

MED ET LOKOMOTIVS BRUSEN I KROPPEN

– om at forme jernbanerejsen, og jernbanerejsens omformninger¹⁾

Af Anders Møller

INDLEDNING

I denne artikel bydes du med ombord på toget, på jernbanen og ud på sporene, hvor jeg vil undersøge jernbanerejsen. Jeg fristes til at invitere dig med ud på en rejse fra ét sted til et andet sted. Men jeg vil ikke fokusere på bevægelsen fra A til B, i stedet vil jeg undersøge jernbanerejsen som noget, der formes, omformes, skabes og forandres. Der sker med andre ord noget, når vi rejser med tog og mennesker og ting forbindes, men vi kan også noget, når vi aflæser køreplanen, køber billet, venter, finder perronen til tiden og kører med tog. Det er alle praksisser – små næsten usynlige aktiviteter, forbindelser og handlinger, der ofte tages for givet – som sammen skaber jernbanerejsen. Hverken toget, svellerne eller det at køre med tog er fabriksnye eller dugfriske fænomener. At kunne køre med tog er en praksis, der heller ikke er faldet ned fra himlen, det er i stedet noget vi gør og tillærer os, men det er ikke nødvendigvis noget, alle kan eller altid har kunnet. Denne tillæring og formning af jernbanerejsen er altså ikke just ny, i mere end 150 år har mennesker kørt med tog og lært det. Det er denne kulturhistoriske formning af jernbanerejsen i midten og slutningen af 1800-tallet, som jeg over de næste sider vil optrevle. Ved at fokusere på denne periode, en tid, der kan betegnes som en formativ tid, da det at køre med tog fremstod 'nyt', søger jeg at klarlægge, hvordan jernbanerejsen er blevet (om)formet, erfaret og tillært af mennesker.

At der skete på denne tid, understøtter også den tyske kulturhistoriker Wolfgang Schivelbusch. Han pointerer, at toget forandrede tid og rum, men også at jernbanerejsen omkring slutningen af 1800-tallet blev psykisk og kulturelt normaliseret og integreret i menneskers dagligdag og erfaringsverden (Schivelbusch 1977). Ligeledes identificerer litteraten Christian Stub-Jørgensen en normalisering af jernbanerejsen indenfor digtningen i Pontoppidans *Lykke-Per* (1898-1904), hvor tidligere tiders rejsefeber og -angst erstattes af udsigten fra vinduerne.

Jernbanen er med andre ord gledet ind i det hverdagslige (Christian Stub-Jørgensen 1930, 14-15).

Artiklens tilgang til og blik for formninger og omformninger kan beskrives som et dobbeltblik, hvor jeg på den ene side undersøger, hvordan jernbanerejsen er blevet tillært og formet af mennesker, ting, normer og håndbøger med mere. På den anden side indbefatter det at indfange jernbanerejsen som praksis og fænomen også at have øje for, hvordan det at køre med tog har påvirket både samfund og kultur. Det er det, jeg beskriver som jernbanerejsens omformninger. Før artiklens tilgang til jernbanerejser beskrives yderligere, skal vi se nærmere på nogle af de andre omformninger og forandringer, som jernbanen ofte forbindes med.

JERNBANENS MANGE SPOR OG OMFORMNINGER

Jernbanen omgiver, transporterer og bevæger mennesker og ting, ligesom den optræder i et virvar af forskellige sammenhænge. Ser vi nærmere på en del af den eksisterende forskning om jernbaner, bliver det hurtigt klart, at jernbanen ikke kun beskrives i forhold til transport fra A til B. Jernbanen beskrives ofte som en omformer, som et modernitetssymbol og som en katalysator for forandringer, hvor forskellige aspekter af jernbanen fremhæves. Jernbanen er altså en skaber af mere end blot transport. I det næste redegøres for nogle af de økonomiske, strukturelle, kulturelle, og teknologiske omformninger, som jernbanen kan tilskrives.

Ser vi først nærmere på studiet af jernbaner i forhold til økonomi, leder jernbanen os let i retning af stater. Et eksempel på dette forhold leverer historikeren Albert Schram, der viser, hvordan den italienske stat og økonomi skabte et jernbanenet, men også hvordan jernbanerne påvirkede og var med til at skabe den nye italienske stat og økonomi (Schram 1997). Den kendte engelske historiker Eric Hobsbawm beskriver jernbanen som både et produkt af industrialiseringen og som en igangsætter af selvsamme transformation; jernbanen bliver for Hobsbawm et symbol på ultra-modernitet. Ifølge Hobsbawm træder industrialiseringen med jernbanen ind i sin anden fase. Hvor den første fase havde tekstilindustri som omdrejningspunkt, er den anden fase mere avanceret og

kendetegnet ved stål og damp. Hobsbawm forklarer jernbanens fremkomst ved, at der i den første del af industrialiseringen var opstået nye og større behov for varer, der kun kunne importeres fra resten af verden, og derfor opstod der et behov for dampskibe og jernbaner. Hobsbawms udlægning af denne entydige sammenhæng er måske lidt for forenklet, men stadig illustrativ. Derudover var der i den første fase akkumuleret en stor mængde kapital, der skulle investeres. Det blev den særligt i jernbaner og i så høj grad, at der var tale om en jernbanemani, der tit manglede et økonomisk rationale bag sig (Hobsbawm 1999, 89). De økonomiske forbindelser, som jernbanen indgår i hos både Schram og Hobsbawm, kan beskrives som vekselvirkninger: på én og samme tid formes jernbaner af økonomier og samfund, og samtidig omformer jernbaner både samfund og økonomier.

Hvor en del af den akademiske litteratur om jernbaner omhandler økonomiske aspekter, fokuserer en anden på, hvordan jernbanen er forbundet med og fremstår i kulturelle produkter. Her indrammes jernbanen ligeså ofte ved talen om det moderne. De kulturelle produkter kan være kunstneriske som maleri og skønlitteratur (f.eks. Carter 2001, Nielsen og Fogh 2011) eller i forhold til forskellige temaer som uddannelse, arbejdskraft, videnskab og legetøj (Freemann 1999). For Michael Freeman indgår jernbanen ligeledes i vekselvirkende forbindelser; den er indlejret i og indeholder ekkoer af det omkringliggende samfund. Jernbanen og samfundet interagerer altså med hinanden (ibid., 19). Den svenske etnolog Orvar Löfgren bemærker, at nye teknologier såsom telefon, jernbane og internet indgår i nationale projekter, og at der ofte knyttes høje og revolutionerende forventninger til nye teknologier. Nye teknologier omgærdes ofte af en retorik om, at de vil nedbryde barrierer for kommunikation, og mere generelt at en ny kosmopolitisk kultur indledes med nye teknologier (Löfgren 2000, 317).

En stor del af den generelle jernbanelitteratur fokuserer på detaljer, hvad enten det er linjeføringer, stationer, køreplaner, vogne, lokomotiver eller sporskifter. Hos historikeren Günter Dinhl er teknologi imidlertid udtryk for mere end

blot teknik. Det forbindes med udveksling og overførsel. Teknologiuudveksling, ofte omtalt som teknologioverførsel, sker på tværs af landegrænser og er ensbetydende med kulturmøde og kulturudveksling (Dinhobl 2004). Jernbaner binder også nationer, regioner og byer sammen. De udgør en flugtvej fra byen ud til landet, til rekreationssteder og naturen. Men skinnerne og togene bryder også ind i byer. Her tilpasser de sig og ændrer byens rum, med banegårde – 'storbyens industrielle katedraler' – som det klareste eksempel herpå (f.eks. Richard & MacKenzie 1980; Roth & Polino 2003). Rum og liv på landet forandres i takt med, at nye byer skyder op omkring jernbanen, men også små bymæssige bebyggelser tiltrækker og snor jernbanens forløb. Grindsted, Haslev, Bramming og Vejen blev påhæftet den lidet flatterende betegnelse stationsbyer. Vejen blev i københavnerpressen beskrevet som "*et unikum af hæslighed*" (Balle-Petersen 1976: 69). Etnologen Poul Balle-Petersen pointerer, at vi skal være påpasselige med at skabe en direkte årsagssammenhæng mellem jernbanen og stationsbyers opståen, selvom stationsbyer alle har en station, udgør den almene befolkningsvækst omkring år 1900 og loven om næringsfrihed fra 1857 hovedgrundlaget for de nye byer (ibid., 69-70). Jernbaners betydning og omformninger kan med andre ord let overvurderes og filtrere andre påvirkninger fra.

Bevæger vi os fra stationsbyerne mod staterne, kan vi inden for statens rammer anskue jernbanen som et symbolsk samlingspunkt for nationale fortællinger, men også som del af en planlagt statslig infrastruktur sammen med motorveje, broer og tunneller. Hos etnologen Thomas Højrup forstås infrastruktur også som udtryk for et folks erfaring, der ifølge Højrup viser sig i staten. Det betyder, at infrastrukturer skal ses i forhold til staters suverænitetsarbejde. Et eksempel på dette er den danske orientering mod vest i efterkrigstiden, hvilket materialiseres ved udbygningen af en dansk øst-vestakse, med Storebæltsbro, motorveje og jernbaner. Dette projekt har som mål at binde landet sammen, samtidig med, at det styrker Københavns position i forhold til den nærmeste europæiske storby Hamborg (Højrup 2003, 149). Historiker-

På Hans Brasens 'På Klampenborgbanen' fra 1889 fører toget de rejsende ud af byen. Jernbanerejsen foregår på 3. klasse, hvor der er træbænke fra væg til væg (Privateje).

en Charles S. Meier går så vidt som til at beskrive telegrafens øjeblikkelige udveksling af kommunikation og jernbanens fysiske udveksling af soldater og materiel ikke blot som centrale strategiske instrumenter, men som selve den moderne territorialstats teknologiske grundlag (Meier 2005, 22). Tog og skinner er ikke kun del af nationale infrastrukturer, de overskrider også nationale grænser og forbinder lande. Her er toget en bebuder og skaber af europæisering og internationalitet. Ifølge Ralf Roth og Karl Schlögel står Europa og europæisering ikke kun i forbindelse med et fælles rum for ideer og værdier, men også med et fælles transportrum. Ligesom EU er utænklig uden princippet om den fri bevægelighed for kapital, varer og arbejdskraft, er Europa ifølge Roth og Schlögel utænklig uden fælles transport- og kommunikationsveje (Roth & Schlögel 2009, 11). Et fælles transport- og kommunikationsnetværk kræver organisationer og institutioner, der samarbejder, hvad enten det vedrører fælles standarder for sporvidder, billetter eller køreplaner.

