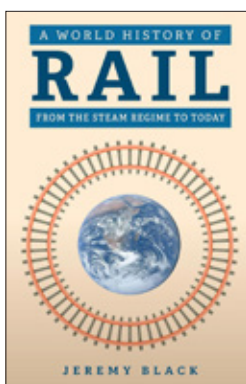
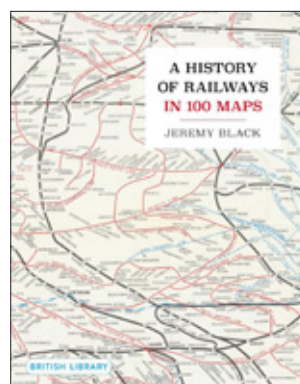


**David Gwyn, *The coming of the Railway. A new global history 1750-1850*, Yale University Press, 2023, 384 sider, illustreret, ISBN: 9780300267891**



**Jeremy Black: *A World History of Rail: From the Steam Regime to Today*, Amberley Publishing 2023, 288 sider, få illustrationer, ISBN: 9781398121010**



**Jeremy Black: *A History of Railways in 100 Maps*, British Library Publishing 2024, 256 sider, rigt illustreret, ISBN: 9780712355018**

Det er selvfølgelig ikke en hemmelighed, at den danske jernbanehistorie hænger sammen med den øvrige verdens. Den hjemlige udvikling kan på mange måder afspejles i den globale. Der er mange ligheder og tidsmæssige sammenfald, men også meget forskelligartede forløb, som relaterer sig til teknologisk udvikling men i høj grad også til forskellige samfundsforhold og ikke mindst økonomi, finansiering, politiske strategier og ført politik – måske mest udtalt i konflikter. Det er i hvert fald nogle underbyggede hovedpointer i den britiske historiker Jeremy Blacks såvel som arkæologen David Gwyns nylige bud på jernbanernes verdenshistorie, og det er svært at være uenig. Jernbanen er en teknologi, der fra begyndelsen blev udviklet i den britiske mineindustri, og som derfra over nogle få årtier i begyndelsen af 1800-tallet spredte sig hastigt til andre lande, og jernbanehistorien er en historie om udvidelser og sammentrækninger, som det i høj grad også var tilfældet i Danmark. Jernbanen blev spredt til seks kontinenter og ganske få lande som Afghanistan og Grønland fik aldrig en del i denne teknologi. Globalt findes der i dag trods nedlæggelser af mange mindre rentable strækninger over 1,6 mio. km jernbane, og lande som Kina udbygger stadig i stor stil. Udviklingen i Danmark var

langt mindre dramatisk end andre steder i verden med mange mistede menneskeliv, tvangsarbejde og krigsmobilisering, som det tidligere er tematiseret af Christian Wolmar, der udgav sit bud på en jernbanernes verdenshistorie: *Blood, Iron and Gold – How the Railways Transformed the World* i 2009. Men politiske kampe, politiske strategier og stærke aktører har spillet en stærk rolle i Danmark som i resten verden. Det er det sidste, den globale udvikling af jernbanehistorien, der er genstand for tre nyere udgivelser. De behandler emnet med hver sit fokus, men også med ensartede perspektiver. Den teknologiske udvikling, der førte til jernbaneteknologien og dens spredning, er central for den ene forfatter, Gwyn, mens de politiske og samfunds-mæssige forholds gensidige relation til jernbanens udvikling frem til nu er fremtrædende hos den anden forfatter, Black.

Dr. David Gwyn er arkæolog og historiker med speciale i den industrielle og moderne historie. Som kulturarvskonsulent har han bl.a. fokus på industriel arkæologi mm. Han er desuden aktiv i veteranogsmiljøet som medlem af the Ffestiniog Railway i Wales og formand for the Bala Lake Railway Company. Fascinationen af jernbaneteknologiens udvikling er tydelig i *The*

*coming of the Railway*, som er en måske lidt traditionel teknologihistorie, med fokus på selve teknologien og aktørerne, der udviklede, understøttede, promoverede og spredte jernbanen.

