



Paul Van Heesvelde and Ralf Roth (ed.), *The City and the Railway in the world from the nineteenth century to the present*, Routledge, hb 2022: ISBN: 9781472449610, pb 2024: ISBN: 9781032069630, illustreret, 520 sider.

Sammenhængen mellem byernes og jernbanernes udvikling kan ikke overvurderes – hverken i Danmark eller andre steder. Fra begyndelsen var jernbanen bindeled mellem byerne og efterhånden også internt i storbyer. Der opstod nye byer langs banerne, der formede de nye og omformede de gamle byer. Jernbanerne bidrog til migration fra land til by – ikke mindst i urbaniseringen af det globale syd, og jernbanen fylder i bevidstheden hos ikke mindst byboerne. Dette er afsættet for nærværende udgivelse om byen og jernbanen globalt set i jernbanens 200 års historie.

Professor i moderne historie ved Wolfgang Goethe-Universität i Frankfurt am Main, Ralf Roth, har mange ud-

givelser om byers kulturhistorie på samvittigheden såvel som om transport og kommunikationsnetværk. Han er således som redaktør involveret i flere udgivelser om jernbanens rolle i samfundet: om finansieringen af verdens jernbaner (s.m. Günter Dinhl: *Across the Borders, Financing the World's Railways in the Nineteenth and Twentieth Centuries*, Ashgate, 2008), om forandringer i østeuropæiske jernbanevæsener (s.m. Henry Jacolin: *Eastern European Railways in Transition: Nineteenth to Twenty-first Centuries*, Routledge, 2013), om konkurrencen med biler (s.m. Colin Divall: *From Rail to Road and Back Again?: A Century of Transport Competition and Interdependency*, Routledge, 2015) og om sammenhængen mellem byer og jernbaner (s.m. Marie-Noelle Polino, ed. *The City and the Railway in Europe*, Ashgate Publ., 2003). Publikationerne er alle antologier med artikler skrevet af forskere i jernbanehistorie – med forskellige fagligheder og af forskellige nationaliteter. Nærværende antologi bygger videre på sidstnævnte, der havde europæisk fokus. Den udspringer som flere af de nævnte publikationer af jernbanehistoriske konferencer i regi af IRHA (International Railway History Association), hvor Roth er bestyrelsesmedlem.

På de første knap 100 sider (1/5 af bogen) giver redaktøren Roth en oversigt over 200 års global jernbanehistorie. Kapitlet giver en sammenhæn-

gende fremstilling af historien og introducerer de temaer, der efterfølgende belyses i 24 selvstændige artikler, som han relaterer til. Roth berører artiklernes emner og perspektiverer, sammenligner med andre eksempler end artiklernes og diskuterer eller nuancerer flere steder – bl.a. er han uenig i en af forfatternes, Massimo Moraglios, lidt pessimistiske syn på at få folk til at tage offentlig transport. Måske kan det indvendes, at denne imødegåen kommer vel tidligt i forhold til den artikel, den adresserer.

Roth skriver, at allerede i de første forestillinger om jernbanen i det tyske område i 1820'erne, før banen var anlagt, blev den kædet sammen med byers blomstring. De fleste første nationale baner var ikke tænkt som del af netværk – men som enkeltlinjer. Roth viser nettets udvikling med kort over Frankrig og Tyskland. Spring i fart og kapacitet øgede radius for byers opland, og byer konkurrerede om at blive koblet på nettet. Det var en fordel at blive knudepunkt. Roth sammenligner USA og Rusland, der udvikledes forskelligt: i Vesten bragte banen byer og udvikling. Det skete ikke i Rusland – den transsibirske jernbane var ikke nok, der krævedes mere end infrastruktur. I USA kom migranter fra den øvrige verden, det gjorde der ikke til Rusland. Stationerne var nye porte til byen, hvilket illustreres med nogle af de største, Frankfurt Hovedbanegård og Anhalter Bahnhof i Berlin, og det peger

på jernbanearkitekturens betydning. Udvidelsen af adgangen til arbejdskraft med etablering af et pendlersystem eksemplificeres med udviklingen i Berlin, og innovationen af urbane baner, med Londons metro som eksempel på at der ikke var plads til jernbanen i byen, så den blev gravet ned eller løftet på højbaner. Byerne voksede ud over jernbanerne og dermed blev de integreret som del af bylandskabet, da jernbanen kom i konflikt med andre transportmidler. Elektrificeringen var del af løsningen, og elementer i jernbanens genkomst efter en periode med nedgang pga. bilen er nye bybaner i form af metro og letbaner såvel som højhastighedstog mellem storbyer.

