga som fungerande tåg och järnvägsanläggningar. von Sydow och andra föreningsmedlemmar bär kläder som passar de sammanhang där de figurerar – som stinsar, konduktörer, eldare, lokförare och så vidare. Vissa jobbar i verkstäder och på kontor året runt, andra rycker ut sommartid för att möjliggöra trafik. Den museala tågtrafiken blir som en sorts rollspel, där deltagarna lämnar sina ordinarie sysslor och istället är med och iscensätter ett tillstånd så som det förmodades te sig ett antal decennier tillbaka.

Det finns ungefär 45 svenska organisationer vars verksamhet på något sätt är anknuten till historisk spårbunden trafik, från olika tider och av olika omfattning avseende spårvidd, längd på banan, modeller på lok och vagnar och så vidare.[4] Föreningen Östra Södermanlands järnväg grundades 1959, och är därmed är den äldsta, och kanske den mest etablerade av de svenska museijärnvägarna som sannolikt också har inspirerat många andra. För att det ska gå att uppfylla de säkerhetskrav som Trafikverket ställer krävs omfattande insatser för att hålla såväl räls och bana som lok och vagnar – på järnvägsspråk ”rullande material” – i skick. Men sommartid syns resultatet av det mödosamma arbetet när många turister med förtjusning åker en tur med museitågen, och de egna medlemmarna, också påtagligt förtjusta, får ta plats som biljettförsäljare, stinsar, lokförare och konduktörer. Trafikverkets säkerhetskrav gäller inte bara det materiella

3 Källa: Wikipedia. https://sv.wikipedia.org/wiki/Östra_Södermanlands_Järnväg

4 Enligt databasen över svenska arbetslivsmuseer som organisationen Arbetssam ansvarar för. http://www.arbetsam.com/yrken/?searchtype=advanced&freetext=&museumname=&visitaddress=&city=&category=719&state=&phone=&info=&resultpage=2 hämtad 2018-02-14

– noggranna läkarundersökningar krävs för de personer som vill agera ombord på ett tåg i rörelse, något som understryker att detta inte är på lek utan en verksamhet som är ”på riktigt”. Myndighetskraven bidrar till autenticiteten.

Att skapa autenticitet

När den uniformsklädde konduktören på museitåget går genom vagnarna med ett blankt verktyg i sin hand – biljettången – och klipper små hål i biljetterna har passagerarna ingen nytta av sina mobiltelefoner med alla möjliga appar. Här är det pappersbiljetter som gäller. Både konduktör och passagerare vet att detta är en lek, en iscensättning av ett förflutet som på samma gång är både främmande och välbekant. Det var trots allt inte så länge sedan som alla tågresenärer hade pappersbiljetter, och många av de som är ombord på tåget har varit med om resor med sådana som färdbevis. Den lokförare som kör ångloket skulle kunna vara klädd i moderna skyddskläder och en gul reflexväst, men liksom konduktören bär lokföraren en uniform som tydligt signalerar ett deltagande i leken. Både kläderna och den miljö där lokförare och konduktörer befinner sig möjliggör avsteg från vardagens normer om beteende (jfr Gustafsson 2002:25). Björn von Sydow berättade i en radiointervju 2016 om sin klädsel. Under vår och höst är det en uniform av mörkt ylle som gäller, men under juni, juli och augusti använder han en ljus sommaruniform av linne. Detta är mindre praktiskt eftersom den vita uniformen lätt blir smutsig på ett tåg som dras av ett ånglok.[5] Men den vardagens norm som säger att klädsel ska anpassas efter omständigheterna och att vi inte ska bära plagg som lätt blir smutsiga, har här blivit underordnad det inflytande som museijärnvägens iscensatta autenticitet har.



Stora krafter i rörelse. Föreningen Skånska järnvägar bedriver trafik på sträckan Brösarp – S:t Olof i östra Skåne. Både lok och vagnar liksom utrustning som vändskivan kräver avsevärda underhållsinsatser av de ideellt arbetande föreningsmedlemmarna. Foto: Skånska järnvägar.

5 Radioprogrammet ”I hängmattan med Björn von Sydow”, som sändes i P4 Radio Sörmland 2016-07-25

De många museijärnvägarna utgör en självklar och mycket uppskattad del av den svenska museisektorn. De flesta är ideellt drivna, och föreningar som ÖSlJ tar ansvar för en väsentlig del av industrisamhällets kulturarv genom att de upprätthåller järnvägstrafik på annars nedlagda banor, och rustar upp och vidmakthåller byggnader och tekniska anläggningar. Men utgör den smalspåriga järnvägen i Mariefred verkligen kulturarv? Denna kanske provokativa fråga kan användas för att diskutera kulturarvsbegreppets komplexitet och de olika tolkningar som kan göras av vad som kan inkluderas i kulturarvet. Kulturarv är inte en stabil egenskap som med självklarhet finns hos objekt och fenomen som är tillräckligt gamla eller exotiska genom en annorlundahet som skiljer sig från de flesta människors moderna vardag. Att beteckna något som kulturarv är snarare att föra in det i en kategori av fenomen och objekt som värderas högt i samhället, men som är under ständig förhandling (Jönsson 2017:7ff).

Kulturarv associeras med autenticitet, och liksom kulturarv är det ett begrepp som olika individer och olika intressenter kan ha skilda förväntningar på. Nationalencyklopedin, vars förklaringar av termer och begrepp får anses som normerande, kopplar ihop autenticitet och äkthet.[6] Riksantikvarieämbetet utredde 2014 begreppets historik och dess mångtydighet, och menade då att också spår av användning och kontinuitet i en verksamhet bidrar till autenticitet (Génetay & Lindberg 2014). Järnvägen i Mariefred är inte självklart autentisk, om man med autenticitet avser något som är äkta och ursprungligt, eftersom den ändrat skepnad från normalspår, som var det som anlades ursprungligen 1895, till dagens smalspår. Men samtidigt är järnvägstrafiken på orten i högsta grad autentisk, eftersom det här går att uppleva ett steg i en kontinuitet i järnvägsteknologins utveckling. Återskapandet av en järnvägstyp, som var i bruk under en kort period innan den blev utkonkurrerad av modernare och effektivare trafikslag med högre hastigheter, är också ett bevarande av en tekniktyp som användes för persontrafik under några få decennier, även om det inte finns någon platsbunden ursprunglighet just här.[7]

Vad som förstärker känslan av autenticitet är de agerande människorna som bidrar till upplevelsen av äkthet. von Sydow och de andra som sköter trafiken på museijärnvägarna deltar i ett

6 http://www.ne.se/sve/autenticitet

7 Spårvidden 600 mm kom att vara i bruk vid några industribanor fram till 1960-talet.

rollspel där kläder, biljettväskor och andra föremål används för att uppnå autenticitet – en färd med ångtåget ska ske på precis samma sätt som när det var det enda tågslag som fanns. Människor behövs eftersom enbart tåg och järnvägsräls inte skapar den levande järnväg som är målet i Sörmland. Tillsammans med kläder och andra föremål skapas aktanter i Bruno Latours mening, det vill säga de materiella objekten påverkar människors känslor och ageranden, och människa och ting blir något mer tillsammans än var och en för sig. En människa iklädd konduktörens uniform och med en biljettång i handen beter sig på ett annat sätt än utan dessa attribut, tinget styr människans agerande (Latour 1999:90; 174f). På en lång rad traditionella museer finns föremål som härrör från järnvägstrafik, från små saker som just biljettänger, tidtabeller och porslin från någon stationsrestaurang till hela lok och vagnar. Men en biljettång i en museimonter är ett föremål bland andra, ett litet instrument som gör hål in papper. Det är först när sådana objekt hamnar hos en museijärnväg som bedriver trafik, och passagerare, konduktörer och lokförare tar plats, som de blir verkligt autentiska och förstärker kulturarvsegenskaperna. Människor och deras interagerande med ting och tekniska anläggningar gör att objekten, från biljettången till tågvagnar, övergår från att vara tysta utställningsföremål till att bli levande kulturarvsobjekt.

Ännu gamlare?

Egenskaper som autenticitet och ursprunglighet värderas högt när något kategoriseras som kulturarv (Genetay & Lindberg 2014:37). Målet för Östra Södermanlands järnväg är att ”visa en levande smalspårig småbana som den kunde gestalta sig under 1900-talets första decennier”[8], inte att bevara och vidmakthålla en befintlig järnvägssträcka med beaktande av original och ursprunglighet. På sträckan har gjorts mycket stora förändringar av banan i syfte att skapa det tidiga 1900-tal som är målet för verksamheten och nu rullar där lok och vagnar som aldrig förekom när det var järnväg ”på riktigt”. Kanske är också tanken på återskapande av ett ursprungligt stadium, som är drivkraften i många andra kulturarvsprojekt, helt irrelevant i järnvägssammanhang, eftersom det är en verksamhet som präglats av ständig utveckling och utbyte av allt från spårvidd och lok och vagnar till konduktörers och stinsars uniformer. Som tekniska system är järnvägar extremt stabila – spåren ten-

8 http://www.oslj.nu/om-öslj/föreningen-38067542



Museijärnvägen i Mariefred 1984. Loket Lotta drog då en godsvagn, en öppen sommarvagn och en traditionell järnvägsvagn. Loket tillverkades 1913 av det tyska företaget Orenstein& Koppel. Efter att ha använts vid en industribana i Kolsva fram till 1952 övertogs det av Östra Södermanlands Järnväg 1959. Loket användes sporadiskt mellan 1970 och 1990, men är numera avställt på grund av rost i vitala delar. Foto: Sörmlands museum.

derar att bli kvar där de en gång anlagts. På ett annat sätt är järnvägssystemen påtagligt föränderliga, genom den konstanta teknikutvecklingen som möjliggör högre hastigheter, bekvämare resor och säkrare trafik.

I Mariefred i östra Södermanland är det alltså inte fråga om ett bevarande av en befintlig struktur, som renoverats och musealiserats. Ge-

nom anläggandet av en 600-millimetersbana på en sträcka där det tidigare varit normalspår har det blivit fråga om en total iscensättning av ett föreställt förflutet, ett nyskapande av ett stycke järnvägsnostalgi, nästan som en modelljärnväg men i skala 1:1. Den lilla idylliska staden Mariefred invid Mälaren har försetts med ytterligare ett stycke rekvisita som tillsammans med Gripsholms slott, äldre småskalig bebyggelse och ångbåtstrafik till Stockholm stärker dess identitet som besöksmål med kulturarv som attraktionsfaktor. Järnvägen på orten har av föreningen gjorts ”ännu gamlare” än vad den egentligen någonsin varit.[9] Nedläggningen av den ursprungliga trafiken, och nyetableringen på samma plats i en ny men till det yttre ålderdomlig skepnad, har nu efter 50 års trafik i hög grad blivit en del av ortens kollektiva minne och otvivelaktigt en del av dess kulturarv.

Kulturarv i rörelse

En tur på en museijärnväg är i första hand inte en resa i bemärkelsen förflyttning från A till B. För många är resans mål en trevlig aktivitet med familjen, för andra främst upplevelser av autenticitet och nostalgi. Det är inte ovanligt att semesterfirare har rest långt för att åka med de olika museijärnvägarna som finns i Sverige, för att tillfredsställa ett intresse för tåg och tekniska trafiksystem, som nostalgiska och teknikhistoriskt intresserade trainspotters. Det är inte nog för den tågintresserade att åka museitåg bara en gång; varje bana har sin unika attraktion som gör det intressant för den tågfrälste att ta sig runt och ta del av stationsmiljöer, lok och vagnar och annan teknisk utrustning från olika epoker i järnvägens svenska historia. En rad sensoriska upplevelser, som lukten av stenkol från ångloken, ljuden från ångpanna, hjul och skenor och känslan att sitta inne i en sakta accelererande skakande vagn där alla material är annorlunda jämfört med ett modernt tåg, bidrar till den upplevelse av kulturarv i rörelse som museijärnvägarna erbjuder. Tack vare rörelsen, att tågen faktiskt rullar, blir autenticiteten starkare än i de flesta andra museianläggningar och kulturhistoriska miljöer. Det går som på räls, kulturarvet står inte stilla.

---

9 Uttrycket ”ännu gamlare” anspelar på hur Verner von Heidenstam inledde en artikel i sin skrift ”Modern barbarism. Några ord mot restaurerandet af historiska byggnader” där han var kritisk till hur 1893 års restaurering av Gripsholms slott genomfördes. Han skrev ironiskt: ”Ano Domini 1893 gjordes detta gambla hus ændnu gamblare” (Heidenstam 1894).



Järnvägar ger upphov till nostalgiska jubileer, då äldre tekniker aktiveras och visas upp. I juni 1856 invigdes den första svenska järnvägen, som gick mellan Örebro och Nora. 150-årsminnet av detta firades år 2006 bland annat genom att kung Carl XVI Gustaf fick åka med på ångloket ”Förstlingen”. Människor och maskiner aktiverade tillsammans kulturarvet. Foto: Per Torgén, Örebro läns museum.

Referenser

Hemsidor

Östra Södermanlands Järnväg http://www.oslj.nu hämtad 2018-02-14

Arbetslivsmuseernas samarbetsråd, ArbetSam, förteckning över museijärnvägar http://www.arbetsam.com/yrken/?searchtype=advanced&freetext=&museumname=&visitaddress=&city=&category=719&state=&phone=&info=&resultpage=2 hämtad 2018-02-14

Wikipedia, ”Östra Södermanlands järnväg” https://sv.wikipedia.org/wiki/Östra_Södermanlands_Järnväg

Radio

”I hängmattan med Björn von Sydow”, sänt i P4 Radio Sörmland 2016-07-25 http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=87&artikel=6480186

Litteratur

Génetay, Cissela & Lindberg, Ulf (2014). *Plattform Kulturhistorisk värdering och urval. Grundläggande förhållningssätt för arbete med att definiera, värdera, prioritera och utveckla kulturarvet*. Stockholm: Riksantikvarieämbetet.

