

# Jernbanen i dansk litteratur

Af Martin Zerlang

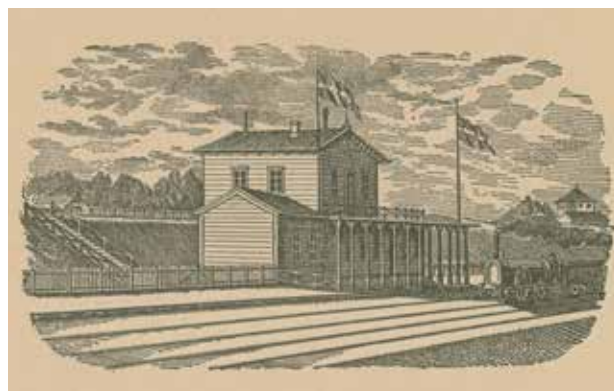
## Der fløjtes til afgang

Siden jernbanen begyndte at spinde sit net af skinner over jorden, blev den en linse, hvorigennem man betragtede verden. Også i dansk litteratur finder man denne linse, endda før de første baner blev anlagt, i 1844 Den kongelige Østersøbane fra Altona til Kiel og i 1847 Jernbanen fra København til Roskilde. Fra H.C. Andersen til Helle Helle myldrer det med skrivende tog-entusiaster, og de er alle i slægt med den "farfar", som optræder i Svend Aage Madsens roman *Syv aldres galskab* (1994). Om ham bemærker sønnesønnen et sted: *"De få billeder min farfar lod slippe ind i sit sprog stammede alle fra jernbanedriften"*, f.eks. vendingen at sætte noget på skinner. Farfaren var da også som nyuddannet ingeniør blevet ansat hos jernstøberen Søren Frich, *"der fik sin første store opgave i forbindelse med anlægnin-gen af jernbanen til Randers og Langå"* (s. 116).

Denne farfar er ikke alene om at se verden i lyset af jernbanedriften. Vi sætter alle noget på skinner, vi fløjter til afgang, vi er måske endda udviklingens lokomotiver og kører for fuld damp, men vi kan også være både ensporede, smalsporede og afsporede, og vi kommer ud for sporskifter i vores liv, undervejs er vi bange for at blive ladet tilbage på perronen, det gælder om at komme med, når toget kører, og når tiden nærmer sig, skal vi til endestationen eller køres i remise.

I litteraturen manifesterer jernbanedriften sig ikke kun som metafor. Mange danske forfattere har som jernbanemænd (Johannes Buchholtz) eller som børn af folk "ved banen" (Emil Bønnelycke, Villy Sørensen, Knud Sørensen, Jørgen Leth) helt grundlæggende erfaringer med jernbaneverdenen; og alle, såvel forfattere som læsere, har selvfølgelig erfaringer med denne verden gennem togrejser mv. For nogle forfattere forvandlede erfaring til ren entusiasme.

Kirsten Thorup har bl.a. i portrætfilmen *Hjemme i Verden* (2017) hyldet Hovedbanegården som et sted, hvor hun hentede inspiration til sit forfatterskab. I samme film bruger hun jernbanelinsen, da hun fortæller, at hendes barn-



Valby Station, 1857 (ukendt kunstner, Danmarks Jernbanemuseum).

domshjem i den fynske stationsby Gelsted var "som en banegård." Men i den selvbiografiske roman *Bonsai* (2000) får man også en prøve på, hvorfor ikke bare banegården, men jernbanen og togrejsen kunne vække så stærke følelser:

*"Toget kører gennem landet mod øst i det tiltagende dagslys. Vinterlandskabet glider forbi som en strålende hallucination. Træernes sorte skeletter strækker sig mod himlen. Bladene er faldet af som en overstået sygdom. Landsbyen er allerede udslettet af landkortet. Hun er sin egen herre. Hverken far eller mor. Hverken Gud eller herremand over hende. Hun læner sig tilbage i sædet, beruset af den totale friheds uendelige muligheder"* (s. 70).

Jernbanen kan – f.eks. som lokalitet eller togrejse – danne ramme for hele romaner eller noveller, men der er også tilfælde, hvor det blot er et rammesættende kapitel, som aktualiserer det, man i litteraturvidenskaben ville kalde jernbanen som topos. Den kan være et vigtigt motiv; den kan optræde som teknologi; som emne for politisk debat; som anledning til sociale og undertiden erotiske oplevelser. Og den kan vise sig i stiltræk som tempo og rytme.

I denne artikel vil jeg give en oversigt over, hvordan jernbanedriften har spejlet sig i dansk litteratur, og jeg vil begynde i 1840'erne, da Guldalderen omsmeltedes til Jern-



*Tegning af sikkerhedsventil  
og damplokomotiv, gengivet  
på bagomslag af G.F.K. Ursin:  
Dampmaskinen fremstillet i 15  
populære Forelæsninger, 1842  
(originaltegning: C.W. Eckersberg,  
Danmarks Jernbanemuseum).*

banealder for derefter at skitsere 5 store sporskifter: Det moderne gennembrud mellem 1870 og 1900, de undertiden futuristiske fremtidsvisioner fra 1900 til 1940, efter kaos-årene 1940-45 velfærdsstatens store planlægningsår 1945-1970, opbruddet 1970-2000, og endelig blandingen af sammenbrud og nybrud efter årtusindskiftet.

### **Guldalderforfattere i en jernbanetid**

I 1841 skrev forfatteren P.L. Møller i en *Kort Fremstilling af Bogtrykkerkunstens Historie* om den "overordentlige Hurtighed, hvormed trykte Sager, under Nutidens industrielle Opsving (f.eks. ved Dampskibe og Jernbaner) udbredes fra Land til Land, fra Verdensdeel til Verdensdeel" (s. 160). Selv var han så hurtigt ude, at der jo endnu ikke var anlagt en jernbane i Danmark.

Det var der heller ikke året efter, 1842, da H.C. Andersen udgav *En Digters Bazar*. I "bazarens" essay om 'Jernbanen' indleder han da også med at tage sine læsere ved hånden, da de fleste af dem aldrig havde set en sådan:

*"Da mange af mine Læsere ikke have seet en Jernbane, vil jeg først see at give disse et Begreb om en saadan. Vi ville tage en almindelig Landevei, den kan løbe lige, den kan slaae en Bugt, det er det samme, men jevn maa den være, jevn som et Stue-Gulv, og derfor sprængte vi ethvert Bjerg, som stiller*

*sig for den, vi bygge paa stærke Buer en Bro over Sumpe og dybe Dale, og naar da den jevne Vei er for os, lægge vi der, hvor Hjulsporene ville gaae, Jernskinner, om hvilke Vognhjulene kunne gribe fat. Dampmaskinen spændes foran med sin Mester paa, der veed at styre og standse den, Vogn kjædes ved Vogn med Mennesker eller Qvæg, og så kjører man"* (s. 23).

Jernbanen sikrede hurtig udbredelse af trykte sager, og forfatterne sikrede hurtig udbredelse af kendskabet til den nye teknologi. H.C. Andersen, Søren Kierkegaard, N.F.S. Grundtvig, B.S. Ingemann reagerede alle på det nye fænomen. H.C. Andersen reagerede mest positivt. I 'Jernbanen' skrev han ligefrem, at det var som at skue "Gud Ansigt til Ansigt," (26-27) og i eventyret 'Dryaden', der handler om verdensudstillingen i Paris 1867, demonstrerede han i optakten, hvordan togets fart kunne forplante sig til fortællingens fart:

*"Vi reise til Udstillingen i Paris.*

*Nu ere vi der! det var en Flugt, en Fart, aldeles uden  
Trodsm; vi gik med Damp i Fartøi og paa Landevei.  
Vor Tid er Eventyrets Tid"* (s. 7).

Kierkegaard havde større kvababelser ved det, han i *Enten Eller* (1842) kaldte "Trivialitetens Jernbane" (s. 3), men ifølge P.L. Møller så fungerede han selv som et lokomotiv, hvis man tænkte på hans litterære produktivitet: Han "udvikler idelige Dampe, hans Pen løber som Lokomotivet paa en Jernbane" (*Kritiske Skizzer fra Aarene 1840-47*, s. 245).

Hvad angår vennerne Grundtvig og Ingemann, var følelserne ved den nye teknologi blandede. Grundtvig havde allerede i 1830'erne på sine Englands-ture prøvet at køre med jernbane, men først på den fjerde rejse i 1843 overgav han sig, som han formulerede det, "paa Naade og Unaade til Jærnbanner". Samme forbeholdne accept finder man også i Ingemanns samtidsroman *Den stumme Frøken* (1850), hvor det hedder: "Nu er Livet en Jernbane og Statsmaskinen et Locomotiv - ruts, rats! maa det gaae, enten man piber eller synger!" (s. 187).



Et tog passerer Carlsbergviadukten på vej mod København, 1849 (kunstner: H.G.F. Holm, Danmarks Jernbanemuseum).

Hverken Møller, Andersen, Kierkegaard, Grundtvig eller Ingemann skrev bøger, der var beregnet til læsning under togtrejser, men i Dansk Folkemindervidenskabs Samlinger finder man en tryksag fra 1859 med titlen: *Bonden Søren Jæpsens Hændelser paa Jernbanen*, hvor man læser, at "Jernbanelitteratur", der "Sælges paa Jernbanen", udkommer hver 14. dag og indeholder "Nyheder, Fortællinger, m.m. til behagelig Adspredelse og Underholdning for de ærede Reisende." Litteraturen blev med andre ord meget tidligt en del af det omfattende system, som jernbanen jo var. Når man ikke vidste, hvad man skulle stille op med de vildfremmede medpassagerer, man sad overfor, var bøger en god løsning, herunder bøger om togtrejser.

Forfatteren Erik Bøgh, der med sine revyer og sine føljetoner skrev sig tæt ind på den aktuelle virkelighed, beskrev i skitsen "Den sorte Kugle" i bogen *Lidt til* (1862), hvordan man "kan rejse gennem Evropa pr. Jernbane uden at komme i Samtale med nogen undervejs" (s. 16), og i en udvidelse af denne skitse i *Udvalgte Fortællinger* (1876) skrev han uddybende om, hvordan f.eks. englændere og tyskere greb dette problem an. Englænderne forstod med lidt bestikelse til togføreren at sikre sig ro i deres kupe, så de i stedet kunne sætte sig til ro i et hjørne, og "saa studerer man sin Rejsebog, sover, drømmer eller digter i Stilhed, til man kommer til næste Hovedstation" (s. 244-45).

