

# Anmeldelser

---



*John Poulsen under medvirken af Jeppe Tønsberg, Nordbanen København-Hillerød-Helsingør, bane bøger 2020, illustreret, 316 sider, ISBN 978-87-91434-56-3, vejl. pris 398 kr.*

Konflikten havde ulmet længe på en af Nordbanens mellemstationer, men en sen efterårsaften i 1907 kom gnisten, der antændte et drama, som de følgende måneder udspillede sig for øjnene af Statsbanernes auditør Aage Andersen. Alt tydede ellers på, at det ville blive en fredelig aften som så mange andre, da assistent Gravesen så det sene aftentog køre ind på Birkerød Station denne halvkolde aften. Når først passagererne var ekspederet og godsforsendelserne udvekslet, ville roen atter sænke sig over stationen. Ofte var der om aftenen så stille, at han havde tid til at vandre hjem til sin hustru i deres hus lidt længere nede ad vejen for at spise aftensmad med familien. Godt nok lå stationen på den travle Nordbane mellem København, Hillerød og Helsingør, men i perioder lå stationen næsten øde hen. Kun stridighederne blandt personalet kunne en gang imellem få pulsen op, men hidtil var hanekampen blandt stationens mænd foregået under civili-

serede former. Det ændrede sig dog denne efterårsaften, da portør Jørgensen i lettere beruset tilstand steg af aftentoget efter at have været til konfirmationsgilde i Lyngby. Der – midt i stationskontoret – stod hans store plageånd, assistent Gravesen, og godt hjulpet på vej af promillerne fra festen i Lyngby gik naturen over optugtelser. Nu var der endelig mulighed for at få afløb og give sin ærlige mening til kende. Portøren overøste derfor assistent Gravesen med ukvemsord, trængte ham op i en krog og truede med at slå ham fordærvet.

Efter oprintrinnet tøvede assistenten ikke med at indberette sagen til auditør Aage Andersen, som kort efter måtte sætte sig ind i et af Nordbanens tog for at tage nordpå og undersøge sagen. Det blev dog til adskillige ture mellem København og Birkerød dette efterår og vinter, for nu meldte portør Jørgensen også assistent Gravesen til auditøren. Og mange ting var galt. For det første var assistenten grov over for stationens portører. Dernæst opførte han sig ubehageligt overfor de rejsende. Hertil kom, at han havde stjålet noget håndsæbe fra stationskontoret og ikke mindst ladet "det grønne signal" stå, mens han om aftenen gik hjem og spiste aftensmad. En klar tilsidesættelse af sikkerhedsreglerne. Auditøren gennemførte adskillige afhøringer af personalet. Næsten samstemmende – fra stationsforstander Kaarsberg til de mange portører – blev assistent

Gravesen betegnet som brysk og brøsig, direkte og uhæmmet i sin opførsel overfor det underordnede personale og publikum. Tilmed holdt Birkerøds borgere sig fra stationen, når de hørte, at det var assistenten, som sad i billetsalget. Efter sigende blev byttepengene smidt efter publikum, så de måtte kravle rundt neden for billetskranken for at samle mønterne op fra gulvet, og blandt stationspersonalet fortalte historien om en oberstinde fra Frelsens Hær, der på meget konstant måde fik at vide, hvad assistenten mente om kvinder i uniform, da hun ønskede at købe en billet.

I dag kan vi følge auditør Aage Andersens samtaler og mange overvejelser i hans efterladte sagsakter og forhørsprotokoller i Rigsarkivet. Ikke mindst overvejselsen om Gravesen skulle forflyttes. For det var en kompliceret sag med gensidige beskyldninger og en vag stationsforstander, som ikke havde formået at gribe ind over for sit personale og holde ro i eget hus. Og så var der tilmed udfordringen om anklagen fra en underordnet mod en overordnet. Assistent Gravesen blev på stationen, men med en påtale.

