



LUNDS
UNIVERSITET

Malmö Centralstation

- ett gränstillstånd

Susanne Gehlert

Avdelningen för konsthistoria och visuella studier

Institutionen för kulturvetenskaper

Lunds universitet

KOVK02:3, 15 p. Kandidatkurs ht 2013

Handledare: Cecilia Sjölin

Malmö Central, - a liminal state

Susanne Gehlert

This essay investigates how Malmö Central Station can be understood in relation to the concept of liminality, how it is part of a social and architectural transition between everyday life, in a city, and a travelling state. The concept of liminality is based on Victor W. Turner's anthropological theory of transition rites. The essay also investigates how modernity in general and the railway in particular changed the perception of places and limits. The discussion on this theme is based on the writings of Beatriz Colomina and Wolfgang Schivelbusch.

The major method of investigation is a description of two strolls from outside the building to the train platforms, one in 1925 and the other today (2013). These strolls are thereafter compared and the treatment of the historical parts of the station in the contemporary building is described.

Based on the investigation the essay concludes that the concept of liminality can be incorporated in the understanding of the station in both times. It further discusses how the transition into travelling is more fluent in today's building and how travelling is a less dramatic part of contemporary life in a city, but that esthetic ideals of railway architecture romantically refers to historical travelling.

Keywords: architecture, Beatriz Colomina, historicism, in-between, liminal state, liminality, limits, Malmö Central, mass-communication, modernity, railway architecture, Wolfgang Schivelbusch, status system, train station, transition, travelling state, Victor W. Turner

Innehåll

1. Inledning	1
1.1 Bakgrund och syfte	1
1.2 Frågeställning	1
1.3 Teori och metod	2
1.4 Forskningsöversikt	3
1.5 Avgränsningar	5
2. Teoretisk bakgrund	5
2.1 Stationen som gränstillstånd: övergångsriten	5
2.2 Järnvägsstationen som nyhet och gränsupplösare	7
3. Malmö Centralstation	9
3.1 Centralens utveckling	9
3.2 Vandringarna genom Centralen: rummen och vägen från staden till resandet	12
3.2.1 Från skeppsbron till banhallen, 1925	12
3.2.2 Från centralplan till Malmö C Nedre, 2013	17
3.3 Tidernas möte och det gamla i det nya	20
3.3.1 Fasaderna	21
3.3.2 Öppningar och passager	22
3.3.3 Då nu: De äldre delarnas anpassning och järnvägsetetisk romantisering	22
4. Jämförelsen och liminaliteten	23
4.1 Den flytande övergången	24
4.2 Hur fungerar byggnaden som gränstillstånd? – Liminalitet, men inte entydig	25
5. Diskussion: Funderingar kring masskommunikation och liminalitet	26
5.1 Masskommunikation och liminalitetens <i>oplat</i>	26
5.2 Liminalitet – den relationella gränsen?	27
6. Sammanfattning/konklusion	28
Källförteckning	29
Bildförteckning	30
 Bilaga 1: Mätbara ritningar

1. Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Tågstationen stod från början för något alldeles nytt. Den gjorde det industriella till en del av det publika rummet. Järnvägen gjorde att världen närmade sig och att uppfattningen av tid och rum förändrades.

Järnvägen innebar ett nytt sätt att resa, den rör sig på sina egna villkor - på teknikens villkor - genom landskapet. Detta till skillnad från tidigare organiska sätt att förflytta sig, vilka samverkar med sin omgivning. Med järnvägen blir passageraren passivt förflyttad, och är i färdmedlets makt. Tågstationen förbereder oss inför denna förflyttning. Byggnaden fungerar som en port till omvärlden. Den riktar sig bortåt och bestämmer vart vi är på väg.

Dess uppgift är också att medla mellan staden och tekniken. Den blir ett *mellanrum* mellan mål och funktioner. Denna upplevda gräns är vad jag vill undersöka. Dels utifrån tågstationen som nytt inslag i staden och dels utifrån vår tids resande och stadsbild. Tågstationen är en gräns mellan olika tillstånd. Vi gör oss beredda på att förflyttas, eller att ta in en ny plats. Tågstationen innebär ett gränstillstånd, en övergång till ett resande-tillstånd.

Idag står inte tågstationen för en ny teknik och resandet är inte ett ovanligt inslag i vardagslivet. Dessutom är vi i mindre grad begränsade av på vilken plats vi befinner oss, vilket ytterligare avdramatiserar förflyttningen. Därför är det intressant att se om järnvägsstationen även idag fungerar som medlare eller mellanrum. Malmö Centralstation har förändrats i många steg och bär därför på många tiders upplevelse av resande och har förhållit sig på olika sätt till staden, som också den varit i stor förändring.

1.2 Frågeställning

Hur kan vi förstå Malmö Central som gränstillstånd?

Vidare vill jag undersöka hur dess egenskaper av mellanrum (liminalitet) förändrats över tid. Vad betydde stationsrummet då och vad betyder det i vår tid? Hur fungerar gränsen mellan stad och resande då och nu?

Jag vill söka svar på dessa frågor med Malmö Central som empiriskt underlag för att den har anpassats genom hela Sveriges järnvägshistoria genom nya volymer och förändrade rörelsemönster, och med en tillbyggnad för dagens resande som uppfördes 2010 i samband med Citytunneln som kopplar samman Centralen med Öresundsbron.

1.3 Teori och metod

För att beskriva det sociala och arkitektoniska gränstillstånd som stationen innebär kommer jag att använda begreppet *liminalitet*. Begreppet är hämtat från antropologin och är benämningen på en av faserna i en övergångsrit. En övergångsrit innebär att gå från ett tillstånd till ett annat, i Victor Turners termer en förändring av *state (tillstånd)*, vilket inbegriper både social roll och fysisk plats.¹ Att vara på väg in i resandet kan definieras som en sådan rit och man skulle därför kunna sägas vara i ett liminalt tillstånd. Detta kännetecknas av ett totalt överlämnande av sin person till riten. Men även motpolen till liminalitet: *statussystemet*,² som definierar resten av samhället blir relevant i relation till Centralen. Detta för att diskutera hur status och samhällsroller följer med in i stationsbyggnaden på olika sätt i olika tider.

Jag kommer även att relatera järnvägen till den förändrade rumsuppfattning som moderniteten innebar. I Beatriz Colominas *Privat och offentligt: modern arkitektur som massmedium*³ används järnvägen som modell för att beskriva hur staden och arkitekturen förändras i modernitetens (industrialiseringens) tid. Järnvägen relaterar till en ny syn på gränser och rumsuppfattning. Wolfgang Schivelbusch beskriver också järnvägsresans innebörd som nyhet i *Järnvägsresandets historia : om rummets och tidens industrialisering under 1800-talet*⁴ Järnvägsstationens inträde i staden som en del av industrialiseringen medför nya ideal och nya begrepp som masskommunikation och cirkulation. I boken beskrivs även stationens funktion som medlare mellan den gamla staden och dess nya industriella rum.

Min metod kommer att bli en fenomenologiskt orienterad beskrivning⁵ av vandringen genom byggnaden relaterad till liminalitetsbegreppet och tidens kommunikation. Jag kommer att

¹ VW Turner, *The ritual process: structure and anti-structure. Symbol, Myth, and Ritual Series*, Ithaca, N.Y, Cornell U.P, 1977, s. 94

² Turner, s. 106ff

³ B Colomina, *Privat och offentligt: modern arkitektur som massmedium*, Lysekil, Pontes, 1999.

⁴ Wolfgang Schivelbusch, *Järnvägsresandets historia : om rummets och tidens industrialisering under 1800-talet ; översättning av Gunnar Sandin*, Lund : Arkiv, 1998 ; (Bjärnum : TA-tr.), 1998.

⁵ Beskrivningen är upplevelsebaserad, men relaterar inte medvetet till en fenomenologisk terminologi.

sammanfatta Centralens större förändringar från uppförandet till idag. Men huvuddelen av min undersökning består i att beskriva två av de vägar från stad till resande som finns kvar i stationens nuvarande uppbyggnad. Den första är en föreställd vandring som sker 1925 från Skeppsbron till banhallen, som delvis baseras på upplevelsen på plats och delvis på ritningar och dokumentation av Centralen och tidens resande. Den andra vandringen är upplevd i december 2013 och går från Centralplan till de nya genomgående spåren: Malmö C Nedre. Jag kommer sedan att jämföra dessa och även diskutera hur de äldre delarna behandlats och upplevs idag.

1.4 Forskningsöversikt

På Malmö stads hemsida finns kortfattade beskrivningar av Centralstationens utveckling över tid, men även hänvisningar till var ytterligare informationen kan hittas.⁶ På Jernhusens hemsida (Jernhusen är det statliga företag som förvaltar stationen) beskrivs den pågående ombyggnaden och framtidens planer för stationen.⁷

I Mats Lindes *Järnvägsstationer i Skåne*⁸ finns förenklade skisser av de olika ut- och ombyggnaderna av Malmö Central. Mer om tidigt stationsbyggande finns i Gunilla Linde Bjurs *Stationshus 1855-1895: A.W. Edelsvärd som järnvägsarkitekt*,⁹ och *Stationshus: järnvägsarkitektur i Sverige*¹⁰. I den senare berättas kronologiskt om järnvägsarkitekturen i Sverige, och Centralen i Malmös omnämns vid flera tillfällen och i olika faser av sin utbyggnad, och förklaras i relation till det rådande sättet att bygga stationshus.

I artikeln *The Future Gaze* av A Jansson och A Lagerkvist¹¹ diskuteras hur liminalitet medverkar till att skapa en *framtidssblick* för vilken även den panoramiska vyn och teknologiska uttryck är relevant.

⁶ Malmö stad, *Centralstationen*, Hämtad 8 december 2013, Bo Gentili, Stadsbiblioteket 2011-04-26, <http://www.malmo.se/Medborgare/Kultur--noje/Arkiv--historia/Kulturarv-Malmo---Historiska-platser-personer-och-handelser/A-D/Centralstationen.html>.

⁷ Jernhusens *Kungälången*, Jernhusen 2011, Hämtad 6 november 2013, <http://www.jernhusen.se/kungalangen>

⁸ M Linde, *Järnvägsstationer i Skåne*, Malmö, Frank Stenvalls förl., 1975.

⁹ G Linde, *Stationshus 1855-1895: A.W. Edelsvärd som järnvägsarkitekt*, Svenska Järnvägsklubben Skriftserie, 47, Stockholm, Svenska järnvägsklubben, 1989.