De mange mindre artikler er organiseret i fire forskellige temaer: Første tema rummer fire artikler. Her undersøges byers forhold til fremkomsten af jernbanen og dens betydning for byudvikling, opland og industrialisering. Ted Mitchell, skriver om Chicago, der skabtes af jernbanen. Byen forvandlede fra frontlinjebym til industriby, og jernbanen skabte hurtigt barrierer i byen, hvor veje og bane krydsede. Jernbanen skabte ventetid og forsinkelser og opsplittede kvarterer. Sammenhæng mellem ejendoms-værdi og nærhed til jernbanen var således, at havde man råd, bosatte man sig ikke op ad banen – det blev arbejderkvarterer. To nigerianske byer sammenlignes af Shehu Tijjani Yusuf. Han ser på jernbanens betydning i provin-

sen – og nuancerer konsensus om, at kolonialismens jernbaner havde enorm betydning. Der peges på, at jordnøddeproduktion havde en hidtil upåagtet betydning for udviklingen af den ene af de analyserede byer, selvom banen var anlagt med henblik på transport af bomuld, mens migranter fik betydning for den anden. Opland og muligheder for handel gav uens udvikling i de forskellige byer.

H. Roger Grant ser på jernbanens fremkomst i USA som konkurrent og supplement til vandvejene, floder, søer, kanaler, og de store bycentre profiterede. Handelen fra de store byer skiftede fra en nord-syd-akse til en øst-vest-akse til indlandsbyer. Et eksempel er udviklingen i Cincinnati, der voksede op ved Ohio-floden såvel som flere kanaler. I 1840'erne kom jernbanen, byen blev knudepunkt for seks strækninger og voksede samtidig eksplosivt. Chicago står dog som klasseeksemplet i USA på jernbanens sammenhæng med urbanisering. Også her fandt voldsom vækst sted i antal jernbaner, handel og befolkningstal. Mange byer voksede frem langs banerne – dog ikke i samme størrelsesorden – men jernbanen som bygrundlægger var massiv i et århundrede. Grant viser en typisk ny by vest for Chicago efter 1865: "T-Town" – baseret på byplanen, hvor jernbane og handelsgade tilsammen udgjorde et T – som også ses i mange danske stationsbyer. Kampen om handel mellem byerne var stær-

kere i Vesten end i Danmark – men der er mange paralleller.

Ian Johnstone Kerr beskriver Mumbai/Bombay (i perioden 1853-1900) – Indiens største millionby i dag – der bl.a. kan takke jernbanen fra 1850'erne og frem for sin vækst i handel – ikke mindst via havnen. Oplandet var meget varieret: der var stærkere bånd tættere på Bombay end længere væk og forbindelserne var stærke til forskellige steder til forskellige tider. Forfatteren fokuserer på "social production of space": at det er dem, der sad på magt og autoritet (her den britiske kolonimagt), der påvirkede udviklingen af Bombay, jernbanen og de mange oplande.

Næste tema, der rummer syv artikler, handler om jernbanestationen som ny byport og dens mange betydninger. Den anden redaktør, transporthistoriker Paul van Heesvelde, analyserer planlægningen af hovedbanegården i Mechelen i 1835-45 på Belgiens første strækning mellem Bruxelles og Mechelen. Det er artiklens pointe, at de tidlige stationer blev placeret af hensyn til jernbanedrift og vedligehold – ikke til behovet for transport. Og Stationen i Mechelen led herunder frem til 1880'erne, da der endelig blev bygget en god personbanegård.

