

EN UDSTILLING OM SIKKERHED!

Af Anna Back Larsen

Det er meget sikkert at køre med tog – så sikkert at vi ikke tænker over sikkerheden. Men potentielt er det farligt.

Det er udgangspunktet i den nye særudstilling *Sikkerhed! Gå ikke over sporet, der kommer tog*, der åbnede den 20. juni 2014 på Danmarks Jernbanemuseum. Der ligger en lang række indledende betragtninger bag *Sikkerhed!*, og det er processen fra de første overvejelser til den endelige udstilling, jeg beskriver i artiklen. Det første skridt var at svare på følgende spørgsmål: Hvem skal udstillingen henvende sig til? Og hvilke dele af jernbanesikkerheden skal der fokuseres på? Da dét var på plads, begyndte arbejdet med at udarbejde udstillingen. En udstilling kan bygges op på mange måder, og indholdet kan variere i det uendelige.

Siden 2007 har en udstilling om jernbanesikkerhed været på tegnebrættet på Danmarks Jernbanemuseum. I 2009 og 2011 blev der udarbejdet ideoplæg til en sådan udstilling af en projektgruppe bestående af to af museets bestyrelsesmedlemmer samt en museumsinspektør.¹⁾ Det var grundige og fyldestgørende oplæg, der havde fokus på jernbanesikkerhedens tekniske udvikling. I sommeren 2013 påbegyndtes arbejdet med udstillingen på ny med udgangspunkt i de oprindelige oplæg. Udstillingen er udarbejdet af en projektgruppe bestående af fire historikere, der alle er ansat på Danmarks Jernbanemuseum.²⁾ Gennem hele forløbet havde projektgruppen en gruppe bestående af eksterne kyndige i jernbanesikkerhed og jernbanehistorie at diskutere med, modtage hjælp fra og afprøve idéer på. Udstillingsarkitektfirmaet Kvorning Kommunikation og Design var med til at udvikle udstillingskonceptet og designede efterfølgende udstillingen.

DE INDLEDENDE UDSTILLINGSOVERVEJELSER

Det tidlige forarbejde til *Sikkerhed!* indeholdt nogle overvejelser om, hvem udstillingen skulle henvende sig til. Danmarks Jernbanemuseum har kort sagt ansvaret for at bevare og formidle den danske jernbanehistorie. På museet i Odense er ud-

stillet genstande – både meget store som rullende materiel i form af vogne og lokomotiver og mindre genstande med relation til den danske jernbanehistorie. Museet afholder desuden hvert år en række arrangementer. Den overordnede målgruppe består i princippet af alle – museets mission er at have attraktive tilbud til så mange som muligt og helst et bredt udsnit af den danske befolkning. Fokus er især på børnefamilier, kulturhistorisk interesserede, jernbaneentusiaster og skoler. Det er grupper, der har meget forskellige forudsætninger for at besøge museet, og derfor valgte projektgruppen at rette udstillingen mod især en af grupperne, nemlig de kulturhistorisk interesserede, der ikke på forhånd har viden om jernbanesikkerhed. Dermed var målet at udbrede emnet til en gruppe, der ikke ved noget om jernbanesikkerhed. I tråd hermed skulle udstillingen ikke entydigt fokusere på den tekniske udvikling, men i stedet på de steder, hvor gæsterne selv møder jernbanens sikkerhedsforanstaltninger i deres hverdag, og give en forståelse af og interesse for det ellers komplicerede emne. Målet var desuden fra begyndelsen at udarbejde et børnespor, der skulle forløbe parallelt med resten af udstillingen, men havde sin egen genkendelige form. Som et led i den tidlige fase besøgte projektgruppen den 10 år gamle sikkerhedsudstilling på det engelske National Railway Museum i York. Museets sikkerhedsudstilling er en tematisk udstilling, som henvender sig til især de kulturhistorisk interesserede. Der findes også et børnespor i udstillingen, hvor to tegnede figurer på udvalgte steder i udstillingen fortæller om jernbanesikkerhed i børnehøjde. Projektgruppen fik en del inspiration i York, særligt ved museets formidling af jernbanesikkerheden via letforståelige tekster til alment interesserede museumsgæster, men også ved de undervisningsforløb, museet havde opbygget i relation til jernbanesikkerhed.

Med udgangspunkt i de indledende overvejelser gik arbejdet med udstillingen konkret i gang ud fra det helt overordnede udgangspunkt, at den måde, en udstilling bygges op på, og den måde, emnet behandles på, får betydning for den måde, gæsterne forstår det valgte emne og historien mere generelt.³⁾

Udsnit af Sikkerhed! En elektrisk telegraf, en induktor og en telefon illustrerer, hvordan der er blevet kommunikeret mellem stationer (Fl. Wedell fot.).



Jernbanesikkerheden var fra jernbanens første tid afhængig af mennesker. Ledvogteren sørgede for at lukke leddene, når et tog passerede (Danmarks Jernbanemuseum).



Med afsæt i hovedmålgruppen blev der arbejdet ud fra ét konkret fokus: Det er meget sikkert at køre med tog – så sikkert, at vi slet ikke tænker over sikkerheden. Men potentielt er det meget farligt. Det har fra jernbanens barndom været gældende ved kørsel på selve jernbanestrækningen og ved jernbaneoverkørsler samt ved sikkerhedsmæssige situationer i tog og på banegårde. Noget nyt er udefra kommende terrortrusler, som er blevet ført ud i livet i både London og Madrid.

