

BANEVOGTEREN

Hvor fandt L.A. Ring motiv og model til sit maleri "Banevogteren" (1884)?

Af Henry Nielsen og Dorte Fogh

Næsten samtidig med at Statens Museum for Kunst og Randers Kunstmuseum i 2006-07 opnåede betydelig publikums-succes med L.A. Ring-udstillingen "På kanten af verden";¹⁾ blev der af flere jernbanehistorikere sået tvivl om, hvor maleren havde fundet motivet til et af sine mest skelsættende malerier. Indtil da havde kunsthistorikere anset det for nærmest selvfølgerigt, at motivet til *Banevogteren* (1884) var en banevogter og en vogterhytte bærende nummeret 40 ved en jernbaneoverskæring i landsbyen Ring i nærheden af malerens barndomshjem. Efter at have studeret dokumenter i diverse

jernbanearkiver er forfatterne til nærværende artikel kommet gådens løsning et stort skridt nærmere. Motivet til *Banevogteren* skal faktisk findes i Ring, og der synes kun at være to mulige forklaringer på den gåde, som tallet 40 på vogterhytten repræsenterer. Arbejdet med opklaringen har kastet nyt lys over maleriets tilblivelse og i tilgift øget vores viden om jernbanedriften på Sjælland i 1880'erne. Historien i denne artikel er dermed et fint eksempel på, at to sædvanligvis næsten helt adskilte discipliner, jernbanehistorie og kunsthistorie, gensidigt kan befrugte hinanden.



HVAD ER PROBLEMET?

Af Peter Hertz' L.A. Ring-biografi fra 1934 kan man få det indtryk, at malerens senere så kendte maleri *Banevogteren* er blevet til i sommeren 1883. Det var en sommer, da Ring fortrinsvis opholdt sig i sin barndomslandsby, fordi hans far lå dødssyg og faktisk også døde hen på forsommeren. Men male måtte han indimellem, og ifølge Hertz havde han bl.a. "forsøgt sig som Friluftsmaler i to smaa Landskaber, det ene af Jernbaneoverskæringen i Hjemmets Nærhed."²⁾ I efteråret 1883 rejste han videre til gårdejer Lars Ebbesen i Raagelund på Fyn, hvor han mødtes med sin malerkollega Hans Andersen Brendekilde, som han havde delt atelier og lejlighed med i København.³⁾

Under opholdet på Fyn indledte Ring et varmt venskab med gårdejer Ebbesen – et venskab, der kom til at vare resten af livet.⁴⁾

Figur 1: Landsbyen Ring, der ligger midtvejs mellem Næstved og Vordingborg, blev skåret midt over af det Sjællandske Jernbaneselskabs Sydbane, der gik fra Roskilde over Køge og Næstved til Vordingborg og Masnedssund. Banen blev anlagt mellem 1868 og 1870. De mørkeblå linjer viser det Sjællandske Jernbaneselskabs baner i Østdanmark indtil 1880, og de lyseblå andre privatbaner. I 1880 blev Sjællandske Jernbaneselskabs baner overtaget af staten. (Danmarks Jernbanemuseum).

Figur 2: L.A. Ring (1854-1933). Foto fra 1888. Laurits Andersen blev født i landsbyen Ring som næstældste søn af husmand, tømrer og hjulmager Anders Olsen og dennes hustru Johanne Andersdatter. Efter at have fået svendebrev som håndværksmaler i Præstø flyttede han i 1873 til København, hvor han dels ernærede han sig som malersvend, dels gik på Teknisk Skole, samtidig med at han forsøgte sig som kunstmaler. I 1875 begyndte han at følge undervisningen på Kunstakademiet, som han dog fandt så utilfredsstillende, at han efter nogle år forlod stedet uden at tage afgangseksamen. Laurits Andersen, der fra 1881 kaldte sig L.A. Ring, debuterede med maleriet "Et julebesøg" på Charlottenborgs forårsudstilling i 1882. "Banevogteren", som denne artikel handler om, var med på Charlottenborgs juleudstilling i 1884. I lang tid blev L.A. Rings malerier nedvurderet af mange kritikere, som beskyldte ham for at mangle tekniske færdigheder og for at fokusere for ensidigt på samfundets skyggesider. I dag vurderes han af de fleste kunstkere som en af Danmarks mest betydningsfulde malere (Det Kongelige Bibliotek).

Selv om L.A. Ring har signeret "Banevogteren" i juni 1884, kan det bestemt ikke udelukkes, at han påbegyndte dette maleri allerede i sommeren 1883. Vi ved, at Hertz i stor udstrækning har baseret sin fremstilling på samtaler med maleren i de sidste år inden dennes død i 1933, og L.A. Ring har formodentlig tydeligt kunnet huske, hvad han lavede den sommer, faderen døde, og hjemmet blev solgt. Lige så klart er det, at han først har færdiggjort "Banevogteren" i 1884. Det år opgav han tidligt på foråret sin ensomme tilværelse i København og tog ophold hos barndomsvennen Niels Andreasen, der var blevet lærer ved Vejøl Skole mellem Næst-



ved og Ring.⁵⁾ Senere på sommeren tog L.A. Ring igen til Raagelund, hvor han malede et høstbillede med tre mænd, der svinger leen i kornmarken. Men ind imellem de to besøg opholdt han sig i landsbyen Ring, hvor han ifølge Hertz boede hos landsbyens skrædder Poul Jensen, dennes hustru Sidse Kristine (kaldet Stine) og deres mange børn.⁶⁾ Det er naturligt at forestille sig, at det er i perioden mellem opholdene i Vejøl og Raagelund, han færdiggør og signerer "Banevogteren" i juni 1884. Samme år udstillede L.A. Ring maleriet på den årlige juleudstilling på Charlottenborg, og ved den lejlighed fik det en noget lunken anmeldelse i Politiken. "Malemaaden og Anordningen er yderlig fri; men Farverne er usande med en gennemgaaende tør, graalig Tone, og Tegningen er ikke videre solid. Hr. Ring gjorde for et par Aar siden en vis Opsigt ved det Dristige og Ny i hans Billeder, men synes nu paa Vej til at kopiere sig selv", skrev anmelderen Emil Bonnesen.⁷⁾

