



*Thor Bjelke, Dag Chr. Halvorsen, Sven Hjorth-Johansen, Kjell Navestad og Holger Schlaupitz, Tog til alle tider – Jernbanens drifts- og ruteoplegg, Bind 1, Norsk Jernbaneklubb, NJK Forlaget, Illustreret, 393 sider, ISBN 978-82-90286-42-7, vejl. pris: NKR 495,-*

Da de danske jernbaner i 1997 kunne fejre 150-året for åbningen af den første jernbane i kongeriget, havde DSB sat alle sejl til, for at den runde dag blev markeret på behørig vis. Talrige veterantog krydsede land og rige rundt, så danskerne kunne opleve fordums rejseliv, og samtidig var et guldfolieret IC3-tog blevet tømt for inventar og sendt på rundtur med en udstilling, så man lokalt kunne se, hvordan en danmarkstrejse i 2002 ville komme til at tage sig ud. Festlighederne kulminerede med en togparade i slutningen af juni, hvor en kavalkade af tidernes tog trillede ud i nogenlunde kronologisk orden på strækningen mellem Glostrup og København. Et rangerlokomotiv fra 1860'ernes Jylland, et eksempel på mellemkrigstidens eksprestog trukket af damplokomotiver, et godstog med 1950-1960'ernes karakteristiske diesellokomotiver, et sidebanetog fra midten af 1900-tallet med de karakteristiske M0-vogne og det fabriksnye elektriske togsæt, som netop var sat ind i den sjællandske regionaltrafik. Selvom det naturligvis ikke i alle tilfælde var muligt at gøre togenes sammensætning af vogne og loko-

motiver tidsmæssigt korrekte, da det også i høj grad afhang af hvilket jernbanemateriel, som var overleveret til eftertiden, så kunne deltagerne langs strækningen på meget visuel vis få et indtryk af den store teknologiske udvikling, som har fundet sted på de danske jernbaner gennem halvandet århundrede. Fra langsomt kørende damplokomotiver med kupévogne til hurtige elektriske tog med storrumsafdelinger. Ændringer, man som passager næppe i større grad ligger mærke til, når man til daglig stiger ombord på toget for at tage på arbejde eller bevæger sig ud på en længere rejse. Måske bemærker man, om det er "et gammelt tog", man er kommet med, eller også glæder man sig over at være heldig at komme med "det nye tog" med bedre aircondition, ekstra benplads og stik til mobiltelefon og tablet. Men i takt med at tiden går, og forandringen skyller ind over landet, så ændres også jernbanedriften, køreplanerne, togenes udseende og de rejsendes bekvemmeligheder. Nogle gange er fremskridtet mærkbart og synligt, andre gange sker det som en glidende overgang.

Netop disse ting er i fokus i Norsk Jernbaneklubbs første bind af *Tog til alle tider* – Jernbanens drifts- og ruteoplegg. Det er et imponerende og grundigt gennearbejdet værk, som bogens forfattere præsenterer for læserne. Selvom det nok må erkendes, at bogen primært er rettet mod norske

jernbaneentusiaster og andre med passioneret interesse for de norske jernbaners udvikling, så vil også den almindeligt historisk interesserede læser kunne få glæde af bogen – selvom det måske er forståeligt, at han eller hun nok fristes til at springe lettere over nogle af bogens opremsninger af togenes sammensætning, køreplaner og detailoplysninger. Bogen indledes med en nærmest leksikal gennemgang af de norske jernbaners udvikling og administration, om stationer og holdepladser, de forskellige typer af tog (godstog, passagertog og blandetog for både gods og passagerer mv.), togenes nummerering, køreplaner, pladsbestilling, billetter, billetkontrol og togkonduktørens arbejde, rejsegods, servering i togene, hygiejniske forhold i vognene, røgfri kupeer, højttalerudkald, postekspedition i togene og meget, meget mere. Nogle af afsnittene virker mere relevante end andre, men de består oftest kun af 15-20 linjers tekst og skal vel nærmest opfattes således, at læseren kan gå på opdagelse i afsnittene og dykke ned i emnet, hvis det tiltrækker ens interesse. Derefter følger nogle sider om Oslos store banegårde over et par sider, som derimod virker til at være placeret i bogen uden kontekst eller nogen dybere årsag. En skarpere redigering af bogens indledende afsnit kunne have været en fordel.

Herefter tager bogen fat på at behandle de enkelte baner kapitel for

kapitel. Hele 23 banestrækninger behandles, lige fra den første norske jernbane Hovedbanen til Solørbanen, Rørosbanen, Nordlandsbanen og Kongsvigerbanen. Inddelingen i de forskellige baneafsnit giver en god og overskuelig inddeling, så man som læser hurtigt kan bladre frem til den eller de baner, man er mest interesseret i at læse om. Der er tale om grundige og velunderbyggede beskrivelser af de enkelte banestrækninger. Undervejs i bogen får man også opridset de norske jernbaners historie fra den første banes åbning i 1850'erne og frem til i dag. En pudsigt detalje i bogen er, at man kan læse, at de norske jernbaner rent faktisk blev taget i brug før den første officielle første baneåbning i 1854 ved indvielsen af banen mellem Oslo og Eidsvoll. Allerede i november 1852 blev der således givet tilladelse til tømmertransporter mellem Strømmen og Oslo, og måneden efter blev der indsat en enkelt personvogn til passagerer i tømmeretog. Mon noget lignende var gået i dag med nutidens strenge krav til sikkerhedsgodkendelse og dokumentation?

