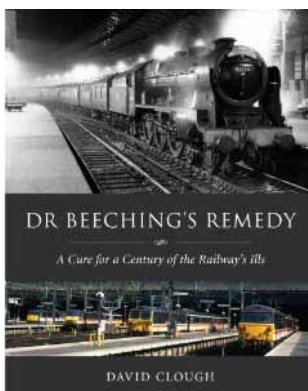
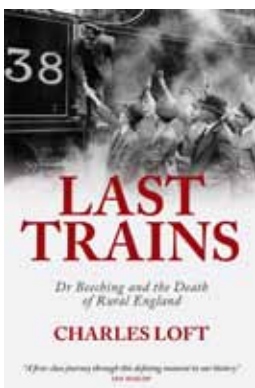


# ANMELDELSER



David N. Clough, *Dr. Beeching's Remedy. A Cure for a Century of the Railway's Ills*, Ian Allan Publishing 2013, ISBN 978-0-7110-3542-3, 160 sider, illustreret, pris £22,50.



Charles Loft, *Last Trains. Dr. Beeching and the Death of Rural England*, Biteback Publishing 2013, ISBN 978-1-84954-712-3, 330 sider, illustreret, pris £20.

Allerede i 1930'erne havde DSB set på, om urentable sidebaner skulle nedlægges eller fortsat bestå. Selv om enkelte baner i blandt andet Sønderjylland blev nedlagt i mellemkrigsårene, så satte den tyske besættelse i perioden 1940-45 en brat stopper for nedlæggelsen af danske jernbaner. Først adskillige år efter verdenskrigens afslutning blev der taget fat på det, som jernbaneforfatteren Lars Viinholt-Nielsen i sin seneste bog "Svendborg-Nyborg Banen 1897-1964" kalder for "den planløse nedlæggelse af danske jernbaner", der tog fart i 1960'erne og fortsatte ind først i 1970'erne. Helt planløs var nedlæggelserne dog ikke, idet det af regeringen nedsatte Baneplanudvalg under Landsplanudvalget i 1963 tog fat på en vurdering af de danske jernbanestrækninger, hvilket i 1967 resulterede i en betænkning, som udpegede bevaringsværdige og ikke-bevaringsværdige strækninger. Også DSB tog i Sidebaneudvalget fra 1968 fat på en vurdering af etatens mere perifære strækninger, hvilket mundede ud i flere nedlæggelser i 1971. De fleste af banenedlæggelserne må i dag betegnes som fornuftige.

Selv om der endnu ikke foreligger en samlet bearbejdning af baggrunden for den danske nedlæggelsesbølge og dens konsekvenser, så kan det være interessant at se ud over Vesterhavet til Storbritannien for at se, hvordan man her taklede problemstillingen med talrige urentable jernbanestrækninger i konkurrence med den fremadstormende

bilisme i begyndelsen af 1960'erne. Desværre er den danske jernbanelitteratur præget af en national – og ofte blot lokal – tilgang til jernbanehistorien, men når de store linjer skal tegnes, kan det være værdifuldt at undersøge, hvordan det foregik uden for landets grænser.

Måske var nedsættelsen af Baneplanudvalget i 1963 en direkte inspiration fra British Railway Board og dr. Richard Beeching (1913-85), der i 1963 udgav rapporten "The Reshaping of British Railways". Rapporten sendte chokbølger ud over England med nedlæggelse af tusindvis af jernbanestationer og dusinvis af banelukninger til følge. Dr. Beeching blev både en forkæret og en højt værdsat mand, alt efter hvordan den enkelte brite så på den store omkalfatring af det fintmaskede og omkostningstunge jernbanenet, og blandt nostalgiske jernbaneentusiaster omtales dr. Beechings navn bestemt ikke i blide vendinger. Men Reshaping-rapporten og dr. Beechings arbejde gav samtidig inspiration til andre jernbaneforvaltninger og kom derved til at præge hele det vesteuropæiske jernbanenet med eksempelvis afskaffelsen af stykgodstog til fordel for mere rentable bloktog. Det kan heller ikke afvises, at flere af rationaliseringstiltagene i DSB's organisation i 1960-70'erne var inspireret af det arbejde, som var udført i Storbritannien. Når alt kommer til alt, var nyskabelserne i 1970'ernes DSB måske ikke så nye, som eftertiden har gjort dem til, men nærmere præget af

en kraftig inspiration fra Storbritannien og landets arbejde med at gøre banerne til en kommerciel kundeorienteret servicevirksomhed.