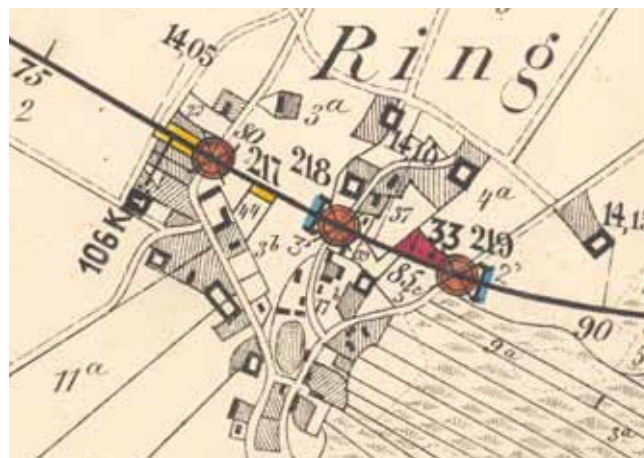
Det var museumsdirektøren på Randers Kunstmuseum, kunsthistorikeren Finn Terman Frederiksen, der i 2007 som den første gjorde opmærksom på, at der kunne være tvivl om stedet, hvor maleriet blev til. Som det fremgår af figur 3, viser Rings maleri en banevogter, der står ved siden af et sort skur med tallet "40" i sort på hvid baggrund, mens han holder øje med et tog, som er på vej hen mod ham. Terman Frederiksens ærinde med artiklen var først og fremmest at forberede læseren på den Ring-udstilling, der netop var åbnet på hans museum.⁸⁾ Med hans egne ord viser udstillingen "det gamle almuesamfund i opbrud: fortidens stråttækte bindingsværksgårde og skæve, usle husmandsrønner, som nu ses side om side med den nye tids fænomener såsom banespor, master, elledninger, industribygninger o.s.v." Men artiklens forfatter beretter også om en interessant diskussion, han har haft med banehistorikeren Ole Christian Nørregaard Pedersen, der over for ham har pointeret, at "vogterhus nr. 40 [...] ikke stod ved banestrækningen på malerens hjemegn, men derimod på brolanding på Masnedø."⁹⁾ Da banevogterhuset i Ring havde nr. 33, overvejer Nørregaard Pedersen, om L.A. Ring måske kunne have malet en privat overkørsel et sted syd for Ring. Den forklaring køber Terman Frederiksen



Figur 3: L.A. Ring, Banevogteren (1884). Olie på lærred, 57 x 46 cm. (Nationalmuseum, Stockholm).

Figur 4: Sydbanen, der blev anlagt i årene 1868-70, gik gennem landsbyen Ring, hvor den krydsede tre veje. På figuren, der er et udsnit af en af mange plancher i den såkaldte Planbog Roskilde – Masnedø 1890, som findes på bl.a. Jernbanemuseet i Odense, ses, at de tre niveaueverførsler har numrene 217, 218 og 219.

Da banen på den viste strækning går næsten direkte nord-syd (nord er til venstre), er overførsel 217 altså længst mod nord og 219 længst mod syd. I den røde trekant med tallet 33 lå banevogterhuset i Ring.¹¹⁾ Her boede banevogteren og hans familie. Huset og grunden inden for trekanten ejedes af Danske Statsbaner.



ikke. Han fremfører forskellige indvendinger, bl.a. at det er svært at forestille sig, at en gårdejer skulle indrette sig med en officielt udseende ledvogter og nydeligt grundmuret træskur, når leddene ved private overførsler i henhold til loven skulle holdes permanent lukkede, bortset lige fra de situationer, hvor gårdejeren eller hans folk havde ærinde i marken på den modsatte side af banen. Terman Frederiksen konkluderer, at "på den baggrund ledes vi tilbage til den hidtil gældende placering af motivet ved landsbyen Ring, dvs. til overførsel nummer 33". Han er dog ikke i stand til at forklare, hvorfor L.A. Ring har malet "40" i stedet for "33" på det sorte skur til højre for banevogteren.

Det er Gitte Lundager og Poul Thestrup heller ikke, men de følger en række nye momenter til mysteriet i den artikel, de i 2008 udgav i Jernbanemuseets tidsskrift *Tog i tiden*.¹⁰⁾ En historisk velfunderet artikel om de forskellige typer af krydsninger, der kan optræde mellem jernbane og vej, og de forskellige former for bevogtning, man kan komme ud for, når vej og bane krydser hinanden i samme niveau (kaldet niveaueverførsler i jernbaneterminologien). Som illustrativt eksempel vælger Lundager og Thestrup netop landsbyen Ring, hvor der i 1880'erne fandtes ikke mindre end tre niveaueverførsler.

Lundager og Thestrup, der også præsenterer figur 4 i deres artikel, afslører hermed, at kilden til tallet 33 på banevogterhuset i Ring er en planbog, der er udgivet af Danske Statsbaner i 1890. Samme planbog bekræfter også Nørregaard Pedersens tidligere omtalte oplysning om, at banevogterhus nr. 40 lå på Masnedø, kun få meter syd for Masnedundbroen. Men den lokalitet synes slet ikke at harmonere med omgivelserne i Rings maleri. "Det er derfor helt klart, at det ikke er dette sted, som danner grundlag for L.A. Rings billede", skriver de to forfattere. Og de fortsætter: "Vi må derfor konkludere, at det er muligt, at billedet viser en overførsel i landsbyen Ring, men at vi så ikke kan give en forklaring på nummeret 40 på huset/skuret." De argumenterer endelig for, at hvis billedet faktisk er malet i Ring, så har maler og model sikkert stået ved et "skilderhus" (en primitiv hytte designet til at beskytte banevogteren mod regn og kulde) ved den nordlige overførsel

217 og set toget nærmere sig fra syd. Man vil bemærke, at sporet ifølge figur 4 faktisk krummer på samme måde, som det gør på maleriet. Det er naturligvis en støtte, men ikke noget bevis for, at motivet til Banevogteren er set i Ring.

Problemet er bare, at med det kendskab vi har til L.A. Ring gennem hans egne malerier, gennem Peter Hertz' indfølelsesfulde biografi og gennem talrige interviews med maleren, efter at han var slået igennem som kunstner, er det svært at forestille sig, at han kunne finde på at male "40" i stedet for "33", hvis det faktisk var det tal, der stod på det sorte skur. Det giver ikke rigtig mening for en maler, der var kendt for at sige, at "jeg maa male det, jeg ser."¹²⁾

BANEVOGTEREN I RING

Da L.A. Ring ofte brugte venner og bekendte fra lokalområdet som modeller i sine malerier – det gælder ikke mindst i mange af hans tidlige malerier fra landsbyen Ring – er det nærliggende at starte jagten på gådens løsning med at søge oplysninger om banevogteren i Ring i 1884. Det er ikke svært at finde de mest basale oplysninger om manden, og det har andre allerede gjort.¹³⁾ Den slags oplysninger kan man fx få ved at studere de folketællinger – nu tilgængelige på nettet – der blev gennemført i Danmark cirka hvert tiende år i 1800-tallet. Heraf fremgår, at Jørgen Frederiksen, født i Gjeldsted i Herlufmagle Sogn d. 13. marts 1841, var flyttet til Hammer Sogn (som omfattede landsbyen Ring) i 1868, at han samme år blev gift med Cecilie Katrine Andersen, med hvem han i tidens løb fik fire børn, og at han benævnes som banevogter ved folketællingerne i 1880, 1890 og 1901.¹⁴⁾ Hvis "Banevogteren" er malet i Ring eller nærmeste omegn i 1884, er det derfor med stor sandsynlighed Jørgen Frederiksen, der har stået model for L.A. Ring. Det er klart, at de to har kendt hinanden godt, for selv om L.A. Ring forlod byen allerede i 1870 for at komme i lære som håndværksmaler i Præstø og senere for at gå til malerundervisning på Teknisk Skole og Kunstakademiet i København, tilbragte han næsten alle ferier hos sine forældre i Ring. Og landsbyen var ikke ret stor.

