



*Martin Schiefelbusch, Trains across borders. Comparative Studies on international cooperation in railway development. Integration von Infrastrukturen in Europa im historischen Vergleich. Band 4: Eisenbahn. Nomos 2013, ISBN 978-3-8487-0855-0, 303 sider, illustreret. Pris 54 euro.*

Det var storslået tænkt, da danske og svenske myndigheder og jernbaneselskaber op mod åbningen af Øresundsbroen i 2000 udviklede planer for, hvordan jernbanetrafikken mellem de to lande skulle understøtte målet om at udvikle øresundsområdet. Med efterhånden 111 togsæt indledtes trafikken 2. juli 2000 primært på Kystbanen fra Helsingør til Københavns Hovedbanegård og til Malmø men også videre til Göteborg, Kalmar, Karlskrona og Ystad. Togene håndterede og håndterer fortsat såvel dansk som svensk kørestrøm (hhv. 25 kV/50 Hz og 15 kV/16,7 Hz), ligesom de har både dansk og svensk ATC-system. Teknisk lykkedes det så-

ledes at finde nogle løsninger, så den grænseoverskridende trafik ikke forhindredes af de forskellige tekniske standarder m.m., som ellers fortsat adskiller jernbanedriften i de to EU-lande.

Øresundstrafikken blev hurtigt en kæmpe succes og en vigtig faktor for integrationen af byer og områder på begge sider af Øresund. I begyndelsen blev den drevet af de to nationale jernbaneselskaber, DSB og SJ, men fra 2009 blev trafikken efter udbud overtaget af et nyt selskab, DSB First. Det selskab holdt kun et par år: En ustyrlig eller undervurderet økonomi førte til selskabets opløsning og til politisk højspændte forhandlinger mellem de to lande, hvor der bl.a. blev truet med at stoppe togene ved Kastrup. Det lykkedes at finde frem til en ny aftale, men ideen om et fælles selskab, der skulle stå for trafikken på begge sider af sundet havde da lidt skibbrud.

Også på en række andre områder var og er der udfordringer: Billetsalg og -køb er ikke ganske ukompliceret. F.eks. kan man ikke fra Odense købe en øresunds-billet. Her må man af toget og købe den i hovedstadsområdet, hvis man altså vil med tog til f.eks. Malmø. Desuden er der flere operatører mellem Danmark og Sverige. Som tilfældet har været længe i Sverige, skal man derfor i den grænseoverskridende trafik være opmærksom på, hvem man køber billet hos. SJs billetter kan ikke bruges i øresundstrafikken, og øresundstrafikkens kan ikke benyttes hos SJ.

Det blev vel også en udfordring, at der i Danmark primært var tale om en lokal og pendlerbaseret trafik på DSBs tidligere vigtigste lokalstrækning, Kystbanen, mens der i Skåne skulle tilgodeses hensyn til både lokal, regional og interregional trafik. Der har derfor været kritik af nogle af de valgte kompromisser: Således har mange brugere ikke ment, at materiellet kunne tilgodeses især de krav, man vil stille til de lidt længere rejser som f.eks. København/Malmø-Gøteborg. Desuden har forsinkelser på de lange stræk i Sverige haft uheldige følgevirkninger i Danmark. Helt sømløst fungerer det altså ikke, og endnu flere afvigelser fra fællesskabet om driften af øresundstrafikken kan måske ventes i fremtiden. Grænseoverskridende jernbanesamarbejde er således yderst kompliceret, selv om det længe har været et mål for først EF, siden EU at styrke dette.

Det er ikke øresundstrafikken, der beskrives i ph.d. ved Berlins tekniske Universitet, Martin Schiefelbuschs værk, som i øvrigt også har bidrag fra to andre forfattere, men det kunne det godt have været. Formålet med denne bog er nemlig at beskrive nogle af de problemer, der knytter sig til grænseoverskridende jernbanetrafik i Europa i dag ud fra historiske analyser. Påstanden er den, at jernbanetrafikken nok er den transportform, der selv om mange af dens potentialer faktisk ligger netop i det grænseoverskridende, har haft vanskeligst ved eller størst modvilje mod

at håndtere dette. Og hvorfor mon det?

Bogen er ikke skrevet til blot almindeligt jernbaneinteresserede, men især til beslutningstagere og aktører i jernbane- og transportindustrien samt andre trafikforskere. Den er dermed et bidrag til en europæisk forskning i infrastrukturen, men ikke desto mindre må bogen alligevel være af stor interesse for alle trafik- og jernbaneinteresserede, hvis blot man ønsker at gå et spadestik dybere og interesserer sig for ordet HVORFOR, (også) når det gælder trafik og jernbaner. Den er resultatet af flere større forskningsprojekter ved tyske universiteter, og den udmærker sig da også ved en stringent forskningsmetode og ved studier baseret på primære kilder. Derfor har den også en typisk og klassisk forskningsbaseret tilgang: Undren over situationen, formuleringen af relevante spørgsmål på denne og en teoretisk baggrund, en bevidst valgt metode – her den historiske – og et bevidst udvalgte analyse- og kildemateriale.

