

Interrailrejser gennem Europa

Af Kirstine Kunstmann

Indledning

“Nächste Station... Hamburg Hauptbahnhof”. Toget ruller langsomt ind på banegården, hvor der spredt sig en festlig stemning blandt forventningsfulde unge rygsæksrejsende, som alle stiger ud på perronen. Scenariet her er et eksempel på, hvordan det første stop kunne have udspillet sig for de unge europæere, der siden 1972 har haft mulighed for at rejse Europa tyndt med de europæiske jernbaner. I anledning af at Den Internationale Jernbaneunion (Union Internationale des Chemins de fer, UIC) havde 100-års-jubilæum, blev det i 1972 muligt for unge europæere under 21 år at købe en interrailbillet. Sidenhen er interrailkonceptet blevet justeret, og det er i dag muligt for alle – uanset alder eller nationalitet – at rejse afsted på interrail gennem Europa. I 2022 havde interrailordningen 50-års-jubilæum, hvilket markeres med denne artikel. Heri redegøres for unges valg af interrail som rejseform på tværs af to perioder: 1972-1989 og 2010-2022. Dette er præciseret ved at fokusere på de drømme, forventninger og ønsker, de unge havde i forbindelse med deres interrailoplevelser. Da det udelukkende var unge, der kunne rejse på interrail i begyndelsen, begrænser dette artiklens fokus til at behandle den unge generations oplevelser. 1990'erne og 2000'erne er bevidst undladt, da salget af interrailbilletter faldt med 81% fra 1989-1993, hvorfor kildematerialet er mangelfuldt for disse årtier.¹⁾ Det formodes, at faldet skal ses i relation til en øget velstand, der tillod andre rejseformer. En videre undersøgelse heraf vil være interessant. Artiklen vil desuden afdække, hvilke erfaringer og oplevelser de unge havde undervejs på deres interrailrejser. Det belyses ved at analysere erindringer, scrapbøger, dagbøger, håndbøger og interviews. Dernæst sammenlignes forskelle og ligheder mellem de unge på tværs af perioderne i valget om at rejse på interrail. Konceptet er betragtet ud fra et ungdomskulturhistorisk perspektiv, da interrail først og fremmest var et ungdomstilbud. Det er fortsat en tendens, da EU stadig udlover gratis interrailbilletter til unge 18-årige europæere.

Forskningsfelt og metode

Interrail, som rejseform, er et relativt nyt forskningsfelt, hvortil artiklen sigter at undersøge og præsentere den danske interrail. Derfor har der ikke været megen litteratur eller forskning at støtte sig til, og arbejdet er i stedet centreret om personlige kilder, som er indsamlet i form af scrapbøger, erindringer og interviews. Jeg har derudover gjort brug af forskellige avisartikler, tidsskrifter og enkelte bøger i forsøget på at belyse interrail i et forskningsperspektiv. Jeg vil med dette studie pointere, at der overordnet set mangler forskning på området. Studiet kan derved virke til at fremtidige forskere kan gå mere i dybden med emnet og finde inspiration til nye vinkler. Det kunne være interessant, hvis en videre forskning undersøgte interrail, som kulturfænomen, samt hvordan interrail medvirkede til faciliteringen af kulturmøder. Endvidere kunne en analyse af det socioøkonomiske aspekts påvirkning på interrail over tid være relevant for fremtidig forskning.

Interrailkonceptet er et nyere felt indenfor mobilitetsforskningen, som flere forskere har forsøgt at undersøge og belyse de seneste år. Martin Trandberg Jensen, Szilvia Gyimothy & Ole B. Jensen undersøger i deres artikel fra 2016, hvordan interrailrejser påvirkes af faktorer som eksempelvis interrailpas, RailPlanner-applikationen og sædereservationer. Målet med artiklen er at introducere et nyt analytisk værktøj, der kan bruges til at forstå, hvordan materielle elementer og teknologi påvirker turisme.²⁾ Derudover har Martin Trandberg Jensen, Caroline Scarles og Scott A. Cohen i et studie fra 2015 undersøgt, hvordan folk oplever at rejse på interrail ved at fokusere på de rejsendes sanselige oplevelser som eksempelvis lyde, bevægelser og temperaturer. Forskerne argumenterer her for vigtigheden i at inkludere sanser, når rejseoplevelser studeres.³⁾ I de senere år har finske og svenske forskere også beskæftiget sig med interrailkonceptet. Finske Mikko Manka undersøgte i 2022, hvordan unge finder, der rejste på interrail mellem 1972 og 1991, så tilbage på deres rejser og følelser af tilhørsforhold til de steder og grupper af mennesker, som de mødte på



deres rejse. Han undersøgte, hvordan de følte sig knyttet både til deres nation og transnationale grupper. Manka påviste, at følelser af tilhørsforhold er komplekse og ændrer sig over tid. Yderligere pegede han på, at rejseoplevelserne påvirkede de rejsendes opfattelse af verdenen og deres forhold til andre mennesker.⁴⁾ Den svenske forsker Tina Schmiers har i et studie fra 2017 belyst, hvordan unge interrailere udvikles under deres rejser samt hvordan interrail kan fremme læring og forståelse af et globalt medborgerskab.⁵⁾

Forskningen har altså primært undersøgt og bearbejdet moderne teknologi, sanser, følelser af tilhørsforhold og globalt medborgerskab i forbindelse med interrailkonceptet. Den danske interrailhistorie er her underbelyst i forskningsfeltet, hvor jeg kun har set den behandlet af Anna Back Larsen, som i sin artikel fra 2016 fokuserer på at beskrive interrail, som rejseform, de første 25 år. Larsen undersøger desuden, hvordan interrail skabte en følelse af fællesskab blandt de rejsende.⁶⁾ Det er i dette lys, at jeg – med et fokus på drømme, ønsker og forventninger – søger at sammenligne den første danske interrailgeneration med nutidens interrailgeneration.

Dette studie bygger hovedsageligt på erindringer, dagbøger og scrapbøger fra private arkiver. Det rejser en række spørgsmål om repræsentativitet og tendens i forhold til problemstillingen. Gennem et Facebook-opslag efterlyste jeg i august 2022 personer, der som unge havde rejst med interrail. Jeg fik en del respons, som jeg systematiserede ud

fra studiets ovennævnte perioder (1972-1989 og 2010-2022). Jeg har i alt været i kontakt med flere hundrede personer, hvoraf jeg har udvalgt 55, som alle har fået tilsendt et spørgeskema med 21 spørgsmål udarbejdet på baggrund af artiklens problemstilling. De fleste har derfor taget udgangspunkt i mine spørgsmål i deres erindringer. Alle adspurgte afgav skriftlige svar på spørgsmålene, som bl.a. omhandlede, hvordan de vil beskrive sig selv som unge, samt hvorfor de valgte at rejse på interrail. De adspurgte var i alderen 21-78 år, da de afgav svar på spørgsmålene, men fælles for dem alle er, at de har rejst på interrail som unge. Jeg har gennem dette studie været særlig opmærksom på repræsentativitetsproblematikken, hvorfor de 55 personer er udvalgt i forsøget på at favne bredt. Jeg har i udvælgelsen været opmærksom på, at de hver især repræsenterer en bestemt type. Størstedelen af de adspurgte var og er akademikere, mens enkelte repræsenterer en gruppe af ikke-akademikere og faglærte. Nogle af de adspurgte har rejst alene, mens andre har rejst med bekendte. Enkelte har ønsket at fremstå anonyme, mens andre optræder med navn i denne undersøgelse. Ikke alle adspurgte i undersøgelsen citeres, men de 55 personer repræsenterer et lige antal mænd og kvinder fordelt ligeligt i begge tidsperioder. Nogle af de adspurgte har givet adgang til deres private arkiver, hvor jeg har indsamlet materiale i form af dagbøger, scrapbøger, fotos og lignende. Derudover har jeg besøgt udstillingen "Drømmenes Kupé" på Danmarks Jernbane-

museum, hvortil jeg har fundet inspiration til mit studie af interrail. Jeg har desuden været på museets arkiv og fået indblik i det her bevarede interrailmateriale.

Afslutningsvist vil jeg gerne pointere, at jeg er opmærksom på, at visse kilder (dagbøger og scrapbøger) er samtidige kilder og er skrevet umiddelbart efter de enkeltes oplevelser. Dette gør sig ikke gældende for erindringer og fortællinger. Særligt erindringerne kan være tendentiøse. De vil ofte være farvet af en god oplevelse eller ønsket om samme samt mine vejledende spørgsmål.

