

8 DAGES KORT
15 DAGES DEPOSITUM 5 KR.

REDIGERET AF
RENÉ S. CHRISTENSEN (ANSV.)
LARS BJARKE CHRISTENSEN
MARIA BREDDAM SLÆGGERUP

JERNBANEHISTORIE

JERNBANERNES TEKNOLOGI- OG KULTURHISTORIE 2023

Danmarks Jernbanemuseum



Indhold

3

Forord

7



Jernbanen i dansk litteratur

Af Martin Zerlang

31



Kvindelige ledvogtere og deres organisering

Af Frederikke Gnutzmann Jensen

53



Rejsens forbrug

– DSB's rolle inden for togservice, restaurations- og kioskområdet i 1970'erne-2000'erne

Af Pernille Holt Selch

79



Interrailrejser gennem Europa

Af Kirstine Kunstmann

99

Anmeldelser

Jernbanehistorie 2023

Jernbanernes teknologi- og kulturhistorie

Årsskrift for Danmarks Jernbanemuseum

Årsskriftet udgives af

Fonden Danmarks Jernbanemuseum

Dannebrogsgade 24

5000 Odense C

Tlf. 66 13 66 30

info@jernbanemuseet.dk

www.jernbanemuseet.dk

Redaktion

René Schrøder Christensen (ansv.)

Lars Bjarke Christensen

Maria Breddam Slæggerup

Oversættelse

Translated by us / forfatterne

Grafisk tilrettelæggelse: Haurand Grafisk

Tryk: Strandbygaard Grafisk

Oplag: 850 ekspl.

© Danmarks Jernbanemuseum og forfatterne, 2024.

Eftertryk uden forfatternes eller museets tilladelse er ikke tilladt.

Alle fotos fra Danmarks Jernbanemuseum, hvor intet andet anført.

Forsidefoto: Reklameplakat for DSB 8 Dages Kort og 15 Dages Kort, 1936
(kunstner: Henry Thelander, Danmarks Jernbanemuseum).

Bagsidefoto: Ledvogterske ved Rødehus mellem Slagelse og Sludstrup, 1950
(foto: ukendt, Danmarks Jernbanemuseum).

ISSN: 2245-9499

Forord

Det er en glæde, hermed at kunne byde velkommen til den 11. udgave af *Jernbanehistorie*. I år bringer vi fire spændende artikler om forskellige aspekter af jernbanens kulturhistorie.

Vi indleder med en litteraturhistorisk tilgang til emnet jernbaner ved professor Martin Zerlang, der sidste år udgav bogen *Danmark set fra en togkupé* (som i øvrigt anmeldes sidst i nærværende tidsskrift). Martin Zerlang giver med et stort overblik et vue over forfatteres opfattelse og brug af jernbanen i digte, romaner og erindringer – fra slutningen af Guldalderen i 1840'erne til efter årtusindskiftet.

Vi prøver også noget nyt, idet vi har valgt at give spalteplass til tre historiestuderendes bud på artikler om spændende jernbanehistoriske emner. De studerende, der har fulgt undervisning hos lektor Niels Wium Olesen ved Århus Universitet, har som led heri opsøgt Danmarks Jernbanemuseums arkiv. Med afsæt i materiale herfra er der undersøgt så forskellige aspekter som ledvogterskernes arbejdsforhold og -kamp, DSB's ageren på kiosk- og restaurationsmarkedet fra 1970'erne og fænomenet Interrail som en ungdomskultur. Den første artikel med støtte fra arkivalier fra

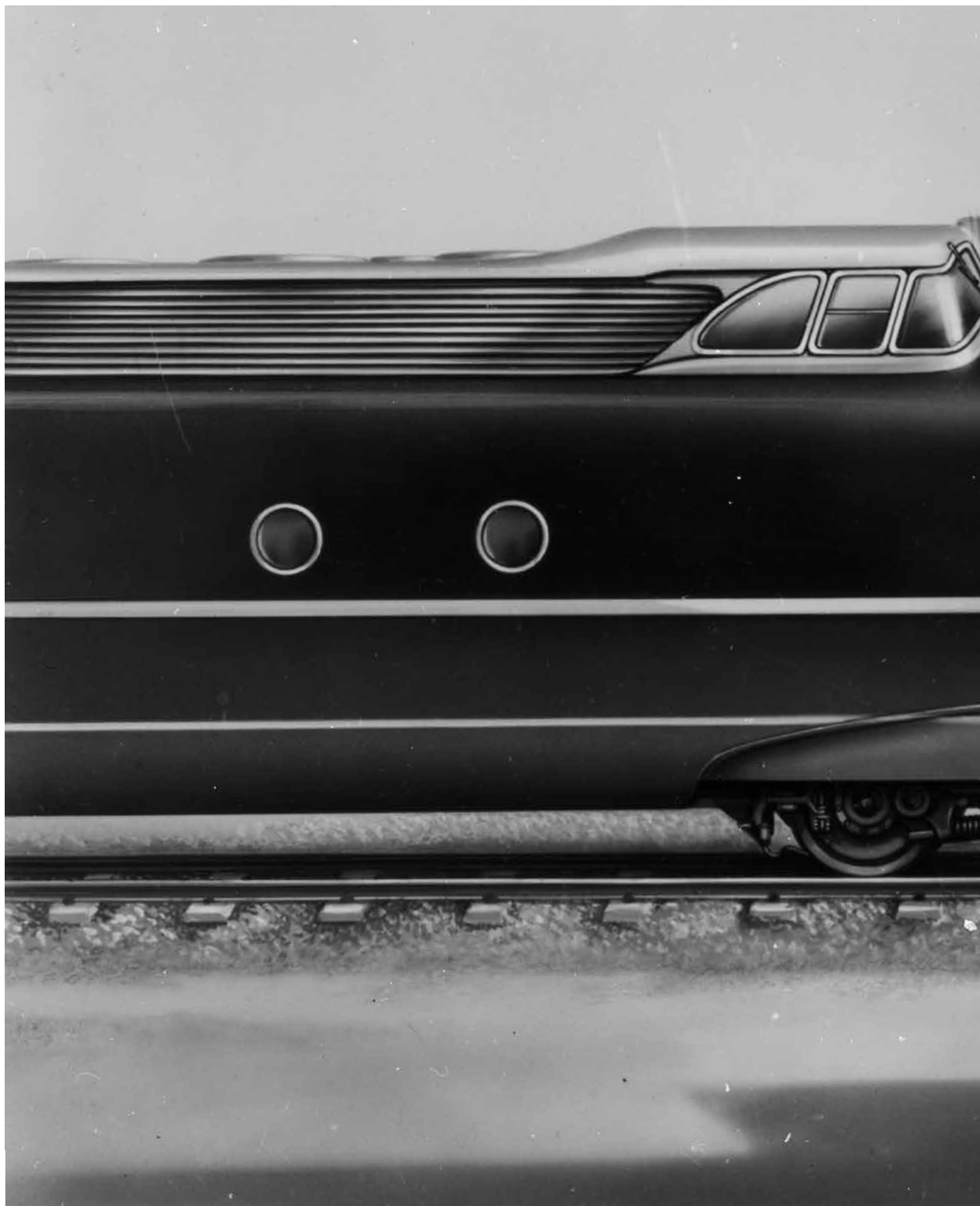
Arbejderbevægelsens Arkiv og Bibliotek, den anden baseret på analyser af reklamemateriale og den sidste baseret på interviews.

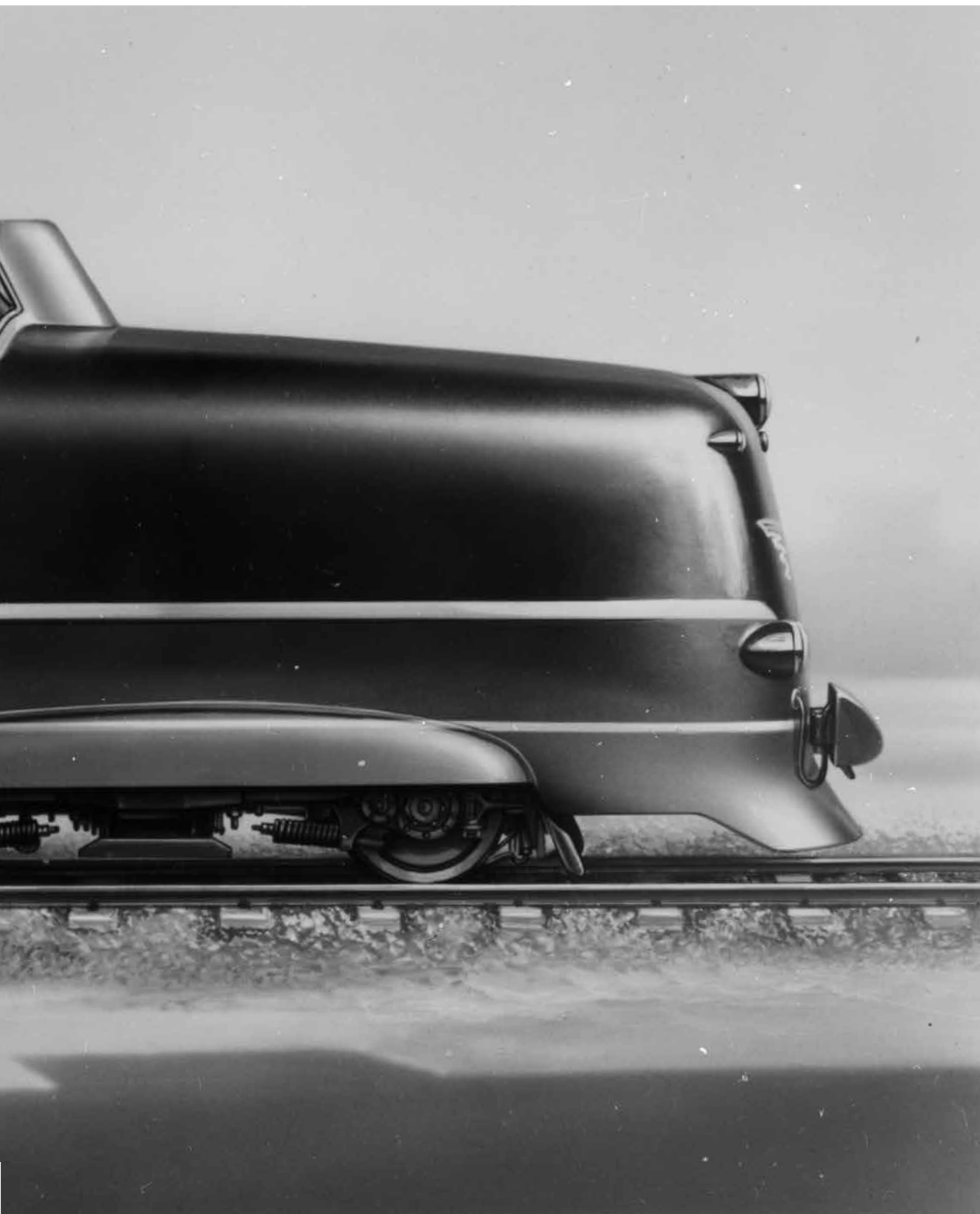
Til slut bringer vi som vanligt et lille udvalg af anmeldelser af nyere jernbanelitteratur. Anmelderne har læst bøger om jernbaneuniformer, jernbaneulykker, banens biler, sønderjyske baner og som nævnt jernbanekultur.

Jernbanehistorie har en bred tilgang til det samfundsmæssigt vigtige emne: jernbanen og dens historie. Derfor bringer vi gerne artikler med vidt forskelligt fagligt udgangspunkt – så længe rejsen og jernbanen er i centrum. Tidsskriftet favner både den politiske, sociale, teknologiske, mentale, økonomiske og kulturelle historie – sågar også naturhistorie – ligesom vi ikke kun opfatter det som fortid – men i høj grad også nutid.

Redaktionen vil som altid gerne opfordre forskere og forfattere af jernbanerelaterede emner til at indsende forslag og idéer til artikler i form af korte beskrivelser (abstracts). Vi ønsker, at *Jernbanehistorie* skal være det førende forum for jernbanehistorisk forskning i dets mange afskygninger, så hjælp os ved at skrive artikler.

Redaktøren, januar 2024.





Side 4-5:
MA-lyntog 1961 (kunstner: ukendt,
Danmarks Jernbanemuseum).

Jernbanen i dansk litteratur

Af Martin Zerlang

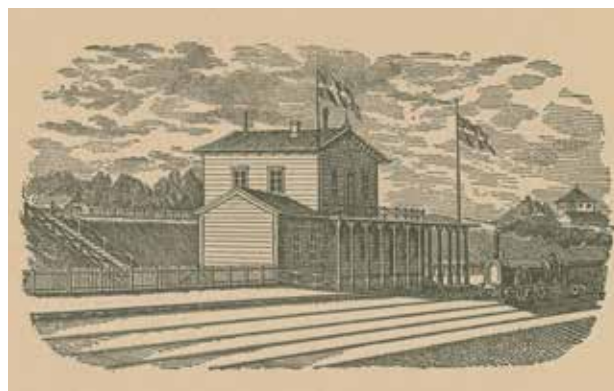
Der fløjtes til afgang

Siden jernbanen begyndte at spinde sit net af skinner over jorden, blev den en linse, hvorigennem man betragtede verden. Også i dansk litteratur finder man denne linse, endda før de første baner blev anlagt, i 1844 Den kongelige Østersøbane fra Altona til Kiel og i 1847 Jernbanen fra København til Roskilde. Fra H.C. Andersen til Helle Helle myldrer det med skrivende tog-entusiaster, og de er alle i slægt med den "farfar", som optræder i Svend Aage Madsens roman *Syv aldres galskab* (1994). Om ham bemærker sønnesønnen et sted: *"De få billeder min farfar lod slippe ind i sit sprog stammede alle fra jernbanedriften"*, f.eks. vendingen at sætte noget på skinner. Farfaren var da også som nyuddannet ingeniør blevet ansat hos jernstøberen Søren Frich, *"der fik sin første store opgave i forbindelse med anlægnin-gen af jernbanen til Randers og Langå"* (s. 116).

Denne farfar er ikke alene om at se verden i lyset af jernbanedriften. Vi sætter alle noget på skinner, vi fløjter til afgang, vi er måske endda udviklingens lokomotiver og kører for fuld damp, men vi kan også være både ensporede, smalsporede og afsporede, og vi kommer ud for sporskifter i vores liv, undervejs er vi bange for at blive ladet tilbage på perronen, det gælder om at komme med, når toget kører, og når tiden nærmer sig, skal vi til endestationen eller køres i remise.

I litteraturen manifesterer jernbanedriften sig ikke kun som metafor. Mange danske forfattere har som jernbanemænd (Johannes Buchholtz) eller som børn af folk "ved banen" (Emil Bønnelycke, Villy Sørensen, Knud Sørensen, Jørgen Leth) helt grundlæggende erfaringer med jernbaneverdenen; og alle, såvel forfattere som læsere, har selvfølgelig erfaringer med denne verden gennem togrejser mv. For nogle forfattere forvandlede erfaring til ren entusiasme.

Kirsten Thorup har bl.a. i portrætfilmen *Hjemme i Verden* (2017) hyldet Hovedbanegården som et sted, hvor hun hentede inspiration til sit forfatterskab. I samme film bruger hun jernbanelinsen, da hun fortæller, at hendes barn-



Valby Station, 1857 (ukendt kunstner, Danmarks Jernbanemuseum).

domshjem i den fynske stationsby Gelsted var "som en banegård." Men i den selvbiografiske roman *Bonsai* (2000) får man også en prøve på, hvorfor ikke bare banegården, men jernbanen og togrejsen kunne vække så stærke følelser:

"Toget kører gennem landet mod øst i det tiltagende dagslys. Vinterlandskabet glider forbi som en strålende hallucination. Træernes sorte skeletter strækker sig mod himlen. Bladene er faldet af som en overstået sygdom. Landsbyen er allerede udslettet af landkortet. Hun er sin egen herre. Hverken far eller mor. Hverken Gud eller herremand over hende. Hun læner sig tilbage i sædet, beruset af den totale friheds uendelige muligheder" (s. 70).

Jernbanen kan – f.eks. som lokalitet eller togrejse – danne ramme for hele romaner eller noveller, men der er også tilfælde, hvor det blot er et rammesættende kapitel, som aktualiserer det, man i litteraturvidenskaben ville kalde jernbanen som topos. Den kan være et vigtigt motiv; den kan optræde som teknologi; som emne for politisk debat; som anledning til sociale og undertiden erotiske oplevelser. Og den kan vise sig i stiltræk som tempo og rytme.

I denne artikel vil jeg give en oversigt over, hvordan jernbanedriften har spejlet sig i dansk litteratur, og jeg vil begynde i 1840'erne, da Guldalderen omsmeltedes til Jern-



*Tegning af sikkerhedsventil
og damplokomotiv, gengivet
på bagomslag af G.F.K. Ursin:
Dampmaskinen fremstillet i 15
populære Forelæsninger, 1842
(originaltegning: C.W. Eckersberg,
Danmarks Jernbanemuseum).*

banealder for derefter at skitsere 5 store sporskifter: Det moderne gennembrud mellem 1870 og 1900, de undertiden futuristiske fremtidsvisioner fra 1900 til 1940, efter kaos-årene 1940-45 velfærdsstatens store planlægningsår 1945-1970, opbruddet 1970-2000, og endelig blandingen af sammenbrud og nybrud efter årtusindskiftet.

Guldalderforfattere i en jernbanetid

I 1841 skrev forfatteren P.L. Møller i en *Kort Fremstilling af Bogtrykkerkunstens Historie* om den "overordentlige Hurtighed, hvormed trykte Sager, under Nutidens industrielle Opsving (f.eks. ved Dampskibe og Jernbaner) udbredes fra Land til Land, fra Verdensdeel til Verdensdeel" (s. 160). Selv var han så hurtigt ude, at der jo endnu ikke var anlagt en jernbane i Danmark.

Det var der heller ikke året efter, 1842, da H.C. Andersen udgav *En Digters Bazar*. I "bazarens" essay om 'Jernbanen' indleder han da også med at tage sine læsere ved hånden, da de fleste af dem aldrig havde set en sådan:

"Da mange af mine Læsere ikke have seet en Jernbane, vil jeg først see at give disse et Begreb om en saadan. Vi ville tage en almindelig Landevei, den kan løbe lige, den kan slaae en Bugt, det er det samme, men jevn maa den være, jevn som et Stue-Gulv, og derfor sprængte vi ethvert Bjerg, som stiller

sig for den, vi bygge paa stærke Buer en Bro over Sumpe og dybe Dale, og naar da den jevne Vei er for os, lægge vi der, hvor Hjulsporene ville gaae, Jernskinner, om hvilke Vognhjulene kunne gribe fat. Dampmaskinen spændes foran med sin Mester paa, der veed at styre og standse den, Vogn kjædes ved Vogn med Mennesker eller Qvæg, og så kjører man" (s. 23).

Jernbanen sikrede hurtig udbredelse af trykte sager, og forfatterne sikrede hurtig udbredelse af kendskabet til den nye teknologi. H.C. Andersen, Søren Kierkegaard, N.F.S. Grundtvig, B.S. Ingemann reagerede alle på det nye fænomen. H.C. Andersen reagerede mest positivt. I 'Jernbanen' skrev han ligefrem, at det var som at skue "Gud Ansigt til Ansigt," (26-27) og i eventyret 'Dryaden', der handler om verdensudstillingen i Paris 1867, demonstrerede han i optakten, hvordan togets fart kunne forplante sig til fortællingens fart:

"Vi reise til Udstillingen i Paris.

*Nu ere vi der! det var en Flugt, en Fart, aldeles uden
Troldom; vi gik med Damp i Fartøi og paa Landevei.
Vor Tid er Eventyrets Tid"* (s. 7).

Kierkegaard havde større kvababelser ved det, han i *Enten Eller* (1842) kaldte "Trivialitetens Jernbane" (s. 3), men ifølge P.L. Møller så fungerede han selv som et lokomotiv, hvis man tænkte på hans litterære produktivitet: Han "udvikler idelige Dampe, hans Pen løber som Lokomotivet paa en Jernbane" (*Kritiske Skizzer fra Aarene 1840-47*, s. 245).

Hvad angår vennerne Grundtvig og Ingemann, var følelserne ved den nye teknologi blandede. Grundtvig havde allerede i 1830'erne på sine Englands-ture prøvet at køre med jernbane, men først på den fjerde rejse i 1843 overgav han sig, som han formulerede det, "paa Naade og Unaade til Jærnbanner". Samme forbeholdne accept finder man også i Ingemanns samtidsroman *Den stumme Frøken* (1850), hvor det hedder: "Nu er Livet en Jernbane og Statsmaskinen et Locomotiv – ruts, rats! maa det gaae, enten man piber eller synger!" (s. 187).



Et tog passerer Carlsbergviadukten på vej mod København, 1849 (kunstner: H.G.F. Holm, Danmarks Jernbanemuseum).

Hverken Møller, Andersen, Kierkegaard, Grundtvig eller Ingemann skrev bøger, der var beregnet til læsning under togtrejser, men i Dansk Folkemindervidenskabs Samlinger finder man en tryksag fra 1859 med titlen: *Bonden Søren Jæpsens Hændelser paa Jernbanen*, hvor man læser, at "Jernbanelitteratur", der "Sælges paa Jernbanen", udkommer hver 14. dag og indeholder "Nyheder, Fortællinger, m.m. til behagelig Adspredelse og Underholdning for de ærede Reisende." Litteraturen blev med andre ord meget tidligt en del af det omfattende system, som jernbanen jo var. Når man ikke vidste, hvad man skulle stille op med de vildfremmede medpassagerer, man sad overfor, var bøger en god løsning, herunder bøger om togtrejser.

Forfatteren Erik Bøgh, der med sine revyer og sine føljetoner skrev sig tæt ind på den aktuelle virkelighed, beskrev i skitsen "Den sorte Kugle" i bogen *Lidt til* (1862), hvordan man "kan rejse gennem Evropa pr. Jernbane uden at komme i Samtale med nogen undervejs" (s. 16), og i en udvidelse af denne skitse i *Udvalgte Fortællinger* (1876) skrev han uddybende om, hvordan f.eks. englændere og tyskere greb dette problem an. Englænderne forstod med lidt bestikelse til togføreren at sikre sig ro i deres kupe, så de i stedet kunne sætte sig til ro i et hjørne, og "saa studerer man sin Rejsebog, sover, drømmer eller digter i Stilhed, til man kommer til næste Hovedstation" (s. 244-45).

Jernbanelitteraturen blev solgt fra jernbanekiosker, der efterhånden blev en del af det udstyr, der hørte sig til på de større banegårde, og det var, som det også fremgår af et digt i Lars Dillings *I Kupéen* (1886), ikke litteratur som nødvendigvis med "kras Realisme" zoomede kritisk ind på den moderne virkelighed med dens jernbaner og dampmaskiner. Nej det skulle hellere være "Lidt Læsning som man kan nyde i Fred/ og tage gemytlig og – indslumre ved/ i Kupéen."

Selv om jernbaneverdenen blev en vigtig ramme for den krimigenre, som efterhånden blev en af de væsentligste grene inden for jernbanelitteraturen, så var det den mere ambitiøse litteratur, som for alvor hentede sit stof i lokomotiver, togtrejser, jernbanehoteller og de stationsbyer, der nu dukkede op overalt i det danske landskab.

Jernbanesagen

Endnu inden den første jernbane var anlagt, talte man om jernbanesagen, og jernbanesagen gav også ekkoer i litteraturen, fra Meir Aron Goldschmidt, der refererede til den i komedien *I den anden Verden* (1861), til Gyrithe Lemche, der resumerede sagens gang i romanen *Edwardsgave* (1906). For så vidt var hver eneste diskussion om anlæg af en ny bane en del af jernbanesagen, men det overordnede spørgsmål i denne sag handlede om forholdet mellem København og Jylland og i forlængelse heraf linjeføringen i Jylland.

Hvis man i 1870'erne kaldte en roman *Nutidsbilleder*, kunne man ikke komme uden om jernbanesagen, og jernbanen kom til at spille en hovedrolle i Vilhelm Topsøes roman *Nutidsbilleder* (1878). I første kapitel er scenen det fineste København, hvor man møder ministersønnen Flemming, som hverken føler sig hjemme i enevældens tid eller i nutiden. I andet kapitel er scenen provinsen, et sted mellem Lille Lavby og Store Højby, hvor man møder Harald Holst, et rastløst "Nutidsmenneske", som ser det som sin fornemste pligt at følge med tiden. I tredje kapitel præsenteres jernbanestationen som scene for mødet mellem den gamle tid og nutiden. Her synes alt det nye kun at være en midlertidig krusning på overfladen.

"Stationen laa næsten et Par Mile borte. Det var en lille landleg Station, en ganske lille Knude paa Baneliniens lange Snor, kun bestaaende af et Par smaa og simple Bygninger, der laa i en ensom Egn. Den Stationsforvalter, der havde sin Bolig her, kunde godt forene en Slags Eremitstilling med Stationsforstanderposten. Paa alle de Tider, da der netop ingen Tog var, var denne Jernbanestation et højst fredsommeligt Sted, der syntes ganske at have vendt Verdens Larm og Tummel Ryggen, et Sted, hvor Intet skete, og Intet skulde ske" (s. 232).

Under al rogen er alt tilsyneladende ved det gamle. Men billedet vender fuldstændig. "Jernbanesagen" sætter splid og dermed strøm til handlingen. Det højst fredsommelige sted ude på landet bliver ramt af nutiden med dens konflikter. Harald spændes for jernbanesagens vogn, da en lokal møller overtaler ham til at blive politiker – så han kan kæmpe for en jernbane til Lille Lavby. Standpunkter er godt, jernbaner er bedre, ifølge møllerens filosofi. Han har selvfølgelig interesser i sagen. Den ekspropriation af jord, som jernbanen vil medføre, vil give ham og hans fæller en kæmpeindtjening.

I første omgang lægger fortælleren op til en forståelse for Haralds engagement i nutiden og i jernbanesagen. Han gentager optakten, men på en måde, hvor sympatien ligger på togets side:

"Et Par Gange om Dagen kom imidlertid et Tog, fra den ene eller den anden Side. Paa de Tider holdt der saa et Par Vogne paa den sandede Plads foran Stationsbygningen; en stilfærdig Banebetjent syslede ude ved Skinnerne og stillede nogle Signaler, et Par Mennesker drev om med Pakker og Bylter paa Trappen og i den lille Ventesaal. Og saa kom Toget i det Fjerne, først den hvide Busk af Røg bag Skovkanten og saa den mørke Masse, der hurtig voxede og vækkede Egnen op, medens den foer forbi. Det standser, volder et Øjeblik Larm og Travlhed ved den lille Station, og saa atter Farvel. Det gaaer, skrumper hurtigt ind og forsvinder som en lang, glidende sort Klods ud bag Bakkerne. Vognene ved Stationen ere atter forsvundne, de Rejsende med Bylterne ogsaa borte, det Pust af Liv fra Omverdenen, som Toget bragte paa sine klaprende Hjul, er døet ganske hen, Landskabet, som det havde vakt op, er atter stivnet i en Ro og Stilhed, hvor Intet sker og Intet er bestemt til at ske" (s. 232).

Men så viser det sig, at jernbanen spreder mere end den samler. Den skaber strid mellem Store Højby og Lille Lavby, der begge vil have en bane, den skaber strid mellem staten og private investorer, mellem tilhængere af en kam-bane og tilhængere af en zigzag-bane. I den moderne politik er alle smukke ord om almeninteresser bare masker over privatinteresser. Og under alle de højtflyvende idealer ligger en flad bund af materialisme – som Topsøe udmaler i sin skildring af en ølet krodiskussion om jernbanesagen:

"Man talte i Grupperne og Klyngerne om Vind og Vejr og de daarlige Tider og de daarlige Priser, nydende ret den Fornøjelse at klage i Fællig – og hvad der blev talt om i en Klynge, slog hurtig an i Naboklyngernes Samtale. Saa nævnedes ved et Bord Naboeignens Jernbaneanlæg, og lidt efter tegnede ved et andet Bord en bred Pegefinger i spildt Toddy til almindelig Belæring et Kort over det jyske Jernbanenet, som det burde være, naar det var fuldkomment, og heri af-satte han og Deltagerne i Samtalen flere Linier til denne Egns specielle Bedste" (s. 251).

Nutidsbilleder er en roman, men Topsøes fremstilling stemte fuldstændig overens med virkeligheden. S.B.V. Dyhr,

der arbejdede som baneingeniør fra 1859, fortæller i sine erindringer, hvordan han under sit arbejde med projektering af linjer på Fyn (omkring 1860) nød godt af gæstfriheden på de fynske herregårde: *"Overalt velkommen, fordi jeg bragte budskab om det nye befordringsmiddel, som alle gerne ville have forbi deres dør."* J.K. Lauridsen opsummerede jernbanesagen med disse ord: *"at i den danske Politik gælder kun et Hensyn: at enhver Gaardmand kan faa en Jernbane fra hans Lokum til hans Lade"*.

Omkring det moderne gennembrud – 1870-1900

Efter krigen og nederlaget til tyskerne i 1864 blev rammerne for det danske jernbanenet selvfølgelig voldsomt reduceret, men omvendt betød den nye indsats for at genvinde indadtil, hvad der var tabt udadtil, at jernbanen kom i fokus. Mens den første jernbane fra København til Roskilde mest var betragtet som en forlystelsesbane, nærmest en filial af naboen Tivoli, så blev jernbanen nu en forudsætning for udvikling. Den samme realisme og udvikling, som man forventede inden for det politiske og økonomiske liv, blev



Kiosken "Central Pavillonen" ved Hovedbanegården ud mod Vester Farimagsgade, nuv. Axeltorv, ca. 1910 (foto: Holger Damsgaard, Danmarks Jernbanemuseum).



Svebølle Station 1874 (vignet til situationsplan)
(tegning: Chr. M. Tegner, Danmarks Jernbanemuseum).

også en fordring i litteraturen, og Georg Brandes, der selv blev sammenlignet med et lokomotiv inden for det litterære felt, tolkede tiden i lyset af lokomotivet. Om sine modstandere, "Bagstrævet Mænd," skrev han i *Det moderne Gjenembruds Mænd* (1883), at "De har ikke lagt Mærke til, at deres Lokomotiv for længe siden er spændt fra, at dets Damp er gaaet af det og dets Ild er slukt" (s. 403). Om sit mål, skrev han, at det var som "et ildsprudende Lokomotiv med sit Følge, det Jernbanetog som er Fremskridtets", og det var "et uhyre, aldrig rastende, endeløst Tog, Menneskehedens evige Higen mod en stedsere idealere opfattet Frihed, Civilisationens og Fremskridtets endeløse Triumftog" (s. 402).

Blandt dem, som Brandes kaldte "Det moderne Gjenembruds Mænd", finder man Erik Skram, der var søn af den første direktør for Det sjællandske Jernbaneselskab. Man finder også Henrik Ibsen, Bjørnstjerne Bjørnson, Sophus Schandorph, J.P. Jacobsen og broderen Edvard Brandes. Men den, som var mest optaget af jernbanen, var Holger Drachmann. Hans fortælling "Now, Tommy!", fra *I Storm og Stille* (1875) handler simpelthen om en slags kappestrid mellem menneske og maskine, mand og tog. Hvor længe tør Tommy vente med at springe over jernbanespetet, når han hører, at et tog er på vej ud af tunnelen. Fortællingen foregår i England, men jernbanen var jo også en engelsk opfindelse, og mange af de ingeniører, der stod for anlægget af jernbaner i Danmark, var englændere.

I den eksperimenterende Københavnerroman *Forskrevet* (1890) giver kapitel 32 en skildring af en togrejse fra Hovedbanegården over Roskilde mod Masnedsund. I indhold og stil fremstiller det en tidlig prøve på behandlingen af et tema, som siden hen er blevet et populært motiv i litterære (og filmiske) togrejser: hvordan togrejsen med dens blanding af afstand og nærhed, af dynamik og dvælen kan udløse en nærmest hallucinatorisk sammenfletning af ydre og indre virkelighed. Hovedpersonen Gerhard sidder – ufrivilligt – i kupé med grosserer Halvrig, som har haft et (prostitutionsagtigt) forhold til Edith, som Gerhard elsker, og Gerhards fjendtlighed over for genboen accelererer:

"Gerhard saa' (...) den af Støv, Sol, Røg, Skumplen og Rysten ilde medhandlede Ryge-Kupé, en skamfilet »flyvende Koffert«, hvori de to Mænd var lukket alene inde! Hundreder af Rejsende havde spyttet paa denne trevlede Gulvmaatte, stirret op mod den sværtede Loftsv ventil, døset i Polsterkrogene og gnedet Baghovederne mod det hækledede Overtræk, hvor de i Mønstreet filerede Bogstaver DSB og DSB begyndte at danse ud og ind, flyde sammen og flyde fra hinanden, for Gerhards dvaletunge Øjne. En dump Vrede lagde sig over Gerhards underlige halvt sløve Ro; et Raseri begyndte at koge i ham. Bogstaverne DSB flimrede... han søgte Orakelsvar i dem paa sine Tankers Spørgsmaal. Og disse Tanker kredsede mere og mere engt om det ene Punkt – og om den ene Ting, som gemte sig i den lille Koffert. Hvad om jeg tog og skød den Mand ned dér! (...) Han saa' lutter SB'er for sig – og ind i hans Øre lød det: skyd bare skyd bare skyd ham bare ned!" (I, s. 336-337).

