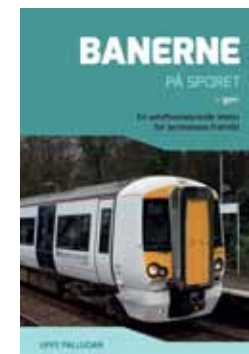


# ANMELDELSER

Uffe Palludan, *DSB af sporet*.  
Palludan Fremtidsforskning, 2014.  
ISBN 978-87-7082-477-4. 270 sider,  
enkelte illustrationer, 348 kr.

Uffe Palludan, *Banerne på sporet igen*.  
Palludan Fremtidsforskning, 2015.  
ISBN 978-87-7082-512-2. 250 sider,  
enkelte illustrationer, 348 kr.



I efteråret 2013 gik de danske litteraturanmeldere amok over en ny lysende komet på den danske digterhimmel. Medierne gik i selvsving. Og mange danskere med. Over 100.000 eksemplarer blev i løbet af få måneder langet over boghandlernes diske af den senere så skandaleombruste digter Yahya Hassans digtsamling. Med sin mellemstilige baggrund kombineret med en utraditionel navlebeskuende, selvkritisk digtning og nærmest messende oplæsninger af egne værker var der skabt en figur, som var "gefundenes Fressen" for de danske sommerrevyer. Et andet emne, som fyldte meget i mediernes sendetid og spalteplads det år, var IC4-skandalen. I lighed med tidligere år var indkøbet af en større mængde italiensk producerede togsæt til den danske landsdelstrafik et emne, som var leveringsdygtig i nye fortællinger til den samlede skandale om et tog, der kun vanskeligt kunne køre. Mere end noget andet har IC4-toget været med til at præge DSBs image de sidste mange år. Det var derfor naturligt, at såvel Yahya Hassan som IC4-skandalen kom med i årets sommerrevyer i 2014. I Cirkusrevyen lod man skuespilleren Ulf Pilgaard optræde som Yahya Hassan i en parodi af en digtoplæsning med en tekst af forfatterne Vase og Fuglsang. I den hassanske, lidt hakkende stil med et ikke helt grammatisk fejlfrit dansk lød det fra scenekanten: "Du er en fremmedelement i Danmark-land. Utilpasset og ubrugelig. Hadet af alle. Du er IC4-tog.

Dig, du er omsider opgivet af dansk system, som en afsporet Gellerup-plan. Dig, du har misbrugt skatpenge, som en lang vantro sugerør i statskassen. Som en utro luder fra italiensk togfabrik. Mig, jeg træder ind i dig, traptrin brækker af, griber gelænder, gelænder brækker af. Trykker på lyskontakt, lokum skyller ud. En pøl af pis, som Danmark-land har skyllet milliarder ud på dit pis. Mig, jeg tramper i gulv af vrede, førerhus knækker af. IC4 nu er du omskåret, som min lillebrors tismand, som en uintegreret, multikulturel utopi. Farvel IC4-tog, farvel spagettiperkere".

Selvom mange af revyens gæster grinede med på parodien, så var teksten også en bidende og kritisk kommentar til den største trafikpolitiske skandale i nyere tid. Det er altid nemt at være bagklog, men det er vist de færreste, som ikke vil være enig i, at IC4-togene har været et fejlkøb. En skandale, som har fulgt DSB gennem mere end et årti. Et projekt, som har været med til at sende de danske jernbaner bagud i udviklingen. Men også en skandale, som har føjet sig til rækken af skandaler, der har ramt det tidligere så hæderkronede statsforetagende. Skandale på skandale er væltet ind over DSB og de danske jernbaner. Nogle historier hænger fast i bevidstheden hos mange danskere, mens andre er gået mere eller mindre i glemmebogen uden for de særligt interesseredes kreds. Opsplittningen i DSB/Banestyrelsen, Combusagen, Waterfront-skandalen, DSB First-

sagen, det udenlandske ekspansions-eventyr eller Rejsekort-skandalen for blot at nævne et par stykker.

