

PÅ INTERRAIL

Af Anna Back Larsen

INDLEDNING

I 1986 rejste kusinerne Anne Mette Ehlers og Malene Botoft på Interrail. Den første destination var Grækenland. På den lange togtur fra Danmark mod Grækenland faldt de i snak med en ung belgier, der var på vej til Tyrkiet, og kusinerne besluttede hurtigt, at de også ville til Tyrkiet. Belgieren blev smidt af toget i Jugoslavien, fordi han ikke havde visum, hvorefter kusinerne rejste videre alene og havde nogle sjove og overraskende oplevelser i et land, de aldrig før havde besøgt. Anne Mette og Malene nåede fra Tyrkiet i sydøst til Holland i nordvest på deres én måned lange Interrailrejse. Planlægningen skete undervejs, og de rejste ofte med andre, de mødte på deres færd.

Siden 1972 har tusindvis af danske unge pakket rygsækken og er rejst ud i Europa med et Interrailkort i lommen. For mange var det deres første lange rejse. De europæiske jernbanestrækninger udgjorde det spindelvæv, de unge kunne rejse på, og mange tilbragte en stor del af deres Interrailtur i toget. På mange strækninger kunne de unge blot stige på et tog og rejse videre. Det benyttede Anne Mette Ehlers og Malene Botoft sig ofte af. Andre Interrailere havde derimod nøje planlagt deres rute, og hvad de gerne ville opleve. Graden af planlægning var op til den enkelte, og det samme var rejsetidspunkter, overnatningssteder, rejsetimer, destinationer og meget andet. Interrailerne var i høj grad med til selv at forme deres rejse.

Vi kender på en måde alle sammen Interrail, men på samme tid er rejseformen et stort set ubeskrevet blad i historisk perspektiv, også selv om det er en aktivitet, der har fundet sted i over 40 år og bragt flere millioner europæiske unge ud på skinnerne. Denne artikel omhandler de første 25 år af Interrails historie og vil fokusere på danske Interrailere. Målet er at komme nærmere en forståelse af Interrail som rejseform og at undersøge, hvorvidt Interrail udviklede sig over tid. Årsagen til, at artiklen ikke føres op til nutiden, er, at Interrail havde en relativt kort storhedsperiode frem til begyndelsen af 1990'erne, hvorefter antallet af Interrailere faldt.

Anne Mette Ehlers og Malene Botoft er klar til at opleve Europa med Interrailkort i lommen (Malene Botoft fot. 1986).

Der er afsøgt statistisk kildemateriale, men der synes ikke i dansk sammenhæng at eksistere noget. Det betyder, at det er vanskeligt at skabe en generel karakteristik af Interrail gennem årene. Kildematerialet til artiklen udgøres i stedet overvejende af tidligere Interraileres Interrailkort, dagbøger, scrapbøger, kort med indtegnede ruter samt nutidige interviews med tidligere rejsende. Det er et materiale, som ikke hidtil har været tilgængeligt. I foråret 2016 gennemførte Danmarks Jernbanemuseum en systematisk indsamling af genstande og erindringer fra tidligere Interrailere. I alt henvendte 58 personer sig, hvoraf 21 blev udvalgt på grundlag af deres oplysninger med henblik på spredning i tid.¹⁾ De blev efterfølgende interviewet, og de fleste overleverede eller udlånte de Interrailrelaterede genstande, de havde gemt. På grundlag af en historisk forundersøgelse suppleret med interviews er indsamlingen foretaget med henblik på at præsentere typiske sider af Interrailrejsen og på at vise typiske periodetræk.²⁾ Et relevant spørgsmål i den sammenhæng er, hvorvidt de 58 tidligere Interrailere kan siges at repræsentere Interrailere generelt. De tidligere Interrailere, der ikke henvendte sig, kan have haft andre mål med deres rejse end de 58. Det kunne f.eks. være, at de var på én lang drukferie på en græsk ferieø, eller at de generelt ikke har set deres rejse som noget særligt.

De 21 interviewede Interrailere repræsenterer et meget lille grundlag til forståelsen af rejseformen, især når de 21 repræsenterer de første 25 år af Interrails historie. Interviewene blev baseret på spørgsmål, hvor målet var at få skabt et dybdegående kendskab til rejserne. Sammen med de tilknyttede scrapbøger, Interrailkort og dagbøger repræsenterer interviewene det eneste eksisterende kildegrundlag. Kildematerialet kan give et indblik i mentale og sociale aspekter af Interrail, og det kan give en karakteristik af Interrail som rejseform.

Før Interrail har der eksisteret forskellige typer af ferierejser med tog til udlandet – også for unge. Allerede fra slutningen af 1800-tallet var jernbanenettet integreret i hele Europa, og det var muligt at rejse over Europas landegræn-



ser med tog.³⁾ I de første mange år var sådanne rejser forbeholdt de få. DSB åbnede Rundrejsebureauet i 1889, og hermed begyndte et egentligt salg af udlandsrejser med tog fra Danmark. En rundrejse var en rejse, der begyndte og endte samme sted, og DSB hjalp med at arrangere turene. Fra 1950'erne blev selskabsrejser, der var arrangerede pakkerejser, også tilbudt.⁴⁾

I 1946 opstod Danmarks Internationale Studenterkomité, DIS, hvis hovedformål var studenterudveksling mellem Europa og Danmark. Fra 1951 begyndte man i samarbejde med de nordiske søsterorganisationer at arrangere ungdomsrejser, og de første mange år var toget den dominerende transportform. Der var tale om planlagte rejser, hvor unge rejste sammen i en gruppe. Senere begyndte DIS også at sælge Interrailbilletter.⁵⁾ En anden ungdomsrejseform, der opstod i perioden var Europass (1959),⁶⁾ som var et tilbud til unge fra ikke-europæiske lande. Med kortet kunne de rejse frit på deltagerlandenes jernbanestrækninger.⁷⁾ Europass og Interrail havde samme grundprincip, men målgruppen var forskel-

lig. I det følgende behandles Interrail for sig, men mange af principperne var også gældende for Europass-rejsende.

LITTERATUR OM INTERRAIL

Der findes kun sparsom international litteratur om Interrail og kun i meget begrænset omfang i form af faghistorisk behandling af emnet. Der foreligger ingen dansk behandling af emnet i et historisk perspektiv. Den eksisterende litteratur af primært udenlandsk art giver således ingen svar på de spørgsmål, som rejses i denne artikel, men det kan skabe grundlag for at komme nærmere Interrails overordnede udvikling over tid, ligesom enkelte forfattere behandler Interrail som et særligt rejsefænomen og dermed diskuterer rejseformen i forhold til andre rejseformer og som begreb. Historikeren Martin Schiefelbusch behandler i sin bog *Trains across borders* Interrails formelle udvikling og lægger op til en overordnet, intereuropæisk periodisering.⁸⁾ Hans hovedformål med bogen er at undersøge, hvordan jernbanen i årenes løb har været gen-

nem forskellige standardiserings- og integrationsprocesser. I afsnittet om Interrail beskriver Schiefelbusch, at der ikke findes dokumenterede årsager til, at interrailkonceptet blev indført, men at jernbaneselskaberne havde haft flere år med stagnerende eller nedadgående salgstal.⁹⁾ Interrail var formentlig jernbaneselskabernes svar på den markant øgede konkurrence fra andre transportformer, og med Interrail fik jernbaneselskaberne et produkt, som var tillokkende for den store ungdomsgruppe, der i denne periode ønskede at rejse på egen hånd. Schiefelbusch behandler Interrails udvikling frem til nutiden med fokus på rejseformens forandrede vilkår. Det er en gennemgang, hvor Interrail anskues fra jernbaneselskaberne side med fokus på løsninger mellem lande, prisstruktur og en række andre lignende forhold.¹⁰⁾

I en dansk sammenhæng beskriver jernbanehistorikeren John Poulsen Interrail i bogen *Internationale tog via Rødby Færge*. Han beskriver, hvordan mange interrailere rejste fra København via Rødby og videre mod det sydlige udland. Der er enkelte angivelser af, hvor mange der rejste, og hvordan DSB regulerede togtrafikken ud fra antallet af interrailere. Bogens oplysninger er dog svækket af manglende kildehenvisninger.¹¹⁾

De få forfattere, der har behandlet Interrail som et rejsefænomen, nærmer sig en karakteristik af Interrail som en rejseform med bestemte særtræk. Mest relevant for denne artikel er tyske Rainer Schönhammer og svenske Jürgen Hartmanns bidrag. Schönhammer søger i sin artikel *Interrail: Zur Phänomenologie des Jugendtourismus* fra 1993 at give en karakteristik af interrailfænomenet – et fænomen, han ser som en ny rejse-subkultur.¹²⁾ Han vurderer, at Interrail allerede i løbet af 1970'erne var blevet et kendt fænomen, og at Interrail i 1980'erne var blevet en del af den europæiske ungdomskultur, nærmest en slags mainstream. Interrail var en social rejseform, og det var ikke mindst interaktionen mellem de unge, der var centralt for rejsen. Samtidig vurderer han, at de rejsende oplevede en følelse af både frihed og ensomhed, da det for manges vedkommende var første gang, at de var så langt væk hjemmefra på egen hånd.¹³⁾ I artiklen *The*