Gustafsson Reinius, Lotten (2002). *Den förtrollade zonen. Lekar med tid, rum och identitet under Medeltidsveckan på Gotland*. Diss. Stockholm: Univ., 2002.

von Heidenstam, Verner (1894). *Modern barbarism. Några ord mot restaurerandet af historiska byggnader*. Stockholm: Bonnier.

Jönsson, Lars-Eric (2017). Politiska projekt, osäkra kulturarv. En inledning. I: Jönsson, Lars-Eric (red) *Politiska projekt, osäkra kulturarv. Kampanjer och förhandlingar i det sena 1900-talets Sverige och Europa*. Lund: Lund Studies in Arts and Cultural Sciences.

Latour, Bruno (1999). *Pandora’s hope. Essays on the Reality of Science studies.* Cambridge, MA/London: Harvard University Press.

Nationalencyklopedin, uppslagsordet ”Autenticitet”.

Blicken, tåget och Mårten Sjöbecks landskapsböcker

Lars-Eric Jönsson

I min bokhylla står 13 böcker författade av botanisten och markhistorikern Mårten Sjöbeck (1886–1976). Böckerna gavs ut mellan 1928 och 1953. Var och en av dem ägnas ett eller två landskap i Sveriges södra hälft. Den första boken handlar om Skåne, den sista om Dalsland. Sammanlagt gavs 15 landskapsböcker ut varav Skåne och Småland i två upplagor. Projektet inleddes alltså med Skåne och kom därefter att täcka in hela Götaland och Svealand. Om Norrland handlade endast en bok, om Gästrikland och Hälsingland (1939).

Under större delen av dessa år var Sjöbeck, som det hette, byråsekreterare på Järnvägsstyrelsen[1]. Det var inom ramen för denna tjänst han kunde åka tåg och skriva böckerna. Han hade rika möjligheter att göra så kallade fältstudier. Sjöbeck hade läst botanik och geologi vid Lunds universitet. Han hade också studerat folklivsforskning för Carl Wilhelm von Sydow och Åke Campbell (Gustavsson 2003–2006).

Det var med utgångspunkt i de statsägda järnvägssträckningarna som böckerna skrevs men även mindre privatägda banor kunde ingå i utflyktsförslagen. Sjöbeck åkte tåg, liksom hans tänkta läsare.[2] Det var en dynamisk period i den

1 Kungliga Järnvägsstyrelsen var den formella beteckningen för Statens Järnvägar. Järnvägsstyrelsen bildades 1888 genom en sammanslagning av Styrelsen för statens järnvägsbyggnader och Styrelsen för statens järnvägstrafik. Styrelsen var både ett bolag och ett verk med myndighetsstatus. Den upplöstes 1989.

2 Enligt artikeln om Sjöbeck i Svenskt biografiskt lexikon (2003–2006) förberedde Sjöbeck varje landskapsbok med noggranna litteratur- och källstudier, under somrarna följda av resor i respektive landskap med observationer och fotografering.



Foto: Lars-Eric Jönsson

svenska järnvägens historia. 1939 togs riksdagsbeslut om förstatligande. På 1930- och 40-talen hade bilismen ännu inte kommit att dominera andra trafikslag. Samtidigt hade semesterlagstiftningen 1938 infört två veckors betald semester. Kanske ska å ena sidan betydelsen av sådana beslut inte överdrivas, å andra sidan måste man nog ändå tillstå att den inhemska turismen befordrades både av såväl de teknologiska som de ekonomiska och arbetsrättsliga förutsättningarna. Fler människor fick helt enkelt bättre möjligheter att resa och se landet. Vid den här tiden var den totala banlängden i Sverige dessutom som störst. 1938 mätte den 16.886 kilo-

meter (Hult et. al 1989:295)[3]. Det var i denna situation som Sjöbecks landskapsböcker mötte sina läsare.

Men vad var det Sjöbeck såg under sina resor? Vad skrev han om och vad avsågs den läsande turisten ta del av? Vilka perspektiv lades på verkligheten och hur kunde de kopplas till själva järnvägsresandet? Det är dessa frågor denna artikel ska försöka besvara. Källmaterialet utgörs av Sjöbecks landskapsböcker. De disponerades med en allmän inledning om respektive landskaps historia och karakteristik. Det bör noteras att begreppet landskap avsåg både en särskild region eller del av Sverige (och som varje bok ägnades) och en sorts fysisk miljö med vissa särpräglade drag. Huvuddelen av böckerna organiserades därefter utefter de bansträckningar som genomkorsade det aktuella landskapet (i betydelsen region).

Utmed spåren

Genomgående i inledningarna lade Sjöbeck fokus på kommunikationsvägar genom respektive landskap. Landsvägar, vattendrag och, förstås, järnvägarna beskrevs topografiskt och historiskt. I till exempel inledningen till *Hallandsguiden* var det tydligt att Sjöbeck menade att Halland var ett landskap som präglades av att man passerade igenom det, att det var de mycket gamla kommunikationsvägarna genom landskapet som också definierade det. *Upplandsboken* inleddes med hur kulturlandskapet i Uppland hade utvecklats och hur dess historia kunde avläsas i nutiden. *Dalsland* inleddes med konstaterandet att Dalslands kanal var landskapets första moderna kommunikationsled (1953:7). *Smålandsbokens* inledning kretsade till stor del kring vattendragen som samfärdsmedel i ett kulturhistoriskt perspektiv. Växtligheten och landskapets förändring över tid beskrevs. Han kommenterade också järnvägsnätets historiska dragningar och hur stambanans sträckning över Alvesta och Nässjö bidrog till en resa genom ett landskap av tämligen lågt intresse (1946:22).

Låt oss vila något i *Smålandsboken*. Förutom höjdskillnader, torvmossar och myrmarker kunde Sjöbeck konstatera att Småland lämpade sig väl för järnvägsbyggande (1946:23). Resan genom Småland tycktes i förstone vara fri från överraskningar och märkvärdigheter. Men var det verkligen så illa?

> *Passagerarna i de långväga tågen kasta blott en förströdd blick genom kupéfönstret. Den svens-*

3 Motsvarande siffra 2017 är enligt Trafikverket 14257 km.

ka turistpropagandan har nämligen förbisett en mycket viktig sak. Kontinentaleuropén och redan dansken, ja till och med skåningen från slätten, blir förbryllad, när han i norra Skåne för första gången överskrider den väldiga naturgräns, som granskogsgränsen i verkligheten är. Han fattar icke genast dess kolossala innebörd och gigantiska räckvidd, han förstår icke, att tallen och granen med en naturlags kraft nu måste bliva allenarådande överallt, där icke människan ingripit omdanande emot naturens vilja. Det är en grundskillnad, att Sverige envist tillkämpat sig sitt leende, under det att Västeuropa och Danmark mottagit detta gratis såsom en gåva av naturen. Konfrontationen med den kompakta enformigheten hos Sveriges aldrig upphörande barrskoggsvidder kan lätt bli skrämmande. (1946: 22-23)

Nåväl, så skrämmande kunde väl ändå inte detta landskap ha tett sig 1946 med ett världskrig i färskt minne och ett Europa i ruiner. Reflexionen tycks snarare ha varit det vi i dag skulle benämna autoetnografisk. För vem kastade den där förströdda blicken? Var det Sjöbeck själv eller byggde iakttagelsen på observationer i kupén? Det är inte lätt att veta. Överhuvudtaget är det svårt att i efterhand förstå hur Sjöbeck gick tillväga när han skrev sina böcker. Ibland tog texten karaktären av reseberättelse, ibland var det läsefrukter som redovisades. Oftast återgav Sjöbeck sina egna observationer i landskapet. Även om han aldrig skrev i jag-form kunde han bli personlig. Och stundtals skrev han i vi-form som nog inte ska förstås som pluralis majestatis utan snarare som ett sätt att försöka inkludera läsaren.

Citatet ovan pekar också mot Sjöbecks faiblesse för historiska kulturlandskap. Han hade uppenbarligen ett stort intresse för geologi och naturgeografi. Men det var framför allt människans ansträngningar att bearbeta det naturgivna som fångade hans intresse. Hans botaniska och markhistoriska kompetens och intresse kommer till uttryck i de ingående landskapsbeskrivningarna och fotografierna på ängar, åkrar och växtlighet tillsammans med informativa bildtexter.

Växjö – Åseda – Hultsfred

Sjöbecks fokus låg alltså i hög grad på jordbrukets och kommunikationsvägarnas betydelse för bebyggelse och kulturlandskap. Växjö–Åseda–Hultsfred var en smalspårig järnväg (spårvidd 0,891 meter) som hade byggts i etapper med

början 1895 och som först 1922 nådde Hultsfred.[4]

> *Vi dröja vid Tofta by med dess underbara läge på höjden norr om Toftasjön. Här växa alltjämt flera gamla bokar. Spridda fläckar bevuxna med ek, hassel, gamla askar och lindar berätta om ängsodlingens glanstid, då människan favoriserade den saftiga grönskan och barrskogen betraktades såsom värdelös. Andra tider ha nu kommit. Barrskogens spridning gör landskapet allvarligare och utplånar gränserna mellan bygd och obygd (1946:244f.).*

”Vi dröja vid…”? Stannade tåget vid Tofta by? Att döma av befintliga kartor fanns här inte ens en hållplats men Sjöbecks observationer är av den arten att de med ett tränat öga kunde göras i farten. Den var troligen tämligen låg och banan var ju smalspårig och heller inte elektrifierad. Ville man göra ett besök i Tofta var man hänvisad att gå av i närbelägna Sandsbro eller längre norrut i Norrgårda. Men Sjöbecks böcker var uppenbart avsedda att inte enbart fungera vid platser där tågen stannade utan också i farten. I själva verket underlättades vissa observationer av rörelsen. De ovan beskrivna förströdda blickarna genom Småland och överskridandet av naturgränsen är ett annat sådant exempel på hur blicken genom kupéfönstret och i rörelse lättare uppfattade vissa fenomen jämfört med en stillastående platsbunden observation.

Sjöbeck hade klara uppfattningar om vad som var fina och fula landskap. Här uppe i Norrvidinge härad fanns ”de grannaste nejder”, med ”vänliga insjövatten”, skogiga åsar, vackra utsiktspunkter och bylandskap (1946:246). Här fanns också ett par märkvärdiga medeltidskyrkor värda besök. Granhults kyrka var värd en särskild omväg. Hur man tog sig dit från järnvägen framgick knappast. Vilken station skulle man gå av vid? Troligen Norrhult norr om Klavreström och som låg i en korsning mellan järnvägen och landsvägen som fortsatte norrut mot Eksjö. Från Norrhult hade medeltidsfantasten en halvmil kvar till Granhult. Här hade församlingsmedlemmarna sparat sin gamla kyrka, även sedan en ny hade byggts i närbelägna Nottebäck 1832.

> *Granhults kyrka fick emellertid kvarstå, och först år 1846 upphörde byggnaden att begagnas. Ortsbefolkningens obenägenhet att fly in i den nya tiden*

4 Trafiken lades ned på 1990-talet. Delar av banan bröts upp medan andra delar numera trafikeras sommartid och drivs av Föreningen smalspåret Växjö – Västervik.

blev den medeltida kyrkans räddning. Det är en upplevelse att träda i förbindelse med denna lilla intima skapelse. Efter den nyligen verkställda konserveringen bildar den spånklädda kyrkan med sin vackra klockstapel och instängande stenmur ett rörande uttryck för den starka tro, som måste ha besjälat de pioniärer, vilka ursprungligen röjde bygd i storskogen. (1946:250)

Kyrkan sågs som ett uttryck för människornas uppskattning och vårdande av det gamla. I Granhult hade församlingsmedlemmarna gjort motstånd mot det moderna. Överlag låg inte sällan de medeltida kyrkorna i centrum för Sjöbecks intresse. Som noder verkade de samla de värden som kulturlandskapet vittnade om – människors idoga kultivering av naturen och



Ur Sjöbeck 1946

förmågan att värdera vad tidigare generationer hade presterat. Medeltidskyrkorna var också en av de tilldragelser som krävde stopp på vägen. Sjöbecks noteringar från Granhult pekar på att kyrkan var ett besöksmål som krävde tid och ett avbrott i resandet. Granhult kunde beses varken från tågkupén eller i fart.

Efter denna utvikning om Granhult fortsatte tågresan ”långsamt upp i den milslånga skogsliden till *Åseda*” och de ”varmt inbjudande nejderna i Virserums socken” (1946:250). Själva (municipal)samhället Virserum hade utvecklats till ett centrum för möbeltillverkning, med utgångspunkt i ”de naturbundna traditionerna, befolkningens praktiska handlag och blick för ekonomiska realiteter”.

Turen mellan Växjö och Åseda koncentrerar väsentliga drag i Mårten Sjöbecks sätt att resa och guida sig igenom landskap. Svagheten för äldre tiders kulturhistoriska landskap organiserade i åker, äng och utmarker är uppenbar, likaså medeltida lämningar, inte minst kyrkorna som tycktes ta besökaren ett steg närmre de människor som byggt husen och brukat marken. Möbelindustrins anknytning till landskapets förutsättningar uppskattades också, delvis för att den byggde på, som Sjöbeck uttryckte det, naturbundna traditioner. Det vill säga, det var en industri som var påtagligt knuten till tid och rum, som hade en lokal historia eller tradition. Sådant gillade Mårten Sjöbeck.



