



Flemming Søborg, *Der kommer altid en sporvogn*, Gyldendal, 2016, ISBN 978-87-02-18020-6, 312 sider, rigt illustreret, 399,95 kr.

Som så mange andre med rødder tilbage i storbyens travle og pulserende liv findes der også i min familiehistorier, som involverer de for længst hængangne københavnske sporvogne. Det er brudstykker af livet, hvor sporvognene spillede en mere eller mindre perifer rolle i familiehistorien. Om min mor og hendes forældre, der tog sporvognen fra Vesterbro og ud til Dyrehavsbakken på sommersøndage. Om min mormor, der kunne huske den hestetrukne sporvogn "Hønen" i Nørregade i de første år af 1900-tallet. Eller om hendes fætter, der som sporvognskonduktør sammen med kollegerne under besættelsen susede forbi stoppestedet med den mørkelagte sporvogn uden at standse, hvis der stod en tysk soldat og ventede på vognen. Sådan lød historien i alt fald i overleveringen i efterkrigstiden.

Mange københavnske, odenseanske og aarhusianske familier har givetvis lignende overleveringer om de engang meget vigtige transportmidler i nogle af landets store byer, uden at sporvognen ellers spiller nogen nævneværdig rolle i familiefortællingen. Ganske anderledes er det for forfatteren Flemming Søborg, der – får man indtrykket af – er flasket op i en af de gule, københavnske sporvogne og derfor fået en livslang interesse for sporvejene. Den har han forsøgt at fastholde i en flot og præsentabel bog.

Navnlig i København fik sporvognsnettet en meget stor udbredelse i løbet

af relativt få år. De gule sporvogne blev en integreret del af københavnernes dagligdag med hjulenes metalliske lyde i mødet med skinnerne, sporvognens klokke-klemten og den karakteristiske brummen, når vognene accelererede. Men i 1972 blev de sidste københavnske sporvogne kørt i remise, og man skal således have en vis alder for at huske sporvognene i gadebilledet. Jeg har ikke denne alder og må samtidig indrømme, at jeg ikke – som det er tilfældet med forfatteren af bogen *Der kommer altid en sporvogn* – har været bidt af en gul og gal sporvogn. Derfor er min erindring om sporvognen nogle spredte og mindre betydningsfulde genfortællinger i familiehistorien, samt et par besøg på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm på Vestsjælland. Sporvognen er derfor i min optik nærmest et museumsobjekt, der kan sammenlignes med museernes flintøkser eller manglebrætter. Umiddelbart ligner de hinanden, men når man går tættere på, er der nogle variationer og forskellige historier. Helt anderledes oplyst og vidende er de personer, som er opvokset med og altid har været fascineret af sporvognen. Der er ingen tvivl om, at bogens forfatter tilhører sidste kategori med en enorm sporvejshistorisk viden.

I indledningen til bogen anfører forfatteren Flemming Søborg, at målet med bogen er at fastholde hans minder om sporvognene og tiden, der gik forud. Jeg går ud fra, at han dermed mener, at læserne skal kunne få et

indtryk af sporvognene og det liv, som var omkring dem, selvom det ikke helt klart fremgår af bogens indledning. At bogen ikke er en objektiv skildring af sporvejenes betydning for den danske samfærdsel, indrømmer Flemming Søborg da også på de første sider af bogen, hvor han konkluderer, at politikernes nedlæggelse af sporvejene var en fejltagelse. Flemming Søborg har sikkert ret i, at det var en uovervejede beslutning at nedlægge det københavnske sporvejsnet set i lyset af nutidens fokusering på bæredygtige transportmidler, men desværre gentages budskabet så mange gange i løbet af bogen, at man som læser efterhånden sidder tilbage med indtrykket af, at man har forstået budskabet mere end én gang. Det er ikke altid nogen fordel for forfatteren. Flemming Søborgs begejstring for den gule, elektriske vogn overskygger desværre en bare nogenlunde objektiv skildring af sporvognenes historie og betydning. Men hen over bogens sider mærker man til gengæld tydeligt forfatterens passion og store interesse for alle dele af sporvejenes verden. Det er altid fascinerende at læse passionerede folks fortællinger om det emne, de brænder for.

I løbet af bogens 46 kapitler forsøger Flemming Søborg at komme rundt om de københavnske sporvejs historie og udvikling med korte afstikere til sporvejene i Aarhus og Odense, lige fra de første anlægsarbejder blev sat i gang på den første hestetrukne

sporvej mellem Frederiksberg Runddel og Trommesalen på Vesterbro i København, over indførelsen af de elektriske sporvogne i 1899 og frem til sporvejenes nedlæggelse i begyndelsen af 1970'erne. Bogen følger en nogenlunde kronologisk opbygning med særlig vægt på de forskellige vogntyper, men med afstikkere til sideemner såsom marketing, remiser og værksteder, optog og kavalkader, infrastruktur og arbejdskøretøjer. Som absolut ukyndig inden for sporvejenes udvikling og historie får man en overordnet, men til tider lidt forvirrende, introduktion til begrebet danske sporveje. Men bogens mål er netop at fastholde erindringen om sporvejene og fungerer derfor i virkeligheden som en slags erindringsglimt, hvor forfatteren springer fra det ene emne til det andet. Bogen egner sig derfor dårligt til at blive læst i et stræk og fungerer i virkeligheden bedst som det, den er, nemlig en meget flot kaffebordsbog, hvor man kan læse et afsnit hist og et afsnit her. Jeg er sikker på, at sporvejsentusiaster vil sætte meget stor pris på Flemming Søborgs bog, men som ukyndig i sporvejenes verden må man desværre ty til anden sporvejslitteratur for at få en mere grundig kronologisk, historisk og mere objektiv redegørelse for sporvejenes udvikling og teknologihistorie.