¹⁰ G Linde Bjur, *Stationshus: järnvägsarkitektur i Sverige*, Stockholm, Balkong, 2010.

¹¹ A Jansson & A Lagerkvist, 'The Future Gaze: City Panoramas as Politico-Emotive Geographies', in *Journal of Visual Culture*, vol. 8, 2009, 25–53.

Asta von Buch beskriver utsmyckningen av järnvägsstationer i *In the image of the Grand Tour : Railway station embellishment and the origins of mass tourism*¹² Här ges tre exempel på allegoriska utsmyckningar (järnvägsstationer i Tyskland och Nederländerna) som handlar om resandet, framförallt kopplat till de övre klassernas bildningsresor. Hon diskuterar hur synen på vem som reste förändrades, vilket inte helt följde olika samhällsgruppers faktiska resevanor. Valet av allegoriska motiv förklaras som ett försök till allmängiltighet, ett vanligt förhållningssätt i officiella utsmyckningar.

I Aram Bakersons avhandling *Från järnvägsstation till kommunikationsnod: en studie av verksamhetsfunktioner, rumsliga komponenter och anpassning till nutida resandebestånd i järnvägsstationer från sju länder*¹³ beskrivs järnvägsstationers funktion under slutet av nittonhundratalet, efter att kommunikationsmedlet räknats ut och sedan blivit aktuellt igen. Processen som beskrivs handlar om en omvandling av stationer till kommunikationsnoder och resecentra.

I *The War of Places: Symbolic Boundaries and Liminalities in Urban Space*¹⁴ använder Antonio A. Arantes liminalitetsbegreppet för att tala om hur olika typer av stadsliv relaterar till varandra i São Paulo.

Liminalitetsbegreppet kan även relatera till visuell kultur, exempelvis i *Thresholds of Medieval Visual Culture: Liminal Spaces*.¹⁵ I Elina Gertsman och Jill Stevensons förord tas fasta på Turners formulering ”Betwixt and Between” och liminaliteten används som sammankopplande och i överförd betydelse för mellanrummet mellan olika binariteter.

¹² A von Buch, ‘In the image of the Grand Tour : Railway station embellishment and the origins of mass tourism’, in *Journal of Transport History*, vol. 28, 2007, ss. 252–522.

¹³ A Bakerson & Chalmers tekniska högskola, *Från järnvägsstation till kommunikationsnod: en studie av verksamhetsfunktioner, rumsliga komponenter och anpassning till nutida resandebestånd i järnvägsstationer från sju länder*, Doktorsavhandling Vid Chalmers Tekniska Högskola. Ny Serie, 3094, Göteborg, Institutionen för arkitektur, Chalmers tekniska högskola, 2010.)

¹⁴ AA Arantes, ‘The War of Places: Symbolic Boundaries and Liminalities in Urban Space’, in *Theory, Culture & Society*, vol. 13, 1996, ss. 81–92.

¹⁵ Gertsman, Elina & Jill Stevenson (red.), *Thresholds of Medieval Visual Culture: Liminal Spaces*, (Woolbridge: The Boydell Press 2012),

Margrete Syrstad Andås, diskuterar liminaliteten som generellt mellanrum i *Art and Ritual in the Liminal Zone*¹⁶, men är framförallt, liksom denna undersökning intresserad av den rumsliga aspekten av liminaliteten, som ett mellanrum mellan det sakrala och det utanför. Artikeln diskuterar också hur Turner öppnar för att liminalitet är något som finns i samhället, även utanför riten.

1.5 Avgränsningar

Jag kommer att tala om Centralen som den såg ut 1925 och jämföra med dess utseende efter ombyggnaden för Citytunneln 2010. Jag kommer även att jämföra upplevelsen inför järnvägen som en nyhet i staden med vad Stationsbyggnaden kan stå för idag. Därmed utelämnar jag en intressant fas av järnvägens historia, nämligen när den ansågs vara på väg att utkonkurreras av personbilar och bussar.¹⁷ Byggnaden före 1925 beskrivs, men är inte en del av den vandringsbaserade (fenomenologiskt orienterade) undersökningen.

Jag kommer att fokusera på avgående trafik i vandringarna genom stationen (även om ankommandet också nämns). Att gå ut ur resande-tillståndet är även det en intressant aspekt av gränsarkitektur, och dubbelheten är viktig för att förstå hela byggnaden, men för att kunna gå djupt i gränsövergången håller jag fokus på hur vi går in i resandetillståndet och undersöker vägen från staden till tågen.

2. Teoretisk bakgrund

2.1 Stationen som gränstillstånd: övergångsriten

Beskrivandet av övergångsriten som något med gemensam struktur mellan kulturer kommer från antropologen van Genneps *Les Rites de passage* från 1909. Där beskrivs de tre faserna i övergångsriten: *separation*, *liminalitet* och *inkorporering*. Turner definierar hur han använder van Genneps begrepp: "Van Gennep himself defined *rites de passage* as 'rites which accompany every change of place, state, social position and age'. To point up the contrast between 'state' and 'transition,' I employ 'state' to include all his other terms."¹⁸ Jag kommer att använda *tillstånd* och *övergång* för dessa båda termer (*state* och *transition*). Mitt mål är att använda teorin dels för att beskriva den sociala övergångsrit som vägen till resandet innebär,

¹⁶ M Syrstad Andås, , "Art and Ritual in the Liminal Zone" i *The Medieval Cathedral of Trondheim: Architectural and Ritual Constructions in their European Context* (eds. Margrete Syrstad Andås, Øystein Ekroll, Andreas Haug, Nils Holger Pedersen, Turnhout: Brepols 2007, ss.47-126.

¹⁷ För denna epok hänvisar jag Bakersons avhandling.

¹⁸ Turner, s. 94.

och dels för att se hur teorin är applicerbar på den faktiska arkitekturen. Den sociala aspekten och det fysiska rummet är dock starkt sammanflätade, ofta kan de inte och bör inte skiljas åt (arkitekten Schindler har t.ex. hävdad att sättet som man uppfattar arkitektur på är genom att leva den¹⁹). Det är även av värde att van Gennep pekade på den rumsliga symboliken i övergångsriten,²⁰ liminalitet kommer av det latinska ordet för tröskel,²¹ som ofta fungerar som en metafor för övergången.

Den första fasen, *separation*, innebär att lämna sitt gamla tillstånd bakom sig. I resandesammanhanget kan det handla om att bryta med vardagen, att ställa in sig på något annat. När vi talar om att lämna Malmö C är det att lämna det vardagliga stadslivet, och den sociala struktur som staden står för. Separationen innebär också ett symboliskt eller faktiskt avklädande av sin tidigare *status*. Den som genomgår övergångsriten blir i liminalfasen ett *tabula rasa* (oskrivet blad).²² Turner beskriver just anonymiteten i liminaliteten. Alla deltagare (neofyter) tilltalas med samma ord, oavsett hur de definieras i de övriga samhället. I vårt fall är de resenärer, på väg att bli passagerare. Det anonyma kan också finnas i *rummens* egenskaper. De vill stå inte för något och inte heller kallas något. De tillhör inte någon, förutom den auktoritet som man i liminaliteten litar på.

Tystnad hör också liminaliteten till, den som har språket här har makten. Detta kan relateras till hur skyltar och utrop är den information resenären litar blint på, en sorts anonym auktoritet. Resenären är i teknikens makt, och byggnaden låter tekniken framträda. I liminaliteten befinner man sig utanför övriga världens *statussystem*. Liminaliteten präglas av en brist på de distinktioner i rang, kläder, roll, kön, status, tillhörigheter etc. som råder i statussystemet utanför. Liminalitet kännetecknas istället av jämlikhet, likhet och ödmjukhet. I liminaliteten finns även en blind tillit till en *sacred instruction*, istället för den egna tekniska kunskapen att bemästra situationen.²³ I förhållande till stationsbyggnaden har statussystemet haft olika mycket, och olika typer av närvaro över tid, något som jag kommer att återkomma till.

¹⁹ "The sense for the perception of architecture is not the eyes—but living. Our life is its image."
— Rudolph M. Schindler. E McCoy, *Five California architects*, New York, 1960, ss. 149-150

²⁰ Nationalencyklopedin *övergångsrit*, Hämtad 29 december 2013,
<http://www.ne.se.ludwig.lub.lu.se/lang/övergångsrit>

²¹ Lat.: *limen*, även gräns – Turner s. 94

²² Turner, s. 103.

²³ Turner, s. 106ff.

De som genomgår den liminala fasen “are merely entities in transition, as yet without place or position.”²⁴ Turner kopplar här direkt till att vara på väg, där ”place and position” också kan innebära en fysisk plats. Det liminala rummet tycks på så vis bli en plats som inte har egenskaperna av plats, dess främsta egenskap ligger inte i själva rummet utan i vad det vänder sig mellan. Liminalitet är i grund och botten ett *mellanrum*, ett inringande av något som *är* i egenskap av att inte vara.

Den sista av van Genneps övergångsritfaser, *inkorporering*, innebär en återgång till samhället, där man iklätt sig sin nya roll.²⁵ För undersökningen av övergången från stad till resande, sker denna slutfas då resenären lämnar stationen, d.v.s. kliver ombord ett tåg och blir passagerare. Tågrummet skulle även kunna ses som ytterligare ett liminalt rum, inkorporeringen sker då när passageraren anlant till sin destination, och åter blir en del av stadens statussystem.

2.2 Järnvägstationen som nyhet och gränsupplösare

I mitten av 1800-talet var stationen ett nytt inslag i staden som innebar en direktlänk till andra platser än den egna staden. Järnvägsstationen innebar också en ny arkitektonisk typ och stationsbyggnader har i allmänhet en del arkitektoniska uttryck gemensamt, i Sverige har dessutom en liten grupp arkitekter ritat närmast alla. De hade ofta ett historiserande utformning, man talade om den nya tidens stadspört och ritade portiker efter den idén. Uttrycket stod även samtida institutionsbyggnader nära.²⁶ Detta innebär oftast klassicerande stenbyggnader; de framstår som officiella. Men det klassicistiska är också ett neutralt uttryck vid den här tiden och något bekant i staden. Den delen av stationen som vetter mot staden är dock bara halva sanningen. Tågstationens utformning beskrivs som ett ”janusansikte”. Den bekanta stenbyggnaden ler mot staden och den andra sidan är i industrins skala och material.²⁷ Schivelbusch beskriver vägen mellan dessa två ansikten som en transformator. För att bli beredd på den stora industriella banhallen behöver volymerna gradvis trappas upp.²⁸ Den industriella delen av stationen har även den ett karaktäristiskt uttryck. De första stationernas banhallar var ofta järn- och glasbyggnader, vilket var tidens högteknologi, som klarade de

²⁴ Turner, s. 103.