Jernbanelitteraturen blev solgt fra jernbanekiosker, der efterhånden blev en del af det udstyr, der hørte sig til på de større banegårde, og det var, som det også fremgår af et digt i Lars Dillings *I Kupéen* (1886), ikke litteratur som nødvendigvis med "kras Realisme" zoomede kritisk ind på den moderne virkelighed med dens jernbaner og dampmaskiner. Nej det skulle hellere være "Lidt Læsning som man kan nyde i Fred/ og tage gemytlig og – indslumre ved/ i Kupéen."

Selv om jernbaneverdenen blev en vigtig ramme for den krimigenre, som efterhånden blev en af de væsentligste grene inden for jernbanelitteraturen, så var det den mere ambitiøse litteratur, som for alvor hentede sit stof i lokomotiver, togtrejser, jernbanehoteller og de stationsbyer, der nu dukkede op overalt i det danske landskab.

### Jernbanesagen

Endnu inden den første jernbane var anlagt, talte man om jernbanesagen, og jernbanesagen gav også ekkoer i litteraturen, fra Meir Aron Goldschmidt, der refererede til den i komedien *I den anden Verden* (1861), til Gyrithe Lemche, der resumerede sagens gang i romanen *Edwardsgave* (1906). For så vidt var hver eneste diskussion om anlæg af en ny bane en del af jernbanesagen, men det overordnede spørgsmål i denne sag handlede om forholdet mellem København og Jylland og i forlængelse heraf linjeføringen i Jylland.

Hvis man i 1870'erne kaldte en roman *Nutidsbilleder*, kunne man ikke komme uden om jernbanesagen, og jernbanen kom til at spille en hovedrolle i Vilhelm Topsøes roman *Nutidsbilleder* (1878). I første kapitel er scenen det fineste København, hvor man møder ministersønnen Flemming, som hverken føler sig hjemme i enevældens tid eller i nutiden. I andet kapitel er scenen provinsen, et sted mellem Lille Lavby og Store Højby, hvor man møder Harald Holst, et rastløst "Nutidsmenneske", som ser det som sin fornemste pligt at følge med tiden. I tredje kapitel præsenteres jernbanestationen som scene for mødet mellem den gamle tid og nutiden. Her synes alt det nye kun at være en midlertidig krusning på overfladen.

*"Stationen laa næsten et Par Mile borte. Det var en lille landleg Station, en ganske lille Knude paa Baneliniens lange Snor, kun bestaaende af et Par smaa og simple Bygninger, der laa i en ensom Egn. Den Stationsforvalter, der havde sin Bolig her, kunde godt forene en Slags Eremitstilling med Stationsforstanderposten. Paa alle de Tider, da der netop ingen Tog var, var denne Jernbanestation et højst fredsommeligt Sted, der syntes ganske at have vendt Verdens Larm og Tummel Ryggen, et Sted, hvor Intet skete, og Intet skulde ske"* (s. 232).

Under al rogen er alt tilsyneladende ved det gamle. Men billedet vender fuldstændig. "Jernbanesagen" sætter splid og dermed strøm til handlingen. Det højst fredsommelige sted ude på landet bliver ramt af nutiden med dens konflikter. Harald spændes for jernbanesagens vogn, da en lokal møller overtaler ham til at blive politiker – så han kan kæmpe for en jernbane til Lille Lavby. Standpunkter er godt, jernbaner er bedre, ifølge møllerens filosofi. Han har selvfølgelig interesser i sagen. Den ekspropriation af jord, som jernbanen vil medføre, vil give ham og hans fæller en kæmpeindtjening.

I første omgang lægger fortælleren op til en forståelse for Haralds engagement i nutiden og i jernbanesagen. Han gentager optakten, men på en måde, hvor sympatien ligger på togets side:

*"Et Par Gange om Dagen kom imidlertid et Tog, fra den ene eller den anden Side. Paa de Tider holdt der saa et Par Vogne paa den sandede Plads foran Stationsbygningen; en stilfærdig Banebetjent syslede ude ved Skinnerne og stillede nogle Signaler, et Par Mennesker drev om med Pakker og Bylter paa Trappen og i den lille Ventesaal. Og saa kom Toget i det Fjerne, først den hvide Busk af Røg bag Skovkanten og saa den mørke Masse, der hurtig voxede og vækkede Egnen op, medens den foer forbi. Det standser, volder et Øjeblik Larm og Travlhed ved den lille Station, og saa atter Farvel. Det gaaer, skrumper hurtigt ind og forsvinder som en lang, glidende sort Klods ud bag Bakkerne. Vognene ved Stationen ere atter forsvundne, de Rejsende med Bylterne ogsaa borte, det Pust af Liv fra Omverdenen, som Toget bragte paa sine klaprende Hjul, er døet ganske hen, Landskabet, som det havde vakt op, er atter stivnet i en Ro og Stilhed, hvor Intet sker og Intet er bestemt til at ske"* (s. 232).

Men så viser det sig, at jernbanen spreder mere end den samler. Den skaber strid mellem Store Højby og Lille Lavby, der begge vil have en bane, den skaber strid mellem staten og private investorer, mellem tilhængere af en kam-bane og tilhængere af en zigzag-bane. I den moderne politik er alle smukke ord om almeninteresser bare masker over privatinteresser. Og under alle de højtflyvende idealer ligger en flad bund af materialisme – som Topsøe udmaler i sin skildring af en ølet krodiskussion om jernbanesagen:

*"Man talte i Grupperne og Klyngerne om Vind og Vejr og de daarlige Tider og de daarlige Priser, nydende ret den Fornøjelse at klage i Fællig – og hvad der blev talt om i en Klynge, slog hurtig an i Naboklyngernes Samtale. Saa nævnedes ved et Bord Naboeignens Jernbaneanlæg, og lidt efter tegnede ved et andet Bord en bred Pegefinger i spildt Toddy til almindelig Belæring et Kort over det jyske Jernbanenet, som det burde være, naar det var fuldkomment, og heri af-satte han og Deltagerne i Samtalen flere Linier til denne Egns specielle Bedste"* (s. 251).

*Nutidsbilleder* er en roman, men Topsøes fremstilling stemte fuldstændig overens med virkeligheden. S.B.V. Dyhr,



der arbejdede som baneingeniør fra 1859, fortæller i sine erindringer, hvordan han under sit arbejde med projektering af linjer på Fyn (omkring 1860) nød godt af gæstfriheden på de fynske herregårde: *"Overalt velkommen, fordi jeg bragte budskab om det nye befordringsmiddel, som alle gerne ville have forbi deres dør."* J.K. Lauridsen opsummerede jernbanesagen med disse ord: *"at i den danske Politik gælder kun et Hensyn: at enhver Gaardmand kan faa en Jernbane fra hans Lokum til hans Lade"*.

### **Omkring det moderne gennembrud – 1870-1900**

Efter krigen og nederlaget til tyskerne i 1864 blev rammerne for det danske jernbanenet selvfølgelig voldsomt reduceret, men omvendt betød den nye indsats for at genvinde indadtil, hvad der var tabt udadtil, at jernbanen kom i fokus. Mens den første jernbane fra København til Roskilde mest var betragtet som en forlystelsesbane, nærmest en filial af naboen Tivoli, så blev jernbanen nu en forudsætning for udvikling. Den samme realisme og udvikling, som man forventede inden for det politiske og økonomiske liv, blev



Kiosken "Central Pavillonen" ved Hovedbanegården ud mod Vester Farimagsgade, nuv. Axeltorv, ca. 1910 (foto: Holger Damsgaard, Danmarks Jernbanemuseum).



Svebølle Station 1874 (vignet til situationsplan)  
(tegning: Chr. M. Tegner, Danmarks Jernbanemuseum).

også en fordring i litteraturen, og Georg Brandes, der selv blev sammenlignet med et lokomotiv inden for det litterære felt, tolkede tiden i lyset af lokomotivet. Om sine modstandere, "Bagstrævet Mænd," skrev han i *Det moderne Gjenembruds Mænd* (1883), at "De har ikke lagt Mærke til, at deres Lokomotiv for længe siden er spændt fra, at dets Damp er gaaet af det og dets Ild er slukt" (s. 403). Om sit mål, skrev han, at det var som "et ildsprudende Lokomotiv med sit Følge, det Jernbanetog som er Fremskridtets", og det var "et uhyre, aldrig rastende, endeløst Tog, Menneskehedens evige Higen mod en stedsere idealere opfattet Frihed, Civilisationens og Fremskridtets endeløse Triumftog" (s. 402).

Blandt dem, som Brandes kaldte "Det moderne Gjenembruds Mænd", finder man Erik Skram, der var søn af den første direktør for Det sjællandske Jernbaneselskab. Man finder også Henrik Ibsen, Bjørnstjerne Bjørnson, Sophus Schandorph, J.P. Jacobsen og broderen Edvard Brandes. Men den, som var mest optaget af jernbanen, var Holger Drachmann. Hans fortælling "Now, Tommy!", fra *I Storm og Stille* (1875) handler simpelthen om en slags kappestrid mellem menneske og maskine, mand og tog. Hvor længe tør Tommy vente med at springe over jernbanesporet, når han hører, at et tog er på vej ud af tunnelen. Fortællingen foregår i England, men jernbanen var jo også en engelsk opfindelse, og mange af de ingeniører, der stod for anlægget af jernbaner i Danmark, var englændere.

I den eksperimenterende Københavnerroman *Forskrevet* (1890) giver kapitel 32 en skildring af en togrejse fra Hovedbanegården over Roskilde mod Masnedsund. I indhold og stil fremstiller det en tidlig prøve på behandlingen af et tema, som siden hen er blevet et populært motiv i litterære (og filmiske) togrejser: hvordan togrejsen med dens blanding af afstand og nærhed, af dynamik og dvælen kan udløse en nærmest hallucinatorisk sammenfletning af ydre og indre virkelighed. Hovedpersonen Gerhard sidder – ufrivilligt – i kupé med grosserer Halvrig, som har haft et (prostitutionsagtigt) forhold til Edith, som Gerhard elsker, og Gerhards fjendtlighed over for genboen accelererer:

"Gerhard saa' (...) den af Støv, Sol, Røg, Skumplen og Rysten ilde medhandlede Ryge-Kupé, en skamfilet »flyvende Koffert«, hvori de to Mænd var lukket alene inde! Hundreder af Rejsende havde spyttet paa denne trevlede Gulvmaatte, stirret op mod den sværtede Loftsv ventil, døset i Polsterkrogene og gnedet Baghovederne mod det hækledede Overtræk, hvor de i Mønstreet filerede Bogstaver DSB og DSB begyndte at danse ud og ind, flyde sammen og flyde fra hinanden, for Gerhards dvaletunge Øjne. En dump Vrede lagde sig over Gerhards underlige halvt sløve Ro; et Raseri begyndte at koge i ham. Bogstaverne DSB flimrede... han søgte Orakelsvar i dem paa sine Tankers Spørgsmaal. Og disse Tanker kredsede mere og mere engt om det ene Punkt – og om den ene Ting, som gemte sig i den lille Koffert. Hvad om jeg tog og skød den Mand ned dér! (...) Han saa' lutter SB'er for sig – og ind i hans Øre lød det: skyd bare .... skyd bare .... skyd ham bare ned!" (I, s. 336-337).