Ur Sjöbeck 1946

Det förefaller som att den smalspåriga järnvägen lämpade sig särskilt väl för att ta sig igenom kuperade, småskaliga landskap med insprängda sjöar. Smalspåret mellan Växjö och Åseda är måhända ett extremt exempel på detta. Här blev järnvägens sträckning uppenbar i texten på ett sätt som inte alltid var fallet. Det var långt ifrån varje gång som Sjöbeck lät själva resandet bli utgångspunkt för beskrivningar och kommenterar. Å andra sidan, besöket i Granhult hade andra transportmedel som förutsättning. Skulle

den halva milen tillryggaläggas per fot? Gick det buss? Hade Sjöbeck cykel? Ingen vet. Den som följde guideboken fick improvisera om man som Sjöbeck gjorde avstickare från rälsen.

Norra Stambanan och Ostkustbanan

I boken om Gästrikland och Hälsingland (1939) fick Sjöbeck tillfälle att resa med tåg utmed Ljusnans dalgång som han tyckte var särskilt vacker. Norr om Bollnäs var färden genomgående mycket njutbar ”under vackra sommardagar med starka förnimmelser av doftande myrar och blånande bergåsar” (1939:129). Här fick han också anledning att reflektera över fäbodväsendet, ”en gammal odlingsform, som icke längre är livsduglig”. Sjöbeck tycks här inte ha lämnat tåget utan kunde följa linjen och observera fäbodarna, t.ex. vid Valås där de låg på rad vid Valåssjöns strand (1939:130). Framme i närbelägna Järvsö hade han redan vid upprepade tillfällen hunnit hylla böndernas arbete och ”brottning med naturen” (1939:130). Järvsö låg i ”en av Ljusnadalens äldsta centralbygder. Hit koncentreras yttringarna av dalens livsbejakande väsen och dess vackraste egenskaper” (1939:130).

I Bollnäs mötte den nordsydliga stambanan en sidobana in mot Orsa. Här möttes också Ljusnan och Voxnan. Sjöbeck fann anledning att kliva av i Bollnäs som han beskrev som en stadsliknande köping. Samhället hade länge besvärats av översvämningar men under senare tid hade den gamla bebyggelsen ersatts av ny.

> *Den är medveten och tidsenlig och har skapat ljus och luft inom de äldre oregelbundna, tidigare med osköna trähus belamrade tomterna (1939:118).*

Med viss ansträngning försökte han skriva något givande om Bollnäs. Bebyggelsen var ju till stor del ny. Och den gamla hade rivits som det tycktes med goda skäl. En park, närheten till Ljusnan och en lövträdsplantering verkade vara samhällets största estetiska förtjänster. Så mycket mer hade Sjöbeck inte att tillägga.

Nytt försök gjordes i Söderhamn, en stad invid Ostkustbanan med ca 13.000 invånare, som hade fått sina stadsprivilegier 1620 (1939:185).[5] Det var en gammal handelsplats som också kom att få vapentillverkning. Staden var planlagd vid slutet av 1800-talet med breda gator och regelbunden rutnätsplan, ett resultat från

5 Ostkustbanan följdes från Älvkarleö till Sundsvall. Vid Älvkarleö passerades också Dalälven som markerade gränsen mellan Uppland och Gästrikland, Svealand och Norrland. Sjöbeck beskriver resan norrut.

erfarenheterna av en serie eldsvådor (1939:186). Sjöbeck visade, i vanlig ordning, särskilt intresse för stadens träd: lönn, ek och särskilt storvuxen rödbok. Den kanaliserade Söderhamnsån ansågs, också i vanlig ordning, ha ett särskilt skönhetsvärde. Från utsiktstornet Oscarsborg – ”ingen prydnad” – hade man en vidsträckt utsikt, inte minst österut ut över skärgårdslandskapet. Det var en ganska typisk notering från Sjöbeck. Dels den estetiska bedömningen av bebyggelsen, dels landskapsperspektivet som trängde igenom det mesta, även stadsbebyggelsen.

Temporalisering och estetisering

Landskapets ålder och estetik var två centrala aspekter när Mårten Sjöbeck förhöll sig till vad han såg. Inte sällan sammanföll synlig hög ålder med skönhet. Betande djur i böljande terrängavsnitt. Vattendrag som skar igenom landskapet tillsammans med järnvägen. Tecken på människors sekellånga, idoga kultivering av naturen. Sådant engagerade Sjöbeck. Ska man försöka begreppsliggöra hans blick kan man tala om estetisering och temporalisering. Ibland sammanföll dessa två aspekter och de var påfallande ofta riktade mot en terräng på halvdistans som lämpade sig väl för en blick genom kupéfönstret.

Vid den här tiden, i mellan- och efterkrigstidens Sverige, var det knappast konstigt eller ovanligt att göra en tågresa. Den moderna turismen var sedan länge etablerad. Kollektivt resande och foto- och kamerateknikens tillgänglighet och kommersialisering var väsentliga delar i det som John Urry kallar för turistens blick, *The Tourist Gaze* (Urry 2002). Landskapsguiderna kan ses som ett folkbildningsprojekt som handlade om att nyttja resandet till att skaffa sig en bild av nationen och dess delar. Visserligen täcktes endast hälften av landets territorium[6], men projektet måste nog ändå ses i ett sådant folkbildande och nationalistiskt perspektiv. Med industrisamhällets nya mekaniska transportmedel gavs möjligheter att se hela landet. Med Folkhemmets semesterlagstiftning och allmänt höjda välfärd kunde denna tekniska möjlighet utnyttjas av allt fler människor. Med tåget utvecklades det nationella rummet till något som man faktiskt kunde skapa sig en konkret uppfattning om genom att resa i det. I det förmoderna samhället var det ytterst få personer som hade möjlighet till detta. Wolfgang Schivelbusch menar i sin

6 Utöver landskapsböckerna publicerades också mindre skildringar som utgick från specifika banor, t.ex. Kiruna–Narvik, Stockholm–Oslo och Inlandsbanan (Gustavsson 2003-2006).

klassiska *Järnvägsresandets historia* att landskapet realiserades genom järnvägen. Han pekar också på hur tågbiljetten i 1800-talets Frankrike kunde likställas med en biljett till vilken kultur- eller nöjesinstitution som helst (1984:38).

Att resa med tåg genom landskapet, från en plats till en annan, kunde dock också medföra att rörelsen i rummet bröts upp, fragmentariserades. Sträckan mellan två platser kunde ju sovas bort, man kunde läsa en bok under tiden eller sitta och samtala helt oberoende den förbisusande omgivningens beskaffenhet. På ett sätt kan man säga att Sjöbecks landskapsböcker gjorde motstånd mot denna upplösning och förfrämligande av resenärens förhållande till det passerade landskapet. Landskapsguiderna återtog något av det som gått förlorat genom tågets hastighet och dess förmåga att, när rälsen väl var lagd, passera igenom alla topografier på samma sätt. Detta panoramiska resande (Schivelbusch 1984:48ff.) gav begränsade möjligheter för passagerarna att se de passerade landskapsavsnitten, inte minst detaljer och den nära förgrunden. Sjöbecks stora intresse för just landskap gav dock möjligheter att resa med boken i hand och att se det som författaren hade sett i full hastighet. Tågresan lämpade sig väl för att se bebyggelsens och terrängens stora drag, utsikter, kultur- och naturgränser. Det var ett seende som var påfallande lämpligt för den estetisering som Sjöbeck gärna ägnade sig åt. Det undflyende landskapet framträdde som en rörlig film. Kupéns fönsterruta både avskärmade resenären från omgivningen och gjorde den visuellt tillgänglig.

En nutida blick

En vinterdag 2018 sitter jag på tåget mellan Göteborg och Stockholm. Vi passerar Falköping. Bara så där. Det känns lite nesligt med tanke på Rantens hotell, Falköpings fina och för svenska förhållanden mycket ovanliga funktionalistiska järnvägsstation (arkitekt: Birger Jonsson 1934) och stationssamhället, för vilken Adolf W Edelsvärd en gång gjorde en också för andra platser betydelsefull idealplan.[7] Sjöbeck var dock inte förtjust. Det första intrycket var ”mindre fördelaktigt”. Utsiktstornet på Mösseberg var fult (ungefär som motsvarigheten i Söderhamn). Ranten var en ”dåligt tillverkad kuliss” som dolde den gamla, medeltida staden två kilometer söderut.

7 Även om planen ursprungligen gjordes för den nya stadsbildningen Falköping-Ranten genomfördes den aldrig fullt ut här. Vill man se den genomförd kan man resa till Hässleholm eller Nässjö.

Skultorp passeras förstås också. Men snart ser vi fram emot Skövde. Där stannar väl ändå tåget? Jodå. Och här stannade också Sjöbeck. Det första intrycket var tilltalande. Parken mellan stationen och torget hade färgrika planteringar och träd med lummiga kronor. Det var vad ”man närmast tänker på, när man påminner sig Skövde” (1933:131). Man? Sjöbeck. En tupplur och vi har passerat Hallsberg. Vi är en kort stund i Närke. Genom det frostnupna landskapet blåser vi förbi både Pålsboda och Kilsmo och närmar oss Södermanland och Vingåker och Katrineholm. Jag kastar en Sjöbecksk förströdd blick ut genom kupéfönstret. Men vart blev Närke av? Detta ”härliga” landskap som Sjöbeck fann så märkligt förbisett. Jag bläddrar upp första sidan i Närkeboken. ”När människan är belåten med sin tillvaro gör hon icke så mycket väsen av sig.” (Sjöbeck 1935:9) Ja, så kanske det var. Stockholm nästa.

Litteratur

Gustavsson, Karin 2003-2006. ”E Mårten Sjöbeck”. *Svenskt biografiskt lexikon*. urn:sbl:5971. Hämtad 2018 01 02.

Hult, Jan et.al. 1989. *Svensk teknikhistoria*. Hedemora: Gidlund.

Schivelbusch, Wolfgang 1984. *Järnvägsresandets historia*. Hedemora: Gidlunds

Sjöbeck, Mårten 1928. *Skåne. Färdvägar och vandringsstigar utgående från statsbanorna*. Stockholm: A B Seelig & C:o.

Sjöbeck, Mårten 1929. Östergötland. Färdvägar och vandringsstigar utgående från statsbanorna. Stockholm: A B Seelig & C:o.

Sjöbeck, Mårten 1930. *Småland. Färdvägar och vandringsstigar utgående från statsbanorna.* Stockholm: A B Seelig & C:o.

Sjöbeck, Mårten 1931. *Halland. Färdvägar och vandringsstigar utgående från statsbanorna*. Stockholm: A B Seelig & C:o.

Sjöbeck, Mårten 1932. *Bohuslän och Göteborg. Färdvägar och vandringsstigar utgående från statsbanorna.* Stockholm: A B Seelig & C:o.

Sjöbeck, Mårten 1933. *Västergötland. Färdvägar och vandringsstigar utgående från statsbanorna*. Stockholm: A B Seelig & C:o.

Sjöbeck, Mårten 1934. *Värmland. Färdvägar och vandringsstigar utgående från statsbanorna.* Stockholm: A B Seelig & C:o.

Sjöbeck, Mårten 1935. *Närke. Färdvägar och vandringsstigar utgående från statsbanorna.* Stockholm: A B Seelig & C:o.

Sjöbeck, Mårten 1936. *Skåne. Färdvägar och vandringsstigar utgående från statsbanorna.* Andra fullständigt omarbetade upplagan. Stockholm: A B Seelig & C:o.

Sjöbeck, Mårten 1939. *Gästrikland – Hälsingland. Färdvägar och vandringsstigar utgående från statsbanorna.* Stockholm: A B Seelig & C:o.
Sjöbeck, Mårten 1941. *Södermanland. Färdvägar och vandringsstigar utgående från statsbanorna.* Stockholm: A B Seelig & C:o.
Sjöbeck, Mårten 1946. *Småland–Öland. Färdvägar och vandringsstigar utgående från statsbanorna.* Andra fullständigt omarbetade upplagan. Stockholm: A B Seelig & C:o.
Sjöbeck, Mårten 1948. *Uppland. Färdvägar och vandringsstigar utgående från statsbanorna.* Stockholm: A B Seelig & C:o.
Sjöbeck, Mårten 1949. *Bleking. Färdvägar och vandringsstigar utgående från statsbanorna.* Stockholm: A B Seelig & C:o.
Sjöbeck, Mårten 1953. *Dalsland. Färdvägar och vandringsstigar utgående från statsbanorna.* Stockholm: A B Seelig & C:o.
Statistisk årsbok för Sverige 1946. Stockholm: Norstedts.
Urry, John 2002. *The Tourist Gaze*. London: Sage.

Fältarbete
Observationer vid Granhults kyrka. 2017-07-17
Tågresa Göteborg–Katrineholm 2018-01-11

Internet
Trafikverket, bandata. www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/Sveriges-jarnvagsnat/Bandata/ (hämtad 180116)
Växjö - Åseda - Hultsfreds Järnväg. www.historiskt.nu/smalsp/vahj/vahj_karta.html (hämtad 180116)
Växjö - Åseda - Hultsfreds Järnväg. Tidtabell 1930. (hämtad 180116)
Nationalencyklopedien, uppslagsord ”järnväg”. (hämtad 20180102)

Järnvägsfärjor över Öresund

Markus Idvall

Jag stod där ute uti vinterdagen
när solens strålar uti vattnet blänkte
och kylig bölja emot stranden lade
till ljuflig hvila ned sitt trötta hufvud.
Det brusar då på afstånd öfver vågen
och snart jag varsnar svarta stenkolsröken
från välbekanta färjan, tränad kämpe;
hon glider in i färjehamnens läge –
en hälsning från den stora, vida världen –
och Danmarks färger lysa från dess akter;
de röda, hvita i den sakta brisen skälfva.
I tio år de färgerna vi skådat;
med dem ett afsked till en vän vi viftat,
med dem en hälsning och ett gladt välkommen.
(citerat i Jansson 1985:42)

Året var 1902. Signaturen V.E. skaldade om hur Danmarks färger lyste i hamnen i Helsingborg. Anledningen till att dikten hade skrivits och publicerats i *Helsingborgs Dagblad* var ett jubileum. Tio år hade förflutit sedan Danske Statsbaners första järnvägsfärja inledde sin turtrafik mellan Helsingör och Helsingborg en söndag i mars 1892. Skribentens upplevelse var att Danmarks närvaro på något sätt hade ökat i den svenska gränsstaden sedan dess. Förnimmelsen byggde inte bara på färjans rödvita akterflagga, som sågs på långt håll vid ankomsterna i hamnen, eller på anblicken av alla de främmande tågresenärerna som strömmade av och på färjan flera gånger dagligen. Det handlade även om den personal som man mötte när man köpte biljett till färjan vid färjeläget i Helsingborg. Sta-

tionens personal var dansk och skulle så förbli fram till 1928 (Jansson 1985:43).