Det var ikke alle moderne forfattere, som Brandes regnede med til "Det moderne gjenembruds mænd", men f.eks. Vilhelm Topsøe og især Herman Bang var mindst lige så avancerede i den måde, hvorpå de tacklede og tolkede jernbanerne. I Herman Bangs *Ved Vejen* (1886) danner livet i en stationsby ramme om hele romanen, mens toget bestemmer rytmen: elve-toget, fire-toget, aften-toget osv. Romanens optakt er en ren opvisning i, hvordan litteraturen kan iscenesætte den flygtighed, som er en følge af mødet mellem ramme og rytme; spillet mellem masseoptrin og individuelle skæbner; de moderne ritualer omkring ankomst og afsked.

Den mest omfattende litterære behandling af det moderne gjenembrud og af infrastrukturens betydning for dette kom op mod århundredskiftet med Henrik Pontoppidans *Lykke-Per*. (1898-1904) Ganske vist ender helten som vejassistent i Thy, ikke så langt fra en af de nye stationsbyer, men det store projekt, som knytter sig til hans "Lykke", er visionen om en "fuldstændig Omordning af Landets Samfærdselsvæsen" (s. 205).



Damplokomotiv med internationalt eksprestog i Gedser, forarbejde til maleri, tidligere i Rundrejsebureauet på Københavns Hovedbanegård (maleri: Rx. Chr. 1923, Danmarks Jernbanemuseum).

Som udgangspunkt er hans vision altovervejende teknisk og praktisk: Han vil med et omfattende kanalsystem bringe hver eneste dansk by i kontakt med verdenshavene (s. 205). For så vidt rækker projektet videre end "udviklingen af et kostbart jernbanenet" (s. 205). Men han bliver "overordentlig tiltalt", da hans kæreste Jakobe – under henvisning til jernbanerne – løfter projektet op i et perspektiv, der handler om "menneskehedens frigørelse":

"Når afstanden mellem landene mere og mere formindskedes ved hjælp af jernbaner og telegrafer og dampskibe, ville efterhånden de indbyrdes forskelligheder udlignes og dermed det afgørende skridt være gjort til den endelige virkeliggørelse af menneskenes gamle drøm om en broderlig forståelse mellem alle jordens folkeslag" (s. 202).

Romanens mange skildringer af togture er da også tæt sammenvævet med hans store projekt. Under en togrejse i Tyskland fortælles det, at "han havde aldrig kunnet sidde ved vinduet i en jernbanekupe, uden at hans indbildningskraft uafbrudt arbejdede med de landskaber, anlagde nye veje, udtørrede moser, byggede broer og gravede kanaler" (s. 332).

Fremtidsvisioner 1900-1940

Pontoppidans fremstilling af den moderne verden er bred og omhyggelig og i den forstand mere gammeldags end Herman Bangs "hurtigprosa", men op mod århundredskiftet kommer Johannes V. Jensen ind på den litterære scene med et digt, der omsætter dele af den moderne togoplevelse til litterær form. Det drejer sig om prosadigtet 'Paa Memphis Station' fra *Digte 1906*, der rummer både den ulidelige ventetid, den bratte chokoplevelse, og chokkets forvandling til kick: den befriende oplevelse af at lægge fortiden bag sig, så man kan komme videre. Efter en lang, indledende udmaling af ventetiden på en kedelig station i de amerikanske sydstater, med regnen styrtende ned og med tankerne styrtende ned kommer vendepunktet i digtet, da toget endelig kører ind ved perronen:

*"Det kommer langsomt ind –
med knuste Sider,
det pifter svagt, Vognene lammer
paa tre Hjul,
og de sprængte Ruf drypper af
Jord og Slam.
Men paa Tenderen mellem
Kullene
ligger fire stille Skikkelser
dækket af blodvaade Frakker"* (s. 56).

Efter dette chok kommer det næste chok, som dog samtidig viser sig at være et kick:

*"Da pruster vor store Ekspresmaskine,
gaar lidt frem og stanser dybt sukkende
og staar færdig til Spring. Sporet er frit"* (s. 57).

Hvis sporet er frit, viser det vejen til frigørelse og fremskridt. Gennem anden halvdel af det 19. århundrede var verdensudstillingerne globale fejring af fremskridtet. Som reporter ved Verdensudstillingen i Paris 1900 oplevede Johannes V. Jensen en sodsværtet fyrbøder træde ud af et kæmpelokomotivs indre, og i reportagen i *Den gotiske Renaissance* (1900) forkyndte han, at dette var simpelthen fremtidens menneske: Fremtiden tilhørte ham.

Tæt beslægtet med denne kobling fra maskine til menneske skrev Emil Bønnelycke i *Asfaltens Sange* (1918), at et lokomotiv var bedre end en skulptur af Michelangelo (s. 10). Når han til forskel fra sit store forbillede, den italienske futurist Marinetti ikke valgte en væddeløbsbil men et lokomotiv, var det utvivlsomt fordi, han var søn af en lokomotivfører, selv fik arbejde ved statsbanerne, og på den baggrund udviklede en fascination af jernbaneverdenen, som han omsatte i romaner (*Lokomotivet*, 1933), fortællinger (*Historier om Lokomotivførere*, 1927), radiospil (*George Stephenson bliver betænkelig*, 7.9. 1938), film (*Natekspressen* (P 903), 1942) – samt digte som f.eks. digtet 'Lokomotivet!' skrevet til og trykt på forsiden af *Dansk Lokomotiv Tidende* (1922).

Emil Bønnelycke var gode venner med Tom Kristensen. De tilhørte en kunstnergruppe, som kaldte sig Valby-Parnasset, og ligesom Bønnelycke var Tom Kristensen fascineret af de store, lyriske fagter. I debutdigtsamlingen *Fribytterdigte* (1920) formulerede han i et af versene det, der er kommet til at lyde som en overskrift for hans æstetiske ambitioner: *"Skøn som en sønderskudt banegård"*. Umiddelbart inspirerede ulykken til digtet 'To Tog', men i 1924 skrev han en lille novelle, 'Ulykken', hvor han lagde afstand til den æstetiske dyrkelse af katastrofen. Novellen bearbejder den såkaldte Vigerslev-katastrofe, som i 1919 kostede 40 mennesker livet. Man møder Valby-parnasset til møde med vin og det hele, da de erfarer, at der netop er indtruffet en katastrofe i Vigerslev. De drager afsted for at besigtige ulykkens omfang, og det er så denne besigtigelse, der giver anledning til etisk eftertanke ved den rent æstetiske dyrkelse af død og ødelæggelse.



"Den der kører med Knutzen kommer ikke med", Blæksprutten 1942
(tegning af Storm P, Danmarks Jernbanemuseum).

I midten af 1930'erne introducerede Peter Knutzen, der var tiltrådt som generaldirektør for DSB i 1931, ikke blot en litterær futurisme, men en real futurisme. Under hans vingede hjul begyndte S-togene at omdanne forholdet mellem København og forstæderne alt imens lyntog i samspil med nye broer, Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen, knyttede provinsen meget tættere til hovedstaden. Og som den moderne mand han var, forstod han også, at litteratur og film kunne fremme moderniseringen. Ved siden af åbningen af en biograf på Hovedbanegården fik han hyret Jens Fr. Lawaetz til at skrive en propagandabog for lyntogene. I *Eventyret om Jernbanen* (1935) læser man således om drengen Mogens, der kommer på jomfrurejse med Kronjyden:

"...det flotte nye Lyntog til Nordjyllands Byer (...) i en af de store Fællesklasse-Saloner. Han har en af de blaa Læder-sofaer helt for sig selv, og naar han drejer sig rundt, kan han se gennem Vinduerne til alle Sider og rigtig nyde Landskabet, som Toget farer igennem i rasende Fart. Enghave, Valby, Vigerslev, Glostrup - huhej, hvor det gaar, snart er han langt ude paa Landet" (s. 5).

Mogens oplever, hvordan farten stiger *"fra Slow til Quick"* (s. 5), og som i et rigtigt eventyr stiger han samtidig socialt. Han føler sig *"som en amerikansk Mangemillionær"*, og da han opdager, at han kun skal trykke på en knap under skiltet omkring betjening for at tilkalde en tjener, så han kan få kaffe, må han tage et ekstra kik på billetten for at forvisse sig om, at det bare er *"Fællesklasse"* på lyntoget Kronjyden og ikke *"1 Klasses Pullman-Luksus-Salon-Orient-Lyn-Ekspres"* (s. 6).

Imod alle disse fortalere for fart og amerikanisme vendte Jacob Paludan sig fra første færd, i romanen *De vestlige Veje* (1921), og i gennembrudsromanen *Fugle omkring Fyret* (1927) står jernbanedriften som indbegrebet af den *"amerikanske Symfoni"* (s. 63). Hvor Henrik Pontoppidan i *Lykke-Per* beskrev planerne om en total omordning af den danske infrastruktur, beskriver Paludan i *Fugle om Fyret* planerne om at anlægge en havn nær Nordby, på en del af Vestkysten, *"et af de mere ukendte Punkter af den danske Geografi"* (s. 7).



Den fiktive Sandhavn var inspireret af de planer for Hanstholm, som blev vedtaget af Rigsdagen i 1917. En halv snes år senere skrev Paludans forfatterkollega Bertel Budtz Müller i Dansk Familieblad (august 1928), at der "med amerikansk Fart" ville rejse sig en by med 40.000 indbyggere, men det kom til at gå anderledes "slow". Først i 1967 kunne havnen indvies, og først i 1977 stod den helt færdig.

I Paludans roman indbefatter havneprojektet en jernbane mellem Nordby og denne havn, og allerede banegården ligner et varsel om, at det vil gå galt: "Men nede paa Stationen snøftede og skreg en Rangermaskine uænset; brusede frem, standsede og slap sit Vand, nøs Svovlet og trak sig tilbage igen. Den var som en lille værkende Byld paa den sovende Bys Legeme" (s. 53). Når det nye jernbanespor skærer sig snorlige ud over markerne "lynende som en kold Viljestreg" (s. 127), så deler det rigtignok metafor med lyn-togene, men det er et iskoldt lyn.

Johan Brandt med det skæbnesvangre efternavn er søn af fyrmesteren og samtidig en af titlens "fugle omkring fyret". Han spejler forventningerne til sit eget liv i forventningerne til det store havneprojekt (s. 62), "Fremtidsbyen" (s. 80). Den jævnaldrende Bodil Hunby er en vigtig del af hans forventninger til fremtiden, men hun er samtidig datter af den største modstander af projektet gårdmanden Hans Hunby.

Dennes slægtsgård ligger lige præcis dér, hvor det er projekteret, at den nye station i Sandhavn skal ligge, og han stiller sig på tværs over for eksproprieringen af hans jord.

Projektet går i gang, Hunbys jord eksproprieres, og omkring romanens midte udmaler en sagfører, som er involveret i nogle af de mange jordhandler i tilknytning til projektet, hvad dette går ud på:

"Ja, i Sandhavn groede det, Hamrene bankede som smaa Pulse, Folk derude drømte amerikansk; Skibe og Tog skulle mødes, Kontinentet strakte en Arm ud mod Norden, Jylland sendte sin Fedme ad disse Spor ud over Havene..." (s. 127).

Johan drager til selve Amerika for at få opfyldt sine drømme. Hunbys liv forvandles til et mareridt, da han i protest mod eksproprieringer skyder en af de mænd, der måler hans jord op. Hunby sættes i fængsel, alt imens den nævnte sagfører hjemme i Sandhavn forsøger at spinde hans datter ind i sit garn. Den store indvielse af Sandhavn skal finde sted samtidig med, at Hunby efter nogle år er kommet ud af fængslet, og samtidig med at Johan vender desillusioneret hjem fra Amerika. Men indvielsens triumf forvandles til en kolossal katastrofe, da naturkræfterne i forening med Hunby, som har sat sig op i en kran, smadrer den mole, som skal beskytte havnen.



Illustration fra Harald H. Lund:
Toget: Den Sjove Bog, 1936
(tegning Arne Ungermann,
Danmarks Jernbanemuseum).

Kaos og planlægning – 1940-1975

Der er tegnet kort over jernbanesabotagen i årene 1940-45, og sabotagen fortæller, at alt imens biler blev klodset op under krigen, var der stadig jernbanedrift, men på lavere blus og med voldsomme risici for både personale og passagerer. Efter krigens afslutning trådte man ind i en tidsalder, hvor kaos skulle afløses af store planer, og planerne omfattede i høj grad også jernbanedriften. I 1947 udformedes den såkaldte Fingerplan, som foreslog, at fremtidens udbygning af København skulle foregå langs de fem store S-togslinjer, og alt imens massevis af privatbaner blev nedlagt, kom S-togene til at markere velfærdsstatens udvikling.

Allerede i 1944 skrev Jesper Ewald med *Elvira* en novelle, der viser S-togs-systemet som indbegrebet af planlægning, men små femten år senere fornemmer man hos Klaus Rifbjerg, i debutroman *Den kroniske uskyld* (1958), at der også kan planlægges for meget; at planer opleves som styring, og at netop S-togene associeres med et småborgerligt og autoritært system, en verden af "grød" (s. 5) der ikke har plads til dem, der stikker ud. Det er dem, der kommer "der om morgenen fra S-toget med deres slubrende plusfours og mapper og begynde[r] på alt det pjat, om S-toget der var forsinket og Valby Station og hvad ved jeg ..." (s. 7).

Til gengæld kan "rigtige" tog sagtens forbindes med det, der overskrider "grødverdenen". Romanen skildrer vennsforholdet mellem den beundrende fortæller Janus og den stærkt beundrede Tore, og deres forhold indledes med et forslag om "at se på tog":

"Vi ka' jo godt følges ad et stykke", sagde jeg.
"Ja, vi kan jo gå ned til broen og stå og glo lidt på togene," sagde han så. "Kan du godt li' tog?"
"Ja, de er mægtige. Jeg kan mægtig godt li' tog" (s. 23).

Janus er søn af en baneingeniør, men det undlader han at sige, da det formentlig netop ville trække hen i retning af de familier, der er afhængige af S-togs-nettet.

Rifbjergs nære kollega Villy Sørensen var søn af en lokomotivfører og voksede op i Hvidovre, en af de første forstæder der blev udviklet af S-togsnettet. Villy Sørensen skrev i *Sære fortællere* (1953) sarkastisk om forstaden Blåovre, hvor man vist kan regne med, at dette navn markerer en afstand til steder som Hvidovre og Rødovre.

En helt direkte afvisning af S-togets verden finder man i Poul Vads *De nøjsomme* (1960). I romanens første kapitel præsenteres "jernbaneterrænet ind mod byen" i skummel belysning med byens "silhuet" "næsten helt tilsløret af regnen og mørket" (s. 8). I romanens andet kapitel følger man Henrik, en af de nøjsomme personer, hvis tur ned på Nørreport Station ligner en nedfart til Helvede: "Nordgående tog kom buldrende ud af mørket og holdt stille, tunge døre smækkedes bragende i og hvid damp hvirvlede under hvælvingerne når togstammen igen satte sig i gang og sugedes bort i mørket" (s. 16). Han sætter sig ind i et S-tog: "luften var tyk af den gennemtrængende lugt af vådt tøj og tobak," og han får en siddeplads "presset ned mellem tykke overfrakker og raslende aviser" (s. 16). Medpassagererne fremstår som ting snarere end som mennesker, og da toget sætter i gang, mærker Henrik, at han ligesom dem er defineret af S-togets mekanik:

"... han mærkede ryggen blive presset mod ryglænet i igangsætningens øjeblik. Hans hoved blev rykket let bagover. Han så de andre i kupeen følge med i samme bevægelse og derpå falde til ro med et tomt, oprejst hoved" (s. 16).

Ved næste station stiger nye mennesker på, men også i tykke vinterfrakker og med de samme eftermiddagsaviser, og oplevelsen af mekanik gentager sig. Alles hoveder rykker sig, da toget standser, og da det sætter i gang igen, og for Henrik er det en oplevelse af levende død:

".. i kupeen med de brune lædersæder sad han sammen med mennesker, hvis ansigter var bedøvede og umyndiggjorte af træthed. Ja mere end det, syntes han, ansigterne var grå og stive og afgnavede af træthed, livet var ætset bort i dagens løb, og var det ikke ligene, som sad her, skulder ved skulder, med hoveder som gav det samme lille nik ved hver ny station. Døden, tænkte han (...)" (s. 17).



Interiør fra S-tog, 1938 (foto: ukendt, Danmarks Jernbanemuseum).

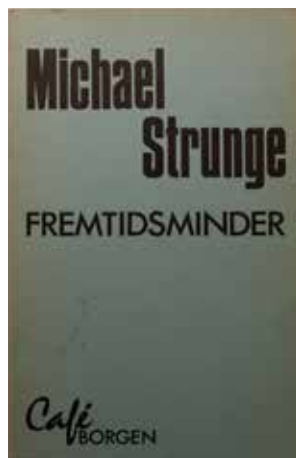
Blikket bagud

Alt imens S-togene kørte videre og også fik udvidet deres net, begyndte damplokomotiverne at drosle ned. I 1954 fik DSB sit første store diesel-lokomotiv, og i de følgende år blev de store dampskyer efter et lokomotiv et stadig sjældnere syn. I 1968 kørte det sidste damplokomotiv ud fra Hovedbanegården. Men også for diesellokomotiverne blev tiderne svære. I 1960'erne vandt bilerne almindelig udbredelse. Nu var sagen ikke længere fremskridt på skinner, men friheden på fire hjul. I midt-halvtredserne omfattede jernbanenettet stadig 4400 kilometer. I sluttresserne var det reduceret til det halve.

I 1954 tegnede og skrev Ib Spang Olsen *Det lille lokomotiv*, hvor toget var et blødt og venligt væsen. 1959 skrev Jacob Paludan et essay om "Det sidste Tog i Verdenshistorien". Tanken om at bevare nogle af de gamle tog og jernbanelinjer bredte sig. I 1962 åbnede den første "veteranbane" mellem Maribo og Bandholm, og snart fulgte andre efter. Peter Belli fik i 1971 et hit med sangen "Kære gamle tog." Lokomotivet var ikke længere noget, der vakte frygt, men tværtimod rørelse – og Ib Spang Olsen tegnede med inspiration fra den nedlagte Slangerupbane *Tøsetoget* – en illustration til en fortælling af Tørk Haxthausen – med en fugl på taget og en gris i snor.

Nostalgi forstås som regel som en sentimental eller vemodig længsel efter en tabt fortid, men ved siden af denne "enkle" nostalgi findes også en mere tænksom, "refleksiv" nostalgi, som rejser spørgsmål om den tabte verden: hvordan var det nu lige, den var? Hvilken betydning havde den? Begge former for nostalgi spiller ind i litterære værker, der blev affattet i disse år, hvor ikke bare jernbanelinjer, men også sporvognslinjerne blev sløjfet: Poul Vads murstensroman om en togrejse fra Hammerum til Silkeborg i 1936 i *Kattens anatomi* (1978), Peter Seebergs fortællinger om en novemberdag i 1927 *Om fjorten dage* (1981), Klaus Rifbjergs *Borte tit* (1986) med fortællingen 'På sporet af den tabte vogn'.

Hammerum, den første station på togrejsten i *Kattens anatomi*, var allerede hundrede år tidligere, i 1870'erne, et centrum for nostalgi for så vidt som det var her, at folke-mindesamleren Evald Tang Kristensen fandt en særlig stor samling af de eventyr, sagn og viser, som stod i begreb med at forsvinde på grund af moderniseringen. Som genre er anatomi en slags satire, hvor fortællinger og forskellige typer viden mobiliseres i undersøgelsen af en verdensanskuelse. I Vads roman danner de snoede, fabulerende fortællinger en komisk kontrast til den korte og snorlige jernbanelinje mellem Hammerum og Silkeborg. Som en af de



Michael Strunge,
Fremtidsminder 1980,
Helle Helle, Rødby-
Puttgarden, 2005, Dette
burde skrives i Nutid, 2011.



fortællende togpassagerer formulerer det: På den ene side er der jernbanen med *"sin ene, retlinede, alt for menneskelige dimension, overskuelig og på forhånd kendt i hele sin udstrækning."* På den anden side er der verden i al dens uoverskuelige størrelse med have, floder osv. Hvis livet synes fikseret som et jernbanespor, så tjener romanens fortællinger som åbninger ind til en større virkelighed.

Privatbanen Silkeborg-Herning – med Hammerum som en af stationerne – åbnede i 1877. Da Poul Vad hundrede år senere skrev sin roman, var det en af de linjer, der var truet af nedlæggelse. Men ved at henlægge romanens togrejse til 1936, har han valgt en periode, hvor den spillede en vital rolle i samfundet. Alligevel fornemmes den moderne nostalgi, når det berettes, at folk i den lille by Funder næppe kendte til verden udenfor, og når han i det følgende citat bruger udtrykket "hine tider":

"Toget kørte ind på Moselund Station. Her havde signalklokken allerede for flere minutter siden varslet dets ankomst med den regelmæssige, men alligevel melodiske ringen, som i hine tider gjorde selv den mindste station til et hjemsted for koncentreret musikalsk poesi" (I, s. 46).

Der er langt fra det, som digteren Sten Kaalø kaldte *Jyske kupeer* (1978), især de kupeer som Vad og Seeberg henlægger til mellemkrigstiden, og så de moderne og metropolitane kupeer, man også omkring 1980 møder hos Michael Strunge. Inspireret af David Bowie's *Station to Station* (1976) udviklede Strunge en særlig urban nostalgi. Titlen på Strunges digtsamling *Fremtidsminder* (1980) fanger paradokset i denne "nostalgi", hvor selv fremtiden anskues i tilbageblik. Digtet 'Udforskning' definerer således kort og kontant drømmen, som det sted, hvor fortiden og fremtiden mødes, med togbanen som billede på dette møde: *"Drømmenes uendelige togbaner hvor vi skilles og mødes, står af og på, begiver os på ekspeditioner (til tankernes grænser), i nærtternes døgnlys og stjerner."*

Bowie var også en inspiration for Søren Ulrik Thomsen, som med digtet 'Marble Station' skrev sig ind i denne påfaldende fascination af jernbanen. Men hvor Strunge dyrkede

bohémens outsider-position, markerede Thomsen i løbet af sit forfatterskab en stadig stærkere respekt for traditionen. Da han blev inviteret til at deltage i Informations serie med fotografiske selviscenesættelser, valgte han at sætte sig i et S-tog – med følgende begrundelse:

"Jeg ser mig selv som en borger, der skriver digte, snarere end som bohème. Ikke fordi jeg fornægter tilværelsens evigt gærende uregerlighed, men tværtimod fordi kun formen – i kunsten, i det sociale, i liturgien – kan rumme kaos. Og her har jeg iscenesat mig selv som en af de kontorfolk, der er så mange af i min familie, og som sikkert ligesom jeg falder i staver og tanker i et af hverdagens mellemrum, f.eks. på vej hjem fra arbejde, når S-toget holder stille..." (Information, 9/9 2017).

Helle Helle

I 1987 indledte Helle Helle et forfatterskab, som også stod i jernbanens tegn. *Rødby-Puttgarden* (2005), titlen på hendes første roman, refererer til færgedelen af den såkaldte Fugleflugtslinje, hvor hovedpersonen får arbejde i en af butikkerne, men inden hun starter på dette job, beskriver hun en togtur, som ikke ligefrem er kendetegnet ved fugleflugt. Toget må standse, det må holde stille, og hun udbryder: *"Hvorfor er vores liv altid sådan her."* Da hun hører færgen tude, siger hun, at hun også snart begynder at tude. Tog- og færgeturen optræder som spejl billeder af hendes liv.

Den 25. januar 2018 optrådte Helle Helle på Danmarks Jernbanemuseum, hvor hun efterfølgende fortalte, at hun var en erfaren togpassager. Men i modsætning til de første generationer af "jernbaneforfattere" var det ikke farten, der betød noget for hende, men tværtimod togrejsen som en pause. Herunder også de pauser, der skyldtes, at toget var forsinket "og uventede møder indtraf."

DSB's vingede hjul danner prikken over i'et i Helle Helles *Dette burde skrives i nutid* (2011). Her som i hendes øvrige værker danner mobilitet et gennemgående tema. Cykler, biler og tog er allestedsnærværende. *Dette burde skrives i*

nutid kan på mange måder læses som en moderne kommentar til Herman Bangs *Ved Vejen* (1886), som der allerede på første side sendes en hilsen til med sætningen: *"Udenfor blomstrede syrenerne hvidt, ved vejen"* (s. 6).

Ligesom Bangs Katinka sidder Dorte, fortælleren i Helles roman, ved vinduet, hvor hun kigger, ja "stirrer", på omgivelserne. Ligesom Katinka bor hun, i hvert fald i et af sine hjem, tæt ved jernbanen: *"Jeg lejede huset året før. Det var en bungalow lige ved jernbanen."* Og ligesom i *Ved Vejen* definerer jernbanen ikke bare rummet, men også tiden. Man læser, at: *"Efter et godt stykke tid kom Gedser-toget med sin særlige stødvise raslen. Så var klokken halv seks..."* (s. 127). Og i et af de følgende kapitler kommer det til en hel diskussion af køreplanen: Dorte går ude i sin have, hvor hun konstaterer: *"Ti-toget havde lige forladt perronen"* (s. 144). Så trækker "stationsfyren" (s. 109) Knud hende ind på kontoret og begynder at kysse hende: *"Det næste tog kommer først om halvtreds minutter"* (s. 144). Hvor på diskussionen begynder:

- Nej, det gør da ikke. Det kommer om lidt.
- Nej, det er gennemgående.
- Siden hvornår?
- Siden i dag.
- Er der kommet ny køreplan?
- Nej. Det er kun i den her uge.
- Hvorfor det?
- Sådan er det bare, det får vi ikke at vide.
- Jamen, hvad skal folk så gøre?
- Hvad for nogle folk?
- Dem, der skal med.
- Der skal aldrig nogen med. Der er aldrig nogen med herfra tolv over ti" (s. 145).

Til det svarer Dorte, *"Hvad nu, hvis jeg skulle med?"* (s. 145), og lige præcis dér adskiller hun sig fra Katinka. Mens Katinka resignerer, insisterer Dorte. Hun giver ikke op. Selvom hun undertiden synes at overlade tingenes gang til skæbnen,

har hun ambitioner. Hun stræber ud over sin baggrund i udkantens underklasse-Danmark. Hun begynder at pendle til København for at studere og, vigtigere endnu, for at blive forfatter. Toget bliver dermed ladet med betydning, da det jo er det, som bringer hende fra udkant til centrum. Jo tættere toget kommer på København, jo bedre. Da hun køber en alpehue, er det for at leve op til andre studerende i København, men når hun ikke tager den på før efter Roskilde, er det for ikke at skille sig ud fra sine provinsfæller (s. 48).

I modsætning til Katinka, der bliver i sin lille stationsby, er Dorte i bevægelse. I løbet af romanen flytter hun ikke mindre end seks gange. Og i modsætning til Katinkas ulykkelige og ufuldbyrdede kærlighed har Dorte flere erotiske affærer. Mens Katinka aldrig indleder et forhold til den smarte togkonduktør med de "indiskrete" bukser, indleder Dorte et forhold til den fyr fra billetkontoret, som bor sammen med sin veninde i lejligheden oven over. Og forholdet afbildes i det forbipasserende tog: *"...vi humpede ind i soveværelset, nu kom Hamborg, en svag distraktion i hans øjenlåg, så rystede han resten af bukserne af og lavede sit hop"* (s. 110).

Mens romanens stil er stærkt nedtonet, underspillet, får togene lov at udfolde sig i al deres kraft. Togene distraherer: *"... så kom et godstog og vi fik andet at tænke på. Vi stod i døråbningen og betragtede den lange række af rustrøde vogne"* (s. 8). Togene er enorme: *"et milelangt godstog passerede forbi, da det blev morgen."* Togene er larmende: *"Et tog ankom i en hvinende, langvarig opbremsning. Så stilhed et øjeblik, så åbnede dørene sig, stilhed igen. En enlig latter. Fløjten og dørsæk, knagen i alle vogne, maskineriet satte tungt i gang og kom videre, jeg havde nær sagt lagde fra"* (s. 11). Til alle disse egenskaber ved togene kan føjes, at de har en hallucinerende virkning på Dorte: *"...et tungt godstog kom buldrende. Tredives-fyrre vogne i alt, Transwaggon, transwaggon"* (s. 18).

Dorte lider af søvnproblemer, men da hun bliver spurgt, om ikke det skyldes støjen fra togene uden for hendes vin-



due, svarer hun: *"Nej, nej, det er kun hyggeligt"* (s. 74). Hvilket jo er ganske logisk i betragtning af, at de både er redskab for og symbol på hendes sociale og seksuelle drømme.

Alt, som er højt og tydeligt i denne nedtonede roman har en mystisk virkning på Dorte. En mærkelig episode kan illustrere. På et tidspunkt går – eller løber – hun, tilsyneladende uden nogen særlig grund hen til stationen. *"...af en eller anden grund skyndte jeg mig over til sporet. Der var ingen der skulle med. Toget kom brusende nede mellem træerne og begyndte sin opbremsning"* (s. 16). Så står togføreren ud af en af vognene, og da han ser Dorte, gør han *"en kraftig gelejdende bevægelse mod toget"* (s. 17). Kraften i denne gestus er så uimodståelig, at hun hopper på toget, og da hun derefter erkender, at hun ikke har noget at gøre der, hopper hun af – og falder på perronen.

Henimod slutningen optræder Dorte i en situation, der spejler den situation, som inspirerede Herman Bang til at skrive *Ved Vejen*. Mens han blev inspireret, da han fra et togvindue så et sygeligt og sorgfuldt kvindeansigt i et af stationsbygningens vinduer, skriver Helle Helle: *"...nogle gange så jeg et ansigt betragte mig fra en togkupe"* (s. 155).

Ved vejs – romans – ende står Dorte i døråbningen – ligesom ved romanens begyndelse – men nu ser hun på Knud, fyren fra billetkontoret, som går hen til stationen for at opfylde sin drøm om et nyt job (som togvagt) i en ny by (Høje Tåstrup). Han bærer Dortes kuffert, så symbolsk ledsager hun ham, men i romanens virkelighed nøjes hun med at vinke til ham, og selv om han vinker til hende med, hvad der må være *"en gelejdende gestus"*, følger hun ham ikke. Og slutordene antyder tre ting: at hun bryder med Knud; at hun etablerer et legende forhold til læseren, der

netop har læst en roman med titlen *Dette burde skrives i nutid*; og at det er toget, der rumler i det fjerne, som understreger betydningen af at bevæge sig fra fravær til nærvær: *"Der brusede langt borte. Syrenerne blomstrede. Dette burde skrives i nutid, jeg skrev ikke"* (s. 160).

Nye baner 2000-2023-

Op mod årtusindskiftet og ind i det nye årtusind vedblev flere af de ældre forfattere at skrive jernbanen ind i deres værker, samtidig med at en stribe nye forfattere fulgte i deres spor. Nogle er allerede nævnt, andre vil dukke op i dette sidste kapitel. Ud over dem, der allerede er nævnt (f.eks. Klaus Rifbjerg, Søren Ulrik Thomsen, Helle Helle) og dem, der i dette sidste afsnit vil runde artiklen af (Peder Frederik Jensen, Simon Fruelund, Tine Høeg, Kristian Ditlev Jensen, Svend Brinkmann), kan man nævne Morten Sabroe med *Sidste tog* (1996), Hanne Richardt Beck med *For enden af perronen* (2018) og flere endnu.

Op mod årtusindskiftet blev der også satset stort på en ny fremtid for jernbanedriften i Danmark. Storebæltsforbindelsen åbnede i 1997 for direkte togdrift mellem København og Jylland. Øresundsbroen åbnede i 2000 for direkte togdrift mellem Danmark og Sverige. Metroen åbnede 2002 undergrunden for togdrift. DSB åbenbarede i 1998 en strategiplan med titlen *Gode tog til alle*. I 1997 blev der i effektiviseringsens navn fra DSB udskilt en banestyrelse, som i 2004 fik navnet Banedanmark. Banedanmark skulle på et frit marked agere efter kommercielle principper.

Navnet angiver kort og klart det forhold, som man talte om i jernbanens barndom: at jernbanerne bandt landet

sammen til en enhed. Da Peder Frederik Jensen i 2014 udgav en novellesamling med titlen *Banedanmark*, skrevet under inspiration af togture mellem København og Kalundborg, hvor forfatteren var kommet i bådebyggerlære, fremmanede han et billede af et Danmark, som ikke var bundet sammen til en lykkelig enhed, og hvor temaet "gode tog til alle" dækkede over meget store forskelle. I novellen 'Fint for mig' begynder fortællingen "*da toget forlader Kalundborg*" (s. 103). Hovedpersonen forsøger at læse, men distraheres i stedet af en flaskesamlende kvinde, der går igennem togets midtergang; og modsætningen mellem den læsende fortæller og den flaskesamlende kvinde dementerer det fællesskab, som italesættes af en kvindestemme der siger "*Velkommen i toget. Vi fortæller om rejsen undervejs.*"

Oplevelsen af det vestsjællandske landskab, der glider forbi, får fortælleren til at tænke på H.C. Andersens essay om jernbanen, hvor der formuleres almene iagttagelser som f.eks. den, at for togpassageren er det, som om det, der er langt væk, står stille, mens det, der er tæt på, stryger forbi. Men for fortælleren selv gælder det snarere, at forskellene kommer tættere på. Da han nærmer sig København, bemærker han "Rødovre og Valby", og det er, som om alle hans iagttagelser samles i det altsamlende ord: "*Banedanmark*". Men da han under en anden togtur bevæger sig fra Trekroner mod Kalundborg, giver togturen en oplevelse af forandring og forskel: "*Lidt efter kom hans tog. Det hele blev pludselig meget trivielt. Hele turen ud mod Kalundborg. Holbæk og omegn. Den slags. Folk forandrer udseende undervejs. Tøjet bliver mere simpelt. Mere elastiklæder og gummi-sko*" (s. 105).