Det var ikke alle moderne forfattere, som Brandes regnede med til "Det moderne gjenembruds mænd", men f.eks. Vilhelm Topsøe og især Herman Bang var mindst lige så avancerede i den måde, hvorpå de tacklede og tolkede jernbanerne. I Herman Bangs *Ved Vejen* (1886) danner livet i en stationsby ramme om hele romanen, mens toget bestemmer rytmen: elve-toget, fire-toget, aften-toget osv. Romanens optakt er en ren opvisning i, hvordan litteraturen kan iscenesætte den flygtighed, som er en følge af mødet mellem ramme og rytme; spillet mellem masseoptrin og individuelle skæbner; de moderne ritualer omkring ankomst og afsked.

Den mest omfattende litterære behandling af det moderne gjenembrud og af infrastrukturens betydning for dette kom op mod århundredskiftet med Henrik Pontoppidans *Lykke-Per*. (1898-1904) Ganske vist ender helten som vejassistent i Thy, ikke så langt fra en af de nye stationsbyer, men det store projekt, som knytter sig til hans "Lykke", er visionen om en "fuldstændig Omordning af Landets Samfærdselsvæsen" (s. 205).



Damplokomotiv med internationalt eksprestog i Gedser, forarbejde til maleri, tidligere i Rundrejsebureauet på Københavns Hovedbanegård (maleri: Rx. Chr. 1923, Danmarks Jernbanemuseum).

Som udgangspunkt er hans vision altovervejende teknisk og praktisk: Han vil med et omfattende kanalsystem bringe hver eneste dansk by i kontakt med verdenshavene (s. 205). For så vidt rækker projektet videre end "udviklingen af et kostbart jernbanenet" (s. 205). Men han bliver "overordentlig tiltalt", da hans kæreste Jakobe – under henvisning til jernbanerne – løfter projektet op i et perspektiv, der handler om "menneskehedens frigørelse":

"Når afstanden mellem landene mere og mere formindskedes ved hjælp af jernbaner og telegrafer og dampskibe, ville efterhånden de indbyrdes forskelligheder udlignes og dermed det afgørende skridt være gjort til den endelige virkeliggørelse af menneskenes gamle drøm om en broderlig forståelse mellem alle jordens folkeslag" (s. 202).

Romanens mange skildringer af togture er da også tæt sammenvævet med hans store projekt. Under en togtrejse i Tyskland fortælles det, at "han havde aldrig kunnet sidde ved vinduet i en jernbanekupe, uden at hans indbildningskraft uafbrudt arbejdede med de landskaber, anlagde nye veje, udtørrede moser, byggede broer og gravede kanaler" (s. 332).

### Fremtidsvisioner 1900-1940

Pontoppidans fremstilling af den moderne verden er bred og omhyggelig og i den forstand mere gammeldags end Herman Bangs "hurtigprosa", men op mod århundredskiftet kommer Johannes V. Jensen ind på den litterære scene med et digt, der omsætter dele af den moderne togoplevelse til litterær form. Det drejer sig om prosadigtet 'Paa Memphis Station' fra *Digte 1906*, der rummer både den ulidelige ventetid, den bratte chokoplevelse, og chokkets forvandling til kick: den befriende oplevelse af at lægge fortiden bag sig, så man kan komme videre. Efter en lang, indledende udmaling af ventetiden på en kedelig station i de amerikanske sydstater, med regnen styrtende ned og med tankerne styrtende ned kommer vendepunktet i digtet, da toget endelig kører ind ved perronen:

*"Det kommer langsomt ind –  
med knuste Sider,  
det pifter svagt, Vognene lammer  
paa tre Hjul,  
og de sprængte Ruf drypper af  
Jord og Slam.  
Men paa Tenderen mellem  
Kullene  
ligger fire stille Skikkelser  
dækket af blodvaade Frakker"* (s. 56).

Efter dette chok kommer det næste chok, som dog samtidig viser sig at være et kick:

*"Da pruster vor store Ekspresmaskine,  
gaar lidt frem og stanser dybt sukkende  
og staar færdig til Spring. Sporet er frit"* (s. 57).

Hvis sporet er frit, viser det vejen til frigørelse og fremskridt. Gennem anden halvdel af det 19. århundrede var verdensudstillingerne globale fejring af fremskridtet. Som reporter ved Verdensudstillingen i Paris 1900 oplevede Johannes V. Jensen en sodsværtet fyrbøder træde ud af et kæmpelokomotivs indre, og i reportagen i *Den gotiske Renaissance* (1900) forkyndte han, at dette var simpelthen fremtidens menneske: Fremtiden tilhørte ham.

Tæt beslægtet med denne kobling fra maskine til menneske skrev Emil Bønnelycke i *Asfaltens Sange* (1918), at et lokomotiv var bedre end en skulptur af Michelangelo (s. 10). Når han til forskel fra sit store forbillede, den italienske futurist Marinetti ikke valgte en væddeløbsbil men et lokomotiv, var det utvivlsomt fordi, han var søn af en lokomotivfører, selv fik arbejde ved statsbanerne, og på den baggrund udviklede en fascination af jernbaneverdenen, som han omsatte i romaner (*Lokomotivet*, 1933), fortællinger (*Historier om Lokomotivførere*, 1927), radiospil (*George Stephenson bliver betænkelig*, 7.9. 1938), film (*Natekspressen* (P 903), 1942) – samt digte som f.eks. digtet 'Lokomotivet!' skrevet til og trykt på forsiden af *Dansk Lokomotiv Tidende* (1922).

Emil Bønnelycke var gode venner med Tom Kristensen. De tilhørte en kunstnergruppe, som kaldte sig Valby-Parnasset, og ligesom Bønnelycke var Tom Kristensen fascineret af de store, lyriske fagter. I debutdigtsamlingen *Fribytterdigte* (1920) formulerede han i et af versene det, der er kommet til at lyde som en overskrift for hans æstetiske ambitioner: *"Skøn som en sønderskudt banegård"*. Umiddelbart inspirerede ulykken til digtet 'To Tog', men i 1924 skrev han en lille novelle, 'Ulykken', hvor han lagde afstand til den æstetiske dyrkelse af katastrofen. Novellen bearbejder den såkaldte Vigerslev-katastrofe, som i 1919 kostede 40 mennesker livet. Man møder Valby-parnasset til møde med vin og det hele, da de erfarer, at der netop er indtruffet en katastrofe i Vigerslev. De drager afsted for at besigtige ulykkens omfang, og det er så denne besigtigelse, der giver anledning til etisk eftertanke ved den rent æstetiske dyrkelse af død og ødelæggelse.



"Den der kører med Knutzen kommer ikke med", Blæksprutten 1942  
(tegning af Storm P, Danmarks Jernbanemuseum).

I midten af 1930'erne introducerede Peter Knutzen, der var tiltrådt som generaldirektør for DSB i 1931, ikke blot en litterær futurisme, men en real futurisme. Under hans vingede hjul begyndte S-togene at omdanne forholdet mellem København og forstæderne alt imens lyntog i samspil med nye broer, Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen, knyttede provinsen meget tættere til hovedstaden. Og som den moderne mand han var, forstod han også, at litteratur og film kunne fremme moderniseringen. Ved siden af åbningen af en biograf på Hovedbanegården fik han hyret Jens Fr. Lawaetz til at skrive en propagandabog for lyntogene. I *Eventyret om Jernbanen* (1935) læser man således om drengen Mogens, der kommer på jomfrurejse med Kronjyden:

*"...det flotte nye Lyntog til Nordjyllands Byer (...) i en af de store Fællesklasse-Saloner. Han har en af de blaa Læder-sofaer helt for sig selv, og naar han drejer sig rundt, kan han se gennem Vinduerne til alle Sider og rigtig nyde Landskabet, som Toget farer igennem i rasende Fart. Enghave, Valby, Vigerslev, Glostrup - huhej, hvor det gaar, snart er han langt ude paa Landet"* (s. 5).

Mogens oplever, hvordan farten stiger "fra Slow til Quick" (s. 5), og som i et rigtigt eventyr stiger han samtidig socialt. Han føler sig "som en amerikansk Mangemillionær", og da han opdager, at han kun skal trykke på en knap under skiltet omkring betjening for at tilkalde en tjener, så han kan få kaffe, må han tage et ekstra kik på billetten for at forvisse sig om, at det bare er "Fællesklasse" på lyntoget Kronjyden og ikke "1 Klasses Pullman-Luksus-Salon-Orient-Lyn-Ekspres" (s. 6).

Imod alle disse fortalere for fart og amerikanisme vendte Jacob Paludan sig fra første færd, i romanen *De vestlige Veje* (1921), og i gennembrudsromanen *Fugle omkring Fyret* (1927) står jernbanedriften som indbegrebet af den "amerikanske Symfoni" (s. 63). Hvor Henrik Pontoppidan i *Lykke-Per* beskrev planerne om en total omordning af den danske infrastruktur, beskriver Paludan i *Fugle om Fyret* planerne om at anlægge en havn nær Nordby, på en del af Vestkysten, "et af de mere ukendte Punkter af den danske Geografi" (s. 7).





Den fiktive Sandhavn var inspireret af de planer for Hanstholm, som blev vedtaget af Rigsdagen i 1917. En halv snes år senere skrev Paludans forfatterkollega Bertel Budtz Müller i Dansk Familieblad (august 1928), at der "med amerikansk Fart" ville rejse sig en by med 40.000 indbyggere, men det kom til at gå anderledes "slow". Først i 1967 kunne havnen indvies, og først i 1977 stod den helt færdig.

I Paludans roman indbefatter havneprojektet en jernbane mellem Nordby og denne havn, og allerede banegården ligner et varsel om, at det vil gå galt: "Men nede paa Stationen snøftede og skreg en Rangermaskine uænset; brusede frem, standsede og slap sit Vand, nøs Svovlet og trak sig tilbage igen. Den var som en lille værkende Byld paa den sovende Bys Legeme" (s. 53). Når det nye jernbanespor skærer sig snorlige ud over markerne "lynende som en kold Viljestreg" (s. 127), så deler det rigtignok metafor med lynet, men det er et iskoldt lyn.