Figur 5: Danske Statsbaners Funktionsliste (1870-1900) for "Banevogter nr. 40" ved Sydbanen, Jørgen Frederiksen, Ring By, Hammer Sogn, Præstø Amt.

Personallister

Jørgen Frederiksen (Bjælsted)

A. Funktionsliste.

Funktion	Anstillelses- år	Status	Bemærkninger om særlige Tjenstforhold, Tilleg. etc.	Alters Ekte
Banevogter nr. 40	1/10 1870	Løjbetjent	15 Rd. mdl. og Bolig	Besk. 29/11 70.
do	1/1 1874	do	20 Rd. mdl. og Bolig = 24 Rd. mdl.	
do	1/1 1885	do	45 Rd. mdl. foruden Bolig - Lønsforhøjelse opgjort med Vedtægtsloven af 4 Rd. forud gaaende Bredviderelev. d. 1887.	Besk. 2/6 85
do	1/1 1897	do	Bes. 1/1 1897 af samme Overlysteværk d. 1897	Besk. 21/1 97
Banevogter nr. 40	1/1 1899	do	49 Rd. mdl. uden Bolig	do
Banevogter nr. 40	1/1 1900	do	af samme Overlysteværk d. 1897 1/1 1900 (Lønsforhøjelse)	Besk. 21/1 97
afskediget	1/1 1900		efter Anmodning p. A. af Sagsmappe og med Pension	Bes. 21/1 97
			Bes. 1/1 1900 betragtes der heri om med Pension af Kr. 393,33	do

Men der er andre muligheder for at få noget at vide om Frederiksen, der jo var ansat ved Danske Statsbaner i mange år. I Danske Statsbaners arkiv i Rigsarkivet findes en arkivserie, der hedder "Personaleakter, afskedigede eller døde", og heri finder vi også en sagsmappe for ovennævnte Jørgen Frederiksen.¹⁵⁾ Mappen indeholder kun få stykker papir, men de indeholder vigtige spor.

Det vigtigste dokument er den såkaldte Funktionsliste, der angiver, hvilke forandringer der er sket i Jørgen Frederiksens ansættelsesforhold i den tid, han var ved jernbanerne. Det er han uafbrudt, fra han bliver ansat som "Banevogter nr. 40" (!) ved Sydbanen den 1. oktober 1870 formedelst en løn på "15 Rd. mdl. og Bolig", indtil han bliver afskediget som "Banearbejder" den 1. november 1900 med en "aarlig Pension af Kr. 393,33".

Her dukker tallet "40" overraskende op igen, men spørgsmålet er, om det er et tilfældigt sammentræf, eller om det har forbindelse til nummeret på den sorte træhytte i Rings maleri.

Funktionslisten indeholder ingen information om nummeret på det banevogterhus, som Frederiksen-familien bor i. En sådan information findes heller ikke angivet på de tidspunkter (1/7-1874 og 1/4-1885), da Frederiksen har opnået beskeden lønforhøjelser, i 1885 til "45 Kr. mdl. foruden Bolig". Derimod findes den i et af de øvrige dokumenter i Frederiksens mappe, nemlig i en "Konduiteliste for året 1885", der er blevet udfyldt ved årsskiftet 1885-86 af en af Frederiksens nærmeste overordnede i en særlig anledning, som vi straks skal komme ind på. Konduitelisten er et skema, der indeholder en vurdering af Jørgen Frederiksens kompetencer på 11 områder af relevans for tjenesten. Banevogteren har ved den lejlighed fået tildelt ene 2-taller, der gives for "almindelig gode Kvalifikationer".

Af skemaet fremgår også, at familien Frederiksens bopæl ved årsskiftet 1885-86 er "Hus nr. 33". Altså optræder begge tallene "33" og "40" i forbindelse med banevogter Jørgen Frederiksen i Ring, og mysteriet synes større end nogensinde!

Figur 7: Beliggenheden af L.A. Rings barndomshjem i landsbyen Ring fremgår af en samling planbogskort for Roskilde-Masnedsund fra 1868, altså fra tiden inden Sydbanen blev bygget. Kortudsnittet her viser, hvordan den planlagte jernbane skærer tre veje i Ring By, hvoraf den nordligste er vejen til Hammer og den sydligste vejen til Lundby. Ved Hammervejen afskærer jernbanen et stort stykke af den matrikel (nr. 32), som tilhører husmand Anders Olsen, altså L.A. Rings far. Bemærk tallet 1180. Dette tal angiver, at den nordlige overkørsel, der senere kom til at hedde 217, befinder sig i en afstand af 1180 x 100 alen = 74 km fra Roskilde station. Planbogskortene fra 1868 viser desværre ikke de planlagte banevogterhuses placering og nummerering. Kortene findes i Sjællandske Jernbaneselskabs arkivserie 'Jernbanekort' i Rigsarkivet.