Bogen er delt i 3 hovedkapitler, hvor en række situationer og "genstande" analyseres med eksempler dels fra slutningen af 1800-tallet, dels fra anden halvdel af 1900-tallet. Tilgangen er komparativ, og det betyder ud over analysen af de enkelte "historier" en tilgang, hvor forskelle og ligheder mellem de to perioder drøftes efter et nøje udvalgt koncept. Studiefelterne knytter sig til tre områder: I et kapitel gælder det jernbaneejernes stillingtagen til interna-

tionalt jernbanesamarbejde på persontrafikområdet med TEE-udbygningen som eksempel fra den "anden" periode.

I det andet hovedkapitel gælder det udbygningen af infrastrukturen med henholdsvis Gotthardbanen fra 1882 og Fugleflugtslinjen fra 1963 som eksempler. Om det sidste kan man også læse – på dansk og af samme forfatter, men i stærkt forkortet form – i *Jernbanehistorie* 2013. Hvorfor var tyskernes interesse i en fugleflugtslinje mindre end danskerenes? Hvad betød det for prioriteringen af de forskellige trafikformer og for udbyttefordelingen mellem de to lande og deres jernbaneselskaber, og hvorledes forholdt de sig til den tiltagende konkurrence fra andre trafikmidler? Og ikke mindst, hvordan adskilte den situation sig fra anlægget af Gotthardbanen, åbnet 1882, og fra 1800-tallets overvejelser og realiteter?

I det tredje hovedkapitel handler det om, hvordan man udvikler og tilrettelægger et billetsamarbejde mellem forskellige jernbaneselskaber med det tyske Fahrscheinheft – eller som det rigtigt hed: Zusammenstellbare Rundreisehefte – fra 1882 som eksempel. Fra 1900-tallet er Interrail-billetten fra 1972 valgt. Hvad der kan synes enkelt, er det langt fra. Her vises, hvorfor det var så kompliceret at indføre dobbeltbilletter og internationale billetter i det hele taget, når man skulle inddrage kommercielle, politiske og samfundsmæssige forudsætninger, mål og overvejelser.

Her belyses også det oplagte spørgsmål om, hvorfor interrailbilletten ikke kunne bruges i udstedelseslandet, hvor man så til gengæld kunne købe en billet til halv pris til grænsen. Og hvorfor netop denne ordning var nær ved at lægge grunden til initiativets fallit. Spændende og overraskende læsning.

Værket rummer for den transportinteresserede mange og overraskende pointer baseret på originale kildestudier og med tydelige henvisninger her til. Ønsker man blot at gå et spadestik dybere med sin jernbaneinteresse, og interesserer man sig for ordet HVORFOR, må det nærmest være obligatorisk læsning, selv om bogen er på engelsk og af og til ikke lige frem let læselig. I bogens sidste kapitel sammenfatter ph.d. fra det historiske institut ved universitetet i Siegen, Christian Heinrich-Franke dog heldigvis en række af de resultater, som bogen når frem til, når det gælder integration, samarbejde og standardisering.

Bogen giver således med nogle få velvalgte eksempler et glimrende bud på nogle af de problemstillinger, der optager jernbanehistorikere, transportanalytikere og jernbaneinteresserede: Hvad er det for forudsætninger – teknologisk, organisatorisk, politisk og samfundsmæssigt – jernbanedrift er underlagt, og hvilke muligheder var der for at agere i denne kontekst dels i jernbanens blomstringstid, dels i stagnationsperioden i anden halvdel af 1900-tallet?

Det er bogens fromme håb, at nutidens aktører kan lære af fortiden og de analyser, bogen leverer. Om det så havde fået Øresundstrafikkens aktører til at handle anderledes, havde bogen foreligget tilbage i 2009, er jo ikke til at vide. Kun kan man sige, at en af bogens konklusioner kunne have været, men vel ikke rigtig er det, at mange dele af de beskrevne processer var karakteriserede ved helt eller delvist uregnelige eller uforudsigelige faktorer – og det gør selvfølgelig læringssementet vanskeligere at benytte. Skulle man derudover være kritisk, må det desuden gælde analysen af de samfundsmæssige konsekvenser af de valgte modeller. De er forsøgt antydet, men her gælder, at bogens udsagn i flere eksempler forbliver eksempler på antydningens kunst.

Forhåbentlig arbejder forfatteren videre. Han antyder historien om de særlige billet- og tarifforhold, der gælder i Schweiz og nævner det såkaldte Generalabonnement fra 1898 som forløber for dagens rejsekort i alpelandet. Var det den afgørende faktor for, at de schweiziske jernbaner i dag hører til de meste levedygtige og benyttede jernbaner i Europa? Det kunne være meget interessant at få belyst.

*Steen Ousager*