Fremdriften i udstillingen med udgangspunkt i disse emner blev, at jernbanesikkerheden tidligere næsten udelukkende var baseret på den menneskelige faktor til nu overvejende at være baseret på teknik og maskiner. Før jeg redegør for den efterfølgende proces med at udarbejde udstillingen, beskriver jeg fire forskellige måder at bygge en udstilling op på. Det gøres for at vise, at der findes mange måder at skabe en udstilling på. Senere bruges de forskellige udstillingstyper til at redegøre for de redskaber, som projektgruppen anvendte.

FORSKELLIGE TYPER UDS STILLINGER

I én type af udstilling, der er almindelig på museer, er ønsket at fortælle en historie med en begyndelse og en slutning. Det gøres via genstande og tekster, der sammen skaber en sammenhængende fortælling om emnet.⁴⁾ En udstilling om jernbanesikkerhed, bygget op efter den udstillingsform, vil fortælle en historie, der ligger ud over de viste genstande. Det sker via tekster med udgangspunkt i en gennemgående historie, hvor f.eks. menneskets rolle i jernbanesikkerheden gennem tiden præsenteres. I en anden type udstilling er det derimod genstandene, der er i centrum. De stilles op i en given sammenhæng, og formidlingen sker typisk via skilte med faktuelle oplysninger som navn, findested og årstal, men kun sjældent ved en længere forklarende tekst.⁵⁾ Indgangsvinklen er, at gæsterne bruger tidligere oplevelser og erfaringer til at forstå genstandene.⁶⁾ I en udstilling om jernbanesikkerhed med udgangspunkt i denne udstillingsform ville genstande knyttet til jernbanesikkerheden være det

bærende element. Fokus kunne i det perspektiv være på genstandenes teknologiske udvikling.

I en tredje type udstilling lægges det ud til gæsterne selv at fortolke en udstillings emne. Grundlæggende skal museumsgæsterne på egen hånd danne sig nogle fortællinger om det udstillede og selv fortolke historien.⁷⁾ Konkret opfordrer den type udstilling gæsterne til at bruge alle sanser (ikke kun synssansen) samtidig med, at der i udstillingen bliver stillet spørgsmål til gæsterne, som hjælper dem i gang med at fortolke.⁸⁾ I den type udstilling ville fortolkningen af jernbanesikkerheden blive lagt ud til gæsterne. Det kan f.eks. være, at de skal tænke over, hvordan man tidligere har forholdt sig til jernbanesikkerhed, eller hvordan brugere af jernbanen har opfattet farerne ved jernbanen.

En fjerde udstillingstype baseres på, at gæsterne danner deres egen forståelse af historien.⁹⁾ Sådanne udstillinger indeholder forskellige typer formidling, da mange forskellige besøgende hermed kan skabe deres egen forståelse – både dem, der helst vil læse, og dem, der helst vil røre ved tingene.¹⁰⁾ Ved en udstilling om jernbanesikkerhed vil den udstillingstype lade det være op til gæsterne at skabe en forståelse for, hvad jernbanesikkerhed er. Er der f.eks. jernbanesikkerhed til stede, når brugerne føler sig sikre? Eller er jernbanesikkerhed knyttet til en måling af antal døde per kørt km?

Jeg tager udgangspunkt i de fire udstillingstyper ved redegørelsen for tankerne bag *Sikkerhed!* Først gives dog en beskrivelse af de forskellige elementer i udstillingen. Efter fastlæggelsen af målgruppen samt det overordnede fokus gik projektgruppen i gang med at udarbejde udstillingen. Det skete ud fra to forskellige tilgange: indhold og struktur. Projektgruppen arbejdede med to parallelle forløb, der dog var tæt sammenbundne. Udstillingens indhold er selve den historie, der bliver fortalt om jernbanesikkerhed, mens strukturen er den måde, udstillingen bygges op på. De ovenfor beskrevne udstillingstyper indeholder begge elementer. I den følgende gennemgang af arbejdet med udstillingen beskrives struktur og indhold hver for sig for at give et større indblik i processen.

UDSTILLINGENS STRUKTUR

Jernbanesikkerhed er et vanskeligt forståeligt emne, hvorfor klarhed i opbygningen af udstillingen hjælper gæsterne til en større forståelse. Helt overordnet er udstillingen bygget kronologisk op med den tidsmæssige afgræsning fra 1847 til 2021. Der er en konstant udvikling af jernbanesikkerheden, og det understreges i udstillingen ved, at den er opbygget i perioder. Der præsenteres fem perioder med hver deres udviklingstræk, som er baseret på den overordnede udvikling, hvor jernbanesikkerheden er gået fra et være baseret på menneskelige handlinger til i dag overvejende at være baseret på maskiner. Perioderne fik hver deres overskrift, der indkapsler centrale elementer. Her vil jeg blot nævne årstal og overskrifter. Første periode, 1847-1875, behandler *Tidlig jernbanesikkerhed*. Anden periode, 1875-1930, indeholder *Sikkerhed i hele Danmark*, mens tredje periode, 1930-1960, har overskriften *Ny teknologi og besparelser*. Ved fjerde og femte periode bevæger vi os op mod nutiden og fremtiden. Først i perioden 1960-2000, hvor *Fjernstyring af togtrafikken i hele landet* beskrives, og derefter i perioden 2000-2021, der afslutter udstillingen med *Jernbanesikkerhed nu og i fremtiden*.