Efter at der nu er gået mere end et halvt århundrede, siden nedlæggelsesbølgen ramte Storbritannien, har støvet efter de omfattende kampe atter lagt sig, og der er nu mulighed for at fortælle den mere dybdegående og måske også mere objektive historie om omdannelsen af jernbanenettet med udgangspunkt i arkivstudier, rapporter og avisreportager. At markedet for jernbanerelaterede bøger er betydeligt større i Storbritannien end i Danmark, viser den store mængde bøger, der er udkommet i jubilæumsåret for dr. Beechings rapport, ikke mindst nostalgiske bøger fyldt med fotos fra nedlagte baner, men to af udgivelserne påkalder sig dog opmærksomhed. Dels David N. Cloughs *Dr. Beeching's Remedy. A Cure for a Century of the Railway's Ills* samt Charles Lofts *Last Trains. Dr. Beeching and the Death of Rural England*. Med en levende pen og et fast greb om historien er der ingen tvivl om, at Charles Loft er den, der bedst breder historien ud og gør den nærværende. Han formår at fremhæve de lokale, nærmest private historier om eksempelvis jernbanerejsende, der fik ændret deres dagligdag som følge af forandringen af jernbanenettet, til de store, brede linjer og politiske overvejelser om, hvordan man skulle tage fat på at løse den gordiske knude med et stort, urentabelt og forældet jernbanesystem.

David N. Cloughs bog om dr. Beechings kur til de britiske jernbaner fokuserer derimod på de interne og gammeldags forhold hos British Rail, navnlig før Beechings ankomst, der i sandhed er et skrækeksempel på, hvordan man ikke skal drive et lands jernbaneland. David N. Cloughs bog omhandler hovedsageligt tiden op til omdannelsen af det britiske jernbaneland i 1960'erne, og han har desværre ikke samme faste greb om historien som Charles Loft. Men på overbevisende måde påpeger David N. Clough dog, at krisetilstanden for de britiske jernbaner blev grundlagt allerede under det store jernbaneeventyr i 1800-tallet. De lave anlæggelsesomkostninger og det økonomiske opsving førte til en laissez-faire kapitalisme på jernbaneområdet.

Mange jernbanestrækninger var økonomiske allerede fra anlæggelsestidspunktet og anlagdes i områder uden det fornødne økonomiske grundlag, men til gengæld havde banerne stor betydning for opbygningen af nationen ved at forbinde land og by. Nedlæggelsesbølgen i sidste halvdel af 1900-tallet var en direkte konsekvens af denne laissez-faire kapitalisme. Måske gør noget lignende sig gældende for danske forhold.

I modsætning til Danmark, hvor hovednettet i 1880'erne samledes i det offentligt ejede selskab DSB, var jernbanenettet i Storbritannien dog præget af mange større og mindre jernbaneselskaber. Allerede i 1909 påpegede Winston Churchill, der var præsident for

Board of Trade, at der uden en sammenlægning af de britiske jernbaner ikke var nogen fremtid for banerne. Det var dog først i 1948, at den endelige sammenlægning skete i form af British Rail. Men på trods af sammenlægningen blev jernbanerne drevet decentralt af folk uden forretningsmæssig erfaring eller viden. Blandt andet sad flere militærfolk i jernbanernes ledelse. Men et andet væsentligt problem var også, at de britiske politikere brugte British Rail i en større politisk sammenhæng uden viden om eller interesse for de faktiske forhold. Således udtalte premierminister Harold Macmillan i 1960, at han foretrak en moderne flåde af damplokomotiver i modsætning til et elektrificeret jernbanenet. Kulindustrien var stadig en vigtig del af det britiske samfund.

Det er ærgerligt, at David N. Clough ikke går mere i dybden med dr. Beeching – der er blevet kaldt den mest upopulære brite siden den berygtede masse-morder Jack the Ripper – og ikke mindst Beeching-rapporten og dens konsekvenser. Trods det faktum, at David N. Clough fremhæver sine mange arkivstudier i forbindelse med udarbejdelsen af sin bog, så er hans store indsats for at klarlægge forhistorien forud for dr. Beechings arbejde desværre præget af, at de mange udsagn ikke er ledsaget af mange kildehenvisninger. Litteraturlisten er endvidere yderst sparsom, og selve omtalen af Beechings arbejde og rapport er begrænset til nogle få sider. Til gengæld mangler der ikke noget på billed-