²⁵ Nationalencyklopedin *övergångsrit* Hämtad 29 december 2013
<http://www.ne.se/ludwig.lub.lu.se/lang/övergångsrit>

²⁶ G Linde Bjur, s. 14.

²⁷ G Linde Bjur, s. 14 och Schivelbusch, s. 145.

²⁸ Schivelbusch, s. 147.

stora dimensionerna och släppte in ljus, när de senare kunde lysas upp av elektriskt ljus blev de ofta mer slutna byggnader.

Att förstå stationsbyggnaden som ett inbyggt liminalt mellanrum innebär att dess gränser inte kan definieras som entydliga in- och utsidor. Detta anknyter starkt till det gränsupplösande som den moderna tidens masskommunikation har skapat, och som Colomina beskriver. Den nya tidens teknik har förändrat vår uppfattning om hur världen hänger ihop. Väggar behöver inte längre vara det som definierar in- och utsida.²⁹ Den nya tidens rum ”är ett rum som bara känner av punkter och riktningar, inte tomrummet omkring det – ett rum som inte bestäms av gränser utan av relationer.”³⁰ Detta kan vara Colominas sätt att förklara det liminala mellanrummet. Det definieras av sina relationer, dess gränser blir de tillstånd vi passerar.

Järnvägen knyter också samman platser. Colomina beskriver:

Nu flyttas alla gränser, och skillnaden lyser fram överallt; givetvis i storstaden, men också i all den teknik som bestämmer storstadens rum: järnvägen, dagstidningarna, fotografiet, elektriciteten, reklam, armerad betong, glas, telefonen, filmen, radion... kriget. Var och en av dessa kan uppfattas som en mekanism som river ner de gamla gränserna mellan insida och utsida, offentligt och privat, natt och dag, djup och yta, här och där, gata och bostadsrum, och så vidare.³¹

Alla dessa nya tekniker har egenskaper som kopplar samman oss med det som finns bortom vår plats och vår tidpunkt. Masskommunikationen blir ett sammankopplande nät mellan rum och händelser. Punkter relaterar till varandra med hjälp av nya länkar, Schivelbusch beskriver det som att: ”järnvägen vet bara start och mål, mellanrummet förintas.”³² Dessa punkter som vi lossar från sitt sammanhang och sammankopplar i masskommunikation kan sedan fungera som handelsvaror.³³ För Schivelbusch är varucirkulationen avgörande för att förklara den moderna tiden. Tågresenären känner sig som ett paket³⁴ – en vara som förflyttas mellan två punkter. Det är också centralt att vi ser när vi är i rörelse, vi liksom tingen cirkulerar. Vi

²⁹ Colomina, s. 34.

³⁰ Colomina, s. 53.

³¹ Colomina, s. 20.

³² Schivelbusch, s. 37.

³³ ”Järnväg och fotografi innebär att världen kan klippas ut och förvandlas till handelsvara” Colomina, s. 53.

³⁴ Schivelbusch, s. 161.

uppfattar världen panoramiskt³⁵ och varseblivningen blir flyktig³⁶. Samtidigt som vi behöver liminalitetsbegreppet för att förstå stationsbyggnaden som övergångsrum gör den moderna tidens upplösning av gränser att det blir svårare att ringa in det liminala i byggnaden.

Tidsuppfattningen är också en viktig del av hur järnvägen förändrade sättet att tänka. Tågtrafiken är beroende av exakt tidsangivelse.³⁷ När den första järnvägen byggdes hade städer i Sverige fortfarande sin lokala tid baserad på solen. Järnvägen fick dock strax en gemensam tid över hela landet. På en del stationer hade klockorna olikfärgade minutvisare, en för den lokala tiden och en för järnvägstiden. Rikstid infördes 1879.³⁸ Järnvägsstationen var alltså under sina första två decennier en egen tidszon, vilket bidrar till förståelsen av den som ett inkapslat mellanrum.

3. Malmö Centralstation

3.1 Centralens utveckling

Malmö Central stod färdig 1859. Den första stationen hade samma byggnadsmått som Lunds central (vilken har förändrats mycket lite till idag).³⁹ När den första stationen byggdes hade Malmö 14000 invånare.⁴⁰ Byggnaden var överdimensionerad, men behövde snart byggas ut. Kring mitten av 1800-talet var staden Malmö begränsad till marken innanför kanalen, staden växte hastigt i takt med industrialiseringen, vid sekelskiftet 1900 hade staden 67 000 invånare.⁴¹

I en brand 1866 förstördes den första stationen, utom en del av den västligaste bottenvåningen och det angränsande hörntornet vilket är klocktornet som fortfarande flankerar entrén. Den nya stationen som ritades av SJs arkitekt A V Edelsvärd stod färdig 1872 och var till viss del en återuppbyggnad; mittenpartiet fick ett nytt uttryck, och delen som klarade sig speglades i öster och fick där funktionen av restaurang, som var kopplad till första- och andraklassvänthall. I mittenpartiet var entréhall med biljettförsäljning.

³⁵ Schivelbusch, s. 162.

³⁶ Colomina, s. 21.

³⁷ G Linde Bjur, s. 14.

³⁸ Nationalencyklopedin, *tid*, Hämtad 17 december 2013, <http://www.ne.se.ludwig.lub.lu.se/lang/tid>.

³⁹ M Linde, s. 10.

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ Malmö stad, *Så har Malmö vuxit genom åren*, Hämtad 9 januari 2014, <http://www.malmo.se/Kommun--politik/Vart-Malmo/Vart-Malmo-artiklar/2011-02-20-Sa-har-Malmo-vuxit-genom-aren.html>

År 1889 gjordes ytterligare en utbyggnad av Edelsvärd, då tillkom en tvärställd trevånings tegelvolym i väster som inhyste administrativa funktioner⁴² och en banhall för fyra spår av stål och glas i vinkeln mellan den äldre och den tillbyggda delen. Bahallen gick inte ända fram till den tvärställda volymen utan lämnade ett glapp, dels för att få in ljus och för att ha plats att släppa ut kolröken. Byggnaden omdisponerades så att den tvärställda volymen blev ankomsthall och resegodshantering, och vänthallar för avgående trafik var kvar i den äldre längan, där inreddes även en kunglig vänthall.

Den banhall som vi ser idag har sju spår och byggdes 1923. Ansvarig var Folke Zettervall, SJs dåvarande chefsarkitekt. Den nya bahallen var byggd enligt *Hetzersystemet*, av sammanfogade välvda balkar. Denna konstruktion följde även med till stamplattformen, som blev ett centralt rum i denna ombyggnad (benämns i senare tid som *Centralhallen*, rumsmarkering C, Bild 1, s.12.). Konstruktionen vilar här på murade väggar och ovanför murarna finns ett klerestorieliknande fönsterband. Här fanns inställda funktioner som kiosker, vilka var byggda av mörkbrun ek och skyltade med guldtext. Vid denna tid byggdes också vänthallen, *Gröna hallen* som en egen volym intill den tvärställda.

Till stamplattform kom en ny öppning mot Centralplan i söder som markeras exteriört som en stadspört i tegelmuren; samma motiv finns speglat interiört. Samtidigt höjdes klocktornet och den tvärställda volymen fick ytterligare en våning. Interiöra ombyggnader har även gjorts 1976 och 1994.⁴³

2005-2010 byggdes Centralen ut för att ha genomgående trafik genom tunneln till Köpenhamn.⁴⁴ Att gå från säckstation, d.v.s. början på en järnvägslinje, till en genomgående station är en viktig förändring, när det kommer till hur byggnaden relaterar till staden och färdmedlets destinationer. Den riktar sig inte längre bort åt ett håll, övergången till resandetillstånd sker inte bara i en riktning. Utbyggnaden är en glaskil, mellan stamplattformen och bahallen (rumsmarkering F, bild 4, s. 14), som har sin största volym på norrsidan av stationen, där finns nedgångarna (rulltrappor och hissar) till de nya genomgående

⁴² Malmö stad, Centralstationen, Hämtad 8 december 2013, <http://www.malmo.se/Medborgare/Kultur--noje/Arkiv--historia/Kulturarv-Malmo---Historiska-platser-personer-och-handelser/A-D/Centralstationen.html>

⁴³ Malmö stad, *Centralstationen* Hämtad 8 december 2013, <http://www.malmo.se/Medborgare/Kultur--noje/Arkiv--historia/Kulturarv-Malmo---Historiska-platser-personer-och-handelser/A-D/Centralstationen.html>.

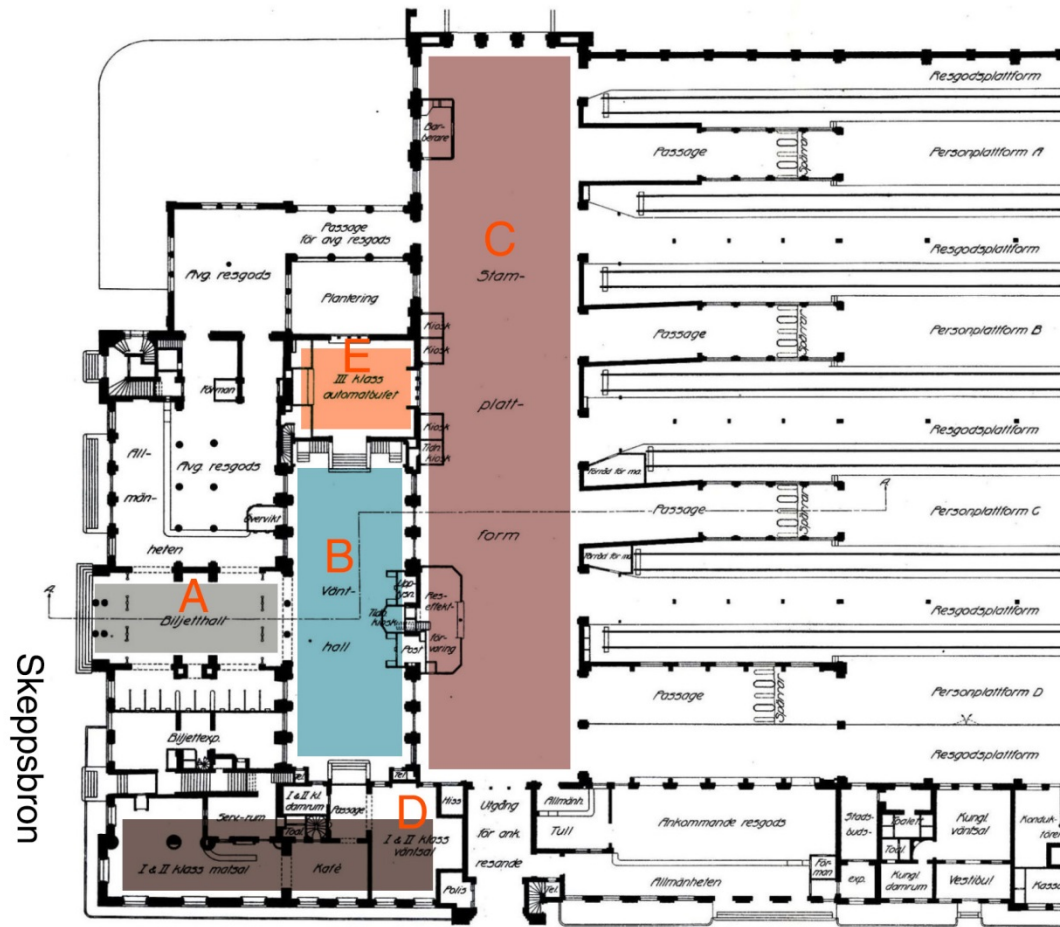
⁴⁴ Restaureringsarbetet av den äldsta delen av stationen pågår fortfarande i skrivande stund.