Denne korte gennemgang af dele af den faglige litteratur, der vedrører jernbaner, viser at jernbanen anskues på forskellig vis, og at forskellige aspekter fremhæves. Det drejer sig altså ikke kun om én, men flere jernbanelitteraturer. Mens der findes megen litteratur om jernbaners (om)formninger, findes der ikke megen litteratur om selve jernbanerejsen. En markant undtagelse og baggrund for denne artikel udgør Wolfgang Schivelbuschs mentalhistoriske pionerstudie *Geschichte der Eisenbahnreise – Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert* (1977). Her trækker Schivelbusch industrialiseringen op på sporene og ind i hovederne på de rejsende. Der er fokus på jernbanen og industrialiseringen. Jernbanen er ikke kun en økonomisk drivkraft i den industrielle revolution, den har også ændret politiske landkort og hverdagens erfaringsrum. Det er forandringer inden for menneskers erfaringsrum, som Schivelbusch undersøger i forhold til, hvordan borgerskabets tid og rum industrialiseres. Tid og rum er med jernbanen ikke længere de samme som før. Tid og rum ændres,²⁾ køreplaner præciserer tid, og jernbaner forrykker oplevelsen af afstande, men tid og rum opleves med jernbane-

rejsen også som tilintetgjorte og udslettede (Schivelbusch 1977, 35-36). En anden væsentlig undtagelse og inspiration til denne artikel, er Orvar Löfgrens artikel "Motion and Emotion – Learning to be a Railway Traveller". Her anskuer han jernbanerejsen som tillært, og Löfgren undersøger bevægelsens mikrofysiske og ellers banale former (Löfgren 2008, 332).

REJSEBERETNINGER OG HÅNDBØGER SOM AFTRYK

Det er inspireret og i forlængelse af Löfgrens tilgang til jernbanerejsen, som en daglig, tillært og 'usynlig' praksis, at artiklen vil vise, hvordan det at køre med tog er blevet formet historisk. Jernbanerejser indgår i menneskers hverdag, det er noget man gør og udfører – men det er også en aktivitet, der sætter materielle aftryk både i landskabet med signalmaster og andre spor og som bl.a. håndbøger, køreplaner, tasker og ure. De materielle aftryk udgør potentielle kilder til denne historie, og det er også blandt dette materiale, at jeg har indsamlet mine kilder, der primært består af rejseskildringer og instruktionslitteratur fra 1800-tallet. Kilderne er med få undtagelser skrevet på dansk, mens togturene har fundet sted i både Danmark, Tyskland, Italien og England. Kilderne er ikke udvalgt ud fra krav om periode eller sted, i stedet har jeg søgt kilder, der beskriver jernbanerejsen som 'ny' og endnu ikke rutinepræget. Denne udvælgelse af og fokusering på nogle kilder udgør også et fravalg af andre kilder, erfaringer og stemmer, og er dermed ikke nødvendigvis udtryk for et repræsentativt billede af datidens rejsebeskrivelser men betinget af ønsket om at se netop på de vidnesbyrd, der findes om jernbanen som et nybrud.

Instruktionslitteratur dækker over håndbøger og fortællinger, der giver anvisninger, råd og vejledning om det at køre i tog, at håndtere farten, aflæse køreplaner, købe billet, stå i kø og begå sig blandt de mange medrejsende på toget og på stationer. Instruktionslitteraturen viser, at det at køre med tog ikke er givet eller naturligt, det er ikke noget alle bare kan, det er noget nogle har lært og andre endnu ikke kan. Det samme udtrykker også flere af rejseskildringerne, der er skre-



vet af enkeltpersoner og som formidler oplevelser og erfaringer af jernbanerejser. Rejseskildringerne dækker over beretninger, breve, notitser, dagbøger og reportager, men dækker de også over en mere generel erfaring, end blot forfatterens egen opfattelse af jernbanerejsen? Er de med andre ord repræsentative? Antropologen Michael Harbsmeier bemærker, at forståelsen af rejseskildringer ikke altid har været den samme. I oplysningstiden blev det særligt for mænd og inden for borgerskabet udbredt at føre dagbog, og et ganske stort antal rejseskildringer og -romaner blev udgivet. I slutningen af det 18. århundrede skete der en vigtig ændring i opfattelsen af rejseskildringer. Tidligere blev de læst som autoriteter og øjenvidner, der udlagde virkeligheden, men sidenhen opfattedes skildringer i stedet som udtryk for den rejsende selv og dennes forudsætninger, kvalifikationer, ideer og fordomme (Harbsmeier 1993, 11). Det er også sådan, at jeg forstår kilderne. De rejsende bliver hermed til fortidige informanter, og deres ord tages for gode varer. Det vil sige, at jeg forstår deres beskrivelser, som skabt af forfatterne og som udsagn om, hvordan de opfattede og skildrede deres egne og andre verdener. Skildringerne er ikke udtryk for en identisk gengivelse af det fortidige, men for hvordan det blev opfattet, erfaret og formidlet i rejseskildringerne (ibid., 13-14). Rejseskildringerne såvel som denne artikel kommer altså et sted fra og fortæller specifikke historier om de forhold, de

indgår i. Få af skildringerne er skrevet af kvinder, bønder eller arbejdere. I stedet var forfatterne ofte forholdsvis privilegerede, elitære og tilhørende borgerskabet – og udgjorde den læsende og skrivende del af befolkningen.³⁾ Den tyske etnolog Wolfgang Kaschuba bemærker, at kunstneriske værker ligeså godt kan bruges til at belyse jernbanerejsens omformninger, da de begge indeholder et samfundsmæssigt blik på forandringer, og da rejseskildringer indeholder ligeså megen/lidt empiri som kunstneriske værker og fiktion (Kaschuba 2004, 24). At anskue rejseskildringer på linje med fiktion finder jeg ikke nyttigt, da vi i skildringerne får adgang til informanternes nedskrevne erfaringer og formidlinger af verden. Både rejseskildringer og deres forfattere er indlejret i en samtid. Beretningerne indeholder konventioner, blikke, nærvær, fravær og forventninger. Beskrivelser af eksempelvis romantiske landskaber, teknikafsky og -fascination indeholder indlejrede fordomme og forventninger, der er kulturelle udtryk for forholdet mellem mennesker og omgivelser som samfund, historie og ting.

At rejse med tog er en praksis, der tilegnes, indlæres og formes. Det er ikke noget alle kan eller altid har kunnet, selv om det kan synes banalt at læse en køreplan, finde stationen, købe en billet, nå toget til tiden, finde og indtage sin plads, få tiden til at gå og stå af i tide. Det vil i artiklens næste afsnit blive demonstreret ud fra forskellige kilder. I de følgende

I Vaggondören.



— Næ! her er nok inte Plads til en eneste Mo'rs Sjæl endnu, hva' Per Nilen?
— Ja! Ku' Do bare la'e Lejemet bli'e ydenfor, Moer Stine! saa ku' vi vel nok hitte en bitte Plads for Sjælen!

Det kan kræve sit at komme ind i toget, også når ryggen er lastet med et mindre flyttelæs (Efter Punch).

Forside til beretningen om
Søren Jæpsen. Anonym,
1859 (Bonden Søren Jæpsens
Hændelser paa Jernbanen, Kbh.).



afsnit undersøges andre praksisser, der ligeledes former og skaber togrejsen; den rejsende skal også forholde sig til andre passagerer, kontrollører, landskabet, lyde og vibrationer. Det er praksisser, der tillæres gennem kroppen, men som også involverer sociale koder og genstande, og som belyser jernbanerejsens formning.

DA SØREN JÆPSEN SKULLE MED TOGET – OG NÅEDE DET!

Et eksempel på én, der endnu ikke har lært at køre med tog, møder vi i beretningen om *Bonden Søren Jæpsens Hændelser paa Jernbanen* fra 1859, da jernbanen endnu var ny og først gradvis strakte sine arme ud i landet gennem 1860'erne. Her møder vi Søren Jæpsen, der bor i nærheden af Korsør. I fortællingen fremstilles den ny togrejsende karikeret. Beretningen befinder sig på grænsen mellem rejseskildringer, fiktion og instruktionslitteratur,⁴⁾ ved at anskue den som sidstnævnte, giver den os indblik i at ikke alle kunne køre med tog i første forsøg. Hovedpersonen Søren Jæpsen beretter for sin kone om sin første tur med jernbanen til København. Allerede før toget er afgang fra Korsør, har han tabt sin rejsekammerat, der ikke nåede toget i tide. At rejse med jernbane er dog ikke ligetil: da Jæpsen skal købe en billet, møder han nye udfordringer:

”Maa jeg bede om en Balliet?” sa'e jeg. ”Til hvad Plads Faer?” sa'e han. ”Ja, see, det er nu ligemeget!” sa' jeg ”bare jeg faaer een, som kjører lige til Kjøbenhavn” (...) ”Vil Faer have en til tredie Plads?” spurgte billetmesteren ”eller vil Faer kjøre paa anden Plads?”. ”Hvad for en kommer først?” spurgte jeg. ”De komme lige hurtigt!” sa'e han” (Anonym 1859, 2).