Den konsekvente og klare struktur bliver forstærket ved, at der i udstillingen er en række temaer under hver periode. Da hver periode har sine egne karakteristika og udviklingstræk, er antallet af temaer ikke det samme i perioderne, ligesom indholdet også varierer. For at uddybe temaerne og visualisere jernbanesikkerheden er der til hvert tema udvalgt en eller flere genstande, der repræsenterer temaet. Jernbanesikkerhed samt de tilknyttede genstandene er ikke noget, hovedmålgruppen har viden om i forvejen, derfor har hver periode, hvert tema og hver genstand en tekst tilknyttet, der beskriver genstande og tema inden for rammerne af udstillingens fokus. Parallelt blev der arbejdet med børnesporet til udstillingen med støtte fra TrygFonden. Børnesporet blev koblet på den overordnede struktur, men har ellers sit eget liv via 10 nedslag i udstillingen med fokus på emner, der ligger inden for erfaringsgrundlaget for børn i 4.-5. klasse.

Tekster og genstande

Det var målet at skrive let forståelige tekster med tydelig sammenhæng inden for tre niveauer: perioder, temaer og genstande. Af samme årsag er teksterne korte, da for lange tekster svækker budskabet og interessen blandt målgruppen, som ikke kender emnet i forvejen.

Ud over de tre tekstniveauer møder publikum en helt overordnet introtekst. Her bliver udstillingens tone slået an ved at præsentere det overordnede fokus på den meget sikre men potentielt farlige jernbane. Efter at have læst teksten kan gæsterne i princippet "shoppe" mellem udstillingens andre elementer og stadig få det overordnede budskab.

Samme princip gælder for teksterne til udstillingens fem perioder. I forhold til den indledende tekst giver de et mere detaljeret billede af jernbanesikkerheden med fokus på fem forskellige udviklingstræk. Periodeteksterne indeholder maksimalt 200 ord – en ramme, der blev valgt for hele tiden at holde målet om forståelighed og klarhed for øje. Det samme gjaldt for temateksterne og genstandsteksterne, der maksimalt måtte rumme henholdsvis 100 og 50 ord. Det lyder af mange ord, men det er det ikke, når man skal sammenfatte selv ret vanskelige emner på ganske få linjer.

Genstandene er valgt ud, så de underbygger udstillingens fokus. Ved genstande og tekster blev det prioriteret højt, at mennesket var i centrum samtidig med gæsternes egen forståelse af jernbanesikkerhed. Mere om dét under redegørelsen for indholdsovervejelserne.

Genstandene viser sider af den fortalte historie i en konkret fysisk form. Til hvert tema hører en eller flere genstande eller i enkelte tilfælde fotos. Genstandene understreger den historie, der bliver fortalt i udstillingen, og er igen med til at skabe forståelse for emnet. Dette princip er også årsagen til, at det i nogle tilfælde er valgt at bruge fotos i stedet for genstande – genstandene fandtes simpelthen ikke. Temaerne er valgt ud fra udstillingens hovedfortælling, hvilket betyder, at der ikke altid er genstande tilknyttet. Museerne har ikke alt på hylden, og ofte mangler man lige de genstande, man

Børnesporet skiller sig designmæssigt ud, og skiltene er placeret i børnehøjde. Børnesporet er en del af en større kampagne, rettet mod elever i 4.-5. klasse, der skal lære at have respekt for tog og jernbane. Skiltene er let genkendelige ved kampagnens titel Pas på toget! og de tilknyttede figurer Ida og Anton (Fl. Wedell fot.).



Udstillingens genstandstekster er placeret ved de tilknyttede genstande, mens tematekster er placeret foran genstandene. Forskellige farver er benyttet til at vise, hvilke temaer der hører sammen med hvilke genstande (Fl. Wedell fot.).

skulle bruge til at vise et bestemt emne. Da må fotos bruges i stedet eller andre genstande vise aspekter af den samme historie.

I de tilfælde har ønsket om at fortælle en bestemt historie overtrumpet de tilgængelige genstande. Det gjaldt f.eks. ved temaer om jernbaneulykker, hvor der ikke er bevaret genstande af betydning her i landet. Det er ikke usædvanligt og gælder i nogen grad også England, selv om der her er lidt flere ulykke-relaterede genstande bevaret. Men det er en udfordring udstillingsteknisk at overkomme manglen på genstande om et emne.

I udstillingen er genstande og genstandstekster under samme tema placeret sammen for at skabe overskuelighed for gæsterne. Af samme grund har temaerne hver deres farve, som genfindes i de respektive genstandstekster.

Udstillingens design og effekter

Efter at have beskrevet udstillingens hovedfortælling og overvejet valg af genstande arbejdede projektgruppen og udstillingsarkitekterne sig frem til et design. Det skete i en form for dialog med udkast og diskussioner frem mod den endelige løsning. I processen var der helt anderledes forslag, som endte med at blive valgt fra ud fra den betragtning, at det pågældende design ikke var meningsfuldt i forhold til udstillingens emne.

Udstillingen er bygget op med fem afsnit, der hver repræsenterer en periode. De skillevægge, der adskiller perioderne, fungerer som montere og plateauer til genstandene. Billeder, farver samt jernbanesikkerhedsmæssige kendeord indgår som en del af designet for at slå en stemning an. Brugernes møde med jernbanen – især ved jernbaneoverkørsler – er dér, hvor gæsterne lettest kan relatere til emnet, og derfor er der anvendt fotografier af disse ting som baggrund i skillevæggene.

Den røde og hvide farve er gennemgående, fordi de let forståeligt refererer til de skilte, brugerne møder, når de nærmer sig en jernbane. Det gælder f.eks. det klassiske trekantede skilt med et damplokomotiv i midten omgivet af en rød





Den velkendte sætning "Går ikke over sporet, der kommer tog" skaber minder om perroner og er med til at slå tonen an til udstillingens øvrige indhold (Fl. Wedell fot.).

kant. Hermed knytter udstillingens design an til udstillingens indhold – designet skaber associationer til udstillingens indhold. I skillevæggene findes ligeledes ord, udtryk og citater, der har med jernbanesikkerheden at gøre. Det gælder f.eks. "Pas på toget!" og "Stop". Det er elementer, som sætter tonen og skaber et rum for forståelse af jernbanesikkerhed.