Peder Frederik Jensens bog kan læses som et oplæg til den debat, som den senere minister Kaare Dybvad satte ord på med bogen *Udkantsmyten* (2015). Her kritiserer han, myten om hovedstaden som "vækstlokomotiv", om provinsen som udkant, om urbaniseringen der er som et godstog, man ikke bare kan stoppe. "*Jeg er som alle danskere stor tilhænger af offentlig transport,*" skriver han, men hvorfor skal Provinsdanmark med sine bilafgifter sikre hovedstaden

et velfungerende toget? Skandalen med IC4-togene beskriver han som endnu et symptom på ubalancen mellem centrum og periferi. Fordi DSB fulgte den dominerende udbudsfilosofi, ifølge hvilken udbud og den enkelte myndigheds besparelser er vigtigere end den samlede udvikling, fik vi "*de ustabile IC4-togsæt som dårlig afløser for de mange stabile togsæt produceret i Randers*".

Kaare Dybvads egen baggrund er det Nordvestsjælland, som Peder Frederik Jensen portrætterer i *Banedanmark*. Her voksede han op som søn af en lokomotivfører i den lille by Vipperød, som er en af stationerne i en anden af togbøgerne fra 1914, Simon Fruelunds *Pendlerne*.

Mens det er en hovedinstitution inden for jernbanedriften, der sætter rammen for Peder Frederik Jensens noveller, så er det en togrejse, der bestemmer forløb og indhold i Simon Fruelunds *Pendlerne* (2014). Romanen, som ligesom Jensens novelle starter i det "udkantsdanske" Kalundborg, er bygget op over køreplanens 18 stationer: Kapitel 1 hedder 'Kalundborg 7:11', kapitel 2 'Svebølle 7:23', kapitel 3 'Jyderup 7:30' og så fremdeles til Kapitel 18 'Østerport 9.11', som er tomt, da ingen står på toget her.

I hvert kapitel møder læseren romanens fortæller som en diskret registrerende stemme, i slægt med billetkonduktøren, "*som tit kører på strækningen*" (s. 11), og præsenteres lidt nærmere i Hvalsø-kapitlet: "*En gråskægget mand i blå uniform kommer ned ad midtergangen. Han går på den der bløde DSB-agtige måde. Nye rejsende?*" (s. 36). Fortælleren er en funktion snarere end en person, og det upersonlige hos fortælleren går igen i dennes præsentation af personerne. Romanens mere end 100 pendlere optræder anonymt, som "hun" og "han", og i snit får hver pendler kun en halv til en hel side, selvom det ofte er nogle drabelige og dramatiske skæbner, der skitseres. Som togkontrolløren går fortælleren hurtigt videre fra den ene til den anden, og selvom han i modsætning til kontrolløren har adgang til deres tanker og følelser, dvæler han ikke ved disse. Alt er hurtigt, knapt, koncist – som i gengivelsen af en rutineret pendlererfaring:



Simon Frøelund:
Pendlerne 2014,
Peder Frederik Jensen:
Banedanmark, 2014,
Tine Høegh:
Nye Rejsende, 2017.



"Han kan høre lokomotivet bimle.

Der er en metallisk susen og raslen og knagen fra vognens ruder og paneler.

Det går hurtigere end det plejer.

Han har taget turen hver dag i syv år og ved nogenlunde hvornår toget sænker farten, hvornår det øger den og hvornår man møder et modkørende tog.

Han forestiller sig at det må blive på Tølløse eller Vipperød i dag på grund af forsinkelsen

Han sidder altid i den forreste vogn.

Så er han tættest på trappen når han når frem til Valby" (s. 85-86).

Under togrejsen er der to ting, der antyder en handling – en potentiel terrorist, som til sidst forvandles fra en lille, tæt fyr med en mørkegrøn rygsæk til en mystisk, burkaklædt dame, og så det dødsfald, som forårsager forsinkelsen: En 46-årig mand, der efter et klammeri med en konduktør og en betjent dør af hjertestop. Manden, der altid sidder i den forreste vogn, har det ikke godt, fordi han har set en mand på en bære og tænkt, at *"der ligger en død mand"* (s. 86).

"De sidste tre år har hun lavet sin egen opgørelse over forsinkelserne på Nordvestbanen.

Hver morgen og hver aften skriver hun ned hvor meget toget er forsinket.

I dag drejer det sig om seks minutter.

Når måneden er omme sender hun opgørelsen til DSBs generaldirektør, og hver måned modtager hun en beklagende email fra hans sekretær" (s. 112).

Forsinkelserne var kun en lille del af de skandaler, som hjem-søgte DSB og Banedanmark. År 2000 blev der med den italienske togproducent AnsaldoBreda indgået aftale om indkøb af 83 IC4-tog til levering fra 2003, sådan at alle kunne være i drift i 2006. IC4 skulle vise sig at være en gyser. René Flamsholt Christensen har fortalt hele historien med omhyggelige henvisninger til aviser, tilgængelige rapporter,

samt ikke mindst tidsskriftet *Ingeniøren*, men undervejs må han gribe til litterære sammenligninger for at beskrive den skandale, som udvikler sig: Startende med *Olsen-banden* på sporet passerer han græske tragedier, islandske sagaer, Dantes *Den Guddommelige Komædie*, Shakespeares *Hamlet* med ordene om dansk råddenskab, Holbergs absurde logik i *Erasmus Montanus*, politiske thrillers, Kafka. Som læser sidder man tilbage med et billede af en abe, der cirkulerer mellem aktørerne: Ansaldos ledelse, DSB's ledelse, Trafik- og Transportministeriet, politikerne i trafikudvalget, konsulentfirmaer, pressen. DSB og Banedanmark bidrog selv til at forlene IC4-skandalen med et præg af fiktion. Henrik Hassenkam, der som administrerende direktør for DSB underskrev aftalen om de nye "Ferrari-tog", erklærede, at DSB ville vælge *"En sikker, velkendt og afprøvet teknologi, fordi DSB ikke ønsker at være prøveklud for en ny teknik med risiko for nogle af de børnesygdomme, der tidligere har ramt togselskabet med en stribe problemer"*. Hvorpå DSB valgte en usikker, ukendt og uprøvet teknologi.

Et hurtigt blik på IC4-togets historie afslører alvorlige ridser i skønmaleriet, også efter 2010. Det begynder i 2003, da det første togsæt ankom til Danmark. Med skib, fordi det ikke var køreklart. Den første testkørsel fandt sted i 2007, men der viste sig hurtigt at være problemer. Så var der lugtgener, så var der bremseproblemer, så var der rustskader. I 2016 frem til den erkendelse, at fem togsæt simpelthen måtte skrottes, og i 2017 måtte kørsel med IC4-tog igen standses på grund af en løs pumpe. Dog, var der udsigt til, at hovedparten af togsættene kunne komme på skinner i 2019. Alt imens de gamle IC3-tog, hvis forældelse var argumentet for anskaffelse af IC4-tog, stadig befærdede det danske jernbanenet – og bedre end "afløseren".

Mon skandalerne gjorde DSB så frygtsom, at UD&SE i 2009 afviste at bringe en bestilt novelle, fordi den rummede sætningen: *"man kunne overveje, om det overhovedet er forsvarligt at beholde et tog i rute, når lyset er gået i samtlige vogne"*. I stedet for at stryge sætningen valgte forfatteren Chr. Yde Frostholt at uddele sin novelle gratis, så *"nogle af de*

togpassagerer, der skulle have mulighed for at læse den i de rette omgivelser", selv kunne tage stilling. UD&SE valgte at redde den tabte ære ved til den følgende årgang at bestille 12 noveller af 12 forfattere, hvor den eneste binding var, at novellen skulle indeholde sætningen: "En mand steg af toget."

I større format skrev Simon Fruelund romanen *Pendlerne* (2014), der netop, som titlen røber, handler om den type blandt togpassagerer, som var afhængige af "tog til tiden." Blandt romanens mangfoldige pendlere er der én, der sidder med et nummer af *Ud & Se* med "en ung forfatter på forsiden af *Ud & Se*." (s. 41).

Det meddeles ikke, hvem det er, men det kunne meget vel være Kristian Ditlev Jensen, som har været en flittig leverandør af artikler til dette magasin, og som senere optrykte nogle af dem i *Ord i Orienteakspressen* (2007). Her fortæller han ikke kun om aktuelle togrejser, men også om barndommens togrejser, der bragte ham frem og tilbage mellem det fattige barndomshjem i Holbæk og København, hvor han som beskrevet i *Det skal blive sagt* blev udsat for pædofile overgreb. Jensen beskriver selv togturen som en terapi i forhold til de traumatiske overgreb. Togs Skinnerne blev en slags tegn på det, han oplevede som uafvendelig skæbne, og i barndommen, mens overgrebene stod på, må skinnerne være forbundet med forvirring og frygt. Men ud fra den kendte formel, at traumer skal bearbejdes ved konfrontation med dem, tolker han sin voksne togfascination som terapi. "Derfor har det på sin egen måde også været en form for terapi for mig at køre med i hele verden for *Ud & Se*."

Temaet "togterapi" dukker også op i den pt. seneste kobling mellem roman og jernbane, Svend Brinkmanns *Hvad er et menneske* (2021). Svaret på dette spørgsmål finder helten, Andreas, en skrøbelig og sårbar ung mand, på en togrejse, hvor han skulle have haft sin bedstemor med som rejseledsager. Da hun bliver syg, må han imidlertid nøjes med et større manuskript, som hun giver ham med på rejsen. Og det viser sig nu, at dette manuskript præsenterer en stribe filosofiske forsøg på at besvare spørgsmålet om, hvad et menneske er.

For Andreas er togrejsen en dannelsesrejse, som skulle skabe kontakt mellem Andreas og verden, hvilket ret beset er paradoksalt, da verden set fra et kupévindue jo bliver en slags uophørligt forsvindende film. Men toget selv bliver netop den ting, der bringer Andreas ud over afgrunden mellem ham selv og omverdenen og dermed ud over den angst og uro, som har plaget ham. Tidligere kunne han blive urolig ved at høre sit eget blod bruse, men nu fylder togets ydre lyde ham med ro:

"Han elskede togets lyde. Den tyste baggrundsstøj, men især det rytmiske "ga-gung ga-gung", som lød, når de tunge vogne kørte hen over skinnerne. Han lukkede øjnene og lagde øret mod kupeens væg. Det forstærkede lyden af det kørende tog, og det føltes som om lyden forplantede sig ind gennem hovedet og hele vejen ned i kroppen" (s. 11).

Holger Drachmann har – som andre forfattere og filmfolk – skildret den hallucinatoriske virkning, som togrejsen kan have, og da Andreas til slut vender tilbage til Københavns Hovedbanegård sker det også i "et underligt drømmende tempo" (s. 241), men ellers vælger Brinkmann at betone den terapeutiske effekt af de rytmiske og mekaniske mønstre i togrejsen. Og Andreas er hans gode elev: han fantaserer om "at fylde et helt togsæt med psykiatiske patienter, bede dem lukke øjnene og læne sig mod togets plasticvæg og så skulle det bare køre fra København til Aarhus med folk fra alle landsdele – måske helt til Aalborg. Det kunne være en slags togeterapi" (s. 11 f.).

Andreas fantaserer også om, at togterapien vil sikre DSB "kunder nok de næste mange år" (s. 12). Samme år, 2021, udråbte den daværende transportminister Benny Engelbrecht det kommende tiår som jernbanens årti. Den nye infrastrukturplan på 161 milliarder kroner havde afsat 86 milliarder til den kollektive trafik. DSB's administrerende direktør meddelte i en pressemeddelelse: "Danskerne vil gerne toget." Den grønne omstilling, nye togsæt, nye skilte, nye bomme, den løbende elektrificering, letbaner og andre tiltag pegede frem mod nye og bedre tider for DSB og Bane-danmark.



I skrivende stund peger varslede prisstigninger og fortsatte problemer med forsinkelser ikke i samme lyse retning. Men hvilken vej udviklingen end går, er der næppe tvivl om, at jernbanen fortsat vil være en glimrende prisme for forfatteres og andre kunstneres forsøg på at danne sig et billede af samfundets udvikling – og måske nærme sig et svar på spørgsmålet: Hvad er et menneske.

Litteraturliste

Bibliografi

(Til oplysning for interesserede inkluderer bibliografien en del relevante tekster, der ikke citeres eller refereres i artiklen)

Romaner, noveller, digte

- Adolphsen, Peter, 'Togrejse', i: *Små Historier 1*, Gyldendal, 1996.
 Andersen Nexø, Martin, *De tomme Pladers Passagerer*, Gyldendal, 1921.
 Beck, Hanne Richardt, *For enden af perronen*, Gyldendal, 2018.
 Belert, Keld, *S-tog. Digte*, Borgen, 1981.
 Bjelke, Henrik, *Togplan for Otto*, Gyldendal, 1990.
 Bøgh, Erik, *Lidt til*, Gandrup, 1862.
 Bøgh, Erik, *Udvalgte Fortællinger*, Gyldendal, 1876.
 Bønnelycke, Emil, *Asfaltens Sange. Prosa-Fragmenter*, København: Nordiske Forfatters Forlag, 1918.
 Bønnelycke, Emil, *Historier om Lokomotivførere*, Gyldendal, 1927/1938.
 Bønnelycke, Emil, *Lokomotivet*, Gyldendal, 1933.
 Bønnelycke, Emil, "To Tog", i: *Gadens Legende*, København: J.L. Lybeckers Forlag, 1920.
 Dilling, Lars, *I Kupéen. Nye Skitser*, 1897.
 Drachmann, Holger, *Forskrevet*, DSL/Borgen 2000 (1890).
 Drachmann, Holger, "Now Tommy", i: *I Storm og Stille. Skizzer og Skildringer*, Philipsen, 1899.
 Ewald, Jesper, *Lundquist og Elvira og andre Historier*, Thaning og Appels Forlag, 1944.
 Frandsen, Edvin, *Mens Lyntoget farer forbi - Vers i Flæng*, Odense: 1935.
 Frostholt, Christian Yde, *Followers*, 2009.

- Grøndahl, Jens Christian, *Rejsens bevægelser*, Vindrose, 1988.
 Grønfeldt, Vibeke, *Mekanik*, Gyldendal, 1992.
 Hansen, Aase, *Et Par Huse om en Station*, Grafisk Forlag, 1930.
 Helle, Helle, *Rødby-Puttgarden*, Samleren, 2005.
 Helle, Helle, *Dette burde skrives i Nutid*, Samleren, 2011.
 Høeg, Peter, Rejse ind i et mørkt hjerte, i: *Fortællinger om natten*, Rosinante, 1990.
 Høeg, Tine, *Nye rejsende*, Rosinante, 2017.
 Ingemann, B.S., "Den stumme Frøken", i: *Samlede Eventyr og Fortællinger*, bd. 8. København: C.A.Reitzel, 1850.
 Jensen, Johannes V., "Digte 1906", i: *Samlede digte I-II*, Gyldendal, 2006.
 Jensen, Kristian Ditlev, *Ord i Orientekekspressen*, Gyldendal 2007.
 Johansen, Jørgen, "S-tog", i: *Plankeværk*, Noveller, Borgen 1968.
 Kaalø, Sten, *Jyske kupeer og andre*, Akademisk forlag: for Gyldendal, 1978.
 Knudsen, Jakob, "Jernbane-Bekjendtskaber", i: *Jyder*, Gyldendal, 1916.
 Kristensen, Tom, *Fribyttedrømme*, København: Hagerups Forlag, 1920.
 Kristensen, Tom, *Hærværk*, Gyldendal, 1930.
 Kristensen, Tom, 'Ulykken', *Ord och Bild*, 1924.
 Larsen, Karl, *Cirkler*, Gyldendal, 1893.
 Larsen, Marianne og Muniam Alfaker, *Barndommens kupé. En drøm*, Politisk revy, 1994.
 Lawaetz, Jens Frederik, *Eventyret om Jernbanen*, Jespersen og Pios Forlag, 1935.
 Lemche, Gyrithe, *Edwards gave*, Gyldendal, 1906.
 Madsen, Svend Åge, *Syv aldres galskab*, Gyldendal, 1994.
 Paludan, Jacob, *Søgelys*, Gyldendal, 1923.
 Paludan, Jacob, *Fugle omkring Fyret*, Gyldendal, 1925.
 Pontoppidan, Henrik, *Lykke-Per*, Gyldendal, (1898-1904) 2017.
 Riffbjerg, Klaus, *Den kroniske uskyld*, Gyldendal, 1958.
 Riffbjerg, Klaus, *Konfrontation*, Gyldendal, 1963.
 Riffbjerg, Klaus, *Borte tit*, Gyldendal, 1986.
 Riffbjerg, Klaus, *Skiftespor*, Gyldendal, 2010.
 Riffbjerg, Klaus, *Fut fut fut*, Gyldendal, 2014.
 Sabroe, Morten, *Sidste tog*, Gyldendal, 1996.
 Seeberg, Peter, "Fælden", i: *Eftersøgningen og andre noveller*, Arena, 1962.
 Seeberg, Peter, *Om fjorten dage*, Arena, 1981.
 Sønderby, Knud, *Midt i en Jazztid*, Gyldendal, 1931.
 Sønderby, Knud, *Mennesker mødes*, Gyldendal, 1932.

Thorup, Kirsten, *Bonsai*, Gyldendal, 2000.
 Topsøe, Vilhelm, "Nutidsbilleder" (1878), i: *Udvalgte Skrifter*, 1923.
 Trier, Lars von, *Europa* (script), 1991.
 Troels-Lund, Troels, *Et Liv, Barndom og Ungdom*, Hagerup, 1924.
 Ud & Se 2010, flg. noveller: Susanne Staun, "En privat oplevelse", Jan Sonnergaard, "Kvinden fra Paris", Katrine Marie Guldager, "Storebælt", Naja Marie Aidt, "Juli måned, bagende sol", Jesper Wung-Sung, "Mand med hale", Merete Pryds Helle, "Tog til tiden", Anders Bodelsen, "Dirigenten", Christina Hesselholdt, "Han skulle aldrig være steget på toget", Bent Vinn Nielsen, "Dødens elskerinde".
 Vad, Poul, *De nøjsomme*, Gyldendal, 1970 (1960)
 Wied, Gustav, "Københavnske Akvareller," *København*, 11. december, 1892.

Breve, essays og erindringer

Bang, Herman, "7:20", i: *Nordstjernen*, 1887.
 Bonde Jensen, Jørgen, *Mit navn er haren*, Tiderne Skifter, 1984.
 Brandes, Georg, *Levned*, Gyldendal, 1905-1908.
 Brandes, Georg, "Jernbanekørsel i Sverige", i: *Illustreret Tidende* 30/9 1866.
 Brandes, Georg, *Det moderne Gennembruds Mænd*, Gyldendal, 1883.
 Goldschmidt, Meir Aron, *Nord og Syd*. København, 1848.
 Grundtvig, Svend (red.), *Grundtvig og Ingemann. Brevvexling. 1821-1859*, Samfundet til den danske Litteratur Fremme, 1882.
 Grøndahl, Jens Christian, *Night Mail. Essays*, Munksgaard-Rosinante, 1998.
 Hartmann, Godfred, *Henne om hjørnet - og andre uhøjtidelige beretninger om rejser og strejftog*, Gyldendal 1984.
 Horst Petersen, Ulrich, *Lysets skygge. Essays 1997-98*, 1998.
 Horst Petersen, Ulrich, *Spor. April-Maj 1993*, 1994.
 Horst Petersen, Ulrich, *Forsøgets tid. Essays 1997-2000*, 2001.
 Horst Petersen, Ulrich, *I den sidste tid. 97 stykker*, Tiderne Skifter, 2014.
 Horst Petersen, Ulrich, *Rundt omkring. 78 stykker*, Tiderne Skifter, 2015.
 Jensen, Johannes V., *Den gotiske Renaissance*, Gyldendal, 1901.
 Jensen, Johannes V., *Introduktion til vor Tidsalder*, Gyldendal, 1915.
 Jensen, Johannes V., *Aarbo* 1917, Gyldendal, 1917.
 Pontoppidan, Henrik, *Reisebilder aus Dänemark*, Høst og Søn, 1890.
 Rambusch, H.H.A., *En gammel Jernbanemands Erindringer 1854-1882/ Memories of an old railway-man*, København: J.L. Lybeckers Forlag, 1916.
 Rifbjerg, Klaus, *Udflugt. Dagbog fra 12/4 til 14/5*, 1990.
 Thiele, J.M., *Breve fra England og Skotland 1836*, Forfatterens Forlag, 1837.
 Vinding, Andreas, "Futuristerne", i: *Politiken* 7/3 1912.

Sekundærlitteratur

Adami, Esterino, *Railway Discourse: Linguistic and Stylistic Representations of the Train in the Anglophone World*, Cambridge Scholars Publishing, 2018.

Andersen, Vilhelm, *Vilhelm Topsøe: et Bidrag til den danske Realismes Historie*, G.E.C. Gad, 1922.
 Bailey, Michael (ed.), *George Stephenson - the Eminent Engineer*, Routledge, 2003.
 Baumann, Zygmunt, *Globalization: The Human Consequences*, New York: Columbia University Press, 1998.
 Benjamin, Walter, 'Kriminalromane, auf Reisen', i: Rolf Tiedemann et al, *Gesammelte Schriften I-VII*, Frankfurt: Suhrkamp, 1974-1989.
 Berensmayer, Ingo & Christoph Ehland, *Perspectives on Mobility*, Brill, 2013.
 Ceserani, Remo, *Treni di Carta. L'Immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Genova; Marietti, 1993.
 Daly, Nicholas, *Railway Novels: Sensation Fiction and the Modernization of the Senses*, *ELH*, summer 1999, 66, 2, s. 461-487.
 Felcht, Frederike, "'Constantly in Motion': Appropriation and Hans Christian Andersen's Texts", *Transfers*, 2, 3, 2012.
 Haug, Christine, *Reisen und Lesen im Zeitalter der Industrialisierung: Die Geschichte des Bahnhofs- und Verkehrsbuchhandels in Deutschland von seinen Anfängen um 1850 bis zum Ende der Weimarer Republik*, Harrassowitz Verlag, 2007.
 Ingwersen, Niels, 'America as Setting and Symbol in Johannes V. Jensen's Early Works', i: Harald S. Naess & Sigmund Skard (eds.), *America Norvegica, III: Studies in Scandinavian-American Interrelations Dedicated to Einar Haugen*, Oslo, 1971, s. 272-93.
 Löfgren, Orvar, *Motion and Emotion: Learning to be a Railway Traveller*, *Mobilities*, 3, 3, 2008, s. 331-351.
 Løkkegaard, Tue, *En rejse med det infraordinære tog. Skitseringen af en samtidstopik i fransk samtidslitteratur*, *K&K*, 45, 123, 2017.
 Müller, Katharina, "'Katinka glitt in das Leben mit den Zügen hinein, die kamen und gingen'. Raumzeitliche Wahrnehmung und die Eisenbahn im Herman Bangs Ved Vejen", i: Annegret Heitmann und Stephan Michael Schröder (Hgg.), *Herman-Bang-Studien. Neue Texte - neue Kontexte*, Herbert Utz Verlag, 2008.
 Møller, P.L., *Kort Fremstilling af Bogtrykkerkunstens Historie*, 1841.
 Møller, P.L., *Kritiske Skizzer fra Aarene 1840-47*, 1971.
 Parissien, Steven, *Station to Station*, London: Phaidon, 1997.
 Perloff, Marjorie, *The Futurist Moment. Avant-Garde, Avant Guerre, and the Language of Rupture*, University of Chicago Press 2003 (1986).
 Riesman, David, *The Lonely Crowd. A Study of the Changing American Character*, 1950
 Schivelbusch, Wolfgang, *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*,
 Serres, Michel, *Feux et signaux de brume*: Zola, Grasset 1984.
 Stub-Jørgensen, Christian, *Jærnbanen i dansk Digtning*, København: Woelfs Forlag, 1930.

Summary

In 1843, Johan Ludvig Heiberg, who was considered the arbiter of taste in Denmark, declared, that the Golden Age had been replaced by the Railway Age. Almost a century later Christian Stub-Jørgensen wrote a little book called *Jærnbanen i dansk Digtning/ The Railway in Danish Literature* (1930). Delving deeper into this subject one discovers that a surprisingly great number of Danish writers and poets have been extremely interested in exploring the railway station and the train as examples of what in literary studies are called *topoi*, that is: common places. Originally, in rhetoric, these common places served as a kind of fore-shortened arguments. Literature, however, as an exploration of the habitual and apparently self-evident often reveals tensions beneath the surface of the commonplace. What appears to be common is not always that common. A common place may very well be a contested place. In the history of Danish literature, one finds an ongoing discussion of the history of the Danish railway. The aim of this article is to sketch out important steps in interplay between the two histories.

The first step was taken by Hans Christian Andersen who in 1842, a couple of years before the opening of the first railway line in Denmark, in a chapter in *A Poet's Bazar* (1842) explained and interpreted this new phenomenon. In contrast to Andersen's enthusiasm Søren Kierkegaard on several occasions wrote very negatively about the train as a sign of the times.

With the opening of the first lines – Altona-Kiel (1844) and Copenhagen-Roskilde (1847) – the localization of railway lines became a dominant theme in public debate, and the so-called railway issue (*Jernbanesagen*) was reflected in Vilhelm Topsøe's novel *Nutidsbilleder* (1878). Georg Brandes, who wanted writers to be a part of public debate, made the locomotive the great symbol of progress and the Modern Breakthrough. His great rival as the harbinger of modernization, Herman Bang, unfolded the literary possibilities of this symbol in the novel *Ved Vejen* (1886) which in the English translation has been given the title *As Trains Pass By*.

While Bang focuses on one of the new station cities, Henrik Pontoppidan made the vision of "a complete overhaul of the country's transport system" the subject of his novel *Lykke-Per* (1898-1904).

In the first decades of the 20th century the locomotive inspired futurist visions in *Den gotiske Renaissance* (1901) by Johannes V. Jensen and *Asfaltens Sange* (1918) by Emil Bønnelycke. In opposition to the projects of modernization Jacob Paludan wrote *Fugle omkring Fyret* (1927) – *Birds Around the Light* – in which the great project of a new harbor and railway line falls victim to the combined forces of a nature and the anger of a man whose farm was expropriated to make the project possible. In the 1930s DSB – the Danish Railways – took the baton from the futurists – introducing express trains, metropolitan S-trains, and great railway-and-car bridges such as the Lillebæltsbro and the Storstrømsbro.

After the second world war the competition from cars led to a significant reduction in the railway net, and a certain railway nostalgia was expressed in literary works such as *Kattens anatomi* (1978) by Poul Vad, *Om fjorten dage* (1981) by Peter Seeberg and *Jyske Kupeer* (1978) by Sten Kaalø. Writers such as Klaus Rifbjerg – in *Den kroniske uskyld* (1958), Poul Vad in *De nøjsomme* (1969) and Sven Holm in *Min elskede – en Skabelonroman* (1968) described the S-train as a technology and an institution that produced conformity.

Since the turn of the millennium the decline of the Danish Railways (among other things due to the epic scandal of the IC4-trains) has been accompanied by a rise in writers exploring the topos of the train: Helle Helle in *Dette burde skrives i nutid* (2011), Simon Fruelund in *Pendlerne* (2014), Peder Frederik Jensen in *Banedanmark* (2014), Tine Høeg in *Nye Rejsende* (2017). The article ends with a short reference to Svend Brinkmann's recent book *Hvad er et menneske* (2019), where a narrative of a interrail journey frames an educational journey and a string of philosophical essays – a book that demonstrates that the railway still is an excellent prism for writers and readers who wish to form an understanding of the development of our society.





Side 28-29:
Ledvogterhus, Mørdrup
(foto: Flemming Wedell, 2021).

Kvindelige ledvogtere og deres organisering

Af Frederikke Gnutzmann Jensen

Indledning

Historisk set er jernbanen et område, hvor arbejdspladserne domineres af mænd. Først i 1983 blev den første kvindelige lokomotivfører ansat ved DSB,¹⁾ og i dag består blot ca. 15% af Dansk Jernbaneforbunds medlemmer af kvinder.²⁾ Det betyder dog ikke, at kvindelige ansatte har været et særsyn i jernbanehistorien. Adskillige kvinder har været en del af arbejdsstyrken på både jernbanestationer og i administrationskontorerne, hvor de har arbejdet som medhjælpere eller billettrykkere. Derudover var mange kvinder tidligere ansat som ledvogtersker.³⁾ Typisk var der tale om kvinder, hvis mænd arbejdede som banearbejdere,⁴⁾ og disse kvinder var ansat til at åbne og lukke led ved jernbaneoverskæringer. De bestred et vigtigt og ansvarsfuldt arbejde, da samfundet skulle kunne stole på, at bommene blev rullet ned, når der kom et tog. Men på trods af det store ansvar var lønnen lav, arbejdsdagene lange og vilkårene generelt dårlige for ledvogterne.⁵⁾ De kvindelige ledvogtere organiserede sig derfor i 1919 i Ledvogterskernes Fagforening under forbundet Kvindeligt Arbejderforbund i Danmark (KAD), der, som navnet antyder, udelukkende var for kvinder, og ledvogterskerne indskrev sig dermed i kampen for faglig anerkendelse.⁶⁾ Men var det overhovedet muligt for disse kvinder at ændre deres vilkår? Og hvordan kan det være, at de havde behov for at organisere sig uden om mændene?

Nærværende artikel undersøger netop disse kvindelige jernbaneansatte, ledvogterskerne, samt deres organisering og forening som en afdeling under KAD i perioden 1919-1968. Afslutningsvist vil det blive diskuteret, hvorvidt disse kvinder opnåede en egentlig juridisk og kulturel faglig anerkendelse for det vigtige arbejde, de udførte. Undersøgelsen baserer sig primært på kildemateriale fra Arbejderbevægelsens Bibliotek og Arkiv, hvor hovedparten er fra KAD's arkiv. Dette materiale består overvejende af korrespondancer vedrørende Ledvogterskernes Fagforening, som enten er sendt til eller fra KAD. Derudover anvendes også artikler og meddelelser fra KAD's medlemsblade, som forbundet udsendte til dets medlemmer.

Hvad er en ledvogter(ske)?

Med fremkomsten af det danske jernbaneanet i anden halvdel af 1800-tallet startede historien om ledvogterne, der med deres ansvar for at sikre sikkerheden ved jernbaneoverskæringer blev en nødvendighed for samfundet. Modsat de fleste kapitler i jernbanehistorien er ledvogterfortællingen en historie om arbejdende kvinder, og det er tilmed en fortælling om en fagforeningskamp for bedre vilkår. Ledvogtererhvervet var nemlig et af de få steder ved jernbanen, hvor der i denne periode var mange kvinder ansat, og det skyldtes i høj grad, at arbejdet som ledvogter var mere end et arbejde; det var en livsstil, hvor man oftest boede sammen med sin familie i et tilhørende ledvogterhus.⁷⁾ Grundet den meget lave løn var det ofte nødvendigt for de mandlige ledvogtere at arbejde "ved banen" om dagen, hvorfor kvinderne måtte varetage ledvogterarbejdet, mens manden var på arbejde. Når han kom hjem, kunne det være et fælles job at passe bommen, men der var også kvinder, som varetog ledvogtningen alene. Derudover fandtes der afløsere, som kom og passede leddet noget af dagen.⁸⁾ Allerede fra jernbanernes begyndelse udgjorde kvinder, som var hustruer til banearbejderne, den største del af ledvogtningen,⁹⁾ og hvis ledvogtersken døde, måtte manden ofte finde en ny ledvogterske-hustru at gifte sig med for at beholde den ledvogterbolig, som fulgte med til jobbet. Alternativt kunne manden få et kvindeligt familiemedlem til at overtage opgaven. Dette sås f.eks. da "*Banevogter No 12 H. Sørensens Hustru*"¹⁰⁾ i 1886 afgik ved døden. Herefter overtog mandens søster, som ligeledes flyttede ind i huset for at passe hans tre små børn, ledvogterposten fra den afdøde hustru. Dette varede indtil senere på året, hvor banevogteren giftede sig med en ny kvinde, som herefter overtog ledvogtergerningen.¹¹⁾

Selve arbejdet bestod i at lukke låger og led ved jernbaneoverskæringer, når togene passerede, og der var faste regler for, hvordan bommene skulle betjenes. Frem til 1970, hvor landets sidste jernbaneovergang blev automatiseret, udfyldte både mandlige og kvindelige ledvogtere således



Ledvogter med familie foran ledvogterhus i Espe ved Skovsgaard, 1898 (foto: Rasmus Hansen, Ringe Lokalhistoriske Arkiv).

en vigtig rolle i samfundet, da vejfarende skulle kunne stole på, at vejen var fri, når ledvogterpersonalet havde åbnet for bommene. Det kunne derfor have fatale konsekvenser, hvis de ikke udførte deres arbejde korrekt.¹²⁾

Livet som ledvogter blev typisk levet i et lille, ringe ledvogterhus, hvor ledvogteren boede sammen med sin familie, og familielivet var derfor indrettet efter togtiderne. Før ledvogterskerne blev organiserede, arbejdede disse kvinder ofte 18 timer i døgnet, og derudover skulle de sørge for, at det huslige blev passet i hjemmet.¹³⁾ I avisen *Aftenbladet* kunne man i 1905 læse et uddrag fra *Dansk Jernbaneforbunds Medlemsblad*, hvori en ledvogterske beskrev, hvordan hun flere gange var faldet i søvn af udmattelse på sine lange vagter: "Jeg skammer mig ikke ved her at tilstaa, at jeg flere Gange i en sen Aftentime er falden i en saa dyb Søvn, at jeg hverken har hørt Meldingen eller Togets Forbikørsel".¹⁴⁾ Ifølge avisen ansatte Statsbanerne netop banearbejdernes hustruer som ledvogtersker for at spare penge,¹⁵⁾ for selvom kvindernes arbejdsdage kunne være op til 18 timer i døgnet, var deres løn beskeden. I en artikel i *Social-Demokraten* fra 1914 omtaltes f.eks. en ledvogterske, som blev betalt 10 øre om dagen foruden friboligen, som udgjorde den primære

betaling for arbejdet. Lønregulativet indeholdt nemlig en bestemmelse om, at "det almindelige Vederlag for en Arbejder-Hustrus Gærning som Ledvogterske er Fribolig, hvis Værdi regnes til 25 á 35 Øre pr. Dag".¹⁶⁾ Udover friboligen kunne kvinderne få en meget beskeden kontant udbetaling, hvis det vurderedes, at ledvogterskens tjenestegerning var af "mere end almindeligt Omfang eller af Vigtighed for Driftens Sikkerhed".¹⁷⁾ Det var således ikke unormalt, at kvindelige ledvogtere kunne arbejde hver dag fra 5.30 til 22.00, måske foruden en enkelt månedlig fridag, for 50 øre om dagen, som det f.eks. blev omtalt på en finanslovsforhandling i 1906.¹⁸⁾ Før 1919 havde hverken ledvogtere eller ledvogtersker dog ret til ferie og fridage, men fridage kunne søges, hvis man havde en god begrundelse og hvis en afløser var til rådighed.¹⁹⁾

På trods af det store ansvar hørte ledvogterne, og ikke mindst ledvogterskerne, med deres dårlige løn til nederst i både De Danske Statsbaners hierarki og i samfundets lag,²⁰⁾ men de var samtidig afgørende for samfundets sikkerhed. Der er dermed ingen tvivl om, at ledvogterskerne bestred et ganske særligt arbejde, hvilket også afspejles i disse kvinders organiseringsarbejde.