spåren. Glashallen är ritad av Metro arkitekter och Malmö C Nedre, d.v.s. perrongerna av Sweco. På perrongens vägg projiceras videoverket *Annorstädes* av Tania Ruiz Gutiérrez.

I samband med den senaste ombyggnaden har även de äldre delarna anpassats för stationens nya syften. Centralhallen (Bild 1, C, s.12) är en plats för matförsäljning, en sorts saluhall eller *food court*. Med inställda boxar för de olika serveringarna. Även Gröna hallen har fått funktionen av lugn väntplats och matplats med långa bord och dämpad belysning.

3.2 Vandringarna genom Centralen: rummen och vägen från staden till resandet

3.2.1 Från skeppsbron till banhallen, 1925



Centralplan

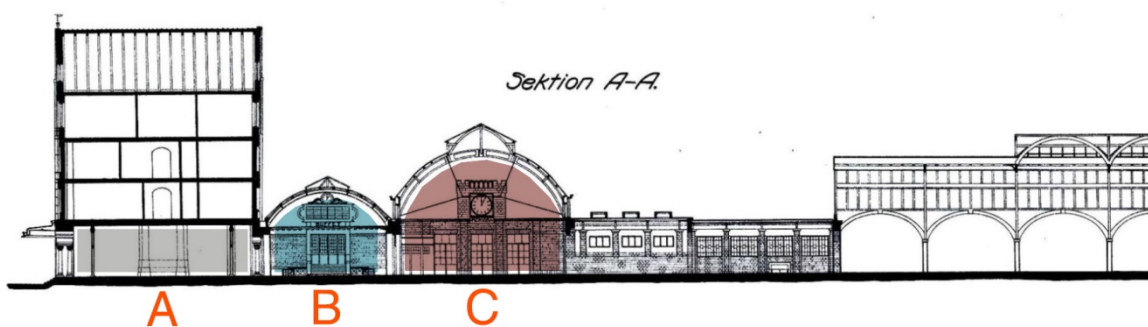


Bild 1: Gatuplan och sektion som följer vandringen från Skeppsbron till banhallen.

1925 hade ombyggnaden ritad av Folke Zettervall genomförts: Vänthallen (rumsmarkering B i plan, bild 1), med sitt turkosglaserade tegel och välvda tak med överljus, och utanför denna:

stampplattformen (C) med byggnadssystem och uttryck som den samtidigt nybyggda banhallen. Utrymmen för ankommande resenärer fanns i den södra längan som binder samman den gamla stationen och den tvärställda volymen. I sydöst hade också stationen utvidgats med nya spår för lokaltrafiken, dessa nåddes genom den äldre stationsbyggnaden med väntsal längst i väster. Den äldre stationsbyggnaden inrymde även en ombyggd kunglig väntsal och kontor och expeditioner.

Vid detta tillfälle fanns alltså flera vandringar genom stationen, beroende på vem resenären var och hans destination. Jag kommer att fokusera på vägen från staden till fjärrtågen, vilket är en vandring vars huvudväg till stor del finns kvar i dagens byggnad. Vi kan se rummen som passeras från vänster till höger i sektion AA (Bild 1).

Vandringen börjar på Skeppsbron, uppför trappan till den institutionsliknande volymösa tegelbyggnadens entré. Denna kantas av mörka stenpelare. Kopplat till järnvägsstationens *janusansikte* är det här tydligt det ansikte som vänds mot staden, och passar in. När spåren blivit kringbyggda (till stor del redan 1890) anar vi inte, från detta håll, de industriella rummen som vi är på väg mot. Men med den tvärställda volymen börjar vandringen i en sorts kommunikationszon av staden, gatan mellan börshuset och stationshuvudfasaden sammankopplar staden med järnvägen, hamnen och posthuset. Vi befinner oss på en plats med uppsikt över alla dessa kommunikationer, vi blir således, genom den panoramiska blicken, medvetna om att vi befinner oss i *cirkulationen*. Detta till skillnad från den tidigare parallella stationen, som tar kontakt med staden men inte spårens industriella baksida.

Rummet innanför entrén är lågt och har en tydlig riktning (rumsmarkering A). Framför oss, i rummets andra ände, finns en liknande pelaruppsättning som den vi passerat - där är öppningen till den ljusa väntsalen. I biljetthallen som vi nu i står finns dock inget naturligt ljus. Vi skulle kunna säga att detta är separationsfasens rum, tydligt organiserat. Rummet är lågt och långsmalt. Till höger finns biljettkassor, där börjar vår instruktion för genomförandet av övergången. Till vänster finns resegodsinlämningen (som förvisso även kan nå från gatan). Om vi har bagage att lämna av, kan vi alltså tala om en sorts avklädning. För en stund lämnar vi, om inte vår status, så åtminstone delar av våra tillhörigheter.

När vi så passerar nästa pelargång in i väntsalen (B) har vi lämnat staden bakom oss. Väntsalen: *Gröna hallen* har stora dimensioner jämfört med vestibulen och överljus. Här

befinner vi oss i ett mellanrum. Inga av de öppningar vi ser leder direkt ut ur byggnaden, detta blir liminalitetens rum. Och för att testa det mot Turners begrepp, frågar vi oss: Är vi här likställda och i ritens makt? Svaret blir omöjligt entydigt. Kanske för att resandet är en rit baserad på masskommunikationssamhällets upplösta gränser. Men i minst lika hög grad för att statussystemet i viss mån fortfarande är närvarande. Vi som går in i rummet har fortfarande olika möjligheter till val av väg och kontroll över situationen. Här skiljs vi åt beroende på vilken biljett vi köpt. För första- och andraklassresenärer finns möjligheten (eller instruktionen?) att ta av till höger, till en egen vänthall och restaurang (rumsmarkering D, det utrymme som idag är kafé) dessa rum har kontakt med staden genom sina fönster ut mot Centralplan, vilket vi kan tolka som en närvaro av vardagslivets statussystem.

Tredjeklassresenärer däremot har mer inkapslade valmöjligheter. Antingen att stanna i vänthallen, eller gå upp för trappan till vänster, under den stora klockan flankerad av resandets vingar, ovanför en informationstavla som vilar på en fris med relieftext: BUFFET. Rummet innanför (rumsmarkering E) har än mindre kontakt med världen utanför stationsbyggnaden, och vi har inte lämnat mellanrummet.



Bild 2: Gröna hallen, kort efter dess uppförande (rumsmarkering B)

Vi skulle även kunna relatera vänthallen till liminalitetens tystnad. Inte genom frånvaron av ljudkällor, utan genom rummets karaktär och akustik. Där är hårda material, glest möblerat, det ljusa höga taket och de glaserade väggarna som möter den grå stenen. Materialen och rymden gör att alla ljud hörs tydligt, något som känns igen från sakrala rum, vilket också kan överföra hur vi betar

oss där. Möjligen försiktigt och avvaktande, vilket är så Victor Turner beskriver neofyternas beteende i den liminala fasen. I materialen kan vi också se något av den anonymitet eller enkelhet som hör till den liminala fasen, färgerna och den glaserade ytan kan sammankopplas med någon typ av våtrum, rent av ett bad, säkert bidrar den turkosa färgen till denna association som kan föras samman med liminalitetens avkläddhet och anonymitet.

Nästa steg mot vårt resande innebär en medvetenhet om tekniken, och vårt färdmedel. Vi kliver ut på stamplattformen (C) som är ännu en upptrappning i volym. Här är också materialen grövre – mer industriella och de klassicerande greppen är färre. De höga tegelmurarna möter det gula klinkergolvet utan sockel, och ljusinsläppet är återigen naturligt ovanifrån, här är den nya byggnadstekniken markerad genom att de röda trävalven kontrasterar mot taket till skillnad från i Gröna hallen där de hade samma färg och flöt ihop.⁴⁵ Vägarna till nästa steg är det tydligaste inslaget i rummet med tegelvalv som öppnar sig i den långsida vi möter. Så har vi snart genomgått den transformator, tillvänjandet till den nya teknikens stora volymer, som Schivelbusch beskriver. Men det är inte vi utan riten eller auktoriteten som kontrollerar situationen, för att nå tågen ska vi passera genom ännu en sluss, de smala passagerna och biljettspärrarna ut till tågen.



Bild 3: Stamplattformen/Centralhallen (rumsmarkering C), notera gärna hur livligt rummet ter sig, lite rörigt, här korsas vägar, funktioner blandas, rummet är en typ av gata, här fanns tidningskiosk, annan försäljning och t.o.m. en barberarkiosk.

På stamplattformen finns dock tydliga symboler. En är den stora klockan i det norra valvet. Tidens närvaro är fundamental och en del av de regler vi följer här. 1925 är vi förvisso inte längre i järnvägens tidszon, men ingenstans är minutvisaren så relevant som i förhållande till järnvägen. Den är en del av det system vi alla är lika inför, den instruktion vi inte kan påverka. Väggen där klockan sitter monterad är delvis murad och delvis putsad. Den murade delen imiterar en sorts medeltida tornsida (syns i sektion AA – rumsmarkering C). Utanför den här väggen skulle vi träda ut i staden. På motstående sida finns ett ännu mer tydligt stadselement. En portik,

som hämtad ur en medeltida stadsmur dekorerad med förgyllda symboler för staden Malmö. För ankommande från fjärrtågen var vägen ut över stamplattformen (sedermera

⁴⁵ De bärande valven har idag målats mörkt bruna, vilket gör att konstruktionen kontrasterar mycket starkare mot innertaket. Det blir tydligt att två konstruktionstyper möts – de vilar på fyra sten djupa pelare och det dekorerande tandsnittet på muren är grövre än de bärande valven!