I denna artikel ska jag teckna bakgrunden till den under rödvit flagg etablerade järnvägsfärjeförbindelsen över Öresund. De speciella ångfärjorna var en teknologisk nyhet och kom att bli en viktig länk mellan det danska och det svenska järnvägsnätet. Analytiskt ställer jag mig en fråga som har följt mig i flera år: Hur har järnvägen blivit en så självklar arena för hur vi tänker nationell, eller för den delen regional, identitet? Vad är det som järnvägen har som andra moderna teknologier saknar i detta avseende? Varför är det så lätt för mig i dag att se de första ångfärjorna över Öresund som ett tidigt exempel på Öresundsregionen? Och varför var dåtidens helsingborgare så upptagna av hur Dannebrogen fladdrade i vinden? Jag vet redan nu att jag inte kommer att kunna besvara alla dessa frågor i denna text, men jag kommer att peka på några aspekter av vilken stark (trans-) nationaliserande kraft järnvägsräls kan vara. Det gäller inte minst när rälsen ligger på en färja som befinner sig i konstant rörelse fram och tillbaka mellan två länder.

Järnvägsfärja över Öresund

När Danske Statsbaner tog initiativ till en järnvägsfärja över Öresund i slutet av 1880-talet anslöt man sig till en utveckling som hade fortgått under några årtionden i Danmark och som hade sin upprinnelse i de förutsättningar som landets geografi innebar för järnvägsbyggarna. En inflytelserik engelsk ingenjör vid namn Edward Betts, som var verksam i Danmark, menade redan på 1860-talet att järnvägsfärjor var den självklara lösningen på problemet med de många sunden som delar upp det nationella territoriet. Förebilden fanns i Skottland där järnvägsfärjor transporterade vagnar och passagerare över fjordarna (Thestrup 1997:241f.). I ett brev till den danske inrikesministern uttryckte sig Betts på följande sätt om möjligheten för Bälten att bli broar i det danska järnvägsnätet:

> *Belterne, der saa ganske isolere de forskjellige Jernbaner i Jylland, Fyen og Sjælland, maae ved Anvendelsen af Dampfærger, hvorpaa Vognene i Trains kunne overføres, bringes med ind i Forbindelsen [det vill säga, bälten fördes in i järnvägsnätet], dersom den almindelige Mistillid til Jernbanefærdsel, som Landet efter sin naturlige Form frembyder, skal overvindes og Transit af Gods og Passagerer med Sikkerhed og Hurtighed opnaaes (efter Nørgaard Olesen 1992:28).*

Sundet mellan Jylland och Fyn – Lilla Bält – blev först med att få den typen av järnvägsförbin-

delse som ingenjörerna önskade. 1872 började en färja utrustad med järnvägsspår trafikera rutten mellan Strib och Fredericia. Samtidigt blev denna färja, som hade det passande namnet *Lillebelt*, den första i sitt slag inte bara i Danmark utan i hela Norden. I början av 1880-talet tillkom sedan tre nya förbindelser som med hjälp av järnvägsfärjor allt tätare knöt samman det danska järnvägsnätet: 1882 över Oddesund, 1883 mellan Korsør och Nyborg vid Stora Bält, och 1884 mellan Masnedø och Orehoved vid Storstrøm (Thestrup 1997:292ff.).

Sverige var ett pionjärland när det gällde byggande av ångfartyg (Petersen 2000:121, Sundström 2009). Dock saknades den erfarenhet som Danmark hade av järnvägsfärjor. I Sverige hade järnvägsutbyggnaden skett sedan 1850-talet. Anläggandet av statliga stambanor inleddes då, parallellt med att olika privata mindre banor började skisseras (Oredsson1969). I Skåne, där denna utveckling med statligt och privat byggande av järnvägar gick snabbt, fanns det i början av 1880-talet ett växande intresse för järnvägsfärjor. Både Malmö och Helsingborg hade vid denna tidpunkt utvecklats till noder i det svenska järnvägssystemet. Malmö, som hade direkt förbindelse med Stockholm via stambanorna, ingick så tidigt som 1881 i planer som det privata ångbåtsbolaget Det Forenede Dampskibs-Selskab, med säte i den danska huvudstaden, hade på en järnvägsfärja mellan Köpenhamn och Malmö. Förslaget föll dock på att den spårutbyggnad och anläggning av färjelägen som krävdes för att linjen skulle kunna förverkligas inte godkändes i de båda städerna (Petersen 2000:138). Helsingborg var samtidigt en viktig knut- och ändpunkt i ett system med tre privata järnvägar. Sedan tidigare hade staden förbindelse med södra stambanan via Hässleholm respektive Eslöv. 1885 växte Helsingborgs fördelaktiga logistiska läge ännu mer när det byggdes en järnväg norrut via Ängelholm till Halmstad – starten på Västkustbanan – som några år senare utvidgades till Göteborg och Oslo (Lövgren 1992:208ff.). Under dessa år i mitten av 1880-talet arbetade dessutom en statlig kommitté med representanter från Sverige och Danmark med frågan om var en järnvägsfärjeförbindelse skulle anläggas. Kommittén kom fram till att linjen Köpenhamn-Malmö var att föredra framför Helsingör-Helsingborg. En ny utredning några år senare förespråkade dock att förbindelsen borde byggas där Öresund är som smalast, det vill säga mellan Helsingör och Helsingborg (Johansson 1992b:117, Petersen 2000:138).

Färjelägena avtalas och byggs

År 1888 bröt Danske Statsbaner dödläget genom att sätta in postångaren *Masnedsund* mellan Helsingör och Helsingborg i samarbete med svenska Statens Järnvägar. Postångaren var ingen järnvägsfärja men den transporterade utan besvär de postsäckar och passagerare som i allt större omfattning anlände med järnvägarna på respektive sida (Johansson 1992b:117f.). Postångfartyget varslade om den nya tid som fordrade ett mer tidseffektivt samspel mellan järnväg och sjöfart i Öresundsområdet. Den danska regeringen fick möjlighet att förhandla med intressenter i Helsingborg när den svenska regeringen delegerade ansvaret för förhandlingarna till de styrande i staden (Johansson 1992a:46ff.). I oktober 1889 hölls ett möte i Köpenhamn då Danske Statsbaner och det privata järnvägsbolaget i Helsingborg – Skånes/Hallands Järnväg – samt stadens hamndirektion slöt avtal om att anlägga ångfärjelägen i Helsingör och Helsingborg. Färjelägena skulle enligt överenskommelsen byggas och stå färdiga samtidigt. På svenska sidan skulle Skånes/Hallands järnväg bekosta spåren fram till färjeläget. På danska sidan hade Danske Statsbaner motsvarande roll. Denna nyinrättade statliga järnvägsaktör, grundad så sent som 1885 i form av en sammanslagning av de olika regionala järnvägssällskapen i Danmark, skulle även finansiera den ångfärja som skulle trafikera rutten (Johansson 1992a: 47f., Johansson 1992b:118).

Beslutet om ett färjeläge i Helsingör innebar att stadens järnvägsförbindelse med Köpenhamn behövde en ny sträckning fram till hamnområdet. Nordbanen, som järnvägen hette, hade sin ändstation en knapp kilometer från hamnen. Alla transporter med gods och passagerare till och från hamnen gick via en bana med hästdragna rälsvagnar genom staden (Petersen 2000:138; Thestrup 1997:162). Med omläggningen placerades rälsen närmare kusten och en ny station byggdes i det lilla fiskeläget Snekkersten söder om Helsingör. Samtidigt anlades ett nytt banområde som delvis skapades genom utfyllnadsmassor hämtade från sjöbottnen i Öresund. Därutöver byggdes en ny järnvägsstation i Helsingör i nederländsk renässansstil med rött tegel och sandsten. Den kom att anses som mycket vacker när den stod klar i slutet av 1890 (Poulsen 1991:181, Pedersen 1992:30ff.).

Färjeläget på svenska sidan fick mer provisoriska drag än på danska sidan. I Helsingborg hade man arbetat med utvidgning av hamnen i ett par årtionden redan när frågan om färjeläget blev aktuell. Allt sedan spannmålsexporten tog fart på 1860-talet hade stadens sjösida byggts ut och förändrats på ett genomgripande sätt. 1884

hade ett tredje steg inletts i hamnutbyggnaden som gällde den norra hamnen. Det nya färjeläget placerades i denna del av hamnen som ännu inte var helt färdig, samtidigt som flera styrande i staden ansåg att färjeläget var felplacerat eftersom stadens järnvägsstation var belägen i de södra delarna av hamnen. Någon ståtlig färjestation motsvarande Helsingörs nya station byggdes följaktligen inte för den kommande färjeförbindelsen. Under de första åren fanns det en mer provisorisk byggnad för tullvisitation. Den ersattes efter några år med en större och mer påkostad byggnad, som även den sågs som provisorisk, byggd i trä som den var. Det var den så kallade Ångfärjestationen som ännu i dag finns kvar fast inte längre som färjestation (Eriksson 1992:38ff., Johansson 1992a:45ff.).

Den första färjan byggs, döps och invigs

Samtidigt med konstruktionen av färjelägena i de båda städerna fick Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri A/S i uppdrag av Danske Statsbaner att bygga en järnvägsfärja. Varvet som var knappt tio år gammal och hade en arbetsstyrka på 700 personer hade levererat sitt första fartyg år 1883 – ett ångfraktfartyg med namnet *Helsingø*r (Pedersen et al 2004:15, 19f.). Järnvägsfärjan som Danske Statsbaner beställde skulle komma att bli den trettioförsta båten som varvet byggde (Jørgensen 2003). Färjan blev strategiskt viktig för det nya varvet eftersom bygget av den innebar att varvet även fortsättningsvis fick del i den omfattande statliga verksamhet som byggande och underhåll av järnvägsfärjor innebar (Pedersen et al 2004:21).

Arbetet med färjan pågick i varvets torrdocka under andra halvan av 1890. Färjan skulle vara av samma typ som de ångfärjor som gick på Lilla Bält. Dessa hade svart skrov, ett promenaddäck och en upphöjd kommandobrygga, två skorstenar, samt två hjulboxar med skovelhjul. Ångmaskinen var av märket Compund. Genom sin längd på drygt femtiotvå meter och bredd på drygt tretton meter skulle den nya färjan komma att bli något större än färjorna på Lilla Bält. Järnvägsspåret som klöv promenaddäcket i två avlånga delar skulle möjliggöra transport av fem till sex godsvagnar per tur (Nørgaard Olesen 1992:224f.).

I februari 1891 sjösattes färjan. Dottern till lotsinspektör/kommendör Bardenfleth fick äran att döpa fartyget i samband med sjösättningen (Nørgaard Olesen 1992:43). *Kronprinsesse Louise,* som färjan skulle heta, fick sitt namn efter Danmarks kronprinsessa, gift med kronprins Frederik. Eftersom hon var dotter till det svenska kungaparet Karl XV och Lovisa ansågs hennes namn vara ytterst lämpligt för den nya

järnvägsfärjan som i likhet med sin kungliga förebild skulle bli ”et […] godt Bindeled mellem Danmark og Sverige” (citerat i Nørgaard Olesen 1992:43).

Hösten 1891 gjorde *Kronprinsesse Louise* flera provturer på Öresund. Vid den sista av dessa deltog en rad högre ämbetsmän vid Danske Statsbaner samt varvets ägare. Efter turen på Sundet och en inspektion av den nya stationen i Helsingör avnjöts en festmåltid i färjans restaurang under däck. Det hölls tal och skålades och till sist förklarade generaldirektör Tegner att *Kronprinsesse Louise* nu var ”i fuldstændig Stand overtagen” av Danske Statsbaner. Strax därefter, beskrivs det, ”blev splitflaget med DSB og kongekrone i gult hejst på færgen” (Nørgaard Olesen 1992:45).

Den officiella invigningsturen lät dock vänta på sig. Först söndagen den 10 mars 1892 ägde den rum. Klockan tolv på dagen avgick färjan från Helsingör med en postvagn och en godsfinka. På nytt följde ett antal förnäma representanter för Danske Statsbaner med på turen. När färjan ankom till Helsingborg mötte en stor folksamling på kajen. Här väntade bland annat representanter för Statens Järnvägar och Helsingborg stad. Gästerna eskorterades till det närbelägna Hotel Continental där en festlig middag intogs (Nørgaard Olesen 1992:50). Samtidigt rullade de två första järnvägsvagnarna av färjan och vidare ut på hamnplanen där ett lok väntade. Halv sju på kvällen samma dag återvände de danska gästerna med *Kronprinsesse Louise* till Helsingör. *Helsingborgs Dagblads* utsände konstaterade dagen efter att staden nu var redo för ångfärjetrafik.