Lyd og film er ligeledes stemningsskabende elementer i *Sikkerhed!* De har dog også en bredere indholdsmæssig funktion, da langt de fleste har et konkret budskab, altså er en del af fortællingen. Fra begyndelsen blev det fastlagt, at der skulle være en flot og bemærkelsesværdig introduktion til udstillingen. Introduktionen skulle på den ene side sammenfatte udstillingens indhold og på den anden side skabe opmærksomhed om udstillingen, der ligger lidt afsides på museets balkon. Introduktionen består af en film med et IC3-tog, der kører med fuld fart. Først ser gæsten blot et dansk landskab med skinner i forgrunden, men pludselig kan man høre noget – og derefter kommer toget susende forbi med en ganske høj lydside. Det allerførste møde med udstillingen skal skabe både lidt uro og respekt for et tog i bevægelse. Filmen projiceres stort op, og IC3-toget brager direkte mod indgangen til udstillingen – igen et element, der underbygger udstillingens omdrejningspunkt – jernbaneoverkørsler. Af andre lyde er der to højtalerudkald: "Gå ikke over sporet, der kommer tog" samt en påmindelse om at huske sin bagage på Nørreport Station. Begge er placeret i deres respektive perioder.

Afsluttende overvejelser om struktur

Kort beskrevet er udstillingens struktur opbygget af tekster, genstande, opdeling af perioder ved skillevægge med farver og grafik samt lyd og introduktionen til udstillingen. Tekster og genstande samt periodeopdeling skal være lette at overskue og forbinde for gæsterne. Det skal undgås, at man skal overveje, hvad der hører sammen, og hvad der ikke gør. Genstande og tekster præsenteres med en klar tilknytning til hinanden og til de tilhørende temaer, samtidig med at de er placeret sammen, så gæsterne hurtigt kan danne sig et overblik og få en forståelse af, hvordan udstillingens elementer

hænger sammen. Man kan også sige, at en gennemskuelig og rolig struktur skaber grobund for læring om jernbanesikkerhed, mens en kompleks og urolig struktur stiller sig i vejen for læring.

Skillevæggens farver og grafik samt lyden i udstillingen og introduktionen har primært en stemningsskabende funktion samtidig med, at de er genkendelige elementer gennem udstillingen.

UDSTILLINGENS INDHOLD

Det er brugernes møde med de sikkerhedsmæssige foranstaltninger, der er styrende for indholdet i *Sikkerhed!* Det, der er fravalgt, er en formidling af jernbanesikkerhedsgenstandenes tekniske historie i detaljen – altså hvordan det elektromekaniske centralapparat eller blokapparatet fungerer ned i de mindste detaljer. Ved de apparater, der er udstillet, er ønsket nærmere at vise, hvordan de fungerede i sammenhæng med jernbanesikkerheden overordnet og ikke deres konkrete tekniske funktioner. I arbejdet med udstillingens indhold læste projektgruppen en række bøger og opslagsværker med relation til jernbanesikkerhed fra hele perioden – lige fra de første reglementer i 1847 til nyt materiale om Signalprogrammet. Dertil havde gruppen stor hjælp fra de fyldestgørende udstillingsoplæg, der ganske vist med en anden vinkel var udarbejdet i 2007 og 2011 – udstillinger kan være længe undervejs!⁽¹⁾

Når man skal formidle vanskeligt teknisk stof til ikke-eksperter og almindelige gæster, er sproglig bevidsthed af stor betydning. Da jernbanesikkerhed er et komplekst og svært forståeligt emne, er der i udstillingen gjort forsøg på at tale i et enkelt og letforståeligt sprog med en klar vinkel, der præcist formidler det pågældende emne.

Der er også valgt et ret formelt sprog ud fra den betragtning, at det er et alvorligt emne. Nedenfor illustreres det ved teksteksempler fra periode 1, som rummer syv temaer: *Tid, De første ulykker, Kommunikation mellem stationer, Signaler til lokomotivføreren, Brugernes sikkerhed, Afgang!* og *Nyt job*

Skillevæggens bagvæg viser en aktiv jernbaneoverkørsel og illustrerer en jernbanesikkerhedsmæssig foranstaltning, som gæsterne kan relatere til. Det underbygges af brugen af rødt lys (Fl. Wedell fot.).



med evige opgaver. Som nævnt har periode 1 overskriften *Tidlig jernbanesikkerhed* og omhandler tiden fra jernbanens introduktion i 1847, til den var udbredt til store dele af landet i 1875. Periodeteksten er som følger:

1847-1875 Tidlig jernbanesikkerhed

Jernbanen var en ny, dramatisk kraft i det danske landskab. Fra 1847 kørte der damplokomotiver med en fart på 45 km/t - en hastighed, der var uset på landevejene. Fokus på sikkerhed var tvingende nødvendigt.

Der skulle være klare regler for at undgå katastrofale ulykker. Det gjaldt både for de ansatte og for dem, der færdedes nær banen. Alle skulle lære at respektere de nye tog. De rigtige signaler skulle gives, der skulle holdes afstand, tiden skulle overholdes, og kommunikationen skulle være præcis.

Vægten er lagt på at skærpe gæsternes fokus på, at jernbanen var ny i Danmark og samtidig besad en kraft, der hidtil var uset. Samtidig er budskabet, at der med jernbanen kom en række regler, der skulle overholdes. Tid er og har altid været vigtigt for jernbanedriften såvel som jernbanesikkerheden. Følgende er temateksten til *Tid*:

Tid

Tid blev afgørende for jernbanesikkerheden. Der skulle være mindst 10 minutter mellem hver afgang fra stationen for at sikre, at togene ikke kørte op i hinanden.