Kvindeligt Arbejderforbund i Danmark

For at forstå ledvogterskernes organisering er det nødvendigt at kende historien om Kvindeligt Arbejderforbund i Danmark, for mens ledvogtererhvervet var et af de få steder på jernbaneområdet, hvor mange kvinder var ansat, var kvindelige arbejdere ikke altid en sjældenhed på andre områder af arbejdsmarkedet. I slutningen af 1890'erne udgjorde kvinderne f.eks. ca. 20% af alle industriarbejdere, og derudover kom andre typer af kvindeligt lønarbejde som f.eks. tjenestepiger.²¹⁾ Men på trods af at kvinderne i denne periode i stigende grad blev en del af arbejdspladserne, betød det ikke, at de med samme frekvens organiserede sig i fagforeninger. De første fagforeninger i Danmark blev etableret i 1870'erne og 1880'erne, og fagbevægelsen havde i første omgang sit udspring blandt mandlige, faglærte byarbejdere. Men ved begyndelsen af 1890'erne begyndte en bredere gruppe af også ufaglærte arbejdere ligeledes at danne fagforeninger på lige fod med de faglærte.²²⁾ Til trods for dette var der på daværende tidspunkt dog forholds-mæssigt færre kvinder end mænd, som indmeldte sig i fagforeninger. Dette forhold sås også på arbejdspladser, hvor mænd og kvinder arbejdede under samme forhold, som f.eks. i tekstilindustrien, hvor omtrent halvdelen var kvinder.

Denne mandlige fagforeningsovervægt skyldtes ikke, at kvinderne ikke var interesserede i bedre vilkår, men snarere, at fagforeningerne var domineret af mænd, som ikke altid havde de samme interesser som kvinderne.²³⁾ Der blev derfor lavet forskellige forsøg med rent kvindelige organisationer, og i 1901 blev Kvindeligt Arbejderforbund i Danmark oprettet. KAD var en fagforening kun for kvindelige medlemmer, og den eksisterede frem til 2005, hvor foreningen fusionerede med Specialarbejderforbundet i Danmark og sammen dannede 3F.²⁴⁾ Forbundets mål var at samle alle kvindelige fagforeninger i Danmark til fælles arbejde for at kunne fremme og værne om deres fælles interesser. KAD's argumentation for et rent kvindeligt fagforbund var netop, at de kvindelige arbejdere havde særinteresser og behov, der adskilte sig fra de mandlige arbejdere,

og de pegede i den forbindelse på, at de mandligt dominerede fagforbund enten overså dette eller direkte modarbejdede kvindesagen. KAD blev således stiftet som et landsdækkende forbund, og frem til 1950'erne var dets største fokus ikke kun at sikre medlemmerne bedre vilkår, men også at sikre dem adgangen og retten til arbejdsmarkedet. Dette skyldtes for det første, at de kvindelige arbejdere fik betydeligt lavere løn end mændene, hvorfor mændene betragtede dem som løntrykkere. Derudover var det Socialdemokratiet og fagbevægelses holdning, at det mest optimale var, at mandens arbejde alene var nok til at forsørge familien, så kvinden kunne gå derhjemme.²⁵⁾ Dette hjemmegående husmoderideal eksisterede til trods for, at Socialdemokratiet gik ind for menneskets frigørelse uden hensyn til f.eks. køn. Dette betød, at man bl.a. krævede samme løn for samme arbejde, og Socialdemokratiet var generelt tilhænger af lighed mellem kønnene i det offentlige liv. Dog var sagen mere kompliceret, når det handlede om, hvordan ligheden skulle praktiseres i hjemmet. Her var den udbredte holdning således, at manden skulle være familiens forsørger, og det var dermed en situation, som indeholdt megen ambivalens. For samtidig var der mange arbejderfamilier, som ikke kunne leve alene af mandens løn, hvorfor kvindens indtægt var afgørende.²⁶⁾

KAD's fokus på retten til at deltage på arbejdsmarkedet er således et vigtigt aspekt i den generelle historie om forbundet, hvilket er interessant set i et ledvogterskeperspektiv. Den manglende ret til at arbejde adskiller sig nemlig fra ledvogterskernes historie, hvor de kvindelige arbejdere ikke blot var velkomne på arbejdet; de var ligefrem nødvendige for deres mænd. Dette vil jeg vende tilbage til.

Perioden 1906-1909 blev det egentlige gennembrud for KAD, hvor det lykkedes forbundet at forbedre arbejdsforhold og lønninger for dets medlemmer. Derudover steg medlemstallet, og flere afdelinger kom til. I 1918 havde KAD 54 forskellige afdelinger,²⁷⁾ og forbundet havde dermed bevist, at det kunne betale sig at gå sammen.



Ledvogterskernes fagforeningsfane
(foto: Arbejdermuseet).

Ledvogterskerne indtræder i forbundet

I 1919 blev ledvogterskerne organiseret, og i KAD's medlemsblad kunne man nu læse, at disse kvinder blev budt velkommen i forbundet:

*"Disse Kvinder, der udfører et særdeles ansvarsfuldt Arbejde i Samfundets Tjeneste, og som er betroet en saa vigtig Opgave som at vogte andre Mennesker mod Ulykke, har hidindtil ikke være organiseret, og Resultatet heraf har ganske selvfølgelig været det sædvanlige, ringe Betaling og i det hele daarlige Arbejdsvilkaar, trods deres ansvarsfulde Gerning. Nu har disse Arbejdskvinder organiseret sig, og det skal sikkert inden ret længe vise sig, at netop dette – at organisere sig – er Vejen, naar de arbejdende Kvinder skal opnaa nogenlunde anstændige Løn- og Arbejdsvilkaar".*²⁸⁾

Citatet rummer et fokus på kvindernes betydelige ansvar og vigtighed for samfundet, deres urimelige løn og vilkår samt et håb for, at disse kvinder, med deres indtræden i forbundet, nu ville opnå de forbedringer, de fortjente. Dette understreger, at KAD netop var et forbund for de "ufaglærte kvindelige arbejdere, de underste, lavest lønnede i hierarkiet",²⁹⁾ hvilket ledvogterskerne syntes at passe godt ind i.

Det var dog tilsyneladende ikke et helt nyt påfund, da ledvogterskerne trådte ind i kampen. F.eks. kunne man i 1910 i bladet *Kvinden og Samfundet* læse en opfordring til at "tage Affære udenfor Rigsdagen og søge at skabe en offentlig Mening til Forbedring af Ledvogternes Kaar".³⁰⁾ *Kvinden og Samfundet* udgives af Dansk Kvindesamfund og er et tidsskrift, som er udkommet siden organisationens stiftelse i 1871. Bladets målsætning har fra starten været at skabe debat og oplysning om kvindernes stilling i Danmark,³¹⁾ og det er derfor ikke overraskende, at bladet netop talte de kvindelige ledvogteres sag. Men på trods af dette skulle der gå ni år, før ledvogterskerne organiserede sig. Det kan der være flere forklaringer på. For det første har ledvogterskerne ikke nødvendigvis læst dette tidsskrift jf. deres afsondrede stilling i samfundet. Derudover har deres

isolerede tilværelse i ledvogterhusene spredt ud over landet gjort, at de ikke dagligt mødtes med deres kolleger og dermed ikke kunne skabe et naturligt fælles ønske om bedre vilkår. Dette forhold sås f.eks. også hos kvindelige herreskræddere, hvor en stor del var beskæftiget med hjemmearbejde. Disse kvinder var derfor spredt geografisk og havde dermed ikke mulighed for at mødes i det daglige og tale om deres arbejdsforhold, hvorfor fagorganiseringsarbejdet ligeledes gik langsomt her.³²⁾ Det kan også være, at mange ledvogtersker i virkeligheden var tilfredse med deres tilværelse, hvorfor det ikke nødvendigvis var deres ønske at kæmpe fagforeningskampen. Endelig er det også en mulighed, at kvinderne havde ønsket om at organisere sig, men at de grundet deres lange arbejdsdage, besværlige kommunikationsmuligheder og netop den manglende fælles arbejdsplads ikke havde muligheden. Under alle omstændigheder var det ikke kvinderne selv, der formåede at skabe en forening. Initiativet til organisationen kom nemlig fra mandlige medlemmer af Dansk Jernbaneforbund, som ønskede kvindernes indtræden i KAD. Dette fremgår af et brev fra netop Dansk Jernbaneforbund til KAD i 1919: "Da Banepersonalets Afdeling [...] i øjeblikket søger at hjælpe Ledvogterskerne, saavel de faste Banearbejderes Hustruer som EkstraLedvogtersker, til dannelsen af en Organisation, og vi kunde tænke og Muligheden af at de til at danne Afdeling under deres Forbund [...]".³³⁾ I modsætning til historien om KAD og de modarbejdende mænd, ønskede mændene i dette tilfælde tilsyneladende at hjælpe kvinderne. Det fremgår desuden af et efterfølgende brev fra Dansk Jernbaneforbund til KAD angående forhandling om optagelsen af ledvogterskerne, at de foreløbigt ville blive repræsenteret af en af ledvogterskernes mænd.³⁴⁾ Dermed understreges det, at projektets drivkraft var mænd, og det viser samtidig, at der bl.a. var tale om mænd, som var gift med de kvindelige ledvogtere.

KAD accepterede deres anmodning, og således blev den første afdeling oprettet for ledvogtersker på Sjælland og Falster.³⁵⁾ I juli samme år tog endnu en banearbejder initia-

Ledvogterske Karen Hedegaard Christiansen ved leddet sammen med sønnen Verner Hedegaard ved overkørsel mellem Engesvang og Bording, 1924 (foto: ukendt, Danmarks Jernbanemuseum).

tiv til oprettelsen af en afdeling for ledvogtersker i 2. distrikt,³⁶⁾ og i oktober kom turen til 3. distrikt, hvor det atter var en mandlig banearbejders engagement, der førte ledvogterskerne sammen.³⁷⁾ De forskellige distrikter betegnede Statsbanernes lokale linjeforvaltninger, hvorigennem de driftsmæssige opgaver fandt sted. De tre forskellige distrikter, 1., 2. og 3. distrikt, havde hovedsæder i hhv. København, Aarhus og Struer.³⁸⁾

Takket være Dansk Jernbaneforbund og de mandlige banearbejdere havde kvindelige ledvogtere således nu mulighed for at indtræde i KAD's fællesskab, og i medlemsbladet fra februar 1920 fremgår det, at organisationen på dette tidspunkt talte ca. 500 medlemmer.³⁹⁾

Kampen mellem mænd og kvinder

Generelt er kampen mellem mænd og kvinder et dominerende tema i historien om kvinder på arbejdsmarkedet og KAD, og der kan i den forbindelse være flere forklaringer på, at det i dette tilfælde var mændene, der tog initiativ til oprettelsen. Som nævnt var disse banemænd, som var gift med ledvogterskerne, i høj grad afhængige af deres hustruers arbejde og indtægt. For dem var kvinderne således ikke løntrykkere, men derimod en nødvendighed, og det var derfor en fordel for mændene, at deres koner gik ind i kampen for højere løn og bedre vilkår. Samtidig var livet som ledvogterfamilie tilsyneladende en måde, hvorpå disse laveste i samfundet kunne leve et liv, som i nogen grad mindede om de borgerlige idealer, hvor manden var hovedforsørger, mens kvinden sørgede for hjemmet og børnepasningen. Derudover kunne mændene generelt på arbejdsmarkedet undgå, at kvinderne var løntrykkere, hvis disse fik en højere løn. Under alle omstændigheder fremgår det af kildematerialet, at KAD og Dansk Jernbaneforbund samarbejdede om forskellige anliggender,⁴⁰⁾ og at Dansk Jernbaneforbund deltog ved forhandlinger vedrørende ledvogterskerne.⁴¹⁾ Dette understreger således mændenes ønske om at hjælpe kvinderne.



Samtidig var kampen mellem mænd og kvinder dog til stede, hvilket fremgår af en række eksempler på, at ledvogterskerne havde andre vilkår end deres mandlige kolleger, hvilket KAD kæmpede for at ændre. Udover den åbenlyse lønforskel, som generelt gjorde sig gældende i samfundet, ses der også andre eksempler på, at KAD arbejdede for, at de kvindelige ledvogtere skulle behandles på lige fod med de mandlige. I et brev fra KAD til Generaldirektoratet for DSB fremsatte forbundet i 1928 f.eks. en beklagelse over en hvilepauseordning, som de fandt *"ganske urimeligt, saa meget mere som det er os bekendt, at Dansk Jernbaneforbund for deres ved Ledbevogtning beskæftigede Medlemmer har en [anden] Ordning"*.⁴²⁾ Ligeledes viser et andet eksempel, at forbundet ønskede, at *"Ledvogterskerne maatte faa Gratiale ved Jubilæer i samme Omfang som de mandlige Ledvogtere. Der er tilfælde, hvor Manden efter 25 Aars Arbejde har faaet Gratiale, medens Hustruen, der har været Ledvogterske i samme Tidsrum, intet faar"*.⁴³⁾ Dette ønske blev fremsagt i en forhandling med Generaldirektoratet, og kontorchefen for Generaldirektoratet lovede i den forbindelse at overveje sagen, men han fremhævede samtidig, at ordningen sikkert kunne få konsekvenser for andre end ledvogterskerne.⁴⁴⁾ Dermed blev ønsket ikke direkte afvist, men det tyder ikke på, at det var et krav, som straks blev indført.

Der ses således en række eksempler på, at KAD direkte sammenlignede ledvogterskernes arbejdsforhold med deres mandlige kollegers, og der var dermed et fokus på ligebehandling samt et ønske om, at arbejdere skulle have samme løn og vilkår for at udføre samme arbejde. Dette

understreges f.eks. i KAD's svar på en skrivelse fra Ledvogterskernes Fagforening, som havde anmodet om højere løn til enker:

"...det er jo saadan, at vi forlanger een Løn for det Arbejde, der udføres, og naar dette er ens, maa Lønnen ogsaa være ens [...] nu da Ledvogterskerne har stillet Krav og faaet en Lønordning, kan vi ikke komme bagefter og forlange en højere Betaling til Enker, naar vi ikke kan henvise til, at paa-gældende har mere eller sværere Arbejde".⁴⁵⁾

Citatet tydeliggør, at KAD ikke arbejdede for hverken særregler for enker eller kvinder generelt, men at de kæmpede for, at man blev betalt for det arbejde, man udførte. KAD arbejdede dermed for, at kvinderne skulle opnå de samme regler og vilkår som mændene, og det var generelt forbundets holdning, at der ikke skulle være særbeskyttelse af kvinder, fordi ønsket om ligebehandling netop indebar et afkald på særbeskyttelse.⁴⁶⁾ Mens tilhængere af særlove for kvinder mente, at kvinderne af hensyn til deres børn skulle beskyttes for lange arbejdstider og natarbejde, frygtede KAD, at sådanne love ville resultere i, at arbejdsgivere ville foretrække mandlige ansatte.⁴⁷⁾ I den forbindelse viser et

brev fra KAD til en distriktschef angående arbejdstiderne på en strækning en opmærksomhed på, hvad der var rimeligt for mennesker og altså ikke for kvinder: *"En Saadan Tjenestetid kan vi ikke godkende, idet det er ganske urimeligt at forlange et Menneske til at passe 49 Tog foruden Særtog og Extratog, i en Arbejdstid, der spænder over 20 Timer".⁴⁸⁾* KAD ville således ikke acceptere så lange arbejdsdage for dets medlemmer, og begrundelsen var ikke, at de var kvinder, men at de var mennesker.

Udfordringer med opbakning

Et andet dominerende tema i fortællingen om både Ledvogterskernes Fagforening og KAD, er udfordringer med medlemstal og opbakning. Generelt var det i begyndelsen vanskeligt for KAD at organisere arbejderkvinderne, som udover deres arbejde også skulle passe både hjem og børn,⁴⁹⁾ og derudover var KAD's medlemstal yderst svingende de første år. Dette skyldtes bl.a., at mange arbejderkvinder havde sæsonarbejde, hvorfor de meldte sig ind om sommeren og ud igen om vinteren. En anden forklaring er, at nogle mandlige fagforeninger gik på jagt efter KAD's medlemmer, når forbundet havde klaret det grundlæggende organiseringsarbejde og gennemført de første lønforbedringer.⁵⁰⁾ Derudover så samfundet generelt kvinders lønarbejde som noget midlertidigt, hvilket var en holdning, som påvirkede nogle kvinder, der derfor ikke ønskede at organisere sig. Endelig var der den økonomiske årsag: det kostede penge at være med, og nogle kvinder mente, at det var nok, at manden betalte fagforeningskontingent, da han blev betragtet som familiens hovedforsørger.⁵¹⁾ I den forbindelse synes nogle af kvinderne også at have haft svært ved at forstå organisationen og dens virke til at skaffe bedre vilkår.⁵²⁾



Ledvogterske Ane Johanne Carlsen står ved leddet i Kellerup. Billedet er taget omkring 1910-1918 (foto: ukendt, Ringe Lokalhistoriske Arkiv).



I medlemsbladet opfordrede KAD ledvogterskerne til at indtræde i forbundet, KAD-medlemsblad, jan. 1924, s. 5.

Denne udfordring gør sig ligeledes gældende i fortællingen om ledvogterskerne. I kildematerialet er manglende tilslutning netop et tema, som i høj grad er til stede. Dette ses allerede i et brev fra december 1919, hvor KAD's forretningsfører over for Ledvogterskernes Fagforening understregede vigtigheden af at være organiseret: *"vi haaber, at de holder sammen paa deres Organisation, da det er den eneste Vej som fører til Forbedring af deres Kaar".*⁵³⁾ Men på trods af at forbundet fra begyndelsen agiterede for vigtigheden af medlemskabet, så blev fastholdelsen af medlemmer en stor udfordring for foreningen. Allerede i 1921 meldte en underafdeling sig ud af forbundet, og KAD var naturligvis ikke tilfredse: *"Det har berørt os meget pinligt, at disse Kvinder ikke har mere Respekt for sig selv end straks, naar de mener, at der for et Stykke Tid ikke er mere at udrette, da straks at udmelde sig af deres Organisation, for det kan jo dog ikke bestrides, at de har haft Fordele af deres Organisation".*⁵⁴⁾ Citatet optræder i en skrivelse fra KAD til Ledvogterskernes Fagforening, og udover at brevet viser KAD's skuffelse, så understreger forbundet også den forskel, det allerede havde gjort.

Der er dog ingen tvivl om, at KAD var bevidst om udfordringen for denne særlige afdeling. Dette blev tydeligt i 1922, da omkring 3000 af KAD's medlemmer blev lock-outet, hvorfor KAD erklærede sympatistrejke over for en række andre virksomheder. Det blev derfor nødvendigt at pålægge alle forbundets medlemmer et ekstrakontingent på 3 kr. om ugen, og i den forbindelse mente KAD's forretningsfører, at ledvogterskerne skulle undtages.⁵⁵⁾ Hendes argument var, at disse kvinder for det første fik så ringe løn, at de ikke ville kunne betale det, og derudover påpegede hun netop problemet med at holde på medlemmerne: *"de har været noget vanskelige at holde i vor Organisation og tror jeg, at en saadan Paaligning blot vil bevirke, at de straks benytter Lejligheden som en kærkommen Grund for Udmeldelse".*⁵⁶⁾ KAD's hovedbestyrelse besluttede derfor at fritage ledvogterskerne for dette ekstrakontingent, og de opfordrede dem i stedet til at betale frivillige bidrag.⁵⁷⁾

Ledvogterskernes Fagforening havde tilsyneladende særligt store problemer med opbakningen, og dette kan der være flere forklaringer på. For det første kan det skyldes, at initiativet ikke kom fra dem selv, hvorfor disse kvinder ikke nødvendigvis ønskede at kæmpe fagforeningskampen. Dertil er der den åbenlyse økonomiske årsag: det kostede penge at være medlem af forbundet, og ledvogterskerne tjente ikke ret meget. I den forbindelse tyder det på, at nogle af disse kvinder havde svært ved at forstå formålet med at være en del af forbundet, hvorfor de ikke nødvendigvis kunne se, hvad deres penge blev brugt på. Dette antydes f.eks. i et svar fra KAD til en ledvogterske, som netop ønskede at udtræde af forbundet: *"det, De lægger til grund for, at De vil udmelde dem af Forbundet, absolut ikke har nogensom helst Existensberettigelse [...], idet nemlig Sammenholdet var det, der skulde føre Dem frem til bedre Kaar".*⁵⁸⁾ Et andet eksempel er en skrivelse fra KAD til et medlem, som i 1951 anmodede om forbundets hjælp ang. ferieløn. Det viste sig dog, at hun slet ikke var medlem: *"Vi finder jo, at det er meget mærkeligt, at De retter forespørgsler til os, når De slet ikke er medlem af forbundet, vi synes hellere, De skulle bringe deres medlemskab i orden og på den måde vise deres solidaritet med de andre ekstravogtersker".*⁵⁹⁾ Eksemplerne tyder således på, at nogle af disse kvinder tilsyneladende ønskede goderne, men at de manglede forståelse for formålet af medlemskabet. Det faktum, at sidstnævnte eksempel er fra 1951, siger desuden noget om, at det ikke blot var et problem ved foreningens begyndelse.

En anden forklaring på den vaklende opbakning kan være den praktiske udfordring med kommunikation. Kvinderne var ikke samlet på en fælles arbejdsplads, hvilket gjorde det svært at sprede budskabet og skabe en sammenholdsfølelse om et fælles mål. På et fællesbestyrelsesmøde i 1922 omtaltes netop denne udfordring: *"Det var jo noget vanskeligt at komme i Berøring med de enkelte, man kunde jo ikke samle dem til Møder, det var jo umuligt, eftersom der er flere Mil mellem hvert Vogterhus".*⁶⁰⁾ Det var ligeledes en udfordring at få medlemmerne til at møde op til generalfor-



samlings, hvilket f.eks. blev påpeget på en generalforsamling i 1924, hvor formanden påtalte, at medlemmerne ikke var mødt i større antal: *"Grunden er vel nærmest den, at den største Part af vore Medlemmer ikke har Frirejse"*.⁶¹⁾ Det var således både dyrt og tidskrævende for kvinderne at komme til møderne, hvilket de enten ikke prioriterede eller havde mulighed for. KAD var tilsyneladende opmærksom på denne udfordring, og det var dem derfor magtpåliggende, at medlemsbladet nåede ud til alle dets ledvogtersker-medlemmer: *"Det har jo i høj grad Betydning for deres Afdeling at Bladet kommer til Medlemmerne, idet de jo ikke, som vore øvrige Medlemmer, har Lejlighed til at blive samlet til Møde"*.⁶²⁾

På trods af medlemsbladene samt KAD's hyppige brug af ord som "sammenhold" og "kammeratskabsfølelse", kan det diskuteres, hvorvidt medlemmerne opnåede en egentlig anerkendelse af foreningsarbejdet. I 1930 sås f.eks. en sag om et medlem, som havde takket ja til et tilbud fra DSB

om at arbejde på en anden ordning end overenskomsten foreskrev,⁶³⁾ og det fremgår desuden, at Statsbanerne havde givet samme tilbud til flere andre, som også hellere ønskede denne ordning mod at svigte forbundet.⁶⁴⁾ Men selvom den vaklende tilslutning synes at være fortsat, ses der også eksempler på, at opbakningen fremstod større med årene. I 1942 afholdt ledvogterskerne i 2. distrikt ordinær generalforsamling, hvor der blev udtalt en glæde over, *"at Kvinderne ogsaa havde faaet Øjnene op for, hvad Sammenhold og Kammeratskab betød for dem ogsaa"*.⁶⁵⁾

Bedre vilkår

Da ledvogterskerne indtrådte i KAD var det med håbet om bedre vilkår, og det skulle hurtigt vise sig, at det var muligt for disse kvinder at kræve mere for deres arbejde. Dette fremgår af de første tilendebragte forhandlinger med Gene-

raldirektoratet i december 1919. Lønnen, som tidligere lå mellem 20 øre og 1,20 kr. om dagen, blev hævet til mellem 1,50 kr. og 2,50 kr. Derudover blev den daglige arbejdstid ændret fra 18 til 12 timer, hvorefter der betaltes 38 øre i timen for overarbejde, og endelig kunne ledvogterskerne beholde deres friboliger, som ellers var varslet til at skulle bortfalde.⁶⁶⁾ Således var det altså lønvilkår, arbejdstider og friboligen, forbundet først og fremmest tog fat på, og selv om KAD skrev i dets medlemsblad, at forbundet kunne have ønsket sig et endnu bedre resultat, så mentes der dog, at der var *"naaet et – naar alt tages i Betragtning – forholdsvis godt Resultat, et Resultat, der forhaabentlig frem i Tiden skal følges af flere mindst ligesaa gode"*.⁶⁷⁾ Dermed understregede KAD fra begyndelsen, at deres arbejde for ledvogterskerne var en succes, og ved at fremsætte en forventning om, at der i fremtiden ville ske endnu større forbedringer, kunne det dermed også vise medlemmerne, hvorfor de fortsat skulle blive i forbundet.

Udover løn- og arbejdsvilkår arbejdede forbundet også for en række andre forbedringer. Et af disse områder var et fokus på, at ledvogterskerne skulle betales for alt det arbejde, de udførte, hvorfor det skulle være slut med at arbejde gratis i f.eks. deres hvilepauser. I 1925 krævede KAD, at dets medlemmer ikke skulle ringe til stationerne i deres hvilepauser for at høre, hvornår særtogene afgik.⁶⁸⁾ Hertil svarede Statsbanerne, at *"et saadant Forlangende ikke vides at være stillet [...]. Saadan Opringning til Stationen behøver kun at ske i Arbejdstiden og andet er da heller ikke forlangt"*.⁶⁹⁾ Måske havde DSB aldrig direkte forlangt, at de skulle bruge deres hviletid på at foretage opringninger, men det tyder på, at det enten var forventet eller ligefrem nødvendigt for kvinderne at gøre, så de kunne vide, hvornår togene kom. Med KAD's arbejde blev der dermed sat fokus på, at kvinderne skulle have løn for alt det arbejde, de udførte, og i den forbindelse skulle kvinderne 'oplæres' i ikke at arbejde mere end det, de fik løn for. De måtte adskille arbejde og fritid, hvilket syntes svært, idet mange af dem boede på deres arbejdsplads. Dette understreges i en

skrivelse fra KAD til Ledvogterskernes Fagforening i 1923: *"vi maa paalægge vore Medlemmer, ikke at udføre andet Arbejde, end det, de skal i henhold til den Tjenestetid, de faar Betaling for, saa maa Statsbanerne selv bære Ansvaret"*.⁷⁰⁾ For at kvinderne kunne få deres retmæssige løn, måtte de lære at holde sig til de arbejdskrav, de blev stillet.

Derudover stillede KAD også krav til kvindernes uniformer, herunder en særlig vinterkåbe, som skulle udleveres af Statsbanerne. Kildematerialet viser en række forespørgsler fra KAD angående disse kåber, som f.eks. en anmodning om en kåbe til et medlem med to signaler, der *"begge er anbragt ca. 15 Minutters Gang fra Vogterhuset til hver sin Side"*.⁷¹⁾ Denne anmodning blev imødekommet af DSB, og det pågældende medlem ville fremover få udleveret en ny vinterkåbe hvert femte år.⁷²⁾ Udover at sagen viser, hvordan KAD var med til at sikre dets medlemmer bedre arbejdsforhold, så kvinden ikke længere skulle fryse, så er skrivelserne også med til at tydeliggøre ledvogterskernes specielle erhverv, hvor de enkeltes forhold ofte blev vurderet individuelt. Dette understreges af andre tilfælde, hvor medlemmer fik afslag på at få udleveret disse kåber,⁷³⁾ hvormed der således ikke altid var tale om generelle vilkår.

Endnu et eksempel på forbedrede forhold ses i en skrivelse fra Ministeriet for Offentlige Arbejder i 1947 i forbindelse med indgåelse af en overenskomst. Her fremgår det, at ministeriet var villigt til at give kvinderne kompensation, hvis de kom til skade i forbindelse med deres arbejde: *"Til Ekstravogtersker, der er kommet saaledes til Skade under Udførelse af Arbejde i Statsbanernes Tjeneste, at de bliver uarbejdsdygtige, udbetales i de første 13 Uger efter Tilskadekomsten en Pengehjælp"*.⁷⁴⁾ Denne sag understreger, at disse kvinder nu var anerkendte medarbejdere ved DSB, og med forbundets arbejde var de ikke længere overladte til sig selv, hvis deres arbejde gjorde dem uarbejdsdygtige.

KAD arbejdede således på flere områder for at gøre ledvogterskerne bedre stillet. Mens den generelle fortælling om KAD i høj grad handlede om at sikre kvinderne retten til at arbejde, var der som nævnt ikke samme problematik i led-

vogterskernes tilfælde, hvorfor forbundet havde mulighed for at koncentrere sig om andre områder. Dette kan for det første skyldes, at mændene i dette tilfælde ikke syntes at modarbejde dem. Derudover var ledvogterskernes arbejdsgivere i høj grad afhængige af disse kvinders arbejdskraft og at de udførte deres arbejde, fordi det ellers kunne have fatale konsekvenser. Dette kan således have været en medvirkende årsag til, at forbundet så hurtigt lykkedes med at forhandle bedre vilkår til ledvogterskerne. På den anden side har disse kvinder ligeledes været afhængige af deres arbejde, fordi det gav dem fribolig samt muliggjorde, at kvinderne både kunne passe hjem og børn, mens de tjente penge. Det tyder dermed på, at det har været et attraktivt arbejde for de nederste i samfundet, da indtjeningen hos størstedelen af arbejderklassen ikke var tilstrækkeligt til at købe egen bolig,⁷⁵⁾ og samtidig var det generelt et stort problem for arbejdermødrene at få passet deres børn, mens de selv var på arbejde.⁷⁶⁾ De tilhørende ledvogterhuse var dog af beskeden størrelse. Ligesom i andre dele af jern-

banedriften eksisterede der her et hierarki, som betød, at lønklassen afgjorde boligens størrelse. Ledvogterhusene befandt sig således i den lave ende af bolighierarkiet, og ofte havde de et grundareal på knap 40 kvadratmeter, som skulle huse hele familien.⁷⁷⁾

Det faktum, at ledvogtererhvervet syntes attraktivt, var KAD opmærksomme på: *"Jeg maa jo give dem ret i, at det er en let Sag for Generaldirektoratet at faa Folk ind til Ledbevogtningen"*.⁷⁸⁾ Citatet er fra en korrespondance mellem Ledvogterskernes Fagforening og KAD i 1929, og det viser forbundets bevidsthed om, at det ikke var svært for DSB at finde nye medarbejdere til at varetage jobbet, hvis ledvogterskerne ikke var tilfredse med vilkårene. Det kan være en medvirkende årsag til, at KAD ikke altid kom igennem med dets krav om højere løn og bedre arbejdsforhold.⁷⁹⁾ Derudover var der også lønnedgange. I 1926 meddelte Statsbanerne f.eks. KAD, at den fastsatte dagløn for de kvindelige ledvogtere ville *"blive nedsat med 5 Øre, saaledes at Minimum ændres til 1 Kr. 35 Øre og Maksimum til 2 Kr. 15 Øre"*.⁸⁰⁾ Dette var dog ikke et særtilfælde, som kun ramte ledvogterskerne. Den økonomiske krise i landet i denne periode medførte, at KAD ligesom andre fagforbund måtte kæmpe for at bevare det hidtil opnåede, men de undgik ikke lønreduktioner. I 1925 havde arbejdsgiverne opsagt næsten alle overenskomster, der udløb dette år,⁸¹⁾ og det var således ikke underligt, at det også ramte ledvogterskerne. Selvom de på mange måder varetog et specielt erhverv med særlige vilkår, så indgik de samtidig på det danske arbejdsmarked med dets op- og nedture.