Den anden forfatter, Jeremy Black, er professor emeritus i Historie fra University of Exeter med et omfangsrigt historiefagligt forfatterskab bag sig om bl.a. engelsk, europæisk og Amerikansk historie – herunder flere med kartografisk udgangspunkt. Teknologi og beskrivelser af materiel fylder meget lidt i *A World History of Rails*, i modsætning til meget af den publicerede jernbanehistorie. Det er de politiske og samfunds-mæssige forhold i samspil med jernbanens udvikling globalt, der interesserer Black, og i *A History of Railways in 100 Maps*, er det suppleret med jernbanekort som kilder med forskellige funktioner: som strategisk planlægningsværktøj, analyseværktøj, til brug for den rejsende eller som reklame.

*The coming of the Railway* tager afsæt i konferencer om den tidlige jernbane fra slutningen af 1990'erne og frem, og er konkret et svar på den førende autoritet indenfor industriel kulturarv, nyligt afdøde Neil Cossons' (1939-2026) håb i 1998 om en genoplivning af teo-

retisk funderet forskning om emnet, og den fremtrædende teknologi- og jernbanehistoriker, professor Colin Divall, opfordrede i 2001 til at jernbanehistorikere – entusiaster såvel som akademikere – gik i dialog med specialister på andre relaterede fagområder og engagerede sig i mere publikumsvendte former for historie og kulturarv, og med formidling mere generelt. Gwyn tager handsken op, og har givet en engageret og velskrevet indføring i den tidligste jernbanehistorie, og har angiveligt været i dialog med mange specialister under arbejdet.

*The coming of the Railway* ser på de første hundrede år af jernbanens globale historie fra overgangen fra træ- til jernskinner og udviklingen af dampmaskinen i sidste halvdel af 1700-tallet over modningen af den nye teknologi til en ganske hurtig global spredning et par årtier inde i 1800-tallet. En hovedpointe er, at selvom 1830'erne og 1840'erne var særdeles præget af opfindelser, innovative kræfter og en stærk teknologispredning, så var udviklingen begyndt længe før og bredere samfundsmæssige og økonomiske forandringer mulig- og nødvendiggjorde den accelererede teknologispredning – både i oprindelseslandet Storbritannien og i de lande der optog den nye teknologi.

Opdelingen af bogen i 14 kapitler er tematisk, hvorfor den lidt varierende kronologi umiddelbart kan forvirre med flere kapitler med samme begyndelsesår (1767) og forskellige slutår (1815, 1832) og omvendt flere kapitler med varierende startår (1808, 1815, 1825, 1830) og samme slutår (1834). Bogen er imidlertid ganske systematisk opbygget og tematisk ses der først på baggrunden for jernbanens udvikling i handel og transport – ikke mindst af kul. Dernæst er skinnesystemets udvikling i centrum med fokus på materialerne støbe- hhv. smedejern, træ og sten, før tredje kapitel tager fat på den tidlige skinnearbejds relationen til kanaler, miner og byggepladser, og herunder bl.a. finansiering og lovgivning, ingeniører og konstruktion, trafik og

rullende materiel. Afsættet er den britiske udvikling, men her er også udsyn til det øvrige Europa og USA. Næste kapitel har drivkraften i fokus – fra heste- over tyngde- til mekanisk kraft – herunder de allertidligste damplokomotiver. Kapitel 5 sætter rammen for den videre udvikling i en tid efter afslutning af krige i Europa og Nordamerika (1814 -15), hvor nationalisme og demokratibevægelser begynder at sætte dagsordenen – også for synet på jernbaners anlæg: større netværk, større passagerstationer mm. Kapitel 6-12 handler om ny teknologi, producenter og hvordan teknologien blev anvendt: smedejernskinner, der dog snart blev erstattet af stål, reb- og kædetræk, lokomotiver, kulvogne og mineområder, kommunikation – dvs. skinneforbindelser mellem tidligere transportveje som floder og kanaler, og de første hovedjernbanelinjer (bl.a. inkl. finansiering, civilingeniører, rullende materiel, organisering og arkitektur såvel som ceremonier). Kapitel 12 ser på den modnede jernbane som offentligt transportmiddel i den korte tidsramme 1830-1834, hvor mange kortere baner med lokalt sigte blev åbnet, og i kapitel 13 er spredningen over de næste 16 år i fokus.

I det afsluttende kapitel konkluderer Gwyn, at jernbanens fremkomst bestemt ikke var den mindste af de mange forandringer, der fandt sted under den industrielle revolution, som samtidig så forandringer i den politiske verdensorden. Han peger på, at bogen viser den komplekse sammenhæng mellem mekanisk kapacitet og udvikling i statslig styring, militær, økonomi og sociale forhold, men inddrager sluttelig også jernbanens markante betydning for billeddannelse og forestillinger: som noget farligt og et forstyrrende element – eller som fremskridt.