Før jernbanen var lokal tid bestemt af solens placering på himlen. Der var derfor ikke fælles tid i hele Danmark - men på grund af jernbanen besluttede man i 1858 at anvende Københavns lokaltid som fælles jernbanetid. Først i 1880 blev der fælles national tid for alle.

Temateksten tager tråden op fra periodeteksten og forholder sig til en konkret sikkerhedsmæssig problemstilling: Der var 10 minutter mellem hvert tog, og det var nødvendigt at have fælles tid i Danmark. Målet er at koble jernbanesikkerheden med begrebet tid, som er genkendeligt for vores gæs-

ter. Til *Tid* hører tre genstande, der hver har en genstandstekst. Som eksempel vil jeg her fremhæve én genstand eller rettere én samling af næsten ens genstande - eller egentlig 15 lommeure.

Alle skulle kende tiden

Jernbanepersonalets lommeure stammer fra de sidste årtier af 1800-tallet og derefter. Præcise ure var afgørende for sikker afvikling af togtrafikken. Alle - fra lokomotivfører til ledvogter - havde et ur, og urene var afstemt med stationsuret.

De 15 ure illustrerer sammen med teksten, at alle, der arbejdede ved jernbanen, skulle have et ur - mængden har en betydning. Via de tre niveauer af tekster er målet at give et indblik i og en særlig vinkel på genstandene. Ved det konkrete eksempel med urene er det en fysisk genstand, der kan fortælles mange historier om - her med fokus på jernbanesikkerhed. I en anden sammenhæng kunne man have rettet fokus mod social status eller urenes tekniske funktion.

Med teksterne har det handlet om at lede gæsternes blik i retning af en bestemt fortælling og derigennem give dem en forståelse for jernbanesikkerhed med udgangspunkt i deres egen virkelighed. En del af den jernbanesikkerhedsmæssige historie rummer dog emner, der er centrale, men som ligger uden for manges umiddelbare forståelses- og oplevelsesramme. I periode 1 gælder det f.eks. temaet *Kommunikation mellem stationer*. I den tidlige danske jernbanehistorie anvendte man flettede kurve - eller optiske telegrafer - til at signalere mellem stationer. At man kunne kommunikere mellem stationerne var afgørende for jernbanesikkerheden. Både tematekst og genstandstekst omhandler den optiske telegraf. Først tematekst:

Kommunikation mellem stationer

Når et tog afgik fra en station, skulle næste station vide det. I jernbanens første tid gav man besked via en optisk telegraf. Det var en høj mast med en kurv i toppen. Masterne stod så tæt, at man kunne se til den næste - aldrig længere end 1,3 km.

15 lommeure, en køreplan og et stationsur hører under temaet Tid. De illustrerer vigtigheden af, at alle, der var i forbindelse med jernbanen, havde samme tid. Her ses det ene afsnit af udstillingens periode 1 (Fl. Wedell fot.).



Når kurven på stationen viste togets afgang, gav banevognere langs sporet med hver deres signalkurv beskeden videre, til den nåede næste station.

Og genstandsteksten:

Den optiske telegraf

Original signalkurv fra den første strækning mellem København og Roskilde i 1847. De sidste signalkurve gik ud af brug omkring 1900. Tog kørte med 10 minutter mellem hver afgang, og kurvene var en ekstra information til personalet på strækningen om, at et tog var på vej. To kurve i masten betød tog fra København, én kurv tog fra Roskilde. I mørke var kurvene udstyret med lys.

Målet er at gøre en kompleks historie tilgængelig ved hjælp af et enkelt og præcist sprog. Kurven har været vigtig for jernbanesikkerheden i en periode og har medvirket til at gøre det sikkert at køre med tog.

De forskellige sikkerhedsapparater i udstillingen kan dog være svære at forstå og er en udfordring af formidle forståeligt for gæster, der kun bruger kort tid på hver genstand eller tekst. Man kan sige, at der er to modpoler i udstillingens indhold: det meget nære og let genkendelige som vigtigheden af at overholde tiden - og det mere komplicerede i form af de sikkerhedsmæssige apparater.

Her vil jeg blot nævne andre eksempler, der ligger mellem de to poler. For det første er ulykker et tema, der løber gennem hele udstillingen - som det eneste tema er det med i alle fem perioder. Ulykker har i tidens løb været med til at forbedre jernbanesikkerheden, da man lærte af de fejl, der blev begået. Desuden er brugernes helt konkrete møde med jernbanen og de tilknyttede sikkerhedsforanstaltninger et gennemgående tema. Det gælder f.eks. ved banegårde og ved jernbaneoverkørsler.

Endelig er der fokus på, at det er meget sikkert at køre med tog i Danmark. De tre eksempler binder udstillingens overordnede fokus sammen: Det er sikkert at køre med tog, men

Den store montre til periode 1 indeholder fem af periodens syv temaer, herunder også temaet Kommunikation mellem stationer, der via kurven fra en optisk telegraf samt en tilknyttet tegning illustrerer, hvordan man dengang kommunikerede mellem stationer (Fl. Wedell fot.).



Et blik gennem Sikkerhed! Det store foto fra lyntogsulykken i 1967 er en del af en serie, der bliver projiceret på væggen. Billederne illustrerer, at det er voldsomt, når det går galt (Fl. Wedell fot.).