Det er billetsystemet og klasseinddelingen, der volder Jæpsen problemer. Han får købt en billet til tredje klasse, men problemerne er ikke ovre endnu. Det at gå ombord på toget er ikke så ligetil, som det lyder. Der er et hav af mennesker, og før Jæpsen går ind i toget, tager han sine sko af: ”Saa kom der en Offisær med en Snor om Huen og lukkede Døren op; jeg tog strax mit Fodtøj af, men han grinede saa smørgt af mig” (Anonym 1859, 2-3). Da han endelig er kom-

met inden for og har sat sig ned, erfarer han kort efter, at der er pladsbilletter, og at han har sat sig på første klasse.

”Jeg puttede Skankerne indenfor Døren og vilde smide mig ned, da den Offisær, som grinede af mig, greb mig I Kraven og trak mig ud. ”Har I Balliet til den Plads?” spurgte han. ”Javel har jeg ded!” sa'e jeg og tog i mit Buxehul. ”Ja men pinedød en feil Balliet” sa'e han, ”ded er en til tredie Plads” ” (ibid., 3)

Da toget har forladt stationen og er kommet i fart, viser Jæpsen igen ikke at kende til togets regler og normer, da han stikker hovedet ud af vinduet, og hans hat flyver væk:

”Jeg gav mig da til at raabe efter Kultøren, som da kom springende ned paa et Bræt ved Siden af Vognen. ”Hvad Satan skrider Du for?” spurgte han. ”Jeg har tabt min Hue” sa'e jeg. ”Ja, hvad Fanden kommer det mig ved!” sa'e han. ”Jeg vil ha'e den!” sa'e jeg. – ”Ja, saa ta'e den da!” skreg han og saa friste og grinede de Allesammen” (ibid., 4).

Det er kun kontrollanten, der må befinde sig uden for toget, og det gør han ved på et udvendigt gangbræt at bevæge sig fra kupé til kupé. Jæpsen er ikke den eneste, der finder på at stikke hovedet ud af vinduet. Det beretter den engelske håndbog *The Railway Traveller's Handy Book* fra 1862. Råd-givningsmanualen er uden forfatter og er opdelt i tre dele, der giver råd til før, under og efter rejsen. Der rådgives om, hvordan den rejsende kan få det bedste ud af rejsen, det vil sige at undgå problemer med billetter, afgangstider, personale, tasker, andre rejsende m.m. Den engelske håndbog for jernbanerejsende nævner og advarer imod at stikke hovedet ud af vinduet: ”The proper place for the head is inside, not outside the carriage, and so long as it is kept there, the chances

*I tog uden overgang mellem vognene,
bevægede kontrollanten sig fra kupé
til kupé på et udvendigt gangbræt
(Glaser/Neudecker s. 151).*



are that it will remain whole" (Anonym 1862, 72). Håndbogen og beretningen om Søren Jæpsen vidner om, at jernbanerejsen skal tillæres og tilegnes. Begge kan vi betegne som instruktionslitteratur til jernbanen. Etnologen Orvar Löfgren forstår instruktionslitteratur i forhold til, at jernbaneselskaber indledningsvis skulle socialisere, opdrage og instruere passagererne, der tidligere havde rejst med diligencer, til at blive jernbanerejsende med ordentlige jernbanemanerer (Löfgren 2008, 333). I dag kan Søren Jæpsen fremstå fremmed, ikke kun er 1850'erne lang tid siden, men også hans uvidenhed og manglende kunnen ud i jernbanerejser virker bundet i en anden tid. Som vist ovenfor beskrives Jæpsen af forfatteren med en fremmedhed, distance og i en slags parodi. Hermed markerer både den anonyme forfatter og de fleste potentielle læsere sig som nogle, der kan rejse med jernbanen – de har modsat Jæpsen tillært sig denne praksis og dertilhørende koder.

I rejseberetningerne er det ikke alt, der går som smurt, og ikke alle når deres tog i ro og mag. Efter at have kørt fra Southampton til London skal forsikringsmanden Luis Bramsen tilbage til Southampton med jernbanen. Selvom han kommer af sted tids nok fra hotellet, er turen til banegården fyldt med stress og jag, og han bliver forsinket et enkelt minut, og det ene minut er nok til, at toget er kørt:

"Jeg var paa Benene i rette Tid. Vi fik Kaffe, kom afsted, jagede alt hvad vi kunde, og vi vare komne tidsnok, uagtet jeg havde stolet paa, at mit Uhr – det eneste – var stillet 10 Minutter tilbage, hvis ikke et lille Uheld med et Led havde opholdt os det Minut, hvorom det drejede sig..." (Bramsen 1917, 98).

Ligesom Jæpsens rejsekammerat, der ikke nåede toget, må også Bramsen se sit tog køre til tiden. Jernbanerejsen er forbundet med en præcisering af tid. Men hvorfor har Bramsen stillet sit ur 10 minutter tilbage? At stille uret frem eller tilbage er normalt forbundet med at rejse på tværs af tidszoner, men i 1840, hvor Bramsen rejste, var tiden ikke standardiseret og inddelt i zoner. Tiden var i stedet lokal, og togene kørte efter lokale tider.⁵⁾ At tiden var lokal betød, at når klokken var 12 i London, var den små 10 minutter bagud i

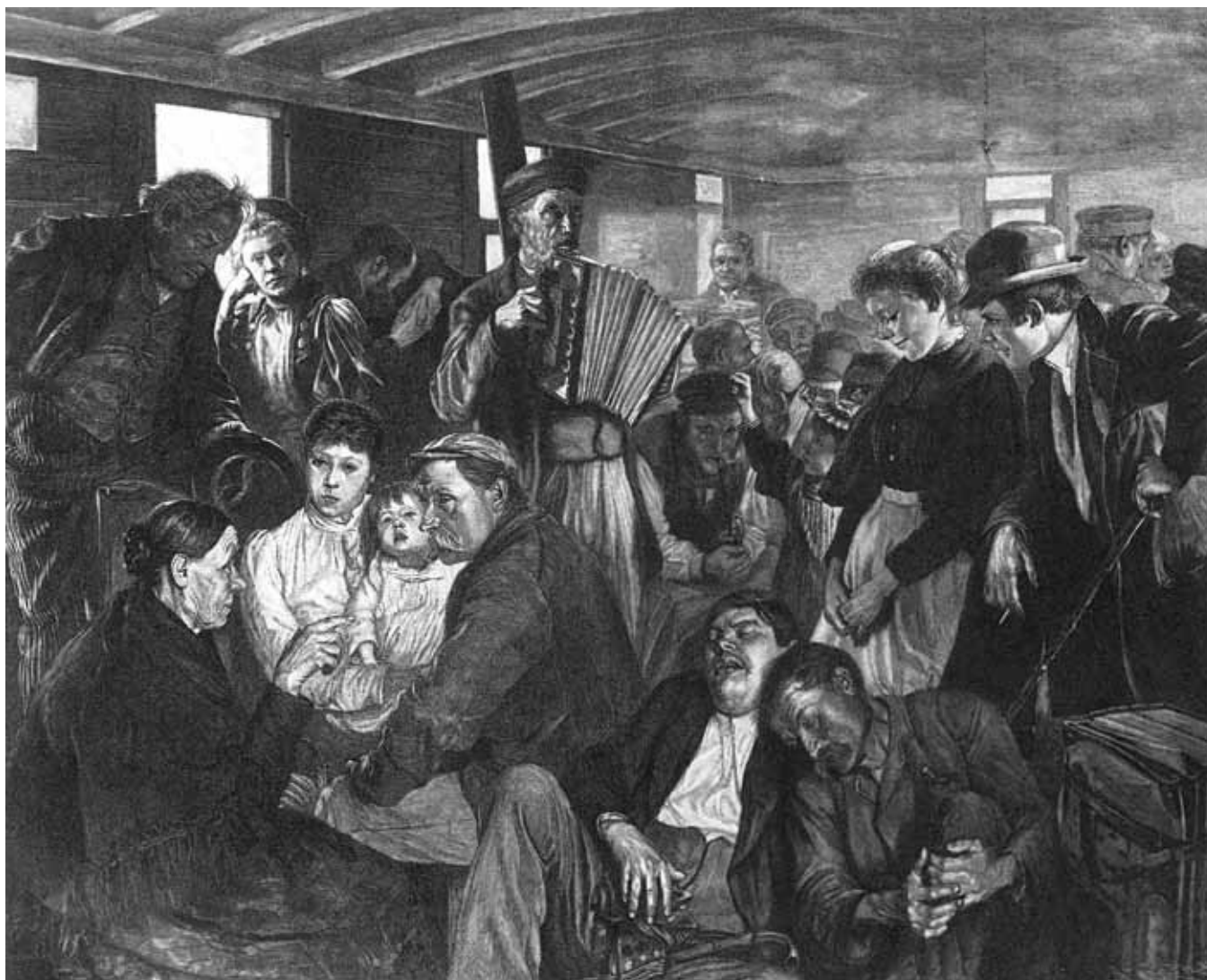
Southampton, der ligger vest for London. Derfor har Bramsen stillet sit ur 10 minutter tilbage, så uret går korrekt efter den lokale tid i London. Mens det i dag ofte er rejsende, der beklager sig over forsinkede tog, var det i 1800-tallet snarere de rejsendes opgave at lære at overholde togets afgangstid og at indstille uret korrekt. Teologen Adolph Peter Adler bemærker rammende i 1849, at tiden og toget gør noget ved de rejsende; de reguleres og disciplineres: *"Jernbanerne gjøre uhyre Fordringer til menneskets Punktlighed og Opmærksomhed. Man lærer Hurtighed, Orden. De opdrage os."* (Adler 1849, 6). Det er ikke blot et spørgsmål om at køre med toget, det skal gøres på en bestemt måde, der indebærer at tiden respekteres og omformes.