Significance of Youth Mobility and Travel in Western Europe: The Case of Sweden fra 1995 beskriver Hartmann Interrail som et overgangsritual for svenske unge. Interrail var det fænomen, der mere end noget andet fik svenske unge til at føle sig som europæere. Dermed bringer han Interrail som et projekt, der også opbygger en fælles europæisk identitet, ind i diskussionen. Der opstod et fællesskab blandt interrailerne, og når rejsen var "gennemført", var de unge en del af den rejsende verden – og det var et internationalt fællesskab. Det var de ubegrænsede muligheder og muligheden for at møde nye, spændende mennesker på ens egen alder, der gjorde Interrail til en succes, vurderer Hartmann.¹⁴⁾

"INTERRAILEREN"

Interrailerne har ageret inden for forskellige rammer, der var bestemt på forhånd. Interrailerne skulle overholde de regler, som billetten foreskrev, og tog og jernbaner afgrænsede nogle fysiske rammer. Inden for de rammer er interraileren rejst af sted. Men hvad karakteriserer interrailere og de rammer, de skulle agere i? Og har interraileren ændret sig over tid? Det er nødvendige spørgsmål at besvare, hvis man skal belyse interrail som rejseform, og derfor giver artiklen en kort oversigt over udviklingen i interrailrejsens rammer, der gjaldt for danske såvel som udenlandske interrailrejsende. Inden for de givne fysiske og formelle rammer skulle interrailerne give rejseformen indhold. Det var dog ikke kun interrailordningens regler og rammer, der skabte rejsen. Tog og jernbaner var en afgørende del af interrailordningen og udgjorde en slags fysisk ramme om rejsen ud i Europa. Interrailerne skulle forholde sig til afgangstider og -steder. Deres destinationer blev defineret af jernbanenettet (med mindre de anvendte alternative transportformer), og reisetiden var ofte betydelig, da de fleste valgte at lade rejsen gå til Sydeuropa. I toget satte indretningen af vognene nogle rammer, som interrailerne skulle agere inden for. Nogle vogne var såkaldte storrumsvogne, mens andre var kupévogne.

Interrailere havde gerne nogle overordnede kendetegn.

Tove Eriksen har taget et billede af sine rejsekammerater inden afrejse. De ligner klassiske interrailere og har pakket rygsækken med de påsyede dannebrogflag (Tove Eriksen fot. 1978).



De rejste med rygsæk, typisk med et dannebrogflag på, de havde et lidt lurvet udseende og rejste i nogle tilfælde med telt, liggeunderlag, kogesæt og medbragt service. Interrailere var genkendelige i deres "uniform", og både over for andre og over for hinanden markerede de hermed, at de tilhørte samme gruppe. Den "uniform", interrailerne havde, var der også andre grupper, der havde. Det gælder rygsækrejsende generelt, der med forskellige transportmidler rejste rundt i Europa. I den sammenhæng var interrailerne en del af en større gruppe af unge rejsende.

INTERRAILS UDVIKLING SIDEN 1972

Interrailordningen har således eksisteret siden 1972 og er stadig i aktiv anvendelse. I tidens løb er der sket en række justeringer af ordningen, ligesom den generelle samfundsudvikling har skabt ændrede baggrundsvilkår, som også påvirker Interrail – f.eks. den meget billige mulighed for at rejse med fly over de sidste mere end 10 år. Nedenfor har jeg forsøgt at skitsere de 'perioder', der overordnet tegner sig i interrailordningens funktionstid med vægt på de regler og krav, der har fulgt ordningen, og den popularitet og anvendelse, der har kendetegnet den respektive periode.

Interrail fra forsøgsordning til fast rejsetilbud – 1972-1979

Interrail blev skabt af den internationale jernbaneunion (UIC), der bestod af Europas større jernbaneselskaber. Officielt blev Interrail lanceret som et jubilæumstilbud, da UIC havde 100-års-jubilæum i 1972, men Interrail var også jernbaneselskabernes svar på den markant øgede konkurrence fra andre transportformer. Allerede fra slutningen af 1960'erne havde en særlig billet til unge rejsende været i støbeskeen hos UIC. I 1960'erne var solget af internationale ferierejser med tog stagnerende og endda faldende. Jernbaneselskaberne havde formentlig blik for det store, nye ungdomsmarked, der for alvor opstod i slutningen af 1960'erne med ungdomsoprøret. Interrail var tiltænkt dén gruppe fra begyndelsen – og tænkt som et europæisk alternativ til rygsækrejser i Østen. De jern-

baneselskaber, der var med i interrailaftalen, var repræsenteret i den komité, der blev nedsat for Interrail. Det var typisk enten en monopolhavende jernbaneoperatør eller den største operatør i et land, der deltog. For lande med monopolhavende operatører gjaldt det, at interrailkortet kunne bruges på hele landets jernbanenet.¹⁵⁾

I de første år havde Interrail en meget enkel struktur med kun én type billet. Interrailkortet kunne købes af unge under 22 år, og det gjaldt i én måned. I 1972 var 22 lande¹⁶⁾ en del af aftalen, og de unge kunne rejse frit på 2. klasse på deltagerlandenes jernbanestrækninger. Interrailerne skulle dog købe en billet til rejse i deres hjemland – med 50% rabat - og de skulle føre en journal over deres rejse i deres interrailkort.¹⁷⁾ Der var både øst- og vestlande med i aftalen, men allerede i 1973 trak Polen og Østtyskland sig. De kom først med igen efter "murens fald", mens Rumænien og Marokko kom med i aftalen i 1974.¹⁸⁾ I 1972 var der blandt alle deltagerlandene ca. 88.000, der købte et interrailkort. I 1975 var tallet steget til 147.876, og i 1976 var der 181.928 solgte kort.¹⁹⁾ I Danmark blev der det første år solgt ca. 5.600 interrailbilletter.²⁰⁾

Allerede de første år blev mulige modifikationer af Interrail diskuteret, og der skete løbende ændringer. Allerede i 1973 blev aldersgrænsen hævet til 23 år. I de første seks år steg prisen hvert år med en stigning på i alt 85%, hvilket var meget i forhold til den almindelige prisstigning. I Danmark kostede et interrailkort i 1975 685 kr., mens det i 1979 kostede 996 kr. Da der var stor arbejdsløshed blandt unge i midten af 1970'erne, var der flere jernbaneselskaber, der satte sig imod yderligere prisstigninger. Overskuddet fra Interrail blev fordelt mellem de deltagende jernbaneselskaber. Da det ikke blev officielt noteret, hvor interrailerne rejste, var det nødvendigt at skabe et overblik på en anden måde. Interrailerne blev opfordret til, mod en økonomisk refundering (de første år svarende til 5% af billetens pris), at sende deres udfyldte journal tilbage til sælgeren. Samtidig blev en officiel, men gratis, billet udstedt til den første strækning, interrailerne rejste på. En kombination af de to sæt data fordelte overskuddet. I store træk er det stadig gældende.²¹⁾

Inge Nybo Rasmussen tager imod tre franskmænd i det nyåbnede interrailcenter på Københavns Hovedbanegård i 1984. Her kunne interrailerne få hjælp og et hvil inden deres næste togtur (Danmarks Jernbanemuseum).