Baggrund

Interrails historie

Da det europæiske jernbanenetværk blev grundlagt, var det først tænkt som nationale og private projekter. Med tiden blev strækningerne kædet sammen, og det gav nye muligheder for at rejse. I løbet af 1950'erne og 1960'erne voksede privatbilismen, bus- og flytransport frem. Den øgede konkurrence mellem fly-, bil- og togtransport kunne mærkes på udenlandske rejser, som særligt var påvirkede af den nye charterturisme. Dette lagde stort pres på togtrafikken, og derfor begyndte jernbaneindustrien at satse på ungdomsrejser.⁷⁾

Den 1. marts 1972 blev interrail introduceret.⁸⁾ Interrailrejserne opstod angiveligt som reaktion på charterrejserne, men voksede også ud af tidens ungdomsoprør. Rygsækturisme i Østen var populært blandt unge i 1960'erne og 1970'erne,⁹⁾ og som et alternativ kom interrailbilletten.¹⁰⁾ Interrail blev officielt udbudt af UIC i anledning af unionens 100-års-jubilæum, som allerede fra slutningen af 1960'erne havde forsøgt at sammensætte en ungdomsbillet.¹¹⁾

22 lande var medlem af interrailaftalen i 1972. Selvom Europakortet var præget af den kolde krig, var både Øst- og Vesteuropæiske lande med i aftalen. Flere lande kom til undervejs.¹²⁾ Med interrailbilletten kunne unge under 21 år frit rejse på 2. klasse på alle medlemslandenes jernbanestrækninger i Europa.¹³⁾ I 1972 blev der i hele Europa solgt

88.000 interrailkort. 1980'erne var interrails storhedstid, hvor der blev solgt ca. 250.000 interrailkort om året i Europa – heraf 30.000 interrailkort i Danmark. En af årsagerne til stigningen var, at aldersgrænsen blev hævet til 26 år i 1979. Populariteten betød, at Københavns Hovedbanegård i 1984 indrettede et område forbeholdt interrailere.¹⁴⁾ (se billede 1).

Interrails opkomst kan sammenkobles med EU's integrationsarbejde. Den amerikanske forsker, Richard Ivan Jobs påpeger, at man kan anskue den unge interrailrejsende som en "ikke-statslig-aktør" med en overset rolle i europæisk integrationshistorie.¹⁵⁾ Ifølge Jobs skabte interrail-ordningen en transnational europæisk ungdom, som medvirkede til skabelsen af en fælles europæisk identitet.¹⁶⁾ Påstanden underbygges af Jürgen Hartmanns teori om, at interrail var et fænomen, som fik unge til at føle sig som europæere.¹⁷⁾

Den europæiske identitet kan relateres til en artikel i Zetland af Marie Carsten Pedersen, som kæder interrails fald sammen med Europas fald. Her argumenteres for, at EU smuldrer som projekt dag for dag, og at interrail, som kulturelt fænomen, forsvinder. Der argumenteres for, at nationalisme, isolationisme og fremmedfrygt vinder frem på bekostning af idéen om en fælles europæisk identitet. Pedersen begrundet det med, at rygsækturisme til Østasien fortsat er populært blandt unge i dag.¹⁸⁾ Jeg vil – som modspil – fremhæve, at interrail har haft fremgang de senere år. DSB's internationale produktchef, Christoph Zimdahl, bekræfter i en mail, at der i Danmark blev solgt langt flere pas i 2022 end i 2019.¹⁹⁾ Dette tegner et helt andet billede end Europas fald. Zimdahl mener, at rejselysten efter COVID-19 har haft betydning for stigningen samt Europas og samfundets fokus på togrejser som bæredygtig transport.²⁰⁾

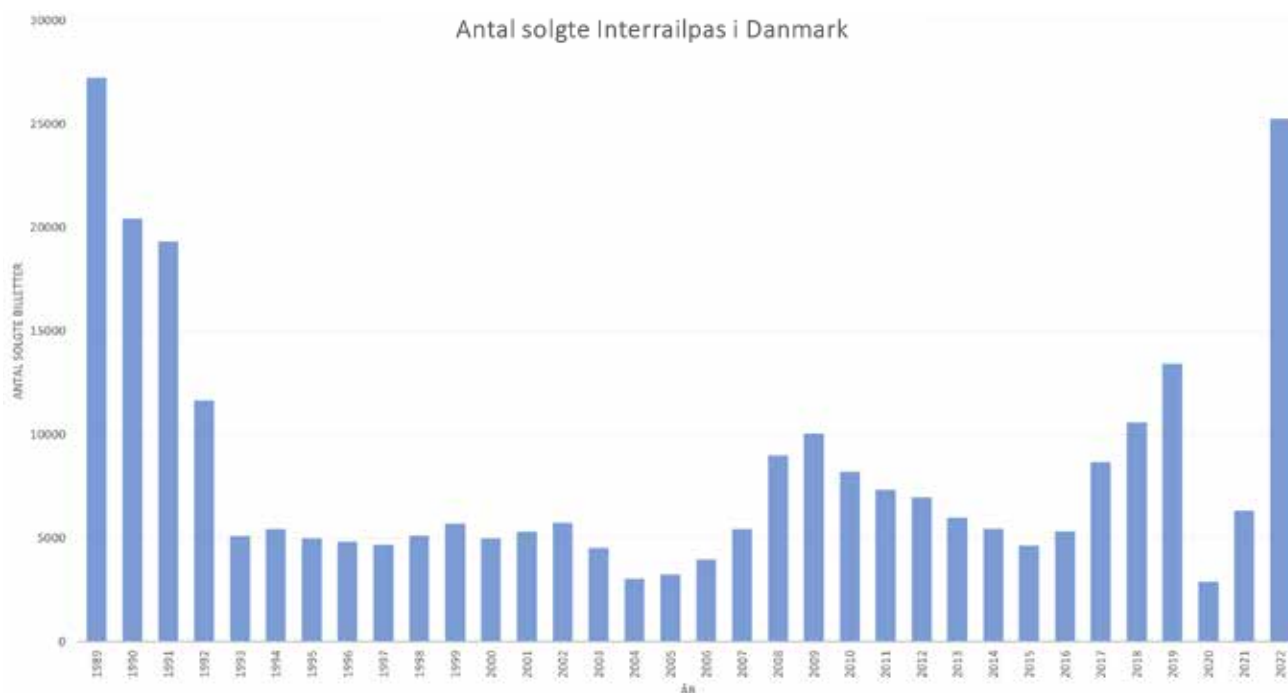
Det er dog væsentligt at bemærke, at der allerede før COVID-19 var en stigende efterspørgsel på interrailrejser (se figur 1). DR kunne i 2007 meddele, at interrail var populært igen,²²⁾ og trods en kort tilbagegang i starten af 2010'erne var interrails popularitet i 2022 atter på højde med 1980'ernes. Dette underbygger alt i alt, at COVID-19 blot har accelereret en allerede stigende interesse for interrail som rejseform.

Europa-Parlamentet lancerede i 2018 et initiativ, hvor unge 18-årige europæere kunne ansøge om gratis interrailbilletter. Dette er fortsat en mulighed. Projektets formål er at styrke de unges forståelse af Europas diversitet og fællestræk.²³⁾ I 2018 havde initiativet 350.000 ansøgere, hvoraf 70.000 af disse fik gratis interrailbilletter. Sidenhen har 60.000 unge 18-årige europæere årligt modtaget gratis interrailbilletter,²⁴⁾ hvilket i 2022 svarede til næsten 7% af de 880.000 solgte interrailbilletter.²⁵⁾ Dette underbygger påstanden om, at interrail er på vej tilbage. Yderligere understreges interrails ungdommelige appel af, at Deutsche Bahn påpeger, at 70% af alle tyske interrailere er unge under 27 år.²⁶⁾ Lignende statistik har ikke været muligt at skaffe

fra DSB, men det formodes, at der kan spores en lignende tendens blandt danske interrailere. Der kan dog være væsentlige forskelle landene imellem.

Ungdomskulturen

I 1950'erne opstod en særlig ungdomskultur efter amerikanske forbilleder. Unge tog længere uddannelser, hvilket resulterede i, at teenagekulturen opstod, da færre indtrådte direkte på arbejdsmarkedet efter 7. klasse.²⁷⁾ SU'en blev indført i 1970,²⁸⁾ hvorefter flere unge fra mindrebemidlede hjem fik bedre mulighed for at tage en uddannelse, eftersom SU'en gav dem muligheden for at dække deres faste udgifter. Et højere uddannelsesniveau og bedre øko-



Figur 1: Grafen viser antal solgte danske interrailpas fra år til år gennem DSB's kanaler i årene 1989-2022.²¹⁾



nomiske forhold resulterede i en mere selvbevidst ungdom fyldt med drømme, fritid og diverse ungdomsfællesskaber.²⁹⁾ Det er i dette lys, at interrail som rejsefænomen skal forstås.³⁰⁾ Artiklen vil her gennemgå nogle tendenser fra ungdomskulturen i 1970'erne, 1980'erne og 2010'erne, som kan medvirke til en bredere forståelse af interrail.

I løbet af 1960'erne blev unge i stigende grad politisk aktive,³¹⁾ og i 1970'erne accelererede denne tendens.³²⁾ Ungdommens politiske holdning blev afspejlet i deres valg af uddannelse, job, venner, sexliv, musik og udseende. Den politiske ungdom kan også eksemplificeres ved Roskilde-festivalens begyndelse i 1971, hvor foreningen bag havde til formål: "at støtte initiativer, der er til gavn for børn og unge, samt at støtte humanitært, andet alment velgørende, almennyttigt og kulturelt arbejde".³³⁾ I 1970'erne oplevede de unge en massiv arbejdsløshed på 25%.³⁴⁾ Det bevirkede, at mange unge blev mindre karriereorienterede og dermed søgte eventyrlysten i højere grad.

