

# ANMELDELSER



Jens Bruun-Petersen og Ulrik Tarp Jensen, *Danske Personvogne, Bane Bøger 2012*, ISBN 978-87-91434-34-1, 264 sider, illustreret, pris 489,95 kr.

Få tekniske områders historie er så vel-dokumenteret som jernbanernes materiel, og litteraturgenren rummer ofte en meget stor detailviden. Der er skrevet adskillige bøger om danske lokomotiver, og nu også et grundigt værk om de danske personvogne. Det meste jernbanelitteratur i Danmark og i udlandet skrives af amatørhistorikere, der har stor teknisk indsigt i deres emne, men ikke er faghistorikere. Det kan der komme fine bøger ud af, men ofte også mangelfulde bøger og først og fremmest bøger, der er diffuse med hensyn til det emne, og de problemstillinger, de forfølger, samt deres metode, kildegrundlag og dokumentation.

Meget materiel behandles i den danske jernbanehistoriske litteratur alene i relation til de baner, de har kørt på – og

ofte i opremsende form – og det er en skam. De ganske mange baners historie i form af jubilæumsskrifter eller bøger, der separat behandler en specifik banes anlæggelse og historie, mangler ofte udblik og den lokale banes historie står i vejen for en mere systematisk skildring af udviklingstræk, typologi og bredere kulturhistorie. Men bogen *Danske Personvogne* brydes dette mønster nu. Bogen er skrevet af to personer, der er kendt viden om i det jernbanehistoriske miljø og nyder respekt for deres uomtvisteligt store viden på dette område. Spørgsmålet må være, om vi med bogen om danske personvogne har fået det autoritative standardværk, som har været savnet?

Der ligger flere års arbejde bag denne udgivelse fra *Bane Bøger*. Anledningen til udgivelsen var angiveligt, at DSB skilte sig af med sine sidste personvogne i 2011 og herefter baserede persontransporten på togsæt, motorvogne og lejede vogne. Der kan ligge mange bevæggrunde bag udarbejdelsen af et stort værk, men en bedre og mere regulær begrundelse ville egentlig blot være, at der ikke hidtil har eksisteret et velstruktureret overblik over danske personvogne med fokus på deres udviklingshistorie og på væsentlige tekniske og kulturhistoriske aspekter.

Der ligger uden tvivl en betydelig arbejdsindsats bag bogen, og derfor er det ærgerligt, at formidlingen af materialet ikke for alvor lykkes – bl.a. er det usikkert, hvem målgruppen er.

Der eksisterer som udgangspunkt et stort jernbaneentusiastmiljø, som er det oplagte publikum og uden tvivl vil aftage en stor del af oplaget, men hvad med den læge læser eller forskeren? Disse grupper tabes og når formentlig aldrig frem til at læse bogen. Der er to hovedårsager til dette, som vi vil komme ind på nedenfor.

Bogen er simpelthen vanskelig at læse, og det er synd, da der uanset de forhold, vi omtaler nedenfor, vil være tale om standardværket på området de næste mange år. Teksten tynges af mangel på stringens og evnen til at fastholde fokus, og oplysninger forekommer på kryds og tværs, uden at man som læser kan være sikker på at få samme typer oplysninger om andre vogne eller perioder.

Bogens mål er angiveligt at skrive personvognsmateriellets historie i en dansk sammenhæng, fra jernbanernes grundlæggelse til i dag, men der savnes en konkret problemorienteret og fokuseret tilgang – hvad vil forfatterne? Er der en teknologihistorisk tilgang, en kulturhistorisk – eller er der tale om genealogi baseret på løbende små ændringer i indretning og materialer? I forordet nævnes, at forfatterne ikke vægter den enkelte vogns historie, men søger politiske, tekniske og økonomiske forklaringer på konstruktionernes udvikling. Men denne udmærkede, ambitiøse målsætning nås ikke for alvor, og der er måske i højere grad tale om en slags personvognens lidt kao-

tiske genealogi iblandet den enkelte vogns ombygningshistorie.

Bogen er opbygget i tre niveauer – hovedkapitler, underkapitler og afsnit, og allerede her træder et af bogens problemer frem: strukturen er uklar. Der er flere mulige spor: inddeling efter stil, typer, kronologi, personer, banestrækninger – men disse er blandet sammen i de forskellige niveauer i teksten, og det er en væsentlig årsag til, at fremstillingen ikke står fuldstændig klar og er vanskelig at læse.

Et indledende kapitel, der havde ledt læseren på sporet af emnet og sat det ind i en større sammenhæng, ville have været rart. I stedet begynder fremstillingen med et meget kortfattet typologiafsnit, som desværre lider lidt af førnævnte strukturelle problem. Først indeles vognene i de fire hovedtyper efter deres indretning: kupévogne, midtgangsvogne, sidegangsvogne og åbne vogne. Dernæst nævnes klasserne (1., 2., 3. og fællesklasse), men strukturen forvirres af en graf, som desuden inddeler efter konstruktion (toakslet, bogie), en ikke før nævnt indretning "gennemgangsvogn", materialer (stålvogne) og endelig efter klassifikationen "UIC", som dog først forklares langt senere i bogen. Hvad der skulle være en nøgle til bogen, bliver i stedet ophav til forvirring. Bogen afsluttes med et appendix, der gennemgår flere temaer: hjul og bogier, bremses, belysning og opvarmning. Disse afsnit kunne med fordel være bragt i

det typologiske afsnit, da elementerne er gennemgående træk i hele fremstillingen, og forandringerne heri er med til at definere vogn typerne – ligesom i øvrigt byggematerialer.