Johan Brandt med det skæbnesvangre efternavn er søn af fyrmesteren og samtidig en af titlens "fugle omkring fyret". Han spejler forventningerne til sit eget liv i forventningerne til det store havneprojekt (s. 62), "Fremtidsbyen" (s. 80). Den jævnaldrende Bodil Hunby er en vigtig del af hans forventninger til fremtiden, men hun er samtidig datter af den største modstander af projektet gårdmanden Hans Hunby.

Dennes slægtsgård ligger lige præcis dér, hvor det er projekteret, at den nye station i Sandhavn skal ligge, og han stiller sig på tværs over for eksproprieringen af hans jord.

Projektet går i gang, Hunbys jord eksproprieres, og omkring romanens midte udmaler en sagfører, som er involveret i nogle af de mange jordhandler i tilknytning til projektet, hvad dette går ud på:

"Ja, i Sandhavn groede det, Hamrene bankede som smaa Pulse, Folk derude drømte amerikansk; Skibe og Tog skulle mødes, Kontinentet strakte en Arm ud mod Norden, Jylland sendte sin Fedme ad disse Spor ud over Havene..." (s. 127).

Johan drager til selve Amerika for at få opfyldt sine drømme. Hunbys liv forvandles til et mareridt, da han i protest mod eksproprieringer skyder en af de mænd, der måler hans jord op. Hunby sættes i fængsel, alt imens den nævnte sagfører hjemme i Sandhavn forsøger at spinde hans datter ind i sit garn. Den store indvielse af Sandhavn skal finde sted samtidig med, at Hunby efter nogle år er kommet ud af fængslet, og samtidig med at Johan vender desillusioneret hjem fra Amerika. Men indvielsens triumf forvandles til en kolossal katastrofe, da naturkræfterne i forening med Hunby, som har sat sig op i en kran, smadrer den mole, som skal beskytte havnen.



Illustration fra Harald H. Lund:  
Toget: Den Sjove Bog, 1936  
(tegning Arne Ungermann,  
Danmarks Jernbanemuseum).

### Kaos og planlægning – 1940-1975

Der er tegnet kort over jernbanesabotagen i årene 1940-45, og sabotagen fortæller, at alt imens biler blev klodset op under krigen, var der stadig jernbanedrift, men på lavere blus og med voldsomme risici for både personale og passagerer. Efter krigens afslutning trådte man ind i en tidsalder, hvor kaos skulle afløses af store planer, og planerne omfattede i høj grad også jernbanedriften. I 1947 udformedes den såkaldte Fingerplan, som foreslog, at fremtidens udbygning af København skulle foregå langs de fem store S-togslinjer, og alt imens massevis af privatbaner blev nedlagt, kom S-togene til at markere velfærdsstatens udvikling.

Allerede i 1944 skrev Jesper Ewald med *Elvira* en novelle, der viser S-togs-systemet som indbegrebet af planlægning, men små femten år senere fornemmer man hos Klaus Rifbjerg, i debutroman *Den kroniske uskyld* (1958), at der også kan planlægges for meget; at planer opleves som styring, og at netop S-togene associeres med et småborgerligt og autoritært system, en verden af "grød" (s. 5) der ikke har plads til dem, der stikker ud. Det er dem, der kommer "der om morgenen fra S-toget med deres slubrende plusfours og mapper og begynde[r] på alt det pjat, om S-toget der var forsinket og Valby Station og hvad ved jeg ..." (s. 7).

Til gengæld kan "rigtige" tog sagtens forbindes med det, der overskrider "grødverdenen". Romanen skildrer vennsforholdet mellem den beundrende fortæller Janus og den stærkt beundrede Tore, og deres forhold indledes med et forslag om "at se på tog":

"Vi ka' jo godt følges ad et stykke", sagde jeg.  
"Ja, vi kan jo gå ned til broen og stå og glo lidt på togene," sagde han så. "Kan du godt li' tog?"  
"Ja, de er mægtige. Jeg kan mægtig godt li' tog" (s. 23).

Janus er søn af en baneingeniør, men det undlader han at sige, da det formentlig netop ville trække hen i retning af de familier, der er afhængige af S-togs-nettet.

Rifbjergs nære kollega Villy Sørensen var søn af en lokomotivfører og voksede op i Hvidovre, en af de første forstæder der blev udviklet af S-togsnettet. Villy Sørensen skrev i *Sære fortællere* (1953) sarkastisk om forstaden Blåovre, hvor man vist kan regne med, at dette navn markerer en afstand til steder som Hvidovre og Rødovre.

En helt direkte afvisning af S-togets verden finder man i Poul Vads *De nøjsomme* (1960). I romanens første kapitel præsenteres "jernbaneterrænet ind mod byen" i skummel belysning med byens "silhuet" "næsten helt tilsløret af regnen og mørket" (s. 8). I romanens andet kapitel følger man Henrik, en af de nøjsomme personer, hvis tur ned på Nørreport Station ligner en nedfart til Helvede: "Nordgående tog kom buldrende ud af mørket og holdt stille, tunge døre smækkedes bragende i og hvid damp hvirvlede under hvælvingerne når togstammen igen satte sig i gang og sugedes bort i mørket" (s. 16). Han sætter sig ind i et S-tog: "luften var tyk af den gennemtrængende lugt af vådt tøj og tobak," og han får en siddeplads "presset ned mellem tykke overfrakker og raslende aviser" (s. 16). Medpassagererne fremstår som ting snarere end som mennesker, og da toget sætter i gang, mærker Henrik, at han ligesom dem er defineret af S-togets mekanik:

"... han mærkede ryggen blive presset mod ryglænet i igangsætningens øjeblik. Hans hoved blev rykket let bagover. Han så de andre i kupeen følge med i samme bevægelse og derpå falde til ro med et tomt, oprejst hoved" (s. 16).

Ved næste station stiger nye mennesker på, men også i tykke vinterfrakker og med de samme eftermiddagsaviser, og oplevelsen af mekanik gentager sig. Alles hoveder rykker sig, da toget standser, og da det sætter i gang igen, og for Henrik er det en oplevelse af levende død:

".. i kupeen med de brune lædersæder sad han sammen med mennesker, hvis ansigter var bedøvede og umyndiggjorte af træthed. Ja mere end det, syntes han, ansigterne var grå og stive og afgnavede af træthed, livet var ætset bort i dagens løb, og var det ikke ligene, som sad her, skulder ved skulder, med hoveder som gav det samme lille nik ved hver ny station. Døden, tænkte han (...)" (s. 17).





Interiør fra S-tog, 1938 (foto: ukendt, Danmarks Jernbanemuseum).

### Blikket bagud

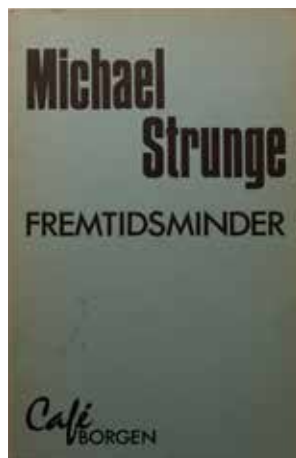
Alt imens S-togene kørte videre og også fik udvidet deres net, begyndte damplokomotiverne at drosle ned. I 1954 fik DSB sit første store diesel-lokomotiv, og i de følgende år blev de store dampskyer efter et lokomotiv et stadig sjældnere syn. I 1968 kørte det sidste damplokomotiv ud fra Hovedbanegården. Men også for diesellokomotiverne blev tiderne svære. I 1960'erne vandt bilerne almindelig udbredelse. Nu var sagen ikke længere fremskridt på skinner, men friheden på fire hjul. I midt-halvtredserne omfattede jernbanenettet stadig 4400 kilometer. I sluttresserne var det reduceret til det halve.

I 1954 tegnede og skrev Ib Spang Olsen *Det lille lokomotiv*, hvor toget var et blødt og venligt væsen. 1959 skrev Jacob Paludan et essay om "Det sidste Tog i Verdenshistorien". Tanken om at bevare nogle af de gamle tog og jernbanelinjer bredte sig. I 1962 åbnede den første "veteranbane" mellem Maribo og Bandholm, og snart fulgte andre efter. Peter Belli fik i 1971 et hit med sangen "Kære gamle tog." Lokomotivet var ikke længere noget, der vakte frygt, men tværtimod rørelse – og Ib Spang Olsen tegnede med inspiration fra den nedlagte Slangerupbane *Tøsetoget* – en illustration til en fortælling af Tørk Haxthausen – med en fugl på taget og en gris i snor.

Nostalgi forstås som regel som en sentimental eller vemodig længsel efter en tabt fortid, men ved siden af denne "enkle" nostalgi findes også en mere tænksom, "refleksiv" nostalgi, som rejser spørgsmål om den tabte verden: hvordan var det nu lige, den var? Hvilken betydning havde den? Begge former for nostalgi spiller ind i litterære værker, der blev affattet i disse år, hvor ikke bare jernbanelinjer, men også sporvognslinjerne blev sløjfet: Poul Vads murstensroman om en togrejse fra Hammerum til Silkeborg i 1936 i *Kattens anatomi* (1978), Peter Seebergs fortællinger om en novemberdag i 1927 *Om fjorten dage* (1981), Klaus Rifbjergs *Borte tit* (1986) med fortællingen 'På sporet af den tabte vogn'.

Hammerum, den første station på togrejsen i *Kattens anatomi*, var allerede hundrede år tidligere, i 1870'erne, et centrum for nostalgi for så vidt som det var her, at folke-mindeamleren Evald Tang Kristensen fandt en særlig stor samling af de eventyr, sagn og viser, som stod i begreb med at forsvinde på grund af moderniseringen. Som genre er anatomi en slags satire, hvor fortællinger og forskellige typer viden mobiliseres i undersøgelsen af en verdensanskuelse. I Vads roman danner de snoede, fabulerende fortællinger en komisk kontrast til den korte og snorlige jernbanelinje mellem Hammerum og Silkeborg. Som en af de





Michael Strunge,  
Fremtidsminder 1980,  
Helle Helle, Rødby-  
Puttgarden, 2005, Dette  
burde skrives i Nutid, 2011.



fortællende togpassagerer formulerer det: På den ene side er der jernbanen med *"sin ene, retlinede, alt for menneskelige dimension, overskuelig og på forhånd kendt i hele sin udstrækning."* På den anden side er der verden i al dens uoverskuelige størrelse med have, floder osv. Hvis livet synes fikseret som et jernbanespor, så tjener romanens fortællinger som åbninger ind til en større virkelighed.

