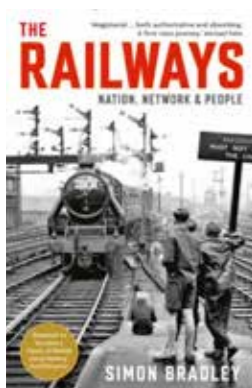


ANMELDELSER



Simon Bradley, *The Railways – Nation, Network and People*, Profile Books, London, 2016. 645 sider, ISBN-10: 1846682096, ISBN-13: 978-1846682131, vejl. pris £ 9,99,

Man kan jo ikke andet end konkludere, at der i Danmark udkommer et righoldigt udvalg af jernbanelitteratur år efter år. Ved større jubilæer kommer de som regel mere synteseprægede skrifter og med faste intervaller de kronologisk beskrivende og billedbaserede årbøger. Med ujævne mellemrum, men stadig ganske hyppigt udsendes materielpublikationer og såkaldte strækingsmonografier, altså beskrivelser af en konkret jernbanestrækning med vægt på strækings-, drifts- og materielbeskrivelser evt. tilsat noget lokalhistorie. Senest er dette blevet Langelandsbanen og Ryomgaard-Gjerrild-Grenå banen til del.

Kunne man synes, det var ganske meget, er det imidlertid ikke noget imod,

hvad der kommer ud på markedet i Storbritannien. Det gælder udgivelser af samme art som de omtalte, men det kan også være værker af mere diskuterende og analyserende art som indlæg i både den historiske og samfundsmæssige aktuelle debat. Hvor stor interessen – og markedet – er her, viser sig også ved, at der af særlig enestående værker kan udsendes hardback-udgaver efterfulgt af paperbacks – endda næsten uden billeder.

Et eksempel herpå er Simon Bradleys *The Railways – Nation, Network and People*. Den kom i første udgave i 2015 og blev allerede året efter udsendt som paperback med 645 tæt skrevne sider inkl. noter, en meget omfattende, næsten bibliografisk litteraturliste, stikord og næsten ingen billeder. Og de billeder, der trods alt er, er dårligt gengivne og næsten atypiske i forhold til den førnævnte litteratur. Der er derfor ikke fokus på lokomotiver, vogne og strækninger, men på noget andet: På situationer, jernbanemiljøer, optrin, på helheder, på livet på jernbanen. Kort sagt på jernbanen som kulturhistorisk fænomen, som historien om og for os alle gennem de sidste 150 år og mere.

Bogen – eller retter murstensværket – er skrevet af en jernbane-entusiast med en fabelagtig viden. Bradley, der senere læste kunst- og arkitekturhistorie på Oxford, indleder bogen med at fortælle, hvordan han som 11-årig i 1970'erne indledte sin karriere som train-spotter og dermed pludselig fik øje på et helt nyt territorium, adskilt med hegn

fra den øvrige verden og med sine helt egne traditioner og udtryk: jernbanen. Det førte ham hurtigt videre til historien, kunsten og litteraturen om jernbanen og dermed til erkendelsen af betydningen af det redskab, der har gjort englænderne til det, de er i dag, både som land og nation og som individer.

Han kunne også, men gør det ikke, have henvist til højaktuelle, japanske Murakamis romaner og kunst. Her spiller jernbanen, stationer og tog en kolossal rolle i hovedpersonernes liv. Her bliver toget i næsten metafysisk form omdrejningspunkt for både langvarige tidsforløb og enkeltbegivenheder af stor rækkevidde i disse personers liv. Samme tankegang ligger i virkeligheden bag Bradleys fremstilling, og ud af det er kommet en aldeles vedkommende introduktion til en af 1800-tallets største innovationer. I bogen har den socialkulturelle dimension således hovedrollen, uden at forfatteren forfalder til nostalgi eller nitte- og svelletælli. Det er der kommet en alternativ jernbanehistorie ud af.

Hvad er så hemmeligheden bag værket? Der er faktisk flere, for forfatteren lykkes med at kombinere såvel det kronologiske som det emnemæssige, hvilket som regel er noget af en udfordring. Vi kommer i bogen således tilbage til jernbanernes fødsel, samtidig med at vi hele tiden har det aktuelle med os. Hvis man i dag sidder i toget, lukker øjnene og prøver at forestille sig den samme tur for f.eks. 150 år siden, hvad er så forskellen? Det er her tricket

– eller forfatterens greb – viser sig: Det historiske bliver pludselig nærværende, dels fordi der på mange felter ikke er så store forskelle, dels fordi noget og meget selvfølgelig nu er helt væk – på alt andet end veteranbaner. Bogen begynder derfor med de oplevelser om at rejse, der blev tilgængeliggjort i litteratur og kunst i 1800-tallets begyndelse, for derefter at springe videre til tiden med starten på den moderne køreplan, Bradshaw's Time Tables fra 1839 og Bradshaw's Railway Guide fra 1841. På den tid – også i Danmark – var TID ikke en standardvare. Den var forskellig fra sted til sted. Det måtte jernbanen og køreplanen gøre en ende på, og det gjorde den. Dermed var klokken, groft sagt, slået og blevet den samme over alt. Dermed kunne den ny tid begynde.