> *Hamnplanen närmast omkring ångfärjeplatsen är nu iordningställd med makadamisering och stenläggning. En platform för tågpassagerares af- och påstigning är uppförd hitom visitations- och expeditionsbyggnaderna och för områdets upplysning efter mörkrets inbrott är rikligt sörjdt genom de elektriska båglamporna, hvilka för ett par dagar sedan började göra tjenst. Förstärkt af det elektriska ljuset från ångfärjans fyra båglampor är belysningen på hamnplanen, såsom man i går afton kunde iakttaga, ganska intensiv (Helsingborgs Dagblad 11.3.1892).*

Danska färjor i svenska hamnar

Kronprinsesse Louise avverkade 1 861 dubbelturer över Öresund under sitt första år (Johansson 1992b:119). Detta var bara början på ett årtionde när danska järnvägsfärjor skulle komma att utgöra en allt vanligare syn i svenska hamnar. 1893 fick *Kronprinsesse Louise* sällskap av *Thyra* som byggdes på varvet Burmeister & Wein i Köpen-



Kronprinsesse Louise trafikerade rutten mellan Helsingör och Helsingborg under två perioder. Första perioden var 1892-1902, andra perioden 1922-1935. Däremellan gick färjan på Lilla Bält. Vykortet som föreställer *Kronprinsesse Louises* infart i Helsingborgs hamn är från andra perioden. Bilismen ger sig till känna både i stadsrummet och ute på färjans däck. Färjan som förlängdes 1905 är lastad med ett antal järnvägsvagnar men mest iögonfallande är bilen som står parkerad på rälsen längst bak i aktern. Foto: M/S Museet for Søfart, Helsingør.

hamn och som var ”så godt som et søsterskib” (Nellemann 1983:10). 1898 tillkom en tredje dansk järnvägsfärja på rutten som fick namnet *Kronprins Frederik*. Några år tidigare, 1895, hade dessutom Det Forenede Dampskibs-Selskab öppnat en linje mellan Köpenhamn och Malmö för järnvägsfärjan *Kjøbenhavn* (Petersen 2000:142).

Järnvägsfärjorna gjorde med sina danskklingande namn, sina röda och vita färger och sin danskspråkiga stationspersonal avtryck i det gemensamma gränsområdet. Deras närvaro på den svenska sidan tycks ha synliggjort de ekonomiska och kulturella ojämlikheter som rådde mellan Danmark och Sverige i slutet av 1800-talet. Färjorna blev ett slags modernitetsikoner både på den danska och svenska sidan när de på ett effektivt och innovativt sätt ökade samspelet mellan järnvägstrafik och sjöfart (Nilsson 2000:93). I Danmark var järnvägsfärjorna en självklar symbol för födelsen av det nya moderna samhället och för hur snabba kommunikationer på olika vis gynnade nationen. I Sverige väckte Öresundsfärjorna mer dubbla känslor. I Helsingborg, som jag främst har undersökt, blev *Kronprinsesse Louise* en viktig byggsten i den moderna stadens framväxt och identitet. Samtidigt väckte färjan också irritation över att det nya kommunikationsmedlet var i händerna på intressen bortom den egna kontrollen.

Men redan 1902 när V.E., som vi vet, skaldade om hur de danska färgerna lyste i hamnen i Helsingborg hade en förändring inletts. År 1900 grundades ett gemensamt svensk-danskt konsortium under namnet Öresund Steam Ship Company (Johansson 1992b:120). Det nya transnationella företaget, som tog över den trafik som Det Forenede Dampskibs-Selskab hade bedrivit i Öresund, visade att relationen mellan svenskt och danskt gick in i ett nytt skede. Det är dock en annan historia som inte ska berättas här.

Referenser

Eriksson, Torkel 1992: De hundra åren i Helsingborg. I: Pedersen, Kenno (red.), *Den sejlende bro. HH-overfarten 1892-1982*. Helsingør: Helsingør Kommunes Museer. Sid. 37-48.

Jansson, Christer 1985: *Med båt från Helsingborg. Passagerarfarten under 1900-talet*. Stockholm: Liber Förlag.

Helsingborgs Dagblad 11.3.1892.

Johansson, Mats 1992a: Hamnstaden. I: Ulfsparre, Anna Christina (red.), *Helsingborgs historia. D. 7:2, Industri, försörjning, folkrörelser 1863-1970*. Helsingborg: Helsingborgs stad. Stockholm: Almqvist & Wiksell. Sid. 40-60.

Johansson, Mats 1992b: Färjestaden. I: Ulfsparre, Anna Christina (red.), *Helsingborgs historia. D. 7:2, Industri, försörjning, folkrörelser 1863-1970*. Helsingborg: Helsingborgs stad. Stockholm: Almqvist & Wiksell. Sid. 112-145.

Jørgensen, Bent 2003: *Helsingør byggede skibe i 100 år. Nybygninger fra værftet i Helsingør 1883-1983 og træk af skibenes og værftets historie*. Helsingør: Helsingørs Museums forening.

Lövgren, Anna-Britta 1992: Politik och förvaltning från kommunalreform 1862 till sammanläggning 1971. I: Ulfsparre, Anna Christina (red.), *Helsingborgs historia. D. 7:1, Befolkning, förvaltning, kommunal service 1863-1970*. Helsingborg: Helsingborgs stad. Stockholm: Almqvist & Wiksell. Sid. 75-339.

Nellemann, Torben 1983: *Jernbanefærger* på *Øresund og Stralsund*. Herlev: Dansk Jernbane-Klub.

Nilsson, Fredrik 2000: *I rörelse. Politisk handling under 1800-talets första hälft*. Lund: Nordic Academic Press.

Nørgaard Olesen, Mogens 1992: *Överfarten Helsingborg-Helsingör genom tiderna*. Köpenhamn: Lamberths Forlag.

Oredsson, Sverker 1969: *Järnvägarna och det allmänna. Svensk järnvägspolitik fram till 1890*. Lund: Gleerups.

Pedersen, Kenno 1992: ”Landets flotteste Jernbanegaard”. I: Pedersen, Kenno (red.), *Den sejlende bro. HH-overfarten 1892-1992*. Helsingør: Helsingør Kommunes Museer. Sid. 29-36.

Pedersen, Kenno et al 2004: *Da værftsfløjten lød. Værftstiden i Helsingør 1882-1983*. Helsingør: Helsingør Museumsforening.

Petersen, Holger Munchaus 2000: Øresund på tværs. I: Petersen, Holger Munchaus; Berggren, Jan; Bengtsson, Rickard, *Øresunds Told – Tull i Öresund. I krig och fred – på god tog ondt*. København: Told- og skattestyrelsen; Stockholm: Tullverket. Sid. 120-207.

Poulsen, John 1991: *Nordbanen. Med tog til Nordsjælland gennem 125 år*. Historisk-topografisk Selskab for Lyngby-Taarbæk Kommune.

Sundström, Arne 2009: *Samuel Owen. Teknik- och ångbåtspionjär*. Dædalus, Tekniska Museets Årsbok 77. Stockholm: Stockholmia Förlag.

Thestrup, Poul 1997: *På sporet 1847-1997: Jernbanerne, DSB og samfundet. Bind I, Dampen binder Danmark sammen: til 1914*. Odense: Jernbanemuseet.

Jernvägs-Marsch

för

Piano

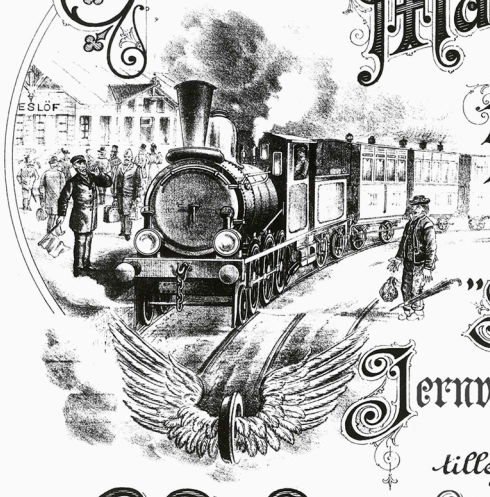
componerad

och

"Svenske Jernvägsmännen"

tillegnad af

C. A. Stenborg.



Pris 1 Kr.

Skånska Lith. Akt. Bol. Malmö.

Den musikaliska järnvägen

Patrik Sandgren

Låt oss boka plats för ”tåglåtar”, varav en del finns arkiverade vid min arbetsplats Folklivsarkivet i Lund. Vi börjar dock med en genomgång av tågmusik i allmänhet. På engelska Wikipedia finner vi motsvarande term under ”List of train songs” som i alfabetisk ordning omfattar runt 1000 titlar av i huvudsak engelskspråkig populärmusik som inspirerats av *tåg* och *järnvägar*. Många av låtarna på denna lista har en sångtext, dock inte alla. Flera av titlarna är dessutom platsbundna, likt det första kända musikstycket om *tåg* och *järnvägar*: Arthur Cliftons (1784-1832) förvisso instrumentala ”The Carrolton Marsch”, komponerad 1828 inför byggandet av USA:s första järnväg och samtidigt en av de äldre i världen: *Baltimore Ohio & Railroad*. Det finns även andra liknande listor på Internet: *Theguardian.com* rangordnar de 10 främsta styckena av västerländsk klassisk musik och *Ranker.com* de 150 mest gillade engelskspråkiga pop/rocklåtarna. På den förra ligger Johann Strauss d.ä. (1804-1849) ”Eisenbahn-Luzt Waltz” från 1836 på fixerad förstaplats, på den senare leder i skrivande stund Johnny Cashs (1932-2003) ”Folsom Prison Blues” från 1955. Den svenska tidskriften *Ny Teknik* har en motsvarande sida – ”Ny Tekniks läsares bästa tågmusik” – där läsarna får ge tips på låtar. Denna lista innehåller likväl enbart engelskspråkiga låtar, varav några är de samma som på ovan nämnda pop/rock-rankinglista.[1]

Avgång

Det finns naturligtvis även svensk musik om *tåg* och *järnvägar*, ofta platsbunden. En gammal goding är ”Stinsvisan”, komponerad av Sven

Gustafson & Alvar Kraft, ur filmen ”Stinsen på Lyckås” från 1942. I inledningen åker stinsen Carl Malm (Edvard Persson) på en ”tralla” och sjunger i refrängen: ”Tar jag trallan och trallar och trallar mig fram”. Skådespelarinsatsen är kanske inte någon av Perssons mer minnesvärda, vilket även yttrats om filmens musik. Jan Olof Olsson skrev den 5 januari 1943 i Svenska Dagbladet: ”Med undantag för trallarvisan i början och möjligen vaggvisan, så är det inga ordentliga sångartriumfer för honom”[2]. Samtidigt förmodas filmpubliken anta att spelplatsen ligger i Skåne och förebilden till järnvägsorten är händelsevis hållplatsen ”Lyckås” mellan Högestad och Tomelilla. Stationsbyggnaden i filmen är dock allt annat än skånsk, utan istället Ryabergs station i Halland vid den numera nedlagda linjen Halmstad-Bolmen[3].



Detalj av omslaget till ett skillingtryck utgivet tidigast år 1907 av Nils Lindströms visförlag i Malmö (SMS S01).

Sveriges enda klassiska tågrån ägde för övrigt rum på just linjen Malmö-Tomelilla, den 18 mars 1907. En av postiljonerna blev skjuten mellan ögonen, men klarade sig. Bovarna fick med sig byte i form av värdepost, hoppade av tåget och flydde. De blev dock gripna och fick tillbringa 18 år i fängelse[4]. Om detta rån finns en visa skriven och utgiven i skillingtryck av Nils Lindström, Malmö (1863-1913). Den finns arkiverad vid Folklivsarkivet i Lund, i dess underavdelning Skånes musiksamlingar (SMS) under titeln ”Postrånet emellan Staffanstorp och Djurslöf i Skåne den 18 mars anno 1907”. Melodin är angiven till ”Oh! Susanna” (Foster 1848) även om text och musik inte tycks helt anpassade till varandra. Första strofen lyder:

Mellan Staffanstorp och Djurslöfs by
har utförts en rövfarbragd
Och idén om än ej precis ny
är omsorgsfullt övferlagd
Röva posten var lätt ty postkupén
bevakades ju endast av postiljon Almén

En omtalad låt är ”Till SJ” (1971) med Stefan Demert och Jeja Sundström. Låten låg sex veckor på *Svensktoppen,* med en refräng som kom att fastna i det publika medvetandet: ”SJ SJ gamle vän…”. Låten börjar med det autentiska ljudet från ett ånglok och texten är kritisk mot Statens Järnvägars stagnation. Delar av budskapet förefaller fortfarande aktuellt: ”om du kommer fram i tid så fröjda dig därvid”. Demert lånade melodin från den amerikanska folksångerskan Elisabeth Cotten (1893-1987) och hennes tidiga blues ”Freight Train”, en spridd låt populariserad av folkloristen och musikern Mike Seeger (1933-2009). Originaltexten handlar dock inte om vare sig nedläggningar eller förseningar, utan om livets vägval. I en intervju i BBC från 1985 berättade Cotten att låten kom till när hon var tonåring, under inspiration av ljudet från tågen som passerade utanför hennes hem i North Carolina[5].

Ett regionalt färgat exempel är ”Tågresan” (1997) med Danne Stråhed och dansbandet Wizex från Osby. Stråheds text handlar om en resa mellan Simrishamn och Köpenhamn. Berättaren vill ut och röra sig i världen men kommer bara till Skurup innan det är dags för en ”sockerdricka och en leverpastejmacka”. Låten är en parafras på The Carter Familys ”Engine 143” (1929) senare tolkad av bland andra Joan Baez och Johnny Cash. En liknande låt är ”Från Vemmenhög till Ystad” (1983) med skånska reggaebandet Rotpuls och med text av Anders Birgersson. Budskapet är allvarligare i tonen än Stråheds, mer politiskt influerat. Berättaren an-

länder dessutom till slutstationen, får jobb och börjar springa runt i ekorrhjulet.