DEN ORGANISATORISKE ÆNDRING AF DE SJÆLLANDSKE JERNBANER I 1880'ERNE

Da Jørgen Frederiksen 1. oktober 1870 blev ansat som banevogter ved Sydbanen, der gik fra Roskilde over Køge og Næstved til Masnedsund, skete det to uger, før banen åbnede for regelmæssig trafik. Sydbanen blev ikke drevet af staten, men i lighed med Vestbanen fra København til Korsør af Sjællandske Jernbaneselskab, som havde opnået koncession på driften i en årrække. "Den stærke Udvikling af det danske Jernbanenet i 1870'erne gjorde det dog mere og mere ønskeligt at realisere den Tanke om Sammenslutning,

der allerede var fremsat i 1866, saaledes at samtlige Hovedlinier samledes og blev drevet under én Administration, Befordringsbestemmelser og Instrukser", som det står beskrevet i et ældre historisk værk om de danske jernbaner.¹⁶⁾ Med hovedstrækningerne i Jylland og på Fyn på statens hænder arbejdede konseilspræsident og finansminister Jacob Estrup i sidste halvdel af 1870'erne systematisk hen mod en statsovertagelse af Sjællandske Jernbaner ved at lade staten købe aktier, indtil han i 1879 kontrollerede ca. 28 procent af aktierne i selskabet.¹⁷⁾ Da de øvrige aktier var spredt ud over et stort antal aktionærer, gav det staten en så afgørende indflydelse

10. Benævntes Skifte

Modtaget den 15/12 1885
Sammenl. den 22/1 1886

Konduiteliste for Aaret 1885

Med Hensyn til Konduitelists Udfyldning bemærkes: For at tilvejebringe saa meget Enestruktal som muligt, bedes de ved paagældende Hæder anførte Banevogtere saavidt muligt bemyndige og saaledes, at der indskrives den fulde Banevogters kan antages det vilde saame anførte Tal. Som det vil bemærkes, staar Tallet 2 til almindelig gode Kvalifikationer. Næsttes Forhold og Tilværelse bedes anføres i Anmærkningsrubrikken; i denne vil der særlig stilles værd at give detaljerede Oplysninger, naar Bestemmelsen af en Aars Tid eller flere Høimæder er særlig afværgelig (saar Tallet 2 eller ved Rubrikens D III, IV og V og E Tallet 2 eller 4 henpaa).

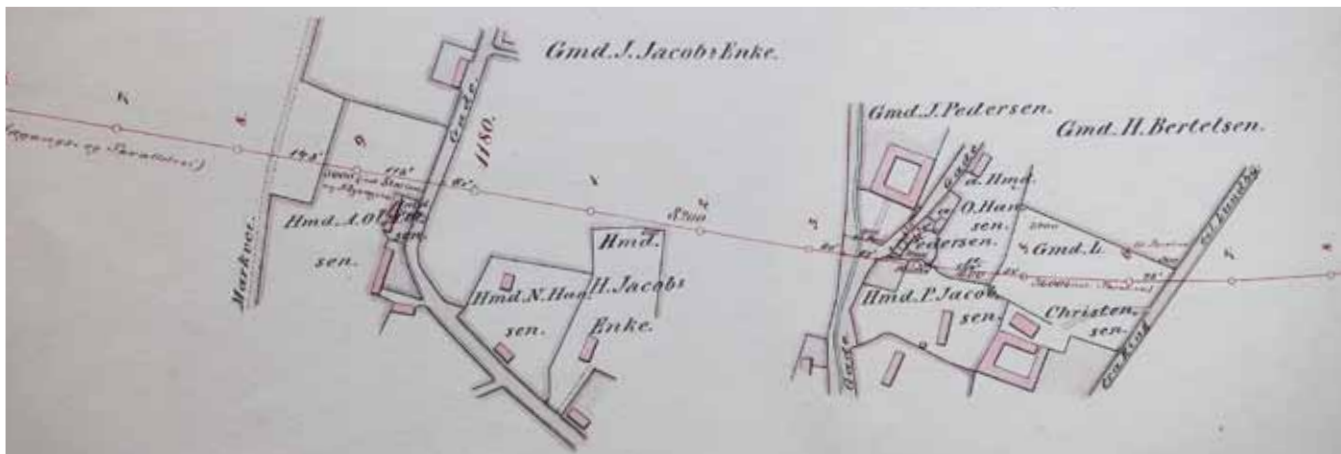
Navn og Stilling (N)	Bopæl	A		B		C		D					E	F
		Yvra	Hølbred	Konstater		Forhold i Tjenesten					Forhold udenfor Tjenesten	Sikket til Avancement		
				I	II	I	II	III	IV	V				
Jørgen Frederiksen Banevogter nr. 40.	Hus 433	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	

Anmærkninger:

H. Strøm
(Indskr.)

Bemærkninger af de Fremmødte for den, der har afleveret Listen:

Figur 6: Danske Statsbaners Konduiteliste (1885) for "Banevogter nr. 40", Jørgen Frederiksen, Ring By, Hammer Sogn, Præstø Amt.



på selskabets generalforsamlinger, at Estrup i 1879 kunne tilbyde at købe alle aktier i Sjællandske Jernbaneselskab til en kurs, der lå 25 procent over dagskursen.¹⁸⁾ Selv om der i de følgende måneder foregik en del spil for galleriet, var resultatet givet på forhånd: Estrup ville vinde. Den 19. oktober 1880 overtog staten driften af alle Sjællandske Jernbaneselskabs baner, og dette selskab ophørte med at eksistere. I en 5-årig overgangsperiode fortsatte det dog som Sjællandske Statsbaner, mens man gradvist skiftede den gamle ledelse og de gamle rutiner ud med nye, der var fastlagt af de for længst etablerede jysk-fynske statsbaner. Det endelige skifte blev således først en realitet den 1. oktober 1885, da den administrative sammenlægning af statsbanerne øst og vest for Storebælt afsluttedes med, at den gamle direktør for Sjællandske Jernbaneselskab, Viggo Rothe, blev erstattet af den af indenrigsministeren udnævnte generaldirektør for samtlige statsbaner i Danmark, Niels Henrik Holst.¹⁹⁾ Det er givetvis i den sammenhæng, at Jørgen Frederiksen – og alle andre, der var ansat før 1. januar 1880 – fik udfyldt en "Konduiteliste" til brug ved eventuelle forfremmelser eller afskedigelser i det nye selskab. Ligeledes blev de vigtigste informationer, som Sjællandske Jernbaneselskab lå inde med om dets ansatte, overført og lagt ind i særlige personaleakter for Danske Statsbaner.

FLERE BANEVOGTERE - NYE SPOR

Det er netop en sådan, i 1885 oprettet, personaleakt for Jørgen Frederiksen, vi har vist dokumenter fra i figur 5 og figur 6. Men det betyder også, at der bør findes en ældre sagsmappe for Jørgen Frederiksen, oprettet og løbende ajourført af Sjællandske Jernbaneselskab for perioden 1870-80 og af dets midlertidige afløser, Sjællandske Statsbaner, for perioden 1880-85.

Det gør der også, eller rettere – det burde der gøre! I Sjællandske Jernbaneselskabs og Sjællandske Statsbaners arkiv i Rigsarkivet findes en arkivserie, der hedder "Journal over betjente og embedsmænd". Den burde indeholde fem protokoller (I - V) dækkende hele perioden fra 1844, da de første blev ansat i selskabet, til 1885, da Sjællandske Statsbaner

blev erstattet af Danske Statsbaner. Desværre er journal II, der har dækket perioden april 1856 til januar 1875, bortkommet, altså journalen for den periode, da Jørgen Frederiksen og andre banevogtere opnåede deres første ansættelse ved Sydbanen i forbindelse med dennes åbning i oktober 1870.