Der opstår flere steder et element af indforståethed: ved alle f.eks. hvad udtrykket "reserveringsteknisk" dækker over (s. 4)? En almindelig hjælp til læseren er, at første gang et udtryk eller et begreb nævnes, forklares det, og ikke som her, hvor f.eks. betegnelsen UIC/DD fremgår af nævnte graf (s. 5), men først beskrives i et senere kapitel (s. 210 ff.).

Ved siden af det strukturmæssige problem er bogens anden svaghed, at læseligheden besværes af den konstante opremsning af forskellige litra, hvilket meget hurtigt sætter den læge læser af og slører fokus, også for forfatterne. Nogle faktabokse placeret forskellige steder i bogen med litrabetegnelser og overordnet karakteristik af forskelle ville have hjulpet. Egentlig er bogens væsentlige styrke et til tider leksikalt indhold, men funktionen som opslagsværk er næsten ikke til stede, da der ikke findes et register bag i bogen. Det ville have styrket værket betydeligt, hvis læseren kunne slå litra og typer op bag i bogen og ikke var tvunget til at skimme teksten igennem for oplysninger – en ret tidskrævende øvelse.

For forskeren er værket hæmmet af sin manglende åbenhed og refleksion. Der er ikke overvejelser om bogen i forhold til tidligere jernbanehis-

torisk litteratur eller til, hvilket kilde materiale der ligger til grund. Ved siden af det manglende register er også manglen på egentlige kildehenvisninger en alvorlig svaghed.

Mere grundlæggende savnes en højere grad af relativisering af udviklingen i personvognsmateriellet – nogle bud på sammenhængen med den teknologiske, samfundsmæssige og kulturhistoriske udvikling, og den kulturhistoriske side af vognenes historie er i det hele taget svagt dækket, hvis den overhovedet kan siges at være behandlet.

Det kunne f.eks. have været interessant, om der var reflekteret over at første klasse var placeret nederst i to-etages vogne eller midt i vogne, med andre klasser for og bag. Hvad var rationalet? I dag ville en bedre udsigt måske have betydet noget for rejseoplevelsen, hvilket åbenbart ikke spillede en rolle i midten af 1800-tallet. Eller hvad var mon baggrunden for indretningen af damekupéer?

Forskellen i tysk og engelsk stil står ikke helt klart. Hvordan defineres "tysk stil", og hvorved adskilte den sig fra den britiske? Det nævnes, at der var tale om kopier af britiske og belgiske vogne, og at der var en europæisk standard på banen Altona-Kiel ved anlæggelsen 1844 (s. 6)? Engelske vogne blev leveret i 1850'erne (men var bygget i Flensborg, hvor britiske Constantine var overmaskinmester, s. 20). Der stod briter bag f.eks. anlæggelsen af Hvide Mølle – det senere Scandia. Ad-

skillige af vognene var desuden svensk byggede i slutningen af 1800-tallet (var det tysk stil?).

Der er en interessant problemstilling gemt i dette, som handler om teknologioverførsel og tilpasning til lokale forhold – et emne som kunne forfølges mere, og som dog også antydes i beskrivelsen af den asynkrone udvikling i Øst- og Vestdanmark. De økonomiske, politiske og teknologiske forklaringer på ændringer i vognenes opbygning og design er på ingen måde fraværende – de kunne dog godt udfoldes lidt mere. Man kunne have ønsket sig en større perspektivering til udlandet: havde udviklingen de samme træk, eller var der forskelle og hvorfor? Hvor kom teknologien fra og hvordan, hvorledes adskilte materiellet sig mellem landene, og hvad betød forhold som klima, topografi, befolkning og rejsemønstre? Og hvordan så vognbygningen ud i forhold til relaterede industrier – kareter, biler, skibe – mht. anvendelse af ny produktionsteknologi (var svejsningens anvendelse tidlig eller sen i denne branche, hvad med overgangen fra træ til stål til aluminium, hvad betød serieproduktionen for vognenes udseende? Hvad betød markedet – den store statslige kunde eller de små private baner?)

Bogens layout og udstyr er i bedre kvalitet end ofte set i jernbanehistoriske publikationer. Der er tale om en nydelig bog fra Bane Bøger, men med et layout, der lidt for kraftigt følger en tradition i

genren, hvor mest mulig tekst skal presses ind på siderne. Mere luft på siderne og et friskere layout ville hjælpe gevaldigt på en bog, som er temmelig bekostelig sammenlignet med andre fagbøger.

Har vi fået det store autoritative værk om danske personvogne fra de to eksperter? Svaret er et ja og et nej. Vi har fået en bog, som rummer mere samlet viden om danske personvogne end noget andet tilgængeligt værk – men et værk som har mangler på mange områder, og som har den afgørende svaghed, at oplysningerne ikke kan verificeres på grund af manglende kildehenvisninger, og hvor oplysninger ikke kan søges systematisk på grund af mangler i bogens opbygning og fravær af register. Når det er sagt, vil det jernbanehistoriske miljø kunne drage nytte af de mange oplysninger i årene, der kommer. Vi håber som anmeldere blot på, at forfatterne eller andre, der vover sig ud i store, ambitiøse bogprojekter, allierer sig med faghistorikere og forlagsfolk og ved grundig forberedelse sikrer, at det enorme arbejde, der ligger bag sådan en bog, også giver det resultat, som vi alle ønsker.

*René S. Christensen & Henrik Harnow*