



*Barrie Trinder, Junction at Banbury: a town and its Railways Since 1850, Banbury Historical Society, 2017, 266 sider, illustreret s/h, ISBN 978-1-899246-61-8, vejl. pris £19.95.*

Jernbanehistoriske udgivelser skrives i England – som i Danmark – i hovedsagen af entusiaster og amatørhistorikere. Den britiske industrielle arkæologi udsprang blandt andet af jernbaneentusiastmiljøer og udviklede sig siden til også at være en akademisk disciplin. Hvordan skrives jernbanehistorie af en estimeret forsker i industriel arkæologi? Det giver Dr. Barrie Trinder, der har en lang karriere som en af de toneangivende forskere i disciplinen, et bud på i denne bog om jernbaneknudepunkterne ved Banbury. Trinder har i høj grad arbejdet med området omkring Coalbrookdale og Ironbridge – industriens vugge – og har skrevet adskillige bøger om industrialiseringen og det industrielle landskab – ofte med afsæt i Shrop-

shire nordvest for Birmingham, hvor han havde en lang karriere. Selvom valget af Banbury nok er farvet af, at Trinder har sine rødder her, så er byen et illustrativt eksempel på jernbanens påvirkning af en typisk mindre engelsk købstad. Projektet udsprang af et foredrag, som Trinder afholdt i Banbury Historical Society, hvilket affødte ønsker om at grave sig dybere ned i emnet – og som Trinder skriver i forordet, tager han hermed handsken op i forhold til flere årtier gamle opfordringer fra estimerede forskere som Neil Cossons og Jack Simmons om at brede jernbanehistorien ud til et større publikum og at forklare jernbanernes bidrag til byerne.

Der er tale om 240 sider grundig lokalhistorie, og som anden god litteratur af slagsen fortælles en større historie med afsæt i de lokale kilder og forhold, og det er således generelle britiske jernbanehistoriske emner som kampen om sporvidder, Railway Mania (da anlæggelserne af baner tog fart 1840'erne), 1. verdenskrig, kvinder ved jernbanen (2. verdenskrig), nationaliseringen i 1948, nedgangen i 1960'erne og privatiseringen i 1994, der illustreres gennem Banbury. Det er også historien om, hvordan jernbanerne påvirkede byer økonomisk, befolkningsmæssigt og topografisk. Forudsætningerne for udviklingen af britiske købstæder er på mange måder forskellige fra de danske – blandt andet pga. forskellig topografi, den tidligere

industrialisering, kul- og jernudvindingen og kanalsystemerne i Storbritannien, og at de danske købstæder i hovedsagen lå ved kysterne i modsætning til de britiske. På den anden side er der også mange fællestræk ved jernbanernes påvirkningen af byerne.

Bogens inddeling er lidt uklar i forhold til kronologi eller tema. Efter de første introducerende kapitler omhandler de næste seks kapitler tiden frem til 1. verdenskrig, men er inddelt i forhold til selskaber eller strækninger (Buckinghamshire Railway, øst-vest-strækninger, økonomisk og samfundsmæssig betydning, Great Western Railway og the Great Central London Extension). Dernæst bliver inddelingen kronologisk: Et lille kapitel behandler 1. verdenskrig, og dernæst følger et kapitel om de fire store selskaber, der ejede og drev de britiske jernbaner i perioden fra 1923 frem til nationaliseringen i 1948: Great Western (GWR), London & North Eastern (LNER), London Midland & Scottish (LMS) samt Southern Railway (SR). De tre selskabers strækninger mødtes i Banbury, og det fjerde var gennemgående. Kapitel 11 omhandler 2. verdenskrig, og næste kapitels tema er nationaliseringen og tiden frem til 1960. Her er så indskudt et kapitel 12a udelukkende med billeder og billedtekster om transport til og fra kysten. Det efterfølges af et kapitel om 1960'ernes reduktion. Så brydes logikken atter med et kapitel om miner og jern-

sten, før kronologien genoptages i de sidste kapitler om perioden 1968-94, hvor British Railways fik bedre økonomi, og endelig om privatiseringen af jernbanerne. De enkelte kapitler er desuden opdelt i afsnit, hvori ekskursioner og især fragt er tilbagevendende temaer.