Det er meget ærgerligt, men heldigvis kan man få en hel del ud af at studere protokollerne III og IV, der dækker perioden januar 1875 – januar 1880 og perioden januar 1880 – november 1885. Man kan fx finde ud af, at der den 1. april 1875 blev ansat ikke mindre end 40 banevogtere i stillinger, der omtales som hhv. "Banevogter Nr. 1" til "Banevogter Nr. 40", ved den nye Nordvestbane fra Roskilde til Kalundborg, som åbnede for regelmæssig trafik omkring dette tidspunkt. Hver af disse banevogtere fik samme løn, nemlig 40 kroner pr. måned plus fri bolig i et banevogterhus. Banevogter nr. X boede med sin familie i banevogterhus nr. X. Og hans opgave har bestået i – eventuelt med familiens hjælp – at passe led og signaler ved de niveauoverskæringer, der har været på en nærmere aftalt del af jernbanestrækningen omkring vogterhus X. Da afstanden mellem Roskilde og Kalundborg er ca. 79 km, og da der var 40 banevogtere på strækningen, har hver banevogter i gennemsnit haft 2 km jernbane med tilhørende overkørsler som sit ansvarsområde. At det faktisk forholdt sig således, bekræftes fx af Danske Statsbaners sagsmappe for en af banevogterne ved NV-banen, nemlig Anders Pedersen (født 3.4.1851). Han blev 1. juni 1879 ansat som "Banevogter nr. 35" på NV-banen, og i hans "Konduiteliste" fra årsskiftet 1885-86 anføres, at han bor i "Bhus nr. 35". Det oplyses også, at hans kone passer leddet ved den overkørsel, der er ved "St. 1118". Og den ligger i afstanden 1118 x 100 alen = 70,2 km vest for Roskilde Station, dvs. 9-10 km fra Kalundborg.²⁰⁾ Disse oplysninger tyder således på, at Nordvestbanens banevogternumre og banevogterhusnumre fra starten har fulgtes ad. De fleste banevogterhuse indeholdt kun én bolig (dem var der 29 af i 1886), men en del indeholdt to eller sågar tre lejligheder (der fandtes 12 af dem i 1886).²¹⁾ I de store huse har der foruden banevogteren været plads til en assisterende banevogter eller til en banearbejder med andre funktioner.

Figur 9: L.A. Rings barndomshjem med den mindesten, som er sat ved huset. Jernbanen befinder sig lige på den anden side af træerne i baggrunden. Vogterhytten, som på maleriet "Banevogteren" har nr. 40, må have stået få meter til højre for den linje, der går i forlængelse af huset ud til banen (Dorte Fogh fot., april 2014).

Spørgsmålet er, om disse oplysninger uden videre kan overføres på Sydbanen, der jo var blevet anlagt fem år tidligere end Nordvestbanen.

Inden vi forsøger at besvare det spørgsmål, vil vi demonstrere, at man godt kan finde interessante oplysninger om

nogle af banevogterne ved Sydbanen, selv om protokol II mangler. Banevogterne ved Sydbanen var jo ikke udødelige, og desuden fandt nogle af dem andet arbejde. Både i tilfælde af dødsfald og i tilfælde af stillingsskift skulle de forsvundne banevogtere erstattes med nye, og så er der noget at hente



Figur 8: Banevogterhus nr. 35 i Sværdborg få kilometer syd for Ring. Huset, der er forsynet med et lille skildderhus i facaden ud mod jernbanen, er af den type, der blev bygget mange af i forbindelse med anlægget af Sydbanen i 1868-70. Huset havde en kvadratisk grundplan og vinduer i gavlen. Det bestod af forstue, køkken og to værelser, og det indvendige beboelsesareal var kun ca. 34 m². Banevogterhuset i Ring har været næsten identisk med det i Sværdborg (J. Bruun-Petersen fot.).



i de senere protokoller III og IV. Lad os se på nogle få eksempler: Den 1/3-1877 blev Hans Olsen (født 15/2-1836) ansat som banevogter nr. 35 ved Sydbanen med de sædvanlige 40 kr. om måneden i løn plus fri bolig.²²⁾ Den 1/5-1883 ansattes Johan Jacob Larsen (født 14/1-1848) som banevogter nr. 39 ved Sydbanen,²³⁾ dvs. som nærmeste banevogter-nabo til Jørgen Frederiksen i Ring, der jo var blevet ansat som banevogter nr. 40 allerede den 1/10-1870. Og endelig blev Niels Christensen (født 13/3-1852) den 1/7-1882 ansat som banevogter nr. 44 ved Sydbanen.²⁴⁾

Men 44 er ikke det højeste banevogternummer ved Sydbanen, for med ca. 2 km jernbanestrækning som ansvarsområde for hver banevogter må afstanden mellem Jørgen Frederiksens og Niels Christensens banevogterhuse have været cirka 8 km, dvs. omkring halvdelen af afstanden fra Ring til Masnedsund. Alt i alt må der have været ca. 50 banevogtere ved Sydbanen mellem Roskilde og Masnedsund i årene omkring 1880. Men hvis banevogternumre og vogterhusnumre også har fulgtes ad, da Sydbanen blev indviet i 1870, betyder det jo, at der oprindeligt har været flere banevogterhuse, end man skulle tro ud fra *Planbog Roskilde-Masnødø 1890*, der har banevogterhus nr. 40 placeret ved Masnedsundbroens brofæste på Masnødø.

KAN ALT GÅ OP I EN HØJERE ENHED?

Der synes kun at være to mulige konklusioner på grundlag af disse nye oplysninger:

Den ene hypotese er, at i forbindelse med Sjællandske Statsbaners ophør og Danske Statsbaners overtagelse af Sydbanens drift har den nye ejer gennemført en række rationaliseringer af driften. Rationaliseringer, som bl.a. har betydet, at antallet af egentlige banevogterhuse på strækningen mellem Roskilde og Masnedsund har kunnet reduceres fra cirka 50 til 39. Hvis denne hypotese holder stik, er det naturligt at forestille sig, at der på et eller andet tidspunkt mellem 1883 og 1885 er blevet foretaget en re-nummerering af banevogterhuse på den nævnte strækning. Det kunne fx betyde,

at Jørgen Frederiksens banevogterhus såvel som hans sorte vogterhytte i landsbyen Ring er blevet re-nummereret fra "40" til "33".²⁵⁾ Herved bliver det forståeligt, at L.A. Ring i sommeren 1883 eller 1884 har kunnet male "40" på den sorte ledvogterhytte, der er afbildet i *Banevogteren*, og at det ved årsskiftet 1885-86 bliver nedfældet i Jørgen Frederiksens sagsmappe hos Danske Statsbaner, at han bor i hus nr. 33.