En kompliceret sag er det også at anmelde John Poulsens bog om den sjællandske nordbane. John Poulsen har gennem de seneste årtier slået sit navn fast som en meget produktiv jernbaneforfatter om alt fra den transsibiriske jernbane, over trafikrevolu-

tionen med lyntog i 1935 og den københavnske S-bane til bogserier om motormateriel og internationale tog over landets grænser. Uanset hvordan man vender og drejer det, er John Poulsen en yderst veletableret, vidende og produktiv forfatter, der samtidig har været hovedkraften bag forlaget bane bøger. Bogen om Nordbanen følger sig smukt til den lange række af jernbanebøger og -artikler, som John Poulsen i årenes løb har udgivet. Bogen er i det for bane bøger efterhånden klassiske kvadratiske format, velillustreret og af en sådan fysisk vægt, at man ikke skal placere den på bogreolens tyndeste hylde. Der er således meget godt at sige om bogen. Det problematiske vender vi tilbage til.

Den sjællandske nordbane blev anlagt som en af de første sjællandske jernbaner i 1860'erne. Fra København via Nørrebro til Hellerup, hvor banen havde en sidestrækning – en skovtursbane – til Klampenborg. Selve Nordbanen fortsatte dog fra Hellerup via Lyngby og Hillerød til Helsingør. Interessant er det at læse om jernbaneselskabets overvejelser om linjeføringen gennem og ud af København. Man fornemmer tydeligt, at det private selskab naturligvis havde blikket fast rettet mod økonomien og bundlinjen, mens staten var mere interesseret i ordnede samfærdselsforhold ind og ud af København med en banegård af en størrelse, som sømmede sig for en hovedstad. Pudsig er også

beretningen om det hestetrukne jernbanetog mellem Lyngby og Hellerup i sommermånederne i 1860'erne, så jernbaneselskabet kunne spare udgifterne til et damplokomotiv, men samtidig imødekomme kravet fra landliggerne om tidlig morgentransport til hovedstaden.

Som ved så mange andre jernbanestrækninger gik tiden. Trafikken og stationerne udviklede sig. Nye tog og nye stationer kom til. En del af strækningen blev elektrificeret, og S-toget nåede først til Holte og senere til Hillerød, mens den tilbageværende strækning mellem Hillerød og Helsingør – der sigende fik tilnavnet Lille Nord – overgik til de nordsjællandske lokalbaner.

Bogen om Nordbanen er bygget klassisk op med en gennemgang af banens historie og udvikling gennem årene fra dengang, de første planer blev fremlagt til nu, hvor et nyt signalsystem er taget i brug på en del af banen. Derefter følger en gennemgang af de enkelte standsningssteders historie og udvikling. Lige fra det beskedne militære trinbræt ved Høvelte til de store banegårde i København og Helsingør. Særligt bør fremhæves gengivelserne af arkitekt Vilhelm Carl Heinrich Wolfs smukke håndkolorerede tegninger af de enkelte stationsbygninger langs strækningen. I slutningen af bogen findes en overordnet gennemgang af det jernbanemateriel, som har kørt på Nordbanen

gennem årene. Alt sammen beskrevet på 316 meget tæt beskrevne sider. Bogen følger sig smukt til rækken af John Poulsens mange kompetent skrevne jernbanebøger og bør heller ikke mangle i samlingen hos landets jernbaneentusiaster.

Når det alligevel er vanskeligt at anbefale John Poulsens bog, er det således ikke fordi, det er en tvivlsom bog. Tværtimod. Årsagen er nærmere, at bogen i realiteten er en genudgivelse af John Poulsens tidligere bog *Nordbanen – med tog til Nordsjælland gennem 125 år* fra 1991. Bortset fra nogle naturlige tilføjelser om de seneste årtiers udvikling både i banens generelle historie, ved de enkelte stationer og i afsnittet om jernbanemateriellet, så er der tale om udstrakt genbrug – men under en ny titel. Det er uopfindsomt, og det er samtidig også den største anke. John Poulsen beskriver – såvel i forordet fra 1991 som 2020 – at det af pladsmæssige årsager ikke har været muligt at komme rundt om en række emner såsom trafikpolitik, økonomi og personaleforhold. Ved udgivelsen af bogen i 1991 var dette en plausibel forklaring. Ligeegyldigt hvad en vrisen anmelder mener, så er der ved en bogudgivelse nødt til at blive taget nogle nødvendige beslutninger og prioriteringer. Disse dispositioner kan man så være enige eller uenige i. Men det er noget uopfindsomt ved udgivelsen af en "ny" bog 30 år efter kun at opdatere de enkelte afsnit med nogle