Centralhallen). Stadsporten är alltså byggd för att passera ut genom, den är för att anlända till Malmö, och symboliken blir mycket tydlig. I efterhand har man gärna velat tala om järnvägsstationen som *Den moderna tidens stadsport*.⁴⁶ Här går vi från resande till stadsmiljö, och om vi svänger in till vänster, kan vi även hämta våra tillhörigheter och återfinna oss i statussystemet.

Portiken är också en central del av den södra fasaden. Men vid sitt uppförande var den alltså främst tänkt att passera *ut* genom. Exteriört blir den därför främst en symbol. Fasaden, om än en mask, berättar om vad vi har att vänta. Här behöver inte stationen helt gömma sig i stadskläder, vi får i förhand veta mer om riten som skall genomgå. Även om vi inte använder porten som en del av den fysiska övergången berättar den att staden tar slut, och genast på andra sidan börjar resten av världen. Rummet innanför leder till alla järnvägens möjliga destinationer.

⁴⁶ G Linde Bjur, s. 14, diskuteras även av Colomina, s. 53.

3.2.2 Från centralplan till Malmö C nedre, 2013

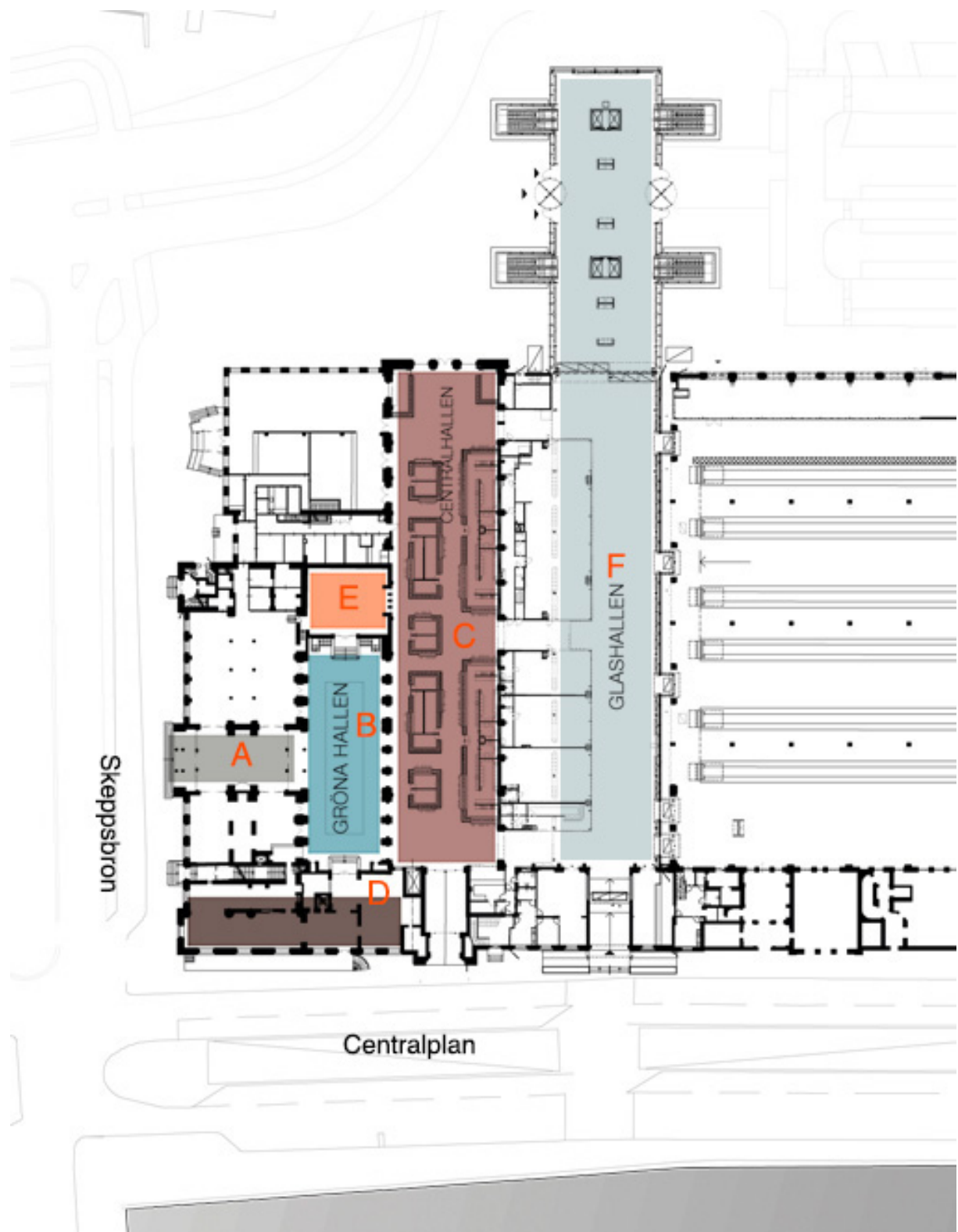


Bild 4: Gatuplan, ritning inför ombyggnaden 2010, från Metro arkitekter (i norra toppen av stamplattformen är inte genomförandet som på ritningen, porten ut täcks till stor del av matbutiken i det nordvästra hörnet, som sträcker sig fram till den tredje öppningen i norrfasaden)

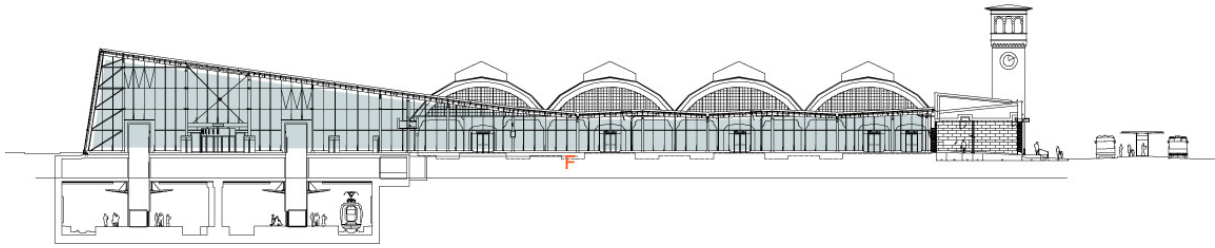


Bild 5: Sektion genom glashallen, i vandringen rör i oss från höger till vänster, från busstationen i söder till spåren under jord.

Byggnadens plats i staden definieras av kanalen som avgränsar den ursprungliga stadskärnan och utgör en gräns i sig. När stationen byggdes var området utanför kanalen landsbygd, eller i det här fallet industriellt hamnområde. Vår vandring genom dagens central börjar med vyn mot centralen när vi gått över kanalen på Mälarbron och når centralplan. I den här vyn spelar den tvärställda volymen huvudrollen. Den har entré mot skeppsbron, i väster, med ett skärmtak av koppar. Den södra fasaden, mot Centralplan med Zettervalls stadsport är något dold bakom busstationen. Vi ser från denna vy posthuset som är byggt cirka ett decennium senare än stationen,⁴⁷ och som överträffar den i volym.⁴⁸ Posthuset är också en helt annan typ av agent i stadsrummet – en sluten volym, utan stationens inbyggda gaturum. Denna skillnad sätter fingret på hur Centralens stenfasad framförallt är en mask, där innanför döljer sig en annan typ av publikt rum som också är en del av staden. Detta är en central del av hur stationen bidrar till den gränsupplösning som skapar den moderna staden. De båda byggnaderna har dock mycket gemensamt då de, båda byggda av tegel i historiserande stilar, är en del av den moderna tidens masskommunikation och monumentalbyggnader i en stad som, i rask takt, var på väg att bli en av de största i Sverige.

I nästa steg befinner vi oss på Centralplan där vi möter Centralens södra fasad, som visar många av byggnadens utbyggnadsfaser. Vid det här besöket⁴⁹ har den äldsta stationen nyligen avtäckts i sin nya skepnad. Den har fått en ljusgul puts med vita detaljer den har tydligt en egen karaktär jämfört med tegeldelarna och läses som en egen volym. Klocktornet i mötet mellan delarna är dock fortfarande övertäckt, det skulle annars kunna samla ihop fasaden, och balansera upp mot den höga tvärställda volymen.

⁴⁷ Malmö stad, *Posthuset* Hämtad 29 december 2013, <http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Malmos-stadsmiljo/Arkitektur-i-Malmo/Alla-byggnader/Posthuset.html>

⁴⁸ Det är dock värt att notera att då posthuset byggdes hade stationens tvärställda volym inte sin översta våning som tillkom på 20-talet.

⁴⁹ 23 december 2013

För att nå ingången behöver vi gå över busstationens perrong och sedan korsa gatan framför ingången till glashallen. Vid Zettervalls stadsport finns inget övergångsställe. Kaféet som ligger i den gamla restaurangdelen (D) har en uteservering mot Centralplan, fram till hörnet vid skeppsbron, uppbyggd på gjuten sockel, d.v.s. har inte samma golv som busstationen utan kan snarare läsas som en del av byggnaden. Zettervalls portik är tydligare markerad än ingången till glashallen, som dock är starkt upplyst och möter med övergångsstället och mitten av bussperrongen, för pendlare den naturliga vägen.

Huvudentrén till Glashallen (F) avslöjar, när man närmar sig, vad som händer bakom. Skärmtaket får skära igenom tegelmuren, det har ingen visuell gräns mellan inne och ute, även belysningen markerer fortsättningen, också riktningen och farten. Tegelmuren möter i passagen in, en ny, blank stenskiva. Men vi ser komplexiteten av aktivitetet innanför och anar även materialen. Här är inget som uppmanar oss att stanna till när vi kliver över gränsen, den löses upp något i och med överlappningen, men med tegelväggen är den ändå närvarande. Entrén har en indragande effekt, genom sin tydliga riktning som markeras med lamporna som är infällda i innertaket. Det ser ut som att det öppnar sig en värld innanför glasdörren, som vi visuellt har kontakt med redan utanför glasdörrarna. Entrén har alltså en förmåga att behandla det upplösta gränsöverskridandet. Den har inte slutat vara en gräns, en neutral zon, här finns inga val vi kan göra och få saker att uppmärksamma förutom det som är innanför eller utanför. Men vi befinner oss gradvis mer och mer i det industriella rummet innanför.

