



*John Poulsen under medvirken af Steffen Dresler og Poul Thestrup, De blå tog. Det internationale Sovevognsselskab i Danmark - og DSBs nattog, Bane Bøger, ISBN 978-87-91434-41-9, 240 sider, rigt illustreret, 498 kr.*

"Bevar Nattoget", "Flere tog over grænsen", "Tschüs und auf wiedersehen". Skilte og store bannere manglede ikke på Københavns Hovedbanegård en kølig novemberaften i 2014, da en række aktivister og demonstranter blandede sig med fotograferende jernbaneentusiaster og almindelige togrejsende, inden det sidste internationale nattog forlod den danske hovedstad. Ved togvognenes døre sås skilte med fjerne destinationer som Prag, Amsterdam og Basel Badischer Bahnhof. Lidt i kl. 19 lød fløjten, vogndørene klappede i, og DSB's elektriske lokomotiv satte sig i bevægelse for at trække den lange række af tyske sove- og liggevogne samt en enkelt tjekkisk vogn ud fra banegårdens spor 7 på en sidste tur ud på de europæiske skinner.

En lille times tid senere kunne den opmærksomme seer, der havde stillet tv-apparatet ind på TV2 News, se journalisten Lennart Sten præsentere bogen *De blå tog. Det internationale Sovevognsselskab i Danmark - og DSBs nattog*, hvorefter den ene af bogens forfattere, John Poulsen, stående på en af Hovedbanegårdens perroner blev interviewet om de internationale nattogs historie i Danmark. Det er formentlig første gang, at en dansk jernbanebog er blevet præsenteret i direkte tv i den bedste sendetid, og det var en værdig afslutning på en lang tradition for internationale nattog i Danmark, der startede helt tilbage i 1886, da der oprettedes en sovevognsrute mellem Randers og Altona i Tyskland. Dengang var det de preussiske statsbaner, der stillede vogne og personale til rådighed for nattogsforbindelsen, men allerede i 1904 kom det belgiske selskab med det grandiose navn Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens til Danmark i forbindelse med oprettelsen af nattogsforbindelserne København-Berlin/Hamborg. På dansk fik selskabet navnet Det internationale Sovevognsselskab og blev - ligesom i udlandet - et veletableret og -renommeret jernbaneselskab, der med sine blålakerede vogne satte de rejsendes forventninger højt til en komfortabel jernbanerejse. Kendte og kongelige flokkedes om Wagons-Lits' tog. Alene selskabets luksustog, Orientekspressen, mellem Paris og

Konstantinopel har været med til at gøre selskabet og dets produkt verdenskendt selv mange år efter, at luksustoget blev indstillet, og selskabet fandt andre indtjeningsmuligheder. Så berømt var og er det blå tog, at det har givet talrige forfattere og kunstnere inspiration. Ikke mindst den britiske krimidronning Agatha Christie, der skrev den berømte roman "Mordet i Orientekspressen" fra 1934, hvor den belgiske privatdetektiv, Hercule Poirot, bliver sat til at opklare et mord på en passager i Orientekspressen, efter at toget er kørt fast under en snestorm på Balkan.

De blå vogne og internationale luksustog er bestemt en bog værd, også selv om Orientekspressen kun nogle få gange i nyere tid har været på gæsteoptreden i Danmark. For de blå vogne var gennem mange år en fast bestanddel af danskernes udenlandsrejser med tog. Navne på tog som Nord-Express, Skandinavien-Holland Express, Alpen-Express og Basel-Express, vil klinge velkendt blandt ældre danskere, som tog på ferierejser med toget sydpå i 1940-60'erne. Der er ingen tvivl om, at det er tre kompetente og engagerede forfattere, der har sat sig i spidsen for at skrive om de blå togs - og DSB's nattogs - historie.