Gentofteulykken fra 1897 var meget voldsom med 40 omkomne. Man lærte af ulykkerne og forbedrede jernbanesikkerheden (Danmarks Jernbanemuseum).

det er potentielt meget farligt, koblet sammen med brugerens daglige møde med de sikkerhedsmæssige foranstaltninger.

Udstillingens børnespor har overordnet samme indholdsmæssige fokus på jernbanesikkerhed, blot formuleret på en måde, så et yngre publikum kan læse det. Der er ikke fokuseret på teknik og vanskelige emner, da børnene ikke har et tilstrækkeligt erfaringsgrundlag til at rumme sammenhængen. Her blot et teksteksempel til illustration.

Ledvogteren

I mange år var det ledvogtere, som sørgede for, at folk ikke gik over skinnerne, når der kom tog. Det skete desværre en gang imellem, at de ikke fik sænket bommen eller lukket leddet, og så kunne der ske en ulykke.

Afsluttende overvejelser om indhold

Med udgangspunkt i teksteksempler fra udstillingen har mit mål været at illustrere spændvidden indholdsmæssigt i udstillingen og samtidig vise, hvordan indholdet har forholdt sig til udstillingens overordnede fokus. Det formelle og enkle sprog underbygger dette og danner rammen om det alvorlige emne, som jernbanesikkerhed er. Udstillingens genstande underbygger det – hvis de ikke havde været der, eller hvis de ikke fungerede, ville der være en meget ringere jernbanesikkerhed. Emnet og den vinkel, der er lagt ned over det i udstillingen, lægger op til en tilrettelagt og styret fortælling om jernbanesikkerhed. Det vil jeg illustrere i det følgende, hvor indholds- og strukturovervejelserne sammenkobles med udstillingstyperne.

STRUKTUR, INDHOLD OG UDSILLINGSTYPER

Gennemgangen af de indholdsmæssige og strukturelle overvejelser viser et samspil og en afhængighed mellem de to dele. Udstillingens emne og kompleksitet førte til, at den blev bygget stringent op efter perioder, temaer og genstande. Formen underbygges af den kronologiske opbygning, hvor

gæsterne begynder ved 1847 og ender i den nære fremtid. Det er alt i alt elementer, som danner rammerne om en udstilling med en klar og overskuelig opbygning, der let kan aflæses af målgruppen. Samme principper gælder for de indholdsmæssige overvejelser. Teksterne er ikke blot korte, de er også letforståelige.

Med fokus på en klar opbygning med en begyndelse og slutning samt belærende tekster arbejdede udstillingsgruppen overvejende inden for den type udstilling, der fortæller en specifik historie og bruger genstande til at underbygge den historie. Et argument for at vælge denne styrede form er at jernbanesikkerhed er et emne, hvor man ganske enkelt ved, hvad der er korrekt i forhold til brugernes sikkerhed. Det er ikke til diskussion, om det er klogt at danse på sporene. Gæsterne er almindelige brugere af jernbanen, og derfor virker denne tilgang som den mest naturlige.

Museets mission er at formidle den danske jernbanehistorie til et bredt udsnit af befolkningen, og det var det overordnede mål med denne udstilling at rette den direkte mod dem, der ikke havde særlig viden om jernbanesikkerhed. Projektgruppen vurderede, at det ikke skulle være en udstilling alene til børn og unge, da de ikke har det nødvendige erfaringsgrundlag. For at skabe klarhed og konsekvens formildes der til de to målgrupper ved to klart adskilte former. Børnesporet har, ud over at være informerende om jernbanesikkerhed generelt, også et undervisningspræget udtryk – målet er at lære elever og børn noget om, hvordan man færdes nær tog og jernbane.

Projektgruppen arbejdede dog også med en anden udstillingstype – nemlig den, der lader det være op til gæsterne selv at fortolke et historisk emne. Denne form er ikke dominerende i udstillingen, men den er til stede. De visuelle elementer, som beskrevet under afsnittet om udstillingens struktur, har netop som formål at skabe stemning og lægge op til indlevelse – at få gæsterne til selv at tænke over jernbanesikkerheden og deres til dagligt passive oplevelse af denne. Projektgruppen arbejdede med, at ulykkestemaerne skulle have en vis effekt i udstillingen. Ulykker er markante

Tekniske apparater kan ikke aflæses, hvis man ikke på forhånd har kendskab til genstandene. I Sikkerhed! er disse genstande formidlet via et præcist og letforståeligt sprog. (Fl. Wedell fot.)

i deres udtryk – store maskiner og vogne, der splintres eller sammentrykkes, kombineret med menneskelige ofre. Som nævnt ovenfor har ulykker været et element, der har været med til at forbedre sikkerheden, hvilket gjorde, at de fik en central plads i udstillingen. Samtidig illustrerer de på bedste vis, hvor galt det kan gå, når sikkerheden svigter. Det vises ved at bruge fotos fra datidens store danske jernbaneulykker – fotos, som kan aktivere gæsternes egen tolkning og indlevelsesevne.

Gruppen ønskede dog ikke at lægge spørgsmålet om sikkerhed for meget ud til gæsterne. Man kan f.eks. forstille sig, at der i udstillingen kunne skabes et interaktivt element, hvor gæsterne skulle se, om de kunne nå over skinnerne, inden toget kom – f.eks. for at understrege togets hastighed og lange bremselængde. Hermed ville der være en risiko for, at gæsterne ville forsøge *ikke* at nå over. I andre sammenhænge kunne den slags være et sjovt element – men vi valgte det fra, fordi det ville give forkerte signaler.

Et argument for at vælge en sådan funktion kan dog være, at det i højere grad end f.eks. en tekst er med til at få gæsterne til at tænke over jernbanesikkerhed, og de store kræfter som tog og jernbane besidder. På London Transport Museum er der faktisk eksempler på lysstriber, der bevæger sig i gulvet og skal give en fornemmelse af samme situation.