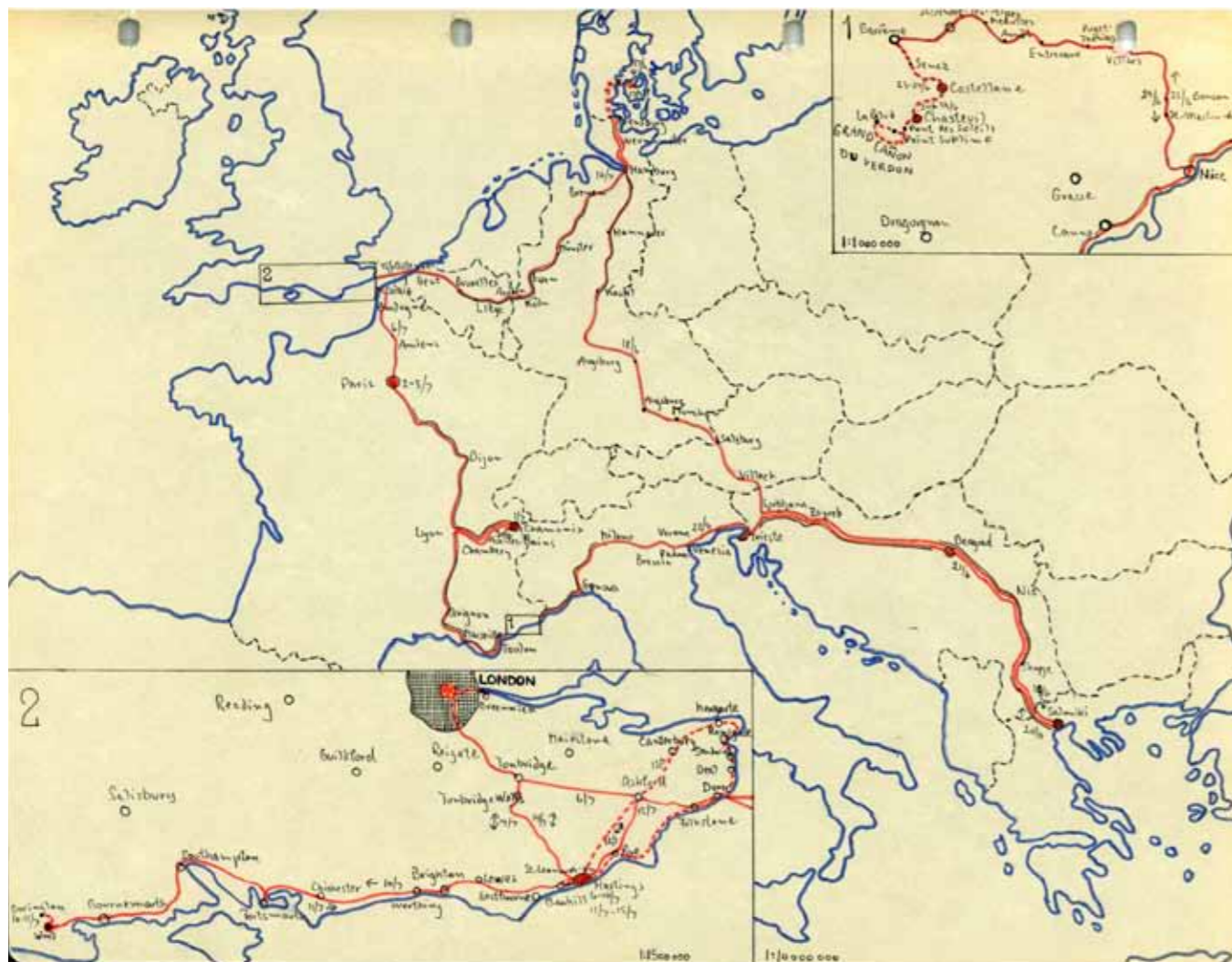
Interrails storhedstid 1979-1993

1980'erne var den periode, da der blev solgt flest interrailkort. En af årsagerne hertil var, at aldersgrænsen i 1979 steg til 26 år. Derudover forblev Interrail stort set uændret, ud over at Tyrkiet (i 1985), Tjekkoslovakiet (i 1990) samt Bulgarien, Polen og Østtyskland (1991) blev en del af aftalen.²²⁾ I 1980'erne blev der solgt ca. en kvart million kort om året,²³⁾ og i 1991 var tallet steget til ca. 360.000. Herefter begyndte antallet at falde, og i 1992 var der ca. 300.000 solgte interrailkort.²⁴⁾ Antallet af solgte billetter i Danmark toppede i begyndelsen af 1980'erne med ca. 30.000.²⁵⁾ Salget faldt lidt i de følgende år, og i midten af 1980'erne blev der solgt godt 25.000 kort pr. år.²⁶⁾

I de bedste interrailår blev der i højsæsonen indsat en særlig interrailvogn på afgang fra København mod Rødby.²⁷⁾ Interrailerne fordelte sig ikke over hele året – stort set alle rejste i sommermånederne, og det var derfor nødvendigt med ekstra vogne. På hovedbanegården i København blev der i 1984 indrettet et område til interrailerne, hvor de kunne opholde sig og få et bad.²⁸⁾ Området var hovedsageligt tiltænkt nordiske interrailere, der skulle fra Sverige, Norge eller Finland over Danmark og sydpå.

Fra begyndelsen af 1990'erne faldt antallet af interrailere betydeligt trods mange nye tiltag. Billige flybilletter samt en trang til og mulighed for at opleve mere eksotiske dele af verden fik de unge til at søge andre rejsemuligheder. I 1993





Søren Østergaard planlagde sin rute inden afrejse i 1972 og indtegnede den på et hjemmegjort kort.

blev den første interrailreform gennemført. Baggrunden var, at de sydeuropæiske lande var utilfredse med fordelingen af overskuddet. De fleste interrailere søgte sydpå, hvilket f.eks. sled på deres vogne. Middelhavslandene Spanien, Italien, Marokko, Portugal samt Frankrig truede med at melde sig ud af samarbejdet. Resultatet blev en prisstigning samt flere varianter af interrailkortet. Nu kunne de unge købe interrailkort, der kun gjaldt til dele eller zoner af Europa. Europa var inddelt i tre zoner, og de unge kunne tilkøbe flere zoner, hvor den tredje zone var billigere end den første. Et globalt kort kunne stadig købes. I 1993 blev interrailkortet også tilgængeligt for alle, da aldersgrænsen bortfaldt.²⁹⁾ Reformen skete ikke som et svar på faldet i antal af rejsende, men på grund af interne stridigheder. På papiret så interrailkonceptet langt mere uoverskueligt ud, og de unge skulle allerede inden afrejse træffe nogle centrale valg. Antallet af solgte kort fortsatte med at falde.

INTERRAIL - EN SÆRLIG REJSEFORM

I de kommende afsnit præsenteres en karakteristik af Interrail, ligesom udviklingstræk skitseres. Hele interrailoplevelsen faldt i tre dele. Inden rejsen var der en form for forberedelse. Forberedelse kunne være mange ting. Kusinerne Anne Mette Ehlers og Malene Botoft forberedte, som omtalt i indledningen, næsten ikke deres rejse, men de havde dog gjort sig overvejelser over, hvad de skulle have med på turen. Kernen i interrailkonceptet er togrejserne, og togrejserne er den anden fase. Interrailere rejste typisk med tog i mange timer og er kommet vidt omkring. I togene havde de forskellige oplevelser. De to kusiner faldt gerne i snak med deres medrejsende, mens andre holdt sig mere for sig selv. Tredje fase er ankomsten til destinationerne og selve opholdet de forskellige steder. Kusinerne lod sig inspirere under rejsen og steg ud af toget og gik derhen, hvor der så spændende ud. Andre er gået mere målrettet efter et overnatningssted eller en bank, hvor de kunne veksle deres rejsechecks. Herunder beskrives de tre faser med udgangspunkt i en analyse af de 21 interviews og det tilhørende kildemateriale.

Kåre Pedersen og hans rejsekammerater indgik et kompromis inden deres interrailtur i 1986. Det blev både til kulturelle oplevelser i Paris og til strandbadning i Spanien (Kåre Pedersen fot.).

Forberedelsen

Det var meget forskelligt, hvor meget og hvor grundigt de 21 adspurgte forberedte deres rejse. Nedenfor inddeles forberedelserne i følgende kategorier: ruteforberedelser, oppakningsforberedelser, diverse studier og øvrige forberedelser, der har med økonomi og forsikringer at gøre. I den sammenhæng vil manglende forberedelser eller få forberedelser være sigende og også give en indikation af rejsens forløb.

Ruteforberedelserne var meget varierende. Søren Østergaard, der var på Interrail i 1972, havde forberedt ruten hjemmefra og sirligt tegnet den ind på et hjemmelavet europakort. Søstrene Hanne og Kathrine Berthelsen, der var på Interrail i 1974, rejste med tre venner, og inden mødtes de og aftalte en overordnet rute og forskellige destinationer. Det var den mest almindelige form. Det var gerne i forberedelsesfasen, at eventuelle forskellige ønsker kom til udtryk. Det gjaldt f.eks. for Kåre Pedersen, der i 1986 var på Interrail med nogle venner, der helst ville dase på stranden. Kåre Pedersen ville derimod også gerne opleve kultur, og der blev indgået et kompromis inden rejsen. Andre havde kun planlagt den første destination. Det gjaldt for Anne Mette Ehlers og Malene Botoft, og det gjaldt også for Remi Carsten Lindby, der i 1986 havde planlagt at tage til Grækenland og drage videre derfra på må og få. Interrail kan i nogle tilfælde sammenlignes med de rundrejser, DSB solgte fra 1889, da DSB hjalp individuelle rejsende med at købe billetter og reservere hoteller. Interrailrejserne begyndte og sluttede også samme sted, og det var op til interrailerne at afgøre, hvor de skulle hen. Interrailerne har formentlig ikke – i modsætning til de rundrejserejsende – fået assistance af DSB til at planlægge turen.

Alle interrailere overvejede i større eller mindre grad deres oppakning. Alle de 21 adspurgte rejste med rygsæk, men det var forskelligt, hvad de i øvrigt havde med. Oppakningen afspejlede også, hvilken type interrailtur, det var. De, der havde mest med, var gerne dem, der havde planlagt at bo på campingpladser. De skulle have både telt, pløkker, liggeunderlag, service og soveposer med. Mange havde ofte også et kogesæt med. De, der rejste flere sammen, kunne fordele disse



ting mellem sig. I den anden grøft var Anne Mette Ehlers og Malene Botoft, der rejste med så lidt som muligt: små rygsække, lette kinasko og kun lidt tøj. Nogle forberedte pakningen nøje. Steffen B. Jensen, der var på Interrail i 1981, 1982 og 1987, samt Marianne Olesen og John Olesen, der var på Interrail i 1986 og 1988, havde udarbejdet detaljerede pakkelister.

Det var kun seks af de adspurgte, der mindes at have læst om de steder, de skulle besøge, inden deres rejse. Det var på trods af, at kun få havde været i Sydeuropa inden deres rejse. De fleste havde holdt ferie i Danmark, Norden eller Tyskland med deres forældre. Interrailerne var altså grønne, når det kom til længere rejser mod fjernere destinationer. Fra 1975 blev der udgivet en egentlig guidebog til interrailere. I Interrailhåndbogen var der både tips og tricks til de rejsende samt korte beskrivelser af de mest populære interrailrejsemål. Gurli Oest, der i 1975 og 1976 var på Interrail med sin søster, havde forberedt sig ved at læse Interrailhåndbogen

Marianne Olesen og hendes kæreste ville sikre sig, at de havde det nødvendige med, og udarbejdede derfor grundige pakkelister inden deres rejser i 1986 og 1988.