Allerede i 1980 udgav John Poulsen bogen *Sove- og spisevogne i Danmark* (Kurlands Forlag), mens Poul Thestrup tidligere i sin egenskab af museumschef ved Danmarks Jernbanemuseum har været med til at hjemtage såvel en

blå spisevogn som en blå sovevogn til museets samlinger, ligesom der i hans tid som medredaktør var flere artikler om Wagons-Lits og nattog i museets årsskrift *Årsskrift* og senere *Tog i Tiden* (1995, 1997, 1998, 2002, 2005 og 2012). Det sidste blad i trekløveret, Steffen Dresler, har været engageret i museets restaureringsarbejde med sovevognen og i de senere år foretaget en grundig historisk gennemgang af Wagons-Litsvognenes brug i Danmark. Hvor John Poulsen i sin bog fra 1980 begrænsede sig til 112 sider, er der i den nye bog hele 240 sider. Samtidig er bogen så stopfyldt med tekst og illustrationer, at ens associationer uvægerligt bevæger sig i retning af de trange sovevognskupéer i nattogets senere år inden nedlæggelsen, da der dårligt nok var plads til ens bagage eller en selv. Selv om bogen har et elegant omslag og titelblad, så burde en bog om de internationale nattog have fået en mere luksuriøs udgivelse.

I bogen præsenteres det belgiske selskabs historie både i udlandet og herhjemme, og der findes i udgivelsen en grundig gennemgang af nattogenes historie og udvikling i Danmark. Der er i primær grad lagt vægt på togenes løb (hvilke byer kørte togene mellem, og hvornår kørte de). samt hvilke vogne der blev anvendt i kørslen til og fra Danmark. Næsten halvdelen af bogen er en meget grundig oversigt over vogn typerne som anvendtes både i Wagons-Lits' og DSB's nattog i Danmark. Der

er ingen tvivl om, at der ligger et meget grundigt arbejde bag den omfattende fremlæggelse af de forskellige vogntyper, og man fornemmer, at de to forfattere, John Poulsen og Steffen Dresler, har gennemset dusinvis af fotos og gennemlæst talrige dokumenter for at klarlægge vognenes brug i Danmark. Forfatterne fortjener virkelig stor ros for udgivelsen, der til dato er den mest omfattende gennemgang af "de blå tog" og øvrige nattog, som har kørt i Danmark.

Det er imidlertid ærgerligt, at det store arbejde med bogen ikke også har givet sig udtryk i en mere omfattende kildefortegnelse i slutningen af bogen og med diskrete noter til kilde materialet undervejs i teksten. I stedet efterlades læseren med en enkelt side indeholdende en fortegnelse over "Anvendt litteratur" på side 239, som man måske nok kan have en vis nytte af, men som ikke giver læseren mulighed for at gå direkte til kilderne eller for den sags skyld tjekke fakta. Det svækker desværre bogens kildeværdi. Mange jernbaneentusiaster vil sikkert ikke begræde denne mangel på almindelig videnskabelighed i bogen og vil i stedet finde adskillige timers tidsfordriv ved at studere bogens mange illustrationer og fine vogntegninger. Men det er desværre en generel mangel i den danske jernbanelitteratur, at man efterlader den faghistorisk eller blot almindeligt historisk interesserede læser til sig selv uden mulighed for at anvende

bogen til mere end blot almindelig fornøjelseslæsning i en sen natte time – måske undervejs med et af de få tilbageværende europæiske nattog.

En mere stringent opbygning af bogen kunne visse steder også have været en fordel. Således virker det en smule besynderligt, at Poul Thestrup har en meget detaljeret gennemgang af Wagons-Lits' service (altså porcelæn og bestik) og forskellige logoer i tidens løb midt mellem afsnittene om Wagons-Lits' oprindelse og europæiske udvikling og et afsnit om begyndelsen af nattogene i Danmark. Kapitlet havde hørt bedre hjemme i et appendix bagest i bogen.

Efter at have læst den ellers meget velskrevne og interessante bog sidder man dog tilbage med en underlig tom fornemmelse af, at der mangler noget, uden dog at vide præcis, hvad det egentlig er. For beskrivelserne er meget grundige, og det er også en interessant historie, som bliver fortalt. Svaret melder sig imidlertid langsomt, for hvor er de rejsende og personalet henne? Hvad med deres oplevelser? Deres indtryk? Naturligvis optræder de spredt gennem bogen, blandt andet i form af et citat fra journalisten og forfatteren Lise Nørsgaard, der i et bidende indlæg i dagbladet *Politiken* fra december 1962 beskriver en mindre vellykket rejse med Skandinavien-Paris Express. Men bogen havde vundet ved et lidt større fokus på de rejsende og på personalet. Det er desværre ved at være sidste udkald, hvis man vil nå at tale med nogle af

dem, som rejste med de blå sovevogne for at få indtryk af fortidens luksusrejser med tog. Heldigvis er der stadig mange, som har prøvet at rejse med det tyske nattog, der kørte sin sidste tur i 2014.