Kildematerialet, som Trinder anvender, er folketællinger, aviser, jernbanetidsskrifter (med amatør-observationer/beretninger og erindringer fra jernbanefolk), køreplaner og billeder. Trinder stiller sig på skuldrene af mere traditionelle tilgange som de enkelte jernbaneselskabers historie og udgivelser om rullende materiel, men det er ikke de traditionelle vinkler, han vil forfølge. Især fremhæves fotografier som en væsentlig kilde til industriel arkæologi – en kilde, som jo også er velanvendt hos entusiastforfattere.

Banbury, der ligger i Oxfordshire ca. 100 km nordvest for London, var knudepunkt for otte jernbanelinjer – eller konvergerende linjer, som Trinder kalder dem – dvs. linjer, der gradvis nærmer sig hinanden. Det gjaldt dog kun i fuldt omfang i perioden 1919-1951 – før og efter var linjerne færre. Byen var i begyndelsen af 1800-tallet – dvs. før jernbanen – en betydelig købstad og knudepunkt for syv såkaldte Turnpike Roads (landeveje belagt med told/betalingsveje), der dog ikke var blandt Englands hovedfærdselsårer i området nordvest for London. Ban-

bury var desuden del af det udbyggede britiske kanalsystem, idet Oxford Canal mellem Oxford i syd og Coventry i nord fra 1778-1790 løb gennem byen (i de første 50 år med jernbane var kanaltransport af kul til Banbury den lidt stærkere konkurrent i forhold til banen). Jernbanerne var dermed et tredje lag af færdselsårer, og de første strækninger nåede byen i 1850: den normalsporede (1.435 mm) sidebane til Buckinghamshire Railway mellem Oxford og Bletchley og den bredsporede (2.134 mm) Great Western Railway-strækning (Rugby-Oxford). Banbury indgik dermed i kampen om sporvidderne.

Fokus er – som nævnt – et andet end i mere traditionelle jernbanehistoriske udgivelser, og det rullende materiel er i høj grad henvist til billedsiden. Dog præsenteres vi for den særlige – i Danmark ukendte – ”slip coach” – en innovation, der blev anvendt i Banbury fra 1858 og 80 år frem, så de store gennemgående tog ikke behøvede at standse ved stationen: En slip coach er en passagervogn, der afkobles i fart og bremses af en bremsevagt. I stedet har bogen et større perspektiv: jernbanens påvirkning af by (og opland). En væsentlig del handler om intentioner og forhandlinger om linjeføringer – og der er en vis tendens til opremsning af mange banestrækninger og selskaber, som afspejler grundigheden, men sine steder gør det lidt vanskeligt at læse.

Demografien følges detaljeret langs banestrækningerne og i Banbury, hvilket er medvirkende til at tegne et generelt billede af jernbanens betydning for byudviklingen. Vi følger bl.a. banebørsternes (navvies) flytninger i takt med banernes anlæggelse – de spores bl.a. ved oplysninger om børnenes fødesteder – og den demografiske sammensætning kortlægges: aldersgennemsnittet for banebørsterne var ca. 33 år, og godt halvdelen var ugifte. Banen bragte også mange tilflyttere til Banbury, og ”jernbanemændene” udgjorde en stor andel af byens arbejdsstyrke. I begyndelsen, fra 1846, var en stor del af dem banebørster – selvfølgelig i forbindelse med anlæggelserne. Siden havde de jernbaneansatte i stigende grad andre funktioner som signalfolk, rangerpersonalet, portører eller lokoførere; antallet steg betydeligt fra 1851 til 1901, og kun et fåtal var indfødte. Jernbaneselskaberne byggede ikke lejemål til de ansatte, som det i høj grad var tilfældet i Danmark, men jernbanepersonlet var koncentreret i bestemte nye kvarterer i byen. Fra 1900 og 30 år frem var jernbanepersonalet den største gruppe beskæftigede i byen – og én af de største helt frem til 1960'erne, da jernbaneaktiviteten blev indskrænket. Vi møder i øvrigt ofte involverede personer i teksten – dels forfølges enkeltes karriere, dels hører vi beskrivelser fra aktørernes egen pen – og det er en stor styrke i fortællingen.