Lite nyare exempel är Joakim Thåströms rockballad ”Som tåg av längtan” (2009) och Sofia Karlssons nymodiga country ”Tåget” (2014). Båda produktionerna har en tydlig ”tågpuls”, särskilt Thåströms låt där syntkompet imiterar ett pustande lok. Ingen av texterna är tydligt platsbundna utan uttrycker huvudsakligen liknelser med livsresan, även om impulserna kan ha hämtats från platser. I en svensk produktion från 2017 hämtar däremot houseartisten Vanbot (Ester Ideskog) tydlig geografisk inspiration. Med hjälp av en faktisk tågresa mellan Moskva och Peking har hon under 800 mils luffande på den Transsibiriska-/Transmongoliska järnvägen skapat albumet ”Siberia”. Syntar och portabel studio ingick i bagaget, inklusive åtskilligt med batterier. Hon berättar i en intervju om en föregående produktion som gick snett, låtarna blev överarbetade: ”Efter det ville jag bara bort geografiskt. Ruskas om och hitta andra sätt att göra musik på. Det var då idén dök upp om att spela in under ständig rörelse och på ett tåg” [6]. I artikeln nämns ljudet från rälsen: ”Dunket från rälsskarvarna kan anas i flera låtar, i synnerhet de som spelades in i Mongoliet där skarvarna inte svetsas och därför låter mer”. Detta är tydligt i spåret ”Close Enough – Ulan Bator”. Inledningsvis hörs det autentiska ljudet från dunkandet mot räls, som strax övergår till elektroniska instrument där åtminstone dess hi-hat fortplantar rytmen. Dock förefaller inte texten handla om vare sig tåg eller resor, utan är en fåordig kärlekstext.

På ljudspåret

Ljud från tåg och räls kan följaktligen ge musikalisk inspiration. Detta kan förvisso även gälla andra fordon med eller utan motor, som cyklar (se Sandgren 2009).[7] Annars alstrar åtminstone järnvägstrafik nu generellt mindre ljud än förr. Idag svetsas ofta rälsen ihop, emellanåt i kombination med ”expansionsskarv”, vilket medför mindre skendunk[8]. Ånglokens faktiska tuffande är i ännu högre grad historia. Historien eller möjligen myten lär i detta sammanhang att bluesmusikens taktfasta intensitet kan ha ett reellt ursprung i traditionella ljud från tåg. I jämförelse med genrens texter innehåller ofta många blueslåtar i hög grad musikaliska element med tydliga metaforer till *tåg* och *järnväga*r och uttrycket ”Railroad Blues” är i princip ett begrepp i sig (jfr May 2012).

Även viss jazz imiterar tåg. En känd *swing* är Billy Strayhorns bluesinspirerade ”Take the A-train” (1939), förknippad med Duke Ellingtons orkester. Blåsinstrumenten låter in-

ledningsvis som en tågsiren och hela rytmsektionen tuffar på.[9] Texten handlar om att inte missa tåget till Harlem. Låten associeras med ordinär järnvägstrafik, fast ”A” är den längsta sträckningen ”utan byte” i New Yorks *tunnelbana*, den 51 km långa linjen *Inwood-Rockway Park* som stod klar 1932.[10] En annan *swing* med motsvarande sound är Gordon & Warrens ”Chattanooga Choo Choo”, associerad med Glen Millers orkester, producerad för filmen ”Sun



Rälsskarv med skarvjärn. Banan Lund-Trelleborg som lades ner 1960. Fram till 2015 använde Tetra Pak i Lund en kort sträcka för godstrafik. Foto: Patrik Sandgren.

Valley Serenade" (1941).[11] Trumpetaren Daniel Radhakrishna som samarbetat med jazztrumslagaren Harold Jones (bl a Count Basies orkester) kopplar ihop jazz och tåg på ett närmast universellt sätt. Han berättar i en intervju (Agro & Jacobs 2011:xii):

> *Playing in Harolds band is like having a freight train in the rhythm section with bass and drums chugging along in perfect sync, driving the band effortlessly. The rest of the band members are part of the crew but Harold is clearly the engineer. Once in a while, he will stop to let passengers on. That's when the freight train, with its cargo of steaming swing, miraculously transforms into a passenger train.*

Imitationer av ljud från tåg finner vi även i modern klassisk musik. Ett exempel är verket "Iron Foundry" skapat 1926-1927 av den ryske kompositören Alexander Mosolov (1900-1973) där de symfoniska instrumenten tycks gestalta ett accelererande ånglok. Även sång kan direkt eller indirekt imitera ljud från tåg, som i ovan nämnda "…Choo Choo" eller i Gyllene Tiders poplåt "Tuff tuff tuff (Som ett lokomotiv)" från 1981.

Hållplats Arkiv

Visan om tågrånet mellan Staffanstorp och Djurslöv finns registrerad i Skånes musiksamlingar, ett musikarkiv som innehåller folk- och folklig musik av kulturhistorisk relevans. För att göra en översiktlig arkivstudie av musik med anknytning till *tåg* och *järnvägar* gjorde jag ett urval genom att i musiksamlingarnas databas söka på två ord inklusive dess möjliga flektioner och stavningar: "järnväg-" och "tåg-". Efter utgallring av uppenbara dubbletter och varianter kvarstod tolv titlar:

Järnväg- omfattar tio titlar: Nr 1-4 är fältinspelningar av sång, nr 5 är en skivinspelning av sång med ackompanjemang, nr 6 & 10 är noter och nr 7-8 är vistexter:

(1) "Järnvägsolyckan vid Getå" (SMS B194a:04) är en visa med originaltiteln "Sång om Järnvägsolyckan vid Getå eller Den fasanf. Okt. kvällen av O Holmsten". Texten publicerades första gången 1918 i ett skillingtryck innehållande tre visor utgivet av E. Björlings förlag i Norrköping under den samlade titeln "Sånger om Järnvägsolyckan vid Getå", i efterhand även av Järnvägarnas Museiförening i Linköping (1983). Texten har nationalromantisk prägel och handlar om den hittills svåraste järnvägsolyckan i Sverige, som inträffade år 1918 då minst 42 människor dog vid Getå utanför Norrköping. På inspelningen använder sig meddelaren av melodin till "Barndomshemmet/Där som sädesfälten böja sig för vinden", densamma som anges i originaltrycket.

(2) ”Järnvägsvisa” (SMS B253a:03) är utgiven i flera skillingtryck, ofta benämnd ”Eslövsvisan” tillskriven den skånske bygdeskalden Karaby-Jens (Jöns Månsson 1828-1902). Den författades ursprungligen på bygdemål och trycktes redan 1870 av Anderssons förlag i Malmö (Kjellgren 1983). Som lämplig melodi anges ibland ”Josefin”, vilken också utnyttjas på aktuell inspelning. Texten handlar om den livliga järnvägsknuten Eslöv och driver med resenärer och personal, även de från andra länder och kulturer. Den fiktive berättaren som antas komma från bondvischan är fientligt inställd mot uppståndelsen. Andra strofen skildrar bland annat tågets köksvagn, här i en något friserad bygdemålsvariant signerad Lennart Kjellgren (a.a.):

Ja nästan tappte mungen for va ja sen fick se
en hùsara kom löbane förbi mej strajs brevé
O köged sad på änne de råg å en skorsten
i stället för en köksa sto där en svarter en

(3) ”Lovsjungen ljusets fader” (SMS B275:01) är en visa/psalm med text av ”Blinda Bengta” från Glimåkra i norra Skåne (Bengta Lind 1845-1921). Meddelaren, som är född 1897 i samma trakt som Bengta, använder melodin till skillingtrycket ”Ester och Axel/Så kall blåser nordanvinden”. I begynnelsen ska den dock ha sjungits på melodin till ”Den blomstertid nu kommer”. Bengta ska ha författat texten år 1886 i samband med invigningen av järnvägslinjen Immeln-Glimåkra, en utbyggnad från banan Kristianstad-Immeln som senare anslöt småländska Älmhult. Invigningen beskrivs som en stor händelse i Glimåkra och fullbordades i sockenkyrkan, där visan sjöngs av församlingen. Texten handlar om att järnvägen är en skänk från ovan och inleds med orden ”Lovsjungen ljusets fader som våra böner hört”.

(4) ”Järnvägsvisa” (SMS B740:32) handlar om hur bra det är att kunna åka tåg hela sträckan Malmö-Helsingborg. Texten anspelar sannolikt på västkustbanans förstatligande 1896, då ett enhetligt järnvägssystem bildades från att tidigare ha drivits av olika privata aktörer. Den berör även *Ramlösa Hälsobrunn*, ett företag som utökade sin verksamhet under just slutet av 1890-talet i samband med att det år 1895 påträffades en ny vattenkälla i området. Visan tycks lokal och meddelaren har lärt den av sin morfar som var född 1877 i Väla utanför Helsingborg. Den går på en marschmelodi och är möjligen en bondkomikervisa i grunden. Här är en transkription av andra strofen inklusive refräng:

Snart är vi i Helsingborg de glada
där e liv å lust i varje vrå

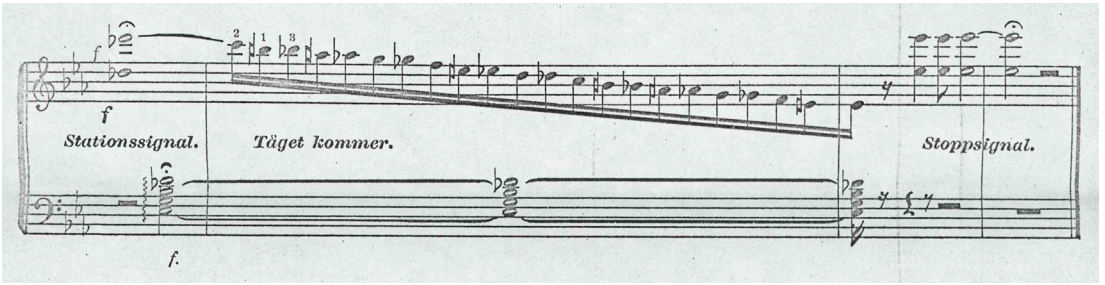
Där kan vi få dricka brunn å bada
å i Hälsan oss en Toddy få
//I Ramlösa vattenösa i min torra hals
de e ej bäst bara friskt det rusar inte alls//

(5) ”Järnvägsolyckan vid Lagerlunda” (SMS F55) är ett spår utgiven på vinylskiva av *Svenskt visarkiv* (1984). Texten handlar om Sveriges första allvarligare tågolycka år 1875, då nio personer omkom utanför Linköping. På inspelningen använder sig trubaduren Roland von Malmborg av melodin till den välkända skillingtrycksvisan ”Alpens ros”. Han ackompanjerar sig själv med positiv. Inspelningen avslutas med några väl valda tågvagnslika klockringningar.

(6)”Kjeflinge-Sjöbo marsch” är tryckta odaterade pianonoter som för musiksamlingarnas räkning år 2017 kompletterats med en fältinspelning där Kävlinges kommunarkivarie Cecilia Hägglund spelar stycket på piano (SMS N249). Partituret är märkt med den okända signaturen ”IIK” och stycket är förmodligen komponerat till 1906 års invigning av järnvägslinjen Kävlinge-Sjöbo och således härrör sannolikt trycket från samma tid (jfr Hägglund och Wändel 2006:17). Fanfaren i inledningen mynnar ut i ett punkterat dubbelackord i högt register, en möjlig imitation av en ångvissla. Vidare kan basens vandrande tvåstegsfigur eventuellt tolkas som ett tågs dunkande och tuffande. I övrigt förefaller inte musiken klinga så värst mycket av tåg.

(7) ”Strejken vid Malmö-Ystad Jernveg” (SMS S01) föreligger i ett skillingtryck utgivet av Malmö visförlag. Texten är daterad 17/5 1906, signerad ”Nisse L” (Nils Lindström). Den är angiven med den okända melodin till ”Ett härligt lif det är i fält/Beväringvisa för år 1875”. Texten beskriver den första omfattande tågstrejken i Sverige, ett femdagarsuppehåll som inleddes 16/5 1906, endast en dag före vistexten påstås ha författats[12].

(8) ”Järnwegsqwäde” (SMS S07:02) är publicerat 1876 i ett skillingtryck av Säfberg förlag i Köping. Melodin är angiven till ”Killewillewi bom bom”, motsvarande den engelska ”Old MacDonald Had a Farm”, senare på svenska som ”Per Olsson hade en bonnagård”. En likande melodi används även till den skånska visan ”Truls Pers gris” (SMS B255a:05) som handlar om en alkoholiserad gris vilken dör av delirium, även denna diktad av Nils Lindström i början av 1900-talet. Texten till ”Järnwegsqwäde” handlar om en fiktiv järnvägsolycka mellan Göteborg och Töreboda där tåget fryser fast i ödemarken. Resenärerna svälter ihjäl trots att de steker och äter upp eldarens kalvskinnsbyxor. Om denna sista måltids förberedelse berättas i nionde strofen:



Detalj ur musiktrycket ”Jernvägs-Marsch” (SMS S14).

På grafwens bädd de snart sig se
då eldaren fick en idé;
han sina kalfskinnsbyxor tar
och med en suck i bitar skar

(9) ”Jernwägs-Wisa” (SMS S07:02) är publicerat i ett skillingtryck från 1875, även detta av Säfberg. Ingen melodi är angiven. Texten är odelat positiv och handlar om järnvägens nödvändighet, behov av nya arbetstillfällen och utveckling av teknik och kommunikationer.

(10) ”Jernvägs-Marsch” (SMS S14) är tryckta noter för piano (u.å.). Stycket är komponerat av den okände kompositören C.A. Stenborg (ev. pseudonym), ej att förväxla med den på sin tid kände operasångaren Carl Stenborg (1752-1813). Om ”Kjevflinge-Sjöbo marsch” endast innehåller få eller långsökta imitationer av tåg förhåller det sig annorlunda med detta stycke. Partituret är fullmatat med anvisningar, exempelvis en kromatisk nedgång som illustrerar att ”Tåget kommer” (bild 3). I partituret finns även ett sångparti med inkluderad text, ovan nämnda ”Eslövsvisan”.