Interrail fra (20/7 - 2/8) - 86		15	
	Marianne	John	
✓ Rygsæk	Bergans Viking Junor	Bergans telemark	
✓ Taske	Kammer ks-100e	Kammer ks-100e	
✓ Sovepose	Caravan Skæder	Caravan Skæder	
✓ Brækoverlæb	Caravan Bomuld	Caravan Bomuld	
✓ Liggerunderlag	Spjældersport 9mm	Spjældersport 9mm	
✓ Skoindbakken		Børstel + Børstel + Sigg-splilbol	
✓ Smerlepals		Mar. 1011 Pulveret medel	
✓ Spisebestik	Rustfrit stå 3-delt	Rustfritstål 3-delt	
✓ Kaffetrer.	Enkeltmandstagesæt	Enkeltmandstagesæt	
✓ Krus	Rosti krus + etst. cykelflaske	Rostikrus + cykelflaske	
✓ Kniv	Hjortebær Samar sprødt møg	Spjældersport 9mm	
✓ Hånden		Kadet abba. 22. Et. m. 615 + 2 film	
✓ Lemmerogvar		Tennis TI-100 m. kros	
✓ Lemmerlygte		Borer	
✓ Vasker	X		
✓ Klæder		6stke	

inden rejsen. Søstrene havde desuden kontakten turistinformationer ved nogle af de destinationer, de skulle besøge, og bestilt brochurer. Det fik de tilsendt inden afrejse - fra Athen modtog de endog en brochure på dansk.

Der er en række øvrige forberedelser, som kan samles under betegnelsen praktiske forberedelser. I de første mange år, Interrail eksisterede, var det ikke normalt med kreditkort, ligesom euroen ikke var indført. Mange anvendte rejsechecks, så de ikke behøvede at rejse rundt med kontant valuta. Det gjaldt også de fleste af de 21 adspurgte. Enkelte vekslede penge hjemmefra. Den foranstaltning gjorde, at de fleste på et eller andet niveau må have forholdt sig til, hvilke lande de ville rejse igennem. Ca. halvdelen af de adspurgte mindedes

Annette Bessmann og hendes kæreste forberedte sig på deres rejser i 1974 og 1975 ved at læse Interrailhåndbogen (Interrailhåndbogen, 1975).



at have tegnet en rejseforsikring, og ca. en tredjedel havde købt en eller flere pladsbilletter hjemmefra.

Der kan ikke skitses en samlet tendens for de forberedelser, de 21 adspurgte gjorde sig. Det skyldes, at det er denne del, hvor kildegrundlaget er tyndest. Det er kun hos dem, der har gemt diverse kvitteringer (f.eks. fra rejsechecks og forsikringer) eller guidebøger og pakkelister, at der findes fysiske levn fra forberedelserne. I de fleste tilfælde er det kun interviewene, at der via udsagn giver os et indtryk af forberedelserne. De er usikre, da det afhænger af deltagernes hukommelse - både hvad de kan huske og måske endnu vigtige, hvad de ikke kan huske. Forberedelsesdelen af en interrailrejse har for de flestes vedkommende formentlig ikke sat

sig dybe spor. Det har selve rejsen i langt højere grad. En pointe, der understreger det, er, at de adspurgte kun har vage erindringer om deres forventninger til rejsen, inden de drog af sted, og de fleste giver udtryk for, at de ikke kan huske det. Hvis det drejer sig om årsagen til, at de valgte Interrail (fremfor andre rejseformer), anes en tendens til, at de lægger vægt på, at de ville på eventyr, de ville opleve Europa, og de ville møde mennesker.

De eksisterende kilder har været med til at give et billede af, hvilke typer af forberedelser der har været - og også at nogle har forberedt sig meget grundigt, mens andre ikke har forberedt sig synderligt. Tendensen var, at den, der forberedte sig grundigt, også havde en langt mere styret og organiseret interrailtur.

Togrejserne

Interrails kerneprodukt er (næsten) fri afbenyttelse af deltagerlandenes jernbanestrækninger. Interrailere har gennem årene brugt utallige timer i togkupéer. Eksempelvis kan nævnes, at Kathrine Berthelsen og hendes fire rejsefæller i 1974 brugte 109 1/2 timer i tog på deres 20 dage lange interrailtur. Nogle rejste flere sammen, mens andre rejste alene.

En kupé kan ansues som et lukket rum. Når toget kører, er de rejsende samlet på et relativt lille område med plads til typisk seks-otte personer. Der er nogle givne regler, der skal overholdes. Den, der har bestilt plads, har ret til sit sæde, og man skal kunne fremvise billet. Her præsenteres de 21 adspurgtes rejseoplevelser. Hvad oplevede de? Hvad lavede de? Faldt de i snak med deres medpassagerer? Og var togrejsen blot noget, der skulle overstås, eller var det en del af hele interrailoplevelsen?

Helt kort kan først nævnes, at 20 ud af de 21 adspurgte husker tilbage på deres togture som en central del af interrailoplevelsen, og de associerer turene med noget positivt. Det fremgår af deres interviews, så det er muligt, at togturene i erindringens romantiserende lys virker mere interessante, end de oprindeligt blev oplevet. Interviewene bliver dog ofte bakket op af dagbøger og skriblerier i scrapbøger,

Kathrine Berthelsen, hendes søster og tre af deres venner rejste på Interrail i 1974. De brugte i alt 109 1/2 time på togrejser (Kathrine Berthelsen Schmidts scrapbog).



hvor sjove, anderledes og tankevækkende kupéoplevelser beskrives. Her fremgår det også, at togturene var en central del af hele oplevelsen. Oplevelserne skete ofte i interaktion med andre rejsende - lokale eller andre interrailere (eller andre ferierejsende). En generel tendens var, at der de første år - da der var færre interrailere - var flere, der faldt i snak med lokale, mens det i 1980'erne, da Interrail havde vokset sig stort, var mere normalt at tale med andre interrailere. Der var en tendens til, at interrailerne i den periode direkte op søgte andre interrailere. Det var dog ikke altid praktisk muligt, da rigtig mange tog var overfyldte - det handlede blot om at få en siddeplads. Det var de færreste interrailere, der havde købt pladsbillet på forhånd.

Ib Salomon var på Interrail med sin daværende kæreste i 1972. Af hans dagbog fremgår det, at Interrail var et helt nyt koncept, det var ukendt for nogle - også blandt togpersonalet, og det gav noget besvær. Undervejs faldt de to danskere ofte i snak med lokale. Den 6. juli 1972 beskrev han en rejssituation på vej mod Budapest, hvor han og hans

Hanne Møllegård og Lis Routhe så deres interrailtur i 1976 som et eventyr. De havde både gode og dårlige oplevelser. Her er de endt i en lille græsk by 20 km fra den strand, de gerne ville til (Hanne Møllegård fot.).



Remi Carsten Lindby og hans rejsekammerat mødte Henriette (tv.) og Kristina (th.) på deres interrailtur. Dem hængte de sig på til München. På fotografiet tager de afsked med pigerne (Remi Carsten Lindby, fot. 1987).



kæreste endte i en kupé med en lokal dame: "Den tiloversblevne dame spurgte, hvorfra vi kom. Vi sagde Danmark på et halvt hundrede sprog. Endelig jublede hun – vi var altså tyskere! Vi forsøgte at overbevise hende om, at vi ikke var, og hun pegede nikkende og smilende på Vesterhavet (på vores medbragte kort) og sagde Sortehavet. Så opgav vi. Til gengæld kom vi i snak med en ung ungarsk økonom, som havde set vores små flag på rygsækkene. Han var på vej hjem til Budapest efter tre års arbejde i Østtyskland, og han talte godt tysk og lidt engelsk. Vi fortalte ham lidt om Danmark, og han fortalte en masse om Ungarn og specielt Budapest. Han skrev gode restauranter op og gode vine og madretter. Han hjalp også, da den ungarske konduktør ikke

kendte billetterne og skrev en ungarsk forklaring, hvis vi skulle få mere besvær".

Kathrine Berthelsen beskrev i sin scrapbog, der er skrevet i dagbogsformat, de fem venners rejse gennem Jugoslavien til Athen. De rejste i 1974, og det var stadig lokalbefolkningen, der blev beskrevet: "Hen på eftermiddagen steg vi så på toget til Athen. Det blev et eventyr for sig selv. Siddepladser var der ingen af, og på gangene stod folk pakket som sild i en tønde med deres store madkasser med høns og kaniner, og hvad de ellers havde med, så os var der ingen plads til. Til sidst fandt vi et lille stykke gulvplads, hvor der endnu var frit. Det var på gangen i en godsvogn. Der sad tre af os så, og Sanne og Erik sad på gulvet ved toilettet. Når vi skulle strække benene, måtte vi rejse os op. Det eneste lyspunkt var udsigten, der var fantastisk. Hen på natten fik vi så besøg. Det var en ung tyrker, der sad midt imellem to vogne, der kom krybende ind til os for at bede om et stykke franskbrød. Pålægget havde han selv. Han fik franskbrød, og til gengæld fik vi så en ordentlig bunke nødder af alle mulige slags og en hyggelig samtale". Flere af de adspurgte oplevede på deres rejse gennem Jugoslavien, at togkonduktører og myndigheder optrådte på en anden måde, end vi var vant til herhjemme. Det beskrev Kathrine Berthelsen efter mødet med tyrkeren: "Midt om natten blev vi så jaget ud fra godsvoggen. Nu måtte vi pludselig ikke sidde der længere. Vi måtte dele os og kom så alle til at sove på gulvet i forskellige vogne. Kl. 3 om natten skulle alle folk ud at have vekslet penge, og fire gange var der nogle, der skulle se vores pas, og til sidst en med en seddel, vi skulle udfylde. Vi udfyldte den og faldt næsten i søvn, så kom han selvfølgelig og skulle have den igen. Det var lidt af et mareridt". Der er enkelte tilfælde som dette, hvor togturen blev beskrevet af de adspurgte som en dårlig oplevelse, men det er undtagelser.