Martin Kvizda ser på det historiske paradoks i jernbanekonkurrencen, at banerne opstod i konkurrencen på markedet, og selskaberne selv lagde infrastrukturen, mens jernbaneselska-

ber i dag konkurrerer om markedet, hvor infrastrukturen er adskilt. Med eksemplet Prag vil han vise, at netværket, der oprindeligt var tilpasset lokale forhold, ikke længere passer til konkurrencen om markedet. Her er det præmissen, at jernbaner hovedsageligt blev anlagt som private foretagender, uden hensyn til at kunne kobles på andre – en virkelighed, der ikke i stort omfang gælder de danske forhold. I mange byer blev stationer anlagt af private jernbaneselskaber uden overordnede restriktioner for rutelægning og placering af stationer – og mange europæiske byer fik flere stationer og ingen hovedbanegård, hvilket i dag giver uhensigtsmæssig brug af bygrunde centralt i byen og manglende sammenhæng i bytrafikken.

Albert J. Churella, skriver om kampen for at ændre Philadelphia fra en terminus-station til et knudepunkt i skyggen af New York, der havde den kommercielle overhånd. Etableringen af to stationer et stykke fra bycentrum har fortsat givet rejsende problemer, hvis de ankom med tog. Octavian O. Silvestrus emne er bypolitik via jernbaner, og han ser på åbningsceremonier som udtryk for implementering af teknologioverførsel og analyserer ceremoni og reaktioner i Bukarest i 1869 hhv. 1872. Lisa Mitchell ser på nutidens Indien og brugen af stationer til politiske aktioner. Tidligere anvendtes aktioner med en national/antikolonial dagsorden, og politikere rejste

ud til stationer og holdt store arrangementer. Oppositionen brugte stationer som scene (f.eks. Ghandi) i modsætning til statsmagten andre steder – f.eks. ved masseaktioner, hvor der ikke blev indløst billet, standsninger af tog mm. Togstandsninger i moderne tid ses snarere i overensstemmelse med autoriteterne: man vil have dem til at gøre noget – ikke vælte dem. Og aktionerne er i høj grad accepteret af jernbaneembedsmænd.

Malte Fuhrmann tager os til Istanbul og Haydarpasa station, som ved en brand i 2008 synliggjorde den store historiske betydning, som bygningen havde i folks bevidsthed – og at den rummede forskellige fortællinger, afhængig af øjnene der så. Det vises, hvordan stationer bliver brugt som udtryk for en politisk diskurs. Monica Solorzano Gil giver en kort historie om anlæggelsen af jernbanerne i Mexico og deres ud- og sine steder afvikling. Hun afslutter med anbefalinger om bevaring af jernbanens fysiske kulturarv ved genanvendelse eller omdannelse. Forladte bygninger i forfald er en stigende trussel.

Byens baners historiske og nutidige påvirkning af byen er det fjerde tema, som rummer ni artikler. Tre artikler ser på byomdannelse i Japan: Private jernbaners rolle i skabelsen af byer og forstæder i Japan er emnet hos Oliver Mayer & Anthony Robins. Staten byggede hovedstrækninger og private stod for baner mellem mindre byer og

til forstæder, og de byggede også boliger i forstæderne. De var drivkraften bag forstædernes opståen. Shuichi Takashima beskriver samme udvikling i Tokyo fra 1920'erne med etablering af havebyer inspireret af de engelske havebyer men forskellige derfra, da arbejdspladser og boliger i den japanske udgave var blandet. Paradigmet med grønne bæltter, som kendes fra fingerplanen i København, spredtes som idé i Japan i efterkrigstiden, men blev forhindret af grundejerne. Nobuhiro Yanagihara ser – også med afsæt i Tokyo – på jernbanekultur skabt gennem markedsføring og forbrug. De japanske jernbaner har fra starten været forbundet med markedsføringsstrategier målrettet pendlere, turister og "shoppere". Det skete gennem tilbud om udflugtsture i 1880'erne, salg af mad og souvenirs – og skabelsen af tegnede karakterer, der repræsenterer jernbaneselskaber.