Privatbanen Silkeborg-Herning – med Hammerum som en af stationerne – åbnede i 1877. Da Poul Vad hundrede år senere skrev sin roman, var det en af de linjer, der var truet af nedlæggelse. Men ved at henlægge romanens togrejse til 1936, har han valgt en periode, hvor den spillede en vital rolle i samfundet. Alligevel fornemmes den moderne nostalgi, når det berettes, at folk i den lille by Funder næppe kendte til verden udenfor, og når han i det følgende citat bruger udtrykket "hine tider":

*"Toget kørte ind på Moselund Station. Her havde signalklokken allerede for flere minutter siden varslet dets ankomst med den regelmæssige, men alligevel melodiske ringen, som i hine tider gjorde selv den mindste station til et hjemsted for koncentreret musikalsk poesi"* (I, s. 46).

Der er langt fra det, som digteren Sten Kaalø kaldte *Jyske kupeer* (1978), især de kupeer som Vad og Seeberg henlægger til mellemkrigstiden, og så de moderne og metropolitane kupeer, man også omkring 1980 møder hos Michael Strunge. Inspireret af David Bowie's *Station to Station* (1976) udviklede Strunge en særlig urban nostalgi. Titlen på Strunges digtsamling *Fremtidsminder* (1980) fanger paradokset i denne "nostalgi", hvor selv fremtiden anskues i tilbageblik. Digtet 'Udforskning' definerer således kort og kontant drømmen, som det sted, hvor fortiden og fremtiden mødes, med togbanen som billede på dette møde: *"Drømmenes uendelige togbaner hvor vi skilles og mødes, står af og på, begiver os på ekspeditioner (til tankernes grænser), i nærtternes døgnlys og stjerner."*

Bowie var også en inspiration for Søren Ulrik Thomsen, som med digtet 'Marble Station' skrev sig ind i denne påfaldende fascination af jernbanen. Men hvor Strunge dyrkede

bohémens outsider-position, markerede Thomsen i løbet af sit forfatterskab en stadig stærkere respekt for traditionen. Da han blev inviteret til at deltage i Informations serie med fotografiske selviscenesættelser, valgte han at sætte sig i et S-tog – med følgende begrundelse:

*"Jeg ser mig selv som en borger, der skriver digte, snarere end som bohème. Ikke fordi jeg fornægter tilværelsens evigt gærende uregerlighed, men tværtimod fordi kun formen – i kunsten, i det sociale, i liturgien – kan rumme kaos. Og her har jeg iscenesat mig selv som en af de kontorfolk, der er så mange af i min familie, og som sikkert ligesom jeg falder i staver og tanker i et af hverdagens mellemrum, f.eks. på vej hjem fra arbejde, når S-toget holder stille..."* (Information, 9/9 2017).

## Helle Helle

I 1987 indledte Helle Helle et forfatterskab, som også stod i jernbanens tegn. *Rødby-Puttgarden* (2005), titlen på hendes første roman, refererer til færgedelen af den såkaldte Fugleflugtslinje, hvor hovedpersonen får arbejde i en af butikkerne, men inden hun starter på dette job, beskriver hun en togtur, som ikke ligefrem er kendetegnet ved fugleflugt. Toget må standse, det må holde stille, og hun udbryder: *"Hvorfor er vores liv altid sådan her."* Da hun hører færgen tude, siger hun, at hun også snart begynder at tude. Tog- og færgeturen optræder som spejlbilleder af hendes liv.

Den 25. januar 2018 optrådte Helle Helle på Danmarks Jernbanemuseum, hvor hun efterfølgende fortalte, at hun var en erfaren togpassager. Men i modsætning til de første generationer af "jernbaneforfattere" var det ikke farten, der betød noget for hende, men tværtimod togrejsen som en pause. Herunder også de pauser, der skyldtes, at toget var forsinket "og uventede møder indtraf."

DSB's vingede hjul danner prikken over i'et i Helle Helles *Dette burde skrives i nutid* (2011). Her som i hendes øvrige værker danner mobilitet et gennemgående tema. Cykler, biler og tog er allestedsnærværende. *Dette burde skrives i*

nutid kan på mange måder læses som en moderne kommentar til Herman Bangs *Ved Vejen* (1886), som der allerede på første side sendes en hilsen til med sætningen: *"Udenfor blomstrede syrenerne hvidt, ved vejen"* (s. 6).

Ligesom Bangs Katinka sidder Dorte, fortælleren i Helles roman, ved vinduet, hvor hun kigger, ja "stirrer", på omgivelserne. Ligesom Katinka bor hun, i hvert fald i et af sine hjem, tæt ved jernbanen: *"Jeg lejede huset året før. Det var en bungalow lige ved jernbanen."* Og ligesom i *Ved Vejen* definerer jernbanen ikke bare rummet, men også tiden. Man læser, at: *"Efter et godt stykke tid kom Gedser-toget med sin særlige stødvise raslen. Så var klokken halv seks..."* (s. 127). Og i et af de følgende kapitler kommer det til en hel diskussion af køreplanen: Dorte går ude i sin have, hvor hun konstaterer: *"Ti-toget havde lige forladt perronen"* (s. 144). Så trækker "stationsfyren" (s. 109) Knud hende ind på kontoret og begynder at kysse hende: *"Det næste tog kommer først om halvtreds minutter"* (s. 144). Hvor på diskussionen begynder:

- Nej, det gør da ikke. Det kommer om lidt.
- Nej, det er gennemgående.
- Siden hvornår?
- Siden i dag.
- Er der kommet ny køreplan?
- Nej. Det er kun i den her uge.
- Hvorfor det?
- Sådan er det bare, det får vi ikke at vide.
- Jamen, hvad skal folk så gøre?
- Hvad for nogle folk?
- Dem, der skal med.
- Der skal aldrig nogen med. Der er aldrig nogen med herfra tolv over ti" (s. 145).

Til det svarer Dorte, *"Hvad nu, hvis jeg skulle med?"* (s. 145), og lige præcis dér adskiller hun sig fra Katinka. Mens Katinka resignerer, insisterer Dorte. Hun giver ikke op. Selvom hun undertiden synes at overlade tingenes gang til skæbnen,

har hun ambitioner. Hun stræber ud over sin baggrund i udkantens underklasse-Danmark. Hun begynder at pendle til København for at studere og, vigtigere endnu, for at blive forfatter. Toget bliver dermed ladet med betydning, da det jo er det, som bringer hende fra udkant til centrum. Jo tættere toget kommer på København, jo bedre. Da hun køber en alpehue, er det for at leve op til andre studerende i København, men når hun ikke tager den på før efter Roskilde, er det for ikke at skille sig ud fra sine provinsfæller (s. 48).

I modsætning til Katinka, der bliver i sin lille stationsby, er Dorte i bevægelse. I løbet af romanen flytter hun ikke mindre end seks gange. Og i modsætning til Katinkas ulykkelige og ufuldbyrdede kærlighed har Dorte flere erotiske affærer. Mens Katinka aldrig indleder et forhold til den smarte togkonduktør med de "indiskrete" bukser, indleder Dorte et forhold til den fyr fra billetkontoret, som bor sammen med sin veninde i lejligheden oven over. Og forholdet afbildes i det forbipasserende tog: *"...vi humpede ind i soveværelset, nu kom Hamborg, en svag distraktion i hans øjenlåg, så rystede han resten af bukserne af og lavede sit hop"* (s. 110).

Mens romanens stil er stærkt nedtonet, underspillet, får togene lov at udfolde sig i al deres kraft. Togene distraherer: *"... så kom et godstog og vi fik andet at tænke på. Vi stod i døråbningen og betragtede den lange række af rustrøde vogne"* (s. 8). Togene er enorme: *"et milelangt godstog passerede forbi, da det blev morgen."* Togene er larmende: *"Et tog ankom i en hvinende, langvarig opbremsning. Så stilhed et øjeblik, så åbnede dørene sig, stilhed igen. En enlig latter. Fløjten og dørmæk, knagen i alle vogne, maskineriet satte tungt i gang og kom videre, jeg havde nær sagt lagde fra"* (s. 11). Til alle disse egenskaber ved togene kan føjes, at de har en hallucinerende virkning på Dorte: *"...et tungt godstog kom buldrende. Tredives-fyrre vogne i alt, Transwaggon, transwaggon"* (s. 18).

Dorte lider af søvnproblemer, men da hun bliver spurgt, om ikke det skyldes støjen fra togene uden for hendes vin-



due, svarer hun: *"Nej, nej, det er kun hyggeligt"* (s. 74). Hvilket jo er ganske logisk i betragtning af, at de både er redskab for og symbol på hendes sociale og seksuelle drømme.

Alt, som er højt og tydeligt i denne nedtonede roman har en mystisk virkning på Dorte. En mærkelig episode kan illustrere. På et tidspunkt går – eller løber – hun, tilsyneladende uden nogen særlig grund hen til stationen. *"...af en eller anden grund skyndte jeg mig over til sporet. Der var ingen der skulle med. Toget kom brusende nede mellem træerne og begyndte sin opbremsning"* (s. 16). Så står togføreren ud af en af vognene, og da han ser Dorte, gør han *"en kraftig gelejdende bevægelse mod toget"* (s. 17). Kraften i denne gestus er så uimodståelig, at hun hopper på toget, og da hun derefter erkender, at hun ikke har noget at gøre der, hopper hun af – og falder på perronen.

Henimod slutningen optræder Dorte i en situation, der spejler den situation, som inspirerede Herman Bang til at skrive *Ved Vejen*. Mens han blev inspireret, da han fra et togvindue så et sygeligt og sorgfuldt kvindeansigt i et af stationsbygningens vinduer, skriver Helle Helle: *"...nogle gange så jeg et ansigt betragte mig fra en togkupe"* (s. 155).

Ved vejs – romans – ende står Dorte i døråbningen – ligesom ved romanens begyndelse – men nu ser hun på Knud, fyren fra billetkontoret, som går hen til stationen for at opfylde sin drøm om et nyt job (som togvagt) i en ny by (Høje Tåstrup). Han bærer Dortes kuffert, så symbolsk ledsager hun ham, men i romanens virkelighed nøjes hun med at vinke til ham, og selv om han vinker til hende med, hvad der må være *"en gelejdende gestus"*, følger hun ham ikke. Og slutordene antyder tre ting: at hun bryder med Knud; at hun etablerer et legende forhold til læseren, der

netop har læst en roman med titlen *Dette burde skrives i nutid*; og at det er toget, der rumler i det fjerne, som understreger betydningen af at bevæge sig fra fravær til nærvær: *"Der brusede langt borte. Syrenerne blomstrede. Dette burde skrives i nutid, jeg skrev ikke"* (s. 160).