Gwyn mener ikke, at *The coming of the Railway* er en teknologinær historie, men et forsøg på en hypotese – en kulturhistorie. Fremstillingen er dog i høj grad båret frem af beskrivelser af teknologiske udviklingstrin, fra træskinner over støbejernskinner til smede-

jernsskinner eller de forskellige hovedudviklingstrin af damplokomotiverne (uden dog at gå i tekniske detaljer), men det er lige så meget en fremstilling af de bærende aktører. Gwyns opfattelse af jernbanen er, at den ikke kun skabt af ingeniører, men også af bankmænd og iværksættere, af de mange ansatte ved jernbanen og afhængige industrier, og af de mange rejsende. Teknisk forandring ses som en social proces: afhængig af viden og kunnen, af forandringer i efterspørgsel af bestemte varer og ydelser og den profit, det skaber, såvel som bredere kulturelle aspekter som politisk støtte og almindelig accept, og i den sammenhæng skal modstanden, f.eks. frygten for det nye, eller at holde massernes mobilitet nede også tages i betragtning. Gwyn abonnerer således på en bredere teoretisk teknologihistorisk tilgang.

Jeremy Black har et tidsmæssigt større spænd. Han ser på jernbanens verdenshistorie fra begyndelsen til nu, og der er således et vist overlap med Gwyn i den tidlige historie. Også tilgangen til jernbanehistorien som et resultat af og en påvirkende kraft i forhold til den større samfundsmæssige og politiske historie deles, om end teknologien fylder mindre, og de politiske, strategiske og geografiske forhold tillægges større vægt.

De to værker af Jeremy Black *A World History of Rails* og *A History of Railways in 100 Maps* er egentlig grundlæggende den samme jernbaneverdenshistorie udgivet i to formater. Den ene er en historisk fremstilling med ganske få illustrationer og den anden er i princippet samme fremstilling men båret af stærke illustrationer af kortmateriale og kortere tekster, og er i lige så høj grad også en historie om kartografiens udvikling i relation til jernbanen. Meget af teksten fra den sammenhængende monografi er genbrugt, lettere redigeret i kortbogen og suppleret med det kartografiske lag. De to bøger forfølger i sagens natur de samme temaer og den samme kronologi, men er inddelt lidt forskelligt,

og ikke så fikseret på årstal i kapitelinddelingen. De 10 kapitler i *A World History of Rails* indledes med et introducerende kapitel, der spørger om, hvad der var på spil. De næste fire kapitler handler om oprindelsen og dampens tidlige år, teknologiens spredning over kontinenter samt geopolitik og strategier bag jernbanen frem til 1. verdenskrig. Herefter er tre kapitler viet perioden med verdenskrige og ikke mindst mellemkrigstidens udvikling, hvor politisk styring og indenrigs fokus var udtalt. Bogens sidste tre kapitler tager fat i efterkrigstidens ujævne udvikling, udviklingen det senest halve sekel og slutter af med at se på mulige fremtider med store planer for højhastighedsforbindelser flere steder i verden.

*A History of Railways in 100 Maps* er inddelt i 8 kapitler, og har således skåret kronologien lidt anderledes. Perioden fra 1880'erne frem til slutningen af 1. verdenskrig ses som samme geopolitisk styrede udvikling i en periode, hvor krig var normalen og perioden fra begyndelsen af 2. verdenskrig frem til 1970 ses som en periode præget af krig, genopbygning og konkurrencen fra bil og flytrafik. Det afsluttende 8. kapitel har jernbanen og de kollektive forestillinger som tema – som det også var tilfældet hos Gwyn. I *A World History of Rails* er dette tema mere integreret i den samlede fremstilling. Udvalget af kort i *A History of Railways in 100 Maps* er baseret på British Librarys store kortsamling, og der er således en vis slagside, da der i hovedsagen er tale om kort med relation til Storbritannien – som kolonimagt, som investor eller militær efterretning. Ikke desto mindre er hele verden velrepræsenteret. Bogen er opbygget med en kort introduktion i hvert kapitel og herefter et opslag pr. tema med tekst og kort – evt. to dobbeltopslag, så der kan vises detaljer i kortet. Hvert tema er delvis kronologisk, men også sammensat, så der er en geografiske sammenhæng. Til hver kortopslag er knyttet en historie, som er et nedslag i jernbanens verdenshistorie.