Ved beskrivelsen af de enkelte banestrækninger indledes med en overskuelig oversigt over de vigtigste årstal og begivenheder for den enkelte bane med åbningstidspunkt, eventuelt tidspunkt for forlængelse af strækningen, udbygning til dobbeltspor, overgang til elektrisk drift og muligt nedlægnings-tidspunkt. Derefter beskrives trafik-

udviklingen på banen med typisk et par enkelte damp tog i hver retning om dagen, og på de følgende sider fortælles så om banens udvikling med hovedfokus lagt på toggangens udvikling, togenes sammensætning og de skiftende køreplaner. De enkelte kapitler er alle rigt illustreret med store fotografier, gengivelser af køreplaner, billetter og togenes sammensætning. De forskellige lister og grafer er alle opbygget pædagogisk og overskueligt, så det er nemt at få et overblik. Men man skal nok være særdeles interesseret i norske tog for at få gavn af de mange detailoplysninger om, at der eksempelvis kørte et tog på Dovrebanen den 15. maj 1929 med afgang fra Oslo Ø kl. 08.00 og med ankomst til Trondheim kl. 23.22, og at toget på strækningen gjorde ophold i Hamar kl. 11.15, Lillehammer kl. 12.51, Otta kl. 16.06, Dombås kl. 17.34, Oppdal kl. 20.16 og Støren kl. 22.07. Mange af disse oplysninger er nok mest interessant for de virkeligt passionerede jernbaneentusiaster, og der er i alt fald rig mulighed for modeltogsfolket til at få sammensat nogle korrekt udseende tog, hvis man drømmer sig op i de norske fjelde på modelbanen i kælderens.

Desværre er denne meget informationsmættede tilgang til beskrivelserne af de norske tog på de enkelte baner også bogens største akilleshæl. For når man har læst bogen igennem, sidder man tilbage med det helt store spørgsmål: hvor er passagererne og

personalet henne i fortællingen. Det var trods alt dem, der kørte togene, og dem, som brugte vognene. Var de tilfredse med de tog, der kørte? Hvordan oplevede de forbedringerne i togene, og hvordan var det at rejse med de norske tog? Desværre er deres historie næsten helt fraværende bortset fra, at enkelte passagerer optræder som staffage på nogle af bogens mange billeder, ventende på toget, mens det er på vej ind til perronen. Togene kørte jo ikke for togenes egen skyld, men det får man nærmest indtrykket af ved læsningen af bogen. Det ville endvidere have styrket bogen, hvis der afslutningsvis havde været en opsamling – et konkluderende kapitel – som trak hovedlinjerne op efter de mange beskrivelser af de enkelte baner, men måske vil det ske i det opfølgende bind? Derimod skal forfatterne have ros for, at der bagest i bogen er et fyldigt note- og kildeapparat, med detaljerede henvisninger til, hvor bogens enkelte oplysninger stammer fra.

Særlig interessant for den danske læser er også et fyldigt afsnit om de internationale eksprestog til nabolandene Sverige, Danmark og også længere sydpå til Tyskland. I en tid med øget fokus på bæredygtige rejseformer er det interessant, at der blot for få årtier siden var et fintmasket netværk af internationale dag- og nat tog i den nordlige del af Europa. I den danske jernbanelitteratur har vi nok en naturlig tendens til at se den

internationale jernbanetrafik med nationale øjne – eksprestogens udgangspunkt var Danmark, hvorfra man kunne rejse ud i Europa. Men indirekte peger bogen på, at i flere tilfælde var de danske jernbaner blot en del af vejen mellem Norge og resten af Europa, når man eksempelvis skulle fra Oslo til Hamborg eller Berlin med toget. Interessant er det også, at det først var relativt sent – 1892, at der kom direkte jernbaneforbindelse mellem Oslo og København ved indsættelsen af jernbanefærgerne på overfarten mellem Helsingør og Helsingborg. Samt at det først var i 1880'erne, at flere af jernbanerne mellem to af Nordens største byer åbnede. Set fra et dansk perspektiv er det norske blik på den internationale trafik interessant, herunder historien om Det internationale Sovevognselskabs (CIWL) trafik mellem Norge og resten af Europa. Det oplyses endvidere i bogen, at den tyske trafik mellem Tyskland og Norge under 2. verdenskrig vil blive behandlet i næste udgivelse i bogserien om de norske tog. Bogserien har således ikke kun relevans for de norske jernbaneentusiaster, men giver også stof til eftertanke for jernbaneforskere uden for fjeldenes rige.

*Lars Bjarke Christensen*