Vi står i ett rum (F) som fungerar som en gata med mjukt, reflekterat naturligt ljus ovanifrån. Intrycken är många, men redan här anar vi den stora informationstavlan i fonden. Vi måste dock passera en rad av möjlig konsumtion innan vi når fram till den information som vi upplever som den neutrala, den relevanta. På vänstersidan finns nämligen en rad av butiker som öppnar sig mot det "gaturum" vi rör oss genom. Till höger kan vi ta av mot banhallen och fjärrtågen. Det är också en typ av övergång, som tegelvalven till perrongerna får representera. Även här finns en överlappning mellan glashallen och den äldre tegelbyggnaden. Man glömmer lätt banhallen då glaset ut reflekterar det som händer inne i den ljusa glashallen snarare än visar rummet utanför.

Efter att ha passerat under den stora skärmen för avgående tåg, den stora instruktionen, når vi toppen på glashallen. Den sticker ut mellan tegelbyggnaderna och öppnar sig till ett panorama över det som tidigare var ett hamnområde. Här står biljettautomaterna som inställda möbler i

form av vita, slutna boxar. De blandar sig inte i höljet som skapar rummet. De likställs inte heller med butikerna som har som gatufasader/entréer ut mot rummet. Att få köpa biljetten själv är inte kompatibelt med liminaliteten, det är just det tekniska kunnande som kontrasterar mot *sacred instruction* – här påverkar vi vår egen väg. Det beror dock på hur vårt resande är, pendlaren behöver inte stanna till här utan kan genast ta rulltrappan ner mot spåren.

Här måste vi för första gången stanna upp (även om tekniken bär oss framåt). Vi befinner oss på ett tydligt vis i ett mellanrum, mellan stationshallen och spåren, och mellan över och under mark. Vi är dessutom helt styrda av byggnaden här, vilket kopplar rummet ytterligare till det liminala. När vi sedan når spåren är vi i ett, för vår tid, industriellt rum med rena betongytor och låg detaljering, det har också påfallande stor volym, särskilt i kontrast med nedgången. Om vi rör oss långt österut från där rulltrapporna landar ser vi dagens ljus, men vi är samtidigt helt inneslutna. Den enda riktning som finns är spårens som dessutom förstärks av att på betongväggarna projiceras panoramabilder från tågresor från världens alla hörn.⁵⁰ Om inte tågtrafikens närvaro räcker gör det oss medvetna om att detta är en byggnad som kopplar oss till det som är *bortom* och att vi står på gränsen till det.

3.3 Tidernas möte och det gamla i det nya

I dagens Centralstation finns många tiders tågstationer representerade. Alla delar har dock i någon mån anpassats till dagens användning av byggnaden, vilket innebär en anpassning till hur vårt resande fungerar och hur vår kulturs bild av järnvägstrafik ser ut. En restaurering innebär att den historiska byggnaden silas genom vår tids sätt att se på historien. Jag kommer att ta upp några aspekter av hur den äldre arkitekturen behandlas och hur mötet mellan de gamla och de nya⁵¹ delarna hanterats. Jag kommer att titta närmare på fasader (framförallt den mot Centralplan), sedan passager (där *övergången* ofta tydliggörs) och sedan på den estetiska ambitionen i hanteringen av det gamla.

⁵⁰ Ruiz Gutiérrez videoverk.

⁵¹ Denna binära syn: det gamla och det nya är inte korrekt i avseendet att Centralen inrymmer många olika gamla arkitekturer. Gammalt i detta sammanhang refererar i stället till den befintliga stationen före ombyggnaden 2005-idag

3.3.1 Fasaderna

2013 är Edelsvärdsdelen under ombyggnad, där ska bli affärsverksamhet.⁵² Byggnaden beskrivs som nyrenässans.⁵³ Även utan sammanbindande kolossalpilastrar har den något palladianskt i sin indelning och lugna men lite utsträckta absoluta symmetri. Ornamenten är dock ytliga vilket ger ett något stramt intryck, exempelvis jämfört med Stockholm C som är rikt ornamenterad, eller Uppsala Centrals medeltidstorn. Och jämfört med Lund C (som är närmare sin 1850-talsskepnad) är Edelsvärdsdelens fasad mer utdragen och horisontell. 2013 har den fått en ny, ljusgul puts med vita ornament. Tidigare smälte hela Centralens fasad mot Centralplan mer samman till en, när Edelsvärdsdelen var enfärgat orangeputsad. Även på äldre svartvita bilder har den äldsta stationen en färg som verkar gå i ton med teglet intill. Den färg som valts till dagens ombyggnad blir på så sätt en typ av vår tids historieromantik, vi projicerar vår idealbild av nyklassicism på byggnaden. Det kopplar även tillbaka på stationen som brann ner 1866 och hade en ljus puts. När Edelsvärdsdelen skiljs ut möter vi snarare en institution, vilken som helst, med publik bottenvåning. Denna del berättar något om Malmös första förhållande till järnvägen, den anar något annat än stora, smutsiga, ljudliga godståg, den är ett formellt möte med den nya tekniken. Den är ett tydligt exempel på Janusansiktet. Edelsvärdsdelen är i högsta grad, och framförallt i sin nuvarande dräkt, ett ansikte som lätt passat in i 1800-talsstaden där stilhistorisk arkitektur var rådande mode. Samtidigt kontrasterar byggnaden mot den bangård som finns bakom. Fasaden mot Centralplan förlängdes sedan fram till Skeppsbron och den tvärställda volymen i utbyggnaden på 1890-talet. Denna utformning rimmar väl med Janusansiktet på ett annat sätt. De tekniska rummen blir då helt inneslutna av stadsmässig arkitektur, som dock avslöjar något om vad som finns bakom – i fasaden finns Zettervalls stadsport som visar att vi är på väg att lämna vardagen.

Fönstren i Zettervalls tegellänga mot centralplan bidrar till djupverkan i muren (ännu mer med färgkontrasten) men i övrigt kan fasaden läsas mer som en skärm. Det är också värt att notera de djupverkande mörka tegelbanden, som fungerar som en typ av rusticering av muren, (de följer med upp på fasaden på den tvärställda volymen men blir tunnare). Takfoten ovanför kornischen är mycket tunn vilket antyder att det bara är en mur, eller möjligen att rummet bakom har ett platt tak. Detta pekar på kontrasten mellan den exteriöra muren i historiserande

⁵² Jernhusens *Kungalängan* Jernhusen 2011, Hämtad 6 november 2013, <http://www.jernhusen.se/kungalangan> (Att Jernhusen väljer att kalla Edelsvärdsdelen för Kungalängan vittnar något om den historieromantik som präglar restaureringen.)

⁵³ Malmö stad *Centralstationen* Hämtad 8 december 2013, <http://www.malmo.se/Medborgare/Kultur--noje/Arkiv--historia/Historiska-byggnader-och-platser/Hist-hus-artiklar/Centralstationen.html>

medeltidsstil och dess industriella inandöme och uppmärksammar oss på att gränsen är just en mask på det sätt som är typiskt för järnvägsstationer.

3.3.2 Öppningar och passager

När det gäller entréer, övergången från stad till stationsbyggnad, finns både gemensamma drag och skillnader i de olika tidernas arkitektur. Ingångarna är tydligt markerade, i de flesta fall med texten: ”CENTRALSTATION” över öppningen eller nära den. Själva passagerna ter sig dock olika.

I den västra entrén, från Skeppsbron måste vi ta oss upp för en trappa, mellan två rader av pelare och gå igenom en karuselldörr. Öppningen sluts liksom bakom oss och vi måste passera flera ytterligare steg och upptrappning av volymen innan vi når de industriella rummen. I den nya entrén till glashallen ser vi den industriella sidan redan när vi närmar oss. Istället för de tydliga trappstegen går vi upp för en svagt slutande ramp och *flyter* in i rummet, och tar in dess volym hastigt men gradvis genom vår rörelse.

Att passera mellan gamla och nya delen (mellan C och F i planerna) sker mer stegvis, d.v.s. på den äldre stationens vis. Glashallen och Centralhallen sammankopplas genom låga passager klädda i en vit panel. Detta enkla uttryck kan sammankopplas med liminalitetens anonymitet, som översätts i en arkitektonisk ”neutralitet”. Oavsett i vilken riktning vi rör oss kan vi inte ta in det rum vi ska möta förrän vi kommit ut ur passagen.

3.3.3 Då nu: De äldre delarnas anpassning och järnvägsestetisk romantisering

De rum som beskrivs i vandringen 1925 är fortfarande en del av centralstationen. Vandringen från Skeppsbron till fjärrtågens banhall görs fortfarande likadant, men med Glashallen som ett avbrott innan vi når banhallen.

I dessa delar finns en vilja att bevara och romantisera järnvägsarkitekturen från 20-talet. Poetiskt nog står klockan ovanför buffet-skylden i gröna hallen still. Denna del blir i någon mån en museal järnvägsstation. Inredningen i de äldre delarna av stationen är medvetet tillbakablickande. Till viss del är den ett bevarande, till viss del pastisch. Kaféet – gamla restaurangen (rumsmarkering D) har behållit paneler från den gamla inredningen och här finns dekoration i form av gamla resväskor och andra detaljer som anknyter till dåtidens

resande. Innanför entrén mot Skeppsbron finns en biljettkiosk av ek kvar som måste ha stått i Gröna hallen (som kan vara den vi ser till höger i bilden från Gröna hallen, bild 2)

Även utformningen av *food courten* i Centralhallen (C) som är en helt ny inredning tycks vilja referera tillbaka, till en äldre tids handelsrum. De enhetliga mörka laminaten och den vita texten som anger serveringens namn anknyter till de kiosker av ek som en gång fanns i rummet. De nya inställda volymerna har dock betydligt lägre detaljeringsgrad och saknar det hantverk och den massivitet som vi kan se hos biljettkiosken som finns bevarad.

Rummen blir en drömsk återblick – en jakt på järnvägens estetik som kontrasterar mot vår tids teknologi, men representerar något som var högaktuellt och tekniskt avancerat kring förra sekelskiftet. Ett exempel är byggnadssystemet med de sammanfogade valven som fortfarande syns tydligt i Centralhallens tak, och som också är intakt i banhallen.