Jeremy Black viser, at jernbanens historie ikke kun er styret af teknologisk udvikling, men både geografiske, økonomiske, politiske og strategiske forhold er afgørende. Black mener, at jernbanehistorien er en historie om håb og økonomiske erfaringer i lige så høj grad som politiske beslutninger – både før og nu. Den er præget af store planer, som ofte er urealistiske eller spekulative – det gjaldt i dampens barndom i England og det gælder nu med mange planer om højhastighedsforbindelser – f.eks. Storbritanniens HS2 eller Rail Baltika, som skal forbinde Baltikum med det øvrige Europa – planer som bliver forsinkede, ofte reduceret i omfang eller skrinlagt, da anlægsomkostningerne ofte stikker af.

Black peger på den store påvirkning af samfundet, som jernbanen har bidraget med. Jernbanens gennemslagskraft og indvirkning rummede aspekter som indførelse af en ensartet tidsregning, den ændrede postbefordringen, og hjælp, sammen med den tilknyttede telegraf, til hurtige spredning af nyheder, spredning af mode, muliggjorde i højere grad end tidligere migration, understøttede hastig teknologispredning. Den ændrede opfattelsen af tid og rum, og var middel til modernisering, globalisering og vestliggørelse.

En hovedpointe er, at jernbanehistorien tidligere er set som teknologisk kapitalisme – især i en britisk kontekst, men statens rolle er i praksis vigtig – som finansieringskilde og regelsætter. Black ser jernbanen som præget af konkurrence. Konkurrence med alternative transportmidler – i begyndelsen kanalpramme siden biler og fly. Konkurrence mellem stater, som en ny udgave af merkantilismens protektionistiske styrkelse af den nationale produktion og velstand – stærkt støttet af staten – ved at udbygge de nationale net, som landvindingsmiddel (som i USA), men også i kraft af forbindelser med allierede i kampen om dominans, som i det endnu ikke samlede tyske rige i 1850'erne, Bayern-Württemberg

mod Preussen. Det gælder også kampen mellem kolonimagters dominans Afrika og Asien. Et gennemgående tema er således jernbanens rolle som strategisk redskab. Det gælder ikke mindst dens rolle i krige – før som nu. Et udbygget jernbanenet til troppe- og materieflytning i konflikter har haft afgørende betydning for udfaldet – f.eks. under den amerikanske borgerkrig, i krigen mellem Østrig-Preussen i midten af 1800-tallet, eller under 1. verdenskrig, såvel som i aktuelle konflikter som i Ukraine. Jernbanens rolle i mørkere kapitler af historien er også berørt: tvangsarbejdere ved bygning af jernbaner, f.eks. i Burma, transportsystemet af fanger under Holocaust og Gulagsystemet.

Statens rolle var fra mellemkrigstiden meget forskellig i kapitalistiske og autoritære lande, men var definerende for udviklingen begge steder. Sovjetunionen satsede i høj grad på toget, mens USA ikke gav statsstøtte til jernbanen i modsætning til veje og lufthavne. I efterkrigstiden tabte toget desuden terræn til hurtigere og længere rækkende kollektiv trafik med fly såvel som den individuelle persontransport med bil. Statsstøtte til biproduktion men ikke lokomotivproduktion i nyere tid er tilsvarende en politisk styret udvikling.

Dominansen i jernbaneudviklingen er flyttet fra sit udspring i Storbritannien, hvorfra teknologien spredtes og hvorfra megen udvikling var styret af kolonimagten og af britisk finansiering. I dag er Kina dominerende, indenrigs såvel som via investeringer i bl.a. Afrika. En pointe er dog her, at den hastighed og effektivitet, der er i anlæggelserne i Kina ikke umiddelbart kan overføres, da der er en stærk ideologisk styring – og et ikke-realistisk syn på finansiering og rentabilitet.