Sökordet ***Tåg-*** ger endast två träffar i databasen. Båda är fältinspelningar av sång.[13]

(1) ”Visa om tågresa till Åhus” (B232a:11) är enligt meddelaren en 1940-tals revyvisa från Vinslöv i Skåne. Texten handlar om att besöka badorten Åhus, bland annat för att ”almkvista”. Uttrycket innebär att bada utan baddräkt, vilket blev populärt när läkaren Johan Almkvist (1869-1945) gav ut boken ”Hälsa och nakenhet” år 1932[14]. Melodin är den samma som brukar användas till ”Peter Jönssons amerikaresa”, som faller tillbaks på den ännu äldre ”Och far min salig han var en skeppare” med text av Elias Sehlstedt (1808-1874), möjligen författad på 1840-talet.

(2) ”Tågresan” är en visa om en resa utan geografisk placering. Sångaren, född 1907 i Västra Karup i nordvästra Skåne, ska lärt sig visan i sin ungdom. Melodin är den inte helt okända ”Motorcykeln” med både text och musik av ”Skånska Lasse” (Theodor Larsson 1880-1937). Originalet är troligen skriven på 1920-talet eller något tidigare och handlar om en motorcykel som fungerar bra om det inte hade varit för att den måste drivas med bensin, vilket betyder att en häst är pålitligare. Visan finns i modernare tappning på Peps Perssons album ”Rotrock” (1980) och där detta spår inleds med ett autentiskt ljud från en startande motorcykel. ”Tågresan” är en omdiktning av ”Motorcykeln” och i princip är det endast fordonet som skiljer de båda visorna åt.

Ankomst

I denna artikel har vi mött musik med kopplingar till *tåg* och *järnvägar*, som har en tidsmässig spännvidd på omkring 150 år. Flera av titlarna är platsbundna. Vissa av texterna är humoristiska, andra mer allvarliga. Innehållet kan behandla själva förflyttandet, ange geografiska positioner, inrymma såväl framtidstro som samhällskritik och inte minst uttrycka liknelser med livets resa, dess hållplatser och passager. Musikinstrument används gärna för att imitera mekaniska ljud från tåg och räls. Enbart sång imiterar normalt inte, även om det kan förekomma i onomatopoetiska uttryck som i det flertydiga ordet ”tuff”. Ljud från äldre tiders järnvägstrafik lever således kvar och gestaltas i den samtida musiken.

Noter

1 https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_train_songs; https://www.theguardian.com/music/musicblog/2016/jan/01/the-10-best-pieces-inspired-by-trains; http://www.ranker.com/list/songs-about-trains/ranker-music; http://www.nyteknik.se/kronikor/ny-tekniks-lasares-basta-tag-musik-6590189

2 http://www.svenskfilmdatabas.se/sv/item/?type=-film&itemid=4006#comments

3 http://www.halmstad-bolmen.se/filmenstinsen.htm

4 http://www.jarnvag.net/banguide/malmo-tomelilla

5 https://en.wikipedia.org/wiki/Freight_Train_(folk_song)

6 http://www.dn.se/kultur-noje/ester-vanbot-ide-skog-nya-album-skapades-pa-taget-mot-mongoliet

7 Upplev en blues inspelad 2010 på ångbåten Östersund där motorn från 1903 står för rytmen: https://www.youtube.com/watch?v=21rJ30Y-sZg

8 https://sv.wikipedia.org/wiki/R%C3%A4ls

9 https://www.youtube.com/watch?v=cb2w2m1JmCY

10 https://en.wikipedia.org/wiki/A_(New_York_City_Subway_service)

11 https://www.youtube.com/watch?v=AJUKOdehuiI

12 http://runeberg.org/soctids/1908/0113.html

13 Tåg (efter tyskans zug) slog igenom relativt sent i betydelsen järnväg. https://sv.wiktionary.org/wiki/t%C3%A5g

14 http://arkivgavleborg.blogspot.se/2013/02/att-alm-kvista-att-bada-utan-baddrakt.html

Referenser

Arkiv

Folklivsarkivet i Lund. Skånes musiksamlingar: B194a:09, B232a:11, B253a:01, B255a:05, B275:01, B276:03, B740:32, F55, N249, S01, S07:02, S14 & V52.

Diskografi

Danne Stråhed med Wizex 1997: Drängavisan. *Tågresan*. Mariann.

Gyllene Tider 1981: Moderna Tider. *Tuff tuff tuff (Som ett lokomotiv).* EMI.

Joakim Thåström 2009: Kärlek är för dom. *Som tåg av längtan*. Universal.

Peps Persson med Blodsband och Kapell 1980: Rotrock. *Motorcykeln*. Sonet.

Rotpuls 1983: Rotpuls. *Från Vemmenhög till Ystad*. Amalthea.

Royal Concertgebouw Orhestra, Ricardo Chailly 1994: Prokofiev, Varèse, Mosolov. *Symphony No.3/Arcana/Iron Foundry*. Decca.

Sofia Karlsson 2014: Regnet faller utan oss. *Tåget*. Universal.

Stefan Demert & Jeja Sundström 1971: Marsch på er alla pannkakor. *Till SJ*. Sonet.

Vanbot 2017: Siberia. *Close Enough – Ulan Bator.* Sony.

Filmografi

Stinsen på Lyckås 1942. *Stinsvisan*. Europafilm.

Litteratur

Agro, Joe & Jacobs, Gil 2011: *Harold Jones. The Singer's Drummer. The Beat Behind Basie and Bennett. The Music and Times of Harold Jones. As Told to Gil Jacobs and Joe Agro*. Bloomington: Authorhouse.

Hägglund, Cecila & Wändel, Rolf 2006: *Sjöbobanan*. Kävlinge: Kävlinge kommun.

May, Claudia 2012: Railroad blues: Crossing the Tracks of Gender, Class, and Race Inequities in the Blues and Ann Petry's The Street. I: Fraser & Spalding (red.), *Trains, literature, and culture: Reading and writing the rails.* Lanham: Lexington Books.

Sandgren, Patrik 2009: Hojlåtar. I: Hagström, Charlotte & Jönsson, Lars-Eric (red.), *ETN HOJ.* Institutionen för kulturvetenskaper. Lunds universitet.

Tidningsartiklar

Skånska dagbladet, Lördag Igen 1983-10-15. Utblick från stugfönstret. Lennart Kjellgren.



Foto: Nils Bubandt

Togets stemmer

Sanne Krogh Groth

I 1948 blev et musikværk for optagede lyde og spolebånd med titlen *Ètudes de bruites* (*Studier af støj*) af franskmanden Pierre Schaeffer (1910-1995) uropført i den franske radio. Hele værket har 5 satser, hvoraf den første bærer navnet *Étude aux chemins de fer* (Studie af jernbanerne). Værkets lyde, som også titlen indikerer, består af lydoptagelser af modernismens ikon over dem alle: Damplokomotivet – dets pulserende og kraftfulde maskiner ledsaget af de varslende fløjter fra både lokomotiv og togpersonale. De optagede lyde er klippet sammen til et auditivt forløb formet af rytme og af lydenes forskellige karakterer. Lyde, der signalerer fremskridt, fremdrift og fremtid, betagelse og bevægelse. Værket er blevet en klassiker indenfor det 20. århundredes elektroniske eksperimenterende musik. Dels er det det første af sin slags indenfor genren *Musique Concréte* [*Konkret musik*], der regnes som et forstadie til 'samplet' musik, og dels er det et lydligt dokument over en særlig tid og ikke mindst dens særlige maskine: toget.

Fra brusende maskinstøj til detaljeret lyddesign

Denne 'sound', som vi præsenteres for i Schaeffers nu 60-årige etude, er stadig ikonisk for toget, som sådan. Skal vi eksempelvis lege, at vi selv er et tog, mimerer vi fortsat lydende 'fut fuuuuut', og et rytmisk 'tøf tøf tøf tøf'. Dette til trods for at nutidens toglyde egentlig er karakteriseret af et helt andet lydbillede. I dag udtrykkes togenes teknologi og fremtidsudtryk gennem et kontrolleret og stille maskineri suppleret af et detaljeret lyddesign, hvor signallyde, og stemmerne, der ligger til grund de automatiske annonceringer, spiller en særlig rolle.

Som pendler mellem København og Lund har jeg haft rig mulighed for at studere nutidens toglyde. Den københavnske Metro; Øresundstoget fra Kastrup lufthavn, over broen og et lille



Foto: Sanne Krogh Groth

stykke op gennem Skåne; samt det sydsvenske Pågatåg. Tre transportmidler med samme funktion, men med forskel på det auditive udtryk, og dermed også på den sociale og æstetiske kontekst, der skabes.

En altfavnende robot

Den københavnske Metro udtrykker kosmopolitisme og en anden fremtidsvision end Schaeffers efterkrigstid: Metroen er en kontrolleret, førerløs robot, der friktionsløst glider ind på perronerne, hvor passagerne bag glas står placeret beskyttet mod påkørsel, vindsus og toglyd. Der etableres en grundlæggende stilhed og dermed plads til lyden af det lækre lyddesign fra stationens rejsekortautomater. Dette lyddesign fungerer som signaler til ind- og udstempling, men har også en anden funktion: Det tilfører den ellers så stille perron en rytmisk og legende lydsignatur, der både giver liv og en fornemmelse af rumlighed. Samtidig er det også en lydsignatur, der binder nettet af offentlig trafik sammen på tværs af Danmark.

I selve Metrotoget guides vi gennem stationerne af en varm og glad, næste klukkende, kvindestemme, der både kan repræsentere en overskudsagtig mor, en sjov veninde eller en sexet partner. Alle kan føle sig velkomne og der videregives en fornemmelse af, at vi med lethed og under tryg vejledning, kan bevæge os på tværs af byen.

En politisk stemme

I Århus har man taget denne lethed et skridt videre og endda kaldt byens nye elektriske togbane for "letbanen". Her er det den danske Tour de France kommentator, filmmager, forfatter og digter Jørgen Leth, der høres i højtalerne, når stationernes navne annonceres. Jørgen Leth er vokset op i Århus, men må nu betragtes som kosmopolit og har bl.a. i mange år været tilknyttet de københavnske kunstscener. Han taler fortsat klingende århusiansk med en særlig Leth'sk diktion, der kan få oplæsningen af selv en telefonbog til at lyde poetisk. 80-årige Jørgen Leth er for mange indbegrebet af *coolness* og mandighed, og annonceringen af 'Leth i letbanen' blev således også modtaget af mange på kultisk vis.

Jørgen Leth deler dog også vandene, efter han har været ude i et par feministiske stormvejr: I 2005 med en selvbiografi, hvori han bl.a. beskriver sin tid som dansk konsul i Haiti med disse ord: "Jeg tager kokkens datter, når jeg vil. Det er min ret. Jeg kan have hende, som jeg vil" (Leth 2005). Og senest i 2018 i et interview til *Femina* (u.k. 2018), hvor han udtaler sig således om #Metoo: "Jeg synes, den dér kampagne er noget værre pis. Det er helt latterligt, det er gået amok."

Lyden i det århusianske tog er med Leths stemme ikke med til at skabe et neutralt rum, men bliver nu et kurateret rum, der tilføres særlige politiske og æstetiske farvninger, der igangsætter én betydning for nogle, og en anden for andre.

Lokaltogets stemme

I det skånske Pågatåg annonceres rejsens stationer af en kvindestemme på et svensk, der har antydninger af skånsk dialekt. Live-annonceringer forgår også oftest på klingende skånsk, mens den for svensk togdrift nærmest ikoniske "tänk på avståndet mellan vagn och plattform när du stigar av", her indtalt af en mand, mere er præget af national standardbesked end af dialekt. Ligeledes til forskel fra letbanen i Århus er stemmerne i Pågatåget ikke nogle jeg genkender – og det tror jeg heller ikke, de lokale gør.

De er neutrale stemmer, og vil ikke mere end at fortælle, *hvor* vi er. Som udlænding lægger jeg også mærke til, at alt foregår på svensk. Ingen annonceringer i Pågatåget er engelske, hvilket indikerer, at jeg har begivet mig væk fra grænselandet og ind i Sverige. Toget er nok neutralt, men det er svensk.

Lyden af ingenmandsland

Det med sprog, dialekt og annoncering forholder det sig anderledes i Øresundstoget, der bevæger sig på tværs af grænsen mellem Danmark og Sverige. Øresundstoget, som jeg stiger på i Kastrup lufthavn, er som maskine også anderledes end både Metro og Pågatåg, idet det fremstår langt mere gammeldags i teknologi og design: Den støj, som for Schaeffer var fremtiden, bliver her indbegrebet fortiden. Øresundstoget er en hvinende og prustende analog og manuelt styret maskine, der stadig kontrolleres af togpersonaler i ens uniformer. En særlig markering af dette er, når toget sættes i gang af personalet med deres lille afgangsfløjte. Modsat, sættes både Pågatåg og Metro i gang med automatiske elektroniske signaler.

Når Øresundsbroen er passeret bliver den første station i Sverige Hyllie. Inden Hyllie annonceres, høres en automatisk besked på både svensk og engelsk: alle skal have deres identifikationskort parate – det er nemlig i Hyllie at svensk politi siden 2015 udfører deres paskontrol. Med den engelske annoncering markeres det, at der kommunikeres til et større publikum end det nordiske. Og i gennemgangen af pas og identifikationskort er det ligeledes tydeligt, at det ikke er Øresundspendlere med to-go kaffe og bærebare computere, der mest er i søgelyset.