Mens den generelle historie om KAD og kampen for bedre vilkår indeholder strejker og lockouter, så synes det ikke i samme grad at gøre sig gældende i ledvogterskernes tilfælde. En kilde omhandler en strejketrussel i forbindelse på Påskekrisen i 1920, som ikke blev aktuel: *"Vi haaber, at vore Medlemmer har rettet sig efter den Meddelelse, der er udsendt fra Dansk Jernbaneforbund angaaende Generalstrejkens Aflysning [...]* Vi fik vore Krav gennemførte og dermed var Strejken jo overflødig".⁸²⁾ Derudover tyder det ikke



Familie ved ledvogterhus i Dørken. Peder Pedersen var ansat ved banen, og hustruen var ledvogterske. Billedet er taget omkring 1921-1922 (foto: ukendt, Give Lokalhistoriske Arkiv).



på, at strejketrusler var et redskab, de brugte. I modsætning til en fælles arbejdsplads, hvor alle havde de samme vilkår og dermed kunne kræve det samme, var det anderledes hos ledvogterskerne. Her fyldte enkeltsager netop meget, og medlemmerne blev betalt efter toghyppigheden på deres individuelle poster.⁸³⁾ Det var derfor ofte tilfældet, at KAD forhandlede med kvindernes arbejdsgivere om de enkelte medlemmers vilkår, hvilket tilsyneladende var en bevidst taktik fra KAD's side. I en skrivelse fra 1929 skrev KAD f.eks. til Ledvogterskernes Fagforening:

"Som De jo ved, skal vi gaa den Vej, og jeg beder Dem derfor om at tage nogle enkelte Poster frem og anmode Distriktschefen om Forhandling paa dem, jeg tror ikke det er klogt af Dem at tage Posterne paa en hel Linje, men derimod i første Omgang pille dem ud, som De mener trænger mest".⁸⁴⁾

I stedet for altid at kæmpe for bedre vilkår for samtlige medlemmer, kiggede forbundet således ofte på enkeltsager og fokuserede på at sikre bedre forhold for dem, der

trængte mest. Det kan være et udtryk for, at vilkårene varierede så meget fra post til post, at det var en stor udfordring at forhandle et generelt højere niveau, hvorfor det tilsyneladende var bedre at tage det i etaper.

Ledvogterskerne bliver overflødige

Historien om de kvindelige ledvogteres organisering, og ledvogterne generelt, sluttede i takt med den teknologiske udvikling, for efterhånden som jernbaneoverskæringerne blev automatiserede, forsvandt behovet for den manuelle arbejdskraft. I august 1960 nedlagde første distrikts afdeling sig selv,⁸⁵⁾ og herfra gik det atter ned ad bakke. I medlemsprotokollen fra 1965-1966 fremgår 60 navne på betalende medlemmer, mens tallet i 1967-1968 blot var 16 medlemmer. Mange steder i protokollen ses det, at medlemmerne blev udmeldt af forbundet grundet netop nedlæggelse af ledbevogtningen.⁸⁶⁾

I KAD's medlemsblad fra 1946 blev medlemmer hædret for 25 års "trofast Medlemskab" af forbundet. Her optræder blandt andre ti ledvogtersker, KAD-medlemsblad, jan. 1946, s. 20.

Den 28. januar 1968 afholdt Ledvogterskernes Fagforening generalforsamling og afslutning for den lille flok, der var tilbage, og efter gennemgang af beretninger og regnskab, takkedes der for god ro og orden, inden mødet blev hævet og formanden "inviterede dem alle ind til middagen, hvor afdelingen var vært".⁸⁷⁾ Herefter fremgår det af mødereferatet, at dette blev afslutningen på historien om Ledvogterskernes Fagforening: "Afslutningen paa Ledvogterskernes afdeling er sket samme dato, d. 28 Januar 1968".⁸⁸⁾



Selvom ledvogtererhvervet for længst er nedlagt, ses de originale ledvogterhuse stadigvæk rundt om i landet som f.eks. her i Løsning, hvor billedet er taget. 2023 (foto: Forfatteren).

Faglig anerkendelse?

Automatiseringen betød således et farvel til en faggruppe, der opnåede markant bedre vilkår under KAD's faner.⁸⁹⁾ Men betyder det også, at de opnåede en faglig anerkendelse for deres arbejde? Rent juridisk kan de siges forholdsvis hurtigt at have opnået faglig anerkendelse efter oprettelsen af deres forening under KAD, idet forbundet blev anerkendt som en berettiget forhandlingspartner af kvindernes arbejdsgivere. Dog var der som nævnt også eksempler på, at DSB brød disse overenskomster. Dette sås f.eks. i 1930, da Statsbanerne gik uden om forbundet og lavede lukrative aftaler direkte med ledvogterskerne.⁹⁰⁾ I den forbindelse kan det diskuteres, hvorvidt de kvindelige ledvogtere egentlig blev taget fagligt alvorligt af deres arbejdsgiver. På mange måder synes de at være blevet anerkendt for at udføre et vigtigt stykke arbejde, hvilket understreges af deres forbedrede vilkår og de mange enkeltsager, de fik medhold i. På den anden side ses der også en række eksempler på Statsbanernes manglende anerkendelse af deres kvindelige medarbejders arbejde. Et af disse tilfælde sås i 1937, da DSB afslog en forespørgsel fra KAD angående en ledvogterske, som havde 35-års jubilæum. Forbundet ønskede i den forbindelse, at der kunne "ydes Anna Hansen en lille Anerkendelse paa hendes Jubilæumsdag".⁹¹⁾ Anmodningen blev dog afslået, og i stedet valgte KAD at give hende et gratiale på 30 kr. for hendes mange tro år.⁹²⁾

Et andet eksempel på den manglende anerkendelse fremgår af en protokol over en forhandling mellem Generaldirektoratet og KAD i 1924. Her ses det i forbindelse med en lønforhandling, at kontorchefen for Statsbanerne ikke regnede ledvogterske-erhvervet for mere end et bijob for kvinderne, idet "Tjenesten udmærket kunde forenes med Ledvogterskernes sædvanlige huslige Arbejde og derfor nærmest maatte karakteriseres som Bibeskæftigelse".⁹³⁾ Denne udtalelse er i tråd med den daværende generelle opfattelse af, at kvindens primære rolle var i hjemmet, og i fagbevægelsen var dilemmaet mellem kvindernes opgaver på arbejdsmarkedet og i hjemmet netop et diskussionsemne.

HÆDERSGAVEN.

Medlemmer, der i Aaret 1945 har modtaget Forbundets Hædersgave for 25 Aars Medlemsskab.

Elsie Lundberg	Kbhvns Afd. 1	Emmy Sørensen	Kbhvns Afd. 2	Kristine Kristensen	Aalborg Afd. 1
Hertha Nielsen	—	Marie Christensen	—	Frederikke Sørensen	—
Augusta Larsson	—	Anna Hess	—	Kristine Revsbeck	—
Elna Syversen	—	Helga Henriksen	—	Hedvig Remmens	—
Sofie Nielsen	—	Edith Nicolaisen	—	Kristine Kerner	—
Emmy Nielsen	—	Viktor Nielsen	—	Ni Isine Thomsen	—
Emile Bulow	—	Olga Madsen	—	Astrid Sørensen	Aarhus Afd. 1
Andrea Jensen	—	Kristine Hesner	—	Katrine Hansen	—
Katrine Andersen	—	Louise Østerborg	—	Louise Kock	—
Ingeborg Schou	—	Alma Kreipke	—	Mary Thomsen	—
Karen Bager	—	Agnes Busch	—	Erna H. Petersen	—
Jutta Christoffersen	—	Asta Lütjohansen	—	Anna Rasmussen	—
Helene Mortensen	—	Kathrine Tøjberg	—	Margrethe Rasmussen	—
Marie Jensen	—	Wilhelmine Petersen	—	Marie Petersen	Fredericia Afd.
Ebba Bentzen	—	Grethe Larsen	—	Johanne Rasmussen	—
Ingeborg Hansen	—	Metha Jørgensen	—	Karen Christensen	—
Christine Møller	—	Ella Jensen	—	Elvira Holst	—
Anna Petersen	—	Anna Sjastrand	—	Ane Petersen	—
Charlotte Poulsen	—	Beda Bruun	—	Oline Jensen	—
Clara Andersen	—	Astrid Medin	—	Hilma Andersen	Haslev Afd.
Elisabeth Johansen	—	Mary Larsen	—	Johanne Jensen	Haslev Afd.
Alvida Petersen	—	Henriette Hansen	—	Alma Larsen	Hillerød Afd.
Esther Jørgensen	—	Beate Olesen	—	Ellen Carlsen	—
Stella Larsen	—	Esther Stavnsberg	—	Kristine Hansen	Horsens Afd.
Dagmar Topp	—	Lilly Madsen	—	Olivia Hilmer	—
Dagmar Berthelsen	—	Jutta Jensen	—	Anna Sørensen	—
Edith Nielsen	—	Ellen Nielsen	—	Kristine Christoffersen	—
Ludovika Tworeck	—	Elsie Jensen	—	Katrine Larsen	—
Anna Jensen	—	Kristine Johansen	—	Ella Christensen	—
Hulda Jensen	—	Anna Greiss	—	Inger Madsen	—
Martine Madsen	—	Olga Andersen	—	Anna Hansen	—
Agnes Ringholm	—	Axelie Nielsen	—	Mathilde Andersen	Middelf. Afd.
Margrethe Jensen	—	Kathrine Andersen	—	Marie Olsen	Nyborg Afd.
Soffi Halberstadt	—	Inger Hansen	—	Laura Rasmussen	Odense Afd.
Thora Strandaa	—	Asta Bistoft	—	Johanne Kronvold	—
Margdalene Christiansen	—	Doris Christiansen	—	Kristine Jacobsen	—
Ulla Skaaning	—	Kirsten Nielsen	—	Elisabeth Petersen	—
Petra Petersen	—	Selma Larsen	—	Poulina Jensen	Randers Afd.
Dagmar Jensen	—	Karen Haagenzen	—	Jensine Hundborg	—
Jenny Folkersen	—	Tinna Woheser	—	Anne Petersen	—
Eileen Ohlson	—	Julie Holm	—	Helga Jensen	Ribe Afd.
Martine Hansen	—	Emilie Hedbo	—	Karoline Brunn	Slagelse Afd.
Viola Nielsen	—	Gudrun Zachø	—	Jensine Larsen	Svendb. Afd.
Manda Aaberg	—	Ingeborg Jacobsen	—	Klara Tagmose	Vejle Afd.
Johanne Lindhardt	—	Marie Andersen	—	Anna Petersen	Ledv. 2. Distr.
Louise Jacobsen	—	Elly Svendsen	—	Helga Rasmussen	—
Anna Petersen	—	Eleonora Mathiesen	—	Martine Ebbesen	—
Petra Fough	—	Augusta Laybourn	—	Martha Poulsen	—
Anna Riisberg	—	Lilly Christensen	—	Martha Christiansen	—
Johanne Thomsen	—	Svenna Petersen	—	Petra Nielsen	—
Cecilie Sørensen	—	Mary Andersen	—	Marie Staghøj	—
		H. Jørgensen	—	Juliane Petersen	—
		Elly Samuelsen	—	Kirstine Nielsen	—
		Klara Marcussen	—	Petrine Rix	—
		Inger Hansen	—		

Vi takker disse Medlemmer for trofast Medlemsskab.

Udgivet af Kvindeligt Arbejderforbund i Danmark - Redigeret af Forbundsformand Fanny Jensen.
Emil Kristiansens Bogtrykkeri, København

I 1920'erne påpegede formanden for Dansk Arbejdsmandsforbund, M.C. Lyngsie f.eks.: *"Hvor uendelig meget betyder det ikke, at de Kvinder, der maa arbejde, ogsaa har tid til at hygge om hjemmet"*.⁹⁴⁾ Selvom arbejderkvinderne ofte måtte være både på arbejdsmarkedet og i familien, så var den socialdemokratiske opfattelse af idealarbejderfamilien i hele ledvogtererhvervets levetid en kernefamilie med manden som forsørger og kvinden som den, der stod for hjemmet og børnene. Dette gjorde sig gældende helt op i 1960'erne, hvor stor efterspørgsel på arbejdskraft ellers sendte markant flere arbejderkvinder ud på arbejdsmarkedet.⁹⁵⁾ Generelt var kvinderne og deres rettigheder således langt fra en selvfølge på arbejdsmarkedet i denne periode, hvilket kan være med til at forklare den vaklende anerkendelse af ledvogterskernes arbejdsindsats uden for hjemmet.

Til gengæld blev ledvogterskerne i høj grad fagligt anerkendt af KAD for deres arbejde, som i forbundets virke blev taget meget alvorligt. KAD var med til at sikre, at disse kvinder begyndte at kræve mere for deres arbejde og dermed kræve en højere faglig anerkendelse. Dette understreges f.eks. i en sag fra 1953 på en privatbane, hvor 7-8 kvinder, som, grundet indførelse af blinklys på deres poster, blev opsagt uden varsel. Sagen viser, at de pågældende kvinder ikke selv henvendte sig til forbundet på trods af, at overenskomsten sagde en måneds varsel. Dette skyldtes deres frygt for driftsbestyreren, som skulle være *"en meget streng herre"*,⁹⁶⁾ hvorfor kvinderne var bange for at falde i unåde. KAD gik dog ind i sagen, og uden forbundet havde kvinderne ikke modtaget de 150 kr. hver, som sagen endte med.⁹⁷⁾

Derudover blev der med KAD sat fokus på ledvogterskerne, og der blev skabt en fortælling om deres vigtighed i samfundet som dem, der udførte et slidsomt og nødvendigt arbejde. Denne fortælling blev i høj grad opretholdt i KAD's medlemsblad. Da ledvogterskerne i 2. distrikt holdt 25-års jubilæum, blev der f.eks. bragt en artikel i medlemsbladet, hvor fortællingen om de loyale og hårdtarbejdende kvinder tydeliggjordes: *"Det blev i det hele taget en stor Fest til Glæde og Opmuntring for Ledvogterskerne. Det kan saamænd ogsaa godt behøves, for de har det slidsomt og træls i deres daglige Gerning".*⁹⁸⁾

Historien om disse kvinder, som arbejdede mange timer om dagen for at sikre samfundets sikkerhed, blev dermed i høj grad fortalt af KAD. Det tyder således på, at det var vigtigt for forbundet at fastholde dette narrativ, hvilket der kan være flere årsager til. For det første var det som nævnt vigtigt for KAD at give ledvogterskerne en forståelse af vigtigheden af at være med i forbundet. Derudover ville en sådan fortælling måske gøre det lettere for KAD at komme igennem med dets krav om bedre vilkår. Under alle omstændigheder blev ledvogterskerne og deres arbejde i høj grad taget alvorligt af KAD, som kæmpede en hård kamp for både de kvindelige ledvogtere og resten af forbundets medlemmers arbejdsforhold. Kvindernes rettigheder på arbejdsmarkedet var som nævnt ikke en selvfølge i denne periode, og KAD har igennem tiden flere gange måttet gå enegang, da forbundet ikke altid kunne regne med de andre fagforbunds solidaritet i spørgsmål om netop kvindernes ret til at gå på arbejde, forbedring af børnepasningsmuligheder samt ligeløn.⁹⁹⁾ KAD's arbejde understregede således, at forbundet i høj grad anerkendte ledvogterskernes arbejdsindsats, men det kan diskuteres, hvorvidt ledvogterskerne overhovedet selv ønskede og opsøgte denne faglige anerkendelse. Den ikke overvældende opbakning til forbundet kan tyde på, at det ikke nødvendigvis var alle kvindernes ønske at kæmpe kampen og at opnå en særlig anerkendelse, og måske havde mange af dem det fint i hvert deres ledvogterhus.

Udover forbundets anerkendelse sås også en anerkendelse fra kvindernes mandlige kolleger, herunder i hvert fald dem, som var gift med de kvindelige ledvogtere. Det var som nævnt dem, som tog initiativ til ledvogterskernes organisering, og mændene hjalp f.eks. ved at deltage i forhandlinger. Denne mandlige anerkendelse af kvindernes arbejde var som nævnt langt fra en selvfølge i datidens samfund.

Konklusion

Ledvogtningen var tidligere et af de få steder ved jernbanen, hvor mange kvinder var ansat, og selvom de bestred et ansvarsfuldt arbejde, var lønnen lav og forholdene dårlige. I 1919 gik de ind i kampen for bedre vilkår og faglig anerkendelse, da de organiserede sig i Ledvogterskernes Fagforening under Kvindeligt Arbejderforbund i Danmark, som var et forbund kun for kvinder. Selvom kampen mellem mænd og kvinder er et dominerende tema i fortællingen om kvinder på arbejdsmarkedet i denne periode, var det i dette tilfælde mænd, der tog initiativ til oprettelsen. Her var der især tale om mænd, som var gift med ledvogterskerne, og disse var i høj grad afhængige af deres hustruers arbejde og indtægt. Dog var kampen mellem mænd og kvinder til stede i form af KAD's arbejde for, at de kvindelige ledvogtere skulle have samme vilkår som deres mandlige kolleger. Forbundet arbejdede ikke for særregler for kvinderne, men de kæmpede for lige løn og vilkår. Derudover kæmpede KAD i hele perioden med udfordringer med opbakning. Ledvogterskerne var svære at tiltrække og fastholde, hvilket bl.a. kan skyldes, at kvinderne levede isoleret uden mulighed for at skabe et arbejdspladsfællesskab. Men på trods af den vaklende opbakning lykkedes det dog forbundet at skaffe både bedre løn og vilkår til de kvindelige ledvogtere, hvilket bl.a. kan skyldes, at DSB i høj grad var afhængige af dem. På den anden side var ledvogtningen samtidig et attraktivt arbejde, hvor kvinderne havde mulighed for at tjene penge, mens de kunne passe hjem og



En familiesammenkomst ved ledvogterhus ved overkørsel mellem Engesvang og Bording. Ledvogterske Karen Hedegaard Christiansen, Anna Christiansen og Martine Christiansen optræder alle med lånte DSB-kasketter, 1924 (foto: ukendt. Danmarks Jernbanemuseum).

børn, og det kan således være en medvirkende årsag til, at forbundet ikke kom igennem med alle dets krav.

Med automatiseringen af jernbaneoverskæringerne sluttede historien om Ledvogterskernes Fagforening i 1968, og under alle omstændigheder var de en faggruppe, som opnåede markant bedre vilkår i deres foreningstid. Dog kan det diskuteres, hvorvidt kvinderne opnåede en faglig anerkendelse. Juridisk set blev forbundet anerkendt som forhandlingspartner af deres arbejdsgivere, men det kan diskuteres, hvorvidt kvinderne og deres arbejde egentlig blev taget alvorligt. Ledvogterskerne indskrev sig i en periode, hvor samfundets generelle opfattelse var, at kvindens primære rolle var i hjemmet, og det var netop Socialdemokratiet og fagbevægelsens holdning, at den ideelle arbejderfamilie var indrettet med manden som forsørger, mens kvinden var hjemmegående husmor. Kvinderne og deres rettigheder var således langt fra en selvfølge på arbejdsmarkedet, hvilket kan være med til at forklare den vaklende anerkendelse af ledvogterskernes ansvarsfulde arbejdsindsats. Der er dog ingen tvivl om, at KAD i høj grad anerkendte ledvogterskernes arbejde, og måske var det ikke nødvendigvis alle ledvogterskernes behov at jage denne faglige anerkendelse.

Litteraturliste

Utrykt materiale

Arbejderbevægelses Arkiv og Bibliotek

- Kvindeligt Arbejderforbund i Danmarks Arkiv. Korrespondance med afdelingerne. Korrespondance med afdelingerne: Ledvogterne 1.-3. distrikt

■ Kasse 53, arkivnr. 552

- Dansk Jærnbane Forbund, Banepersonalet 1. Distrikt til KAD, 9. apr. 1919, læg: "Fra 1919 til 1926, Forskellige meddelelser"
- Dansk Jærnbane Forbund, Banepersonalet 1. Distrikt til KAD, 23. apr. 1919, læg: "Fra 1919 til 1926. Forskellige meddelelser"
- Dansk Jærnbane Forbund, Banepersonalet 1. Distrikt til KAD, 22. jul. 1919, læg: "Fra 1919 til 1926. Forskellige meddelelser"
- De Danske Statsbaner 1. Distrikt til KAD, 18. dec. 1922, læg: "1ste Distrikt. Skrivelser vedrørende Løn og Arbejdsforhold. Fra 1919 til 1926", Journal nr. 8452
- De Danske Statsbaner. Generaldirektoratet til KAD, 18. okt. 1923, læg: "1ste Distrikt. Skrivelser vedrørende Løn og Arbejdsforhold. Fra 1919 til 1926", Journal nr. L1516
- KAD til De Samvirkende Fagforbund, 7. mar. 1953, læg: "Ledvogterskerne - 1ste Distrikt. Vedr. Det Lolland-falsterske Jernbaneselskabs opsigelse af 7-8 kvinder uden opsigelsesfrist, efter at der er indført blinklys. Ved fællesmødet d. 25. marts 1953 fik vi - til fuld afgørelse af sagen - 150 kr. til hver af de pågældende kvinder, som var blevet afskediget uden varsel"
- KAD til Formand Fru Esther Poulsen, 3. feb. 1953, læg: "Ledvogterskerne - 1ste Distrikt. Vedr. Det Lolland-falsterske Jernbaneselskabs opsigelse af 7-8 kvinder uden opsigelsesfrist, efter at der er indført blinklys. Ved fællesmødet d. 25. marts 1953 fik vi - til fuld afgørelse af sagen - 150 kr. til hver af de pågældende kvinder, som var blevet afskediget uden varsel"
- KAD til Fr. Mariane Poulsen, 17. jun. 1921, læg: "1ste Distrikt. Skrivelser vedrørende Løn og Arbejdsforhold. Fra 1919 til 1926"
- KAD til Fru Johanne Jensen, 6. apr. 1920, læg: "Fra 1919 til 1926. Forskellige Meddelelser"
- KAD til Fru Johanne Jensen, 23. jan. 1923, læg: "1ste Distrikt. Skrivelser vedrørende Løn og Arbejdsforhold. Fra 1919 til 1926"
- KAD til Fru Johanne Jensen, 14. dec. 1929, læg: "1ste Distrikt. Skrivelser vedrørende Løn og Arbejdsforhold fra 1926 til 1932"
- KAD til Fru Johanne Jensen, 19. aug. 1937, læg: "1937", "Anmodning om Gratiale til et Medlem i 1ste Distrikt"
- KAD til Generaldirektoratet, 20. nov. 1923, læg: "1ste Distrikt. Skrivelser vedrørende Løn og Arbejdsforhold. Fra 1919 til 1926"
- KAD til Generaldirektoratet, 4. aug. 1937, læg: "1937", "Anmodning om Gratiale til et Medlem i 1ste Distrikt"
- KAD til Johanne Jensen, 31. jan. 1920, læg: "1ste distrikt. Skrivelser vedrørende Løn og Arbejdsforhold. Fra 1919 til 1926"

- KAD til Johanne Jensen, 20. apr. 1921, læg: "1ste distrikt. Skrivelser vedrørende Løn og Arbejdsforhold. Fra 1919 til 1926"
- "Ved et fællesmøde dags dato i Arbejdsgiverforeningen" 24. mar. 1952, læg: "Ledvogterskerne - 1ste Distrikt. Vedr. Det Lolland-falsterske Jernbaneselskabs opsigelse af 7-8 kvinder uden opsigelsesfrist, efter at der er indført blinklys. Ved fællesmødet d. 25. marts 1953 fik vi - til fuld afgørelse af sagen - 150 kr. til hver af de pågældende kvinder, som var blevet afskediget uden varsel"

■ Kasse 54, arkivnr. 552

- KAD til Fru Kristine Nielsen, 2. dec. 1922, læg: "2. Distrikt. Forskellige Meddelelser. Fra 1919-1933", "2. Distrikt. Fra 1919-1926. Forskellige Meddelelser"
- KAD til Herr. Banearbejder M.C. Kjeldsen, 5. jul. 1919, læg: "2. Distrikt. Forskellige Meddelelser. Fra 1919-1933", "2. Distrikt. Fra 1919-1926. Forskellige Meddelelser"
- KAD til Johanne Jensen 2. okt. 1925, læg: "1925"
- KAD til Johanne Rasmussen, 7. sep. 1951, læg: "2det distrikt. En forespørgsel fra en ledvogterske, der ikke står tilknyttet nogen af ledvogterafdelingerne"

■ Kasse 55, arkivnr. 552

- Dansk Jærnbane Forbund, Banepersonalets afd., 3. distrikt til KAD, 28. okt. 1919, læg: "3die Distrikt fra 1919-1926. Forskellige meddelelser"
- De Danske Statsbaner. Generaldirektoratet til KAD, 22. nov. 1920, læg: "Sager vedr. alle Ledvogtersker eller flere Distrikter", "1920"
- De Danske Statsbaner/Høgsgaard til KAD, 13. apr. 1926, læg: "3die Distrikt fra 1926 til 1932. Sager vedr. Løn og Arbejdsforhold"
- De Danske Statsbaner 3die Distrikt til KAD, 5. jan. 1925, læg: "3die Distrikt. Fra 1919 til 1926. Sager vedr Løn og Arbejdsforhold", Journal nr. L.
- De Danske Statsbaner 3die Distrikt til KAD, 23. mar. 1925, læg: "3die Distrikt. Fra 1919-1926. Sager vedr Løn og Arbejdsforhold", Journal nr. B. Ad. 2
- De Danske Statsbaner, 3die Distrikt til KAD, 11. jul. 1925, læg: "3die Distrikt. Fra 1919 til 1926. Sager vedr Løn og Arbejdsforhold", Journal nr. B. Ad. 2
- Jensine Henriksen til Forretningsfører Fru A. Andersen, 24. aug. 1930, læg: "Sager vedr. Alle Ledvogtersker eller flere Distrikter", "Protokol over mødet i Generaldirektoratet d. 3. januar 1931"
- KAD til Fru Martha Christensen, 9. feb. 1929, læg: "3die Distrikt fra 1926 til 1932. Sager vedr. Løn og Arbejdsforhold"
- KAD til Generaldirektoratet, 20. nov. 1924, læg: "3die Distrikt. Fra 1919 til 1926. Sager vedr Løn og Arbejdsforhold"
- KAD til Generaldirektoratet for De Danske Statsbaner, 23. mar. 1928, læg: "3die Distrikt fra 1926 til 1932. Sager vedr. Løn og Arbejdsforhold"
- KAD til Herr Distriktchef Wissenbach, 12. jun. 1925, læg: "3die Distrikt. Fra 1919 til 1926. Sager vedr Løn og Arbejdsforhold"

- KAD til Herr Distriktchef Eir, 1ste Distrikt, 1. jul. 1929, læg: "3die Distrikt fra 1926 til 1932. Sager vedr. Løn og Arbejdsforhold"
- Ministeriet for Offentlige Arbejder. Generaldirektoratet for Statsbanerne, maj 1947, læg: "Sager vedr. alle Ledvogtersker eller flere Distrikter", "Generaldirektoratet for Statsbanerne. Forslag til ny Overenskomst for Ledvogterskerne", Journal Nr. 2/084
- Sofie Rasmussen til Ledvogterskernes Afdelinger, dec. 1919, læg: "Sager vedr. Alle Ledvogtersker eller flere Distrikter", "Forskellige sager"
- S. Rasmussen til Ledvogterskernes Afdelinger, 21. feb. 1922, læg: "Sager vedr. Alle Ledvogtersker eller flere Distrikter", "Vedr. Ekstrakontingent"
- S. Rasmussen til Hovedbestyrelsens medlemmer (KAD), 16. feb. 1922, læg: "Sager vedr. Alle Ledvogtersker eller flere Distrikter", "Vedr. Ekstrakontingent"

- Fællesbestyrelsen for Ledvogterskernes Afdelinger i Distrikt 1, 2 og 3 Arkiv, arkivnr. 1428, Ledvogterskernes Afdeling II Arkiv, arkivnr. 1429, Ledvogterskernes Afdeling III Arkiv, arkivnr. 1430

- Ledvogterskernes afd. Medlemsprotokol 1960-1968, i "33.13 Ledvogterskernes afd. Medlemsprotokol. 1960-1968"
- "KAD Ledvogterskernes afdeling, afholdt generalforsamling og afslutning paa afdelingen søndag d. 28. januar", 28. jan. 1968, i "33.13 Forhandlingsprotokol for Ledvogterskernes afd. Distrikt III. Generalforsamlinger 1943-1968. 2. distrikt"

Rigsarkivet

- 0041, Danske Statsbaner Personaleafdelingen. 1867-1910 Journalsager

■ Pakke 546, Bh 1886-1887

- Danske Statsbaner. Overbaneingenieuren til Generaldirektoratet, 6. apr. 1886, C. No. 622/86
- Danske Statsbaner. Overbaneingenieuren til Generaldirektoratet, 19. apr. 1886, C. No. 768/86
- Danske Statsbaner. Overbaneingenieuren til Generaldirektoratet, 4. aug. 1886, C. No. 1776/86

Trykt materiale

"De sovende Ledvogtersker", *Aftenbladet*, 22. maj 1905.

Andersen, Poul og Solveig Schmidt, *Jo, det kunne nytte*, København: Kvindeligt Arbejderforbund i Danmark 2001.

Berg, Anne Margrete m.fl., *Kvindfolk 2*, København: Nordisk Forlag A.S. 1984. *Bramminginfo*. n.d. "Ledvogterne", *Bramminginfo*. Set 16. december 2022. <https://www.bramminginfo.dk/ledvogterne.html>

Christensen, Lars Bjarke, "Jeg skal ikke sidde på et kontor resten af mit liv... Ellen Helleberg Rasmussen fortæller om at være kvindelig trafikassistent i 1930-40'erne" i *Jærnbanehistorie*, nr. 6 (1), 2020, s. 64-91.

Christensen, Lars K. m.fl. *Arbejdernes historie i Danmark 1800-2000*, København: SFAH 2007.

Dansk Jernbaneforbund. n.d. "Om Dansk Jernbaneforbund", *Dansk Jernbaneforbund*. Set 16. december 2022. <https://www.djf.dk/om-dansk-jernbaneforbund/>

Fodsporet. n.d. "Ledvogternes historie", *Fodsporet*. Set 16. december 2022. <https://m.fodsporet.dk/oplevelse/kultur/jernbanen/ledvogterens-historie/>

Jensen, Henning og Rasmus Engelbrekt Jensen, *Ledvogterhuse og Ledvogtere*, Forlaget historie Aps 2015.

KAD, "Tilgangen til Forbundet" i *Medlemsblad for Kvindeligt Arbejderforbund i Danmark*, nr. 19, dec. 1919, 5. Aargang, s. 47.

KAD, "Ledvogterskernes Lønvilkaar" i *Medlemsblad for Kvindeligt Arbejderforbund i Danmark*, nr. 20, feb. 1920, 6. Aargang, s. 53-54.

KAD, "Ledvogterskernes Fællesbestyrelsesmøde den 8. august 1922" i *Medlemsblad for Kvindeligt Arbejderforbund i Danmark*, nr. 25, nov. 1922, 7. Aargang, s. 82-83.

KAD, "Ledvogterskernes Generalforsamling i 3die Distrikt" i *Medlemsblad for Kvindeligt Arbejderforbund i Danmark*, nr. 32, jul. 1924, 9. Aargang, s. 24-25.

KAD, "Til Ledvogterskerne!" i *Medlemsblad for Kvindeligt Arbejderforbund i Danmark*, nr. 30, jan. 1924, 9. Aargang, s. 5.

KAD, "Til Ledvogterskerne" i *Medlemsblad for Kvindeligt Arbejderforbund i Danmark*, nr. 33, okt. 1924, 9. Aargang, s. 35-37.

KAD, "Ledvogterskernes Afd. 2. Distrikt" i *Medlemsblad for Kvindeligt Arbejderforbund i Danmark*, nr. 105, okt. 1942, 27. Aargang, s. 64.

KAD, "25 Aars Jubilæum i Ledvogterskernes 2. Distrikt" i *Medlemsblad for Kvindeligt Arbejderforbund i Danmark*, nr. 118, jan. 1946, 31. Aargang, s. 18-19.

KAD, "Hædersgaven" i *Medlemsblad for Kvindeligt Arbejderforbund i Danmark*, nr. 118, jan. 1946, 31. Aargang, s. 20.

Kolding, Frederik Birkholt, "Som fugl phoenix af asken – bygninger og stationsmiljøer på den fynske bane i årene omkring 1965" i *Jernbanehistorie*, nr. 3(1), 2015, s. 56-83.

Kvinfo. n.d. "Kvinden og Samfundet", *Kvinfo*. Set 16. december 2022. <https://www.kvinfo.dk/side/444/?action=5&publikationid=1>.

Mogensen, Ole Edvard, "Ledvogter i Statsbanernes tjeneste" i *Jernbanen*, nr. 5, 2009, s. 38-42.

Neergaard, Louise, "Kvinder som Ledvogtere." i *Kvinden og Samfundet*, nr. 20, 1910, s. 233-235.

Ousager, Steen, *Guldsnore på sporet*, Jernbaneforeningen 1991.

Ousager, Steen, *Tag og historie. Jernbanearkiver og deres brug i Arkivernes Informationsserie*, Statens Arkiver 1996.

Rigsdagstidende 1906-07, Folketingets forhandlinger, spalte 732-733. "14de Møde. Lørdag den 20. Oktober, Kl. 1". Set 23. september 2023, <https://www.folketingstidende.dk/ebog/19061F1?s=731>.

Scheuer, Steen, "Fagforening", *Den store Danske*, 2021. Set 16. december 2022. <https://denstoredanske.lex.dk/fagforening>.

Social-Demokraten, "En Ledvogterske, der lønnes med 10 Øre pr. Dag" i *Social-Demokraten*, 23. marts 1914.

Sørensen, Astrid Elkjær, "Kvindeligt Arbejderforbund i Danmark, 1901-2005", *Danmarkshistorien.dk*, 2012. Set 10. juli 2023. <https://danmarkshistorien.dk/vis/materiale/kvindeligt-arbejderforbund-i-danmark-1901-2005>.