Alex Werner fortæller om den første hævdede viadukt-station i London på strækningen London-Greenwich i 1834-40. Den tætte by krævede nye løsninger i kampen om kvadratmeterne. Selskabet forsøgte også at udnytte rummet under stationen kommercielt til butikker og boliger. Det lykkedes ikke at finde lejere pga. larm, røg og fugt. Men konstruktionen var en attraktion, og der blev anlagt en sti, der kunne anvendes mod betaling, med tehuse mm. Men viadukten tiltrak også vandaler og alkoholikere og blev et sær-

ligt byrum. David H. Shley analyserer Baltimore & Ohio Railways påvirkning af Baltimore. Han peger på, at byrummets rolle er overset og anfører, at de forandringer af byen, som jernbanen bragte, var omdiskuterede, ujævne og afhængige af omstændighederne. Nye jernbaner skabte et sammenstød mellem nye og gamle transportveje og bevægelsesmønstre, og gjorde byrummet forvirrende og farligt.

Micheline Nilsen ser på det særlige, at pendling var stærkt understøttet mellem Bruxelles og oplandet, hvilket betød, at arbejdskraften i høj grad blev boende i landsbyerne. Det var dermed medvirkende til en fastholdt sproglig, etnisk og regional opdeling af Belgien. Etableringen af et nyt knudepunkt og en hovedbanegård i 1952, der skabte grundlag for, at en tertiær sektor voksede frem omkring knudepunktet, var med til at omdanne byen, og fik betydning for pendlingsmønstre og demografien i hele Belgien. Pendlingen blev med knudepunktet yderligere understøttet og fastholdt dermed opdelingen af befolkningsgrupperne. Donald Weber skriver også om det særlige pendlersamfund i Belgien og om fødslen heraf i 1870-1914. Pendlersamfundet blev understøttet ved særlige tog morgen og aften i 1870'erne, som transporterede mellem land og by med særligt billige tariffer. Omkring 1900 rejste omkring hver femte belgier med særlig ugebillet. Det betød en mas-

siv arbejdspendling, også blandt ufaglærte, der blev boende i landsbyerne. Formålet var at bevare en landbolivsstil, men der udvikledes en særlig middelklasse-pendler-livsstil. John Dodgson efterspørger tal for den økonomiske betydning, jernbanen havde på de byer, den tjente. Dodgson anvender Liverpool Overhead Railway, en elektrisk passager-højbane fra 1893, som undersøgelsesområde. Han forsøger at medregne mange faktorer ved at værdisætte tidsbesparelse, togenes pålidelighed, nedsat trafikforstoppelse, betydning for uheld og miljøpåvirkning – såvel som normale finansielle tal. Han når frem til, at finansielt gav det ikke gevinst, men de samfundsmæssige effekter var positive. Det er en spændende men måske ikke problemfri tilgang til at værdisætte jernbanens effekter på samfundet.

Gordon Benedict Hansen ser på højbaner i USA. Ved indgangen til det 20. århundrede var en amerikansk løsning på stigende forstoppelse på vejene at løfte jernbanen op over vejniveau. New York tjente som inspiration til flere byer, men det gennemførtes kun som omfattende anlæg ud over NY i Boston, Chicago og Philadelphia. Det er disse tre storbyer, der er i fokus i artiklen. Målet er at uddrage erfaringer fra de tre eksempler, som planlægning kan anvende i vedligehold eller anlæg af nye højbaner. F.eks. at baner med arkitektoniske værdier kan

blive et aktiv for en by, at dialog mellem forskellige interessegrupper er vigtig for at få en fælles og komplet historie, at et troværdigt pendlersystem kan opveje negative effekter på nærmiljøet, og lokalsamfund, der er afhængige af pendlersystemet, lærer at leve med det. Højbanerne blev ved anlæggelsen set som indbegrebet af modernitet og teknologisk kunnen – efterhånden overskyggede de negative effekter på nabolaget. I dag vælges højbaneløsningen som dele af nye bybaneanlæg i mange amerikanske byer, og, kan man tilføje, også i metroanlægget i København.