At skabe stemning i udstillinger via lyde og visuelle effekter benyttes på museer i dag. Disse virkemidler bruges typisk for at understrege en pointe eller for at skabe en oplevelse for gæsterne, hvor de kan sætte sig ind i historien på en anden måde end ved at læse tekster. I Odense har Odense Bys Museer på bymuseet Møntergården anvendt tilsvarende lyde og film i deres nyere udstillinger, ligesom udstillingernes overordnede design skaber associationer til den fortalte historie om Odense. På det hollandske jernbanemuseum i Utrecht tager man skridtet videre og har f.eks. opbygget et helt miljø med en by i miniformat, et tidligt vognværksted, den første station og perron med en kopi af Hollands første lokomotiv i udstillingen om de tidligste jernbaner. Her benyttes lyde og lugte til at underbygge historien. Der er ingen tekst og ingen

originale genstande. I Utrecht bevæger vi os over i en udstillingstype, hvor det helt er lagt ud til gæsterne at danne deres egen forståelse af historien. Ud fra faglige overvejelser, der bygger på de ovenstående argumenter om udstillingens indhold og fokus, vurderede projektgruppen, at det ikke skulle være op til gæsterne at danne deres egen forståelse af jernbanesikkerheden.

Hvis teknikken derimod havde været i centrum, kunne fokus have været på, hvordan teknikken ændrede sig fra det mekaniske blokapparat mod det elektromekaniske. Her ville målgruppen være de teknisk interesserede og måske netop dem, der på forhånd har tænkt over og sat sig ind i dele af den omfattende jernbanesikkerhed. Hvis de teknikinteresserede havde været målgruppen, kunne der også være arbejdet med den type udstilling, hvor genstandene er i centrum, og hvor udstillingsteksten typisk minimeres til genstandens navn og årstal. Det ville i den sammenhæng være en meget lille gruppe, der kunne tyde genstandene og få en god oplevelse i udstillingen. På jernbanemuseer og andre tekniske museer har det traditionelt været genstandene, der har været i centrum frem for den bredere kulturhistorie, der knytter sig til alle genstande. På jernbanemuseer ses den ordknappe udstillingstype ofte i form af en opstilling af rullende materiel med tilhørende korte faktuelle tekster om genstandenes tekniske udvikling. Denne udstillingstype har Danmarks Jernbanemuseum bevæget sig væk fra i *Sikkerhed!*

LITTERATUR

- Black, Graham, *The Engaging Museum. Developing Museums for Visitor Involvement*, London and New York: Routledge, 2005
- Cresswell, Tim, *Place – a short introduction*, New Jersey: Blackwell Publishing, 2004
- Floris, Lene og Annette Vasström, *På museum*, Roskilde: Roskilde Universitetsforlag, 1999.
- Hein, George, *Learning in the Museum*, London and New York: Routledge, 1998.
- Hooper-Greenhill, "Education, Communication and Interpretation: Towards a Critical Pedagogy in Museums". I Eileen Hooper-Greenhill (ed.), *The Educational Role of the Museum*. London and New York: Routledge, 1999, 2. ed.



Paris, Scott G. og Melissa J. Mercer, "Finding Self in Objects: Identity Exploration in Museums", I Gaea Leinhardt, Kevin Crowley, Karen Knutson (ed.), *Learning Conversations in Museums*. New Jersey: Lawrence Erlbaum Associates, Publishers, 2002

Litteratur om jernbanesikkerhed

Banedanmark, *ATC-instruks*, 2005

Bruun-Petersen, Jens m.fl.: *Jernbanehistorisk årbog '98*, Smørum: Bane bøger, 1998.

Danske statsbaner, *Banernes bygning og udstyrelse*, København: S.L. Møllers Bogtrykkeri, 1965.

De danske statsbaner, *Auditarsager 1914-1943*, København: J.D. Qvist & Komp. (Ejnar Levison), 1922.

De danske statsbaner, *Reglement for Hjælpe- og Ambulancetogtjenesten af 1927 (hjælpetogsreglement)*, København: Frederiksberg Bogtrykkeri, 1927

De danske statsbaner. Generaldirektoratet, *Almindelige Sikkerheds- og Ordensbestemmelser. Ordresamlingen - serie C*. København: Aarhus Stiftsbogtrykkeri, 1922.

De danske statsbaner, *Vejledning til Forstaaelse af Telegraf og Telefonen*, København: J. Jørgensen og co., 1918.

Kgl. Jernbane-Commission i København ved Molkte m.fl.. *Banepolitreglementet for Jernbanen fra København til Roeskilde 1847*, København: J. D. Qvist, 1847.

DSB, *DSB's sikringsanlæg 1945-1987*, 1987.

DSB, *Sammendrag af artikler vedrørende sikringsteknik*, Til brug ved faget Sikringsteknik på DSB-skolen, januar 1976.

Generaldirektoratet for Statsbanedriften, *Almindeligt Signalreglement*, København, J.D. Qvist & Komp. (A. Larsen), 1890.

Generaldirektoratet for Statsbanerne, *De danske Statsbaner 1847-1947*. København, Det Berlinske Bogtrykkeri 1947.

Jensen, Niels E. og Benny Mølgaard Nielsen, *De danske jernbanesignaler og sikkerhedssystemer gennem 150 år*, Smørum: Bane bøger, 1998.

Karlsson, Henrik W. og Carsten S. Lundsten, *Introduktion til sikrings- og fjernstyringsanlæg*, Virum: Rambøll, 2006.