Wolthers, Anette, *Køn og fagbevægelse i 100 år*, Fagbevægelsens Interne Uddannelser Landsorganisationen i Danmark 2002.

Noter

1. Christensen 2020, s. 64.
2. Dansk Jernbaneforbund n.d.
3. Christensen 2020, s. 64.
4. Kolding 2015, s. 70.
5. Jensen og Jensen 2015, s. 8, 12.
6. Andersen og Schmidt 2001, s. 69.
7. Jensen og Jensen 2015, s. 6.
8. Ibid. s. 8-9.
9. Ousager 1991, s. 141.
10. Danske Statsbaner, Overbaneingenieuren til Generaldirektoratet, 6/4 1886, RA pk 546.
11. Danske Statsbaner, Overbaneingenieuren til Generaldirektoratet, 19/4 og 4/8 1886, RA pk 546.
12. Jensen og Jensen 2015, s. 9, 12, Andersen og Schmidt 2001, s. 142.
13. Jensen og Jensen 2015, s. 8, 11, Andersen og Schmidt 2001, s. 69.
14. *Aftenbladet*, 22/5 1905.
15. Ibid.
16. *Social-Demokraten*, 23/3 1914, s. 2.
17. Ibid.
18. *Rigsdagstidende* 1906-07, Folketingets forhandlinger, spalte 732-733.
19. Mogensen 2009, s. 39.
20. Bramminginfo n.d.
21. Christensen m.fl. 2007, s. 68.
22. Scheuer 2021.
23. Christensen m.fl. 2007, s. 68.
24. Sørensen 2012.
25. Sørensen 2012, Berg m.fl. 1984, s. 230.
26. Christensen m.fl. 2007, s. 68.
27. Andersen og Schmidt 2001, s. 46, 66.
28. *KAD-medlemsblad*, dec. 1919, s. 47.
29. Berg m.fl. 1984, s. 234.
30. Neergaard 1910, s. 235.
31. Kvinfo n.d.

32. Wolthers 2002, s. 29.
33. Dansk Jærnbane Forbund, Banepersonalet 1. Distrikt til KAD, 9/4 1919, ABA, ks 53.
34. Dansk Jærnbane Forbund, Banepersonalet 1. Distrikt til KAD, 23/4 1919, ABA, ks 53.
35. Dansk Jærnbane Forbund, Banepersonalet 1. Distrikt til KAD, 22/7 1919, ABA, ks 53.
36. KAD til Herr. Banearbejder M.C. Kjeldsen, 5/7 1919, ABA, ks 54.
37. Dansk Jærnbane Forbund, Banepersonalets afd., 3. distrikt til KAD, 28/10 1919, ABA, ks 55.
38. Ousager 1996, s. 22
39. *KAD-medlemsblad*, feb. 1920, s. 54.
40. KAD til Johanne Jensen, 2/10 1925, ABA, ks 54.
41. *KAD-medlemsblad*, okt. 1924, s. 35.
42. KAD til Generaldirektoratet for De Danske Statsbaner, 23/3 1928, ABA, ks 55.
43. *KAD-medlemsblad*, okt. 1924, s. 36.
44. Ibid.
45. KAD til Johanne Jensen, 31/1 1920, ABA, ks 53.
46. Andersen og Schmidt 2001, s. 91.
47. Ibid.
48. KAD til Herr Distriktchef Eir, 1ste Distrikt, 1. jul. 1929, ABA, ks 55.
49. Christensen m.fl. 2007, s. 71.
50. Berg m.fl. 1984, s. 231-232.
51. Wolthers 2002, s. 46.
52. Andersen og Schmidt 2001, s. 37.
53. Sofie Rasmussen til Ledvogterskernes Afdelinger, dec. 1919, ABA, ks 55.
54. KAD til Johanne Jensen, 20/4 1921, ABA, ks 53.
55. Andersen og Schmidt 2001, s. 74-75, S. Rasmussen til Hovedbestyrelsens medlemmer (KAD), 16/2 1922, ABA, ks 55.
56. S. Rasmussen til Hovedbestyrelsens medlemmer (KAD), 16/2 1922, ABA, ks 55.
57. S. Rasmussen til Ledvogterskernes Afdelinger, 21/2 1922, ABA, ks 55.
58. KAD til Fr. Mariane Poulsen, 17/6 1921, ABA, ks 53.
59. KAD til Johanne Rasmussen, 7/9 1951, ABA, ks 54.
60. *KAD-medlemsblad*, nov. 1922, s. 83.
61. *KAD-medlemsblad*, jul. 1924, s. 24.
62. KAD til Fru Kristine Nielsen, 2/12 1922, ABA, ks 54.
63. Jensine Henriksen til Forretningsfører Fru A. Andersen, 24/8 1930, ABA, ks 55.
64. Ibid.
65. *KAD-medlemsblad*, okt. 1942, s. 64.
66. Sofie Rasmussen til Ledvogterskernes Afdelinger, dec. 1919, ABA, ks 55.
67. *KAD-medlemsblad*, feb. 1920, s. 54
68. KAD til Herr Distriktchef Wissenbach, 12/6 1925, ABA, ks 55.
69. De Danske Statsbaner, 3die Distrikt til KAD, 11/7 1925, ABA, ks 55.
70. KAD til Fru Johanne Jensen, 23/1 1923, ABA, ks 53.
71. KAD til Generaldirektoratet, 20/11 1924, ABA, ks 55.
72. De Danske Statsbaner 3die Distrikt til KAD, 5. jan. 1925, ABA, ks 55.
73. KAD til Generaldirektoratet, 20/11 1923; De Danske Statsbaner 1. Distrikt til KAD, 18/12 1922, ABA, ks 53.
74. Ministeriet for Offentlige Arbejder. Generaldirektoratet for Statsbanerne, maj 1947, ABA, ks 55.
75. Wolthers 2002, s. 43.
76. Christensen m.fl. 2007, s. 211.
77. Kolding 2015, s. 70.
78. KAD til Fru Johanne Jensen, 14/12 1929, ABA, ks 53.
79. De Danske Statsbaner. Generaldirektoratet til KAD, 22. nov. 1920, ABA, ks 55, De Danske Statsbaner. Generaldirektoratet til KAD, 18/10 1923, ABA, ks 53.
80. De Danske Statsbaner/Høgsgaard til KAD, 13/4 1926, ABA, ks 55.
81. Andersen og Schmidt 2001, s. 74, 76.
82. KAD til Fru Johanne Jensen, 6/4 1920, ABA, ks 53.
83. De Danske Statsbaner 3die Distrikt til KAD, 23/3 1925, ABA, ks 55.
84. KAD til Fru Martha Christensen, 9/2 1929, ABA, ks 55.
85. Andersen og Schmidt 2001, s. 142.
86. Ledvogterskernes afd., Medlemsprotokol 1960-1968, ABA, arkivnr. 1428, 1429, 1430.
87. "KAD Ledvogterskernes afdeling, afholdt generalforsamling og afslutning paa afdelingen søndag d. 28. januar", 28/1 1968, ABA arkivnr. 1428, 1429, 1430.
88. Ibid., NB: ifølge Andersen og Schmidt 2001 blev afdelingen nedlagt den 31/12 1969, Andersen og Schmidt 2001, s. 142.
89. Andersen og Schmidt 2001, s. 142.
90. Jensine Henriksen til Forretningsfører Fru A. Andersen, 24/8 1930, ABA, ks 55.
91. KAD til Generaldirektoratet, 4/8 1937, ABA, ks 53.
92. KAD til Fru Johanne Jensen, 19/8 1937, ABA, ks 53.
93. *KAD-medlemsblad*, okt. 1924, s. 35.
94. Wolthers 2002, s. 47.
95. Wolters 2002, s. 62, Christensen m.fl. 2007, s. 252.
96. KAD til De Samvirkende Fagforbund, 7. mar. 1953, ABA, ks 53.
97. KAD til Formand Fru Esther Poulsen, 3/2 1953; "Ved et fællesmøde dags dato i Arbejdsgiverfor-eningen", 25/3 1953, ABA, ks 53.
98. *KAD-medlemsblad*, jan. 1946, s. 19.
99. Sørensen 2012.

Summary

Historically the railway is an area where workplaces are dominated by men but this does not mean that female employees have been a rarity in railway history. Several women have been part of the workforce at both railway stations and administration offices and additionally numerous women formerly worked as level-crossing keepers. These women were hired to open and close the railway crossings, by which they performed an important and responsible job in society. But despite the great responsibility the pay was low, the workdays were long and the conditions were generally poor for the level-crossing keepers. In 1919 the female level-crossing keepers therefore organized themselves in the Woman Level-crossing Keepers' Union as a division under the Women's Labor Union in Denmark (KAD) which was exclusively for women, and these women thus inserted themselves in the struggle for professional recognition. But was it even possible for these women to change their terms? And why did they organize themselves separate from the men? This article examines the organization and association of the female level-crossing keepers as a division in KAD and discusses whether these women achieved professional recognition for their work. The study is primarily based on source material from the Workers' Movement's Library and Archives, in which the majority is from KAD's archive. This mainly consists of correspondence regarding the Woman Level-crossing keepers' Union, which has been sent to or from KAD. In addition articles and announcements from KAD's members' journals are used.

During this period, the struggle between men and women was a dominant theme in the general narrative concerning women in the labor market. Although female workers were not a rarity in the labor market fewer women than men joined trade unions. This was not because the women were not interested in better conditions but rather a result of the fact that the unions were dominated by men who did not always have the same interests as the women. Various experiments were therefore made with purely female organizations and in 1901 the Women's Labor Union in Denmark was established as a trade union for female members only. Until the 1950s, the

union's main objective was not only to ensure better conditions for the members but also to ensure their right to access to the labor market. This was among other things due to the trade union's position that the most optimal family situation was one where the man's work and pay was enough to provide for the family while the woman could stay at home. However this lack of right to work is not seen likewise in the case of the female level-crossing keepers since these women and their income were necessary for their husbands. This fact is made clear in the story about the organization of the woman level-crossing keepers, which came about through the initiative of male railway workers.

However it was not easy to organize these women, who because of their special workplaces were scattered around the country in each of their level-crossing keepers' houses. In addition the workdays were long and the pay was low which made it difficult for the union to attract and retain members. But despite the wavering support KAD managed to obtain both higher wages and better conditions for the female level-crossing keepers, and they became, among other things, trained not to work in their spare time. These female workers did thus achieve significantly better conditions under the banner of KAD.

With the automation of the railway crossings the story of the level-crossing keepers and their organization ended in 1968. Although this occupational grouping achieved better working conditions due to the trade union, it is debatable whether they achieved actual professional recognition from their employers. In a legal sense the union was a recognized negotiating partner of their employers but it is up for discussion whether the female level-crossing keepers and their work were actually taken seriously. Women and their rights in general were far from a matter of course in the labor market during this period which may help to explain the wavering recognition of the level-crossing keepers' responsible work efforts. However there is no doubt that KAD to a great extent recognized the work of these women and perhaps it was not necessarily the need of all female level-crossing keepers to seek this professional recognition.





Side 50-51:

DSB restauranternes menukort på bordene i

Jernbanerestauranten, Århus H, december 1976

(Foto: ukendt, Danmarks Jernbanemuseum).

Rejsens forbrug

- DSB's rolle inden for togservice, restaurations- og kioskområdet i 1970'erne-2000'erne

Af Pernille Holt Selch

"I mange år klarede man sig med "apostlenes heste", men udviklingen skred fremad til en fantast fandt på at bringe den romantiske dilligence på skinner og udskifte hestene med en prustende jernhest, der levede af kul og ild. Dengang som nu skulle tiden gå med noget under rejsen – og den værste sult skulle stilles. Man havde mellemadderne i det ternede snydeklæde, som mutter havde pakket hjemmefra. Der er sket noget siden dengang, men det var faktisk starten til den moderne service, der i dag er til stede i togene – TOGKIOSK og TRILLEBAR".¹⁾

Således stod der skrevet på bagsiden af en DSB togkiosk-brochure i 1970'erne. Det, at togrejsen er forbundet med behov, som har rødder helt tilbage til diligencen, er nok noget de færreste skænker en tanke, når de sætter tænderne i en sandwich i toget. De fleste vil dog bemærke det belejlige i, at der både før, under og efter togrejsen bliver stillet tilbud til rådighed i form af togservice samt stationskiosker og -restauranter. Stationsbygningerne havde gennem tiden været en stor del af rejsen som ventesale pga. togskift eller at man var kommet i god tid, hvorfor stationerne var indrettet med en restauration og kiosker, hvor man kunne købe chokolade, tobak og aviser.

I tiden op til 2. Verdenskrig var toget den transportform, som danskerne havde adgang til, når de skulle rejse. Stationskioskerne og -restauranternes eksistensgrundlag var dermed en naturlig selvfølge i kraft af, at jernbanen var danskernes foretrukne transport. En stigende konkurrence fra bil og fly udfordrede dog dette. DSB besluttede sig i lyset heraf for at samle sine mange hundrede kiosk- og restaurantforpagtere til én enkelt forpagter.²⁾ Indtil da havde stationsrestauranterne og -kioskerne været drevet af private. Derudover havde grossistvirksomheden Brødrene Jakobsen og Bladhandlerforbundet også været inde over administrationen af salget i kioskerne i forhold til spiselige varer, tobak og læsestof.³⁾

DSB restauranter blev således dannet den 1. april 1973 med Vagn Hansen i spidsen for restauranterne og pølse-

kioskerne vest for Storebælt, hvor man efterfølgende i henholdsvis 1974 og 1975 fik føjet restauranterne øst for Storebælt og restauranterne på Københavns Hovedbanegård til.⁴⁾ Det samme var tidligere sket for færgerestauranterne, da DSB i 1972 havde samlet restaurationsdriften under hovedforpagteren Poul Christiansen, den tidligere restauratør på Juelsminde-Kalundborg-overfarten.⁵⁾ I 1976 overtog DSB restauranter ligeledes DSB togservice.⁶⁾ Inden da havde man fra 1970 samarbejdet med Brødrene Jakobsen om salgsvognene, indtil DSB selv tog over i 1972.⁷⁾ I 1980 blev virksomheden omdøbt til DSB restauranter og kiosker, da man ligeledes overtog alle kioskerne.⁸⁾ Virksomheden blev drevet samlet frem til 1996, da togservice blev udbudt i licitation, og DSB valgte selskabet TogService Danmark.⁹⁾ RGN Danmark A/S stod bag TogService Danmark,¹⁰⁾ og firmaet havde som primært formål at varetage opgaver i forhold til catering- og restaurantbranchen på tog og skibe.¹¹⁾ Herefter overtog DSB selv resten og drev det i 2003 videre som Kort & Godt kiosker.¹²⁾

DSB's engagement i denne service og funktion forbundet med rejsen er interessant. For burde hovedopgaven ikke blot være at sørge for, at togene kører til tiden? Tograjsen bliver altså gjort til noget mere end blot transporten fra A til B, hvor både fortællingen om denne rejse og forbrug er på spil, som det fremgår af ovenstående udsagn fra brochuren. I denne artikel undersøges således, hvordan DSB udviklede sin opfattelse af egen rolle inden for togservice, restaurations- og kioskområdet i perioden 1970'erne-2000'erne, og på hvilken måde DSB forsøgte at kommunikere det til kunderne. Artiklen belyser de tiltag, der blev taget i 1970'erne i forhold til konkurrencen med andre transportformer frem til samarbejdet med 7-Eleven i 2010.

Der vil derfor først blive redegjort for togservice, kioskerne og restauranterne, hvorefter en løbende analyse af DSB's rolle og kommunikation i perioderne 1970'erne-1980'erne og 1990'erne-2000'erne vil finde sted. Afslutningsvis diskuteres DSB's rolle indenfor serviceområdet, bl.a. på baggrund af DSB's interne blad *Ud & Sælg* og kundebladene



Lidt historie.

At rejse er en sag for sig - det har alle dage været noget spændende. I mange år klarede man sig med "apostlenes heste", men udviklingen skred fremad til en fantast fandt på at bringe den romantiske diligence på skinner og udskifte hestene med en prustende jernhest, der levede af kul og ild.



Dengang som nu skulle tiden gå med noget under rejsen - og den værste sult skulle stilles. Man havde mellemmåderne i det ternede snydeklaede, som mutter havde pakket hjemmefra. Der er sket noget siden dengang, men det var faktisk starten til den moderne service, der i dag er til stede i togene - TOGKIOSK og TRILLEBAR.

Udvalget er stort og betjeningen venlig og smilende med de søde togstewardesser, kig Dem omkring og prøv at tænke tilbage på "gamle dage" - der er sket nogle ting - ikke sandt!



Populær mad til rimelige priser . . . så kig ind til DSB restauranter. Vi er kendte



for vor gode mad serveret i hyggelige omgivelser - og altid til rimelig pris. Nyd også velsmagende vin til maden - hos DSB restauranter kan De købe den til købmændspris. Prøv selv DSB restauranter gode mad næste gang. De stiger af toget - eller når De får lyst til lidt ekstra godt.

DSB restauranter

... altid i nærheden

Kupé og Ud & Se samt forpagteren DSB restauranter og kiosker A/S medarbejderblade *Sporenstregs* og *På plakaten* samt jubilæumsbogen *25 år på banen*. Derudover vil en række avisudklip, brochurer og menuer fra togservice, og presse- og nyhedsmeddelelser fra DSB's egen hjemmeside blive inddraget.

Kiosker, restauranter og togservice i 1970'erne-1980'erne DSB's rolle

DSB begyndte i 1970'erne at udvikle et nyt designprogram og samlet rejsekoncept med serviceydelser inkluderet. Udgangspunktet var, at kunderne skulle betjenes som rejsende mennesker frem for blot genstande, der skulle transporteres. At rejse var en aktiv handling, som var forbundet med nogle fornødenheder. Derfor kunne togrejsen deles op i en kerneydelse og en periferiydelse. Førstnævnte dækkede over transporten fra A til B, og periferiydelsen indebar serviceydelser både før, under og efter selve rejsen.¹³⁾

Nytænkningen gjaldt for alle forretninger, restauranter og aktiviteter på banegårdene, da målet var at skabe rare steder, som kunne bidrage til øget rejselyst. Restauranterne havde f.eks. udviklet sig til værtshusmiljøer, som de rejsende ikke

havde lyst til at benytte. Man fravalgte i værste fald DSB pga. dem.¹⁴⁾ Udgangspunktet for DSB's rolle inden for serviceydelser var altså at gøre det attraktivt at være togrejsende.

Med en gennemgribende renovering af jernbanerestauranterne forsøgte man at bevæge sig væk fra stemningen af ventesal og i stedet at få oparbejdet et genkendeligt varemærke bestående af uniformer, opdækning samt farverne orange og brun. DSB restauranter var for alvor blevet Danmarks største restaurationskæde.¹⁵⁾ Dette kædefænomen var ikke enestående, da det for 1970'erne var en tendens, at forretningskæder erstattede små butikker.¹⁶⁾ Det er dog bemærkelsesværdigt, at DSB stod bag netop den største kæde. I 1975 skønnede man, at blot 30 % af kunderne hos DSB restauranter var rejsende, og de resterende var lokale fra byerne rundt om stationerne.¹⁷⁾ Overvægten af publikum, som benyttede restauranterne var stadig ikke rejsende. Direktør Vagn Hansen udtalte dog, at "meningen med omlægningen af landrestauranterne har været både at tilbyde en bedre service til de togrejsende, som har brug for at gæste en restaurant under rejsen, og også byer, hvor vi har hjemme. Det duede ølstuerne ikke til (...)"¹⁸⁾ Ifølge direktøren for DSB restauranter var DSB's service altså ikke kun forbeholdt de rejsende.

*For- og bagside af brochuren:
Tiden flyver afsted med
lækkerier fra DSB togkiosk
(Danmarks Jernbanemuseum).*

Det falder i tråd med de målsætninger, som DSB senere satte i 1977 for alle sine service- og forretningsaktiviteter, der omfattede kiosker, restauranter, minibarer, cafeterier og togservice. Formålet var således:

"at yde passagerer på DSBs områder, i DSBs tog og på DSBs færger en god og attraktiv service, at forstærke DSB stationernes rolle som samfundsbetonede centre i de områder, hvor de er placeret og derved også tiltrække kunder, som ikke i øjeblikket optræder som passagerer, at medvirke til at give DSB et godt udadvendt image som en kvalitetsbetonet servicevirksomhed (...)".¹⁹⁾

DSB gav her udtryk for, at opfattelsen af sin rolle som servicevirksomhed var at yde passagerne en attraktiv service men også at betjene kunder, som ikke var passagerer. Serviceaktiviteterne var altså afgørende for at skabe et godt billede af DSB som helhed. I 1978 var målsætningerne blevet revideret. Man arbejdede således ud fra at opfylde rejsefor nødenheder for passagerer både på stationer og i tog, hvilket blev beskrevet som en del af passagerbefordringen.²⁰⁾ DSB betragtede dermed sin kerneydelse transport og service som uløseligt forbundet.



DSB kvikbar og DSB butik, Hjørring Station 1978 (foto: ukendt, Danmarks Jernbanemuseum).

Det interessante er i hvilket omfang DSB opfattede, at disse serviceydelser kunne række. Gennem den danske presses flittige dækning af DSB's forskellige initiativer synes det, at kun forestillingsevnen satte grænserne. I 1977 kunne man bl.a. læse, at DSB havde planer om supermarkeder på stationerne, hermed ville de togrejsende få handlemuligheder frem til kl. 24.²¹⁾ Det faldt ikke i god jord hos købmændene. Budskabet lød således, at DSB skulle holde sig fra købmandsbranchen og i stedet passe sine tog.²²⁾ Det er tydeligt, at der ikke var overensstemmelse mellem DSB's og modpartens opfattelse af DSB's rolle.

Efter en videre pressedækning af DSB's serviceinitiativer, ser det ud til, at der i 1980'erne fandt et skifte sted. DSB-

ledelsen opfordrede i 1981 DSB restauranter til at bremse fremstød, som kunne ses som direkte konkurrence til virksomheder, der ikke lå tæt på stationerne.²³⁾ I 1982 bekræftede generaldirektør Ole Andresen ligeledes, at DSB restauranter og cafeterier var til for de rejsende, og at man ville se på en løsning, der kunne få togudkald tilbage i restauranterne. Disse var tidligere blevet frabedt af Vagn Hansen, da de forstyrrede madroen.²⁴⁾ I 1984 blev der for så vidt sat et punktum for, om DSB var kommet ud på et sidespor i forhold til sin servicerolle. Daværende trafikminister Arne Melchior klargjorde, at DSB kun skulle beskæftige sig med ting direkte forbundet med rejser. Det bevirkede, at DSB måtte afvikle sin catering ud af huset samt udleje sine IC-supermarkeder



Førstepræsident af 18 DSB-restauranter, ministerier og politiskolier — i alt 62 salgsteder — direktør Vagn Hansen lyder på tegneblok af tjener Sv. Aage Eriksen. Symbolet på kaffet og opførelsen er spisebordskæde og 'varermærke'. (Foto: Morten Langkilde)

DSB afskaffer teposerne i dag

Alle restauranterne skal have nyt ansigt

Teposerne afskaffes fra i dag på DSB's landrestauranter rundt i landet. Teen koster stadig det samme, 2,75 for en kop og 4,50-5,50 for en kande. I stedet for at sidde og 'dyppe' får gæsterne i fremtiden bragt en holder med fire slags te, og så kan de selv blande som de lyster.

Det er en lille ting, men samtidig et symbol på nykæbelsens indførelse i jernbanerestauranterne. I dag præsenteres nye design, bruntede dug, strange farver og symbolet Xov og Gaffel i sort på orange bund overalt udenfor og på menukort, bordskylter og smørrebrødsedler.

I dag åbner samtidig nye moderniserede restauranter i Hillerød, Odense, Slagelse, Roskilde, Hørsens og Køge. Arhus lader vente lidt på sig.

Derfor hele stationsbygningen skal bygges om.

Tjenerne og inspektorerne træder også fra i dag frem i nye uniformer, inspireret af DSB's nye uniformer, men i sort, som er blevet restauranterne, ministerierne og politiskolierne nye farve.

Direktør Vagn Hansen er forpagter af alle 62 salgsteder, og han overtager også i august restauranten på Hovedbanegården i København, som nu drives af Fæden Bladen, som formentlig skal til Wivek, herne om Hørnet.

Med disse nykæbelses ændrer Danmarks største restaurations-kæde ansigt udadtil. Det er meningen, at præget af 'venten' skal fjernes af borden, men ikke af madstederne skal være kulturelle højbede. Der skal serveres god, dansk mad. Men den lokale restauranter har lov til at sammensætte sin personlige menu og priserne. Således er Østerport Station i København og Sundgården i Helsingør madsteder, som får lov at beholde deres egen 'identitet'.

Men «Hvordan skal opbejlingens, farverne og uniformerne være 'varermærke'»

Personlig ansvarlig

Vagn Hansen er personlig ansvarlig for, at DSB-restauranterne på landjorden fungerer. Han var tjener i to måneder, bordservicant på Krydsen Perle i Sønderborg og siden inspektør og overinspektør på Storebæltsforbindelsen restauranter i Korsø. Næst var han chef for Hotel Prinsesse og Messe- og Kongreshallernes restauranter i Herning. Der opbyggede han Princess Catering. Nu er han chef for ca. 300 hollandsstatte og ialt 500, når de deltidssatte indles med. Omsetningen er ca. 48 mill. kr. årligt.

Som led i moderniseringen af DSB-restauranter har det været nødvendigt at sige farvel til al ud af ti af restauranterne. De opfyldte ikke kravene til de nye mål, DSB og inspektoren har sat sig. ego.



SPECIALITETER:	
Kaffebakke Kaffe eller the med smør, varesortert	3,25
<i>Reservat: Kaffe eller the pr. kop 1,25 - Varesortert 1,50</i>	
Pølsebakke 2 pølser, brød, 1 glas æggesauce 1 glas søvsop, 1 glas forfrisknings, 1 glas ristede kugler	3,75
<i>Reservat: 1 pølse 1,25, brød 0,25, 1 glas ristede kugler 0,25</i>	
"Klemmekasse" Kaffe 1 stk. rugbrød med søvsop 1 stk. rugbrød med smør 1 stk. ristede kugler 1 glas æggesauce 1 glas ristede kugler Kaffe, søvsop og 1 stk. søvsopssauce	7,00
Håndmad 1 stk. rugbrød med smør eller søvsop	2,00
	
DRIKKEVARER	
Vine	
1/2 l. Rødvin La. Sancerre	9,75 pr. st. 5,40
1/2 l. Rødvin Sancerre	9,75 pr. st. 5,40
1/2 l. Rødvin Sancerre	9,75 pr. st. 5,40
1/2 l. Rødvin Sancerre	9,75 pr. st. 5,40
1/2 l. Rødvin Sancerre	9,75 pr. st. 5,40
Spirituosa i miniflasker	
Rødvin 5 cl.	7,25 pr. st. 1,40
Blåvin 5 cl.	7,25 pr. st. 1,40
Chateau d'Artois 5 cl.	11,00 pr. st. 2,20
Whisky Long John 4,2 cl.	11,00 pr. st. 2,20
Brønvin 5 cl.	10,00 pr. st. 2,00
Øl og vand	
Pilsener 0,5 l.	0,75
Apfelsider 0,5 l.	0,75
Iskold 0,5 l.	0,75
Iskold 0,5 l.	0,75
Iskold 0,5 l.	0,75
Iskold 0,5 l.	0,75
Tobaksvarer	
10 stk. Prins	1,25
10 stk. Drott	1,25
10 stk. Konge	1,25
10 stk. Admiret	1,25
10 stk. Hvidt	1,25
10 stk. Rødt	1,25
10 stk. Mørkt	1,25
10 stk. Hvidt	1,25
10 stk. Rødt	1,25
10 stk. Mørkt	1,25

og Hotel Astoria.²⁵⁾ Hotellet havde til huse i Astoria-bygningen, som blev opført i forlængelse af Banegårdspladsen udenfor Københavns Hovedbanegård i 1935, og var privat drevet men med henblik på DSB's overtagelse 50 år senere. Klimaet på Christiansborg i 1985 talte dog ikke for en hotel-drift varetaget af DSB.²⁶⁾ Man havde gæbt over mere end godt var.

Kommunikationen af DSB's rolle

1970'erne-1980'erne var altså en tid, hvor DSB virkelig lagde sig i selen for at yde en god service, men samtidig også at skabe et ensartet image. Service blev betragtet som en vigtig del af togrejsen samt afgørende for DSB som virksomhed. Det er derfor interessant at undersøge, på hvilken måde DSB forsøgte at kommunikere det videre til sine kunder.

Brochurer fra togservice

Som togstewardesse skulle man varetage mange forskellige opgaver, der spændte fra alt fra kaffebrygning og klargøring af vogne til uddeling af brochurer, så passagerne kunne se, hvad de kunne købe.²⁷⁾ I følgende afsnit vil en undersøgelse af en række togservice brochurer belyse, hvordan servicerollen blev kommunikeret videre til kunden i salgssituationen, som brochuren netop er en del af.

Brochurerne fra perioden 1970-1974 fremstår mere enkle i deres udtryk, trods forskellige formater, idet de primært fungerede som oversigts- og prislister. Det ses i Brødrene Jakobsens brochure, hvor forskellige bokse var inddelt i kategorier med specifikationer og priser.²⁸⁾ Det gjorde det overskueligt for kunden at orientere sig i udvalget. I 1974 'skete der lidt mere', da DSB togservice havde forsynet brochurerne med flere billeder af stewardesse, varesortiment, reklamer og en lille velkomst. DSB håbede, at kunden ville

værdsætte stewardessens personlige service.²⁹⁾ Brødrene Jakobsen havde ligeledes tidligere i deres brochurer givet udtryk for, at stewardessen gjorde sit bedste for at yde den størst mulige service.³⁰⁾ Det centrale er altså stewardessen, varerne og passagererne.

I 1975-1976 slog det ikke længere til, at togstewardessen ydede den bedst mulige service. Man gik over til et mere kvadratisk format, hvor farverne var holdt i sort og hvid med et orange kniv-og-gaffel-symbol, som var i tråd med designlinjen. På forsiden blev man budt velkommen af et stort billede af togkioskens smilende stewardesse, som betjener en kunde. En lille tekst fortæller ligeledes, at "Deres værtinde, stewardessen i togkiosken glæder sig til at betjene Dem...".³¹⁾ Stewardessen skulle nu ikke blot agere som stewardesse men også som værtinde. Inden i brochuren var der i bunden en tegning af et rødt DSB tog, som bevægede sig gennem et landskab. Ovenover en af vognene udgik en taleboble, hvori billeder af varesortimentet samt priser fremgik.³²⁾ Man får således en oplevelse af at blive betjent gennem papiret. Det forstærkedes af udformningen af varekategorierne, f.eks. "Herligt friskbrygget kaffe med lidt lækkert til..."³³⁾ og "Noget at læse i...?"³⁴⁾, hvor man nærmest kan forestille sig stewardessens stemme.

Denne spørgende facon beholdt man i brochurerne i 1977-1978, hvor man dog ikke længere opererede med stewardessen som værtinde på forsiden, men derimod henviste til den funktion, servicen skabte for kunden som f.eks., at "Rejsen bliver kortere med lækkerier fra DSB togservice".³⁵⁾ Man gjorde ligeledes formatet smallere og tilføjede flere sider, hvor der var begyndt at figurere mere DSB relateret stof. På bagsiden kunne man således læse et lille historisk indslag om udviklingen i DSB's uniformer og se en annonce for DSB restauranter, til når man steg af toget eller fik lyst til noget godt.³⁶⁾ Ved DSB restauranternes overtagelse af tog-



Besøg Togkiosken, oktober 1975, forside og midterside (Danmarks Jernbanemuseum).



Forside af brochure: Rejsen bliver kortere med lækkerier fra DSB togservice, maj 1978 (Danmarks Jernbanemuseum).



Midtersider i brochuren: DSB togservice, o. 1980, (Danmarks Jernbanemuseum).

servicen blev der altså i brochurerne også givet plads til andre dele af virksomheden, som kunne servicere passageren udover på selve togrejsen.

I perioden fra begyndelsen af 1980'erne frem til 1982, da man valgte at integrere brochurerne som en del af *Ud & Se*,³⁷⁾ begyndte man for alvor at fortælle om virksomheden. Passageren fik derfor mulighed for at læse om alt fra DSB restauranter og DSB kvikbar til forretningerne på Hovedbanegården, hvor teksterne var gavmildt forsynet med billeder, så man kunne få syn for sagen.³⁸⁾ I en brochure skrev man eksplicit, at man helst gerne ville fortælle om sig selv, men at man også kunne finde andet indhold som f.eks. krydsord og selvfølgelig en prisliste.³⁹⁾ På daværende tidspunkt havde man altså opfattelsen af, at passageren ikke kun havde behov for en prisliste, men også underholdning. Denne vægtning kom især til udtryk ved, at kun fire af de ca. 20 sider direkte vedrørte varesortimentet hos togservice.⁴⁰⁾ Man lagde samtidig ikke skjul på, at formålet med beskrivelserne var at give kunderne lyst til at besøge nogle af deres andre forretninger.⁴¹⁾ Nøgleordene fra brochurerne er, at det skulle være nemt, hurtigt, hyggeligt og behageligt at benytte sig af togservicen, som blev udført af de søde og dygtige stewardesser.⁴²⁾ Det er foreneligt med direktør for DSB togservice, Ole Valets, udtalelse om, at opgaven var at hygge om kunderne i togene.⁴³⁾

Togservicen førte et varierende udbud af bl.a. kaffe og kage, lette retter og underholdning. Dette vareudvalg må siges at være noget traditionelt, men ganske tidstypisk. For selvom 1970'erne var præget af bl.a. miljøaktivistiske idealer, så steg den gennemsnitlige danske families forbrug gennem årtiet trods krise og arbejdsløshed.⁴⁴⁾ Måden man typisk havde valgt at afbilde varerne på, var ved at sætte mange sammen på en gang, nærmest en vareoverflod. Det illustreres meget godt ved midtersiden i en af brochurerne fra start 1980'erne, hvor begge sider udelukkende bestod af varer, som lå side om side, kun akkompagneret af en lille tekst om, at H. C. Andersen sagde 'At rejse er at leve', og det ville DSB togservice leve op til.⁴⁵⁾ At leve er altså at forbruge.



