



*Martin Zerlang, Danmark set fra en togkøpe, København: Gads Forlag, 2023, illustreret, 304 sider, ISBN: 9788712068655*

Nærværende tidsskrift har som mål at vise, at jernbanehistorien er meget bredspektret – at den ikke kun handler om togene og jernbanestrækningerne. På Danmarks Jernbanemuseum kører vi desuden hvert vinterhalvår en arrangementsrække, vi kalder *Jernbanekultur*. Her præsenterer vi aktuelle kunstnere, der fortolker, forholder sig til eller har jernbaner og rejser i dets mange afskygninger som prisme eller scene. Det gælder i litteraturen, i musikken, i billedkunsten, på film. Derfor var udgivelsen af Martin Zerlangs seneste bog en gave, da den netop ser jernbanehistorien gennem de mange kunstarters prisme.

Det er sjældent, at en jernbanebog finder vej til anmeldere i de store danske aviser. Det gælder dog i den grad *Danmark set fra en togkøpe*, der fortjent har fået et væld af gode anmeldelser. Det er dog heller ikke en tradi-

tionel jernbanebog – men en bog om jernbanens kulturhistorie set gennem en litteraturprofessors og ikke mindst kunsternes øjne. Og der er tale om en flot publikation, som bringer et væld af kendte malerier, plakater, tegninger, fotos, film-stills og bøger i en meget stærk billedside. Og så er det en gedigen gennemgang af hovedtrækkene i jernbanehistorien.

Konceptet er afprøvet før, idet forfatteren står bag to tilsvarende bøger, hvor cyklen henholdsvis bilen er kulturens og historiens prisme. Bilen blev blandt andet kædet sammen med velfærdsstatens opbygning og cyklen spillede en rolle i kønnes kamp, og også vandringens kulturhistorie har Martin Zerlang beskæftiget sig med i sit bidrag i *GA* (2021). Men konceptet er også tidligere afprøvet i bl.a. *Zoom København. Historier om hovedstaden gennem 800 år* (2017), hvor det var København, der blev set gennem kunstnernes briller, og med internationalt blik i *Byens hjerte – pladsens historie, pladsens kulturhistorie* (2017).

Det internationale er til gengæld ikke fremtrædende i denne nye kulturhistorie, og det ville nok også have ført for vidt med tanke på den mangfoldige kunst, der forholder sig til emnet – ikke mindst i litteratur og på film. Det danske perspektiv er således velvalgt.

Efter et indledende kapitel med titlen "Afgang!", hvor tonen sættes – at man læser et tog, at toget anvendes som metafor i mange sammen-

hænge og at toget rummer utallige historier – er bogen opdelt i en række kapitler, der relaterer sig til epoker i jernbanehistorien men i lige så høj grad i litteraturhistorien. I første kapitel "1840-70: På skinner" handler det om jernbanens fremkomst og pionertid – om fremskridt og jysk bagstræberi. Vi hører fra aktive pionerer i togverdenen som Hjorth, Schram, Ursin og Rambusch og fra kulturpersonligheder som Ingemann og Grundtvig – og selvfølgelig H.C. Andersen og mange flere.

Andet kapitel "1870-1900: Det moderne gennembrud" handler om gennembrudstiden, da jernbanesagen var et af de vigtigste politiske dagsordner og tiden for det moderne gennembrud. Georg Brandes og fremskridtet er i fokus. Her er kunstnere som L.A. Ring, Herman Bang og Holger Drachmann på spil – og jernbanens katastrofer og toget som udflugtsmiddel får betydning.

I kapitlet "1900-1920: Hovedbanegård og stationsbyer" er temaerne storhedstiden med banegårde, hoteller og stationsbyer og bygningen af Københavns 3. hovedbanegård (den nuværende) og landsudstillingen i 1909, der fik betydning for stationsbyernes arkitektur. Og mødet med andre rejsende – leben i kupeen eller tavst samvær. Det er også i denne periode filmen kommer til – og her er toget med det samme en scene, der anvendes.

Mellemkrigstiden skildres i kapitlet "1920-40: Jernbanedrifter". I denne periode konsolideres jernbanen med broer, lyntog og S-tog, og konkurrence fra biler begynder at sætte sit præg. Den inkarnerede jernbaneforfatter Bønnelycke er på banen og DSB anvender filmen som reklame og DSB får biograf på Hovedbanegården. Og funktionalismen dukker op i S-togstationsarkitekturen.

2. verdenskrig har sit eget kapitel: "1940-45: Besættelsen" om mørke tog og sabotager.