Den alternative hypotese er, at banevogterhusene på Sydbanen lige fra begyndelsen i 1870 har været nummereret således som *Planbog Roskilde-Masnødø 1890* angiver. Ifølge en officiel fortegnelse fra 1886 fandtes der på det tidspunkt på hele strækningen fra Roskilde til sydspidsen af Masnødø 25 banevogterhuse med én lejlighed i hver og 20 huse med to lejligheder.²⁶⁾ Hvis dobbelthusene kun har haft ét nummer på malet, kan Jørgen Frederiksen således godt have boet i et hus med nummeret 33 både før og efter, at Danske Statsbaner overtog driften af banen mellem 1880 og 1885.²⁷⁾ De vogterhytter, der var etableret i forbindelse med andre officielle overkørsler end dem, hvor de egentlige banevogterhuse lå, kunne naturligvis godt være nummereret efter et andet system. I så fald kunne den sorte vogterhytte på L.A. Rings maleri teoretisk set godt have haft nr. 40, men det forekommer usandsynligt, da det kunne give anledning til megen forvirring. Hvis den sorte vogterhytte derimod har haft nr. 33 eller slet intet nummer, er maleriet "Banevogteren" et opsigtsvækkende eksempel på, at L.A. Ring alligevel kunne finde på at fravige sit principielle standpunkt – kun at male det, han kunne se – da han på et kritisk tidspunkt i sit liv ønskede at male en god bekendt fra barndommens landsby Ring: banevogter nr. 40, Jørgen Frederiksen.

"Banevogteren" er uden tvivl malet i landsbyen Ring, men ved hvilken af de tre mulige overkørsler fandtes den ledvogterhytte, som maler og model stod ved siden af, da maleren lavede den skitse, han senere benyttede som forlæg, da han færdiggjorde sit oliemaleri? I 1884 havde overkørslerne endnu ikke fået de numre, som er angivet i *Planbog Roskilde-Masnødø 1890* (det skete også som led i den ovenfor beskrevne rationalisering), men det kan være lige meget her.²⁸⁾

Figur 10: Også i dag krummer jernbanen syd for landsbyen Ring på samme måde, som det ses på maleriet "Banevogteren". Det fremgår af fotografiet, som er taget omtrent fra det sted, hvor vogterhytten med tallet 40 på L.A. Rings maleri har stået. To ting adskiller dog udsigten dengang og nu: I dag er jernbanen tosporet, dengang havde den kun ét spor. Og i dag er der vokset høje træer op, som forhindrer det frie udsyn, der dengang var over det lavtliggende eng- og moseområde syd for Ring (Dorte Fogh fot., april 2014).

Hvis vi bruger de numre, der er vist på figur 4, altså 217, 218 og 219 (med 219 længst mod syd), forekommer det indlysende, at ledvogterhytten ikke kan stå ved overkørsel 219. Her fandtes selve banevogterhuset jo, og det havde så at sige et indbygget skilderhus, jf. figur 8. Man kommer til det samme resultat, hvis man kigger nøje på L.A. Rings maleri. Her kan man nemlig skimte huse på begge sider af skinnerne, når man ser hen mod toget, der nærmer sig fra syd, men ifølge matrikelkort såvel som generalstabskort fra før år 1900 (kan ses på historiskatlas.dk) fandtes der hverken gårde eller huse til højre for skinnerne syd for overkørsel 219. Her begynder det lavtliggende eng- og moseområde Ring Enghave.

Maleren og banevogteren stod derfor enten ved overkørsel 217 eller 218. Lundager og Thestrup foretrækker 217, ikke mindst fordi L.A. Rings barndomshjem (matrikel 32) lå lige ved siden af, jf. figur 7. Det er også vores bud. For det første, fordi det stemmer med Hertz' udsagn om, at motivet til banevogterbilledet fandtes ved jernbaneoverskæringen "i Hjemmets Nærhed."²⁹⁾ For det andet var afstanden fra overkørsel 217 til 218 og 219 ca. 250 m hhv. 450 m (jf. figur 4 og figur 7), og da der sædvanligvis var ca. 60 m mellem telegrafpæle, passer dette med afstanden fra banevogteren til de første huse til venstre for sporene (ifølge figur 4 ligger de tæt ved overkørsel 218) og til toget, som befinder sig i kurven ca. 4-500 meter fra banevogteren.

EPILOG

Med maleriet "Banevogteren" skabte L.A. Ring i 1884 et banebrydende værk, der skildrer den moderne teknologis indtrængen i et århundredgammelt bondesamfund. Maleriet giver ikke mindst et indfølelsefuldt portræt af "et menneske, der befinder sig på kanten mellem det gamle, det velkendte, og det nye, det fremmede", som vi skrev for få år siden.³⁰⁾ Dengang tænkte vi på banevogteren som en tidligere husmand eller landarbejder, der var blevet ansat ved jernbanen, som repræsenterede det nye og moderne, og at han derved var blevet fremmedgjort i forhold til sit tidligere miljø: bondemiljøet.

Med den ovenfor beskrevne historie in mente vil vi hævde, at ikke alene har banevogteren foretaget et afgørende valg for snart mange år siden, for han befinder sig nu igen på tærsklen til en ny og usikker tid. En tid med nye ejere og nye foresatte, der måske snart ville male nye numre på hans vogterhus og vogterhytte og have hans kvalifikationer målt og vejret efter uoverskuelige kriterier, som i sidste ende kan koste ham jobbet. Måske har Jørgen Frederiksen fortalt maleren L.A. Ring, en nær bekendt fra landsbyen, om sin usikkerhed med hensyn til fremtiden, da han stod model for maleren i 1884. En usikkerhed, der må have anslået kraftige resonanser i maleren, som selv befandt sig i en særdeles vanskelig og usikker situation efter barndomshjemmets opløsning, og efter at han havde forladt Kunstakademiet uden at have færdiggjort sin uddannelse. Måske er det en væsentlig del af forklaringen på, at "Banevogteren" er blevet så vellykket, at dette maleri i dag er blevet et ikon i dansk malerkunst.