Ifølge journalist og forfatter Jens-Emil Nielsen var ungdomsaktivismen i 1980'erne lige så fremherskende som tidligere.³⁵⁾ Den frie kærlighed varede dog ikke ved i 1980'erne, hvor frygten for seksygdomme bredte sig. I 1982 var AIDS fremherskende som skræmmebillede.³⁶⁾ Samtidens håndbøger opfordrede derfor unge til at benytte prævention på udlandsrejser.³⁷⁾ Arbejdsløshed prægede fortsat ungdommen.³⁸⁾

Nutidens ungdomskultur er præget af ensomhed og mental ubalance. Journalisten Trine Hørlyck Beck forsøger i en artikel fra 2019 at sammenkæde 2010'ernes ungdomsgeneration i samarbejde med fem eksperter: ungdomsforsker Noemi Katznelson, adjunkt ved Danmarks Institut for Pædagogik og Uddannelse Jonas Lieberkind, lektor og ungdomsforsker Jens Christian Nielsen, forskningschef ved virksomheden Fremforsk Marianne Levinsen

og sociolog og foredragsholder Emilia van Hauen. Heraf fremgår det, at stress, pres og perfektionisme fylder blandt unge, hvor sociale medier har medvirket til individualiseringens gennembrud.³⁹⁾ Samme tendens ses afspejlet i Trygfondens Ungdomsundersøgelse fra 2015, hvor de unge beskriver sig selv som "bekymret, let at stresse" men samtidig "nysgerrig, søgende".⁴⁰⁾

Ligesom tidligere ungdomsgenerationer gjorde oprør, forudsiger eksperterne en rebelskhed blandt nutidens ungdomsgeneration. Sammenlagt med en stigende klimabevidsthed ligner det, at 2010'ernes ungdomsgeneration efterfølger 1970'ernes og 1980'ernes ungdomsopgørstendenser.⁴¹⁾

Interrailrejser gennem Europa

At rejse på interrail er mere end at køre i tog. Som interrailer skal man først bestille sit interrailpas, købe en pladsbillet, pakke sin rygsæk og orientere sig i europæiske køreplaner. Det kræver eventyrlyst, drømme og for nogle god planlægning at rejse afsted på interrail.⁴²⁾ I det følgende gennemgås alle faser af interrailoplevelsen.

Interraileren

Interraileren har gennem tiden kunnet opfattes som en type i sig selv. Interrailere har tilhørt et bestemt fællesskab, hvortil de ofte har haft nogle af de samme kendetegn i form af påklædning og udstyr. Interrailere var genkendelige i deres "uniformer", hvor mange endda havde dannebrogstegn på rygsækken for at markere nationalitet.⁴³⁾ Uniformen bestod ofte af snavsede sokker, beskidte bukser og en tætpakket rygsæk samt en guitar og et åbent sind.⁴⁴⁾ Dette var også tilfældet for Susanne Gram og veninden Lene Krogh, som efter deres interrailtur i 1988 kunne se frem til et bad og et par rene sokker (se billede 2).⁴⁵⁾



Billede 3:
Tysk interrailplakat, 1980.

Ordskyen illustrerer, hvilket 'mindset' der karakteriserer interraileren på baggrund af kildernes egne beskrivelser. Som ung interrail er man ofte nysgerrig, videbegærlig og grænsesøgende. Man må turde markere sig selv som en del af et fællesskab og ikke være bange for lugten af beskidte sokker.

Gennem tiden er interraileren afbildet på plakater og andet reklamemateriale, hvor frihed er symboliseret med en guitar og en rygsæk. Den første interrailplakat blev skabt af Guy Georget og senere kom flere til. I 1976 designede C. Moreno en interrailplakat, der lignede en tegneserie, hvor unge glade mennesker er afbildet i flotte farver (se billede 3). Plakaten blev trykt i hele Europa. Plakaterne afspejlede den stereotype interrail af sin tid. Af plakaterne kan aflæses udviklingen af interrail fra at være et ungdomstilbud til at blive et rejsefænomen for alle aldre.⁴⁶⁾

Den typiske interrail har mange facetter udover påklædningen. Ofte har interraileren afspejlet tidens ungdomskultur. Det ses reflekteret i kildematerialet, hvor de adspurgte har beskrevet sig selv som de var som unge. Ud af beskrivelserne er der dannet en ordsky for overordnet at karakterisere interraileren som type. Ordskyen er dannet for at illustrere de refleksioner, som de adspurgte kilder har gjort om sig selv. Beskrivelserne kan medvirke til at styrke forståelsen af den gængse interrail (se figur 2). Det er bemærkelsesværdigt, at de adspurgte benytter samme begreber. Dog beskriver den ældre interrailgeneration sig som mere "rebelsk" end nutidens unge, der i større grad benytter begrebet "festlig".⁴⁷⁾

Forventninger og drømme

Valget af interrail som rejseform har ofte afspejlet de forestillinger og drømme, som de unge har haft inden afrejse. Gretel og Hans Jørgen Jørgensen rejste på interrail i 1972. Parret beskriver, at drømmen om en interrailrejse blev født, da Hans Jørgen på teknikum hørte om konceptet for første gang.⁴⁸⁾ De unges forventninger og drømme har undervejs været meget forskellige. I en artikel fra *Politiken* sammenkobles interrail med de historiske klassiske dannelsesrejser, som allerede begyndte i 1500-tallet. Historiker, etnolog og ferieforsker hos feriehistorie.dk, Ellen Möllerstrom, ser en forbindelse mellem fortidens og nutidens dannelsesrejser i erhvervelsen af livserfaring, hvortil turismeforsker Anders Sørensen ser et lighedstegn mellem unge rygsækrejsende og klassiske adelsmænd.⁴⁹⁾ I dette lys kan interrailernes drømme og intentioner læses. For mange unge var og er interrail første udlandsrejse på egen hånd. I 1970'erne og 1980'erne var det ikke alle, der kendte til Europa, som unge gør det i dag. For Anne-Dorte Legaard var dette tilfældet, da hun rejste på interrail i 1977 med sin veninde. Anne-Dorte voksede op på Fur, hvor hendes familie ikke var vant til at rejse udenlands: "Vi måtte selv klare grejerne".⁵⁰⁾ Ligesom Anne-Dorte ønskede et opgør med det trygge øsamfund, ønskede Birte Abentoft sammen med sin ven-



Figur 2: Ordsky udarbejdet på baggrund af forfatters spørgeskema til adspurgte kilder.

inde i 1974 et opgør med charterferierne: "Charterferie var for 'etableret' og det skulle vi i hvert fald ikke beskyldes for at være".⁵¹⁾

Opgør og dannelse var dog langt fra målet for alle interrailere. Susanne Gram rejste i 1988 på interrail med sin veninde. Hendes formål med rejsen var i høj grad at møde nye mennesker, opleve friheden og feste. Susanne var en del af den nye ungdomsgeneration, som havde større økonomiske muligheder, hvorved hun anser sig selv som en kapitalrig interrailere. Desuden påpeger Susanne, at 1980'ernes unge oplevede interrail som en norm: "Det var simpelt hen det man gjorde. Alle tog afsted på interrail dengang".⁵²⁾ Muligheden for en billig og fleksibel rejseform for unge var også intentionerne bag Lene Buerup Andersens og Inger Staahl Jensens valg af interrail. Begge ønskede de at besøge kendte i Europa, hvor transportmuligheden var bedst med tog.⁵³⁾ Emilie (efternavnet er forfatteren kendt) rejste på interrail i 2022, og hun nævner, at valget harmonerede godt med et SU-budget,⁵⁴⁾ hvilket Andreas Baks interrailtur også bekræfter. Han rejste i 2018 på interrail med sin søster og kusine, hvor drømmen var en anderledes familietur.⁵⁵⁾

Danmarks Jernbanemuseums udstilling skildrer ligeledes forskellige drømme og forventninger bag unges interrailoplevelser. Ib Salomon rejste på interrail i 1972 med drømmen om at se Østeuropa. Den kolde krig havde delt Europa i et øst og et vest, hvorfor de færreste unge havde oplevet Østeuropa.⁵⁶⁾ Unge blev i nogle tilfælde bedt om at smugle vestlige varer ind i Østeuropa.⁵⁷⁾ Derudover drømte enkelte unge om at se kulturelle seværdigheder i Europa, mens andre drømte om eventyr. Jernbanemuseets kilder påpeger, at interrailkortet bidrog til en samlet forståelse for Europas geografi.⁵⁸⁾

Der var, som ventet, forskellige drømme og forventninger i ønsket om at rejse på interrail. Som interrailere har og havde man mulighed for både at se kulturelle seværdigheder, feste eller benytte billetten som billig og fleksibel transport. Friheden er drømmen, uanset om man har eller havde rejst udenlands før eller ej.