Da der begyndte at være flere interrailere og andre ligesindede, var det både i toget og ved destinationerne, at de faldt i snak. De adspurgte, der rejste fra slutningen af 1970'erne og frem, beskrev i interviewene, at de følte en slags fællesskab med de andre interrailere. De var "i samme båd",

og de kunne udveksle erfaringer og give gode råd til hinanden. I nogle tilfælde koblede de sig på hinanden i kortere eller længere tid. Tendensen blandt de 21 adspurgte var, at de, der rejste alene eller to og to, oftere faldt i snak med andre end dem, der rejste flere sammen. Palle Petterson rejste i 1985 alene på Interrail og koblede sig gerne på andre. Den 4. august rejste han med toget mod Grækenlands kyst for at sejle fra Patras til Brindisi i Italien. Han beskrev i sin scrapbog, at han "mødte 2 fyre fra Roskilde og 2 piger fra Hald", og han fortsatte: "Vi rejste sammen i toget og med færgen til Brindisi i Italien. I Brindisi kom vi fra hinanden, men mødte senere hinanden tilfældigt igen, hvorefter vi gik ud for at spise pizza". Mødet med andre rejsende – både i toget og på de forskellige destinationer – fik i nogle tilfælde de 21 adspurgte interrailere til at ændre deres planer. Kusinerne Anne Mette Ehlers og Malene Botoft rejste f.eks. til Tyrkiet fremfor Grækenland, og i 1987 rejste Remi Carsten Lindby og hans rejsefælle til München, fordi de mødte to piger. Der er også eksempler på, at interrailere undlod at stå af et tog, fordi de mødte andre rejsende. Den 11. juli 1981 beskrev Steffen B. Jensen i sin dagbog mødet med to piger i toget fra Brindisi. Hans endestation var oprindeligt Bari med et skift i Monopoli, der ligger 70 km nord for Brindisi. "Opens the door to the corridor. 2 pretty girls. Tina and Iris. They're German. Tina's dark brown and Iris' blond. Was it Monopoly? I missed it. I like the girls, they seem to like me." Han rejste med dem til Milano, hvor han hængte sig på dem resten af dagen.

Toget var ikke kun et sted, hvor interrailere mødte andre rejsende. For mange var det også et (gratis) overnatningssted. Der er enkelte eksempler på, at de 21 adspurgte har bestilt liggevogn, men langt de fleste sov i almindelige kupéer. Ofte kunne sæderne slås ned, så kupéen blev til én stor seng. I 1976 var kæresteparret Karin Lis Hansen og Steen Hausted på Interrail. Deres første destination var Østrig. De var heldige at finde en kupé, der ikke var reserveret, og der satte de sig. Karin Lis Hansen beskrev det i sin scrapbog, dateret til den 3. juli 1976: "Der sad danskere i forvejen, Uffe og Therese. Senere kom der to svenske piger. Da vi skulle sove, slog vi sæ-

derne ned, så vi kunne ligge ned. Mange andre måtte stå op eller ligge på gulvet i gangen". Uffe og Therese slog for øvrigt følge med Karin Lis Hansen og Steen Hausted i flere dage.

Af flere interviews fremgår det, at toget blev et trykt sted, det blev en slags hjem. Det er formentlig en efterrationalisering, og det er usikkert, hvor meget interrailere tænkte over det på selve rejsen. Interrailkortene gav interrailere en frihed til at tage et tog, hvor og hvornår det passede dem, og det må have givet en form for tryghed for nogle. I 1986 var Kåre Pedersen på Interrail med tre venner. Den 22. juli havde de en oplevelse, der skræmte dem. "Det startede søndag aften i Barcelona, hvor vi sad og nød en øl på Ramblaen, da en pusher, som de andre, tilbød de forskellige narkotiske stoffer. Kim var fræk som sædvanlig og ville vide prisen på coke. Det var 8000, og Kim sagde nej. Your price, sagde pusheren, og Kim gik langt ned for at slippe af med ham igen. Han sagde 4000, og pusheren viste med fagter og bevægelser sin mening om

Tove Eriksen købte liggebillet til Athen på sin interrailrejse i 1978. Mange interrailere overnattede dog i almindelige kupéer (Tove Eriksen fot.).



I Lissabon sov Palle Petterson på stationen sammen med en stor flok interrailere på sin tur i 1985. Interrailerne holdt vagt for hinanden, så de ikke blev bestjålet (Palle Petterson fot.).

Kim. Han gik, og vi tænkte ikke videre over det. Så var han der pludselig igen, og nu var prisen 4000 pesetas. Kim sagde, at han ikke ville købe, og nu gik fyren helt amok. Det endte med, at vi måtte løbe for livet, da pusheren havde hånden klar på kniven. Kim og Dorthe løb først, dernæst Preben og jeg. Jeg kom ikke i samme retning som de andre, da to af hans venner stod i vejen. Jeg takkede for, at jeg havde studeret bykort, mens vi var her. Jeg løb op ad Ramplaen, mens folk stirrede. Et stykke oppe begyndte jeg at gå, smuttede over en vej og ind i en sidegade. Jeg gik så i en firkant om mod havnen, og dernæst igennem diverse pusherkvarterer for at komme tilbage til hotellet. Preben var ikke på værelset, så jeg gik ned til Kim, hvor de alle 3 sad. De åndede lettet op, da jeg kom. De havde mørklagt værelset, og vi sad der et stykke tid og lyttede, om vi var blevet forfulgt. Vi blev enige om at forlade kvarteret hurtigst muligt næste morgen. Jeg sov elendig den nat. Der blev altså ikke nogen sight-seeing i Barcelona, idet vi tog metroen til den store banegård, hvor vi op-



holdt os resten af dagen, til vi tog af sted mod Cerbiere ved 1630-tiden". Gruppen rejste med toget så hurtigt som muligt og tidligere, end de havde regnet med. I interviewet forklarede Kåre Pedersen, at de associerede toget med et sikkert sted.

De 21 adspurgte havde altid besluttet sig for en destination inden deres næste togtur. Destinationen blev skrevet i deres interrailkort, og planen blev i langt de fleste tilfælde overholdt. Steffen B. Jensen forlængede sin rejse, da han drog med pigerne til Milano, og i den forbindelse opdaterede han sit interrailkort. For mange var interrailkortet formentlig med til at fastlåse deres rejse til mere klassiske destinationer. Interrailerne kunne godt bruge andre transportmidler, og det gjorde de også i nogle tilfælde, f.eks. når de gerne ville ud til kyster og øer, hvor der ikke gik tog. De fleste rejste dog til kendte storbyer eller overrendte strande, men der var selvfølgelig også stop på utraditionelle steder. I 1976 stod veninderne Hanne Møllegård og Lis Routhe af i den lille græske by Katarini. De ville gerne ud til kysten, men de blev overraskede, da det gik op for dem, at byen lå 20 km fra stranden. I andre tilfælde er planer blevet ændret i sidste øjeblik. De impulsive kusiner Anne Mette Ehlers og Malene Botoft sad på banegården i Milano og var på vej til Amsterdam: "Vi kiggede for sjov på afgangstiderne. Skal vi ikke tage til Paris. Hvornår går der et tog? Se, kl. 18.05. Fedt nok, det er suverænt". Og så rejste de til Paris. Der var en høj grad af fleksibilitet for interrailerne, men det kan ikke sammenlignes med f.eks. en bilferie, hvor man langt lettere kan justere sin rute efter specifikke situationer.

Kilderne og interviewene siger langt mere om togrejserne end om forberedelserne til interrailturen. De giver også et klarere billede af Interrail som en særlig rejseform – og en rejseform, der udviklede sig over tid. I de første år var formen ikke fastlagt. Det var interrailerne selv, der var med til at definere togturenes rolle for deres interrailoplevelse, og jo flere interrailere der var, desto mere defineret blev rejseformen. Da der i sidste halvdel af 1970'erne begyndte at være mange interrailere, talte de gerne med hinanden og opsøgte hinanden i togene, når det var muligt. De gav hinanden tips

Mange interrailere kreerede en scrapbog efter deres rejse. Anne Mette Ehlers har her skrevet om deres beslutning om at tage til Paris i stedet for Amsterdam (Anne Mette Ehlers' scrapbog).



og tricks og fortsatte måske endog videre sammen efter togrejsen. Det var sjældent, at den fleksibilitet, som interrailkort gav, blev benyttet på selve togturene. Det blev oftere udnyttet inden rejserne, hvor interrailerne besluttede sig for, hvor de skulle hen. Netop interrailkortet er et af de elementer, der adskilte interrailere fra andre rygsækrejsende.³⁰⁾ Interrailerne havde med kortet en sikkerhed for, at de kunne rejse overalt, hvor jernbanen var. De var ikke afhængige af andre transportmidler, og de behøvede ikke at have andre transportudlæg. Interrailkortet gav også en tryghedsfølelse. Hvis interrailerne ikke brød som om at være et sted – eller blot gerne ville hurtigt videre – så kunne de stige på et tog.