### Nye baner 2000-2023-

Op mod årtusindskiftet og ind i det nye årtusind vedblev flere af de ældre forfattere at skrive jernbanen ind i deres værker, samtidig med at en stribe nye forfattere fulgte i deres spor. Nogle er allerede nævnt, andre vil dukke op i dette sidste kapitel. Ud over dem, der allerede er nævnt (f.eks. Klaus Rifbjerg, Søren Ulrik Thomsen, Helle Helle) og dem, der i dette sidste afsnit vil runde artiklen af (Peder Frederik Jensen, Simon Fruelund, Tine Høeg, Kristian Ditlev Jensen, Svend Brinkmann), kan man nævne Morten Sabroe med *Sidste tog* (1996), Hanne Richardt Beck med *For enden af perronen* (2018) og flere endnu.

Op mod årtusindskiftet blev der også satset stort på en ny fremtid for jernbanedriften i Danmark. Storebæltsforbindelsen åbnede i 1997 for direkte togdrift mellem København og Jylland. Øresundsbroen åbnede i 2000 for direkte togdrift mellem Danmark og Sverige. Metroen åbnede 2002 undergrunden for togdrift. DSB åbenbarede i 1998 en strategiplan med titlen *Gode tog til alle*. I 1997 blev der i effektiviseringens navn fra DSB udskilt en banestyrelse, som i 2004 fik navnet Banedanmark. Banedanmark skulle på et frit marked agere efter kommercielle principper.

Navnet angiver kort og klart det forhold, som man talte om i jernbanens barndom: at jernbanerne bandt landet



sammen til en enhed. Da Peder Frederik Jensen i 2014 udgav en novellesamling med titlen *Banedanmark*, skrevet under inspiration af togture mellem København og Kalundborg, hvor forfatteren var kommet i bådebyggerlære, fremmanede han et billede af et Danmark, som ikke var bundet sammen til en lykkelig enhed, og hvor temaet "gode tog til alle" dækkede over meget store forskelle. I novellen 'Fint for mig' begynder fortællingen "*da toget forlader Kalundborg*" (s. 103). Hovedpersonen forsøger at læse, men distraheres i stedet af en flaskesamlende kvinde, der går igennem togets midtergang; og modsætningen mellem den læsende fortæller og den flaskesamlende kvinde dementerer det fællesskab, som italesættes af en kvindestemme der siger "*Velkommen i toget. Vi fortæller om rejsen undervejs.*"

Oplevelsen af det vestsjællandske landskab, der glider forbi, får fortælleren til at tænke på H.C. Andersens essay om jernbanen, hvor der formuleres almene iagttagelser som f.eks. den, at for togpassageren er det, som om det, der er langt væk, står stille, mens det, der er tæt på, stryger forbi. Men for fortælleren selv gælder det snarere, at forskellene kommer tættere på. Da han nærmer sig København, bemærker han "Rødovre og Valby", og det er, som om alle hans iagttagelser samles i det altsamlende ord: "*Banedanmark*". Men da han under en anden togtur bevæger sig fra Trekroner mod Kalundborg, giver togturen en oplevelse af forandring og forskel: "*Lidt efter kom hans tog. Det hele blev pludselig meget trivielt. Hele turen ud mod Kalundborg. Holbæk og omegn. Den slags. Folk forandrer udseende undervejs. Tøjet bliver mere simpelt. Mere elastiklæder og gummi-sko*" (s. 105).

Peder Frederik Jensens bog kan læses som et oplæg til den debat, som den senere minister Kaare Dybvad satte ord på med bogen *Udkantsmyten* (2015). Her kritiserer han, myten om hovedstaden som "vækstlokomotiv", om provinsen som udkant, om urbaniseringen der er som et godstog, man ikke bare kan stoppe. "*Jeg er som alle danskere stor tilhænger af offentlig transport,*" skriver han, men hvorfor skal Provinsdanmark med sine bilafgifter sikre hovedstaden

et velfungerende toget? Skandalen med IC4-togene beskriver han som endnu et symptom på ubalancen mellem centrum og periferi. Fordi DSB fulgte den dominerende udbudsfilosofi, ifølge hvilken udbud og den enkelte myndigheds besparelser er vigtigere end den samlede udvikling, fik vi "*de ustabile IC4-togsæt som dårlig afløser for de mange stabile togsæt produceret i Randers*".

Kaare Dybvads egen baggrund er det Nordvestsjælland, som Peder Frederik Jensen portrætterer i *Banedanmark*. Her voksede han op som søn af en lokomotivfører i den lille by Vipperød, som er en af stationerne i en anden af togbøgerne fra 1914, Simon Fruelunds *Pendlerne*.

Mens det er en hovedinstitution inden for jernbanedriften, der sætter rammen for Peder Frederik Jensens noveller, så er det en togrejse, der bestemmer forløb og indhold i Simon Fruelunds *Pendlerne* (2014). Romanen, som ligesom Jensens novelle starter i det "udkantsdanske" Kalundborg, er bygget op over køreplanens 18 stationer: Kapitel 1 hedder 'Kalundborg 7:11', kapitel 2 'Svebølle 7:23', kapitel 3 'Jyderup 7:30' og så fremdeles til Kapitel 18 'Østerport 9.11', som er tomt, da ingen står på toget her.

I hvert kapitel møder læseren romanens fortæller som en diskret registrerende stemme, i slægt med billetkonduktøren, "*som tit kører på strækningen*" (s. 11), og præsenteres lidt nærmere i Hvalsø-kapitlet: "*En gråskægget mand i blå uniform kommer ned ad midtergangen. Han går på den der bløde DSB-agtige måde. Nye rejsende?*" (s. 36). Fortælleren er en funktion snarere end en person, og det upersonlige hos fortælleren går igen i dennes præsentation af personerne. Romanens mere end 100 pendlere optræder anonymt, som "hun" og "han", og i snit får hver pendler kun en halv til en hel side, selvom det ofte er nogle drabelige og dramatiske skæbner, der skitseres. Som togkontrolløren går fortælleren hurtigt videre fra den ene til den anden, og selvom han i modsætning til kontrolløren har adgang til deres tanker og følelser, dvæler han ikke ved disse. Alt er hurtigt, knapt, koncist – som i gengivelsen af en rutineret pendlererfaring:



Simon Fruelund:  
Pendlerne 2014,  
Peder Frederik Jensen:  
Banedanmark, 2014,  
Tine Høegh:  
Nye Rejsende, 2017.



*"Han kan høre lokomotivet bímle.*

*Der er en metallisk susen og raslen og knagen fra vognens ruder og paneler.*

*Det går hurtigere end det plejer.*

*Han har taget turen hver dag i syv år og ved nogenlunde hvornår toget sænker farten, hvornår det øger den og hvornår man møder et modkørende tog.*

*Han forestiller sig at det må blive på Tølløse eller Vipperød i dag på grund af forsinkelsen*

*Han sidder altid i den forreste vogn.*

*Så er han tættest på trappen når han når frem til Valby" (s. 85-86).*

Under togrejsen er der to ting, der antyder en handling – en potentiel terrorist, som til sidst forvandles fra en lille, tæt fyr med en mørkegrøn rygsæk til en mystisk, burkklædt dame, og så det dødsfald, som forårsager forsinkelsen: En 46-årig mand, der efter et klammeri med en konduktør og en betjent dør af hjertestop. Manden, der altid sidder i den forreste vogn, har det ikke godt, fordi han har set en mand på en bære og tænkt, at *"der ligger en død mand"* (s. 86).

*"De sidste tre år har hun lavet sin egen opgørelse over forsinkelserne på Nordvestbanen.*

*Hver morgen og hver aften skriver hun ned hvor meget toget er forsinket.*

*I dag drejer det sig om seks minutter.*

*Når måneden er omme sender hun opgørelsen til DSBs generaldirektør, og hver måned modtager hun en beklagende email fra hans sekretær"* (s. 112).

Forsinkelserne var kun en lille del af de skandaler, som hjem-søgte DSB og Banedanmark. År 2000 blev der med den italienske togproducent AnsaldoBreda indgået aftale om indkøb af 83 IC4-tog til levering fra 2003, sådan at alle kunne være i drift i 2006. IC4 skulle vise sig at være en gys. René Flamsholt Christensen har fortalt hele historien med omhyggelige henvisninger til aviser, tilgængelige rapporter,

samt ikke mindst tidsskriftet *Ingeniøren*, men undervejs må han gribe til litterære sammenligninger for at beskrive den skandale, som udvikler sig: Startende med *Olsen-banden* på sporet passerer han græske tragedier, islandske sagaer, Dantes *Den Guddommelige Komædie*, Shakespeares *Hamlet* med ordene om dansk råddenskab, Holbergs absurde logik i *Erasmus Montanus*, politiske thrillers, Kafka. Som læser sidder man tilbage med et billede af en abe, der cirkulerer mellem aktørerne: Ansaldos ledelse, DSB's ledelse, Trafik- og Transportministeriet, politikerne i trafikudvalget, konsulentfirmaer, pressen. DSB og Banedanmark bidrog selv til at forlene IC4-skandalen med et præg af fiktion. Henrik Hassenkam, der som administrerende direktør for DSB underskrev aftalen om de nye "Ferrari-tog", erklærede, at DSB ville vælge *"En sikker, velkendt og afprøvet teknologi, fordi DSB ikke ønsker at være prøveklud for en ny teknik med risiko for nogle af de børnesygdomme, der tidligere har ramt togselskabet med en stribe problemer"*. Hvorpå DSB valgte en usikker, ukendt og uprøvet teknologi.

Et hurtigt blik på IC4-togets historie afslører alvorlige ridser i skønmaleriet, også efter 2010. Det begynder i 2003, da det første togsæt ankom til Danmark. Med skib, fordi det ikke var køreklart. Den første testkørsel fandt sted i 2007, men der viste sig hurtigt at være problemer. Så var der lugtgener, så var der bremseproblemer, så var der rustskader. I 2016 frem til den erkendelse, at fem togsæt simpelthen måtte skrottes, og i 2017 måtte kørsel med IC4-tog igen standses på grund af en løs pumpe. Dog, var der udsigt til, at hovedparten af togsættene kunne komme på skinner i 2019. Alt imens de gamle IC3-tog, hvis forældelse var argumentet for anskaffelse af IC4-tog, stadig befærdede det danske jernbanenet – og bedre end "afløseren".