Selv om komforten og elegancen ikke var som i tidligere storhedstider, så var det stadig en særlig fornemmelse at træde ind i den tyske sovevogn på Hovedbanegården, mens togets destinationer blev udråbt på de internationale sprog over banegårdens højtaleranlæg. Forventningens glæde, når toget gled ud gennem det københavnske sporet, videre ud på Sjælland, ned i Storebæltstunnellens sorte mørke for atter at nå op til overfladen, hvor man kunne se aftenskumringen på turen hen over Fyn. I de sene aftentimer nåede toget Padborg, hvor der mærkedes et ryk i vognstammen, når det tyske lokomotiv kobledes til toget, inden det fortsatte turen sydpå. Et stykke syd for landegrænsen blev man overmandet af søvnen, godt hjulpet på vej af vognens vuggen hen ad skinnerne. Som regel vågnede man et par gange i løbet af natten ved opbremsninger eller lyden fra hjulenes gang i sporet. Og hvis man skubbede rullegardinet op, kunne man i løbet af natten være heldig at fange navnet på et skilt på en af de tyske banegårde: Offenburg, Karlsruhe, Mannheim, Frankfurt am Main eller Hannover, inden man atter faldt i søvn for tidligt om morgenen at blive vækket af den alarmknap, sovevognskonduktøren havde trykket

på. Nu vidste man, at man skulle skynde sig i tøjet, så man kunne få serveret papæskan indeholdende den mindre delikate morgenmad. Tysk leberkåse har vist aldrig været en normal del af et dansk morgenmåltid. Hurtigt blev maden nærmest slugt, inden man i de tidlige morgentimer steg af toget på perronen i et andet land. En verden til forskel, og så alligevel ikke. Men man forstod alligevel bedre H.C. Andersens udsagn om, at rejse er at leve. Denne indsigt i rejseens store og små indtryk, fornemmelsen af at være i transitten mellem det velkendte og det ukendte, trygheden og utrygheden, forventningens glæde, får man desværre ikke noget indblik i ved at læse bogen.

Man får også kun i begrænset omfang indtryk af besværlighederne ved at rejse med nattoget. Det var bestemt ikke altid nogen fornøjelse at lade sig transportere sovende gennem Europa. Selv husker jeg endnu episoden i det dansk-tyske nattog et sted nede i Tyskland i slutningen af 1990'erne, da en ukendt mand forsøgte at tiltvinge sig adgang til sovekupéen midt om natten. Dørlåsen var ikke meget værd, men den strategisk anbragte kuffert mellem sengen og foldedøren gjorde sit til, at døren forblev lukket. Ikke ligefrem nogen særlig behagelig begivenhed. De fælles toiletter i nattoget var også en gentagen udfordring. Gulvene sejlede ofte – ikke i vand – men med andet indhold, hvor mandlige rejsendes udfordring med stående at ramme kum-

men i et gyngende tog viste sig med al tydelighed. De forstoppede toiletter først på morgenen, når vandforsyningen var løbet tør, var også en klassiker.

Eller oplevelsen ved en rejse med nattoget i en af de sidste måneder af togets levetid i sensommeren 2014, da nattogets forsinkelse om morgenen i Tyskland, var blevet så stor, at vi sammen med flere andre rejsende blev purret op og sat af toget i en tidlig morgentime på en mindre tysk station med besked om selv at finde mod Köln. Nattoget ville i stedet køre direkte til Amsterdam. Dér stod man så i et strejkeramt Tyskland med et nærmest stillestående jernbanenet uden rigtigt at vide, hvordan man kom videre til bestemmelsesstedet. Stående med sin kuffert på en øde tysk station i Ruhr-distriktet forstod man bedre, hvorfor nattoget snart havde kørt sin sidste tur gennem nattens Europa.

*Lars Bjarke Christensen*