Ankomsterne

På banegårde og stationer³¹⁾ begyndte og afsluttede interrailerne deres togtrejser. I nogle tilfælde markerede banegårde også ventetid mellem to afgang. På de mange fotografier, som de 21 adspurgte interrailere har taget, var der en del fra banegårde. Billederne vidner om, at interrailerne gjorde

ophold her i kortere eller længere tid. Nogle gange slog de deres liggeunderlag ud, andre gange sad de og spillede på guitar, og andre gange igen slog de sig ned mellem andre unge rejsende og dannede en stor flok. Nogle har nævnt – både i interviews og i deres scrapbøger og dagbøger – at ventetiden kunne være lang, og at der var tog, der var forsinkede. De fleste beskrev dog tiden på banegårde positivt. Generelt havde de adspurgte interrailere let ved at finde deres tog samt at aflæse afgang- og ankomsttider. Det almindelige var, at de adspurgte gerne ville se så mange byer og lande som muligt. 13 af de adspurgte nåede til Grækenland, og derefter rejste de fleste til Italien, hvorefter nogle drog videre mod Spanien, mens andre begyndte deres rejse nordpå, hvor Paris og Amsterdam var hyppige rejsemål. Af de 21 adspurgte rejste 18 "med uret" ned gennem Europa, typisk med Wien eller Grækenland som første destination og derfra videre vest på.

Banegårde blev også brugt som overnatningssteder. Det gjaldt for omkring halvdelen af de adspurgte – typisk dem, der rejste fra slutningen af 1970'erne og frem – men der skete

Vi venter på toget og underholder imens os selv med smukke viser... Perpignan banegård. Britt og Susanne.



et skift i midten af 1980'erne. De første år kunne interrailere sove i ro og mag på banegårdene, men fra midten af 1980'erne blev de ofte smidt væk af personalet. Det skete typisk ved, at interrailerne blev spulet med store vandslanger. I sin dagbog skrev Marianne Olesen den 3. august 1986, at "Venedigs priser er VILDT voldsomme, så vi måtte nødvendigvis sove på gaden, men foran stationen blev man jaget væk, bagved ligeså". Interrail var på sit højdepunkt i 1980'erne, og interrailerne fyldte godt på perroner og i banegårdshaller.

Det første, de 21 adspurgte gjorde, efter de forlod banegårdene, var gerne at finde deres overnatningssted (medmindre de skulle rejse videre samme dag). Da Interrail blev et større fænomen, begyndte der at stå repræsentanter fra diverse overnatningssteder på banegårdene. Langt de fleste af de adspurgte var ikke interesserede. Enten havde de allerede besluttet sig for et overnatningssted, eller også ville de blot selv finde et sted, der typisk var billigere. Pia Pedersen, der var på Interrail første gang i 1982, beskrev i sin scrapbog, at der allerede i toget var sådanne sælgere. Sælgerne stod på toget ca. 20 km før de større byer og delte hotelfoldere ud. "Vi valgte dette hotel [hotellets brochure vises i scrap-

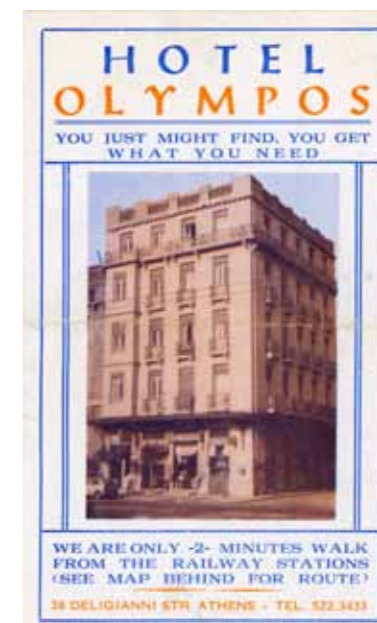
bogen] som lå lige ned til banegården og hovedgaden, så vi måtte have køkkenrulle i ørerne for at holde larmen ud". Der var andre end Pia Pedersen, der overnattede på hotel. Tendensen blandt de adspurgte er, at der i 1970'erne var flere, der sov på hotel, end i de efterfølgende år. Ud over at overnatte i toget og på banegårde var der også nogle, som sov på stranden. Af andre almindelige overnatningssteder skal nævnes campingpladser, vandrerhjem, på taget af hoteller i Athen (det gjaldt for en håndfuld af de adspurgte) og på færgen mellem Brindisi og Patras. Som nævnt havde mange allerede inden ankomsten besluttet sig for, hvor de ville overnatte. Andre gange blev beslutningen taget undervejs på togturen eller umiddelbart efter ankomsten. Nogle gange fulgte grupper af interrailere til overnatningssteder. Annette Bessmann og hendes kæreste skulle den 30. juni 1975 fra Genova til Barcelona. På banegården i Genova mødte de fire danskere. Annette Bessmann beskrev det i sin dagbog: "Kl. 22 gik vi op på banegården, hvor vi kom i snak med to drenge fra Esbjerg (Jesper og Søren), vi havde mødt dem før (da vi vekslede penge). Senere kom vi i snak med 2 danske piger fra Sorø. [...] Kl. 23.00 kom toget, og det endte med, at vi seks danskere kom i samme kupé. De 2 drenge og os bestemte,

Et klassisk billede af interrailere, der venter på toget. Flere havde guitar med til underholdning og tidsfordriv. Her på Perpignan Banegård i 1996 (Line Mex-Jørgensen fot.).



Susanne Carlsen og hendes fire veninders hovedmål var den græske festø los. Her var de hver aften på bar og nåede på deres 12 dage lange ophold i 1991 at få en yndlingsbar (Susanne Carlsen fot. og visitkort fra Satisfaction Bar).

Mange interrailere har oplevet, at der stod repræsentanter fra overnatningssteder klar, når de stod af toget et nyt sted. Mange undgik dem dog og fandt selv et sted at sove. Denne brochure fik Pia Pedersen i toget allerede inden ankomsten til Athen.



at vi ville bo på samme campingplads. De havde fået at vide, at der lå en billig en lige uden for (2 km.) Barcelona. Ved 1.00 blev der ro i kupéen".

Interrailernes tendens til at samle sig på banegårde, følges til overnatningssteder og rejse sammen i toget har muligvis haft en selvforstærkende effekt. Ifølge Palle Petterson skabte interrailerne selv nogle særlige rejsemønstre, hvor interrailernes ruter samt de steder, de overnattede, endte med at ligne hinanden, fordi de fik råd fra andre og selv videregav de samme råd. De oplevelser, interrailerne havde på deres destinationer, varierede naturligvis, som det gælder for alle typer af rejser. For nogle var det overordnede mål for interrailturen daseferie eller strandferie, mens det for andre var storbyer og kulturelle oplevelser, der var ønsket. For langt de fleste af de adspurgte blev interrailturene en kombination af begge dele. Der var både strandtid og kulturtid. Det gjaldt endog for fem veninder, der havde fest-øen los som hovedmål i 1991. Susanne Carlsen beskrev i interviewet, at de skulle til los og feste, men først rejste de dog i en anden retning. Deres interrailrejse begyndte i Paris, hvor de skulle se Eiffeltårnet. To rejser adskilte sig dog fra denne trend. Det gælder kusinerne Anne Mette og Malene samt Line Mex-Jørgensen, der var på Interrail i 1996, 1997 og 1998. De ville se det, de andre ikke så, og gik bevidst efter steder og oplevelser, der skilte sig ud. De skulle i hvert fald ikke på museum!

Sidste punkt angående ankomststederne omhandler den tid, interrailerne var på de forskellige destinationer. I nogle tilfælde – de færreste – var interrailerne blot nogle timer et sted, inden de drog videre. I sådanne tilfælde var det typisk, fordi de ventede på et tog, der kunne bringe dem videre, men ikke desto mindre opfatter de i dag de steder som steder, de besøgte på deres rejse. Den typiske længde for et ophold var alt fra én overnatning til tre-fire dage. Dette mønster gjaldt



Remi Carsten Lindby skuer ud over det græske landskab i 1987. Rygsækken med dannebrogstegnet er pakket, og han er klar til at opleve Europa og møde nye mennesker (Remi Carsten Lindby fot.).

for førstegangsterrailere og falder fint i tråd med, at de ville opleve meget. Syv af de adspurgte var af sted flere gange, og fem af dem slappede langt mere af på deres anden eller tredje tur, og de havde ikke så travlt med at se mange steder. Det var f.eks. tilfældet for Marianne Olesen og hendes kæreste. I 1988 var de af sted for anden gang, og denne gang var destinationen kun Portugal.

Kildematerialet og interviewene giver – som ved togturene – et bredt indblik i de 21 adspurgtes ankomster til destinationerne samt deres ønsker til oplevelser. Den overordnede tendens var, at terrailere levede under langt mere ordnede forhold i de første år. De ankom til destinationerne og gik typisk mod et etableret overnatningssted som det første. Det kunne være campingpladser, vandrerhjem og hoteller. Fra slutningen af 1970'erne og ca. 10 år frem var det meget almindeligt for terrailere at sove på strande, banegårde, på taget af hoteller og andre steder. Disse overnatninger blev suppleret med overnatninger på etablerede steder. I forhold til de oplevelser, terrailere havde, var det oftest en blanding af storbyferie med vægt på kulturelle oplevelser samt daseferie med sol og strand. Først fra begyndelsen af 1980'erne begyndte flere og flere at vægte daseferie højere end kulturelle oplevelser, og mange af terrailere begyndte at tage til græske øer for at feste igennem.