OMBORD (OG INDESPÆRRET) MED ANDRE PASSAGERER

Tiden ikke alene omformes med jernbanerejsen, hos Adler optræder den som en faktor, som den rejsende skal tage højde for. Det er ikke kun tiden den rejsende skal lære at tage hensyn til, men også andre passagerer, deres kroppe, blikke, lyde og kommentarer skal håndteres. Dette vidner beretningen om Søren Jæpsen også om. På Valby station stiger en anden bonde ombord, som Jæpsen forsøger at indlede en samtale med:

"'Hvor er Du fra?' sa'e jeg. 'Jeg er fra Valdby', sa'e han (...)'Naa, saa Du er fra Valdby, saa forstaar Du at gjøre i Ænder og Gjæs og udklække en forftræffelig Mængde Æg' sa'e jeg. 'Vi ere ikke Kammerater!' mente han." (Anonym 1859, 6)

Valbybonden afviser at tale med Jæpsen. Jernbanens massetransport inkluderer ikke nødvendigvis et fællesskab, samtaler kan afvises og medrejsende kan være irriterende. Beretningen om Jæpsen er ikke blot munter, men er et eksempel på én, der ikke har tillært sig jernbanerejsens praksis og sociale koder. Det bliver også tydeligt, da en medpassager brokker sig over hans lugte. Først er det hans pibetobak, der står under anklage, men det viser sig, at Jæpsen inden afrejsen har smurt sine støvler ind i tran for at beskytte dem mod vind og vej. Det får igen en medfart fra den anden og i øvrigt



cigarrygende rejsende, der brokker sig i et sprog med kolonial klangbund: "Grønlænder! sa'e han og hummede sig en god Alen fra mig, "Du stinker jo værre end en fordærvet Sælhund!" (ibid.). Med jernbanerejsen følger et uundgåeligt fællesskab med de andre rejsende og deres lugte, der hos Jæpsen ikke fremstår særlig morsomt. Anderledes bliver fællesskabet og samværet med de andre passagerer beskrevet på vej mod Paris i typografen Hans Peter Olsens rejsedagbog fra 1881:

"Her inde er det rigtig morsomt, vi har to lirendrejere herinde, som morer os alle for et par Pfennig, 4. Klasses vognene ere ud i eet, hvor der kan være vel over 100 mennesker, og hver vogn har sin portør. Her var flere i samme vogn som vi, der også talte dansk, de skulle også til Hamburg eller Altona." (Olsen 1975, 7)

Olsen rejser på fjerde klasse, hvor der ingen sæder og kupeer er, til gengæld er der en munter stemning. Om aftenen sover de på gulvet, men det er ikke noget Olsen brokker sig over. At rejse sammen med, tilpasse sig og håndtere andre

mennesker kendetegner ikke udelukkende jernbanen, også på skibe og i diligencer har de rejsende ikke været alene. Med jernbanen bliver det alligevel forandret, ikke alene bliver det mere udbredt at rejse, også flere mennesker forsamles på stationernes perroner, og i togene sidder mange rejsende samlet i de store åbne kupeer som hos Olsen på fjerde klasse, mens andre sidder i små lukkede kupeer, der er inspireret af diligencens indretning og opbygning. Teaterdirektøren Robert Watt rejste antageligt ikke på fjerde klasse på sin færd ned gennem Europa, derimod beskriver han en penibel situation:

"En af mine Gjenboer er ovenikjøbet en Dame, noget pas-sée, der smiler paa den mest udholdende Maade, hver Gang jeg kommer til at see paa hende. Hun kjender Prag irriterende godt og benytter enhver Leilighed til at udkramme sine Kundskaber. For at undgaae alle mulige Sammenstød med Øine, Ord o.s.v. trækker jeg en Bog op af min Reisetaske og blader i den: 'Ah, De læser Heine!' udbryder hun" (Watt 1866, 83)

At læse er hos Watt ikke kun tidsfordriv, en måde at få ventetiden på stationer og i tog til at gå på, det er en måde

*På fjerde klasse var der ikke altid siddemulighed
(Eugen Urbans maleri fra 1900, gengivet efter Glaser/
Neudecker s. 187. Original i Verkehrsmuseum, Berlin).*

at distancere og håndtere de andre rejsende, som dog mislykkes og medfører flere kommentarer. At man overhovedet kan læse ombord på et tog, fremstår hos Watt som en selvfølge.⁶⁾ Anderledes er det i forfatteren Just Mathias Thieles rejsebeskrivelse, der i en række replikker, beretter om indtryk og stemninger, og om den gradvise tilegnelse af jernbanerejsen. Her er det ikke givet på forhånd, at man kan læse på toget:

"Se til din Nabo; han læser Aviserne!" – "Og den anden Herre læser i en græsk Bibel og bruger ganske roligt sit Lexicon!" – "Jeg vil prøve, om jeg kan læse!" – "Meget godt! Det gaaer meget godt!" – "Man maatte ogsaa kunne skrive!" – "Jeg vil prøve det og reise denne Time et Monument i min Erindringsbog!" (Thiele 1837, 154)

Thieles replikker emmer af en nærmest barnlig forundring over, at der er rejsende, som læser og skriver, at det rent praktisk er muligt på toget, trods dets fart, lyde og rystelser. Den engelske håndbog for jernbanerejsende skriver også, at *"he who rail may read"*, men i den fremgår det også, at læsning på toget kan forårsage synsskader (Anonym 1862: 65-66). For historikeren Schivelbusch er bøger og læsning ikke kun en måde at skabe afstand til og håndtere andre rejsende, det relateres også til rum, som en måde at håndtere den hastigt forbigående verden uden for togvinduet (Schivelbusch 1977, 62-64).

Bøger er ikke den eneste genstand, som jernbanerejsende kan få tiden til at gå med eller bruge som afskærmning og beskyttelse overfor de andre rejsende. Ifølge den svenske etnolog Tom O'Dell er genstande og ting med til at omforme ellers upersonlige og overfyldte tog og rum til private sfærer, men også som en direkte måde at tilegne sig en plads på. Har man ikke pladsbillet, kan det ske ved en venten på perronen, hvor der dannes kø foran toget, og ved arme, albuer samt tasker, der måske tages i brug for at komme først ind i toget. På toget bliver de private sfærer i dag formet ved, at de rejsende kigger ud ad vinduet, taler i telefon, lukker øjnene, slår armlæn ned og placerer ting som kaffekopper, øldåser, bærbare computere, bøger og tasker på sæder og borde uden, at de nødvendigvis tages i brug. Det er altså en række

forskellige genstande eller materialiteter, der har varieret over tid, men har været med til høfligt at ignorere andre rejsende og derved skabe en hjemliggørelse i stedet uden sted – toget (O'Dell 2009, 90-91). I forfatteren Valdemar Vedels rejseberetning er der ikke skabt en privat sfære, og samværet med de andre rejsende er ikke frivilligt. Dette understreges i beskrivelsen af eksprestotoget, der holder ved en station, så de udmarvede passagerer kan få mad:

"Ekspressen er ekspederet; der er en Løben og Ringen og Raaben og Piben paa Perronen, Opvartere løbe geskæftig ned langs Vognrækkerne og skyde Bakker med anrettede Maaltider ind til Kupé-Fangerne, og imedens staar forrest ude det vældige Jernuhyre og pruster som en Jættehingst, der ikke er til at holde Styr paa af Utaalmodighed." (Vedel 1892, 201).

Det ufrivillige samvær med de andre rejsende understreges her med beskrivelsen af tiden i kupéen som et fangenskab, mens jernbanen er et uhyre, der utålmodigt vogter. Jernbanen er det nye og det fremmede, der hos Vedel er umenneskeligt, mens det i andre af rejsebeskrivelserne optræder i lignende metaforer som dyr, djævl og kometer. Det afhumaniserende ved jernbanerejsen beskriver også den franske filosof, teolog og historiker Michel de Certeau i sit værk om hverdagslivets praksisser. Som hos Vedel udlægges jernbanerejsen også her som en rejsende indespærring:

"En rejsende indespærring. Stillesiddende indeni toget, ser stillestående ting passere forbi. Hvad sker der? Intet bevæger sig indeni eller underfor toget. Den uforanderlige rejsende er indsat i dueslag, nummereret og reguleret i togvognens net, der udgør den perfekte virkeliggørelse af et rationelt Utopia. Kontrol og mad bevæger sig fra dueslag til dueslag: "Må jeg se kort eller billet?" "Sandwich? Øl? Kaffe?..." Kun toilettet udgør en flugt fra det lukkede system." (egen oversættelse efter de Certeau 1984, 111)

Toget udgør for de Certeau rammerne for en indespærring i bevægelse, der udgør et system, hvor alting har sin plads. De rejsende er fastgjorte og indtager hver sit dueslag eller lille celle, der nummereres, reguleres og kontrolleres. Der er en kløft mellem den rejsende og verden udenfor; mellem cel-



lerne bevæges mad og kontrol, og toilettet udgør den eneste flugtvej (ibid.). Den engelske håndbog bemærker også, at togrejsen kan forekomme som indespærring i et fængsel, men det modsiges imidlertid af den personlige frihed, at den rejsende både kan slappe af, indlede samtaler, læse, spille kort og skak, ryge, fundere og sove på toget (Anonym 1862, 62).

Det at håndtere medrejsende, købe billet og læse på toget, at orientere sig i landskabet uden at stikke hovedet ud af vinduet, er eksempler på nogle af de praksisser og systemer, der former jernbanerejsen, og som den jernbanerejsende skal lære og tilegne sig. I det næste skal vi se nærmere på lyde, sus og vibrationer som andre praksisser, der også går i kroppen på de rejsende.