Bogen fortsætter herefter og igen med spørgsmålet om forskellen på før og nu ved at se nærmere på togvognen med særlig vægt på sæder, kupeer, lys, opvarmning og muligheden for at spise og drikke – med hvad dertil hører. Hvorfor ser et togvindue egentlig ud, som det gør? Hvad betød toget for samfundsgruppernes samvær? For deres muligheder for at komme omkring? Og hvordan var man egentlig sikret som togrejsende i en hurtigt voksende og nærmest eksploderende industri? Igen er grebet den rejsendes øjne.

I bogens anden hoveddel er det så strækningerne eller jernbanenettet, der er udgangspunktet – fra planum, svelle spor, signaler og banevedligehold

frem til stationen og livet på stationen via emner, der normalt aldrig beskrives særligt indgående. Det kan f.eks. være påvirkning af landskabet, hvad enten det så handler om dræning eller regulære omformninger som følge af dæmnin-ger, gennemskæringer, tunneller m.m.

Det er virkelig jernbanens historie set i det kulturhistoriske lys og med spørgsmålet: Hvad betød jernbanen for dig og mig og samfundet over tid? Det teknologiske aspekt er kun medtaget, hvor det kan anvendes til at sige noget om konkrete effekter for den rejsende eller for måden at tilrettelægge jernbanedriften på i overordnede termer. Om det sidste bliver det i bogen ikke mindst klargjort, at en generel konservatisme og manglende modernisering var et særlig stort problem i godstrafikken, der samtidig klarere end andre områder udstillede den skæbnesvangre takst- og indtægtspolitik, der fulgte af transportforpligtelsen. Men også, at der nok ikke var så mange andre alternative tilgange til løsningen af jernbanernes problemer end dem, der faktisk blev fulgt dengang.

Bogen handler om det engelske jernbanesystem med et lille udblik til udlandet, især USA. Men selv om de særlige engelske måder at organisere jernbanedriften ikke kan sammenlignes med de danske, er der alligevel en række forhold, der umiddelbart er relevante, også for danske øjne. Godstrafikkens gradvise forfald og bortfald og manglende vilje til at fjerne stærkt underskudsgivende ak-

tiviteter eller aktiviteter, der bedre kunne udføres af andre aktører tilstrækkeligt hurtigt, er blot et par eksempler herpå.

Det er, som det er fremgået, en meget deskriptiv, kulturhistorisk orienteret fremstilling, og det er så også det, der kan give anledning til et par kritiske kommentarer. I kapitlerne om gods på skinnerne udvikler et enkelt afsnit sig til en mere indgående beskrivelse af de økonomiske udfordringer ved jernbanedrift og den dermed delvist sammenhængende konkurrencesituation, banerne hoppede over i lige efter 1. verdenskrig. Det understreger, at der også er enkelte problemer med at komme omkring hele emnet, når det er vinklet så stærkt, som det er her.

Som det desuden fremgår af andre afsnit, var det ikke blot godstrafikken, der var en udfordring. Det var hele måden at organisere aktiviteterne på. Når der umiddelbart efter kapitlet om gods på skinner derfor kommer et kort afsnit om banernes ledelse, kunne man have forventet noget mere og mere analyserende heri. Det sker kun i beskeden omfang, og det sammen med en lidt for stor vægt på jernbaneæraens begyndelse og afslutning og altså mindre på det indimellem gør, at visse aspekter af jernbanens historie, som også må høre med, får for lidt plads.

Det lykkes imidlertid Bradley eminent at beskrive det sete, som var man på samme tid en fortidig og nutidig rejsende i det apparat, som var. Vi er med på, hvor der er små forskelle (og flere

end man skulle tro) mellem før og nu, hvor der er store forskelle, og hvornår ændringerne groft sagt indtraf. Vi er også med på, hvorfor jernbanen blev en så fast bestanddel af dagligdagen, og hvorfor vi fortsat må beskæftige os med det, ikke bare for at forstå fortiden, men også vores samtid.

Bogen ender derfor med et større kapitel om jernbane-entusiasmen som fænomen. Efter læsningen af bogen er man ikke i tvivl om, hvorfor den er så udbredt, selv om Simon Bradley også her må stille et vigtigt spørgsmål: Kan man, og skal man virkelig gemme alt, hvad der mere eller mindre tilfældigt har overlevet til nu, blot fordi det har med jernbaneæraen at gøre?

Steen Ousager