

Vådan av att skriva väl

Publicerat i ÖSJ-bladet 1/1996

Gunnar Sandin

En av mina absoluta favoriter i den svenska järnvägslitteraturen är Nils Erik Wåågs bok "Banvakt 17" (SJK 1993). Stramt och gripande relateras två människoöden, insatta i ett knappt men säkert tecknat historiskt sammanhang, på ett språk som i sin enkelhet och uttrycksfullhet förtjänar min och och många andras avund.

Nu har Wååg skrivit boken "Adelsköld i Kristianstad och som det vart" (mföSJ 1995). Den är jag inte alls lika förtjust i, och skall försöka förklara varför.

Claes Adelsköld är en av den svenska 1800-talshistoriens fascinerande gestalter. Med en vacker titel men inga pengar i arvet arbetade han sig upp till en god position i det oskariska samhället. Han var god arkitekt, stadsplanerare, sångare, akvarellist, skytt, esperantist, politiker och en hel del annat. Framför allt var han en framstående ingenjör och järnvägsbyggare med en tämligen kort men intensiv och mycket lyckad karriär. Järnvägsvännerna är inte obekanta med Adelsköld. Många av dem har läst hans omfångsrika, livfulla och roliga memoarer.

Den som skriver memoarer talar i egen sak. Adelsköld är så viktig och intressant att han skulle förtjäna en omfattande, kritisk, modern biografi, gärna med koncentration på hans insatser som järnvägsbyggare, men i sammanhang av hela hans liv och gärning. Att en sådan framställning på skilda punkter skulle ge en annan version och värdering reducerar inte Adelskölds betydelse. En ansats är gjord av Erik Sundström i två artiklar i SPÅR, 1994 och 1995, som Wååg tydligen har läst, men inte tar upp i sin litteraturförteckning.

Någon sådan omfattande biografi har Wååg inte skrivit. Det har inte varit hans föresats, så det kan man inte klandra honom för. Men vad slags bok är det egentligen som han författat?

Essä är den karakteristik som jag först kommer på. Essäer är oftast inte så långa, och Wåågs textmassa är inte omfattande. Av bokens 95 A5-sidor upptas cirka 30 av en löpande, rätt gles text. Resten är illustrationer, tabeller och blanksidor. Men essäer bör ha ett koncentrerat ämne och det har inte "Adelsköld i Kristianstad". Inte fullt sex sidor handlar om titelns kärnämne, resten om Adelskölds liv i övrigt och om CHJ-komplexets historia. Är då boken en historik? I så fall en alltför kortfattad och inte särskilt angelägen sådan. CHJ-historien har ju tecknats av K. O. Hammarlund (1944) och i den goda fast tunna skrift, som mföSJ utgav till 125-årsjubileet.

Biografisk skiss? Kanske det. Men i så fall alldeles för enkelt och okritiskt byggande på memoarböckerna. Fast inte helt. Adelsköld satt många år i riksdagen och Wååg har kollat hans 27 motioner, och då kunde det ha blivit intressant, eftersom Wååg själv är erfaren parlamentariker (s). Det stannar emellertid vid ett omnämnande och ett betyg.

Jag gissar att Wååg ville skriva både en essä och en historik och en biografisk skiss, men att han hamnade mellan de tre stolarna. Grundfelet är nog att han skriver så väl, varför han inte har bemödat sig så mycket om innehållet.

Ett par anmärknngar:

Får man tro historikerna kunde faktiskt en majoritet av "vanligt folk" skriva redan före 1842 års folkskolereform. Nog byggde Adelsköld fyra och inte tre sydsvenska banor samtidigt? Wååg glömmer Landskrona-Eslöv. Inte var väl Sara Adelsköld grevinna? Adelsköld var en lågadlig ätt. Det torde vara Birger Sjöberg och inte Gunnar Wennerberg som har fäst etiketten "Lilla Paris" på Vänersborg. Det är lätt för en författare att göra sådana missar. Fanns det inget skyddsnät av korrekturläsare och utgivare?

En utvikning. "Med en kraftansträngning från SJ, Banverket och länstrafikbolagen i Blekinge och Kristianstads län kunde så den idealiska lösningen Kustpilen genomföras", skriver Wååg helt kort.

Även i det ämnet hade jag väntat mig mer från en politiker. Själv har jag fattat en viktig del av Kustpilens bakgrund så här:

När SJ-nätet skulle delas upp i stombanor och länsbanor behövde regeringen stöd för det kontroversiella beslutet - många fruktade att länsbanorna stod inför en snabb avveckling. Vänsterpartiet ställde ju efter viss vanda upp, men krävde en strykning i departementets lista, just Blekinge Kustbana. Bakom detta låg främst en aktion från Wåågs riksdagskollega Jörn Svensson, ägare av fritidshus i Edenryd och därmed engagerad i de lokala problemen. Och Kustbanan undantogs. Men SJ ville fortfarande ej ha den i stomnätet och Länstrafikbolaget i Blekinge köptes ut med så mycket pengar att det kunde köpa IC3-tåg med full IC-standard - något som annars knappast varit aktuellt för den sortens regionaltrafik.

Innan alla bitar kommit på plats var det också rätt skarpa motsättningar mellan de bägge länstrafikbolagen om hur trafiken skulle bedrivas, bland annat om SJ eller BK Tåg (som L-bolaget höll på) skulle vara operatör. Nog hade de här politiska förvecklingarna förtjänat en längre och mer precis redogörelse än vad jag själv kan ge.

Jag önskar alltså att Nils Erik Wååg skriver en delvis annorlunda järnvägsbok nästa gång. Men att han behåller sin stil som gör läsningen till en sådan njutning!