LYDE, VIBRATIONER OG SUS I KROPPEN

"Aah! hvor jeg nu er træt, længes mod Stilhed og Hvile. Jeg læner mig tilbage og prøver at sove, men mit Hovedgærde ryster hvert Blund af Øjnene. Jeg forsøger at spise lidt, men føler mig utidig og uden Appetit. Toget forekommer mig at hamre og ryste vildere end nogensinde." (Vedel 1892, 205)

Vedels fremstilling af en hård færd på jernbanen, modsiges ikke alene dele af jernbanelitteraturens beskrivelse af togrejsen som en ensidig behagelig rejseform. Det er ikke kun de andre medrejsende, eller det nye system omgiver jernbanerejsen, der dræner Vedel for energi på toget. Også jernbanens hjul, stempler og skinner skaber fart, larm, vibrationer og sus, der via hovedgærdet går igennem kroppen på Vedel. Han er ikke en person, der upåvirket blot er indsat i togkupéen. I stedet vidner udsagnet om, at den togrejsendes krop og erfaringer er sat i forbindelse med toget. Når jeg kører med toget, kan jeg ikke skelne om det er toget, der vibrerer, bordet der bævrer, blyanten, der skælver på notesblokken eller min hånd, der ryster. I stedet er det forskellige elementer, der kombineres og smelter sammen. For geografen David Bissel er det netop vibrationer, rystelser og skælven, snarere end samtaler eller storslåede landskaber, der kendetegner og gennemsyrrer den kropslige erfaring af at

sidde i et tog i bevægelse. At tænke i vibrationer er en måde at forstå, hvordan krop, omgivelser, genstande og bevægelse arrangeres (Bissel 2010, 479). Vibrationer er for Bissel ikke fysiske svingninger og noget, der blot skabes af et tog sat i bevægelse, som den rejsende herefter blot erfarer. I stedet skal vi tænke vibrationer som begivenheder, der forbinder og skærer igennem genstande, herved bringes eksempelvis genstande som krop, sæde og skinner i forbindelse på en ny måde, der forandrer, forøger og reducerer vibrationer (Bissel 2010, 480-482).

Jernbanerejsen går i kroppen som vibrationer og følelser af ubehag og indespærring, men den kan også som en stimulans virke opkvikkende. Ifølge håndbogen til jernbanerejsende begynder det opkvikkende allerede på stationen, i venteværelset og på perronen, hvor den rejsende mærker rejsens sus, og selve jernbanerejsen beskrives som en renselse:

"being whirled through space at the rate of thirty of forty miles an hour is most pleasurable in its effects. To the overwrought brain, or the over-strained mental faculties, to the toiler who has sunk into a state of exhaustion, this rapid locomotion acts as a most agreeable fillip." (Anonym 1862, 19)

Hvordan ens krop reagerer på jernbanefærden er ikke givet på forhånd. Thorvald Petersen fokuserer i sin rejsedagbog fra 1837 hverken på indespærring eller stimulanser. I stedet omtales afstanden, tiden og vejtrækningen i toget, der:

"fører fra Leipzig noget over 1 1/3 Miil fra Staden. Den Vei tilbagelagde vi i 15 Minuter og toge efter et Qvarteers Ophold strax tilbage igjen. Den, der ikke har reist med Dampvogn tror i Almindelighed, at man skyder en saa stærk Fart, at det neppe er muelig at trække Veijret; dette er dog langt fra Tilfældet, thi vel kjører man hurtigt, men Bevægelsen er ret jevn og behagelig, uden at Aandedrettet i mindste Maade generes." (Petersen 1837, 41-42)

Petersen er ude på en togtur, der viser sig at være en behagelig oplevelse uden vejtrækningsproblemer. Det er en fornøjelsens togtur, hvor han kører med toget for at prøve den nye teknik og ikke for at blive transporteret fra A til B. For Petersen er det i toget, han finder ud af, at han alligevel ikke

*Forsøg på at sove på den østrigske Kaiserin-
Elisabeth-Westbahn (Glaser/Neudecker s. 29).*

som frygtet før afgangen taber vejret på grund af den høje fart. I det han skriver om dem, der ikke har kørt med tog, markerer han sig samtidig som en der kan og har erfaret jernbanerejsen. Frygten for at tabe vejret kan som hos Schivelbusch tolkes som psykologisk angst for kollision eller indespærring (Schivelbusch 1977, 75-76, 117-118), men jeg finder det mere relevant at forstå beskrivelsen som et indblik i en tillæring. Det betyder, at det at køre med tog anskues på linje med eksempelvis svømning eller cykling, altså noget der gradvis læres og optages i kroppen. Efter at toget har sat i gang, indfanger Thiele indtryk og replikker, der farer igennem kupeen, og som næsten minder om en tur med rutchebanen i Tivoli:

"Det gaaer raskt!" - "Vel raskt!" - "Nu! det er lidt for galt!" - "Det er grueligt!" - "Ingen Fugl kan flyve hurtigere!" - "Det gyser næsten i mig!" - "Luk Øinene! ellers holder Man det ikke ud!" - "Naar Man kun ikke seer, gaaer det bedre!" - "Saa føler Man næsten ikke Farten!" - "Prøv engang at holde Haanden lidt udenfor Vinduet!" - "Hvilken Modstand af Luften!" - "Jeg vil dog see ud!" (Thiele 1837, 154)

Det fremgår ikke, hvem der siger hvad hos Thiele, men det er interessant at fornemme den gradvise kropslige tilegnelse af togrejsen; hvordan farten håndteres og erfares med både hænder og øjne, og hvordan jernbanerejsen fremkalder en fascination af det mulige, men som også gyser og suser i kroppen. Også Robert Watt beskriver, hvordan jernbanerejsen går i kroppen, men hos Watt er det ikke kun forbeholdt selve jernbanerejsen, det forbliver i kroppen efter ankomsten:

"Strax efter Ankomsten til en fremmed By, naar man nogenlunde er bleven installeret i sit Hotel og troer at kunne finde lidt Ro ovenpaa et Dampskibs Sittren og Rysten, eller med et Lokomotivs Brusen endnu i Hovedet, begynde først ret Visiterne." (Watt 1866, 43)

Lyde er også en variant over vibrationer og en anden kropsliggjort erfaring af jernbanerejsen. Toget har sine egne lyde – der er hjulenes tærsken og dampfløjten. Det er nye lyde, der skærer igennem landskabet, igennem byer og kroppe, og som indikerer tidens og togets planmæssige gang.

"Naar man sidder en hel Dag og en hel Nat i Træk i en Jern-



banevagon og hører paa den uafbrudte Takt af Maskinen og Hjulenes Rullen henad Skinnerne, saa véd man noget om alt det, denne "uendelige Melodi" har at fortælle, saa vel "Bum-meltoget"s gemytlige Svada, der gaar paa Melodien "så lunta vi så småningom", som Eksprestogets febrilske Rysten: to korte og en lang Tone, der forpustet fremstøder sit: „det gaar frem, det gaar frem" " (Vedel 1892, 198)

For Vedel er togets rytmer musikalske, og der er forskel på ekspres- og bumletog. De ikke bare lyder forskellige, de kører også med forskellige hastigheder. Den jernbanerejsendes håndbog beskriver ligeledes togets lyde som musikalske:

Jernbanerejsen beskrives ofte i over- og underjordiske vendinger, her i en tegning fra 1884 er det med ild, damp, vinger og guden Merkur, der indfanger jernbanens bevægelse (Glaser/Neudecker s. 130).

"Trivial as it may appear, we yet think it is worth recording, that the noise made by the train in its journey will accommodate itself to any tune, whether lively or sad, so that if a passenger choose to hum any of his favourite airs, he will find an accompaniment ready made." (Anonym 1862, 67-68)

Håndbogen foreslår en række aktiviteter, der kan få rejsetiden til at forløbe let. På toget kan man reflektere, bygge luftkasteller, og togets lyde er som et transportabelt karaokeanlæg, der kan akkompagnere hvilken som helst sang. Anderledes er lydene hos Søren Jæpsen, her er togets lyde ikke musikalske, men i stedet forstås lydene i forhold til gårdens dyr. Togets indledende fløjte hviner og skriger værre end orner, og når toget først er kommet i fart, lyder det som gæs *"og endelig sa'e den hyp – hyp – hyp, og begyndte at puste og stone og hvæse li'som en Gase, men saa det Lav møjet højere."* (Anonym 1859, 3). Lydene er ikke musikalske, men dyriske. Også den rejsende Adler bemærker togets pusten og hylen, der ikke beskrives som forvrængede lyde fra gården, men direkte djævelske:

"Jeg finder at Locomotivets stønnende Pusten og hvinende Hylen er som jeg kan tænke mig en stærk Djævels Arrighed, der mod sin Villie maa gjøre Tjeneste. Disse gennemtrængende Hyl vidne paa eengang om Styrke og Afmagt. Det er en bundet Magt, der skaffer sig Luft. Det er en fortvivlet Magts Anstrængelse, hvorover man paa engang leer og ængstes." (Adler 1849, 2-3)

Som tidligere omtalt beskrives jernbanen ofte med sproglige billeder, der trækker på det fremmede, på det over-, under- og ikke-jordiske, som kometer, dyr og uhyrer, og her hos Adler det djævelske. Togets lyde berører ikke kun de rejsende ombord på toget, også udenfor toget kan toget og dets lyde virke som viserne på et ur:

"Dampvognen gaar 2 Gange frem og tilbage i Døgnet, efter bestemte Klokkelæt, hele Aaret igjennem, og standser visse Steder, underveis. – for at modtage, og læsse af. – Foruden disse Turer gjør den naar det behæves Extraturer, i Mellemtidene, og den gaaer da hele Turen uden at Standse. (...) Undertiden naar den gaar, skriger den, og gjør Allarm. – Undertiden saa høit at man høre det ind til Kjøbenhavn. – " (Jensen 1962, 103-104)

Hans Peter Jensens beskriver i sin soldaterdagbog fra 1849 jernbanen ud fra dens fysiske egenskaber som størrelse, trækraft og fart, men den beskrives også i forhold til dens rytmer som visuel fremtræden og lyde i landskabet. Når toget kører forbi, og lydene udsendes, sker det på bestemte tidspunkter og i rytmer, der markerer tidens gang uden for toget.