Forberedelserne

For mange unge begynder drømmen om at rejse på interrail at blive til virkelighed, når de selv begynder at pakke rygsækken. Det kræver god forberedelse at rejse Europa tyndt i en måned. Ifølge håndbogen fra 1974 er det vigtigt, at de unge får styr på deres rejsemotiver inden afrejse.⁵⁹⁾ Dette fremhæver Søren Wridt også i sin håndbog fra 1986.⁶⁰⁾ I Danmarks Jernbanemuseums udstilling kan der ikke skitseres en samlet tendens for de forberedelser, som de unge interrailere foretog sig inden afrejse. Dette skyldes, at kildematerialet er mangelfuldt, da mange af de interviewede ikke erindrer deres forberedelser.⁶¹⁾ Samme tendens har jeg set afspejlet hos mine kilder. Det kan skyldes, at interrailere ikke har anset forberedelsen som en væsentlig faktor for selve interrailoplevelsen. Dog har enkelte af mine adspurgte kilder delt deres egne pakkelister og scrapbøger med mig. Det er dog næppe forberedelsen, som har sat sine dybe spor. Da der er stor forskel på, hvordan de enkelte har forberedt sig, har jeg valgt at inddele afsnittet i forskellige forberedelseskategorier.

Planlægning af ruten og forstudie af destinationer samt overnatning var for nogle interrailere et vigtigt punkt inden afrejse. Peter Sylvest og Søren Wridt fremhæver i håndbøgerne fra 1974 og 1986, at det er en god idé at planlægge lidt på forhånd.⁶²⁾ Dog er Søren Wridt større fortalere for improvisation i sin håndbog.⁶³⁾ Det er vigtigt at understrege, at det ikke kan vides med sikkerhed, hvorvidt håndbøgerne råd er blevet fulgt af den enkelte interrailere. Håndbøgerne vidner dog om, at interrail var populært blandt den unge generation i samfundet. Torben Filt Jensen og Lilian Jespersen rejste på interrail i somrene 1973 og 1974. Af parrets scrapbøger fremgår det tydeligt, at de havde forberedt sig grundigt begge gange.⁶⁴⁾ De havde bl.a. indtegnet deres rute på et Europakort samt anskaffet sig et campingpas: "Vi fik nu kun brug for det et sted".⁶⁵⁾ Andre interrailere planlagde kun den første destination og lod sig inspirere i mødet med andre. Dette var tilfældet for Birte Aabentoft og hendes veninde, der rejste på interrail i 1974. De ønskede at



besøge Grækenland, men var generelt optaget af at rejse.⁶⁶⁾ Susanne Gram rejste i 1988 med telt, men hun sov også alternative steder (se billede 4): *"Vi sov på campingpladser, hostels, en nat på en banegård, taget af et hotel i Athen, på dækket på en natfærge fra Italien til Korfu"*.⁶⁷⁾ Anna Back Larsen fremhæver ud fra sit kildemateriale, at banegårde i høj grad blev brugt som overnatningssted for interrailere. Der skete dog en ændring i løbet af 1980'erne i takt med interrails popularitet. De overnattende kunne risikere at blive bortvist eller spulet væk med vandslanger.⁶⁸⁾ Artiklen refererer til en dagbog, hvori der står skrevet: *"[...] Så vi måtte nødvendigvis sove på gaden, men foran stationen blev man jaget væk, bagved ligeså"*.⁶⁹⁾ Stefan Reiter beskriver ligeledes i sin dagbog fra 2022: *"Det er okay at have en nat på gaden. Temperaturen er fin, og der er roligt"*.⁷⁰⁾ Andre interrailere beretter om, at de ofte sov på campingpladser, hostels eller sov undervejs i togene. Det er bemærkelsesværdigt, at det kun var få, der havde læst håndbøger inden afrejse. De fleste brugte håndbøgerne som opslagsværker undervejs på rejserne. Nutidens unge pointerer, at internettet gav dem viden om destinationerne.⁷¹⁾

Mange interrailere overvejede deres oppakning. Den afspejlede, hvilken type interrail-rejse, de begav sig ud på samt deres forventning til rejsen. Typerne med mest oppakning var ofte folk, som enten havde planlagt at sove på campingpladser eller var åbne overfor muligheden, og der-

med ønskede en mere fri rejse. De havde telt, trangia, sovepose og andet udstyr med.⁷²⁾ Som tidligere nævnt var det ikke alle, der lavede pakkelister eller scrapbøger. Andreas Bak, der rejste på interrail i 2018, var dog én ud af få. Andreas havde i sin scrapbog lavet en pakkeliste over alt, hvad han skulle have med. Pakkelisten er sorteret i et fint håndskrevet farvesystem, hvilket vidner om en betydelig struktur og kreativitet (se billede 5).⁷³⁾ Andreas havde desuden en notesbog med på sin rejse, hvori han holdt regnskab. Andreas havde ikke lavet et budget inden afrejse, men han havde lavet et estimat ved at søge viden på internettet.⁷⁴⁾ Det understreger igen, at internettet og sociale medier har givet ny adgang til viden for nutidens unge. Af regnskabsbogen fremgår det, at Andreas og hans medrejsende i alt brugte ca. 5000 kr. pr. person.⁷⁵⁾ Stefan Reiter rejste på interrail i 2022 med hensigten om at kombinere en interrailrejse med en pilgrimsrejse på Caminoen. Han rejste i 44 dage og havde et estimat inden afrejse på 13.000 kr. Hele turen endte med at koste 10.200 kr.⁷⁶⁾

Mange interrailere rejste i begyndelsen med rejsechecks.⁷⁷⁾ Da det var svært at beregne valutaforbruget på forhånd, anbefalede det i håndbøgerne at hæve kontanter hjemmefra.⁷⁸⁾ For Inger Staahl Jensen blev rejsecheckene ligefrem rettesnoren for, hvornår hun skulle rejse hjem: *"Havde rejsechecks med, så når jeg ikke havde flere af dem, så var det tid til at vende hjemad"*.⁷⁹⁾ Også parret Lillian og Torben

Billede 4: Susanne Gram (tv) ombord på færgeren mod Korfu 1988 med et hollandsk par (privat arkiv).

benyttede rejsechecks. I deres scrapbøger er indsat en kvittering for hver eneste indløste check.⁸⁰⁾ Flere kilder beretter desuden om opfindsomme måder at opbevare valuta på. I en scrapbog fra et venindepar, der rejste på interrail i 1982, stod noteret, at de gemte rejsechecks i opsprættede hygiejnebind.⁸¹⁾ Anne-Dorte Legaard erindrer ligeledes, at hun syede en bomuldspung til formålet.⁸²⁾ I 1980'erne begyndte Sundhedsstyrelsen, DSB og kondomproducenter at udlevere "pengekatte" til unge interrailere. Formålet var at bekæmpe AIDS, hvorfor der i pengekatte lå kondomer og guidehæfter. Men pengekatte blev også en sikkerhed for de unge, hvor de kunne opbevare vigtige dokumenter samt valuta.⁸³⁾

Samfundets fokus på seks sygdomme illustreres ved, at der i tidens håndbøger er fokus på prævention. Peter Sylvest opfordrede allerede unge til at bruge kondom som præventionsmiddel i 1974.⁸⁴⁾ I håndbogen fra 1983 har han endda illustreret en tegning med teksten: "Hverken Europæiske eller andre tilbyder forsikringer mod uønskede børn og kønssygdomme. En sådan kan imidlertid købes på de fleste apoteker i Europa".⁸⁵⁾

I håndbøgerne står skrevet særskilte afsnit til unge piger. Håndbogen fra 1983 skriver om udenlandske mænd: "Som fluer om et stykke sukker".⁸⁶⁾ Derfor anbefaledes det ikke, at piger blaffede eller kiggede sydlandske mænd i øjnene.⁸⁷⁾ I rejseberetningen "Blond pige mørk mand" skriver Ulla Pors Nielsen i Politiken 26. maj 1985:

"Jeg startede min Inter Rail tur med instinktivt at følge bogens råd. Men efter to dage i Venedig, hvor jeg konstant følte mig nødsaget til at stirre fast i vandet og nærmest gå rundt og se halvsur ud hele tiden, så gad jeg simpelthen ikke spille snerpet mere".⁸⁸⁾

I Athen oplevede venindeparret fra 1982 samme påpasselighed: "Vi skulle passe på ikke at få øjenkontakt med mænd. [...] Selv politiet var forfærdelige. Gik ud af [sic] deres skillerum for at pifte af os".⁸⁹⁾ Det fremgår, at veninderne altid havde en parfumeflaske i tasken til at sprøjte i øjnene på mulige voldsmænd.⁹⁰⁾ Mødet med forskellige kulturer kan hermed være en spændende vinkel for fremtidig forskning.



Billede 5: Andreas Baks pakkeliste fra 2018 (privat arkiv).

Alt i alt tegner sig et mønster, hvor forberedelsen var individuel. De unges oppakning afspejlede, hvilket eventyr de drømte om. Internettet har givet nutidens unge bedre muligheder for at forberede deres tur, hvorimod håndbøger hjalp den ældre interrailgeneration.

Togrejserne

Efter en lang række forberedelser var det en forløsning at kunne træde ind i toget med interrailbilletten i hånden. Foran ventede et eventyr og en modningsproces, hvor man kunne opleve nye sider af sig selv og møde nye mennesker. Togrejserne var og er i sig selv en del af interrailoplevelsen, hvor rejsende er fælles om at bruge mange timer.⁹¹⁾ Toget var et socialt rum, hvor unge interagerede med hinanden, delte oplevelser og koblede sig på hinandens rejser.⁹²⁾ Ifølge Anna Back Larsen var tendensen primært, at interrailere i 1970'erne faldt i snak med lokale, mens interrailere i 1980'erne primært interagerede med andre interrailere.