En af bogens styrker er imidlertid de forskellige erindringsglimt, som findes spredt i bogen, selvom det nogle gange kan være lidt vanskeligt at fin-

de ud af, om Flemming Søborg er den faghistorisk, sporvejskyndige, beskrivende forfatter eller privatpersonen Flemming Søborg, som fortæller om sine egne oplevelser med sporvognene. Som læser kan man gennem teksten levende sætte sig ind i forfatterens kriblende fingre for at få lov til at løbe ud af sporvognen for at snuppe et af sporvognens udvendige skilte, da han som 12-årig i foråret 1966 sammen med sine forældre og søskende var på afskedstur med linje 9. Svaret fra forældrene var nej, for han kunne jo blive kørt over af sporvognen. Hans ene søster var dog snarrådig og "reddede", som det hedder, et af de indvendige emaljenskilte fra vognen. Også jernbaneforfatteren Steffen Dresler, der i bogen afsløres som "ramt af den gule syge", leverer en fantastisk farverig beskrivelse af rejserne med de københavnske sporvogne som skoleelev i 1950-60'erne, da han som barn blev fejet væk af de voksne, der ville have skoleelevernes siddeplads. I de særligt sofistikerede tilfælde tog de voksne endog stokken eller paraplyen til hjælp for at skaffe sig en siddeplads. Netop nogle af disse små historier er med til at gøre fortællingen om sporvognen mere levende.

Det er en visuel flot bog, som Flemming Søborg kan præsentere, og billederne har en så tilstrækkelig stor størrelse, at man kan dykke ned i de enkelte billeder og gå på opdagelse i motiverne og detaljerne, også selvom

der er en vis overvægt af sporvognsrelaterede billeder blandt andet fra Rådhuspladsen og andre centrale københavnske lokaliteter eller begivenheder. Gentagelsen kan have sin glæde, men man skal nok være særlig sporvogns-historisk interesseret for at finde interesse i alle de ensartede billeder. Bogens store styrke er dog netop billederne, idet Flemming Søeborg som en sidegevinst formår at vise, at fotostudier netop kan være med til at afsløre detaljer eller være med til at sted- og tidsfæste billeder forholdsvis præcist, eksempelvis ud fra designet på en københavnerskraldespand ved et stoppested. Nogle gange går billedbeskrivelsen dog fra at være kompetent, grundig billedanalyse til de rene gætterier, som forfatteren havde stået sig bedst ved at have udeladt. Således fortæller en mor i et af erindringsglimtene i bogen om sin treårige søn, Peter, der ikke nåede op i sporvognen, og derfor blev efterladt ved stoppestedet uden at komme med. En dramatisk fortælling, som yderligere forstærkes af, at sporvognspersonalet ikke ville standse vognen førend ved næste stoppested. I det ledsagende foto fra Rådhuspladsen står i billedets beskrivelse blandt andet: "En linie 19-motorvogn er klar til at køre til Amager. Et barn ser ud til at ville med sporvognen, men tøver. Det kunne have været Peter [...]". Nu ser det rent faktisk ud til at være et antagelig 10-12-årigt barn, som er på vej mod indstigningsdøren til sporvog-

nen. Nogen tøven er i alt fald svær at se på et snapshot, et oversigtsfoto, hvor man kan se et større barns ryg og en større hat, der skygger for ansigtet.

Selvom det er en flot og interessant bog, Flemming Søeborg har præsenteret, og den indeholder mange gode elementer, så er det alligevel ærgerligt, at bogens produktion tilsyneladende er hastet igennem. Forlagsredaktøren burde have hjulpet Flemming Søeborg i en kritisk gennemgang af bogen, inden den blev trykt, for den mangler i virkeligheden en sidste gennemskrivning og revidering. Jeg er sikker på, at bogens manuskript havde vundet yderligere ved at det var blevet lagt til side i en periode og så taget frem og gennemlæst med nye og friske øjne, så bogen havde fået lidt mere struktur og var blevet strammet en smule op. Det er synd, at bogen skulle skrives på tre måneder, for den har ikke helt samme høje standard, som ellers kendetegner Flemming Søeborgs bøger. Det skal dog ikke afskrække sporvognsinteresserede personer i at investere i bogen. Jeg er sikker på, at de vil finde, at pengene er givet rigtig godt ud. Som ukyndig ud i sporvognenes verden er jeg heldigvis ikke faldet af vognen, men desværre endt på bivognens bagperron efter gennemlæsningen. Det ville dog have været rart, hvis bogen havde ført til en plads i forvognen. Sporvognen er stadig en perifer genstand i familiehistorien, en museumsgenstand på linje med

de musselmalede kopper fra forrige århundrede. Men Flemming Søeborg har løftet en flig af sløret for historien om de danske sporvogne med glimt af forskellige københavneres erindringer.

*Lars Bjarke Christensen*