Blacks syn på fremtiden er således også skeptisk. Der er for meget fokus på nyanlæg frem for at vedligeholde og opgradere eksisterende, og erfaringerne viser, at store projekter ofte for-

sinkes og fordyres, når planer rammer den virkelige verden. Han peger på, at finansieringsmiljøet er dårligt (bogen tager afsæt i situationen 2022-23). Jernbaner er ikke attraktive for privat kapital, da der er lang udsigt til fortjenester, uklare retninger i infrastrukturprojekter, langsom eller ingen udvikling af teknologi, manglende reel konkurrence i jernbanernes transport af tungt gods og massetransport af passagerer. Der peges på dårlig ledelse i virksomheder med reelt monopol, da der ofte vælges fordyrende materiel bygget til den enkelt operatør i stedet for valg af standardløsninger. At jernbaneregler er ufleksible og fortolkes meget stramt nationalt, hjælper heller ikke.

Blacks pointer er glimrende underbygget af et stort antal eksempler fra hele verden, og der er mange flere pointer til eftertanke at finde i de to publikationer. Black gør desuden flittigt brug af referencer til populærkulturen som film og litteratur og citerer jævnlige. Citaterne anvendes til at kvalificere samtidige opfattelser og fortolkninger af jernbanen, og er således en styrke. Også i kortbogen er et kapitel viet til billedannelsen – bl.a. med et kort over det fiktive land Sodor, hvor Tomas Tog bor og et brætspil fra ca. 1850 baseret på en jernbanestrækning.

Danmark er kun sporadisk repræsenteret i de tre publikationer om jernbanernes verdenshistorie. Gwyn gengiver et kort over det europæiske jernbaneland i 1850, der dog med danske briller ikke er korrekt: vores lille Roskildebane fra 1847 er ikke med – men den blev jo selvfølgelig først tilknyttet nettet med dampskibsforbindelse fra Korsør i 1856 og hen over Fyn og Jylland i 1865. I Blacks fremstilling nævnes baneanlæggelserne i 1840'erne, togsabotagen under 2. verdenskrig og jernbanens rolle i efterkrigstidens forestillinger/billedannelser som f.eks. i forlystelsesparker som Legoland, samt jernbanens nyere kobling med lufthavne, hvor linjen til Kastrup nævnes. Alle eksempler er sat i sammenhæng med

samtidige ensartede udviklinger i andre lande. I kortbogen fremgår Danmark af skandinaviske generalstabskort fra 1863 og 1880. På kortene vises både eksisterende og planlagte baner, således er f.eks. den fynske hovedlinje tegnet på kortet 1863, skønt den først åbnede 1865. Kortene viser en hurtig udvikling, og viser floder – men ikke bjerge, skønt de var en problemstilling mellem Norge og Sverige.

Illustrationerne i de tre publikationer er af meget forskellig kvalitet. I de to tekstbårne bøger er der bragt sort/hvide illustrationer på tekstsiderne samt farvede illustrationer på glat papir i særlige mellemlæg. Det er sjældent optimalt for læseren, der ville have haft større gavn af tekstmære illustrationer (der henvises heller ikke fra teksten), men formatet har jo nok udgivelsesøkonomiske årsager. Bedst er det løst i *The Coming of the Railway*, med tydelige fotos, tegninger og enkelte kort, der understøtter teksten samt to mellemlæg (2x8 sider) med fine farveillustrationer – om end lidt vel små. I *A World History of Rail* er der færre s/h-illustrationer – kun ved kapitelskift – og 16 sider farveillustrationer er samlet. Den store mangel er dog kort, da vi i teksten bevæger rundt i mange egne af verden og der nævnes mange strækninger og byer, som vel de færreste læsere har præsent i hukommelsen. Derfor er den fint illustrerede kortbog et godt supplement. Her gives ca. 140 kort og enkelte andre illustrationer fra British Librarys samling fra hele verden. Mange kort vises i fuld udstrækning og kort kræver en vis størrelse for at kunne læses, hvilket formatet dog ikke er stort nok til, men heldigvis er der zoomet ind på detaljer i kortene.

De tre bøger supplerer hinanden godt med hver sit fokus: på det teknologiske grundlag for en verdensomdannede infrastruktur, på samspillet mellem politik, samfund, krig og jernbane og med det sjældne fokus på kortmateriale. Bøgerne er velskrevne og giver et godt overblik over jernbaneverdens-

historien, og man får lyst til at grave videre i de mange nationale historier, ligesom man får et godt indblik i forskelle og ligheder, sammenhænge og forandringer i den globale verdenshistorie.

*René Schrøder Christensen*