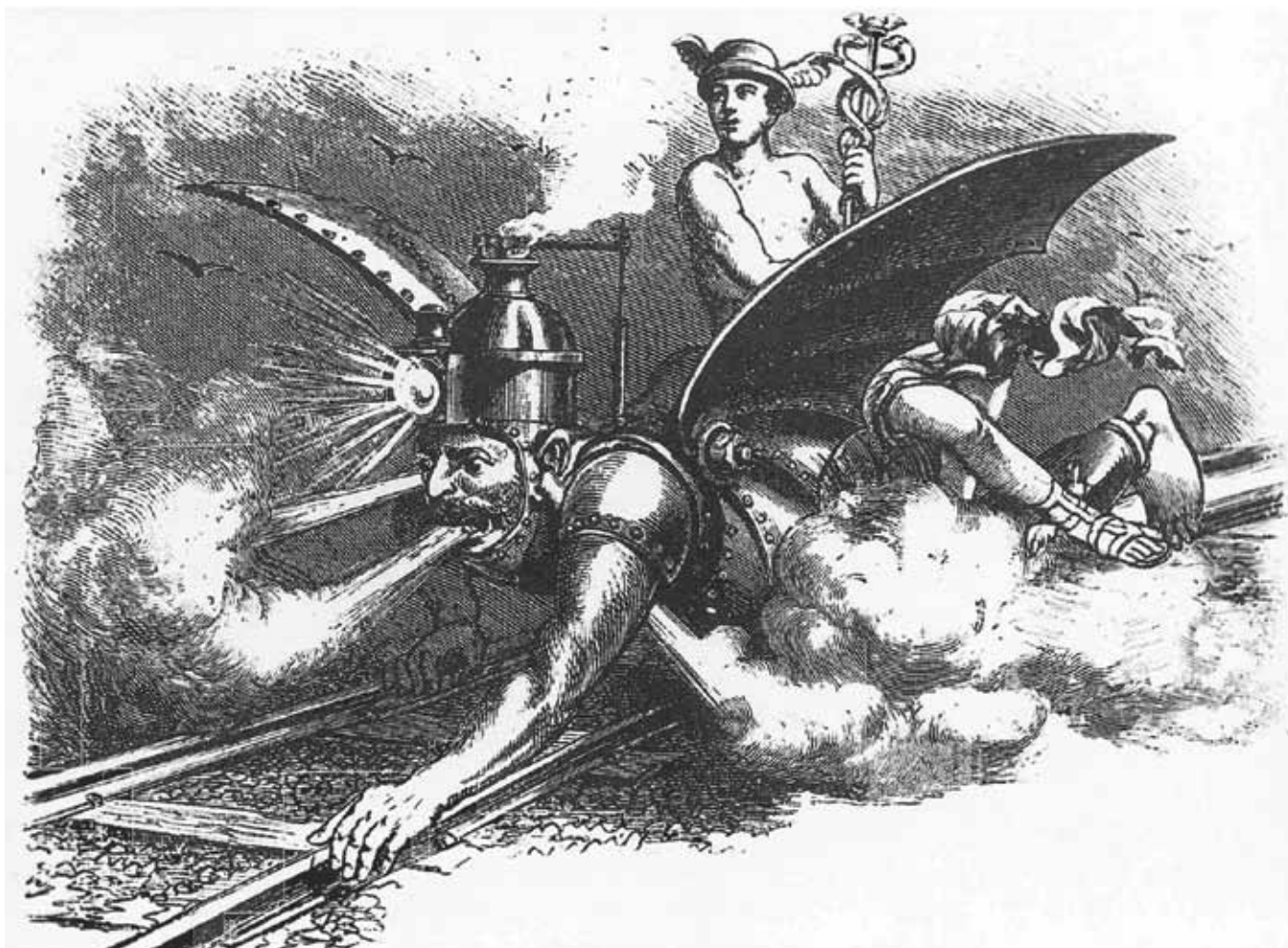
NYE BLIKKE PÅ (DET FORANDREDE) LANDSKAB

Med sin fremfærd og sine lyde fremtræder toget i landskabet nærmest som viserne på et ur, men jernbanen sætter også andre aftryk såsom master, skinner, bygninger, tunneller, broer og viadukter. Herved omformes landskabet, samtidig med at nye steder skabes. Også Adler beskriver forandringer udenfor toget:

"Man gjennemløber paa Jernbanerne Jorden som over et Landkort. Menneskene have saa at sige gjort Vold paa Jorden, omskaaret Jorden. Det Høie er sløifet, det Lave opfyldt, og paa det jævne Terrain løber den frygtelige Ildkugle, som en Comet, der drager Alt som en Hale bag efter sig." (Adler 1849, 5).

Adler beskriver en omformning af landskabet. Mennesket har gjort vold mod Jorden, de har omskåret Jorden. Omskæring referer på en side til et overgangsritual, såvel som det at skære langs eller rundt om noget, men beskriver også skrædderens omformning af klæder, hvor der skæres og sys. Som en skrædder, der syr klæder til, giver jernbanen landskabet et nyt snit. Adlers beskrivelse sitrer af forandring, der understreges med ord som vold, omskåret, sløjfet, opfyldt, ildkugle og komet. Der sker noget med Jorden, men med jernbanerejsen – der hos Adler beskrives som det at løbe hen over et landkort – sker der også noget med blikket, der beskuer landskabet og erfarer jernbanerejsen.

I det næste vil jeg undersøge dette blik som en praksis, der både formes af jernbanerejsen, men som også er med til at forme jernbanerejsen som noget 'nyt'. Nye rejseformer generelt og jernbanerejsen specifikt fordrer ifølge Löfgren en 'sansernes omskoling' (Löfgren 1992, 184), hvor også forskellige rejseformer kombineres og revurderes i forhold til



hinanden (ibid., 69). Det er et andet blik på landskabet, der ikke er det samme som hos den vandrende eller den, der rejser med diligence. Blikket hos den jernbanerejsende er ikke 'guddommeligt' og løsrevet fra omgivelser og tid, i stedet er det en kropslig praksis, der formes i forhold til omgivelser. Bevæger man sig til fods eller med hest, bevæger man sig ikke kun med en anden fart, men også på en anden måde (eks. Ingold 2007). Ens krop og sanser er aktive på en anden måde end på jernbanen, dette kan demonstreres ved at se på Barfods beskrivelse af landskabet fra en tur med diligence:

"Pisken knaldede, Kusken jodlede, han sporede dyrene med Sang og Tiltale; saa fløj han ned, mens Hestene vare i Trav, stod paa Vogntinet og talte med de Rejsende, plukkede Jordbær og Alperoser langs vejen, sang og entrede op igjen paa den høje Buk. (...) Landskabet blev større og større. Alpernes Uendelighed, deres vekslede Skønhed og Storhed løftede det ene Billede efter det andet frem for os. (...) Spidsen af de store Graner rage op langs Rækværket, Jordbær og Blaabær myldre i Grønsværet." (Barfod 1861, 185-186)

Omgivelserne er nære hos Barfod. Landskabets flora og fauna beskrives nærgående og fremstår som en række kontinuerlige indtryk og detaljer. Hestene foran vognen er med

i beskrivelsen, og kusken plukker alperoser og jordbær. Anderledes er det med blikket fra jernbanen. Schivelbusch anvender termen panoramisk til at beskrive en ny blik-teknik. De nære detaljer i forgrunden, som vi så hos Barfod, er ikke længere tydelige, de er med jernbanens fart blevet utydelige og flygtige. I stedet stilles der, ifølge Schivelbusch, skarpt på horisonten og det store panorama. Det er ikke blot en ny måde at se på, det er også en måde at håndtere de nye og flygtige indtryk, som erstatter diligencens og vandreturens blik på det nære (Schivelbusch 1977, 55). Ifølge Schivelbusch er det et flygtigt panoramisk blik, der udvisker og bortretoucher forskelle, og det udgør den eneste mulige erfaring under rejsen, da forgrunden er utydelig (ibid., 62). At panoramaet og derved synet udgør den eneste erfaring af jernbanerejsen, er dog ikke fyldestgørende, når andre kropslige praksisser som vibrationer, lyde, samværet med andre mennesker, svimmelhed og læsning medtænkes. I de rejsebeskrivelser, jeg har arbejdet med, er der også eksempler på den panoramiske blik-teknik som i Frederik Frederiksens rejse-dagbog fra 1871:

"Det begyndte nu at blive mere bakket, navnlig kom vi over den dybe Göltzelthal, over en lang Bro med fine Buerækker

Landskabet er forandret, broer og viadukter er skudt op. Her ved Carlsbergbryggeriet i København. Akvarel ca. 1847 af H.G.F. Holm (Danmarks Jernbanemuseum).

over hinanden. Ved byen Hof måtte vi skifte Vogn, her er Grændsen mellem Sachsen og Bayern. Man kan herfra se Fichtelgebirge, dog kun i klart Vejr, det var meget tåget da vi körte her, så at vi ikke så ret höje Fjelde, de vare alle tæt skovklædte, og da Sneen lå i Granernes Grene, var det meget smukt. I byen Barnberg spiste vi. Kom til Nyrnberg, hvor vi kun holdt 5 min., så at vi kun så nogle enkelte Huse og Kirketårne." (Frederiksen 1871, 5-6)