Et andet aspekt er påvirkningen af byens økonomi, som også afspejler nogle mere generelle udviklingstræk. Banburys økonomi blev formet af kul, butiksvare og råmaterialer til støberier, og områdets væsentligste produkter var jernmalm/jernsten, kvæg og mælk – som blev fragtet ad jernbanen. Kul blev fragtet til byen fra miner, som ikke blev serviceret af kanaler. Varer kom dagligt til f.eks. den lokale afdeling af F.W. Woolworth, og forarbejdede varer blev sendt ud af byen fra bl.a. Banbury Cakes. Jernbaner servicerede Oxfordshire-brud (jernsten/ironstone) og cementfabrikker i Harbury og Shipton on Cherwell. Oplandet fik desuden mulighed for at søge til andre købstæder af tilsvarende størrelse eller til hovedstaden, og desuden blev det muligt for andre end velsituerede at tage på udflugter – ekskursioner var en del af jernbanerne allerede fra begyndelsen. Der solgtes f.eks. 2.500 billetter fra Banbury til den store verdensudstilling i London 1851.

Et tredje aspekt er topografien og bebyggelsen – den generelle historie om jernbanen, der ændrede landskabet og byernes struktur – eksemplificeret ved den lokale fortælling. Trinder skriver, at forandringerne i landskabet i de tidlige år var begrænset – en mindre landsby forsvandt dog – og banebørsterne satte sig midlertidige spor med træskure (shanties), der tjente som boliger. Der var ikke store

anlæg (broer og viadukter) ved Banbury (men dog f.eks. viadukterne ved bl.a. Hook Norton ca. 14 km fra byen), og stationerne langs banerne og de tilhørende remiseanlæg (f.eks. anlægget ved Woodford ca. 14 km fra byen, bygget i årene op mod 1900) påvirkede landskabet ligesom de industrielle anlæg, der anvendte jernbanen til transport af deres produkter (som jernværkerne ved Hook Norton og jernstenbruddene ved Wroxton m.fl.). Banburys struktur blev ændret med jernbanen, da nye stationer – bl.a. den første, Merton Street, fra 1850 – betød, at byens centrum ændredes. Merton Street blev nedlagt i 1960'erne og siden nedrevet, og området er iflg. forfatteren ændret så meget, at det i dag er svært at se, hvor stationen lå. Også udvidelser af sporene – så sent som i 1997 – påvirkede landskabet, ganske som andre steder.

Historien er grundig og velfortalt, men hvis der skal være en lille kritisk røst fra anmelderen, så er det under læsningen vanskeligt at opfatte, hvilke otte jernbaner der er tale om, og de mange involverede jernbaneselskaber, strækninger og byer, som nævnes, bidrager ikke til klarheden – især ikke hvis man ikke er lokalkendt (ofte et problem i lokalhistorisk litteratur).

Desværre kunne bogen godt have trængt til et løft i layoutet – især med tanke på, at det er målet at bringe jernbanehistorien ud til bredere kredse. Illustrationerne er hovedsagelig

af lokomotiver og tog – ganske som i traditionelle jernbanebøger – og ofte i ikke al for god kvalitet. Men hvis det er målet at skrive om jernbanens påvirkning økonomisk m.m., hvorfor så ikke i højere grad illustrere med billeder af industri, handel, boliger, byernes vækst (topografisk)? Desværre er det valgt kun at bringe illustrationer i sort/hvid, men hvorfor ikke bringe et farvebillede af resterne af Hook Norton-viadukten i dag (bropillerne står endnu som arkæologiske spor), eller i det hele taget de mere moderne fotos, der i original med garanti er optaget i farver? Der kunne også med fordel være bragt kolorerede kort (f.eks. over jernbanerne omkring Banbury 1911). Men man kan nok ikke forlange samme kvalitet som Trinders store opus, det velillustrerede *Britain's Industrial Revolution* fra 2014. Desværre mangler der i det hele taget kortmateriale – kun få og for en udenforstående ikke særligt informative kort er der blevet plads til. Ved siden af fotos er kort et væsentligt kildemateriale til den nyere tids fysiske historie: Hvorfor ikke f.eks. bringe kort, der illustrerer sammenhængen mellem jernbane og miner/brud i Banburys nabolag som Hook Norton og Wroxton?

Bogen adskiller sig fra den udbredte jernbanelitteratur i forhold til dokumentationen. Der findes et udbygget noteapparat samt en lang litteraturliste, som gør det muligt for andre at arbejde videre med materia-

let, og den er udstyret med et omfattende register. Der er tale om et grundigt og veldokumenteret stykke lokalhistorie, som har større flyvehøjde end så megen anden lokal- og jernbanehistorie, og det må siges at være lykkedes at bruge jernbanehistorien som forklaringsfaktor til byudviklingen – så må vi håbe, at bogen også når ud til et bredt publikum.

René Schrøder Christensen

---