



*Benny Mølgaard Nielsen under medvirken af Niels Erik Jensen, Signaler og sikkerhedssystemer, Bane Bøger, ISBN 978-87-91434-42-6, 120 sider, rigt illustreret, 299 kr.*

En formiddag i midten af februar 1908 befandt lokomotivfører Larsen sig på sit tog på vej sydpå gennem Himmerland og nærmede sig med hastig fart holdepladsen i Øster Doense. Efter planen skulle toget ikke standse på den lille holdeplads, men Larsen kastede alligevel et blik ud af damplokomotivets ene vindue for at se signalet. Kunne toget fortsætte, eller skulle det have et ekstraordinært stop foran holdepladsen? Ude på strækningen kunne han se, at den øverste signalarm på semaforen (signalet) var hejst, hvilket betød, at han i alt fald ikke skulle standse foran holdepladsen. Oversigtsforholdene var dog lidt vanskelige på stedet, for et mørkt hustag hindrede udsigten til den nederste signalarm på semaforen, der

viste, om han kunne køre direkte igennem, eller om han skulle standse inde på holdepladsen. I det samme sprang imidlertid et vandstandsglas på lokomotivet, og han fik travlt med at udbedre skaden, så det var først efter, at signalet var passeret, at han kom i tanke om, at han da ikke havde set, om nederste signalarm var hejst eller ej. Han prøvede derfor at se bagud langs toget, men røgen fra damplokomotivet hindrede udsigten til signalet.

Lokomotivfører Larsen besluttede at fortsætte med sit tog videre til Hobro, for reglen i Øster Doense var, at stationen enten viste et stopsignal eller signalet "Kør igennem" med to hævede signalarme. Det var en fatal beslutning, for stationsmester Christensen i Øster Doense havde kun givet signalet "Kør frem", altså én hævet signalarm, da det foregående tog endnu ikke var meldt ankommet til banegården i Hobro. Strækningen forude – på den anden side af holdepladsen – var således ikke fri.

Toget skulle derfor være standset i Øster Doense, men stationsmesteren havde håbet at få tilbagemeldingen fra Hobro, så han inde på holdepladsen kunne give signal for videre kørsel, for at toget ikke blev forsinket på sin videre færd. Heldigvis skete der ikke noget sammenstød i dette tilfælde, men sagen fra Øster Doense sætter spørgsmålstegn ved pålideligheden af jernbanens sikkerhedssystem. Systemet var tydeligvis ikke fejlfrit. For hvorfor

besluttede lokomotivføreren at køre videre uden at være 100 % sikker i sin sag? Hvorfor brød stationsmesteren de lokale regler om signalgivning? Og hvorfor opsatte man et signal på et sted, hvor det var vanskeligt at se? Svarene hænger i røgfanen efter damplokomotivet, for episoden på holdepladsen i Øster Doense – eller for den sags skyld andre af de utallige sikkerhedsmæssige hændelser, som er sket i tiden løb – kan man ikke læse om i Benny Mølgaard Niensens nye (eller rettere gamle) bog *Signaler og sikkerhedssystemer*. Det er ærgerligt, men mere om det lidt senere.

I forbindelse med de danske jernbaners 150-års jubilæum udgav Benny Mølgaard Nielsen og Niels Erik Jensen bogen *De danske jernbaners signaler og sikkerhedssystemer i 150 år* (1998). Bogen blev en stor salgsmæssig succes, og udgivelsen har været udsolgt fra forlaget i mange år. I forordet til den nye bog, *Signaler og sikkerhedssystemer* (2015), fortæller Benny Mølgaard Nielsen, at BaneBøgers forlægger John Poulsen for nogen tid siden spurgte, om de to forfattere ikke ville opdatere deres bog fra 1998. Niels Erik Jensen meldte fra, mens Benny Mølgaard Nielsen påtog sig opgaven med accept fra sin tidligere medforfatter om, at han kunne anvende teksten fra den gamle bog, som han ville. Benny Mølgaard Nielsen har imidlertid været meget tro over for indholdet i den gamle bog, så hvis man er en af de personer, som købte bogen

tilbage i 1998, er der ikke meget nyt at hente i den nye udgivelse. Teksten i den nye bog er identisk med den gamle, og det gælder også for mange af bogens ellers talrige illustrationer. Den nye bog er dog opdateret med udviklingen efter 1998 og berører også det nye signal-system, som indføres i de kommende år. Der er ingen tvivl om, at det nye ETCS-system vil blive en revolution i forhold til de seneste knap 170 års sikkerhedssystemer på de danske jernbaner. Derfor giver det også god mening med en udgivelse af en bog om de danske signaler og sikkerhedssystemer gennem tiden, selv om man kunne have ønsket, at forlaget og forfatteren havde benyttet lejligheden til at gentænke bogkonceptet. En genudgivelse af en bog med næsten identisk indhold og med en lettere tilrettet titel er desværre ikke særlig ambitiøst.