Hos Frederiksen er der fokus på panoramaet, der udgøres af broer, sneklædte grantræer, huse og kirketårne i det fjerne. Ligeledes fremstår landskabet hos Watt som en billedbog, der bladres igennem: "Alt gaar i en Fart. Man farer forbi Bjerger, Slotte, Smaabyer og det berømte Arcole, som bladede man igjennem en Billedbog, og Reiseselskabet forandrer sig paa samme Maade." (Watt 1866, 222). I de rejsebeskrivelser, jeg har arbejdet med, er der imidlertid også andet end panoramiske udsigter. I rejseberetningerne møder vi ikke udelukkende panoramiske landskabsbeskrivelser, i stedet er der også fokus på den flygtige forgrund, der ifølge Schivelbusch burde være bortretoucheret, men ikke er det fuldstændigt. Udover at det vidner om, at der er flere sameksisterende blikteknikker, fortæller det særligt om to aspekter. At der ikke udelukkende er rendyrkede panoramaer at finde, fortæller på én side om, at beretningerne er blevet til i en formativ tid, hvor der både trækkes på elementer fra diligencerejsen, som Barfods beskrivelser af de nære detaljer i forgrunden viser. På den anden side belyser det også, at de landskaber, der beskues fra jernbanen, er fascinerende og fremstår forvrængende og ikke fuldkommen genkendelige. I Thieles replikker får vi indblik i, at det panoramiske overblik på landskabet gradvist tillæres, og at det fjerne er tydeligt, mens det nære er utydeligt og under forandring:

"de fiernere Gienstande kan Man dog see ganske tydeligt! – "Men, see ned paa Veien!" – "Hu! Det er rædsomt!" – Veien seer ud som et Rokkehjul i Fart! – "Og see Grøftekanten!" – "den ene Plante sluger den anden!" – "Det gaaer i Et!" "Ha! der fløi et Huus forbi!" – "Hver lille Steen paa Veien viser sig som en Stribe!" [Thiele 1837, 154-155]

Forgrundens detaljer og farvenuancer, som vi så beskrevet fra Barfods diligence, beskrives ikke. I stedet er de nære detaljer utydelige og uadskillelige, planter sluger hinanden og huse flyver forbi, mens tingene i det fjerne anderledes og tydeligt kan erfares. Ligeså vidner replikkerne om, at det flygtige landskab ikke forbliver flygtigt, men at det kan håndteres og tillæres. Vender vi tilbage til Barfod, der nu beskriver landskabet fra jernbanen, er det ikke blot et nyt landskab, der er også nye elementer i det:

"Hamborg og Harburg laa bagved mig, eller rettere foran mig, thi jeg sad baglæns i Banevognen. Det suste, det bruste. Ledstolper og Signalstænger fore os forbi som gulhvide Skygger (...) Togets snøftende, sitrende, larmende Slange snoede sig hurtig langs Jernskinnerne henover Lyneborgheden – – Heden? Ja, hvor er den? Jeg ser den jo ikke? Hvor er Drengen, som gaar i Lyng til Knæet, vogter sine Faar og skær Skalmeyen ved Tørvemosens Elletrunter? De smalle Vognspor i det hvide, forbrændte Sand, hvor Hugormen fryder frem mellem Gyvel og Pars? Hvor ligge Øerne, de lave uendelige, lysegrønne Øer af Egekrat i det sorte Lynghav? (...) – Hvor er det? Jeg ved det ikke, vi fare jo dog hen over Lyneborghede?" (Barfod 1861, 1-2)

Der er sket noget med landskabet, og med Barfods rumlige orientering, detaljerne i landskabsbeskrivelsen fra diligen- cen er nu væk. Lyneborg Hede, som han kører igennem, og som han regnede med at se, er der ikke, og dog er det Lyneborg Hede. Derudover er der forvirring. Hamborg, der egentlig ligger bag ham, er foran ham. David Bissel bemærker, at der er forskel på at sidde og køre forlæns og baglæns i toget. Ikke kun ved at nogle får svimmelhed af at køre baglæns, men også ved den måde landskabet fremstår på. Forlæns angribes man nærmest af landskabet, mens det baglæns i stedet flyder væk fra én (Bissel 2009, 45- 46). Hos Barfod er hedens flora og fauna ugenkendelig, noget er gået tabt, men til gengæld har noget nyt meldt sig uden for vinduet, det er telegrafpæle og -tråde. Telegrafens pæle og tråde bliver til 'noget' mellem toget og landskabet, mellem den rejsende og verden (Schivelbusch 1977, 32-34). Men der er mere end beskueren og landskabet, og pæle og tråde, både tog, kupé, dets



passagerer og vinduer. Alle medierer landskabet og rummet. Sæder, paneler, gardiner, bagage og passagerer kan alle blokere og forhandle synet. Den rejsende er ikke en alvidende tilskuers afkoblet fra verden, der erfarer landskabet alene eller på én måde. I stedet er der tale om visuelle praksisser (Bissel 2009, 56). Tingene er ikke kun det, der ses, men er aktivt med til at skabe det, der ses.

AFSLUTNING

Jeg har i denne artikel undersøgt jernbanerejsen som andet end transporten fra A til B, hvor den rejsende blot stiger ombord på toget, for at lade sig transportere. I stedet har jeg søgt at bringe jernbanerejsen som fænomen i tale, ved at belyse en række små, hverdagslige og næsten usynlige forgreninger. Der er eksempelvis det at købe billet, overholde tiden, finde og indfinde sig på sin plads, håndtere andre rejsende, lyde, vibrationer og det flygtige landskab. Disse elementer udgør praksisser, som den rejsende tillærer sig, for at kunne køre med tog. Hermed formes jernbanerejsen. Det at køre med tog er ikke givet på forhånd, det er ikke noget, alle kan eller altid har kunnet, jernbanerejsen er med andre ord ikke faldet ned fra himlen. I stedet er den formet over tid, og i en særlig formativ tid. Det er ud fra rejseberetninger og håndbøger fra midten og slutningen af 1800-tallet, at jeg har undersøgt denne formning og tillæring af jernbanerejsen kulturhistorisk. I rejseskildringerne er det mennesker, der skriver og beretter, men jernbanerejsen formes også på andre måder.

Jernbanerejsen er ikke løsrevet fra det omkringliggende samfund, den både formes af og omformer det, ved at den sætter sine aftryk og forandrer fysiske og kulturelle landskaber. At kunne køre med tog er ikke blot et spørgsmål om mental indlæring eller tilegnelse af nye kulturelle normer, jernbanerejsen formes også gennem og går i de rejsendes kroppe. Det sker ikke kun ved at landskaber og mennesker beskues, men også gennem lugte, lyde og vibrationer. Den jernbanerejsende er ikke upåvirket af og løsrevet fra toget, i stedet er det gennem kroppen at den jernbanerejsende væves sammen med og påvirkes af omgivelser, landskaber og ting.

UTRYKTE KILDER

Frederiksen, Frederik. 1871. *1861-1873, Breve og Rejsedagbog*. Rigsarkivet. Pakkenummer: RA-136.

Petersen, Thorvald. 1837. *Rejsedagbog fra Tyskland og Østrig-Ungarn 1837*. Rigsarkivet. Pakkenummer: 03820.

TRYKTE KILDER

Adler, Adolf Peter. 1849. *Optegnelser fra en Reise*. København: A.C. Reitzel.

Anonym. 1859. *Bonden Søren Jæpsens Hændelser paa Jernbanen*. København: Herdahls Bogtrykkeri.

Anonym. 1862. *The Railway Traveller's Handy Book*. Bath: Adams & Dart.

Barfod, Hans Peter. 1861. *Efter en Rejse*. København: K. Schönberg.

Bramsen, Luis. 1917. *En københavnsk Købmands Ungdomshistorie: Optegnelser af Luis Bramsen 1819-44*. Bind XXVI i serien *Memoirer og Breve*, red. Julius Clausen & P.Fr. Rist. København: Gyldendal.

Jensen, Hans Peter. 1962. «En jysk bondekarels beskrivelse af København 1849-50». I: *Historiske meddelelser om København*. Ved Eduard Nissen. S. 100-153.

Olsen, Hans Peter. 1975. *To typograferes Pariserfærd 1881*. Ved Bernhardt Jensen. Århus: Bogtrykskolen.

Thiele, Just Mathias. 1837. *Breve fra England og Skotland: 1836*. København: Paa Forfatterens Forlag.

Vedel, Valdemar. 1892. *Fra Italien: Indtryk og Stemninger fra en Rejse*. København: Philipsen.

Watt, Robert. 1866. *Igennem Europa: Reisenotiser*. København: Kristian Visings Forlag.

LITTERATUR

Balle-Petersen, Poul. 1976. «De nye byer». *Arv og Eje*. S. 69–92.

Bissell, David. 2009. «Visualising everyday geographies: practices of vision through travel-time». *Transactions of the Institute of British Geographers* 34 (1). S. 42–60.

— 2010. «Vibrating materialities: mobility–body–technology relations». *Area* 42 (4). S. 479–486.

Carter, Ian. 2001. *Railways and Culture in Britain: The Epitome of Modernity*. Manchester: Manchester University Press.

de Certeau, Michel. 1984. *The Practice of Everyday Life*. Berkeley: University of California Press.

Dinhobl, Günter, red. 2004. *Eisenbahn/Kultur = Railway/Culture*. Innsbruck: Studien Verlag.

Eriksen, Trond Berg. 1999. *Tidens historie*. København: Tiderne Skifter.