Mon skandalerne gjorde DSB så frygtsom, at UD&SE i 2009 afviste at bringe en bestilt novelle, fordi den rummede sætningen: *"man kunne overveje, om det overhovedet er forsvarligt at beholde et tog i rute, når lyset er gået i samtlige vogne"*. I stedet for at stryge sætningen valgte forfatteren Chr. Yde Frostholt at uddele sin novelle gratis, så *"nogle af de*

togpassagerer, der skulle have mulighed for at læse den i de rette omgivelser", selv kunne tage stilling. UD&SE valgte at redde den tabte ære ved til den følgende årgang at bestille 12 noveller af 12 forfattere, hvor den eneste binding var, at novellen skulle indeholde sætningen: "En mand steg af toget."

I større format skrev Simon Fruelund romanen *Pendlerne* (2014), der netop, som titlen røber, handler om den type blandt togpassagerer, som var afhængige af "tog til tiden." Blandt romanens mangfoldige pendlere er der én, der sidder med et nummer af *Ud & Se* med "en ung forfatter på forsiden af *Ud & Se*." (s. 41).

Det meddeles ikke, hvem det er, men det kunne meget vel være Kristian Ditlev Jensen, som har været en flittig leverandør af artikler til dette magasin, og som senere optrykte nogle af dem i *Ord i Orienteringspressen* (2007). Her fortæller han ikke kun om aktuelle togrejser, men også om barndommens togrejser, der bragte ham frem og tilbage mellem det fattige barndomshjem i Holbæk og København, hvor han som beskrevet i *Det skal blive sagt* blev udsat for pædofile overgreb. Jensen beskriver selv togturen som en terapi i forhold til de traumatiske overgreb. Togs Skinnerne blev en slags tegn på det, han oplevede som uafvendelig skæbne, og i barndommen, mens overgrebene stod på, må skinnerne være forbundet med forvirring og frygt. Men ud fra den kendte formel, at traumer skal bearbejdes ved konfrontation med dem, tolker han sin voksne togfascination som terapi. "Derfor har det på sin egen måde også været en form for terapi for mig at køre med i hele verden for *Ud & Se*."

Temaet "togterapi" dukker også op i den pt. seneste kobling mellem roman og jernbane, Svend Brinkmanns *Hvad er et menneske* (2021). Svaret på dette spørgsmål finder helten, Andreas, en skrøbelig og sårbar ung mand, på en togrejse, hvor han skulle have haft sin bedstemor med som rejseledsager. Da hun bliver syg, må han imidlertid nøjes med et større manuskript, som hun giver ham med på rejsen. Og det viser sig nu, at dette manuskript præsenterer en stribe filosofiske forsøg på at besvare spørgsmålet om, hvad et menneske er.

For Andreas er togrejsen en dannelsesrejse, som skulle skabe kontakt mellem Andreas og verden, hvilket ret beset er paradoksalt, da verden set fra et kupévindue jo bliver en slags uophørligt forsvindende film. Men toget selv bliver netop den ting, der bringer Andreas ud over afgrunden mellem ham selv og omverdenen og dermed ud over den angst og uro, som har plaget ham. Tidligere kunne han blive urolig ved at høre sit eget blod bruse, men nu fylder togets ydre lyde ham med ro:

"Han elskede togets lyde. Den tyste baggrundsstøj, men især det rytmiske "ga-gung ga-gung", som lød, når de tunge vogne kørte hen over skinnerne. Han lukkede øjnene og lagde øret mod kupeens væg. Det forstærkede lyden af det kørende tog, og det føltes som om lyden forplantede sig ind gennem hovedet og hele vejen ned i kroppen" (s. 11).

Holger Drachmann har – som andre forfattere og filmfolk – skildret den hallucinatoriske virkning, som togrejsen kan have, og da Andreas til slut vender tilbage til Københavns Hovedbanegård sker det også i "et underligt drømmende tempo" (s. 241), men ellers vælger Brinkmann at betone den terapeutiske effekt af de rytmiske og mekaniske mønstre i togrejsen. Og Andreas er hans gode elev: han fantaserer om "at fylde et helt togsæt med psykiatriske patienter, bede dem lukke øjnene og læne sig mod togets plasticvæg og så skulle det bare køre fra København til Aarhus med folk fra alle landsdele – måske helt til Aalborg. Det kunne være en slags togeterapi" (s. 11 f.).

Andreas fantaserer også om, at togterapien vil sikre DSB "kunder nok de næste mange år" (s. 12). Samme år, 2021, udråbte den daværende transportminister Benny Engelbrecht det kommende tiår som jernbanens årti. Den nye infrastrukturplan på 161 milliarder kroner havde afsat 86 milliarder til den kollektive trafik. DSB's administrerende direktør meddelte i en pressemeddelelse: "Danskerne vil gerne toget." Den grønne omstilling, nye togsæt, nye skilte, nye bomme, den løbende elektrificering, letbaner og andre tiltag pegede frem mod nye og bedre tider for DSB og Bane-danmark.



I skrivende stund peger varslede prisstigninger og fortsatte problemer med forsinkelser ikke i samme lyse retning. Men hvilken vej udviklingen end går, er der næppe tvivl om, at jernbanen fortsat vil være en glimrende prisme for forfatteres og andre kunstneres forsøg på at danne sig et billede af samfundets udvikling – og måske nærme sig et svar på spørgsmålet: Hvad er et menneske.

## Litteraturliste

### Bibliografi

(Til oplysning for interesserede inkluderer bibliografien en del relevante tekster, der ikke citeres eller refereres i artiklen)

### Romaner, noveller, digte

- Adolphsen, Peter, 'Togrejse', i: *Små Historier 1*, Gyldendal, 1996.  
 Andersen Nexø, Martin, *De tomme Pladers Passagerer*, Gyldendal, 1921.  
 Beck, Hanne Richardt, *For enden af perronen*, Gyldendal, 2018.  
 Belert, Keld, *S-tog. Digte*, Borgen, 1981.  
 Bjelke, Henrik, *Togplan for Otto*, Gyldendal, 1990.  
 Bøgh, Erik, *Lidt til*, Gandrup, 1862.  
 Bøgh, Erik, *Udvalgte Fortællinger*, Gyldendal, 1876.  
 Bønnelycke, Emil, *Asfaltens Sange. Prosa-Fragmenter*, København: Nordiske Forfatters Forlag, 1918.  
 Bønnelycke, Emil, *Historier om Lokomotivførere*, Gyldendal, 1927/1938.  
 Bønnelycke, Emil, *Lokomotivet*, Gyldendal, 1933.  
 Bønnelycke, Emil, "To Tog", i: *Gadens Legende*, København: J.L. Lybeckers Forlag, 1920.  
 Dilling, Lars, *I Kupéen. Nye Skitser*, 1897.  
 Drachmann, Holger, *Forskrevet*, DSL/Borgen 2000 (1890).  
 Drachmann, Holger, "Now Tommy", i: *I Storm og Stille. Skizzer og Skildringer*, Philipsen, 1899.  
 Ewald, Jesper, *Lundquist og Elvira og andre Historier*, Thaning og Appels Forlag, 1944.  
 Frandsen, Edvin, *Mens Lyntoget farer forbi - Vers i Flæng*, Odense: 1935.  
 Frostholt, Christian Yde, *Followers*, 2009.

- Grøndahl, Jens Christian, *Rejsens bevægelser*, Vindrose, 1988.  
 Grønfeldt, Vibeke, *Mekanik*, Gyldendal, 1992.  
 Hansen, Aase, *Et Par Huse om en Station*, Grafisk Forlag, 1930.  
 Helle, Helle, *Rødby-Puttgarden*, Samleren, 2005.  
 Helle, Helle, *Dette burde skrives i Nutid*, Samleren, 2011.  
 Høeg, Peter, Rejse ind i et mørkt hjerte, i: *Fortællinger om natten*, Rosinante, 1990.  
 Høeg, Tine, *Nye rejsende*, Rosinante, 2017.  
 Ingemann, B.S., "Den stumme Frøken", i: *Samlede Eventyr og Fortællinger*, bd. 8. København: C.A.Reitzel, 1850.  
 Jensen, Johannes V., "Digte 1906", i: *Samlede digte I-II*, Gyldendal, 2006.  
 Jensen, Kristian Ditlev, *Ord i Orientekekspressen*, Gyldendal 2007.  
 Johansen, Jørgen, "S-tog", i: *Plankeværk*, Noveller, Borgen 1968.  
 Kaalø, Sten, *Jyske kupeer og andre*, Akademisk forlag: for Gyldendal, 1978.  
 Knudsen, Jakob, "Jernbane-Bekjendtskaber", i: *Jyder*, Gyldendal, 1916.  
 Kristensen, Tom, *Fribyttedrømme*, København: Hagerups Forlag, 1920.  
 Kristensen, Tom, *Hærværk*, Gyldendal, 1930.  
 Kristensen, Tom, 'Ulykken', *Ord och Bild*, 1924.  
 Larsen, Karl, *Cirkler*, Gyldendal, 1893.  
 Larsen, Marianne og Muniam Alfaker, *Barndommens kupé. En drøm*, Politisk revy, 1994.  
 Lawaetz, Jens Frederik, *Eventyret om Jernbanen*, Jespersen og Pios Forlag, 1935.  
 Lemche, Gyrithe, *Edwards gave*, Gyldendal, 1906.  
 Madsen, Svend Åge, *Syv aldres galskab*, Gyldendal, 1994.  
 Paludan, Jacob, *Søgelys*, Gyldendal, 1923.  
 Paludan, Jacob, *Fugle omkring Fyret*, Gyldendal, 1925.  
 Pontoppidan, Henrik, *Lykke-Per*, Gyldendal, (1898-1904) 2017.  
 Riffbjerg, Klaus, *Den kroniske uskyld*, Gyldendal, 1958.  
 Riffbjerg, Klaus, *Konfrontation*, Gyldendal, 1963.  
 Riffbjerg, Klaus, *Borte tit*, Gyldendal, 1986.  
 Riffbjerg, Klaus, *Skiftespor*, Gyldendal, 2010.  
 Riffbjerg, Klaus, *Fut fut fut*, Gyldendal, 2014.  
 Sabroe, Morten, *Sidste tog*, Gyldendal, 1996.  
 Seeberg, Peter, "Fælden", i: *Eftersøgningen og andre noveller*, Arena, 1962.  
 Seeberg, Peter, *Om fjorten dage*, Arena, 1981.  
 Sønderby, Knud, *Midt i en Jazztid*, Gyldendal, 1931.  
 Sønderby, Knud, *Mennesker mødes*, Gyldendal, 1932.