Även hos materialvalen i Glashallen finns en anknytning till det för järnvägsarkitekturen typiska, inredda, industriella uttrycket. Rummet har stora obrutna dimensioner och är uppbyggt av glas och mörkt stål. Även om detaljeringen är en annan, och byggnaden är kantig istället för välvd, kan denna materialkombination kopplas samman med den allra första banhallen i glas och stål, särskilt som glaspartierna får kontrastera mot den mörka bärande konstruktionen. Denna typ av arkitektur kan fortfarande signalera *tekniskt* rum, men är en typ av publikt rum som i vår stadsmiljö är betydligt mer bekant. Vi kan även nå toppen av glashallen direkt från norr, vid posthuset. Där får denna ”industriella” arkitektur vara det första vi ser. Detta grepp verkar säga att den inte längre behöver en mask för att passa in i staden. Märk väl att det dock inte är den faktiska järnvägen vi möter, som ju är gömd under mark, liksom banhallen är dold bakom tegelkläder.

4. Jämförelsen och liminaliteten

Den här delen syftar till att svara på frågeställningen; hur kan vi förstå Centralen som gränstillstånd och hur har liminalitetsbegreppets applicerbarhet förändrats över tid? I vandringarna genom stationen (3.2) ställs begreppet i relation till byggnadens specifika rum. Här är min intention att mer sammanfattande och jämförande relatera den teoretiska grunden till de faser av stationsbyggnadens historia som jag tidigare beskrivit.

4.1 Den flytande övergången

I dagens Centralstation har vandringen både komplicerats och förenklats. I och med de nya spåren riktar sig byggnaden inte längre åt ett håll utan två. Detta visualiseras i entrén till glashallen: Den randiga muren och strukturen i innertaket markerar byggnadens båda riktningar: här korsas de visuellt. De båda riktningarna har också egna rörelsestråk. Från Centralplan till de genomgående spåren är den snabba vägen, och framförallt vägen för den som rör sig vant här. Vägen från Skeppsbron till banhallen är mer detaljerad och blir krokig av *food courten* i Centralhallen (C). (Även om den i plan ser symmetrisk och tydlig ut, gör de inställda volymerna det omöjligt att gå de närmsta vägarna från Gröna hallen till Glashallen.) Det är också en fråga om genomsiktighet och material. Boxarna för de olika serveringarna fyller ut rummet längs golvet, och upplevs nästan slutna. Centralhallen har ett högre tempo än Gröna hallen, men också mindre volym och högre detaljeringsnivå i inredningen (i.e. serveringsstånden). Detta kan kopplas till det lugn som hänger samman med akustiken som beskrivs i vandringen genom 20-talsstationen. Att vi idag passerar snabbare hänger ihop med att vi själva kontrollerar situationen och att resandet är mindre dramatiskt.

De äldre delarna har sedan sitt uppförande blivit mer öppna sinsemellan (jfr Bild 2). Detta ses i planen från 1925 (Bild 1), där går även att urskilja skärmar markerade vid öppningen mellan Biljetthallen (A) och Gröna hallen (B). 1920-talets resenär var betydligt mer styrd, flera spärrar - fler riter. Bagage lämnades in, vilket är en typ av avklädnad (vi blir faktiskt utan ägodelar). Detta innebär att i större utsträckning vara en del av liminaliteten, att vara i ritens makt. Dock var statussystemet närvarande även i stationsbyggnaden på 20-talet på många sätt, framförallt genom uppdelningen i rum mellan klasser. I dagens station har vi möjlighet att röra oss inom byggnaden utan ingripande av instruktion eller auktoritet, men också idag är statussystemet närvarande. Vi skiljs inte åt i olika avgränsade rum, men hur vi kan bete oss i byggnaden beror på hur vi kan konsumera. Och även, just för att vi rör oss friare, på hur väl vi känner staden och byggnaden. I vår tid är inte resandet lika dramatiskt. Dels är det ofta en del av vår vardag, många passerar Centralen varje dag. Dels har vi själva kontroll över situationen, vilket gör att reseupplevelsen till större del hör hemma utanför liminaliteten. Vi har just den ”egna tekniska kunskapen att bemästra situationen” som hör till statussystemet, och även ringar in hur vi blir ojämlika i förhållande till resandet. Att familjariteten med byggnaden är än viktig del av vårt förhållande till Centralen idag blir extra tydligt på natten. Då är endast toppen (den nordliga delen) på glashallen (F) öppen, tillsammans med spåren

under jord. Detta innebär att man kliver rakt in i teknikens rum, utan passagen genom masken mot staden. Den stenklädda stationen blir istället en del av den nedsläckta staden.

Vår tids övergång är mer flytande. Detta går att koppla dels till de, av modernismen, upplösta gränserna. Men också till den transformator som Schivelbusch beskriver. Idag är inte stationsbyggnaden så främmande i sitt uttryck. Vår stad har många rum i samma, om vi så vill, industriella skala. Från den förindustriella staden behövde stationen på ett annat sätt medla mellan de intima stadsrummen och järnvägens stora volymer.⁵⁴ Det industriella blir också mindre främmande idag för att vår teknologi är mer invävd i hela vårt samhälle. Vi är långt från ånglokens smuts och väsen, däremot är vi vana vid tekniska apparater. Dessa finns både i liten skala i våra hem och fickor, och storskaliga som färdmedel i, och mellan, våra städer.

4.2 Hur fungerar byggnaden som gränstillstånd? – Liminalitet, men inte entydig

I både den historiska stationen och i dagens station genomgår vi någon eller några typer av övergångar, och passerar liminala rum. I inget av fallen är det dock tal om en helt avgränsad liminalitet som i den övergångsrit som teorin är byggd för. Detta har till viss del med den moderna stadens gränsupplösning att göra. Liminaliteten uppstår gradvis, som i vågor vid trösklar och mellanrum - inte exakt. Den existerar parallellt med statussystemet, som vi inte helt kan lämna. Även om vi genomför en övergång så kliver vi ut och in ur den, i båda tiderna, men på olika sätt.

Statussystemet och stadslivet blir åter en del av stationen efter att någon form av liminalt rum har passerats. Både stamplattformen (C) i 20-talsstationen och dagens glashall (F) har egenskaper av gaturum. Här finns korsande rörelser, olika tempo i genomfarten och möjlighet till konsumtion med de kommersiella inslagen. För att följa resandets instruktion blir vi tvungna att sortera bort dessa möjliga val, eller avbryta vår övergång.

Sammanfattningsvis kan liminaliteten hjälpa vår förståelse av Malmö Centrals rum, både i den historiska stationen och idag. Dock ter sig övergången och gränsen olika i de olika tiderna. Dels för att den liminala fasen av övergången idag är mer flytande, vi rör oss mer fritt i dagens tågstation, även om vi genomgår den liminala fasen blir det svårt att stänga in den.

⁵⁴ Schivelbusch, s. 147

(detta kan även hänga ihop med att vår tids masskommunikation gör oss ständigt sammankopplade med andra platser än där vi befinner oss, vilket jag diskuterar i 5.1 nedan). Den andra stora skillnaden är en avdramatisering av resandet, det är inte längre en främmande teknik och ett nytt inslag i staden utan en del av vardagslivet i staden. Dessa två gör att det högtidliga och rituella – den obegripliga auktoritet som järnvägstrafiken kunde uppfattas som inte är en del av vår övergångsupplevelse idag. Dock antyds en vilja att dramatisera resandet även i dagens utformning av stationen. Dels genom kopplingen till längre bort än resan faktiskt för oss (där videoverket, med bilder från världens alla hörn, på lokaltågens plattform blir typexemplet). Men även närvaron av den historiska stationen och emfasen på dess estetiska uttryck bidrar till dramatisering. Dessa två i kombination bildar en sort dubbel romantisk eskapism: drömmen om drömmen om en annan plats utifrån en annan tid.

5. Diskussion: Funderingar kring masskommunikation och liminalitet

Jag vill här tillåta mig att bygga vidare på en del funderingar som uppkommit under arbetet. Både det modernistiska gränsupplösandet kopplat till masskommunikation och liminalitetsbegreppet har väckt frågor i sig, som senare också kunde relateras till Centralen. Jag intresserar mig för hur vår tids teknologi har bidragit till en fortsättning på den gränsupplösning som Colomina beskriver i samband med industrialiseringen. Jag har också funderat kring sambandet, eller motsägelsen, mellan liminalitet och upplösta gränser.

5.1 Masskommunikation och liminalitetens *oplats*

Sedan modernismens början har våra möjligheter att kommunicera utvidgats radikalt. Om järnvägen var det första som, på teknikens villkor, sammankopplade en plats med en annan har vi idag en oändlig mängd kopplingar till platser *bortom*. Inte minst med en telefon i fickan vart vi än går, och i ännu större utsträckning med en ständig internetuppkoppling. Vilém Flusser beskriver i sin text *Otinget I*⁵⁵ hur vi idag upplever information snarare än materia. Han beskriver en värld byggd av oting. Rummet kan inte veta vem jag är eller vart jag är på väg, hemifrån eller bortifrån. Men rummet vet att det är ett steg emellan dessa. Det är ingens hem och allas mellanrum. Liminaliteten är ett mellanrum och programmerat som ett oting. (Programmerat i betydelsen: som en mjukvara, vilket förvisso ligger nära det sätt som arkitektur alltid programmerats i sin skala, i utplaceringen av rumsfunktioner.) I en värld fylld av oting är vi alltid i liminalitet – vi relaterar inte till ting och fysiska platser, det har ingen

⁵⁵ Vilém Flusser "Otinget I" ur Konstfack, *Design och konst: texter om gränser och överskridanden*, Skriftserien Kairos, 8:2, Stockholm, Raster, 2003

betydelse om vi befinner oss utanför eller innanför, vi är ständigt riktade och kopplade. Om vi befinner oss någonstans är det i mellanrummet - *oplatsen*.

Detta tycks hänga samman med Centralen som idag är ett rum av flytande gränser, åtminstone i den nyaste delen. De gränser som är tydligast avgränsade liminala rum i dagens byggnad är de neutrala anknytningarna mellan det historiska och det kontemporära. Det kanske är just där vi kan se gränser – mellan oss och tiden när platsen och dess materiella egenskaper hade större betydelse. En tid när man kunde, och kände behov av, att ge en byggnad två helt olika karaktärer och gömma dessa från varandra med hjälp av ett mellanrum. Idag kan inte denna materiella skillnad göras. Den gränsen kan inte dras. Redan innan vi går in i byggnaden har vi kontakt med platsen *bortom*. Vi har kontakten oavsett byggnaden och den fysiska länken. Vi gör övergången snabbt, för vi blir inte överraskade. Vi behöver inte slussen för det är en självklarhet att vi flyter fram. Vi behöver den inte när vi rör oss mot en annan plats, men vi kan behöva den för att skilja dåtidens och nutidens resande åt.