- - -

Forfatterne vil hermed takke følgende personer for værdifuld hjælp i forbindelse med udarbejdelsen af denne artikel: Henrik Beck Christensen, Finn Terman Frederiksen, Ole Pilegaard Hansen, Lise Jeppesen, Gitte Lundager, Jan Lundstrøm, Niels Rostgaard Nielsen, Henning Petersen, Jens Bruun-Petersen, Poul Thestrup og Stig Weye.

LITTERATUR

Bruun-Petersen, Jens, Vogterhuse - især "Model 1898", *Jernbanehistorisk Årbog*, 1998, s. 13-33.
 Buch, Martin og Gomard, C.I. (red.), *Danmarks Jernbaner. Historisk og Biografisk Haandbog*, Bd. 1, København: Alex Kappels Forlag, 1933.
 Frederiksen, Finn Terman, Banevogteren - L.A. Ring i krydsfeltet mellem gammelt og nyt, *Kunstmagasinet Hrymfaxe & Janus*, nr. 1, marts 2007, s. 8-11.
 Hertz, Peter, *Maleren L.A. Ring 1854-1933*, København: Gyldendal 1934.
 Larsen, Peter Nørgaard (red.), *L.A. Ring - På kanten af verden*, København: Statens Museum for Kunst 2007.
 Lundager, Gitte og Thestrup, Poul, Niveauekrydsninger mellem jernbane og vej, *Tog til tiden*, 2008, s. 22-32.
 Madsen, Herman, En kritisk periode i en stor kunstners liv, *Kunst*, nr. 3, 1955, s. 151-161.



Mogensen, Ole Edvard, Ledvogter i Statsbanernes tjeneste, *Jernbanen*, nr. 5, 2009, s. 38-42.

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

Thestrup, Poul, *Dampen binder Danmark sammen*, Bind I af 3-bindsværket *På Sporet 1847-1997*, Odense: Jernbanemuseet, 1997.

NOTER

- I forbindelse med udstillingen blev der også udgivet et katalog. Se Peter Nørgaard Larsen (red.), *L.A. Ring – På kanten af verden*, København: Statens Museum for Kunst, 2007. Kataloget indeholder vægtige bidrag af L.A. Ring-kendere som Peter Nørgaard Larsen, Finn Terman Frederiksen, Henrik Wivel, Thomas Lederballe, Miriam Have Watts og Lise Jeppesen.
- Peter Hertz, *Maleren L.A. Ring, 1854-1933*, København: Gyldendal, 1934, s. 112-113.
- Ibid., s. 115-117.
- Forholdet mellem L.A. Ring og Lars Ebbesen er skildret i Herman Madsen, "En kritisk periode i en stor kunstners liv", *Kunst* nr. 3, 1955, s. 151-161. Venskabet kommer også til udtryk i de mange breve fra Ring til Ebbesen, som i dag findes i Håndskriftsamlingen på Det Kongelige Bibliotek (Acc. 2009/133).
- Hertz 1934, s. 122-125.
- Ibid., s. 126.
- Emil Bonnesen, "Juleudstillingen ved Charlottenborg", *Politiken*, 14. december 1884, forsiden. L.A. Ring sender denne anmeldelse som bilag til Lars Ebbesen. I brevet, der er dateret 16. december, beretter han, at han har to malerier med på årets juleudstilling på Charlottenborg, det ene af "en Banevogter", men at de desværre ikke er blevet solgt. Det Kongelige Bibliotek, Håndskriftafdelingen, Acc. 2009/133.
- Finn Terman Frederiksen, "Banevogteren – L.A. Ring i krydsfeltet mellem gammelt og nyt", *Kunstmagasinet Hrymfxe & Janus*, nr. 1, marts 2007, s. 8-11.
- Ibid., s. 11.
- Gitte Lundager og Poul Thestrup, "Niveauekrydsninger mellem jernbane og vej", *Tog i tiden*, 2008, s. 22-32.
- En kort men instruktiv beskrivelse af ledvogterhuse og ledvogterhytter, også kaldet vagthytter, er givet i: Ole Edvard Mogensen, "Ledvogter i Statsbanernes tjeneste", *Jernbanen* nr. 5, 2009, s. 38-42. En mere udførlig beskrivelse er givet i Jens Bruun-Petersen "Vogterhuse – især 'Model 1898'", *Jernbanehistorisk Årbog 1998*, s. 13-30. I den sidstnævnte artikel findes fotos og grundplaner for en lang række vogterhuse, bl.a. et fra 1870 i Sværdborg, kun få km syd for Ring.
- A.W. (sign.), "L.A. Ring om sin Kunst", *Politiken* 1.10.1924, s. 16.
- Privat korrespondance med slægtsforsker Ole Pilegaard Hansen samt Niels Rostgaard Nielsen, der er beslægtet med banevogter Jørgen Frederiksen.
- Faktisk blev Jørgen Frederiksen udnævnt til banevogter i Ring allerede den 1. oktober 1870, men da folketællingen fandt sted i januar måned samme år, er han ikke tituleret banevogter i folketællingsregistret på det tidspunkt.
- Rigsarkivet, Danske Statsbaners Arkiv, Personaleafdelingen, "Personaleakter, afskedigede eller døde", Box 91, F. 58.
- Martin Buch og C.I. Gomard (red.), *Danmarks Jernbaner. Historisk og Biografisk Haandbog*, Bd. 1, København: Alex Kappels Forlag, 1933, s. 276. Et nyere, autoritativt værk om de danske jernbaner indtil 1914 er: Poul Thestrup, *Dampen binder Danmark sammen*, Bind I af 3-bindsværket *På Sporet 1847-1997*, Odense: Jernbanemuseet, 1997. Heri findes en god beskrivelse af hele sammenlægningsprocessen, først sammenlægningen på det administrative plan (1880-1885) og dernæst sammenlægningen mellem maskinafdelingerne, der først var helt gennemført i 1893.
- Thestrup (1997) op. cit., s. 277-281.
- Ibid., s. 277-281.
- Buch og Gomard (1935) op. cit., s. 287; Thestrup (1997) op. cit., s. 340-343.
- Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Personaleafdelingen, "Personaleakter, afskedigede eller døde", Box 300, P. 330.
- Oplysningerne om antallet af banevogterboliger i 1886 fremgår af et dokument med titlen "Fortegnelse over Banevogterhuse, Banemesterhuse, Udhuse og Hytter, der forefindes paa Statsbanernes sjællandske District den 1ste April 1886", der venligst er stillet til vores rådighed af jernbanehistorikeren Jens Bruun-Petersen.
- Rigsarkivet, Sjællandske Statsbaner, Journal over betjente og embedsmænd, Katalog III, opslag 161.
- Ibid., opslag 128.
- Ibid., opslag 105.
- Det betyder ikke, at de "overskydende" huse er blevet revet ned, men fx at et hus beliggende mellem re-nummererede banevogterhuse 32 og 33 har fået betegnelsen 32a og er blevet benyttet som bolig for andre kategorier af banearbejdere. I den forbindelse er det værd at bemærke, at ifølge Funktionslisten for Jørgen Frederiksen (figur 5), overgår denne i året 1892 fra sin stilling som banevogter nr. 40 ved Sydbanen til at blive banearbejder nr. 436 med bolig i hus nr. 32a og en løn på 45 kr. mdl.
- Med Masnedssund-broens åbning i januar 1884 kunne Sydbanen forlænges fra den tidligere endestation Masnedssund til sydspidsen af Masnedø, hvorfra der samtidig blev etableret færgeforbindelse til Orehoved på Falster.
- Ifølge Jens Bruun-Petersens fine artikel "1898: Vogterhuse – især 'Model 1898'", *Jernbanehistorisk Årbog 1898*, var der i 1886 25 banevogterhuse med én lejlighed, 20 banevogterhuse med to lejligheder, to banemesterhuse og ét brofogedhus på hele strækningen Roskilde-Masnedø.
- For Sydbanens vedkommende blev den enkelte overkørsel før 1885 karakteriseret ved dens afstand til Roskilde Station. Fx fremgår det af figur 5, at Jørgen Frederiksens kone i en årrække passede overkørsel St. 1187 i Ring formedelst 4 Rd. mdl. Denne overkørsel befandt sig i en afstand af 1187 x 100 alen = 74,5 km fra Roskilde station og er identisk med overkørsel 219, altså overkørslen nærmest ved hendes og Jørgen Frederiksens hjem i banevogterhuset.
- Hertz (1934) op. cit., s. 113.
- Henry Nielsen og Dorte Fogh, *Frygt og fascination – Danske og udenlandske jernbanemalerier fra 1840 til i dag*, Aarhus: Aarhus Universitetsforlag, 2011, s. 91.