Kommissionen angaaende Sikkerhedsforholdene ved Statsbanerne, *Betænkning*, København: J.H. Scultz A/S, 1918.

Sjællandske Jernbaner, *Instrux for Banevogtere*, København: J.D. Qvist & Komp., 1864.

Statsbanedriften, *Forstaaelse af Telegraf og Signalapparaterne*, Aarhus: Lauritz Bechs Bogtrykkeri, 1897.

Udgaver af: Danske statsbaner, *Elementær Jernbanelære*, diverse forlag, 1939, 1943, 1948, 1957, 1967.

Winter, Peter m.fl, *Compendium on ERTMS*, Hamburg: Eurail Press, 2009.

Upubliceret litteratur

Larsen, Jørgen, Eilert Løvborg og Poul Petersen, *Beskrivelse af en planlagt udstilling, som fortæller om jernbanens sikkerhedsbærende værktøjer set i et historisk forløb*. Odense, 2011.

Larsen, Jørgen, Eilert Løvborg og Poul Petersen, *En kort gennemgang af jernbanesikkerheden fra jernbanens start til den signalløse fremtid*. Odense, 2009.

NOTER

1. Projektgruppen bestod af Poul Petersen, der var daværende medlem af bestyrelsen for Danmarks Jernbanemuseum, og tidligere regionschef ved DSB, Eilert Løvborg, der er medlem af bestyrelsen for Danmarks Jernbanemuseum, og tidligere kontorchef i DSB, samt Jørgen Larsen, der er tidligere museumsinspektør ved Danmarks Jernbanemuseum.
2. Projektgruppen bestod af museumschef Henrik Harnow, samlingschef Gitte Lundager, museumsinspektør René Christensen og museumsinspektør Anna Back Larsen. I den tidlige fase af arbejdet med udstillingen deltog tidligere formidlingschef Mads Thernøe. Anja Nielsen har været med til at udarbejde udstillingens børnespor, der i mindre grad behandles her.
3. Med udgangspunkt i Cresswell, 2004.
4. Vasström og Floris, 1999, s. 74 ff.
5. Vasström og Floris, 1999, s. 74 ff.
6. Paris & Mercer, 2002, s. 401 ff.
7. Ibid. s. 131 ff.
8. Black, 2005, s. 182.
9. Hooper-Greenhill, 1999, s. 11 ff.
10. Hein, 1998.
11. Se den benyttede litteratur under litteraturlisten.

SUMMARY

An exhibition on safety

Travelling by train is a very safe mode of transport – so safe that we do not even think about safety. But potentially, travelling by train is dangerous.

This is the starting point for a new special exhibition *Safety!* Do not cross the tracks, train approaching, which opened on 20 June 2014 at the Danish Railway Museum. A large number of preliminary considerations preceded *Safety!* and this article gives an account of the process from the first considerations to the final exhibition. A project group was established, consisting of four historians employed with the Danish Railway Museum, with the task of preparing the exhibition. This work was commenced based on the general idea that the way in which an exhibition is structured and the way it deals with its subject will be reflected in the way the guests understand the subject and the history in more general terms.

The first step in the work with the exhibition was to answer the following questions: What audience does the exhibition target? And what parts of railway safety should the exhibition focus on? It was decided that the primary target group of the exhibition would be users of the railway with an interest in cultural history. This is a group where most people do not have in-depth knowledge about the history of the railway, and also a group where the majority does not think about the many safety precautions associated with the railway. In parallel, the project group also worked with a younger target group – 4th and 5th grade pupils – by developing a children's track with its own easily recognizable design.

Railway safety is a wide subject with many aspects, and it can be approached in a multitude of ways. The project group read relevant literature on the subject and went on a research trip to the National Railway Museum in York with the purpose of making a professionally well-founded definition of the subject and creating an exhibition especially aimed at the selected target group.

In terms of content, the exhibition would focus on the users' meeting with the safety precautions of the railway: on the actual line where railway and road meet as well as on the platform and at stations. The objective was to make this difficult subject recognizable and understandable for the target group by focusing on situations to which they would be able to relate. This idea is supported by the fact that the exhibition is accompanied by short texts written in a simple and easily understandable language, language that is at the same time formal in order to emphasise the fact that a serious subject is being communicated.

In parallel with the content of the exhibition, the project group worked with the structure and composition of the exhibition. *Safety!* is structured chronologically and begins with the earliest Danish safety precautions in 1847 when Denmark got its first railway, and ends in 2021 when a new signal programme will become effective. The exhibition is divided into five periods, each period representing a particular development within railway safety. The five periods are separated by partitions, which in addition to objects and texts also include colours and graphic. The project group's objective was for the way in which the exhibition was structured to support the message of the exhibition. In *Safety!* texts and objects as well as the division into periods have the purpose of creating perspective and clarity for the guests. Objects and texts are placed together, so the guests can easily get an idea and an understanding of how the elements of the exhibition are interconnected. Overall, the project group aimed at creating an easily distinguishable form that would create a calm and logical background to leaning about railway safety. The colours and graphic of the partitions as well as the sound at the exhibition and the introduction primarily have another function. They create an atmosphere, while at the same time being recognizable elements for the target group by calling forth associations to

the guests' own meeting with the railway. This is achieved by means of sounds and quotations from the Danish railway environment, such as the loudspeaker message: "Do not cross the tracks, train approaching", and in connection with the introduction to the exhibition where the wall shows an IC3 train roaring towards the guests via a projection. Com-

mon recurring colours in the exhibition are red and white, as these are the colours typically used on the Danish railway signs.

Consequently, a well-defined and recognizable story about railway safety is told throughout the entire exhibition. Focus is not on the technological development of the object, but on telling a story from the point of view of the users.