De danske jernbaner har inden for de seneste årtier været inde i en epokegørende periode, som antagelig ude i fremtiden vil blive betegnet som et væsentlig historisk vendepunkt i dansk jernbanehistorie. De danske trafikpolitikere har omdannet DSB fra at være et stort, nationalt transportforetagende til at være en skygge af sig selv. Stående i et limbo mellem at være en offentlig etat og et selskab, som skal handle ud fra kommercielle, forretningsmæssige principper på et næsten frit marked. Det har ikke været nemt for de ansatte, ledelsen eller politikerne at finde ud af, hvilket ben de skulle stå på. Dertil kommer alle de store og mindre begivenheder. Skandalerne. Det er derfor naturligt, at der er en interesse for at skrive om denne periode, og en af de forfattere, som har kastet sig over emnet, er Uffe Palludan. I 2014 lagde den selvstændige fremtidsforsker Uffe Palludan krystalkuglen på hylden og skrev en retrospektiv bog *DSB af sporet* om skandalerne og DSBs udvikling fra 1980'erne og frem til i dag. Uffe Palludan har selv i midten af 1980'erne været ansat ved DSB og følte derfor, at han burde skrive en bog om DSBs seneste udvikling med beskrivelse af årsagerne til, hvorfor det gik galt. I *Banerne på sporet – igen* fra 2015 har fremtidsforskeren atter fundet krystalkuglen frem og præsenterer en såkaldt

selvfinansierende vision for fremtidens jernbaner. Det er desværre blevet to meget diskutabile bøger. Af mindre – men forstyrrende – betydning er de utalige stave- og slåfejl, som burde være fanget ved en grundig korrekturlæsning af begge bøger. Mere alvorligt er derimod den manglede grundige dokumentation af bøgernes oplysninger, der i stedet umiddelbart fremstår som løse rygter, udokumenterede påstande og forfatterens egne gætteri. Dertil kommer forfatterens mange meninger om dette eller hint, som ifølge ham burde have været anderledes. Forfatterens to publikationer ville have stået stærkere, hvis de havde været ledsaget af en grundigere dokumentation. Eksempelvis citatet om Storebæltsforbindelsen fra det, der betegnes som "information til medarbejderne i Sølvgade primo juni 1986", hvorfra det citeres: "Og så er der Storebælt. Der er nu en løsning på vej. Det eneste, vi mangler, er at få banket politikerne på plads. Det bliver en etapeløsning, hvor jernbanen kommer i en boret tunnel under Østerrenden, mens der på Vestbroen kommer til at stikke nogle pinde ud fra jernbanebroen, der skulle have båret vejen som et minde om en fejlslagen trafikpolitik". At banke politikere på plads er ikke ligefrem normal sport for danske embedsmænd, og en kildehenvisning ville her have været på sin plads. Man kan ikke ud fra bogen se, om det er en kommentar, fundet i en intern skriftlig redegørelse, eller om

det er et citat, skrevet efter forfatterens egen hukommelse.

Uffe Palludan har sikkert ret i flere af kritikpunkterne af DSB og dansk transportpolitik, som når han fremhæver, at DSB i årene omkring årtusindskiftet blev placeret i en umulig situation ved at skulle agere som en privat virksomhed, men med en ejerkreds, som var folkevalgte politikere, hvis primære interesse ikke umiddelbart var økonomien og profitoptimering. Derimod hopper kæden flere gange af i nogle af de eksempler, som Uffe Palludan fremhæver som større og mindre skandalehistorier. Eksempelvis renoveringen af Nørreport Station for nogle år siden, hvor forfatteren er fortrædelig over, at hans eget projekt for Nørreport blev skrinlagt, mens et andet blev realiseret. Han harcelerer over stationens grønne tage, at neonskiltet fra den gamle station genanvendes, og at bilerne skubbes væk fra Nørreport. De fleste københavnere husker sikkert det gamle Nørreport med strømme af biler, busser og myldrende mennesker, som man flygtede fra, så snart man kom op fra undergrundsstationen. I dag har man omorganiseret stationen, så den langt bedre end tidligere falder ind som en naturlig del af byen med plads til trafik, men også et mere behageligt sted at opholde sig.

Gentagne gange føler man som læser, at forfatteren står med den løftede pegefing. De fleste af os kender sik-

kert typen fra arbejdspladsen, familien eller foreningen. Den lidt bedrevidende og belærende person, "hvad sagde jeg"-typen, som altid har en forklaring på hånden og ved, hvad man skulle have gjort, når skaden er sket. Disse mennesker kan ofte være lidt belastende at være i selskab med i længere tid. Måske har de ret i noget. Andet er nok for karikeret eller forkert. Nu kender jeg ikke personligt Uffe Palludan, som sikkert både er en venlig og sympatisk person, men desværre fremtræder hans to bøger som belærende, hvor pointerne gentages ikke bare én, men mange gange. Uffe Palludans bøger havde vundet ved en nøgtern, faktuel fremlæggelse af fakta uden allehånde personlige kommentarer, udfald mod enkeltpersoner og skolemesterens løftede pegepind.