Billede 6: Loft i en DSB-vogn.

Billedet viser, hvor flygtninge kunne gemme sig. I østeuropæiske tog var her et trådnet for at forhindre dette (Udstillingen "Drømmenes Kupé" på Danmarks Jernbanemuseum).

Denne påstand er dog svær at verificere. Det pointeres endvidere, at informanterne har haft en tendens til at romantisere togrejserne.⁹³⁾ Samme problematik findes i mit kildearbejde. De adspurgte kilder erindrer her i højere grad togrejserne fremfor forberedelserne. Dette skyldtes, at togrejserne ofte bød på sjove oplevelser, som havde betydning for den rejsendes videre færd. Togene var ofte overfyldte, da mange rejste om natten for at spare en overnatning.⁹⁴⁾ Dette erindrer Lene Buerup Andersen fra sin tur i 1972:

"Jeg husker hvordan vi unge, der mødtes på togene, om-dannede kupeerne til sovepladser. Al bagage blev stillet på gulvet. To sov på sæderne, to i hattehylderne og to på den oprindelige bagageplads over gangen".⁹⁵⁾

Anderledes var det for Susanne Gram i 1988, da interrail var blevet mere populært: *"Mødte en masse undervejs og fulgtes med nogen i nogle dage og så videre".⁹⁰⁾* Stefan Reiter oplevede i 2022 også samvær med andre undervejs: *"Da vi havde samme destination, men ikke nødvendigvis samme mål, gjorde det, at man var meget åben, imødekommende og trykke med og for hinanden".⁹⁷⁾* Udsagnet er bemærkelsesværdigt, idet nutidige unge beretter om mangel på social interaktion med andre interrailrejsende. Andreas Bak oplevede ikke et fællesskab med andre rejsende. Han fortalte, at han for det meste snakkede med unge på ungdomshoteller. Hans opfattelse er, at det ikke længere er alment for unge at rejse med interrail i Storbritannien, hvorfor han følte sig malplaceret i kupéerne, der mest var forbeholdt folk fra "business class".⁹⁸⁾ Emilie rejste blandt andet til Warszawa, Budapest og Prag i 2022. Her oplevede hun modsat, at det var nemmere at falde i snak med lokale.⁹⁹⁾ I scrapbogen fra 1982 fremgår det, at veninderne også oplevede interaktion med lokale undervejs, hvor kropssprog blev nødvendigt, da sprogvanskeligheder opstod.¹⁰⁰⁾ Birte Aabentoft, der rejste i 1974, understreger dog en væsentlig pointe, som andre kilder ikke bemærker: *"Faktisk var vi, som danskere, godt rustet til at klare os på rejse i Europa, for vi talte rimelig godt engelsk".¹⁰¹⁾*

Trods gode sprogkundskaber har kulturmøder undervejs vakt forargelse og fascination. Parret Torben og Lillian har i scrapbøgerne påtalt forskelle i landene, de besøgte. I 1974 oplevede de f.eks. en skærpet grænsekontrol i Jugoslavien: *"Vognene blev grundigt undersøgt, og langs med togstammen stod der grænsevagter med maskinpistoler".¹⁰²⁾* Det betoner kontrasterne i et splittet Europa. Mange østeuropæere gemte sig ofte under togtagene for at flygte til Vesteuropa. Derfor var tog fra f.eks. Polen eller Ungarn anderledes indrettet med trådnet, der skulle gøre det svært at gemme sig (se billede 6).¹⁰³⁾ Jugoslavisk militær stiftede Susanne Gram også bekendtskab med på hendes hjemrejse, som blev udfordret af spændingerne op til den jugoslaviske borgerkrig (se billede 7):

Billede 7: Susanne Gram i toget på vej hjem fra Jugoslavien 1988 (privat arkiv).



"[...] vores tog var aflyst, så alle interrailere blev gennet ind i en bagagevogn uden vinduer eller sæder, og der lå vi på gulvet indtil vi kom til München ca. 15 timer senere [...] Vi kunne ikke købe hverken mad eller vand. Jeg husker en østrigsk fyr som kravlede op og lagde sig på bagagehylden og der sov han".¹⁰⁴⁾

Susanne Gram påpeger flere gange, at tiden var en anden. Hun fremhæver den digitale tidsalder som fremskridt for nutidens unge og nævner, at hendes generation nærmest rejste med bind for øjnene.¹⁰⁵⁾

Hjemrejsen blev ligeledes udfordrende for Andreas Bak og hans rejsefæller i 2018. De oplevede vigtigheden i at have en rejseforsikring, da der opstod brand på strækningen. Oplevelsen gav Andreas erfaring, idet han klarede forsikrings sagen på egen hånd.¹⁰⁶⁾

Erfaringer og mødet med en anderledes kultur oplevede Iben Gammelgaard også, da hun i 1981 rejste på interrail med sin folkeskoleklasse til Marokko.¹⁰⁷⁾ I toget fra Madrid til Algeras oplevede hun, at spanske soldater sad i samme kupé, som hende selv og hendes veninder. Soldaterne sniffede opløsningsmiddel og var bevæbnede. Pigerne blev dog passeret på af en ældre mand, de kaldte "bedstefar":

"Der sad en ældre marokkaner i samme kupe, som blev siddende og holdt sig vågen hele natten for at passe på os (vi var 4 piger i kupeen, hvor der var plads til 8, den ældre marokkaner og 3 soldater). Senere på vores rejse besøgte vi "bedstefar".¹⁰⁸⁾

Det er bemærkelsesværdigt, at skoleklassen valgte at rejse på interrail til Marokko. I håndbogen fra 1986 anbefales det ikke uerfarne rejsende eller solo-piger at rejse til Marokko.¹⁰⁹⁾ Marokko blev en del af interrailkonceptet i 1974, hvilket også er bemærkelsesværdigt, da Marokko ikke er en del af det europæiske kontinent.¹¹⁰⁾

Togrejserne var ofte lange, hvilket gav de rejsende tid til at fordybe sig, reflektere over livet og betragte landskabet, de kørte igennem.¹¹¹⁾ Men togrejser forløber sjældent uden problemer. Interrailere skal være omstillingsparate, hvilket Stefan Reiter pointerer i sin dagbog. På andendagen oplevede han, at togplanerne ændrede sig:

"Nu er jeg næsten hysterisk og opgivende, da det viser sig, at jeg ikke kan booke en pladsbillet 1 time før afgang. Jeg booker en morgenbillet til Paris Est, som plan F, inden jeg finder et sted for natten".¹¹²⁾

Hændelsen illustrerer, at togrejserne ikke udelukkende var positive, men også frustrationsfyldte. De adspurgte kilder erindrer oftest togrejserne og dets komplikationer positivt, idet de fik gode erfaringer med hjem. Men i momentet har hændelserne virket uoverkommelige. Som interrailere kunne man komme ud for problemer undervejs, men man voksede ofte med dem og blev mere livskompetent. Alt i alt tegnes et billede af, at togrejserne var sociale samlingspunkter. Kupéerne dannede ramme om samtaler, overnatning og tryghed. Dertil oplevede den ældre interrailgeneration i høj-

ere grad socialt samspil med andre unge end nutidens interrailgeneration. Kulturmøder har undervejs givet interrailere erfaringer med hjem. Sidst men ikke mindst har togrejserne været en essentiel del af unges interrailoplevelser.