Sidste tema er jernbanen i stormfulde vande og dens genkomst i slutningen af det 20. århundrede. Her er samlet fire artikler. Christopher M. Kopper skriver om Deutsche Bundes Bahn og fremvæksten af tyske forstæder efter 2. verdenskrig og frem til slutningen af 1960'erne. Europæiske byer kom ikke fuldstændig i bilernes vold som i USA trods inspiration derfra, men bevarede et niveau af kollektiv transport. Bybaner spillede især en rolle i Tyskland. Skabelsen af forstæder havde andre årsager end bilen – bl.a. betød udbombede byer under 2. verdenskrig udflytning og etablering af forstæder. Pendlingen i starten af det 20. århundrede blev (som i Belgien) understøttet med billige billetter og elektriske sporvogns- og S-bahn-systemer (i Berlin). Elektrificeringen

var dog kun slået igennem i Stuttgart og München i slutningen af 1950'erne. I begyndelsen af 1960'erne voksede pendlingen til de store vesttyske byer, og jernbanen befordrede store del heraf ind til byerne, mens busser og sporvogne befordrede internt i byerne. Fællesbilletter til de mange systemer i store byer (bus, sporveje, S-bahn, metro) blev indført i Hamburg i 1965, som den første by. S-bahn-løsninger planlagdes i flere storbyer i 1960'erne og krævede investeringer i mange nye stationer. Massimo Moraglio tager fat på den bymæssige letbane-renæssance med eksempler fra Melbourne, Firenze og amerikanske byer. Argumentationen i den offentlige debat for letbanen er typisk bilers forurening og transportmæssig forstoppelse på vejene, og Moraglio ser et stigende krav fra brugerne om medindflydelse på udformningen af offentlig transport, bl.a. hastighed, miljø og brugervenlighed. Han mener, at mere kan gøres, da letbaner ikke har fået nok til at skifte til offentlig transport. Anupama Mann ser på planlægningen og etableringen af metroen i Delhi, som har gjort transport på tværs af millionbyen markant lettere og hurtigere. Hun viser, at den regionale planlægning og udvikling og metroen i Delhi var tæt forbundet – med forsinkelser begrundet i manglende finansiering. I udgangspunktet handlede den regionale planlægning om at stoppe migrationen til

Delhi, men fokus er skiftet til regional sammenkobling. Det nye er, at de bymæssige jernbaner kommer til efter, at byen er udviklet. Ramachandraiah Ghigurupatis artikel tager fat i indiske megabyers problemer med forurening, forstoppelse af trafikken, nedsatte hastigheder og stress. Føromtalte Delhi Metro fra 2002 har inspireret andre byer til at vælge metroanlæg. Ghigurupatis bidrag viser sig at være et partsindlæg imod en sådan byudvikling i indiske Hyderabad – et såkaldt megaprojekt med en højbanemetro. Forfatteren finder, at udvikling af eksisterende bus- og togsystemer i stedet burde prioriteres. Modstanden har indgået i den lokale debat uden held, da ingen politikere delte holdningen. Det pointeres, at hver by har sine egne særtræk, hvorfor en infrastrukturløsning ikke bare kan kopieres fra en by til en anden.

Antologien rummer således ganske mange indsigter, og giver et fint indtryk af forskelle, men måske især ligheder i den globale jernbanehistorie og understreger sammenhængen med byerne. I sagens natur er artiklerne ret uensartede, da de dækker forskellige temaer – men måske mest af alt afspejler det afsættet i en conference. Bl.a. virker det lidt tilfældigt hvor mange, der behandler de forskellige emner (især Tokyo fylder meget). Der er således også fravær af store dele af verden – f.eks. Rusland og det tidligere

Sovjetunionen, såvel som Kina. Stilen i artiklerne er også ret uensartet – fra stringente historiske gennemgange over analyser med afsæt i teori til personlige introduktioner til artikler og deciderede partsindlæg. Der er tale om en tætskrevet og sparsomt illustreret bog, med kort og fotos i sort/hvid. Sammen med de øvrige nævnte antologier gives et godt fundament for at blive klogere på verdens jernbaner.

*René Schrøder Christensen*