Freeman, Michael J. 1999. *Railways and the Victorian Imagination*. New Haven, Conn.: Yale University Press.

Glaser, Hermann & Norbert Neudecker. 1984. *Die Deutsche Eisenbahn: Bilder aus ihrer Geschichte*. München: Verlag C.H. Beck.

Harbsmeier, Michael. 1993. «Rejsebeskrivelsers grænseløse nytteværdi». *Magasin fra det Kongelige Bibliotek*. 8 (3). S. 7–16.

Hobsbawm, Eric J. 1999. *Industry and Empire*. London: Penguin Books.

Højrup, Thomas. 2003. «Fra erindring til erfaring i Danmarks kulturarv og kulturmiljø». I: *Kulturmiljø mellem forskning og politisk praksis*, red. Nicolai Carlberg & Søren Møller Christensen. København: Museum Tusulanums Forlag. S. 131–172.

Ingold, Tim. 2007. *Lines: A Brief History*. London: Routledge.

Kaschuba, Wolfgang. 2004. *Die Überwindung der Distanz: Zeit und Raum in der europäischen Moderne*. Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch-Verlag.

Landes, David S. 1983. *Revolution in Time: Clocks and the making of the modern World*. Cambridge, Mass.: Belknap Press of Harvard University Press.

Löfgren, Orvar. 1992. «Landskabet». I: *Den nordiske verden*, red. Kirsten Hastrup, Brit Berggreen & Orvar Löfgren. København: Gyldendal. S. 107–190.

— 2000. «Technologies of togetherness: flows, mobility, and the nation-State». I: *The Ends of Globalization: Bringing Society back in*, red. Don Kalb. Lanham: Rowman & Littlefield Publishers. S. 317–330.

— 2008. «Motion and emotion: learning to be a railway traveller». *Mobilities* 3. S. 331–351.

Meier, Charles S. 2005. «Does Europe need a frontier?» I: *Europe unbound: Enlarging and reshaping the Boundaries of the European Union*, red. Jan Zielonka. London: Routledge. S. 17–37.

Nielsen, Henry & Dorte Fogh. 2011. *Frygt og fascination – danske og udenlandske jernbanemalerier fra 1840 til i dag*. Aarhus: Aarhus Universitetsforlag.

O'Dell, Tom. 2009. «My soul for a seat – commuting and the routines of mobility». I: *Time, Consumption and Everyday Life: Practice, Materiality and Culture*, red. Elizabeth Shove, Frank Trentmann & Richard Wilk. Oxford: Berg. S. 85–97.

Richards, Jeffrey & John M. MacKenzie. 1986. *The Railway Station: A Social History*. Oxford: Oxford University Press.

Roth, Ralf & Günter Dinhobl, red. 2008. *Across the Borders: Financing the World's Railways in the Nineteenth and Twentieth Centuries*. Aldershot: Ashgate.

Roth, Ralf & Karl Schlögel, red. 2009. *Neue Wege in ein neues Europa: Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert*. Frankfurt am Main: Campus.

Roth, Ralf & Marie-Noëlle Polino, red. 2003. *The City and the Railway in Europe*. Aldershot: Ashgate.

Schivelbusch, Wolfgang. 1977. *Geschichte der Eisenbahnreise: zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. München: Hanser.

Schram, Albert. 1997. *Railways and the Formation of the Italian State in the Nineteenth Century*. Cambridge: Cambridge University Press.

Stein, Jeremy. 2001. «Reflections on time, time-space compression and technology in the nineteenth century». I: *TimeSpace: Geographies of Temporality*, red. Jon May & N. J. Thrift. London: Routledge. S. 106–119.

Zerubavel, Eviatar. 1982. «The standardization of time: a sociohistorical perspective». *American Journal of Sociology* 88 (1). S. 1–23.

Øhrstrøm, Peter. 1999. «Den virkelige lokale tid». *Den Jyske historiker*. Julenummer 1999. S. 41–50.

NOTER

1. Denne artikel er skrevet på baggrund af mit speciale *Spor af tid og rum – En etnologisk undersøgelse af jernbanerejsens rekonstrueringer af tid og rum*, afleveret den 27. september 2012 på Europæisk Etnologi, Københavns Universitet.
2. For et andet yderst interessant studie af tog, tid og rum se den engelske geograf Laura Watts artikel "The art and craft of train travel", *Social & Cultural Geography* 9. S. 711–726. 2008.
3. For en kritik og problematisering af de 'privilegerendes' rejsekildringer se eks. Stein 2001.
4. Beretningen er uden forfatter og angivet udgivelsesår og er hverken at finde i *Anonymer og Pseudonymer I den Danske, Norske og Islandske Litteratur* (Red. E. Collin) 1869, eller *Anonym- og Pseudonym-Lexikon For Danmark og Island til 1920 og Norge til 1814* (Red. H. Ehrencron-Müller) 1940. Den kan dateres til tiden efter at jernbanen mellem Korsør og København blev åbnet i 1856, da det fortælles at Jæpsen bor i nærheden af Korsør og rejser derfra. I det Kongelige Biblioteks søgesystem Rex angives det i en note, at fortællingen udkom i 1859, som en del af en serie, der udkom hver 14. dag, som indeholdt underholdende nyheder og fortællinger til adspredelse på jernbanerejsen, der kunne være en art stamfader til DSB's *Ud og Se* (<http://rex.kb.dk/>).
5. De lokale tider bestemmes efter solen det givne sted, enten dagligt eller efter middelsoltid, der beregnes kvartalsmæssigt. Først i 1847 indførte jernbaneselskaber i England en fælles standardiseret jernbanetid. Før 1847 var der ingen fælles tidsstandarder, nogle steder begyndte dagen ved solopgang, andre ved solnedgang, middag eller midnat, så konversionstabeller i kufferten kunne være hjælpsomme for den rejsende (Landes 1983, 94). For mere om jernbanens omformning og standardisering af tid, se eks. Øhrstrøm 1999, Eriksen 1999, Schivelbusch 1977, Zerubavel 1982.
6. Richard og MacKenzie bemærker, at jernbanen i 1800-tallet fostrede læsevane. Det at læse udbredtes med jernbanen til flere mennesker, ligesom at bøger udbredtes i form af boghandlere og avisstande, der skyder op som en ny industri også på banegårde, hvor de rejsende kan købe aviser og bøger, leje eller tilbagelevere en læst bog (Richard & MacKenzie 1986, 298).

SUMMARY

Within the academic literature on railways, the railway is often described as a transformer, a symbol or synonym of modernity as well as an accelerator of economical, structural, cultural and technological changes. But little of this literature discusses the actual railroad journey. This article tries to change that by exploring a part of the cultural history of the railway journey. In this article the railway journey is not only understood as an actual movement from one place to another, but rather as a mundane practice of everyday life.

The article sheds light upon how the railroad journey has been shaped, and how the railroad journey has re-shaped the ambient society and environment. This is illustrated and analyzed through travel accounts and publications from the 19th century teaching and offering advice on proper railway manners. With few exceptions the sources were mainly written in Danish, but the railway journeys took place all over Europe. I suggest that this period constitutes a formative time, where the railway journey was being shaped, but also experienced as 'new' by – at least some of – the train travelers. Thus the rail-road journey is not understood as a brand new phenomenon nor has it fallen down from heaven. Instead it is a humdrum practice that is being shaped and formed by interactions with and arrangements of culture, history, humans, things and surroundings. At the same time the railroad journey is also re-shaping the very same surroundings.

The first part of the article gives a brief introduction to different branches of the academic writings on railways. With few exceptions such as Löfgren and the inspirational work of Schivelbusch, very little focus has been put on railway travel. After presenting the historical source material, I set out to analyze the shaping and re-shapings of the railway journey. I do not claim to grasp every single aspect of this, instead I single out travelers and shaping aspects of the railway journey that appeared in the travel accounts. Here the railway journey was a new practice, which the travelers learned and incorporated through their bodies.

In the second part of the article I show that basic elements of the railroad journey such as buying the (right) tickets and catching the train on time, are not as simple and straightforward as they can appear. Train travel also includes a new way of interacting with other people; the stations and car-

riages are crowded with passengers, staff and stuff, who are regulated, mingled and separated. In the travel accounts this interaction with other passengers – their smells, sounds, words and gazes – is handled and described in different ways, sometimes in terms of community and other times with the anonymity of reading.

Railway travel also involves corporal interactions with the material setting such as the train, seat and rails, which shakes and shudders the traveler. This is illustrated with vibrations and sounds that represent bodily experiences of railway travel. Thus the traveler is affected by and connected with the setting as a railway-traveler. By including vibrations and sounds as a part of the shaping of the railway journey, I include other tactile practices than simply vision. In the travel accounts the railway journey was not exclusively depicted as pleasant one. This was also highlighted through the descriptions of vibrations and sounds as well as the uses of imagery such as dragons, animals, devils and comets to portray railway travel. In the last part of the article I focus on the landscape, where the railway re-shapes the landscape; exemplified by bridges, tunnels, stations, rails, buildings, masts and viaducts. From the carriages the re-shapings were perceived by travelers and described in the travel accounts. Not only was the landscape transformed, but also the gaze on the landscape is changed. I show how the perception of the landscape in some travel accounts was shaped by a panoramic view and in others the clear details and nuances in the foreground from the stagecoach where blurred and distorted.

Throughout the article I explore the cultural history of the shaping of the railroad journey. This is done by looking into, analyzing and translating travel accounts of travelers, who lived, felt, described and translated their worlds and travels into words. The railroad journey is described as a humdrum practice. This means highlighting the small and almost invisible or indifferent branches of the railroad journey, such as buying tickets, catching the right train on time, handling and interacting not only with other passengers, but also with the material setting, vibrations, sounds and the surrounding landscape. Hence the railroad journey was woven into, but also wove the surrounding environment.