5.2 Liminalitet – den relationella gränsen?

Colomina beskriver en förändring av samhället ”som river ner de gamla gränserna mellan insida och utsida, offentligt och privat, natt och dag, djup och yta, här och där, gata och bostadsrum, och så vidare.”⁵⁶ För att kunna analysera ett objekt utifrån liminaliteten måste i någon mån dessa dualiteter finnas kvar. Övergången har sin grund i att vi går från en situation till en annan, med en liminalt rum emellan. Colomina beskriver dock den nya typen av rum som bestämt av sina relationer, inte av gränser.⁵⁷ Om detta är ett sätt att förklara det liminala mellanrummet, blir det liminala, själva den relationella övergången den nya tidens gräns. Om det är så vi förstår liminaliteten verkar den spritt, men otydligt avgränsat i hela samhället. Med den definitionen kan man fråga sig vilken kraft det finns i begreppet.

Enligt undersökningen av Centralen har byggnaden fortfarande liminala egenskaper, men gränserna blir otydligare, liminaliteten som vi går igenom idag är mer flytande. Om vi på 1920-talet stängdes in i liminaliteten för att sedan få lov att titta ut till samhällets statussystem utan att ha avklarat övergången sker idag dessa spår parallellt. Kanske för att den moderna upplösningen av gränser innebär att vi aldrig helt är i ett rum. Detta resonemang tar Flusser vidare till det kontemporära (texten är förvisso skriven 1993) oberoendet av det materiella.

⁵⁶ Colomina, s. 20.

⁵⁷ Colomina, s. 53.

Det tycks finnas en motsägelse: liminaliteten kräver en avgränsning, samtidigt tycks liminaliteten så som den kan relateras till tågstationen vara vida spridd i samhället, och i våra fysiska rum – vilka är avgränsade snarare av övergångar än av fysiska gränser. En förlängning av detta resonemang om vår tids upplösthet, att vi är oberoende av byggda gränser, skulle kunna innebära en dödförklaring av arkitekturen (och liminalitetsbegreppet relaterat till det). Min slutsats blir dock snarare den motsatta: den utspridda liminaliteten och den ständiga sammankopplingen gör snarare arkitekturen och dess liminala aspekt både komplexare och viktigare för ett framtida gränsupplöst samhälle. Där blir liminaliteten, de relationella gränserna, de enda gränser vi har.

6. Sammanfattning/konklusion

Att förstå Centralstationen utifrån begreppet liminalitet innebär en förståelse för hur rummen påverkar vårt beteende, och vårt sätt att tänka - hur vi kopplar samman tider och platser. Malmö Central har haft olika innebörd genom sin historia, men har hela tiden funktionen att medla mellan staden och resandet. Dock har dikotomin dessa två en gång utgjorde upplöst i den ständigt närvarande cirkulationen och masskommunikationen. Just den process som järnvägen medverkade till: en sammankoppling mellan vår tid och plats med det som är bortom, gör att vi idag förstår järnvägen och dess rum på ett annat sätt. I Malmö Centrals nuvarande tillstånd finns en berättelse om denna förändring av vårt förhållande till resandet. Dess plan bildar en korsning, mellan två sätt att resa, som representeras av olika material och olika sätt att röra sig. Bilden av det äldre sättet att resa är dock i viss grad vår tids romantiserade projektion.

Trots den upplösning av gränser som moderniseringen av staden inneburit, kan vi fortsätta att förstå Centralen som ett liminalt mellanrum – en övergång. Men processen blir svårare att relatera till fysiska gränser, den har istället sina egenskaper baserat på relationer mellan tillstånd. Dessa relationella gränser, som är *en* förståelse av det liminala kan vara vår tids gränser.

Källförteckning

Tryckta källor

Arantes, AA, 'The War of Places: Symbolic Boundaries and Liminalities in Urban Space'. i *Theory, Culture & Society*, 13, 1996, ss. 81–92.

Bakerson, A, & Chalmers tekniska högskola, *Från järnvägsstation till kommunikationsnod: en studie av verksamhetsfunktioner, rumsliga komponenter och anpassning till nutida resandebehov i järnvägsstationer från sju länder*. Doktorsavhandling Vid Chalmers Tekniska Högskola. Ny Serie, 3094, Göteborg, Institutionen för arkitektur, Chalmers tekniska högskola, 2010.

Colomina, B, *Privat och offentligt: modern arkitektur som massmedium*. Lysekil, Pontes, 1999.

Flusser, V, 'Otinget I' i Konstfack, *Design och konst: texter om gränser och överskridanden*. Skriftserien Kairos, 8:2, Stockholm, Raster, 2003.

Gertsman, Elina & Jill Stevenson (red.), *Thresholds of Medieval Visual Culture: Liminal Spaces*, (Woolbridge: The Boydell Press 2012),

Jansson, A, & A Lagerkvist, 'The Future Gaze: City Panoramas as Politico-Emotive Geographies'. i *Journal of Visual Culture*, 8, 2009, 25–53.

Linde, G, *Stationshus 1855-1895: A.W. Edelsvärd som järnvägsarkitekt*. Svenska Järnvägsklubben Skriftserie, 47, Stockholm, Svenska järnvägsklubben, 1989.

Linde Bjur, G, *Stationshus: järnvägsarkitektur i Sverige*. Stockholm, Balkong, 2010.

Linde, M, *Järnvägsstationer i Skåne*. Malmö, Frank Stenvalls förl., 1975.

McCoy, E, *Five California architects*. New York, 1960.

Schivelbusch, W, & G Sandin, *Järnvägsresandets historia : om rummets och tidens industrialisering under 1800-talet / Wolfgang Schivelbusch ; översättning av Gunnar Sandin*. Lund : Arkiv, 1998 ; (Bjärnum : TA-tr.), 1998.

Syrstad Andås, Margrete, "Art and Ritual in the Liminal Zone" i *The Medieval Cathedral of Trondheim: Architectural and Ritual Constructions in their European Context* (red. Margrete Syrstad Andås, Øystein Ekroll, Andreas Haug, Nils Holger Pedersen, Turnhout: Brepols 2007, ss. 47-126.

Turner, VW, *The ritual process: structure and anti-structure*. Symbol, Myth, and Ritual Series, Ithaca, N.Y, Cornell U.P, 1977.

Von Buch, A, 'In the image of the Grand Tour : Railway station embellishment and the origins of mass tourism'. i *Journal of Transport History*, 28, 2007, ss. 252–522.

Internetadresser

Jernhusens *Kungälången* Jernhusen 2011, Hämtad 6 november 2013,
<http://www.jernhusen.se/kungalangen>

Malmö stad *Centralstationen* Hämtad 8 december 2013,
<http://www.malmo.se/Medborgare/Kultur--noje/Arkiv--historia/Historiska-byggnader-och-platser/Hist-hus-artiklar/Centralstationen.html>

Malmö stad, *Centralstationen* Hämtad 8 december 2013, Bo Gentili, Stadsbiblioteket 2011-04-26, <http://www.malmo.se/Medborgare/Kultur--noje/Arkiv--historia/Kulturarv-Malmo---Historiska-platser-personer-och-handelser/A-D/Centralstationen.html>.

Malmö stad, *Posthuset* Hämtad 29 december 2013,
<http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Malmo-stadsmiljo/Arkitektur-i-Malmo/Alla-byggnader/Posthuset.html>

Malmö stad, *Så har Malmö vuxit genom åren*, Hämtad 9 januari 2014,
<http://www.malmo.se/Kommun--politik/Vart-Malmo/Vart-Malmo-artiklar/2011-02-20-Sa-har-Malmo-vuxit-genom-aren.html>

Nationalencyklopedin, *tid*, Hämtad 17 december 2013,
<http://www.ne.se.ludwig.lub.lu.se/lang/tid>.

Nationalencyklopedin *övergångsrit* Hämtad 29 december 2013
<http://www.ne.se.ludwig.lub.lu.se/lang/övergångsrit>

Bildförteckning

Bild 1:

Utsnitt av ritning hämtad från Gunnar Ekeving *Järnvägsstationer i Malmö*, 1 januari 2013,
<http://www.ekeving.se/p/m/allm-hist.html> som uppger att bilden kommer från *Malmö centralstation : dess historiska utveckling och ombyggnad under åren 1913-1933*, Stockholm : Bröd. Lagerström, 1934, 1934.

Bildens adress: http://www.ekeving.se/r/bgd/SJ_div/M_1933/stnh_1925.jpg

Utklipp, färgläggning och rumsmarkering med bokstäver är författarens.

Bild 2:

Bild hämtad från G Linde Bjur s. 353. Bildkällan anger: Sveriges järnvägmuseum i Gävle, flera bilder ur Nybergsska samlingen.

Bild 3:

Bilden är hämtad från Digitalt Museum 7 januari 2014 <http://www.digitaltmuseum.se/things/interir-frn-malm-centralstation/S-NM/NMA.0028256> *Interiör från Malmö centralstation*, Fotograf: Erik Liljeroth, Identifikationsnummer NMA 0028256, Nordiska museet

Bild 4:

Plan hämtad från Metro arkitekters hemsida 19 december 2013
<http://www.metroarkitekter.se/projects.php?catid=107180>
Utklipp, färgläggning och rumsmarkering med bokstäver är författarens.

Bild 5:

Sektion hämtad från Metro arkitekters hemsida 19 december 2013
<http://www.metroarkitekter.se/projects.php?catid=107180>
Färgläggning och rumsmarkering med bokstäver är författarens.

Bilaga 1: Mätbara ritningar, skala 1:750 (A3)

Blad 1

Plan och sektion hämtad från Metro arkitekters hemsida 19 december 2013

<http://www.metroarkitekter.se/projects.php?catid=107180>

Montering i skala av författaren

Blad 2

Ritning hämtad från Gunnar Ekeving *Järnvägsstationer i Malmö*, 1 januari 2013,

<http://www.ekeving.se/p/m/allm-hist.html> som uppger att bilden kommer från *Malmö*

centralstation : dess historiska utveckling och ombyggnad under åren 1913-1933, Stockholm : Bröd.

Lagerström, 1934, 1934.

Bildens adress: http://www.ekeving.se/r/bgd/SJ_div/M_1933/stnh_1925.jpg

Montering i skala av författaren