Kupé

I perioden 1977-1979 udgav DSB kundebladet *Kupé*. I bladets første nummer skrev generaldirektør Povl Hjelt en leder, hvor han kom ind på, hvilken funktion *Kupé* skulle have. Hjelt beskrev, at når der skete tekniske fremskridt, så skulle det ske tilsvarende inden for betjeningsformen og rejsemiljøet. Bladet skulle netop være medvirkende til at gøre rejsen behageligere. Man arbejdede nemlig ud fra devisen, at folk skulle være glade for at benytte DSB og ikke blot være tjent med dem.⁴⁶⁾

Alt indholdet i *Kupé* er relateret til DSB og tog, hvor der overvejende formidles enten med en positiv vinkel eller på en måde, der kan karakteriseres som en legitimering eller et forsvar. Den positive vinkel ses f.eks. i en artikel, hvor man fik en tilfreds togstewardesse til at fortælle om sit arbejde.⁴⁷⁾ Det mere forsvarsberedte kan ses i artiklen vedrørende DSB's cateringaktiviteter, hvor man bl.a. fremførte sine målsætninger for forretnings- og serviceaktiviteterne og redegjorde for, hvordan tingene virkelig hang sammen i forhold til forpagtning m.m., som rundedes af med en parallel til et mere afslappet forhold til statselskaber i nabolandene. Artiklen er ligeledes forsynet med diagrammer over ledelsesstrukturen og cateringens markedsandele.⁴⁸⁾ Indholdet er derfor i den lidt tunge ende, som krævede en speciel interesse i DSB og tog.

Ud & Se

I 1980 lancerede DSB det første nr. af *Ud & Se*, som erstattede *Kupé*. Povl Hjelt skrev igen en leder, hvor han kom ind på, at de fleste passagerer gerne ville have underholdning på rejsen. Målet for *Ud & Se* var derfor at være et underholdende blad med et bredt emnevalg, men stadig med stof om DSB. Hjelt kom i denne leder med samme argumentation om, at bladet var en del af den konstante forbedring af DSB's service og rejsemiljø. Det begrundedes denne gang ud fra DSB's idegrundlag om, at man ville fastholde de nuværende passagerer, men også gøre det attraktivt for nye kunder.⁴⁹⁾ DSB gik altså i en ny retning, for at kunne nå ud til sine kunder.



Stewardesse på bagsiden af *Ud & Se* nr. 15 - okt./nov. 1982 s. 32 (Danmarks Jernbanemuseum).

I perioden 1980-1982 var der ikke så meget omtale af DSB restauranternes forskellige virksomhedsdele i *Ud & Se*. DSB restauranter blev dog nævnt i forbindelse med 'DSB ferie i Danmark', hvor man opfordredes til at besøge disse gode madsteder under ferierejsen, eller når man fik lyst til noget godt. Det er suppleret med et sidestort Danmarkskort, hvor man med kniv-og-gaffel-symbolerne nemt kunne finde restauranterne.⁵⁰⁾ Man forsøgte altså stadig at appellere til kunden, uanset om de var rejsende eller ej. I 1982 bød man i *Ud & Se* velkommen til DSB-familiemedlemmerne DSB færgerestauranter, DSB restauranter og kiosker og TransMedia, der bl.a. solgte reklamer og administrerede skilte i togene og på stationerne, som fremover skulle bidrage til bladet. Formålet var, at bladet skulle fungere som læsestof til togrejsen, men også være et serviceblad. DSB restauranter og kiosker fik derfor egne sider til sine servicetilbud før, under og efter rejsen. Information fra togservices brochurer forventedes således inkorporeret fra oktober samme år.⁵¹⁾

Fra efteråret kunne passagerne slå op på en fast DSB togservice-side midt i bladet. Her blev man budt velkommen af en smilende togstewardesse i fuld figur, som med en hånd gestikulerede ud mod billedet af en togkiosk, der var sat ind bag hende. På siderne var et udpluk af kioskens varer afbilledet sammen med priser og små tekster.⁵²⁾ Kunden fik ikke længere en oversigt over hele varesortimentet, men blev derimod præsenteret for månedens tilbud, som skulle vække lysten til at besøge togkiosken. Man havde dog holdt fast i, at DSB togservices opgave var at hygge om passagerne samt at levere den gode personlige service. Det fremgår af bladets bagside, hvor samme smilende stewardesse ses flankeret af et godt tilbud samt teksten "På midtersiderne kan De læse mere om hvad togstewardessen kan tilbyde i togkiosken".⁵³⁾ Kombinationen af billedet og togstewardessen som afsender skabte her en form for illusion af personlig betjening og tilstedeværelse. Fordeelingen var således, at midtersiderne var forbeholdt togservice, og så deltes de andre dele af virksomheden typisk om

bagsiden. Det kunne f.eks. være IC-marked, som i nr. 17 tilbød rejseservice i form af et døgn-supermarked på banegården.⁵⁴⁾

Efter overtagelsen af kioskerne i 1980 havde man arbejdet på et nyt designprogram for hele virksomheden. Således blev den karakteristiske orange farve erstattet af røde og hvide striber i 1983.⁵⁵⁾ Det nye designs premiere i *Ud & Se* nr. 22 indvarslede en efterfølgende anvendelse af forskellige typer af layout og virkemidler.⁵⁶⁾ Det var for 1980'erne kendetegnende, at der trods krise og økonomisk knaphed kom et større fokus på friske påfund i reklamerne samt en øget bevidsthed om at ramme sine målgrupper.⁵⁷⁾ Det afspejles her i kommunikationen af serviceområdet med en mere kreativ og legende tilgang. Samtidig fik DSB togservice overvejende pladsen i *Ud & Se*, og man gik over til et nærmest menukort-lignende design i 1985.⁵⁸⁾ Man var altså ved at bevæge sig væk fra stewardessen som garant for den gode service.

Kiosker, restauranter og togservice i 1990'erne-2000'erne

DSB's rolle

I en leder i medarbejderbladet *Sporenstreg*s fra 1993 gav direktør for DSB restauranter og kiosker Vagn Hansen udtryk for, at passageren var i centrum i det kommende års markedsføring. Det skulle være klart, at man kunne tilbyde kvalitet og service både før, under og efter rejsen, og dermed få flere til at handle hos dem.⁵⁹⁾ Det fremgår ligeledes af årsberetningen 1994, at virksomhedens målsætning var "(...) at give de rejsende, og andre med ærinde på stationer og banegårde, serviceydelser af høj kvalitet".⁶⁰⁾ Fokus var altså angiveligt på de rejsende, selvom formuleringen 'andre med ærinde' lægger op til løs fortolkning. Men at målsætningen var sat således, vækker ikke forundring. En kundetilfredshedsundersøgelse fra 1995 klargjorde, at størstedelen af de handlende kunder var på stationerne på grund af noget rejserelateret, mens 20 % af kunderne kom af andre år-



Bagsiden med menukort og nyt designprogram, *Ud & Se*, nr. 4, august-september 1985 s. 39.

sager end transport.⁶¹⁾ Publikum, der benyttede stationens serviceydelser, var altså skiftet til overvejende at være rejsende. DSB restauranter og kiosker havde dog ikke sluppet ambitionen om også at servicere de lokale.

I 1997 lavede man et samarbejde med DSB om otte billetkiosker, hvor der både blev solgt billetter og kioskvarer.⁶²⁾ Det var derfor ikke overraskende, at DSB's overtagelse af DSB restauranter og kiosker A/S i 2002 blev begrundet ud fra et ønske om muligheden for at kunne integrere sine øvrige aktiviteter yderligere, som man eksempelvis havde gjort med billetkioskerne.⁶³⁾ Fra den nye administrerende direktør Klaus Lorenzen lød det, at "DSB restauranter og kiosker skal udvikles og styrkes forretningsmæssigt så servicen til DSB's passagerer udbygges og resultaterne forbedres".⁶⁴⁾ DSB var altså interesseret i at stramme op og målrette de udbudte serviceydelser – både til fordel for kunderne, passagererne, men også bundlinjen.

I 2003 arbejdede DSB således ud fra et kundeløfte, som gik på, "(...) at butikkerne på DSB's stationer skal være en væsentlig del af en god rejseoplevelse ved at være "lige til", have "højt serviceniveau" og levere det som passagerne har brug for "før, under og efter rejsen".⁶⁵⁾ Man skulle altså være til for passagererne. Derfor blev varegrupper som f.eks. nødkøbsvarer fjernet fra kioskeres sortiment, altså varer som

forhandlede i dagligvareforretninger og typisk ikke var kioskarer, men som kunne tilbydes som en nødløsning til kunder i nærområdet efter dagligvareforretningernes åbningstid.⁶⁶⁾ Ved DSB's overtagelse blev der hermed taget mindre hensyn til stationernes lokalområder.

Denne forståelse af, at serviceudbuddene skulle rumme flere dimensioner, herskede ligeledes ved DSB's overtagelse af togservicen den 1. januar 2004. Her udtalte salgsdirektør i DSB Bjørn Wahlsten, at "aftalen giver DSB mulighed for at

give kunderne en service på en del strækninger, hvor det ikke hidtil har været muligt af økonomiske årsager. Desuden vil kunderne kunne få en bredere service af en DSB-medarbejder, der både kan give informationer og servere kaffe".⁶⁷⁾ Ligesom hos kioskerne skulle togpersonalet varetage flere funktioner, hvor nogle var direkte relateret til DSB. DSB ønskede at prioritere servicen til sine rejsende kunder, men dette dog på mest effektive vis. Det kom også til udtryk ved beslutningen om at sætte restauranterne Spisehjørnet,



Kort & Godt butik, Flintholm Station, 28/5 2009 (foto: Kurt Jeppesen, Danmarks Jernbanemuseum).

DSB Bistro og Fast food caféen på Københavns Hovedbanegård til salg og lukke minibarer og caféer rundt om på stationerne ved udgangen af 2004. Afsættet blev taget i DSB's kundeløfte og strategien bag billetbutikskonceptet Kort & Godt, hvor man ikke udelukkede restaurationsvirksomhed på banegården, det var bare ikke DSB, der skulle stå for det længere.⁶⁸⁾

I 2010 kunne DSB dog meddele, at man netop havde skrevet under på et samarbejde med Reitan Servicehandel, som stod bag 7-Eleven i Skandinavien. Reitans investering i omdannelsen af Kort & Godt-butikkerne til ditto 7-Eleven, var en tiltrængt løsning på butikkernes dårlige økonomi. I DSB's optik var samarbejdet en styrke, der ville gavne både kunderne og miljøet, idet man mere attraktivt kunne få flere til at tage toget.⁶⁹⁾ Således overdrog DSB sit ansvar på serviceområdet til fordel for en franchiseaftale i erkendelsen af, at nye kræfter måtte til for fortsat at kunne drive en attraktiv transportvirksomhed.

Kommunikationen af DSB's rolle

1990'erne-2000'erne var en periode præget af en vis omskiftelighed i ejerskabet af servicetilbuddene i togene og på stationerne. Der var et stort fokus på optimering samt det forretningsmæssige, hvorfor målgruppen blev snævret ind til at være DSB's passagerer før, under og efter rejsen. Det er derfor interessant at se nærmere på, om det fik et udfald i DSB's kommunikation i forhold til serviceområdet.

Menuer fra togservice

Togservicen var i sit udleverede materiale gået væk fra brochureformatet og gjorde i stedet overvejende brug af menukort. Det ses i DSB togservices *IC menu september 1990*, hvor passagererne bl.a. kunne få fingrene i en IC3-anretning bestående af frikadeller med tilbehør.⁷⁰⁾ Tekster om DSB restauranter og kioskers forskellige virksomhedsdele havde her vejet pladsen for rene prisoversigter. Det er dog bemærkelsesværdigt, at der var forskellige referencer til selve jernbanemateriellet. Den 13. januar 1990 blev det



DSB togservice, trillevogn 1996

(foto: ukendt (Danmarks Jernbanemuseum)).

første IC3-tog sat på skinnerne, hvilket betød en øgning af passagerer og dermed også større krav til samt muligheder for servicen.⁷¹⁾ Tilknytningen til DSB's nye materiel blev altså aktivt anvendt i salget.

I 1998 lancerede DSB et opdateret designprogram, som skulle markere DSB som værende en forretningsdrevet virksomhed med togtransport som kerneområde. Resultatet blev et nyt logo samt farverne blå og rød.⁷²⁾ Tilknytningen til DSB markerede TogService Danmark ved at videreføre de blå og røde farver i deres layout. Samtidig kunne man fra og med menuen marts 2002 købe en Harry Box til sine børn. Denne bestod bl.a. af en pølse med brød, juicebrik, slik og Harry figur.⁷³⁾ Man benyttede sig bevidst af elementer, som var kendetegnende for DSB, herunder dukken Harry, der var kendt fra DSB's tv-reklamer.⁷⁴⁾

Brugen af Harry på produkterne blev for alvor intensiveret ved DSB's overtagelse af togservicen. Hermed kunne kunderne fremover slukke tørsten i Harrys kildevand eller lade sig friste af en Harry-kuglepen eller Harry-spillekort.⁷⁵⁾ At sælge merchandise havde flere stjerner som f.eks. Spice Girls i løbet af 1990'erne især benyttet sig af. Således førte succesen hos fansene til salg af alt fra kopper til dukker.⁷⁶⁾ Der var ikke nogen tvivl om, at man hos DSB betragtede

Magiske uger

Et sving med tryllestaven – og der var tilbud!

2 stk. **20,-** Spar 3,90

Ritter Sport
MARZIPAN

Fremtryller smil uden hokus pokus

1 Luket **59,95**

Vi har lige tryllet 35,- kr. af prisen...

250 g **59,95** Spar 35,-

Tilbudene gælder fra d. 9.10

K

DSB kiosk

Magiske uger

Tryller sulten væk...

Dane Mex. Lugelet **25,-**

Pludselig er du helt forvandlet...

coffee to go

KARAT

Kaffe og donut **20,-**

DSB café
DSB minibar

Magiske uger kampagne,
Ud & Se, oktober 2002, s. 20-21.

Harry som en stjerne, som ovenikøbet var populær blandt kunderne. Så selvfølgelig lå det i kortene, at Harry gerne skulle generere et mersalg.⁷⁷⁾ Det tyder på, at Harry levede op til sin stjernestatus, da der i 2002 blev solgt 50.000 Harry relaterede produkter. Dog kom især Harry Boxen under beskyldning hovedsageligt pga. den underlødige næringsværdi af indholdet i boksen henvendt til børn.⁷⁸⁾ Menukortenes funktion understreger hermed denne forretningsmæssige tilgang, hvor det handlede om at sælge varer, hvorfor alt overflødigt indhold var skåret fra. Man kan dog sætte spørgsmålstegn ved, i hvor høj grad en Harry bamse opfyldte et stort behov hos den rejsende.

Ud & Se

I løbet af 1990'erne gik man så småt væk fra de faste sider for DSB restauranter og kiosker, som i 1980'erne var blevet indført i *Ud & Se*.⁷⁹⁾ Som tidligere nævnt havde tanken med siderne været, at *Ud & Se* skulle fungere som et serviceblad for passagererne. Denne funktion forsvandt selvsagt med den nu mere sporadiske eksponering af servicetilbudene. Der forekom altså nogle ændringer i den måde, man anvendte *Ud & Se* til sin kommunikation til kunderne, som vil forsøges belyst i de følgende afsnit.

Oplevelser i kampagneform

Ved årtusindskiftet kunne man atter regelmæssigt finde DSB restauranter og kiosker i *Ud & Se*. Dette dog i den nye form af to annoncestriber, som indrammede en af bladets øvrige artikler. Man havde ligesom TogService Danmark valgt at lade DSB's nye farver være gennemgående. Således kunne man i januar 2000 udgaven af *Ud & Se* første gang se annoncerne med blå bundfarve og de røde karakteristiske striber. Annoncerne bestod af produktbilleder af f.eks. en sandwich samt dertilhørende tekst og pris.⁸⁰⁾ Det noget smalle format tillod kun det allermest nødvendige, hvormed salget af varer fremstod som det primære fokus.

Det, at DSB restauranter og kiosker A/S begyndte at kommunikere på denne måde i *Ud & Se*, kan forklares ud fra, at



DSB 1, Ud & Se, Maj 2004, s. 4-5.

man i tiden inden havde foretaget nye markedsførings- og salgstiltag. Det understreges især af udgivelsen af det nye blad *På plakaten* i marts 2000. Bladet var henvendt til virksomhedens salgsmedarbejdere og gav informationer om kampagner samt råd om salg og service.⁸¹⁾ For hele tiden at fange kundernes interesse producerede man adskillige kampagner i løbet af året, og i 1998 lancerede man første gang megakampagnen, som bestod af et overordnet tema, en historie samt en kundekonkurrence.⁸²⁾ Denne måde at bygge kampagner op på var tidstypisk for 1990'erne, hvor bl.a. slikproducenten Haribo anvendte et rum-tema, som markedsførte diverse vingummier og lakridser som 'Star Ships' og 'Power Kings', der lige var landet på jorden efter en tur i rummet. Ligeledes blev der i reklamer for Daim gjort brug af kendte skuespillere fra X-Files og en konkurrence i forsøget på at afsætte sine produkter.⁸³⁾ Der var altså behov for noget ekstra.

I *På plakaten* nr. 5, 2002, lød det fra kommunikationsdirektør Ole Amby, at "(...) kunderne vil have oplevelser i selve købsituationen. Vores kampagne giver magiske oplevelser".⁸⁴⁾ Det ekstra blev defineret som oplevelser. Så i oktober 2002 fik *Ud & Ses* læsere tilbud om at få tryllet sulten væk med en burger eller blive forvandlet af en kop kaffe under Ma-

giske uger. Alt dette i et fortryllende selskab af høje hatte og funkende tryllestøv.⁸⁵⁾ Det var på oplevelserne og kvaliteten, man kunne udmærke sig i konkurrencen med detailhandlen, men Amby lagde ikke skjul på, at målet var nået "(...) så længe der ryger fire chokoladebarer eller en donut med i købet".⁸⁶⁾ Det var altså ikke nok alene at skabe oplevelser, de skulle helst veksles til forbrug - gerne i form af mersalg.

Business og DSB 1'

I februar 2000-udgaven af *Ud & Se* kunne man finde et par store skosåler sammen med en opfordring til læserne om at "gå i forretningsfolkenes fodspor".⁸⁷⁾ DSB ønskede angiveligt at skabe blikfang og få kunder med en standardbillet til at prøve Business for 75 kr. ekstra. Kunderne skulle ifølge reklamen tillade sig selv lidt forkælelse, som bestod af dagens avis, drikkevarer ad libitum og et rundstykke om morgen.⁸⁸⁾ Hvad der umiddelbart kunne fremstå som en dyr kop kaffe, skulle snarere opfattes som en invitation fra DSB til at være med i klubben. I 1990'erne begyndte det at blive utroligt populært med diverse medlemsklubber og VIP-områder, som var forbeholdt de få.⁸⁹⁾ For DSB's vedkommende var dette Business.

Konceptet var navngivet efter dets målgruppe – de erhvervsrejsende. De blev af DSB opfattet som en usædvanlig og kræsen kundegruppe, som man i lang tid ikke havde forventet at kunne få til at benytte toget.⁹⁰⁾ Der måtte altså tænkes kreativt. I 1999 lød det fra salgsdirektør Bente Olsen, at succesen bag erhvervskunderne i togene skyldtes, *”at vi har et konkurrencedygtigt produkt og at vi servicemæssigt lever op til deres forventninger”*.⁹¹⁾ Business var altså et at-

traktivt produkt ved togrejsen. Et tilkøb af ekstra service og komfort, som skulle medføre fravalget af andre transportformer. I 2004 stod det dog klart, at det ikke kun var de erhvervsrejsende, der benyttede sig af Business. Hermed så det nye fordelskoncept DSB 1 dagens lys. Formålet var at sikre en god oplevelse med fordele både før, under og efter rejsen for hele målgruppen – erhvervsrejsende, pendlere og fritidsrejsende.⁹²⁾



Den første reklame med Solvej i Ud & Se, maj 2005, s. 2-3.

Således kunne man i maj 2004 finde en reklame for DSB 1' med Harry som frontfigur. Her fremgik det af teksten, at man fik det bedste, DSB havde at tilbyde, med DSB 1'. Samtidig var det tydeligt, at man forsøgte at kommunikere til en ny og bredere målgruppe. Det skete ved at opliste de mange muligheder for anvendelse af konceptet – f.eks. som arbejdsplads eller hvilerum.⁹³⁾ DSB 1' var for alle, som var villige til at betale. Om det så var pengene værd, var op til den enkelte passager at vurdere. Ifølge Kim Jørgens læserbrev var det for dårligt, at man ikke kunne få æblejuice. Underdirektør Christian Bjerrings svar lød hertil, at ændringer af sortimentet ikke pt ville forekomme.⁹⁴⁾ DSB's det bedste rakte åbenbart ikke til æblejuice.

Solvej – et nyt bekendtskab

Da Ud & Ses læsere i maj 2005 slog op i bladet, blev de for første gang mødt af et grønt loddent væsen. Her bredte et closeup sig over to sider, hvor der kunne anes et øje og noget, der måske kunne være en rød mund. I teksten hertil stod der: *"Kort & Godt – alt fra ture på landet til slik, der er blandet"*.⁹⁵⁾ Reklamen havde altså med sine rim til formål at indikere bredden i DSB's billetbutikker, men lod det stå hen i det uvisse, hvilken rolle det grønne væsen havde. Nogle af læserne ville måske ved nærmere eftersyn kunne genkende væsenet. DSB havde nemlig måneden forinden meddelt, at Harry fremover fik selskab af Solvej i tv-reklamerne. Solvej var den grønne kvindelige udgave af Harry og ansat i Kort & Godt.⁹⁶⁾

At man nu også kunne stifte bekendtskab med Solvej i DSB-regi, var ikke så overraskende endda. Grundtanken bag reklamekonceptet med Harry og Bahnsen havde først og fremmest været at give DSB et nyt image. Med humor og en mere folkelig tilgang ønskede man at ramme danskerne lige i hjertet.⁹⁷⁾ Det var altså et forsøg på at påvirke befolkningens opfattelse af DSB og for alvor slå fast, at man ikke længere var en støvet etat, hvilket man om noget var lykkedes med, siden der i 2008 kunne berettes om, at Harry-dukken var en foretrukket følgesvend for børn gennem syg-



domsforløb rundt om på landets sygehuse og hospitaler.⁹⁸⁾ Samtidig var det heller ikke tilfældigt, at hovedrollen var et plysdyr. Det blev nemlig understreget, at *"med Harry kan vi skabe en karakter på godt og ondt, som familien Danmark kan lide"*.⁹⁹⁾ Man fik altså gennem Harry nogle muligheder, som en almindelig skuespiller ikke kunne give. Tv-reklamerne var dog også en succes hos seerne, fordi de bl.a. indeholdt en sjov historie.¹⁰⁰⁾ Derfor var det oplagt for DSB at forsøge at overføre denne succes til kioskområdet.

Selvom Harry som ansigtet for hele DSB naturligt fik mere opmærksomhed, kunne Solvej i april 2006 invitere DSB's kunder til sin 1-års fødselsdagsfest. Med grønne flag, kage og balloner lokkede en smilende Solvej nemlig med fødselsdagstilbud i Kort & Godt.¹⁰¹⁾ Hvem kunne dog sige nej til sådan en yndig dukke? Ud fra markedsføringskonsulent Anne-Marie Thaysens udsagn, var Solvej i løbet af det første år ligeledes blevet en succes. Solvej skulle fungere som den gode repræsentant for medarbejderne i Kort & Godt og derigennem bidrage til styrkelse af DSB's image samt til mersalg.¹⁰²⁾ Solvej skulle være synonym med den gode service, som DSB kunne tilbyde sine kunder. I 2008 blev Solvejs rolle udvidet yderligere, da hun var at finde bag en salgs-vogn i en reklame for kaffeklippekort i IC-togene.¹⁰³⁾ Solvej var trådt i fodsporene på togstewardesserne, som tidligere var blevet hyppigt anvendt på de faste sider i Ud & Se. Samme venlige smil, men i en opdateret grøn udgave.

En rolle for DSB?

DSB havde frem til 1999 været en etat, men blev efterfølgende en selvstændig offentlig virksomhed. Det betød bl.a., at man stoppede med at indgå i statens regnskab og fik egen direktion samt bestyrelse.¹⁰⁴⁾ DSB var således en statsdrevet virksomhed i størstedelen af den analyserede periode. Ifølge politologerne Carina Schmitt og Herbert Obinger var der primært tre årsager til, at staten valgte at interferere på forskellige områder. Det var for at sikre kritisk infrastruktur til sine borgere, begrænse private initiativers profit samt regulere kvalitet og pris.¹⁰⁵⁾ Hvor DSB's kerneydelse, jernbanetransporten, uden tvivl kunne betegnes som kritisk infrastruktur, gjaldt det ikke for periferidelsen mad og drikke. DSB restauranter og kiosker A/S kom selv ind på, at private initiativer som jernbanerestauranter og -hoteller var at finde ved stationer uden restauranter og kiosker.¹⁰⁶⁾ De togrejsende ville altså ikke lide nød, hvis DSB ikke selv forestod disse serviceopgaver.

Det, at der fandtes forskellige servicetiltag og forretninger på stationerne, har Wolfgang Schivelbusch bemærket, stammede helt tilbage fra jernbanens begyndelse. I USA strakte jernbanen sig over store åbne arealer med få stationer. Rejsetiderne var derfor ofte længere end i Europa, hvor der også var stationsmiljøer. Det blev derfor nødvendigt at inkorporere bl.a. spisemuligheder og toiletforhold i selve togvogne.¹⁰⁷⁾ De danske jernbanedistancer var ikke sammenlignelige med de amerikanske, men præmissen for togrejsen var den samme. Når først toget var sat i gang, kunne man ikke lige holde ind til siden. Stationsmiljøerne i Danmark var derfor en ringe trøst på selve rejsen. Togservice ville altså være et kærkomment tilbud. DSB restauranter og kiosker A/S påpegede, at togservicen aldrig havde givet overskud, hvorfor man modtog tilskud fra DSB til driften.¹⁰⁸⁾ Hvis DSB derfor ønskede at tilbyde denne service til sine kunder, måtte de selv påtage sig et ansvar på linje med passagerbefordringen, da manglende profit ikke er foreneligt med en privat virksomheds mål.

Idet servicen i toget principielt kun havde én mulig udbyder, var DSB's rolle her oplagt. Der kan dog sættes spørgsmålstegn ved, hvorvidt DSB's indflydelse på restaurations- og kioskområdet kunne være potentielt konkurrenceforvridende. Som tidligere nævnt havde bl.a. købmændene denne opfattelse. At sikre ens kvalitet og pris i restauranterne og kioskerne på alle stationerne, kan klart betragtes som en god service for kunderne, men er også et lidt tyndt grundlag. DSB's rolle kan dog bedre retfærdiggøres ud fra præmissen om, at hvis togservicen bidrog til at gøre rejsen attraktiv, så gjaldt det samme for restauranterne og kioskerne i forhold til stationerne. Det var også grundtanken bag samlingen af forpagterne i 1970'erne, da gode og trygge rejsemiljøer kunne give et positivt indtryk af DSB hos kunderne.¹⁰⁹⁾

At serviceområdet var medvirkende til at gøre toget attraktivt, var netop en af bevæggrundene for DSB's indsats. Fra mellemkrigstiden havde man oplevet en øget konkurrence fra biler og rutebiler, som blussede op ved afslutningen af 2. verdenskrig. Det medførte ifølge historikere Kjeld Simon Villadsen og Hans-Henrik Siig en mentalitetsændring hos DSB, hvor en bedre kundebetjening skulle styrke jernbanen i konkurrencen. DSB kunne ikke tage for givet, at kunderne ville benytte togene, blot fordi de stod til rådighed. Personalet var derfor en afgørende faktor for at nå ud til kunderne og sælge sig selv.¹¹⁰⁾ Det var derfor ikke altid en fordel at have en forpagter som DSB restauranter og kiosker, der også tog stort hensyn til stationernes lokalområder, da det handlede om at vinde de rejsende. Det fremgik også af motivationen for DSB 1 i tillægget til *Ud & Sælg* i 2004: *"For modsat tendensen hos nogle flyselskaber hvor alt bliver standardiseret, beholder vi den positive særbehandling til de kunder, der ønsker det"*.¹¹¹⁾ DSB positionerede sig her i forhold til fly gennem en sammenligning, og det stod klart, at man med sit produkt ville kunne tilbyde noget ekstra i forhold til deres konkurrenter. Samtidig kunne man ved selv at stå for servicen sikre, at man ramte den ønskede målgruppe.



Opfattelsen af hvilken rolle DSB kunne tillade sig at have inden for serviceområdet balancerede dog på en knivsæg. Da generaldirektør Ole Andresen i 1982 bekræftede, at burgersalget styrkede DSB's økonomi, og at *"togrejsende trives godt, når de har let adgang til behagelige restaurations- og kiosksforhold"*,¹¹²⁾ reagerede togpassageren Kajsa Meyer prompt med et læserbrev. Hun påpegede, at togrejsende foretrak gode toiletforhold frem for burgere, og at det var langt nemmere at medtage egen madpakke end natpotte.¹¹³⁾ Det er trods alt en god pointe. I 2005 opfordrede Katrine Klinken modsat DSB til at ofre flere penge på at forbedre kvaliteten af deres mad, som her ville være bedre givet ud end på alle Harry-reklamerne.¹¹⁴⁾ DSB's rolle i denne periferiydelse blev altså anerkendt, men det skulle dog ikke være på bekostning af togrejsen som kerneydelse. Ellers skulle DSB nok få det at vide.

Konklusion

I 1970'erne-1980'erne samlede DSB løbende sine mange forpagtere til den ene: DSB restauranter og kiosker. DSB's rolle var altså i starten ikke at stå for selve driften, da det blev overladt til forpagteren. DSB restauranter og kioskers ambitioner var dog både at servicere de rejsende og de lokale fra stationernes nærområde. Det stemte overens med DSB's målsætninger for de forskellige serviceaktivi-

teter i 1977, da stationerne skulle fungere som samfunds-betonede centre og derved forbedre DSB's image. I løbet af 1980'erne måtte DSB dog revidere nogle af virksomhedens tiltag. Hensynet til de lokale fastholdt DSB restauranter og kiosker i løbet af 1990'erne, selvom passagererne kom mere i centrum. Ved samarbejdet om billetkioskerne i 1997 fik DSB en mere direkte rolle inden for serviceområdet, som blev fulgt op med overtagelsen af DSB restauranter og kiosker samt togservicen i henholdsvis 2002 og 2004. Det var altså DSB's opfattelse i denne periode frem til 2010, at man selv bedst kunne varetage sine interesser inden for togservice, restaurations- og kioskområdet.

I perioden 1970'erne-1980'erne var der derfor en udpræget tendens til at ville fortælle kunden om sig selv som virksomhed. Det hang bl.a. sammen med et ønske om at skabe et positivt indtryk hos kunden, så denne ville benytte sig af de forskellige servicetilbud i forbindelse med rejsen men også i andre situationer. Det bærende element i kommunikationen var den smilende togstewardesse, der skulle fungere som garant for den gode personlige service og samtidig facilitere det vareoverflod, som kunderne blev stillet i vente. I løbet af 1990'erne-2000'erne anvendte man derimod menukort og et mere reklamepræget format. Kunden som passager og selve salgssituationen i toget kom dermed mere i fokus. Stewardessen var samtidig blevet afskediget til fordel for dukkerne Harry og Solvej, hvor Sol-

vej i en mere folkelig version legemliggjorde den gode service. Der var ligeledes et stort fokus i denne periode på at generere et mersalg i form af bl.a. merchandiseprodukter og kampagner.

Fællesnævneren for kommunikationen af serviceområdet i 1970'erne-1980'erne og 1990'erne-2000'erne var, at den indgik som et led i at skabe et tidssvarende image. Togservice samt restaurations- og kioskområdet var sam-

tidig medvirkende til at gøre selve rejsen og stationerne mere attraktive for kunderne. Det fremgik f.eks. af DSB 1 fordelskonceptet, hvor DSB havde mulighed for at tilbyde en service, som ikke kunne findes hos konkurrenterne. Set i lyset af den øgede konkurrence med andre transportformer, som DSB oplevede, gav det fin mening, at DSB søgte indflydelse på området, såfremt der ikke forekom en forskydning af, hvad der var kerneydelse og periferiydelse.



Litteraturliste

Upubliceret materiale

Danmarks Jernbanemuseum (DJM)

■ Kasse UA-29

- "Besøg togbaren", DSB togservice, 1974.
- "Besøg Togkiosken", DSB togservice, oktober 1975.
- "Besøg Togkiosken", DSB togservice, oktober 1976.
- "Danmark rundt med lækkerier fra DSB togservice", DSB togservice, udateret.
- "Den rullende kiosk, kommer også til Dem", Brødrene Jakobsen, o. 1970.
- "DSB togservice", DSB togservice, o. 1980.
- "DSB togservice – Deres eksemplar", DSB togservice, o. 1980.
- "I dette tog kører, Den rullende kiosk", Brødrene Jakobsen, 1970.
- "Lykke på rejsen, når trillebaren kommer", DSB togservice, 1. juli 1972.
- "Prisliste", DSB togservice, 15. marts 1972.
- "Rejsen bliver kortere med lækkerier fra DSB togservice", DSB togservice, maj 1978.
- "Tiden flyver afsted med lækkerier fra DSB togkiosk", DSB togservice, o. 1977.
- "Trillebaren kommer", DSB togservice, 1974.
- "-Velkommen.", DSB togservice, 1. september 1980.