Efter Interrailrejsen

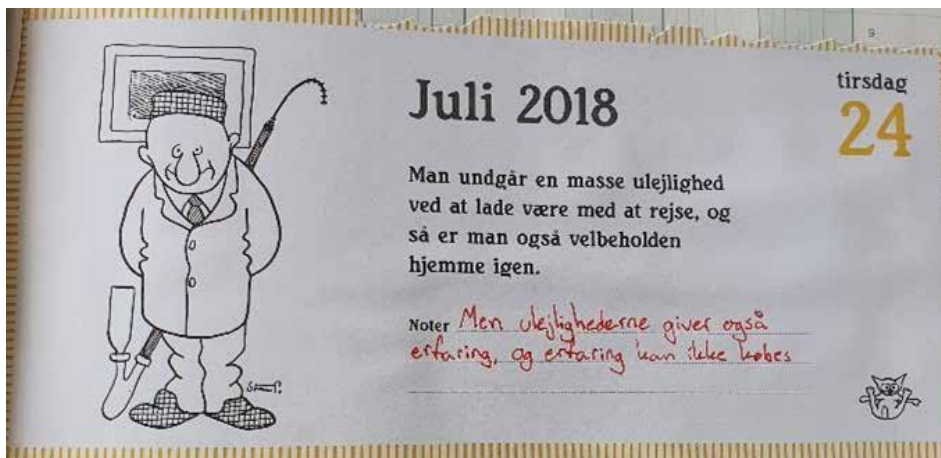
Ethvert rejseeventyr har en slutning. Når man vender hjem fra en interrailtur, vil man ofte mærke en selvudvikling og en tilknytning til et fællesskab, som man ikke har oplevet før. Det er, hvad kilderne beretter om, når de reflekterer over deres rejser. Samme tendens har Anna Back Larsen set afspejlet i sit kildemateriale, hvor de adspurgte benævner, at de fik mere mod på livet efter deres interrailtur samt oplevede øget selvstændighed.¹¹³⁾ Dette beskriver Iben Gammelgaard også: *”Min mor har altid sagt, at jeg rejste ud som barn og kom hjem som voksen”*.¹¹⁴⁾ Anne-Dorte Legaard erindringer ligeledes, at hun følte sig som en *”verdensmand”*, da hun vendte tilbage til Fur.¹¹⁵⁾ Stefan Reiter oplevede også en udvikling efter hjemrejsen: *”Jeg fik afkræftet den afhængighed af min mor, som jeg måske frygtede lidt inden”*.¹¹⁶⁾ Evnen til at kunne træffe beslutninger på egen hånd bemærker mange af de adspurgte. Et fåtal påtaler desuden, at de på rejsen reflekterede over deres fremtid. F.eks. oplevede Stefan Reiter, at turen gav ham lyst til at søge ind på journalistuddannelsen.¹¹⁷⁾ Inger Staahl Jensen fik øjnene op for filosofi efter at have læst Camus på sin interrailrejse. Det bevirkede, at hun læste filosofi på sin kandidatuddannelse.¹¹⁸⁾ Desuden har mange fået inspiration til fremtidige rejser efter deres interrailtur. Det er essentielt, at flere i dag påpeger klimahensyn som en vigtig faktor for at rejse på interrail igen fremfor en flyrejse. Dette gælder også Andreas Bak.¹¹⁹⁾

Mange adspurgte har udelukkende gode minder fra deres interrailrejse. Alligevel mødte jeg et andet perspektiv fra ægteparret Gretel og Hans Jørgen Jørgensen. Parret virkede, som de eneste, ikke så begejstret for interrail som rejseform. De oplevede på deres rejse til Spanien i 1972, at

stationen blev bemanded af soldater fra en separatistbevægelse. Parret rejste derfor hjem til Danmark før tid: *”Vi havde vist fået nok af togrejser”*.¹²⁰⁾ Turen gav dog alligevel parret god erfaring: *”Når man sådan skriver det ned og tænker efter, lærte vi en del på turen, det var en oplevelse for livet”*.¹²¹⁾ Størstedelen husker dog interrailrejserne som symbol på frihed og evig sommer, hvilket går i fin tråd med et opslag, som Stefan Reiter postede på Instagram umiddelbart efter sin hjemkomst:

”Det føles faktisk ikke som om, at jeg har været længe væk. Noget af det første jeg siger i Næstved er: ”hvor er her dødssygt.” Det grå vejr hjælper heller ikke på mit åsyn. Tingene er som de plejer, og det er nu meget rart. Ude godt, hjemme bedst”.¹²²⁾

Idet interrailordningens intention var at give unge følelsen af europæisk samhørighed på tværs af kontinentet, er det tankevækkende, at ingen af kilderne påpeger, at interrailrejsen gav dem en følelse af at være europæer. Denne problematik påtaler Marie Carsten Pedersen også. Hun påpeger, at de unge i dag ikke oplever en personlig erfaring med kontinentet og dets demografi. Derfor er hun positivt indstillet overfor EU's forslag om at give gratis interrailbilletter til unge europæere.¹²³⁾ Forslaget har alligevel mødt skepsis. I *Weekendavisen* citeres journalist ved netavisen Politico.eu, Tim King, for at udtale: *”Det er overforenklet politik i de sociale mediers tidsalder”*.¹²⁴⁾ Richard Ivan Jobs har også kommenteret EU's forslag. Jobs mener, ifølge *Weekendavisen*, at det endnu er uvist, hvilken effekt forslaget vil have på de unges opfattelse af EU. Debatten er velbegrunderet, idet den rummer nogle fordelingspolitiske aspekter, og dermed er mere kompliceret end som så. I *Weekendavisen* pointeres det, at salget af interrailbilletter er steget efter COVID-19, og særligt pensionister benytter sig af interrail som rejseform. Artiklen stiller afslutningsvist et oplagt spørgsmål: *”Så måske er det i virkeligheden pensionisterne, der skal sendes ud på gratis interrail-rejser? Så de igen kan jodle i Zürich, danse som Zorba i Athen og forelske sig i Rom, som de gjorde det i sommeren 1972”*.¹²⁵⁾



Billede 8: Udklip fra Andreas Baks scrapbog 2018 (privat arkiv).

Flere har da også været afsted mere end én gang. Lene Buerup Andersen har tidligere benyttet sig af seniorrabatten, da hun i foråret 2022 rejste en tur til Madrid.¹²⁶⁾ Der tegnes et billede af, at flere ønsker at rejse igen – nogle af klimahensyn og andre af personlige årsager. Dertil har rejserne skabt efterrefleksioner hos mange, som både har oplevet øget selvstændighed og livsmod efter deres interrailrejser.

Afslutningsvis skal et citat fra en kalendertegning, som Andreas Bak har inkorporeret i sin scrapbog, fremhæves (se billede 7). Tegningen opsummerer, hvad interrail handler om. Her står følgende: "Man undgår en masse ulejlighed ved at lade være med at rejse, og så er man også velbeholden hjemme igen." Hertil Andreas selv har tilføjet: "Men ulejlighederne giver også erfaring. Og erfaring kan ikke købes".¹²⁷⁾ Dette afspejler fint, hvad de rejsende har oplevet efter deres rejser. Erfaring kan ikke købes for penge. Den skal opleves.

Konklusion

Interrail har eksisteret siden 1972, og er stadigvæk relevant for både voksne og unge europæere. Det kan konkluderes, at valget om at rejse på interrail har været individuelt. Dog ses tydelige ligheder på tværs af perioderne 1972-1989 og 2010-2022. På baggrund af dette studies kildegrundlag kan det konkluderes, at 1970'ernes og 1980'ernes interrailere ønskede at opleve nye kulturer og friheden til at rejse på egen hånd. Det samme pointerer nutidens interrailere, som tilføjer, at interrail er en billig rejseform. Ydermere har ungdomskulturen spillet en markant rolle. 1960'ernes unge oplevede, som den første generation, at få muligheden for at rejse afsted udenlands. 1970'ernes unge fik dernæst muligheden for at rejse på interrail gennem Europa. Herefter fulgte 1980'ernes unge, som i større grad ønskede at møde nye mennesker og feste på deres interrailrejser. Nutidens unge har set meget af Vesteuropa. Derfor afspejler valget om at rejse på interrail et ønske om at opleve andre euro-

pæiske kulturer og skikke, som 2010'ernes ungdom ikke har oplevet.

Det er ligeledes individuelt, hvordan de unge forberedte sig. Forberedelsen afspejlede, hvilke forventninger de unge havde til deres rejser. De unge havde forskellige oplevelser undervejs. 1970'ernes og 1980'ernes interrailere interagerede i højere grad med hinanden, da interrail særligt i 1980'erne var blevet en norm blandt flere unge fra særligt middelklassehjem, hvor 30.000 danske interrailkort blev solgt om året. Nutidens unge beretter i højere grad om mangel på socialt samvær med andre interrailere. Interrailere har i generationer tilhørt et særligt fællesskab. Alligevel er det også forskelligt, hvor meget de unge føler, de har været en del af det. Internettet har desuden betydning for, at nutidens unge har lettere adgang til information undervejs, end datidens interrailere havde det.

Kilderne peger på, at "interraileren" ofte er en type i sig selv, hvor uniformen er beskidt, men sindet er nysgerrigt og videbegærligt. På tværs af perioderne berettes om personlige udviklinger, hvor det især er ansvarsbevidsthed og selvstændighed, som begge interrailgrupper har oplevet. Mange interrailere erindrer deres rejser positivt, hvorimod samtidige kilder vidner om frustrationsfyldte momenter.

Alt i alt kan det konkluderes, at der er langt større ligheder end forskelle mellem datidens og nutidens interrailere. Interrailkonceptet har bredt sig til at favne alle aldre, men består, som koncept, uændret. Derimod har ungdomskulturen og samfundet ændret tidens tendenser, hvorfor forskelle interrailere imellem skal læses på baggrund heraf. Jeg mener ikke, som følge af dette studie, at interrail er ved at uddø. Det er tvivlsomt, hvorvidt interrail virker til at styrke den europæiske identitet, som forskere også har påpeget. Omvendt rejser flere på interrail, og det bliver derfor spændende at følge udviklingen af disse – hvad end det er pensionister, der skal genopdage ungdommen, eller unge interrailere med rygsækken pakket. Er du én af dem, som rejser afsted i den nærmeste fremtid?