få linjer, når man har muligheden for at råde bod på nogle af de ting, man af pladsmæssige årsager ikke kunne komme ind på ved udgivelsen af den første bog. Udfordringen ved den gamle og den nye bog om Nordbanen er således, at man som læser får et ganske glimrende indblik i selve jernbanens udvikling og i de enkelte stationers bygningsmasse og sporforhold, mens forholdet til det omgivende samfund, personalets forhold mv. kun berøres ganske perifært. Det er ærgerligt, da vi netop i forbindelse med Nordbanen har flere ældre erindringsbøger fra jernbanemænd, der beskriver livet langs banen (f.eks. *Jernbaneminder* af Holger G. Hansen (Forlaget Fremad 1962), *Jernbaneliv* af Vilhelm Hansen (J. Frimodts Forlag 1918) og *47 år ved DSB* af P.L. Poulsen (Thems Boghandel 1943). Det er ærgerligt, at dette righoldige materiale ikke udnyttes i større grad i den nye bog om Nordbanen, da det samtidig kunne have gjort fortællingen om banen lidt mere levende og spændende. Eksemplet om stridighederne på Birkerød Station i 1907 og de mange erindringsbøger viser, at der både i litteraturen og arkiverne bestemt er materiale til en anderledes bog om Nordbanen.

Gennem de seneste år er der i *Jernbanehistorie* ved anmeldelser af forskellige jernbanebøger gentagne gange blevet rejst kritik af manglende litteraturhenvisninger. Bogen om Nordbanen er i denne sammenhæng

ingen undtagelse. Hvor mange andre jernbanebøger forsøger at dække sig under et figenblad ved at have en enkelt side bagest i bogen med "anvendt litteratur", så er dette i alt fald ikke tilfældet i bogen om Nordbanen. Der findes ingen kildeliste, ingen litteraturliste og intet noteapparat. Det burde være en fuldstændig selvfølgelighed, hvis en fagbog udgivet i 2020 gerne vil tages seriøst. Navnlig når en bog som denne ægger til yderligere forskning og undersøgelse – såvel af forskere som almindeligt interesserede læsere. Ved gennemlæsningen af bogen faldt denne anmelder således over en kort notits om, at Hillerød-diligencen i 1848 blev udsat for et veritabelt landevejsrøveri. En historie som leder ens tanker hen på det vilde vesten i Amerika, men ikke det fredelige Nordsjælland. Men hvor kan man læse mere om denne historie? Et andet eksempel stammer fra beskrivelsen af opførelsen af den nye banegård i Helsingør i 1890'erne. Her postuleres det, at kongen, Christian d. 9, efter sigende skulle have ønsket, at den nye banegårdsbygning blev statelig og repræsentativ, da den var Danmarks port til Norden. En kildehenvisning ville have været på sin plads, så oplysningen ikke blot kan rubriceres som en af de utallige kongelige skrøner, der nærmere hører hjemme i eventyret *Det er ganske vist!* fra 1852.

Mange af de banemonografier, som er udkommet i de seneste årtier, har

behandlet en af landets utallige privatbaner. Måske fordi det for forfatteren har været et nemt og afgrænset område at kaste sig over. En jernbanestrækning på en del af det statslige jernbanenet kan imidlertid være vanskelig at få styr på. Der er ikke bare et enkelt, samlet arkiv man kan gå til, hvor hele historien mere eller mindre bliver foræret til forfatteren. Det var derfor også en præstation, da John Poulsen i 1991 med god hjælp fra de efterladte papirer fra jernbaneforfatteren Peer Thomassen og en hjælpende hånd fra stadsarkivar Jeppe Tønsberg skrev bogen i anledningen af Nordbanens 125-års jubilæum. Bogen om Nordbanen giver derfor et lidt andet blik på jernbanernes udvikling end mange andre banemonografier, selvom opbygningen af bogen er den samme. Befriende er det, at man heldigvis slipper for det næsten rituelle afsnit fra andre banemonografier om de trange tider for banestrækningen efter 2. verdenskrig og den triste nedlæggelsehistorie, fordi banens landkommuner satsede på privatbilismen i stedet for jernbanerne. Så mangler man 1991-udgaven af bogen om Nordbanen i bogreolen, kan 2020-udgaven bestemt anbefales. Ikke mindst på grund af de mange nye illustrationer, hvor der heldigvis kun er få gengangere i forhold til den oprindelige udgave af bogen.

Lars Bjarke Christensen