SUMMARY

In June 1884, the year after his father's death and the dissolution of his childhood home, the young and virtually unknown Danish painter Laurits Andersen Ring (who was commonly known as L.A. Ring) completed a painting which he entitled 'The Railway Guard' (Banevogteren). The subject is a railway guard who is standing next to a closed gate and his black wooden hut, while keeping an eye on the steam train, the foremost symbol of progress, advancing towards him. The guard's hut has a white sign with the number '40' in black writing. The guard stands with drooping shoulders and averted gaze as a silent witness to the price of progress.

During L.A. Ring's lifetime, this painting attracted little attention, but about a century later, several renowned art critics noticed and commented on its remarkable qualities, and these days, it is regarded as one of the painter's most important works. Until 2005, all art experts assumed that the subject of 'The Railway Guard' was to be found near L.A. Ring's childhood home, in the village of Ring, between Næstved and Vordingborg in South Zealand, which was divided in two by the railway track when the South Line was built in 1868-70. However, in connection with the major L.A. Ring exhibition 'On the Edge of the World' in 2006-07, several railway historians voiced their doubt as to the accuracy of this assumption. It was called into question because the Danish State Railways' 1890 plan book for the South Line shows that the gatekeeper's lodge in Ring had the number 33 and not 40 which is the number on the guard's black hut in L.A. Ring's painting.

Following a careful study of Peter Hertz' authoritative biography on L.A. Ring from 1934 together with extensive research in various railway archives, the authors of this article are able to shed new light on this strange puzzle. The conclusion is that art historians' intuitive feeling has been correct all along: the scene of 'The Railway Guard' was to be found in the village of Ring. In fact, the painter would have been standing only a few metres from his childhood home when he made the first sketch for the painting, in all likelihood during the summer of 1883 when Ring's father died and the home was sold.

The puzzle as to why the guard's hut in L.A. Ring's painting has the number 40 and not 33 is – if not fully solved – then at least reduced from a complete mystery to a choice between two explanations; a choice which we should be able to make following new research in relevant railway archives. The key to solving the puzzle was to focus on the actual railway guard in the village of Ring during 1883-84. L.A. Ring was known for using locals as models and there is therefore little doubt that the actual railway guard, Jørgen Frederiksen, was the model when the first sketch of this painting was made. As with all employees of the Danish State Railways, there is a file on Jørgen Frederiksen in the archives. It appears from the file that he was employed as 'Railway Guard no. 40' with the private company Zealand Railways (Sjællandske Jernbaner), when the South Line opened in 1870. His address at that time is not stated, but it is given as Gatekeeper's Lodge no. 33 at the turn of the year

1885–86, at the time when the Danish State railways completed its takeover of the Zealand Railways.

Based on this information, the simplest explanation is of course that L.A. Ring used artistic licence and replaced '33' with '40' in order to honour a well-known character from his childhood village, Railway Guard no. 40, Jørgen Frederiksen, who faced a very uncertain situation in his life, just like the painter himself. Naturally, it cannot be ruled out that this was in fact the case. However, it is difficult to reconcile that explanation with L.A. Ring's statement, well-known to his contemporaries, that 'I just paint what I see'.

However, there is another explanation based on the assumption that railway guard numbers and gatekeeper's lodge numbers corresponded when the line opened. Documents in the Danish State Archives seem to prove that this was the case for the Northwest Line which opened in 1875 and ran between Roskilde and Kalundborg. Corresponding documents for the South Line which opened five years earlier have unfortunately been lost, but if the assumption is correct, there must have been some 50 railway guards and gatekeeper's lodges attached to the South Line. We know that Railway Guard Frederiksen had number 40 and there is about 17 km from Ring to the last station, Masnedsund. As each guard was in charge of about two kilometres of track, there must have been just under 50 guards from Roskilde to Masnedsund. It seems reasonable to assume that when the state took over the South Line during the period 1880–85, the service was rationalised and standardised which meant

that the number of gatekeeper's lodges could be reduced from about 50 to 39 on the stretch between Roskilde and Masnedsund. The number 39 is the number of the gatekeeper's lodge in Masnedsund listed in the plan book from 1890 which states that the gatekeeper's lodge in Ring has no. 33.

In other words, the alternative explanation as to why L.A. Ring painted the number '40' on the guard's hut in 'The Railway Guard' as a private joke for the few who knew that Jørgen Frederiksen was officially employed as 'Railway Guard no. 40' is that at some point between the summer of 1883 and the turn of the year 1885–86, a reduction and renumbering of the gatekeeper's lodges and the related guard's huts took place on the South Line. If this actually happened, then L.A. Ring may well have been true to his ideal about only painting what he saw, as he – in all likelihood during the summer of 1883 – drew the sketch which over the course of about a year became one of the most ground-breaking Danish paintings of the 19th century.