Upubliceret materiale

- Andreas Baks scrapbog, regnskabsbog og erindring om interrail 2018 samt interview med forfatter (15/9 2022) og svar på forfatters spørgeskema (i forfatters besiddelse).
- Anne-Dorte Legaards erindring om interrail 1977 og 1978 samt svar på forfatters spørgeskema (i forfatters besiddelse).
- Birte Aabentofts erindring om interrail 1974 (i forfatters besiddelse).
- Christoph Zimdahl fra DSB i mail til forfatter (11/10 2022).
- Emilies erindring om interrail 2022 samt svar på forfatters spørgeskema (i forfatters besiddelse). Forfatter er bekendt med Emilies efternavn.
- Forfatters private besøg på udstillingen "Drømmenes Kupé" på Danmarks Jernbanemuseum, privat fotograferede elementer fra udstillingen (se evt. billede 5), samt tilsendte fotos til forfatter fra Jernbanemuseets Arkiv (5/8 2022) (i forfatters besiddelse).
- Gretel og Hans Jørgen Jørgensens erindringer om interrail 1972 (i forfatters besiddelse).
- Iben Gammelgaards erindring om interrail 1981 samt svar på forfatters spørgeskema (i forfatters besiddelse).
- Inger Staahl Jensens erindring om interrail 1984, 1987, 1988 og 1989 samt svar på forfatters spørgeskema (i forfatters besiddelse).
- Lene Buerup Andersens erindring om interrail 1972 samt mail til forfatter (07.08.2022) og svar på forfatters spørgeskema (i forfatters besiddelse).
- Scrapbog fra 1982, Danmarks Jernbanemuseum, 1178x0001.
- Stefan Reiters dagbog fra 2022 samt erindring, instagram og svar på forfatters spørgeskema (i forfatters besiddelse).
- Spørgeskemasvar fra anonyme kilder om interrail 1972-1989 og 2010-2022 til bl.a. dannelsen af forfatters ordskey (i forfatters besiddelse).
- Susanne Grams erindring og privat arkiv 1988 samt svar på forfatters spørgeskema (i forfatters besiddelse).
- Torben Filt Jensen og Lillian Jespersens scrapbøger fra 1973 og 1974 samt erindringer herom og svar på forfatters spørgeskema (i forfatters besiddelse).

Publiceret materiale

- "600.000 Interrail-Tickets Verkauft", *Tagesschau*, 13/11 2022, www.tagesschau.de/wirtschaft/interrail-tickets-rekord-101.html, tilgået 15/9, 2023.
- Andersen, Jacob, Risikabel Ungdom: *Trygfondens Ungdomsundersøgelse 2015*, Trygfonden, 2015.
- Bech, Trine Hørlyck, "Dum og doven eller stresset stræber? Hvad kommer der til at stå om mig og 10'ernes andre unge i historiebøgerne?", DR.dk/Mit liv, 2019, www.dr.dk/mitliv/dum-og-doven-eller-stresset-stræber-hvad-kommer-der-til-staa-om-mig-og-10ernes-andre-unge-i, tilgået 8/12 2022.

- Bencke, Sune Højrup, "»Det er et voldsomt spring«: Salget af danske interrailpas ligner snart det i 1980'erne", *Politiken*, 21/2 2023, www.politiken.dk/rejser/togrejser/art9215814/Salget-af-danske-interrailpas-ligner-snart-det-i-1980'erne, tilgået 15/9, 2023.
- Boer, Arjan den, "Europe in Your Back Pocket. 45 Years of Interrail Posters and Advertising", 2017, <https://retours.eu/en/43-interrail-posters/>, tilgået 08/12 2022.
- "EU vil gøre Europa større for unge med gratis togbilletter", *Nyheder, Europaparlamentet*, 2018, www.politiken.dk/rejser/art8508109/ »Hvem-vil-egentlig-sidde-ved-siden-af-en-bordherre-eller-borddame-hvis-verdensbillede-aldrig-er-blevet-nedbrudt», tilgået 08/12 2022.
- Bencke, Sune Højrup og Thomas Flensburg, "Corona har flyttet dannelsesrejsen - men måske gør det ikke noget?" *Politiken*, 26/12 2021, www.politiken.dk/rejser/art8508109/ »Hvem-vil-egentlig-sidde-ved-siden-af-en-bordherre-eller-borddame-hvis-verdensbillede-aldrig-er-blevet-nedbrudt«, tilgået 08/12 2022.
- Gernie, Sharif & Brian Ireland, *The Hippie Trail: A History, 1957-78*, Manchester: Manchester University Press, 2017.
- Helgerud, Magnus, "Rygsækambassadører", *Weekendavisen*, 16/9 2022, www.weekendavisen.dk/2022-37/kultur/rygsaekambassadoerer.
- "Interrail er atter populært", DR.dk, 2/7 2007, www.dr.dk/nyheder/penge/interrail-er-atter-populaert, tilgået 25/8, 2023.
- "Interrail Ticket Sales Bounce Back to Pre-Pandemic Levels", *The Brussels Times*, 10/4 2022, <https://www.brusselstimes.com/216056/interrail-ticket-sales-bounce-back-to-pre-pandemic-levels>, tilgået 15/9 2023.
- Jensen, Martin Trandberg, Szilvia Gyimothy & Ole B. Jensen, Staging Interrail Mobilities, *Tourist studies*, 16, 2, 2016, s. 111-32, <https://doi.org/10.1177/1468797615594740>.
- Jensen, Martin Trandberg, Caroline Scarles, and Scott A. Cohen. "A Multi-sensory Phenomenology of Interrail Mobilities", *Annals of tourism research*, 53, 2015, s. 61-76, <https://doi.org/10.1016/j.annals.2015.04.002>.
- Jobs, Richard Ivan, *Backpack Ambassadors: How Youth Travel Integrated Europe*, Chicago: The University of Chicago Press, 2017.
- Larsen, Anna Back, På Interrail, *Jernbanehistorie*, 2016, s. 60-81.
- Larsen, Anna Back, René Schrøder Christensen, Gitte Lundager & Sissel Vennike Christiansen, *Drømmenes Kupé - Udstillingskatalog*, Danmarks Jernbanemuseum 2017.
- Manka, Mikko, Interrail Youth Travel (Re)Producing Communities of Belonging - Memories of Finnish Travellers 1972-1991, *Journal of tourism history*, 14, 2, 2022, s. 215-37, <https://doi.org/10.1080/1755182X.2022.2065366>.
- Nielsen, Jens-Emil, Ung i 70'erne, *Ungdoms-Krøniken*, 3, Frederiksberg: Her & Nu, 2004.
- Nielsen, Jens-Emil, Ung i 80'erne, *Ungdoms-Krøniken*, 4, Frederiksberg: Her & Nu, 2005.
- Nielsen, Ulla Pors, "Blond pige mørk mand", *Politiken*, 26/5 1985.

- Pedersen, Marie Carsten, "Interrail er ved at dø. Og Europa står i en historisk udfordring. Jeg tror, det hænger sammen", *Zetland*, 24/3 2017, <https://www.zetland.dk/historie/segJQ3VR-aoV3ME1j-b10e6>, tilgået 8/12 2022.
- Schmiers, Tina, *Getting Europe Back on Track? Learning Experiences During Interrail and How a Free Interrail Ticket Could Foster Global Citizenship*, speciale, Uppsala Universitet, 2017.
- "Roskilde Festival." *Den Store Danske*, https://denstoredanske.lex.dk/Roskilde_Festival, tilgået 25/8 2023.
- Clausen, Thomas, *Offentlig uddannelsesstøtte i Danmark, 1952-*, danmarkshistorien.dk, 2021, <https://danmarkshistorien.dk/vis/materiale/su-satser-1975-2021>, tilgået 25/8 2023.
- Olsen, Peter Sylvest, *Håndbog for unge Europa-rejsende: Om hvordan man rejser billigst i Vesteuropa*, Virum: Candela, 1974.
- Olsen, Peter Sylvest, *Inter Rail: Om hvordan man får mest ud af sit Inter Rail kort*, Virum: Candela, 1983.
- Sørensen, Anne, "Efterkrigstiden, 1945-1973: Kulturelle Og Sociale Opbrud", *Danmarkshistorien.dk* 2020, <https://danmarkshistorien.dk/perioder/efterkrigstiden-1945-1973/kulturelle-og-sociale-opbrud>, tilgået 25/8 2023.
- Wridt, Søren. *Inter Rail Håndbogen*. 7. udg., Melgaard, 1986.
20. Ibid.
21. Figuren fra Bencke 2023.
22. "Interrail er atter populært," DR.dk, 2007.
23. "EU vil gøre Europa større for unge med gratis togbilletter", *Nyheder Europaparlamentet*, 2018.
24. "InterRail ticket sales bounce back to pre-pandemic levels," *The Brussels Times*, 2022.
25. Bencke 2023.
26. "600.000 Interrail-Tickets verkaufte," *Tagesschau*, 2022.
27. Sørensen 2020.
28. Clausen 2021, graf: su-satser, 1975-2021.
29. Sørensen 2020.
30. Larsen et al., 2016, s. 34.
31. Sørensen, 2020.
32. Nielsen, 2004, s. 32.
33. "Roskilde Festival," *Den Store Danske*.
34. Nielsen 2004, s. 102-105.
35. Nielsen 2005, s. 7.
36. Ibid., s. 114.
37. Se f.eks. Wridt 1986, s. 79-80.
38. Nielsen 2005, s. 47-49.
39. Bech 2019.
40. Andersen, 2015, s. 74.
41. Bech 2019.
42. Larsen, 2016, s. 66.
43. Ibid, s. 62-64.
44. Helgerud 2022.
45. Susanne Grams privat arkiv 1988 (i forfatters besiddelse).
46. Boer 2017.
47. Spørgeskemasvar fra forfatterens adspurgte kilder.
48. Gretel og Hans Jørgen Jørgensens erindringer om interrail 1972 (i forfatters besiddelse).
49. Bencke og Flensburg 2021.
50. Anne-Dorte Legaards erindring om interrail 1977 og 1978 (i forfatters besiddelse).
51. Birte Aabentofts erindring om interrail 1974 (i forfatters besiddelse).
52. Susanne Grams erindring om interrail 1988 (i forfatters besiddelse).
53. Lene Buerup Andersens og Inger Staahl Jensens erindringer om interrail i hhv. 1972, 1984, 1987, 1988 og 1989 (i forfatters besiddelse).
54. Emilies erindring om interrail 2022 (i forfatters besiddelse) Forfatter er bekendt med Emilies efternavn.
55. Andreas Baks erindring om interrail 2018 (i forfatters besiddelse).
56. Larsen et al. 2017, s. 68.
57. Forfatters besøg på Danmarks Jernbanemuseums udstilling "Drømmenes Kupé" (30/8 2022).