Der er ingen tvivl om, at Benny Mølgaard Nielsen – og for den sags skyld også Niels Erik Jensen – har en stor interesse og indsigt i danske signaler og sikkerhedssystemer. Det er en bog, som er skrevet med passion for emnet, og det er altid et godt udgangspunkt. Bogen fra 1998 var også en god opsamling på udviklingen inden for området, fordi forfatterne for første gang forsøgte at samle oplysningerne om de danske signaler og sikkerhedssystemer gennem tiden. Den første bog var på mange måder et pionerarbejde, hvor de to forfattere i udstrakt grad benyttede sig af de utallige signalreglemen-

ter og sikkerhedsforskrifter fra tidligere tider til at beskrive udviklingen inden for området. Nyudgivelsen af bogen ville dog have vundet betydeligt ved en revidering og opdatering, idet læserne allerede har mulighed for at gå tilbage til 1998-udgivelsen for at få den strengt tekniske gennemgang af de danske signaler og sikkerhedssystemer.

Det har i alle årene fra jernbanens barndom og til nu været essentielt, at jernbanesikkerheden er helt i top, og at såvel personale som passagerer trygt kan stole på sikkerhedsforanstaltningerne. Benny Mølgaard Nielsen og Niels Erik Jensen redegør meget fint for denne udvikling, og de ledsagende illustrationer i begge udgivelser fra 1998 og 2015 er med til at understøtte fortællingen og gøre det tørre tekniske stof mere pædagogisk for læsere uden en grundig teknisk indsigt i jernbanens sikkerhedsregler. Den vil sikkert også være interessant læsestof for de mange, som også beskæftiger sig med modeljernbaner. Men der er stadig tale om et meget teknisk og tungt emne.

Som læser sidder man tilbage med mange ubesvarede spørgsmål efter læsningen af bogen, og det er ærgerligt, at man ikke har benyttet den nye udgivelse til at opridsede den brede historie om signaler og sikkerhedssystemer i et indledende afsnit. Som bogen fremstår nu, virker det nærmest som om danske jernbanefolk i tidens løb har opfundet det meste selv, men det er naturligvis langt fra tilfældet. Kun drypvist får man

udblik til andre landes sikkerhedssystemer og inspirationen herfra. En perspektiverende indledning med en generel introduktion til emnet med udblik til andre landes sikkerhedssystemer ville have hævet udgivelsen op på et højere niveau. Som læser bliver man i den foreliggende udgivelse derimod kastet hovedkulds ind i et nærmest leksikalt afsnit om forskellige tekniske udtryk og fagtermer, som selvfølgelig er gode at få på plads, men som ikke fører den forudsætningsløse læser uden jernbaneteknisk indsigt ind i emnet signaler og sikkerhedssystemer. Man skal faktisk have en vis jernbanemæssig indsigt for at få gavn af bogen. Udgivelsen ville have vundet betydeligt ved et indledende afsnit, der var mere pædagogisk i sin tilgang til emnet.

Den største udfordring for bogen er imidlertid den gennemgående ensidige fokusering på det tekniske stof. De personer, som skulle betjene signaler og efterleve sikkerhedssystemerne, er fuldstændig fraværende i bogen. Man kan naturligvis omvendt argumentere for, at bogen så netop holder sig til et stramt fokus på emnet signaler og sikkerhedssystemer, men det var i de ekstreme tilfælde ved ulykker og sikkerhedsmæssige hændelser, at systemerne blev udsat for en slags stresstest. Episoden fra Øster Doense en kold vinterdag i begyndelsen af 1908 viser netop, at sikkerhedssystemer kan fejle – eller rettere, at mennesker kan begå det, som oftest kaldes 'menneskelige fejl'.

Heldigvis har der i Danmark kun været forholdsvis få større jernbaneulykker såsom Hanstedulykken 1876, Gentofteulykken 1897, Brammingulykken 1913, Vigerslevulykken 1919, lyntogsulykken ved Odense 1967 og Sorøulykken i 1988. Tekniske svigt samt mere eller mindre ubevidste brud på reglerne kan i yderste konsekvens få fatale følger. I jernbanelitteraturen er det hidtil kun nogle af de største ulykker, som er blevet beskrevet, mens der har været et langt mindre fokus på de små hændelser, der lykkeligvis oftest ikke medførte død og ødelæggelse.

Bogen ville have vundet meget, hvis forfatteren i højere grad, end det er tilfældet, havde benyttet muligheden for at inddrage de mange forskellige ulykker og hændelser til netop at fortælle den brede historie om sikkerhedssystemerne og deres fejl, mangler og efterfølgende konsekvenser for den videre udvikling. Det ville have givet emnet et mere menneskeligt ansigt og gjort indholdet mere levende. Der er ingen tvivl om, at *Signaler og sikkerhedssystemer* er en sober, faktuel og korrekt bog skrevet af en (eller rettere to) meget kompetente forfattere, der har kendskab til deres stof, men det er måske også i dette tilfælde bogens største achillesehæl. I alt fald er det kun i sjældne tilfælde gennem bogen, at man når videre end blot semaforen, dværgsignalet, trådtrækket og de mange meget tekniske beskrivelser. Emnet kunne i den grad have trængt til også

at blive trukket op på et mere overordnet plan med udvalgte indblik i konkrete hændelser og ulykker. Der er dog ingen tvivl om, at den interesserede jernbaneentusiast vil få en god teknisk indføring i danske signaler og sikkerhedssystemer ved læsningen af denne bog. Han vil vide, hvad en hævet eller sænket signalarm betyder, efter læsningen af denne bog. De læsere, der har en mere overordnet eller almen tilgang til emnet, bliver desværre ladt noget tilbage.

*Lars Bjarke Christensen*