siden, hvis man er til nostalgiske motiver fra nedlagte jernbaner. Som modsætning hertil står Charles Lofts bog, der kun er sparsomt illustreret, men til gengæld meget veldokumenteret og gennemarbejdet med klare kildehenvisninger. Selv om Charles Lofts bog som sagt er betydeligt mere gennemarbejdet end David N. Cloughs tilsvarende bog, så gælder det også for Charles Loft, at man aldrig kommer ind i maskinrummet hos dr. Beeching. Det virker, som om man af hensyn til bogsælget har misbrugt dr. Beechings kendte navn i titlerne, og det er netop kardinalproblemet ved de to bøger. Der mangler fordybelse i manden og hans arbejde. Selve lanceringen af Reshaping-rapporten den 27. marts 1963 er i den britiske jernbanelitteratur ellers blevet sammenlignet med historiske begivenheder som dengang i september 1938, da den britiske premierminister Neville Chamberlain vendte tilbage efter sine samtaler med Adolf Hitler i München og proklamerede "Fred i vor tid". Sådanne sammenligninger, som for en udlænding kan virke besynderlige, vidner imidlertid om rapportens indflydelse både mentalt og rent praktisk. Reshaping-rapporten fik direkte indflydelse på tusinder af briters dagligdag – mens Chamberlains tale derimod viste sig at være en fatal fejltolkning af verdenssituationen.

Forretningsmanden dr. Beechings opgave var at rationalisere og effektivisere de engelske jernbaner, og han tog

– med transportminister Ernest Marples' velsignelse – fat på en grundig gennemgang af de enkelte strækninger og stationer, men også andre dele af de britiske jernbaner. Mere end 67.000 stillinger blev sparet væk. Hundredevis af maskindepoter nedlagdes. For blot at nævne et par eksempler. Den historie kunne godt have fortjent en mere fremtrædende plads i de to bøger.

Som dansker kan man ved gennemlæsningen af bøgerne ikke lade være med at tænke på, at der er en vis sammenhæng mellem generaldirektør Peter Knutzens arbejde i DSB i 1930'erne og dr. Beechings udredning af British Rail i 1960'erne. I begyndelsen af 1930'erne stod Danmark – hvad der også var tilfældet i Storbritannien – med et meget uøkonomisk jernbanesystem, men i modsætning til Storbritannien var trafikminister Johannes Friis-Skotte forudseende nok til at tage fat om nældens rod med Peter Knutzen som problemkuseren. Opgaven både i Danmark og Storbritannien var den samme – at gøre banerne rentable og minimere det store underskud. Generaldirektør Peter Knutzen og trafikminister Johannes Friis-Skotte var dog lysår forude i forhold til Storbritannien. Da dr. Beeching i 1960'erne kunne drage sine konklusioner, nåede han på mange måder frem til de samme resultater, som man var nået frem til i Danmark i 1930'erne. Man måtte lukke baner med underskud, mens der skulle ske en opgradering af de hovedstrækninger, hvor der var et

behov og et økonomisk grundlag. I Beechings optik var banerne ikke længere en social foranstaltning for udkantsområderne, og det synspunkt vakte naturligt nok oprør hos lokalbefolkningerne. Desværre manglede dr. Beeching en kobling mellem de andre transportformer, som ellers var en af forklaringerne bag DSB's succes i 1930'erne, da jernbanerne trådte ind i rutebildriften og fragtmandskørslen. Interessant er det dog, at Charles Loft dokumenterer, at transportminister Ernest Marples havde personlige, økonomiske interesser i et vejentreprenørselskab. Landevejstrafikken var i 1960'erne jernbanens værste konkurrent, og den mand, der skulle effektuere Beechings anbefalinger, var selv en del af konflikten.

Reshaping-rapporten indeholdt mange tiltag, men dét, som både i samtiden og eftertiden naturligt nok har gjort det største indtryk, var de talrige banenedlæggelser i 1960-70'erne. De gav samtidig startskuddet til en større bevarelsesbevægelse i Storbritannien, hvor folk fik øjnene op for, at visse strækninger og jernbanemiljøer var værd at bevare for eftertiden, og flere af de nedlagte banestrækninger genopstod som veteranbaner. Set i det lys kan mange jernbaneentusiaster takke dr. Beeching for hans kur til de britiske jernbaner, der førte til en øget fokus på jernbanernes kulturarv.

*Lars Bjarke Christensen*