Thorup, Kirsten, *Bonsai*, Gyldendal, 2000.  
 Topsøe, Vilhelm, "Nutidsbilleder" (1878), i: *Udvalgte Skrifter*, 1923.  
 Trier, Lars von, *Europa* (script), 1991.  
 Troels-Lund, Troels, *Et Liv, Barndom og Ungdom*, Hagerup, 1924.  
 Ud & Se 2010, flg. noveller: Susanne Staun, "En privat oplevelse", Jan Sonnergaard, "Kvinden fra Paris", Katrine Marie Guldager, "Storebælt", Naja Marie Aidt, "Juli måned, bagende sol", Jesper Wung-Sung, "Mand med hale", Merete Pryds Helle, "Tog til tiden", Anders Bodelsen, "Dirigenten", Christina Hesselholdt, "Han skulle aldrig være steget på toget", Bent Vinn Nielsen, "Dødens elskerinde".  
 Vad, Poul, *De nøjsomme*, Gyldendal, 1970 (1960)  
 Wied, Gustav, "Københavnske Akvareller," *København*, 11. december, 1892.

### Breve, essays og erindringer

Bang, Herman, "7:20", i: *Nordstjernen*, 1887.  
 Bonde Jensen, Jørgen, *Mit navn er haren*, Tiderne Skifter, 1984.  
 Brandes, Georg, *Levned*, Gyldendal, 1905-1908.  
 Brandes, Georg, "Jernbanekørsel i Sverige", i: *Illustreret Tidende* 30/9 1866.  
 Brandes, Georg, *Det moderne Gennembruds Mænd*, Gyldendal, 1883.  
 Goldschmidt, Meir Aron, *Nord og Syd*. København, 1848.  
 Grundtvig, Svend (red.), *Grundtvig og Ingemann. Brevvexling. 1821-1859*, Samfundet til den danske Litteratur Fremme, 1882.  
 Grøndahl, Jens Christian, *Night Mail. Essays*, Munksgaard-Rosinante, 1998.  
 Hartmann, Godfred, *Henne om hjørnet - og andre uhøjtidelige beretninger om rejser og strejftog*, Gyldendal 1984.  
 Horst Petersen, Ulrich, *Lysets skygge. Essays 1997-98*, 1998.  
 Horst Petersen, Ulrich, *Spor. April-Maj 1993*, 1994.  
 Horst Petersen, Ulrich, *Forsøgets tid. Essays 1997-2000*, 2001.  
 Horst Petersen, Ulrich, *I den sidste tid. 97 stykker*, Tiderne Skifter, 2014.  
 Horst Petersen, Ulrich, *Rundt omkring. 78 stykker*, Tiderne Skifter, 2015.  
 Jensen, Johannes V., *Den gotiske Renaissance*, Gyldendal, 1901.  
 Jensen, Johannes V., *Introduktion til vor Tidsalder*, Gyldendal, 1915.  
 Jensen, Johannes V., *Aarvog 1917*, Gyldendal, 1917.  
 Pontoppidan, Henrik, *Reisebilder aus Dänemark, Høst og Søn*, 1890.  
 Rambusch, H.H.A., *En gammel Jernbanemands Erindringer 1854-1882/ Memories of an old railway-man*, København: J.L. Lybeckers Forlag, 1916.  
 Ribbjerg, Klaus, *Udflugt. Dagbog fra 12/4 til 14/5*, 1990.  
 Thiele, J.M., *Breve fra England og Skotland 1836*, Forfatterens Forlag, 1837.  
 Vinding, Andreas, "Futuristerne", i: *Politiken* 7/3 1912.

### Sekundærlitteratur

Adami, Esterino, *Railway Discourse: Linguistic and Stylistic Representations of the Train in the Anglophone World*, Cambridge Scholars Publishing, 2018.

Andersen, Vilhelm, *Vilhelm Topsøe: et Bidrag til den danske Realismes Historie*, G.E.C. Gad, 1922.  
 Bailey, Michael (ed.), *George Stephenson - the Eminent Engineer*, Routledge, 2003.  
 Baumann, Zygmunt, *Globalization: The Human Consequences*, New York: Columbia University Press, 1998.  
 Benjamin, Walter, 'Kriminalromane, auf Reisen', i: Rolf Tiedemann et al, *Gesammelte Schriften I-VII*, Frankfurt: Suhrkamp, 1974-1989.  
 Berensmayer, Ingo & Christoph Ehland, *Perspectives on Mobility*, Brill, 2013.  
 Ceserani, Remo, *Treni di Carta. L'Immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Genova; Marietti, 1993.  
 Daly, Nicholas, *Railway Novels: Sensation Fiction and the Modernization of the Senses*, *ELH*, summer 1999, 66, 2, s. 461-487.  
 Felcht, Frederike, "'Constantly in Motion': Appropriation and Hans Christian Andersen's Texts", *Transfers*, 2, 3, 2012.  
 Haug, Christine, *Reisen und Lesen im Zeitalter der Industrialisierung: Die Geschichte des Bahnhofs- und Verkehrsbuchhandels in Deutschland von seinen Anfängen um 1850 bis zum Ende der Weimarer Republik*, Harrassowitz Verlag, 2007.  
 Ingwersen, Niels, 'America as Setting and Symbol in Johannes V. Jensen's Early Works', i: Harald S. Naess & Sigmund Skard (eds.), *America Norvegica, III: Studies in Scandinavian-American Interrelations Dedicated to Einar Haugen*, Oslo, 1971, s. 272-93.  
 Löfgren, Orvar, *Motion and Emotion: Learning to be a Railway Traveller*, *Mobilities*, 3, 3, 2008, s. 331-351.  
 Løkkegaard, Tue, *En rejse med det infraordinære tog. Skitseringen af en samtidstopik i fransk samtidslitteratur*, *K&K*, 45, 123, 2017.  
 Müller, Katharina, "'Katinka glitt in das Leben mit den Zügen hinein, die kamen und gingen'. Raumzeitliche Wahrnehmung und die Eisenbahn im Herman Bangs Ved Vejen", i: Annegret Heitmann und Stephan Michael Schröder (Hgg.), *Herman-Bang-Studien. Neue Texte - neue Kontexte*, Herbert Utz Verlag, 2008.  
 Møller, P.L., *Kort Fremstilling af Bogtrykkerkunstens Historie*, 1841.  
 Møller, P.L., *Kritiske Skizzer fra Aarene 1840-47*, 1971.  
 Parissien, Steven, *Station to Station*, London: Phaidon, 1997.  
 Perloff, Marjorie, *The Futurist Moment. Avant-Garde, Avant Guerre, and the Language of Rupture*, University of Chicago Press 2003 (1986).  
 Riesman, David, *The Lonely Crowd. A Study of the Changing American Character*, 1950  
 Schivelbusch, Wolfgang, *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*,  
 Serres, Michel, *Feux et signaux de brume*: Zola, Grasset 1984.  
 Stub-Jørgensen, Christian, *Jærnbansen i dansk Digtning*, København: Woelfs Forlag, 1930.

# Summary

---

In 1843, Johan Ludvig Heiberg, who was considered the arbiter of taste in Denmark, declared, that the Golden Age had been replaced by the Railway Age. Almost a century later Christian Stub-Jørgensen wrote a little book called *Jærnbanen i dansk Digtning/ The Railway in Danish Literature* (1930). Delving deeper into this subject one discovers that a surprisingly great number of Danish writers and poets have been extremely interested in exploring the railway station and the train as examples of what in literary studies are called *topoi*, that is: common places. Originally, in rhetoric, these common places served as a kind of fore-shortened arguments. Literature, however, as an exploration of the habitual and apparently self-evident often reveals tensions beneath the surface of the commonplace. What appears to be common is not always that common. A common place may very well be a contested place. In the history of Danish literature, one finds an ongoing discussion of the history of the Danish railway. The aim of this article is to sketch out important steps in interplay between the two histories.

The first step was taken by Hans Christian Andersen who in 1842, a couple of years before the opening of the first railway line in Denmark, in a chapter in *A Poet's Bazar* (1842) explained and interpreted this new phenomenon. In contrast to Andersen's enthusiasm Søren Kierkegaard on several occasions wrote very negatively about the train as a sign of the times.

With the opening of the first lines – Altona-Kiel (1844) and Copenhagen-Roskilde (1847) – the localization of railway lines became a dominant theme in public debate, and the so-called railway issue (*Jernbanesagen*) was reflected in Vilhelm Topsøe's novel *Nutidsbilleder* (1878). Georg Brandes, who wanted writers to be a part of public debate, made the locomotive the great symbol of progress and the Modern Breakthrough. His great rival as the harbinger of modernization, Herman Bang, unfolded the literary possibilities of this symbol in the novel *Ved Vejen* (1886) which in the English translation has been given the title *As Trains Pass By*.

While Bang focuses on one of the new station cities, Henrik Pontoppidan made the vision of "a complete overhaul of the country's transport system" the subject of his novel *Lykke-Per* (1898-1904).

In the first decades of the 20<sup>th</sup> century the locomotive inspired futurist visions in *Den gotiske Renaissance* (1901) by Johannes V. Jensen and *Asfaltens Sange* (1918) by Emil Bønnelycke. In opposition to the projects of modernization Jacob Paludan wrote *Fugle omkring Fyret* (1927) – *Birds Around the Light* – in which the great project of a new harbor and railway line falls victim to the combined forces of a nature and the anger of a man whose farm was expropriated to make the project possible. In the 1930s DSB – the Danish Railways – took the baton from the futurists – introducing express trains, metropolitan S-trains, and great railway-and-car bridges such as the Lillebæltsbro and the Storstrømsbro.

After the second world war the competition from cars led to a significant reduction in the railway net, and a certain railway nostalgia was expressed in literary works such as *Kattens anatomi* (1978) by Poul Vad, *Om fjorten dage* (1981) by Peter Seeberg and *Jyske Kupeer* (1978) by Sten Kaalø. Writers such as Klaus Rifbjerg – in *Den kroniske uskyld* (1958), Poul Vad in *De nøjsomme* (1969) and Sven Holm in *Min elskede – en Skabelonroman* (1968) described the S-train as a technology and an institution that produced conformity.

Since the turn of the millennium the decline of the Danish Railways (among other things due to the epic scandal of the IC4-trains) has been accompanied by a rise in writers exploring the topos of the train: Helle Helle in *Dette burde skrives i nutid* (2011), Simon Fruelund in *Pendlerne* (2014), Peder Frederik Jensen in *Banedanmark* (2014), Tine Høeg in *Nye Rejsende* (2017). The article ends with a short reference to Svend Brinkmann's recent book *Hvad er et menneske* (2019), where a narrative of a interrail journey frames an educational journey and a string of philosophical essays – a book that demonstrates that the railway still is an excellent prism for writers and readers who wish to form an understanding of the development of our society.