58. Larsen et al. 2017, s. 68-70.
59. Olsen 1974, s. 10.
60. Wridt 1986, s.11.
61. Larsen 2016, s. 68-69.
62. Wridt 1986, s. 12-13, Olsen 1973, s. 11-12.
63. Wridt 1986, s. 13.
64. Torben Filt Jensen og Lillian Jespersens scrapbøger fra 1973 og 1974 (i forfatters besiddelse).
65. Ibid., scrapbog 1973 (i forfatters besiddelse).
66. Birte Aabentofts erindring om 1974 (i forfatters besiddelse).
67. Susanne Grams erindring og privat arkiv 1988 (i forfatters besiddelse).
68. Larsen 2016, s. 73-74.
69. Ibid, 74.
70. Stefan Reiters dagbog fra 17/5-19/5 2022 på gaden i Schweiz (i forfatters besiddelse).
71. Forfatters egen spørgeskemaundersøgelse.
72. Larsen 2016, s. 67.
73. Andreas Baks scrapbog fra 2018 (i forfatters besiddelse).
74. Andreas Baks erindring om 2018 (i forfatters besiddelse).
75. Andreas Baks regnskabsbog fra 2018 (i forfatters besiddelse).
76. Stefan Reiters erindring om terrail 2022 (i forfatters besiddelse).
77. Larsen 2016, s. 68.
78. Se f.eks. Olsen 1983, s. 59.
79. Inger Staahl Jensens erindring om terrail 1984, 1987, 1988 og 1989 (i forfatters besiddelse).
80. Torben Filt Jensen og Lillian Jespersens scrapbøger 1973 og 1974 (i forfatters besiddelse).
81. Scrapbog fra 1982, 1178X0001, Danmarks Jernbanemuseum.
82. Anne-Dorte Legaards erindring om 1977 og 1978 (i forfatters besiddelse).
83. Larsen et al. 2017, s. 63.
84. Olsen 1973, s. 64.
85. Olsen 1983, s. 66.
86. Ibid, 78-79.
87. Se f.eks. Wridt 1986, s. 91.
88. Nielsen 1985.
89. Scrapbog fra 1982, 1178X0001, Danmarks Jernbanemuseum, (NB. Der er stavfejl i den originale kilde).
90. Ibid.
91. Larsen 2016, s. 69.
92. Larsen et al. 2017, s. 64.
93. Larsen 2016, s. 69.
94. Larsen et al. 2017, s. 64-67.
95. Lene Buerup Andersens erindring om 1972 (i forfatters besiddelse).
96. Susanne Grams erindring om 1988 (i forfatters besiddelse).
97. Stefan Reiters erindring om 2022 (i forfatters besiddelse).
98. Andreas Bak i et interview med forfatter (15/9 2022).
99. Emilies erindring om terrail 2022 (i forfatters besiddelse). Forfatter er bekendt med Emilies efternavn.
100. Scrapbog fra 1982, 1178X0001, Danmarks Jernbanemuseum.
101. Birte Aabentofts erindring om 1974 (i forfatters besiddelse).
102. Torben Filt Jensen og Lillian Jespersens scrapbog 1974 (i forfatters besiddelse).
103. Forfatters besøg på Danmarks Jernbanemuseums udstilling "Drømmenes Kupé" (30/8 2022).
104. Susanne Grams erindring og privat arkiv 1988 (i forfatters besiddelse).
105. Ibid.
106. Andreas Bak i et interview med forfatter (15/9 2022).
107. Iben Gammelgaards erindring om terrail 1981 (i forfatters besiddelse).
108. Ibid.
109. Wridt 1986, s. 92.
110. Larsen 2016, s. 64.
111. Larsen et al. 2017, s. 67.
112. Stefan Reiters dagbog fra 6/4 2022 (i forfatters besiddelse).
113. Larsen 2016, s. 77.
114. Iben Gammelgaards erindring om 1981 (i forfatters besiddelse).
115. Anne-Dorte Legaards erindring om 1977 og 1978 (i forfatters besiddelse).
116. Stefan Reiters erindring om 2022 (i forfatters besiddelse).
117. Stefan Reiters erindring om 2022 (i forfatters besiddelse).
118. Inger Staahl Jensens erindring om 1980'erne (i forfatters besiddelse).
119. Andreas Baks erindring om 2018 (i forfatters besiddelse).
120. Gretel og Hans Jørgen Jørgensens erindring om 1972 (i forfatters besiddelse).
121. Ibid.
122. Stefan Reiters instagram 19/6 2022 (i forfatters besiddelse).
123. Pedersen 2017.
124. Helgerud 2022.
125. Ibid.
126. Lene Buerup Andersen i mail til forfatter (7/8 2022).
127. Andreas Baks scrapbog 2018 (i forfatters besiddelse).

Summary

This article delves into the world of Interrail travel throughout Europe exploring the dreams, expectations, and experiences of Danish youth who have embarked on these journeys. The study focuses on two distinct periods: 1972-1989, when the Interrail concept was initially introduced, and 2010-2022, encompassing the present. By comparing these periods the article aims to identify similarities and differences in the motivations and experiences of Interrailers.

To conduct the study the author collected and analyzed various primary sources. These included personal diaries, scrapbooks, interviews, and accounts obtained from more than 55 individuals who have embarked on Interrail adventures. The data derived from these sources offered valuable insights into the thoughts, emotions, and perspectives of the travelers enabling a deeper understanding of their journeys.

The article adopts a narrative approach, constructing a storyline that unfolds the personal tales of the Interrailers. This literary style aims to immerse the reader in the experience, creating a sense of embarking on a journey alongside the interrailers themselves.

Despite the limited existing research on the topic, the author draws significant conclusions from empirical investigations. It becomes apparent that the choice to embark on an Interrail journey is highly individualistic with diverse motivations and goals expressed by the travelers. However, common themes emerge across both periods. Interrailers, whether in the 1970s-1980s or the present, share a desire to encounter new cultures and revel in the freedom of independent travel. The role of youth culture also emerges as a prominent factor influencing their motivations with each generation reflecting the prevailing trends and aspirations of their time.

A comparison of the two eras reveals intriguing contrasts. While Interrailers of the past actively engaged and interacted with fellow travellers forming connections and forging friendships, the present-day generation equipped with the internet and social media relies less on personal exchanges. The advent of smartphones and digital connectivity has reduced the necessity for face-to-face sharing

of experiences as much information is readily available online. However, the study emphasizes that the spirit of the "interrailer" endures with its trademark mix of a weathered appearance and an insatiable curiosity for the world.

In analyzing the findings the study underscores the enduring nature of the Interrail concept itself. Despite societal and cultural transformations over time the fundamental essence of Interrail remains unchanged. Furthermore Interrail has sought to embrace travellers of all ages expanding its appeal beyond the youth demographic. Notably the article addresses the ongoing debate surrounding the decline in Interrail travel among young people. While fewer young individuals choose Interrail as a travel option today compared to the past the trend reveals an increasing number of older individuals, including pensioners, embracing these journeys. This observation prompts reflection on the evolving dynamics of travel preferences and the evolving aspirations of different generations with present day travellers indicating that climate-concern has also become a factor when choosing if and where to travel.

The article concludes by acknowledging the timely nature of the discussion given the recent initiative by the European Union to provide free Interrail tickets to 18-year-old Europeans. This development adds an interesting dimension to the future of Interrail further fueling the ongoing debate surrounding its relevance and potential resurgence among young travelers.

In summary this article provides a exploration of Interrail travel shedding light on the dreams, expectations and experiences of Danish youth over different periods. By combining personal narratives, primary sources and insightful analysis the research reveals both the enduring nature of the Interrail concept and the evolving dynamics of travel preferences and aspirations. As the article looks ahead to future developments it underscores the ongoing significance of Interrail as a cultural and travel phenomenon deserving of continued exploration and study.