Afslutningsvis gøres et forsøg på at tegne et billede af terrailernes efterbearbejdning af rejsen. Hvilken betydning fik deres terrailtur for dem? Og lærte de noget af deres rejse? Disse spørgsmål kan relateres til den eksisterende litteratur om Interrail. Flere af de adspurgte nævnte et terrailfællesskab, hvor man har holdt sammen. Det gælder f.eks. Palle Petterson, der beskriver, at terrailere hjalp hinanden og sørgede for hinanden. Rejseformen kan i den sammenhæng anskues som et særligt fænomen og en rejseundersubkultur, som Scönnhammer beskriver det. De adspurgte gav ikke direkte udtryk for, at deres terrailtur gav dem en følelse af at være europæere, som Hartmann vurderede gjaldt for svenske terrailere. Men de fleste lægger dog vægt på elementer, der i nogen grad har relation til at føle sig som europæere.

Via deres terrailtur mødte de adspurgte mange mennesker, og den gennemgående konklusion er, at mennesker – på tværs af de europæiske landegrænser – er flinke og hjælpsomme. De fandt ud af, at der generelt ikke var stor forskel på europæerne. Det, der har haft størst betydning for størstedelen af de adspurgte, var dog noget andet. For manges vedkommende var terrailturen deres første lange og selvstændige rejse til udlandet, og den gennemgående tendens var, at deres terrailtur gav dem blod på tanden til mere, og at terrailturen var med til at forme deres rejseliv de følgende år.

KONKLUSION

Gennemgangen giver basis for en karakteristik af Interrail som rejseform. Kilderne giver klart indtryk af, at rejseformen ændrede sig over tid. Samtidig er kildegrundlaget fra midten af 1990'erne og frem for tyndt til, at man for alvor kan sige noget om rejseformens særlige karakteristika i den periode.

Interrail var en meget individuel rejseform. Det var helt op til den enkelte, hvor meget man ville planlægge hjemmefra, og hvor impulsiv man ville være undervejs på rejsen. Terrailere havde typisk gjort sig nogle overvejelser over, hvilke steder de gerne ville hen. Planen kunne blive ændret undervejs, men tendensen var, at der var en overordnet rute hjemmefra. Der var selvfølgelig afvigelser fra dette. Terrailere rejste i en særlig "uniform". En rygsæk med dansk flag og – som rejsen skred frem – lidt nusset, slidt tøj. Nogle havde liggeunderlag, telt og sovepose med, men det var mindretallet. En stor del af de adspurgte følte et terrailfællesskab på deres rejse, hvor andre terrailere blev anskuet som ligeindede, man kunne slå følge med, få tips og tricks af samt sove med på banegårde, på strande og i kupéer. I denne periode talte terrailere oftere med hinanden fremfor med lokale. I mange sammenhænge lignede terrailere andre unge på rejse. Her tænkes især på andre rygsækrejsende, der har rejst Europa tyndt. For de andre var toget dog typisk blot en ud af flere transportformer. Den store forskel var, at

interrailerne havde interrailkortet. Med det kunne de rejse frit med toget – de kunne nærmest bo i toget. I kilderne er der en underliggende tendens til, at toget blev en slags hjem for interrailerne, hvor de kunne sove og spise, og et sikkert sted, som de altid kunne ty til.

Der kan konstateres en udvikling over tid. I de første år rejste interrailerne generelt under mere ordnede forhold. De havde planlagt mere hjemmefra, og de boede typisk etablerede steder. De var også mere ”ensomme” på deres rejse. Der var ikke så mange andre interrailere (eller unge), som rejste endnu, hvilket også havde betydning, da de derved ikke havde samme fællesskabsfølelse og var mere på egen hånd. 1980’ernes og begyndelsen af 1990’ernes interrailere rejste mere primitivt, og målet var ofte sol, strand og fest kombineret med nogle enkelte kulturelle oplevelser. I de første år lå vægten langt mere på kultur og museer.

LITTERATUR

Christensen, Lars Bjarke, *Rundrejsebureauet – ferierejser med tog og historien om DSB’s rejsebureau*, Tog i tiden, Danmarks Jernbanemuseum, 2012.
 Fernandes m.fl., *Evaluation of the Interrailers’ Satisfaction Regarding the Tourism Services and Activities in Italy, Greece and Croatia*, s. 59-77 i Á Matias, P. Nilkamp and M. Sarmento (red.) *Quantative Methods in Tourism Economics*. Berlin, Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2013
 Hartmann, J., *The Significance of Youth Mobility and Travel in Western Europe: The Case of Sweden*, i CYRCE (red.) *The Puzzle of Integration*. Berlin: de Gruyter, 1995, s. 63-74.
 Jensen, Tranberg Martin m.fl., *A multisensory phenomenology of interrail mobilities*, *Annals of Tourism Research*.
 Jensen, Tranberg Martin m.fl., *Staging interrail mobilities*, *Tourist Journal*, juli 2015.
 Johnson, J., ‘Euro-Railing: A Mobile-Ethnography of Backpacker Train Travel’, i K. Hannam and A. Diekmann (red.) *Beyond Backpacker Tourism – Mobilities and Experiences*. Bristol: Channel View Publications, 2010, s. 102-25.
 Klingbeil, P., ‘Backpacker’s Rail Card: Passport to Europe’, *Forum: Council of Europe 2*, 1994, s. 24-25.
 Kopper M. Christopher, *The Breakthrough of the Package Tour in Germany*, *Journal of Tourism in History*, 2, 2010, s. 23-38.
 Poulsen, John (m.fl.), *Internationale tog via Rødby Færge*, Banebøger, Smørum, 1998.
 Walton, K. John, *The Origins of the Modern Package Tour? British Motor-Coach Tours in Europe, 1930-1970*, *Journal of Transport History*, 3rd ser., 32, 2011, s. 149-163.
 Schiefelbusch, Martin, *Trains across borders. Comparative studies in international cooperation in railway development*, Nomos, Baden-Baden, 2013.

Schönhammer, R., *‘Interrail: Zur Phänomenologie des Jugendtourismus’*, i J. Kagelman og S. Granzow (red.) *Tourismwissenschaft: soziologische, sozialpsychologische und sozialanthropologische Untersuchungen*. München: Quintessenz Verlag, 1993, s. 127-43.
 Webmaster, <http://www.standby.dk/df8a9cf8c0ba25aee84f0c64d15ccc5f75f45d8d/>, citeret den 24/9 2016.
 Wridt, Søren m.fl., *Inter Rail Håndbogen*, Melgaard, 7. udgave, Mogsø, 1986.

NOTER

- Der er gennemført i alt 21 interviews. I tre tilfælde er to rejsefæller blevet interviewet sammen. På trods heraf henvises der efterfølgende til de 21 adspurgte. Se appendiks, hvor de 21 præsenteres.
- Scrapbøgerne blev gerne udarbejdet af interrailerne kort efter rejsens gennemførelse, mens interviewene blev gennemført i 2016 – ofte mange år efter selve interrailrejsen. Dagbøgerne er for de flestes vedkommende skrevet relativt kort efter oplevelserne, mens interrailturen stadig var i gang. Interrailkortene er anderledes, da interrailerne heri skulle notere deres afgangs- og ankomststed og -tid for alle deres togture. Det betyder, at vi i de tilfælde, interrailkortene er gemt, har de eksakte oplysninger.
- Schiefelbusch, 2013, s. 44 ff.
- Christensen, 2012, s. 57.
- Webmaster, 2016, www.standby.dk
- I dag Eurail.
- Schiefelbusch, 2013, s. 263.
- Ibid., s. 259 ff.
- Ibid., s. 260.
- Ibid., s. 259 ff.
- Poulsen, 1998, s. 32.
- Schönhammer, 1993, s. 127.
- Ibid. s. 128 ff, 138, 140.
- Hartmann, 1995, s. 63 ff.
- Schiefelbusch, 2013, s. 65 ff., 259 ff.
- De deltagende lande i 1972 var Belgien, Danmark, England, Finland, Frankrig, Grækenland, Holland, Irland, Italien, Luxembourg, Jugoslavien, Nordirland, Norge, Polen, Portugal, Spanien, Sverige, Schweiz, Vesttyskland, Østrig, Østtyskland og Ungarn.
- Schiefelbusch, 2013, s. 266.
- Ibid., s. 268.
- Ibid., s. 279.
- Poulsen, 1998, s. 32
- Schiefelbusch, 2013, s. 264 ff.
- Ibid., s. 273.
- Wridt, 1986, s. 9.
- Schiefelbusch, 2013, s. 268, 279.
- Poulsen, 1998, s. 32.
- Wridt, 1986, s. 9.
- Ibid., s. 23.
- Poulsen, 1998, s. 34.
- Schiefelbusch, 2013, s. 273.
- På nær Eurailpass-holdere.
- Herefter blot banegårde.