Samtidig er bøgerne fyldt med indicier, antydninger og oplysninger, der gengives uden nogen form for kildekritisk analyse. I flere tilfælde virker det, som om den kildekritiske sans er blevet lagt på hylden, som når Uffe Palludan i indledningen af *Banerne på sporet – igen* for en kort stund kikker tilbage i tiden og beskæftiger sig med generaldirektørskiftet i 1981, da Povl Hjelt blev afløst af Ole Andresen. Ifølge Palludan var Povl Hjelt den klartseende generaldirektør, som fik omkalfatret DSB i 1970'erne, mens Ole Andresen i praksis kørte virksomheden i sæk gennem 1980'erne. Dette argument underbygges med en række citater fra Povl Hjelts

erindringer. Da der ikke er nogen kildehenvisning i Palludans bog, kan jeg oplyse, at citaterne stammer fra erindrings-bogen *Povl Hjelt og DSB – En rejse i Tiden* (Syddansk Universitetsforlag 2014). Fuldstændig ukritisk citeres Povl Hjelt for en række forskellige udsagn om Ole Andresen, uden at Uffe Palludan gør opmærksom på – eller måske selv er klar over – at Povl Hjelts erindringer er et partsindlæg, der ikke kan eller bør stå alene og uantastet.

I Uffe Palludans bog *Banerne på sporet – igen* gøres der en del ud af forfatterens såkaldte selvfinansierende vision for fremtidens jernbanenet. Selvom forfatteren måske kan have enkelte pointer, sidder man som læser dog tilbage med den opfattelse, at der i flere tilfælde er tale om fugle på taget end egentlige realiserbare projekter. Et eksempel er forfatterens forslag om at indføre batteritog i Danmark, hvor han blandt andet skriver: "Et IR4 tog på fire vogne har et energiforbrug, der er ca. 10 gange større pr. vogn end energiforbruget i en bil. 40 bilbatterier kan købes for under 4 millioner kroner. Alt-så 1.200 millioner [til omstilling til el-drift mellem Esbjerg og Lunderskov, anm. bem.] eller 4 millioner kr. [til omstilling af et enkelt togsæt til samme strækning, anm. bem.]. Det er ikke noget nævneværdigt problem at placere 10 bilbatterier i en togvogn, eller rettere under togvognen. Der er simpelthen uudnyttet plads. Men DSB og Bane-Danmark er ikke interesserede. De har

ikke incitamenterne til at tænke økonomisk og er iskolde overfor varetagelsen af samfundsmæssige interesser". Senere i bogen foreslår fremtidsforskeren, at man kan omstille lokomotiverne i den sjællandske nærtrafik til batteridrift, således at man kobler "en vogn med en 40 fods container indeholdende batterier på toget. 40 tons batterier giver strøm nok til 1000 km med et lokomotiv med containervognen og 5 dobbeltdækkervogne á 50 tons. Dermed er problemerne for den sjællandske regionaltrafik på kort sigt løste". Selvom forfatteren fremhæver, at man anvender batteritog i Storbritannien, så er jeg dog som skatteyder glad for, at DSB ikke eksperimenterer med Uffe Palludans skæve påfund og besynderlige forslag.

Der er givetvis mange ting, som kunne gøres bedre. Det viser de mange skandaler. Der er sikkert også enkelt-elementer i Uffe Palludans vision, som kan anvendes, men efter gennemlæsning af de to bøger sidder man med fornemmelsen af, at de fleste forslag er – for at sige det pænt – urealistiske. Den påståede "gennemførlige selvfinansierende vision til jernbanens fremtid" virker som luftkasteller uden syn-derlig bund i virkeligheden. Det er altid forfriskende at få analyseret nutidens trafikpolitik og få en vision for fremtiden, men desværre må det konkluderes, at de foreliggende to bøger er særdeles mangelfulde, kritisable og fremstår med urealistiske visioner for frem-

tidens jernbanenet. Hvis man vil lære noget om de seneste 30-40 års trafikpolitik og få et nuanceret billede af forholdene, må man desværre søge til anden litteratur. Det er ærgerligt. For de seneste årtiers udvikling inden for jernbanerne i Danmark er et vendepunkt i jernbanehistorien, som kunne trænge til en grundig historisk analyse og fremlæggelse. For IC4-skandalen og transformationen af DSB kunne sagtens bære en selvstændig historie. Den dybdeborende bog om den historie må vi endnu vente på. Uffe Palludans to bøger vil næppe sælge lige så mange eksemplarer som Yahya Hassans digtsamling, men vil sagtens kunne tjene som inspiration til de danske sommerrevyer om fremtidsforskeres ukritiske historiesyn og vilde fremtidsplaner.

*Lars Bjarke Christensen*