Vi befinder os på grænsen mellem nation og ingenmandsland. Denne fornemmelse forstærkes, når vi i Malmø endeligt bydes velkomne



Foto: Sanne Krogh Groth

om bord i toget på klingende skånsk – først her starter turen rigtigt. De sidste 15 minutters rejsetid var en parentes: gennem ingenmandsland, hvor vi skulle tjekkes og sorteres. Velkomsthilsenen i Malmø giver turen et bræk og et brud i rejserytmen. Hver station på denne strækning har ikke samme overordnede design. Min togtur mellem Kastrup og Lund stopper og starter lige midt på linjen.

Med det gamle støjende Øresundstog som ramme for en sådan ekstra markeret grænseovergang håber jeg, at min forestilling om, at dette er fortiden, holder stik. Metroens fremtidssignal om et gnidningsfrit, trygt og hi-fi baseret lydmiljø med overskud til nuancer kunne ønskeligt videreføres på tværs af sundet. Og det ikke bare for pendlernes skyld.

Toget som cyborg

De stemmer jeg fremhæver i denne artikel, er primært de automatiske. De er stemmer, som ikke bare personificerer togdrift og virksomhed, men som måske ligefrem lægger stemme til toget selv.

På lige fod med bremser, døre og signaler er de en integreret del af maskinens lyde. De er den del af maskinen, som sørger for, at vi kan orientere os og som sætter retningslinjerne for et kollektivt adfærd. Men, i kraft af deres lighed med menneskets stemme, fremstår de ikke kun som maskiner. De er ikke transparente og betydningsløse signaler, men tilfører både kultur og atmosfære. Gennem togets højtalere, som en allestedsnærværende cyborg, sørger de for, at vi trygt kravler ind i den altomfavnende organisme. Det har derfor stor betydning, hvilke stemmer vi guides af. Om stemmerne er nogle vi kan identificere os med, eller om vi tager afstand til dem; om vi forstår sproget, de ytrer sig på og grundlæggende, om vi har tillid til dem.

Referencer

Leth, Jørgen (2005): *Det Uperfekte Menneske. Scener fra mit liv*. København: Gyldendal.

U.k. (2018): '2017 ifølge Jørgen Leth og Jens Christian Grøndahl: Ubådssag, #MeToo og sundhedstyranni'. *Femina.* 5/1 2018, redigeret 25/1 2018 til web af redaktionen.
https://www.femina.dk/kultur/kendte/2017-ifoelge-joergen-leth-og-jens-christian-groendahl-ubaadssag-metoo-og Hentet 29/10 2018



Foto: Sanne Krogh Groth

Foto: Vladimir Okhnich



Stationsskyltarnas berättelser

Vladimir Okhnich

Det finns något vackert i de standardiserade skyltarna som alla järnvägsstationer utrustas med. De gamla skyltarna lyser av stolthet över att vara en stationsort. De nya som lyser vitt i mörkret ser fräscha och moderna ut. I både de nya och de gamla läser man ett erkännande från samhället. Detta är ett ställe man kan åka till. En station sätter orten på kartan.

Det är mycket spännande att sitta på tåget och se flera stationer flyga förbi utanför fönstret. Den som åker ofta känner igen många namn och börjar komma ihåg hur lång tid det tar till slutdestinationen från en eller annan station. Passageraren är inte längre i mitten av ingenstans utan har en referenspunkt, en punkt att räkna avstånd ifrån.

I denna korta fotoserie tog jag bilder på olika stationer runtom i Skåne. Vissa av dem är nedlagda sedan länge, andra har varit stängda i flera år men nyligen öppnats på nytt. Detta fenomen syns inte bara ute på landet utan också i större städer, till exempel i Malmö och Lund. Flera av de gamla stationsbyggnaderna över hela landet avvecklades då det inte fanns behov av dem i framtiden. Men flera stationsbyggnader fortsätter leva, trots allt. I år har till exempel regeringen beslutat om att ge fyra stationsmiljöer status av statliga byggnadsminnen (Jensfelt 2018).

Men varför är stationsmiljöerna och stationsnamn värdefulla? Järnvägsnätets utveckling beror i en stor utsträckning på ekonomiska framgångar och på hur man tänker sig framtiden. Korrelationen mellan ekonomisk utveckling och framtidstro ger oss intressanta svängningar i antal stationer och järnvägslinjer. Människors uppfattning av tåg som ett transportmedel

för framtiden eller för dåtiden säger oss något om hur de ser på sin samtid. En stationsskylt är en tidsmarkör som ger en liten glimt av hur människor levde på orten när stationen byggdes.

Den moderna människan ska resa med en bil, och alla familjer ska ha råd för att köpa en. Så tänkte man för några decennier sedan när järnvägar lades ned en efter en. Sveriges järnvägsnät blev allt glesare och stationer som på många ställen hade format samhällens hjärtan blev tomma på liv. Ofta blev det bara namnet på orten kvar med markeringar över avstånd till en storstad och antal meter över havet. Från vardagslivets viktiga inslag blev skyltarna påminnelse av järnvägserans glans.

Idag när både myndigheter och befolkningen inser bilismens miljökonsekvenser har bilden av framtiden förändrats. Att knyta ihop städer och regioner i en sammanhållen struktur har blivit alltmer angeläget. I en fas av samhällsutvecklingen, när individens fria rörlighet värderas högt, ska alla få lika möjligheter att resa, och stationer ska bli attraktiva mötesplatser för allmänheten.

En skylt med stationsnamn är inte bara ett löfte om att tåget kommer. Stationsskyltar berättar om ortens järnvägshistoria, om hur människor rörde sig mellan olika städer, om deras vardagliga sysslor. En skylt med ortens namn fungerar som en gemensam referenspunkt som markerar platsens roll i samhället. Såväl gamla som nya skyltar innehåller en berättelse om platsen, om synen på världen och avstånd, om hur människor reser och varför de gör det.

Speciellt tydligt blir det med stationer som försvann helt, som till exempel Fosie i Malmö, eller med stationer som öppnades på nytt som Västra Ingelstad. Skyltar som finns kvar på de stationerna verkar som en förklaring av det som hände med stadsdelen eller orten, en berättelse om det som försvann och om det som kommer tillbaka.

Referenser

Jensfelt, A. 2018. ”Fyra stationsmiljöer får statligt skydd”. *Arkitekten.* https://arkitekten.se/nyheter/fyra-stationsmiljoer-far-statligt-skydd/. Hämtad 2018-04-03.



Foto: Vladimir Okhmich



Foto: Vladimir Okhnich



Foto: Vladimir Okhmich



Foto: Vladimir Okhnich



Foto: Vladimir Okhmich

Författarpresentationer

Henrik Ranby är docent i konstvetenskap och lektor i kulturvård vid Göteborgs universitet. Han har främst ägnat sig åt arkitektur och kulturmiljövård och avslutade 2018 forskningsprojektet ”Åkdon, blick och landskap”. Henrik Ranby har sysslat med modelljärnvägar sedan 5-årsåldern. Våren 2016 producerade han utställningen *Modelljärnvägens magi* på Höganäs Museum och Konsthall.

Charlotte Hagström är docent vid Lunds universitet och lektor i etnologi och arkivvetenskap. Tillsammans med Lars-Eric Jönsson driver hon forskningsprojektet *Cykeln och friheten. Att överskrida fysiska, rumsliga och kulturella gränser*. Hon tycker om spårbunden trafiken och var under sommaren 2018 konduktör vid museispårvägen i Malmö.

Patrik Sandgren är musikvetare och arkivarie på Folklivsarkivet med Skånes musiksamlingar vid Lunds universitet. Han fördjupar sig både i musikaliska uttryck till fotboll och folkmusikhistoria och driver för närvarande projektet ”Spelmansfamiljen Berndtsson”. Under 1970-talets uppväxt i skånska Hästveda smög han runt bland lokstallarna för beredskapsånglok, vilka ibland var ute och motionerades.

Gabriella Nilsson är docent och lektor vid Institutionen för kulturvetenskaper, Lunds Universitet. Sin forskning har hon sedan länge ägnat åt maktpraktiker i olika former, från våld och sexuella övergrepp till vårdmötens utformning. Privat åker hon tåg ofta och gärna.

Sanne Krogh Groth er docent og lektor i musikvidenskab, ’föreståndare’ for Ljudmiljöcentrum ved Lunds Universitet og ansvarshavende

redaktør for Seismograf.org. Hendes forskning omhandler eksperimentel musik, lydkunst og elektronisk musik i det 20. og 21. århundrede. Det seneste tiltag indenfor dette felt er en eksplorering af undergrundsscenerne på Java i Indonesien. Hun pendler dagligt mellem Danmark og Sverige.

Richard Tellström är docent i måltidskunskap och expert vid Sveriges Lantbruks Universitets utvecklingsplattform Future Food. Han undersöker hur mat och måltider används av människan som ett sätt att uttrycka sina värderingar och gemenskaper. Hans främsta spårbundna merit är som diskare i SJ:s restaurangvagn mellan Hudiksvall och Sundsvall i tidigt 1970-tal.

Lars-Eric Jönsson är professor i etnologi vid Lunds universitet. Han forskar bland annat om kulturarvens roll i samhället och kulturhistoriska perspektiv på normalitet och avvikelse. Tillsammans med Charlotte Hagström driver han projektet *Cykeln och friheten*, tillsammans med Mia-Marie Hammarlin projektet *Rykten, skvaller och skandaler*. Han är pendlare och samlar sedan ett år på Trafikverkets förklaringar varför tågen är försenade eller inställda.

Håkan Jönsson är docent i etnologi vid Lunds universitet. Hans forskning fokuserar på mat och måltid, gärna sådana som hänger samman med resande i tid och rum. Han har arbetat som kock på Järnvägshotellet i Storlien.

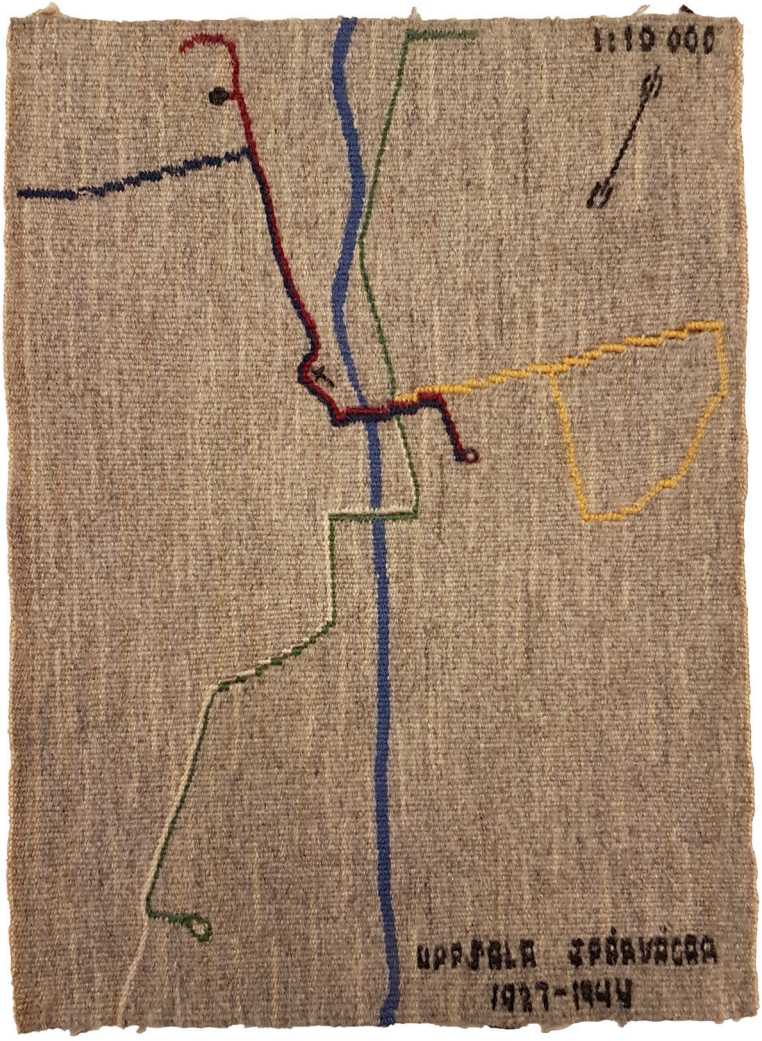
Karin Gustavsson är fil dr i etnologi, verksam vid institutionen för kulturvetenskaper vid Lunds universitet med undervisning och forskning i etnologi och museologi. Hon har pendlat med tåg i många år. I hennes avhandling hade det svenska järnvägsnätet och tåget som transportmedel för både människor och föremål stor betydelse.

Elen Kerobyan is Master of Arts in Applied Cultural Analysis at Lund University. Her research interests include migration processes and peace research. She is currently working in a scientific and analytical center and she likes travelling by train.

Vladimir Okhnich har en masterexamen från Lunds universitet, där han studerade Applied Cultural Analysis, och en bachelor i Liberal Arts från S:t Petersburgs universitet och Bard College. Han arbetar med museer och har åkt tåg sedan han var liten, bland annat med transsibiriska järnvägen.

Markus Idvall är docent och lektor i etnologi vid Institutionen för kulturvetenskaper på Lunds universitet. Han är för närvarande föreståndare för Centrum för Öresundsstudier vid Lunds universitet och har i flera år forskat kring frågor om gränsfrågor och kommunikationer i Öresundsområdet. Han tycker om att läsa när han åker tåg.

Göran Sjögård är chef för Folklivsarkivet med Skånes musiksamlingar. Driver projektet «Tekniklore, Berättelser om teknik förr och nu». Inledde sin karriär med att digitalisera arkivets register. Han har ett levande tågintresse sedan barnsben då han fick en Märklin-bana i present. Har en modelljärnväg som han inte hinner med men är medlem i Svenska järnvägsklubben. Han har åkt från förarhytten i ett rälsbusståg mot Oskarshamn 1959.



Flamskvävnad över Uppsala spårvägar 1927-1944 vävd av Ingrid Améen efter en idéskiss av Lennart Améen. 1970-talet.