APPENDIKS

Data for de interviewede interrailere

Navn	Rejseår	Alder	Rejsefæller	Rute (1. rute, hvis flere ture)
Anne Mette Ehlers og Malene Botoft	1986	A 16, M 17	2 (kusiner)	Tyrkiet, Athen, Rom, Venedig, Milano, Paris, Amsterdam
Annette Bessmann	1974, 1975, 1979	18	2 (kærester)	Wien, Krk, Savona, Marseille, Paris, London, Achen
Grete Eriksen	1994, 1995	53	2 (gift)	Budapest og Prag
Gurli Øest	1975, 1976	20	2 (søskende)	Wien, Athen, Napoli, Rom, Pisa, Genova, Marseille, Schweiz, Paris
Hanne Berthelsen og Kathrine Berthelsen	1974	H 19, K 16	5 (søskende og venner)	Krk, Athen, Rimini, Bern
Hanne Møllegård og Lis Routhe	1976	H 21, L 20	2 (veninder)	Wien, Budapest, Rumænien, Thessaloniki, Athen, Rom, Marseille, Paris, Amsterdam
Ib Salomon	1972	20 (19)	2 (kærester)	Berlin, Warszawa, lille by i Tjekkoslaviet, Budapest, Jugoslavien, Beograd, Schweiz, Paris
Karin Lis Hansen og Steen Hausted	1976	K 17, S 21	2 (kærester)	Grækenland, Italien, Østrig
Kirsten Højte	1976	21	4 (veninder)	Tyskland, Østrig, Jugoslavien, Grækenland, Italien, Schweiz
Kåre Pedersen	1986	22	2 (4) (venner)	Amsterdam, Bruxelles, Paris, Spanien, Rivieraen, Nice
Line Mex-Jørgensen	1996, 1997, 1998	18	3-2-2 (veninder)	Vestlige del af Vesteuropa: Tyskland, Holland, Belgien, Luxembourg, Frankrig
Marianne Olesen	1986, 1988	19	2 (kærester)	Athen, Peloponnes, Korfu, Venedig, Milano, Paris, Amsterdam
Nanna Lyby	1975	19	2 (veninder)	Wien, Krk, Padua, Milano, Genova, San Remo, Basel, Zürich, Tours, Paris, Bruxelles, Amsterdam
Palle Petterson	1985	17	Alene	Grækenland, Italien, Portugal, Spanien, Marokko, Frankrig, Holland
Pia Pedersen	1982, 1983, 1986	22	2 (veninder)	Athen, Kefalonia
Remi Carsten Lindby	1987, 1989	21	4-2(venner)	1987: (Kort ophold i Bologna) – Firenze – Rom – Sikintos (ø) – Athen – herfra ikke noget planlagt, men det blev – München (fulgte to piger) – Paris – Lyon (med hurtigtog og tilbage) – Paris
Steffen B. Jensen	1981, 1982, 1987	20	Alene	Athen, Patras, Milano, Genova, Pisa, Rom, Orviets, Paris, London, Amsterdam
Susanne Carlsen	1991	17	5 (veninder)	Paris, Venedig, Ios, Milano
Susanne Kabell	1975, 1977	20	2 (søskende)	Wien, Verona, Innsbruck, Zürich, Savona, Finale Marina, Alassio, Finale Marina, Nice, Avignon, Bordeaux, Bruxelles, London, Plymouth
Søren Østergaard	1972, 1973	19	2-1 (venner)	Østrig, Grækenland, Italien, Frankrig, Monaco, England, Belgien
Tove Eriksen	1978, 1982, 1984, 1985	19	2-4 (kæreste og venner)	Athen, Korfu, Napoli, Rom, Firenze, Verona

SUMMARY

Interrailing around Europe

Since 1972, thousands of young Danes have packed their rucksacks and travelled around Europe with an Interrail Pass in their pockets. For many, it was their first long journey. The European railway lines made a network for the young people to travel on and many spent a great deal of their trip on trains. On many sections, Interrailers could just get on a train and continue their journey. The degree of planning was a matter for the individual and the same applied to the times of the day/night that they wanted to travel, the types/places of accommodation that they chose, the hours they spent travelling, the destinations that they selected and much else. Interrailers would tailor their journeys as they pleased.

In a way, we all know about Interrail, but at the same time, practically nothing has been written about this mode of travel from a historical perspective, even if it is an activity that has been taking place for more than 40 years and brought several million young Europeans on to the rail networks of Europe. The article deals with the first 25 years of Interrail's history and focuses on Danish Interrailers. The objective is to gain a better understanding of interrailing as a travel mode and to explore whether interrailing developed over time. The reason that the article has not been carried through to the present day is that Interrail had a relatively brief golden age up until the early 1990s when numbers of Interrailers fell.

Attempts have been made to find relevant statistics, but it would seem that no statistics exist on Danish interrailing. This means that it is difficult to produce a general portrayal of Interrail through the years. Instead, the source material of the article was comprised of predominantly 21 former Interrailers' Interrail maps, diaries, scrap books, personal maps with drawn-in routes and current in-depth interviews. This material has not previously been available.

INTERRAILER CHARACTERISATION AND BACKGROUND INFORMATION

Interrailers often had physical characteristics that made it quite easy for them to recognise each other. They travelled with backpacks, typically with sewn-on Danish flags, looking a little scruffy; some Interrailers would also be bringing their own tents, sleeping mats, stoves and crockery. Interrailers were recognisable by their "uniform", communicating both to others and among themselves that they belonged to the same group.

An Interrail Pass was valid for a month and pass-holders could travel on participating countries' railway lines. Sales of Interrail Passes rose through the 1970s. In the mid-1980s, around a quarter of a million Europeans bought Interrail Passes, and sales peaked in 1991, when some 360,000 Passes were sold. In subsequent years, annual sales fell steadily to 300,000 Passes.

Interrail rules changed over the years. In 1972, the age limit was 21, but already in 1973, it rose to 23 and in 1979, it rose once more to 26. In 1993, the Interrail Pass was made available to anyone, as the age limit was scrapped, and the same year saw the launch of an actual reform of the Interrail concept with several types of passes being made available. Now, Interrailers could buy Interrail Passes that were only valid for certain parts or zones of Europe. Europe was divided into three zones; you could gradually add more zones to your Pass and the third zone was cheaper than the first. A Global Pass was also still available.

INTERRAILING AS A TRAVEL MODE

The article is divided into three main sections, reflecting the three phases of every Interrail trip. The first was the preparation phase. The length of this phase varied from person to person, as some Interrailers made meticulous plans, while others made practically no plans. The core of the Interrail concept is the train journeys and they constitute the second phase. Typically, Interrailers travelled by train for many hours and they

came far and wide. They had many different experiences on the trains. The third phase is arriving at the destinations and staying at the different locations. The main conclusions of the article are summarised below.

It was not possible to outline an overall trend regarding the preparations undertaken by the 21 respondents. The reason is that it is for this phase that the source material is the weakest. Only Interrailers who have kept various receipts (e.g. from travellers' cheques and insurances) or those who have kept guidebooks, packing lists or other similar items have any physical remnants from their preparations. In most cases, only the interviews provide any information about the preparations. Such statements are open to question, as they depend on the respondents' memory – both what they can remember and, perhaps, more importantly what they cannot remember. For most Interrailers, the preparation phase has probably not left a lasting impression on them. However, the trip itself generally has. The existing sources have contributed to providing a picture of the types of preparations that were made – and also that some made meticulous preparations while others prepared very little. The tendency was that the Interrailers who prepared thoroughly had more structured and well-organised trips.

The sources and the interviews provide a great deal more information about the train journeys. They also provide a clearer picture of interrailing as a particular mode of travel – and one that developed over time. During the first few years, the format was not fixed. Interrailers contributed to defining the role of the train journeys for their Interrail experience, and the higher the number of Interrailers, the more defined the travel mode became. When numbers of Interrailers rose dramatically in the latter half of the 1970s, Interrailers started looking for each other on trains to exchange experiences and share tips and tricks. Sometimes, they even travelled on together after the train journey. It was rare that the flexibility provided by the Interrail Pass was utilised on the train journeys themselves. It was more often utilised before depart-

ure when Interrailers decided where they were going. The Interrail Pass gave holders the security that they could travel anywhere, provided they could travel by train. They were not dependent on other modes of transport and would not have to spend any further on transport. The Interrail Pass made Interrailers feel safe. If they did not like staying in a particular location – or if they simply wanted to move on quickly – all they had to do was to get on a train.

As with the train journeys, the source material and interviews provided a broad insight into the respondents' arrival at their destinations and what they hoped to experience. The overall trend was that in the early years, Interrailers would be fairly conventional and stay in proper places of accommodation. They arrived at their destinations and typically sought out an established place to spend the night as the first thing to do. The types of accommodation ranged from campsites to hostels and hotels. However, by the end of the 1970s and over the next decade or so, it became quite common for Interrailers to sleep on beaches, in railway stations, on the roofs of hotels and other unconventional places, though they tended to intersperse such nights with stays in more traditional types of accommodation. With regard to the experiences that the Interrailers had, it was most often a mixture of a city holiday focusing on cultural experiences and a beach holiday with sunshine and sangria. It was not until the early 1980s that more and more Interrailers prioritised a beach holiday above cultural experiences, and from the mid-1980s, many Interrailers started going to the Greek islands to party non-stop.

As a travel mode, interrailing changed over the years. In the early years, the numbers of Interrailers (or other young people travelling) were still quite low, which meant that they did not have any real sense of community and were left to sort out things on their own. When numbers of Interrailers increased, they started sharing their experiences, helping each other out and travelling in groups. As a consequence, many Interrailers travelled to the same locations and chose accommodation favoured by other Interrailers.