Efterkrigstidskapitlet "1945-1970: Tog og tilbagetog" omhandler de store planers tid (bl.a. hovedstadens fingerplan), forstæder og forøget rejseaktivitet – men også konkurrencen fra motorvejen og damptogets endeligt. Tiden er præget af sovevogne, udlandsrejser, film om jernbanernes virke og toget som scene for kriminalgåde såvel som indtog i folkekomedien på film. Og vi hører fra kunstnere som Poul Vad, Ib Spang Olsen m.fl.

I kapitlet "1970-2000: Sporskifte" taber toget terræn til fly og bil, unge togrejsende mobiliseres ved interrail og der opstår nostalgi for de udrangerede damplokomotiver – ved veteranbaner og museer. Nu kommer musikken for alvor ind i fortællingen med afsæt i Niels Viggo Bentzons berømte jingle D-Eb-Bb – og flere kunstnere på pop- og rockscenen – samt digtere inspireret heraf. Og selv det vandalerende kulturfænomen graffitien

berøres. Heller ikke dansk filmkunst med von Trier i spidsen er glemt.

"2000-2020: Banedanmark" handler om en ny tid med broer, tunneler, metro og letbane – en grøn renæssance såvel som store togindkøbs-skandaler. Det handler om de succesrige reklamefilm med Harry som stjerne – og magasinet *Ud & Se* såvel som de mange nye forfattere, der har jernbanen som ramme – ikke mindst Peder Frederik Jensen (er kapitlet opkaldt efter hans roman eller den nye styrelse, udskilt fra DSB – eller begge?), Simon Frøelund og Tine Høegh m.fl. En besynderlig mangel er Helle Helle – hvilket der rådes bod på i artiklen i nærværende udgave af *Jernbanehistorie*. Der afsluttes med "Endestation", som peger frem mod den elektrificerede, grønne togdrift i "jernbanens årti". Der er litteraturliste, personregister, filmoversigt og diskografi bagest.

Som det antydes, bygger bogen på et meget omfangsrigt materiale af litteratur, billedkunst, performance, film, musik såvel som erindringer. Og der vil selvfølgelig være nogle kunstnere, som er overset. Er der så nogle kunstneriske udtryk, der mangler? Vægten er af gode grunde på litteratur og erindringer, men selvom det er nævnt, spiller arkitekturen som kunstform ikke en større rolle (kun Hovedbanegården, Vesterport og Metroen – samt bedre byggeskik) – om end arkitekter som Holsøe, Wenck, Seest og ganske mange andre har været med til at præge det

danske jernbanelandskab. Design og indretning af tog fylder heller ikke meget. Kun nævnes MY som en slags Marilyn Monroe pga. runde former, Nanna Ditzels farver i IC3-togene og nye uniformer. Togenes udtryk er dog også resultat af kunstneriske processer, som kunne være fine at få med i fortællingen.

Men fra første side tager diverse kunstnere, som alle har forholdt sig til jernbanen, os i hånden – og det er berigende. De skiftende kulturhistoriske perspektiver viser sig i kunsten over tid – fra teknologien var ny og overraskende til den blev hverdag – og også i takt med udviklingen af kunstarterne (f.eks. filmmediet). Det lykkes for Zerlang at indflette den gængse jernbanehistorie fra begyndelsen til i dag og sætte kulturudtrykkene i relation hertil. Det er en meget givende fortælling.

En anke, som dog måske ville bryde flowet lidt, hvis det blev efterlevet, er manglen på noter. Der er megen viden – men hvis man vil læse videre om forskellige temaer/emner, er det lidt op ad bakke. Det er en anke også tidligere bøger fra forfatterens hånd har fået (bla. *Zoom København og Danmark set gennem et cykelhjul*). Og et yderligere lille redaktionelt "øV" skal nævnes: litteraturlisten har flere opsætningsfejl, så mange forfattere er opført under den foranstående (s. 300). Det skal dog ikke skygges for, at der er tale om en yderst vellykket og læse-

værdig bog med en fornem billedside.

Martin Zerlang deltog i efteråret i en særlig togtur med kulturen i centrum: Kulturtoget til Hamburg, arrangeret af *Politiken*, Tysk Turist Information og DSB. Han trådte som sådan endnu mere ind på scenen, hvor kultur og jernbane smelter sammen. Det var bl.a. i følge med forfatteren Knud Romer, vært på podcasten Kongerækken, historikeren Hans Erik Havsteen og operasangeren Freja Sandkamm m.fl. Bogens vinkel er som sagt lige i øjet i forhold til Danmarks Jernbanemuseums *Jernbanekultur* og den kan kun anbefales, med dens store overblik og lette pen.

*René Schrøder Christensen*