Det Kongelige Bibliotek (KB) – Danske Afdeling, Småtrykssamlingen (SS)

Bindekapsel Jernbaner – DSB – Restauranter, Kiosker, TogsERVICE og lignende – Sporenstregs (Sporenstregs)

- Sporenstregs*, 1/90, 4/93, 3/95, 2/2000, 3/2002 og 1/2003.
- "Årsberetning '94" i *Sporenstregs* 1/95, DSB restauranter og kiosker as.
- "Årsberetning 1998" i *Sporenstregs* 1/1999, DSB restauranter og kiosker as.

Bindekapsel Jernbaner – DSB – Restauranter, Kiosker, TogsERVICE og lignende (TogsERVICE)

- "Menukort", TogService Danmark, Maj 1999.
- "Menukort", TogService Danmark, Februar 2000.
- "Menukort", TogService Danmark, Marts 2002.
- "Menukort", TogService Danmark, Marts 2003.
- "Menukort", Kort & Godt, April 2005.
- "Menukort", Kort & Godt, Januar 2006.
- "Menukort", Kort & Godt, Januar 2007.

Bindekapsel Jernbaner – DSB – Restauranter, Kiosker, TogsERVICE og lignende + Bølgelængder (Bølgelængder)

- "IC menu", DSB togservice, September 1990.
- "IC menu", DSB togservice, Marts/April 1991.

Bindekapsel Jernbaner – DSB – Restauranter, Kiosker, TogsERVICE og lignende – DSB färjenytt 1989 – På plakaten (På plakaten)

På plakaten. Information om kampagner, salg og service i DSB restauranter og kiosker, Nr. 5. Oktober 2002.

Publiceret materiale

- "250.000 salgsbreve for pølser fra DSB", *Berlingske Tidende*, 13/10 1981.
- "DSB vil bygge supermarkeder landet over", *Jyllands-Posten*, 12/1 1977.
- Amby, Ole & Elsebeth Winther, *25 år på banen*, Århus: DSB restauranter og kiosker, 1998.
- Dahl, Ove, *Tilbage til 70'erne: alle de ting, du har glemt, du kan huske*, Kbh: Gyldendal, 2008.
- Dahl, Ove, *Tilbage til 80'erne: alle de ting, du har glemt, du kan huske*, Kbh: Gyldendal, 2010.
- Dahl, Ove, *Tilbage til 90'erne: alle de ting, du har glemt, du kan huske*, Kbh: Gyldendal, 2020.
- DSB 1, Tillæg til Ud & Sælg, Internt blad*, marts 2004.
- EPO, "DSB afskaffer te-poserne i dag", *Politiken*, 14/3 1975.
- Hansen, Gese Friis. "...det bedste, der nogensinde er sket for DSB... Harry – et portræt", *Jernbanehistorie*, 2021-2022, s. 226-241.
- HEJ, "Stewardesse fyret – 130 andre gik hjem", *Aarhus Stiftstidende*, 16/8 1980.
- Jensen, Sv. Aa., "DSB afvikler flere af sine aktiviteter", *Berlingske Tidende*, 8/7 1984.
- Kupé*, Nr 1 Maj 77, Nr 2 September 77, Nr 3 December 77, Nr 4 Marts 78, Nr 5 November 78, Nr 6 April 79, Nr 7 Maj 79.
- Larsen, Morten Flindt, *Vi mødes under Uret...: Glimt af livet på Københavns Hovedbanegård gennem tiden*, Kbh: Bane Bøger, 1994.
- Madsen, Preben Nyborg, "Flere penge i burgere", *Politiken*, 25/11 1982.
- Meyer, Kajsa, "Læserne mener – Tog og trivsel", *Politiken*, 2/12 1982.
- Olivar, "Det Samme Bud fra DSB.", *Aarhus Stiftstidende*, 21/10 1975.
- Olivar, "Hånd i hanke med 325 millioner kr.", *Aarhus Stiftstidende*, 23/12 1972.
- Olivar, "Ledvogterbøf afløser bajere", *Aarhus Stiftstidende*, 8/12 1975.
- SAB, "Vil forsøge at få udkald til tog i DSB-restauranter", *Berlingske Tidende*, 8/1 1982.
- Schivelbusch, Wolfgang, *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*, University of California Press, 1977 (2014).
- Schmitt, Carina & Herbert Obinger, "The Rise and Decline of Public Enterprise in Western Democracies", i: Heinz Rothgang et al. (red.): *State Transformations in OECD Countries. Dimensions, Driving Forces and Trajectories*, Palgrave/Macmillan, 2015.

Simonsen, Kärry & Allan, "Togstewardesserne har et hårdt, men interessant job", *Vejle Amts Folkeblad*, 11/9 1976.
 Ud & Se, diverse nr., april 1980 – december 2010.
 Ud & Sælg. *DSB Internt blad*, 3/1999, 5/2000, 9/2000, 1/2004 og 3/2006.
 UD og SE Prøvenummer, 1979.
 Villadsen, Kjeld Simon & Hans-Henrik Siig, *Jernbanens folk*, Kbh: Dansk Jernbaneforbund, 1999.
 Wilhelmsen, Knud, "Købmændene: DSB skal holde sig til togdriften", *Jyllands-Posten Morgenavisen*, 13/1 1977.

Online materiale

DSB, "DSB overtager catering i togene", 2/6 2004, kl. 13:44, tilgået 16/1 2023, <https://web.archive.org/web/20230116125635/https://www.dsb.dk/om-dsb/presse/nyheder/dsb-overtager-catering-i-togene/>.
 DSB, "DSB's kiosker laver vinderkoncept i samarbejde med 7-Eleven." 26/3 2010, kl. 12:34, tilgået 16/1 2023, <https://web.archive.org/web/2023011612826/https://www.dsb.dk/om-dsb/presse/pressemeddelelser/dsbs-kiosker-laver-vinderkoncept-i-samarbejde-med-7-eleven/>.
 DSB, "Forretninger på Københavns Hovedbanegård er sat til salg", 2/6 2004, kl. 11:05, tilgået 16/1 2023, <https://web.archive.org/web/20230116123434/https://www.dsb.dk/om-dsb/presse/nyheder/forretninger-pa-kobenhavns-hovedbanegard-er-sat-til-salg/>.
 DSB, "Harry og Bahnsen får kvindeligt selskab", 18/4 2005, kl. 13:25, tilgået 16/1 2023, <https://web.archive.org/web/20230116223510/https://www.dsb.dk/om-dsb/presse/nyheder/harry-og-bahnsen-far-kvindeligt-selskab/>.
 DSB, "1997-1999", tilgået 28/1 2023, <https://web.archive.org/web/20230128123213/https://www.dsb.dk/om-dsb/skole--og-studiemateriale/milepale-i-dsbs-historie/milepale-i-dsbs-historie/1997-1999/>.
 Klinken, Katrine. "Ud og se? Husk madpakken!", *Information.dk.*, 14/5 2005, tilgået 15/1 2023. <https://web.archive.org/web/20230115214751/https://www.information.dk/2007/07/se-husk-madpakken>.
 Lasso, "Bestyrelsen for RGN DANMARK A/S går af", 30/1 2004, tilgået 30/9 2023, <https://web.archive.org/web/20230930131033/https://lasso.dk/firmaer/19372340/bestyrelsen-for-rgn-danmark-as-gr-af/Mi4xN3xDVIlItMS0xOTM3MjMOMHwzMC4wMS4yMDA0fGJvYXJkExFQVZJTkd8QmVzdHlyZWxzZXNm3JtYW5kFDQwMDM5NzkWOTk=>.

Noter

1. "Tiden flyver afsted med lækkerier fra DSB togkiosk", o. 1977, ks. UA-29, GS, DJM.
2. Amby & Winther 1998, s. 4-8.
3. Olivar, 23/12 1972.
4. Amby & Winther 1998, s. 4-8.
5. Olivar, 23/12 1972.
6. Amby & Winther 1998, s. 8.
7. Olivar, 23/12 1972.
8. Amby & Winther 1998, s. 8.
9. Amby & Winther 1998, s. 108.
10. DSB, 2/6 2004, kl. 13:44.
11. Lasso, 30/1 2004.
12. DSB, 26/3 2010, kl. 12:34.
13. Amby & Winther, 1998, s. 4, 6-7.
14. Amby & Winther, 1998, 18.
15. EPO, 14/3 1975.
16. Dahl 2008, s. 15.
17. Olivar, 21/10 1975.
18. Olivar, 8-12 1975.
19. *Kupé*, 3, December 77, s. 9.
20. *Kupé*, 5, November 78, s. 20.
21. *Jyllands-Posten*, 12/1 1977.
22. Wilhelmsen, 13/1 1977.
23. *Berlingske Tidende*, 13/10 1981.
24. SAB, 8/1 1982.
25. Jensen, 8/7 1984.
26. Larsen 1994, s. 9-10.
27. Simonsen, 11/9 1976.
28. "I dette tog kører Den rullende kiosk", 1970, ks. UA-29, DJM.
29. "Trillebaren kommer", 1974, ks. UA-29, DJM.
30. "I dette tog kører Den rullende kiosk", 1970, ks. UA-29, DJM.
31. "Besøg Togkiosken", okt. 1975, ks. UA-29, DJM.
32. Ibid.
33. Ibid.
34. Ibid.
35. "Rejsen bliver kortere med lækkerier fra DSB togservice", maj 1978, ks. UA-29, DJM.
36. Ibid.

37. Amby & Winther, 1998, s. 107.
38. "-Velkommen.", 1/9 1980, ks. UA-29, DJM.
39. "DSB togservice", o. 1980, ks. UA-29, DJM.
40. Ibid.
41. "DSB togservice - Deres eksemplar", o. 1980, ks. UA-29, DJM.
42. "DSB togservice", o. 1980, ks. UA-29, DJM.
43. HEJ, 16/8 1980.
44. Dahl 2008, s. 204-205.
45. "DSB togservice", o. 1980, ks. UA-29, DJM.
46. *Kupé*, 1, Maj 77, s. 2-3.
47. *Kupé*, 3, December 77, s. 12-13.
48. *Kupé*, 3, December 77, s. 9-11.
49. *Ud & Se*, 1, April/maj 80, s. 2.
50. *Ud & Se*, 8, Juni/juli 1981, s. 36-37.
51. *Ud & Se*, 1, April/maj 1982, s. 14.
52. *Ud & Se*, 15, Okt./nov. 1982, s. 16-17.
53. *Ud & Se*, 15, Okt./nov. 1982, s. 32.
54. *Ud & Se*, 17, Feb./mar. 1983, s. 32.
55. Amby & Winther 1998, s. 78.
56. *Ud & Se*, 22, Dec. 1983/jan. 1984, s. 15-16.
57. Dahl 2010, s. 10, 130.
58. *Ud & Se*, 4, August-september 1985, s. 16-17, 39.
59. *Sporenstregs*, 4/93, bk. *Sporenstregs*, SS, KB, s. 2.
60. Årsberet. '94 i *Sporenstregs* 1/95, bk. *Sporenstregs*, SS, KB, s. 2.
61. *Sporenstregs*, 3/95, bk. *Sporenstregs*, SS, KB, 3
62. Årsberet. 1998 i *Sporenstregs* 1/1999, bk. *Sporenstregs*, SS, KB, s. 2.
63. *Sporenstregs*, 3/2002, bk. *Sporenstregs*, SS, KB, s. 2.
64. Ibid.
65. *Sporenstregs*, 1/2003, bk. *Sporenstregs*, SS, KB, s. 6.
66. *Sporenstregs*, 1/2003, bk. *Sporenstregs*, SS, KB, s. 6-7.
67. DSB, 2/6-2004, kl. 13:44.
68. DSB, 2/6-2004, kl. 11:05.
69. DSB, 26/3-2010, kl. 12:34.
70. "IC menu", sep. 1990, bk. *Bølgelængder*, SS, KB.
71. *Sporenstregs*, 1/90, bk. *Sporenstregs*, SS, KB, s. 2.
72. *Ud & Se*, Maj 1998, s. 5.
73. "Menukort", marts 2002, bk. *Togservice*, SS, KB.
74. *Ud & Sælg*, 5/2000, s. 27.
75. "Menukort", april 2005, bk. *Togservice*, SS, KB.
76. Dahl 2020, s. 185.
77. *Ud & Sælg*, 1/2004, s. 25.
78. Hansen 2021-2022, s. 234-235.
79. *Ud & Se*, Januar 1994.
80. *Ud & Se*, Januar 2000, s. 20-21.
81. *Sporenstregs*, 2/2000, bk. *Sporenstregs*, SS, KB, s. 4.
82. Årsberet. 1998 i *Sporenstregs* 1/1999, bk. *Sporenstregs*, SS, KB, s. 15.
83. Dahl 2020, s. 52-53.
84. *På plakaten*, 5, Oktober 2002, bk. *På plakaten*, SS, KB, s. 1.
85. *Ud & Se*, Oktober 2002, s. 20-21.
86. *På plakaten*, 5, Oktober 2002, bk. *På plakaten*, SS, KB, s. 1.
87. *Ud & Se*, Februar 2000, s. 47.
88. Ibid.
89. Dahl 2020, s. 10.
90. *Ud & Sælg*, 3/1999, s. 2.
91. Ibid.
92. *DSB 1', Tillæg til Ud & Sælg*, marts 2004.
93. *Ud & Se*, Maj 2004.
94. Ibid., s. 10.
95. *Ud & Se*, Maj 2005, s. 2-3.
96. DSB, 18/4-2005, kl. 13:25.
97. *Ud & Sælg*, 5/2000, s. 27.
98. Hansen 2021-2022, s. 239.
99. *Ud & Sælg*, 9/2000, s. 5.
100. *Ud & Sælg*, 9/2000, s. 4.
101. *Ud & Se*, April 2006, s. 5.
102. *Ud & Sælg*, 3/2006, s. 5.
103. *Ud & Se*, December 2008, s. 7.
104. DSB, "1997-1999".
105. Schmitt & Obinger 2015, s. 20.
106. Amby & Winther 1998, s. 4.
107. Schivelbusch 2014, s. 103.
108. Amby & Winther 1998, s. 108.
109. Amby & Winther 1998, s. 18.
110. Villadsen & Siig 1999, s. 199-201.
111. *DSB 1', Tillæg til Ud & Sælg*, marts 2004.
112. Madsen, 25/11 1982.
113. Meyer, 2/12 1982.
114. Klinken, 14/5 2005.

Summary

The station buildings were an important part of people's train journey over the years, serving as waiting rooms for people changing trains or arriving in plenty of time for their departure, and that is also why the buildings included restaurants and kiosks. After World War II, trains faced increasing competition from cars and aeroplanes. Therefore, DSB decided to consolidate its hundreds of kiosk and restaurant tenants into one single tenant. DSB Restauranter was formed on 1 April 1973 with Vagn Hansen heading up the restaurants and hot dog kiosks west of the Great Belt. In 1976, DSB Restauranter also took over the DSB train service. From 1970 to 1972, the company had partnered with wholesaler Brødrene Jakobsen for the provision of train trolley services until DSB then took over. In 1980, the company was renamed DSB Restauranter og Kiosker, as it also took over all the kiosks. The company was run as a joint business until 1996, when train services were put out to tender and DSB chose the company TogService Danmark to take over. DSB then took over the remaining business, and in 2003 operated it under the name Kort & Godt kiosks.

In the 1970s, DSB began developing a new design programme and overall travel concept that included services. Customers needed to be treated and served as travellers rather than just objects to be transported. DSB's first goal for the service was to make train travel more appealing. However, the role as a service company was not limited to providing passengers with a great service, but also to serving non-travelling customers from the stations' local areas. Nevertheless, the 1980s marked a shift for the company, and DSB had to wind down some of its activities at the request of Arne Melchior, the Minister of Transport at the time.

By examining the different train service brochures of the time, it is possible to see how the service role was

communicated to the customer in a sales situation. In the period 1970-1976, the brochures were simpler in design and served more as a catalogue and price list, where the key message centred around the train trolley service, the goods and the passengers. When DSB Restauranter took over the train service, more space was given to the other parts of the company that could serve the passenger in addition to the train journey itself. It was in the early 1980s and up until 1982, when DSB decided to integrate the brochures as part of *Ud & Se*, that information about the company itself began to appear.

DSB published the customer magazine *Kupé* in the period 1977-1979. In the editorial of the first issue, CEO Povl Hjelt wrote that the company wanted people to enjoy using DSB and to view the company as more than just a service entity. The purpose of the magazine was to make travelling more pleasant, and contained material related to DSB and the trains. When DSB launched the first issue of *Ud & Se* in 1980, which replaced *Kupé*, Hjelt wrote that the magazine was part of the constant improvement of DSB's service and travelling environment. DSB's goal was to retain existing passengers and make the company attractive to new customers. In the period up to 1982, when DSB Restauranter og Kiosker were given their own pages, there was not much mention of the company in *Ud & Se*. The purpose of this change was for *Ud & Se* to serve as an entertainment and service magazine. The trolley hostess was still a key figure, seen to provide a friendly and high level of service. With the introduction of DSB Restauranter og Kiosker's new red and white striped design programme in 1983, DSB moved away from the trolley hostess, opting instead for different types of layouts and effects.

In 1993, Vagn Hansen, director of DSB Restauranter og Kiosker, said that the company needed to offer quality and service before, during and after the journey in order to attract more customers. The focus was supposedly on travellers, but DSB Restauranter og Kiosker were still keen to also serve the locals. DSB's acquisition of DSB Restauranter og Kiosker A/S in 2002 was motivated by a desire to further integrate the company's other activities, as it had done with the ticket kiosks in 1997. The service offerings were designed for the passengers. This understanding of the service offerings was repeated during DSB's takeover of the train service in 2004. However, in 2010, DSB transferred responsibility for the service area in order to continue operating an attractive transport business, which meant that the Kort & Godt stores were turned into 7-Elevens.

The train service moved away from the brochure format, opting instead for menu cards. In 1998, DSB launched an updated design programme that was to present DSB as a commercially run business with train transport as its core business activity. TogService Danmark marked its affiliation with DSB by using the same blue and red colours and the Harry doll known from DSB's TV commercials. The menu cards served to underline the company's more commercial approach to selling goods, which meant cutting out any unnecessary content.

During the 1990s, DSB Restauranter og Kiosker gradually moved away from their regular pages in *Ud & Se*. However, by the turn of the millennium, DSB Restauranter og Kiosker had returned as a regular feature in *Ud & Se*. This took the form of two advert strips that framed one of the magazine's other articles. DSB Restauranter og Kiosker A/S had launched new sales and marketing initiatives, resulting in mega campaigns with an overall theme that would help

give customers a positive experience. In *Ud & Se*, readers could also find adverts for DSB Business, which was to be seen as a company that pampered its customers. In other words, DSB Business was designed to be viewed as an attractive product for the train journey, one that would lead to the rejection of other modes of transport. In 2004, the DSB 1 benefit concept replaced Business and was designed to give the customer a positive and benefit-rich experience before, during and after the journey. This was aimed at a broader target group. In May 2005, Harry's female counterpart, Solvej, appeared in *Ud & Se* for the first time as the face of the Kort & Godt stores. As a representative of Kort & Godt, she was to help boost DSB's image and additional sales. The trolley hostess was back in a new green version.

While DSB's core service as a state-run railway company could undoubtedly be described as a critical infrastructure, the same could not be said for the peripheral food and drink service. The train service, on the other hand, had never made a profit, so DSB had to take responsibility for it in the same way it did for passenger transport. DSB's role in train services was inevitable, as it was generally the only possible provider of such services. However, whether DSB's influence on the restaurant and kiosk business can be seen as anti-competitive is questionable, given the existence of private alternatives. DSB's role is better justified on the premise that if the train service helped make the journey more enjoyable, then so did the restaurants and kiosks at the stations. The fact that the service area was instrumental in making the train journeys enjoyable was precisely one of the reasons why DSB strived to win over travellers. DSB's role in this peripheral service was recognised, but not at the expense of the core service of train travel. Otherwise, DSB would soon know about it.

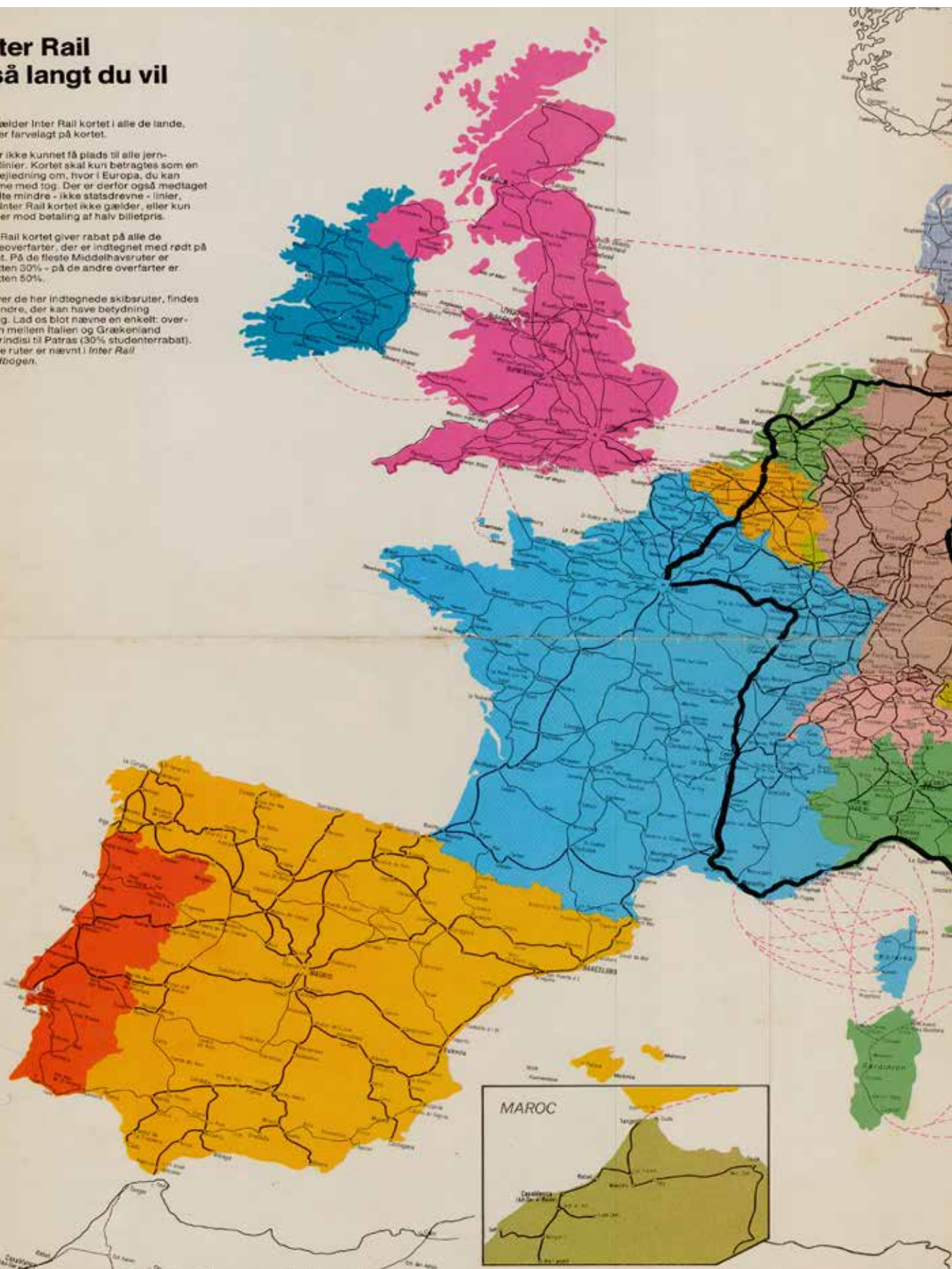
Inter Rail - så langt du vil

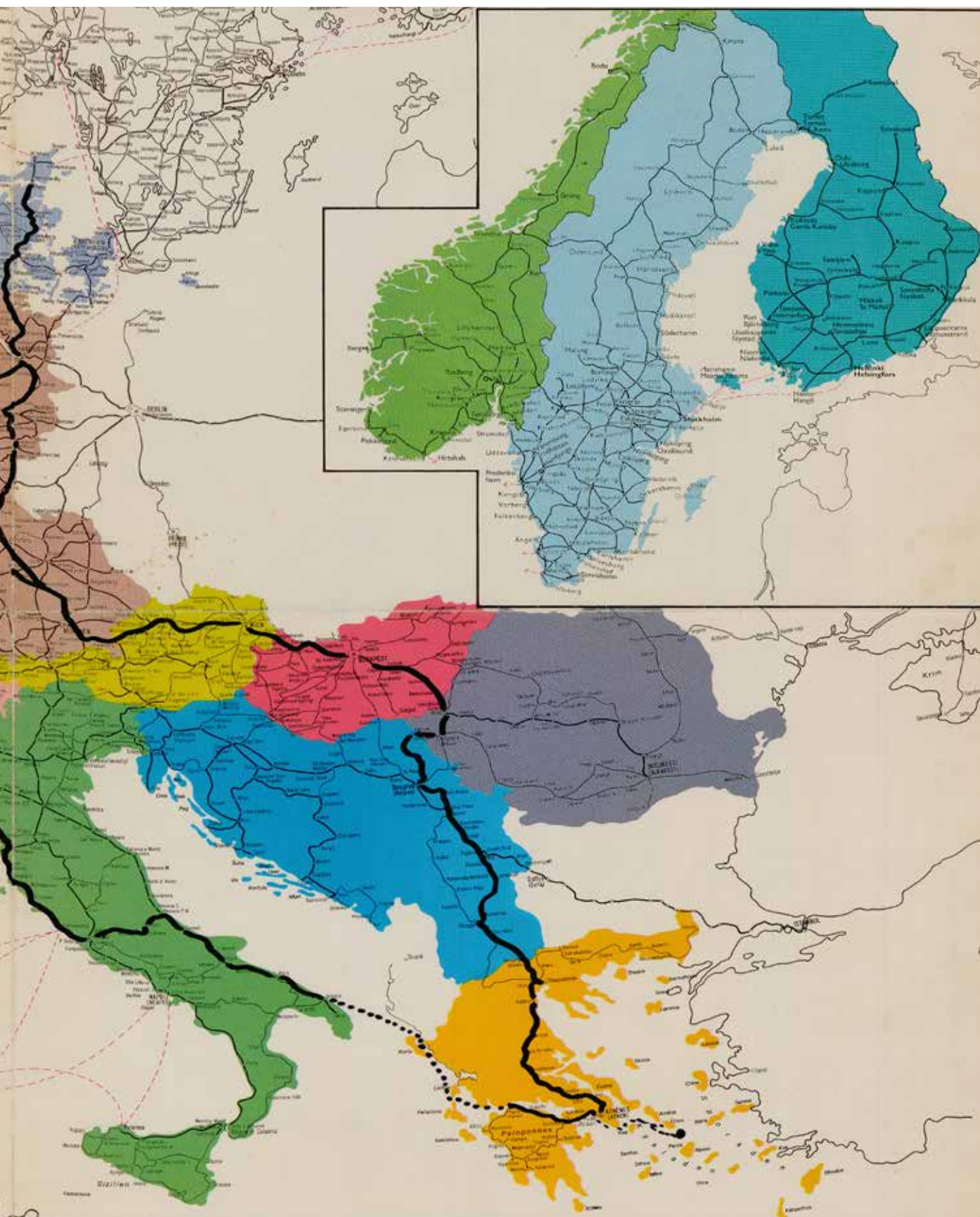
I år gælder Inter Rail kortet i alle de lande, som er farvelagt på kortet.

Vi har ikke kunnet få plads til alle jernbanelinier. Kortet skal kun betragtes som en lille vejledning om, hvor i Europa, du kan komme med tog. Der er derfor også medtaget enkelte mindre - ikke statsdrevne - linier, hvor Inter Rail kortet ikke gælder, eller kun gælder mod betaling af halv billetpris.

Inter Rail kortet giver rabat på alle de færgesoverfarter, der er indtegnet med rødt på kortet. På de fleste Middelhavsruter er rabatten 30% - på de andre overfarter er rabatten 50%.

Udover de her ind tegnede skibsruter, findes der andre, der kan have betydning for dig. Lad os blot nævne en enkelt: overfarten mellem Italien og Grækenland fra Brindisi til Patras (30% studenterabat). Andre ruter er nævnt i Inter Rail Håndbogen.





Side 76-77:
Hanne Møllegårds interrailroute 1976,
(udstillingen Drømmenes Kupé,
Danmarks Jernbanemuseum).

Interrailrejser gennem Europa

Af Kirstine Kunstmann

Indledning

“Nächste Station... Hamburg Hauptbahnhof”. Toget ruller langsomt ind på banegården, hvor der spredt sig en festlig stemning blandt forventningsfulde unge rygsæksrejsende, som alle stiger ud på perronen. Scenariet her er et eksempel på, hvordan det første stop kunne have udspillet sig for de unge europæere, der siden 1972 har haft mulighed for at rejse Europa tyndt med de europæiske jernbaner. I anledning af at Den Internationale Jernbaneunion (Union Internationale des Chemins de fer, UIC) havde 100-års-jubilæum, blev det i 1972 muligt for unge europæere under 21 år at købe en interrailbillet. Sidenhen er interrailkonceptet blevet justeret, og det er i dag muligt for alle – uanset alder eller nationalitet – at rejse afsted på interrail gennem Europa. I 2022 havde interrailordningen 50-års-jubilæum, hvilket markeres med denne artikel. Heri redegøres for unges valg af interrail som rejseform på tværs af to perioder: 1972-1989 og 2010-2022. Dette er præciseret ved at fokusere på de drømme, forventninger og ønsker, de unge havde i forbindelse med deres interrailoplevelser. Da det udelukkende var unge, der kunne rejse på interrail i begyndelsen, begrænser dette artiklens fokus til at behandle den unge generations oplevelser. 1990'erne og 2000'erne er bevidst undladt, da salget af interrailbilletter faldt med 81% fra 1989-1993, hvorfor kildematerialet er mangelfuldt for disse årtier.¹⁾ Det formodes, at faldet skal ses i relation til en øget velstand, der tillod andre rejseformer. En videre undersøgelse heraf vil være interessant. Artiklen vil desuden afdække, hvilke erfaringer og oplevelser de unge havde undervejs på deres interrailrejser. Det belyses ved at analysere erindringer, scrapbøger, dagbøger, håndbøger og interviews. Dernæst sammenlignes forskelle og ligheder mellem de unge på tværs af perioderne i valget om at rejse på interrail. Konceptet er betragtet ud fra et ungdomskulturhistorisk perspektiv, da interrail først og fremmest var et ungdomstilbud. Det er fortsat en tendens, da EU stadig udlodder gratis interrailbilletter til unge 18-årige europæere.

Forskningsfelt og metode

Interrail, som rejseform, er et relativt nyt forskningsfelt, hvortil artiklen sigter at undersøge og præsentere den danske interrail. Derfor har der ikke været megen litteratur eller forskning at støtte sig til, og arbejdet er i stedet centreret om personlige kilder, som er indsamlet i form af scrapbøger, erindringer og interviews. Jeg har derudover gjort brug af forskellige avisartikler, tidsskrifter og enkelte bøger i forsøget på at belyse interrail i et forskningsperspektiv. Jeg vil med dette studie pointere, at der overordnet set mangler forskning på området. Studiet kan derved virke til at fremtidige forskere kan gå mere i dybden med emnet og finde inspiration til nye vinkler. Det kunne være interessant, hvis en videre forskning undersøgte interrail, som kulturfænomen, samt hvordan interrail medvirkede til faciliteringen af kulturmøder. Endvidere kunne en analyse af det socioøkonomiske aspekts påvirkning på interrail over tid være relevant for fremtidig forskning.

Interrailkonceptet er et nyere felt indenfor mobilitetsforskningen, som flere forskere har forsøgt at undersøge og belyse de seneste år. Martin Trandberg Jensen, Szilvia Gyimothy & Ole B. Jensen undersøger i deres artikel fra 2016, hvordan interrailrejser påvirkes af faktorer som eksempelvis interrailpas, RailPlanner-applikationen og sædereservationer. Målet med artiklen er at introducere et nyt analytisk værktøj, der kan bruges til at forstå, hvordan materielle elementer og teknologi påvirker turisme.²⁾ Derudover har Martin Trandberg Jensen, Caroline Scarles og Scott A. Cohen i et studie fra 2015 undersøgt, hvordan folk oplever at rejse på interrail ved at fokusere på de rejsendes sanselige oplevelser som eksempelvis lyde, bevægelser og temperaturer. Forskerne argumenterer her for vigtigheden i at inkludere sanser, når rejseoplevelser studeres.³⁾ I de senere år har finske og svenske forskere også beskæftiget sig med interrailkonceptet. Finske Mikko Manka undersøgte i 2022, hvordan unge finder, der rejste på interrail mellem 1972 og 1991, så tilbage på deres rejser og følelser af tilhørsforhold til de steder og grupper af mennesker, som de mødte på



deres rejse. Han undersøgte, hvordan de følte sig knyttet både til deres nation og transnationale grupper. Manka påviste, at følelser af tilhørsforhold er komplekse og ændrer sig over tid. Yderligere pegede han på, at rejseoplevelserne påvirkede de rejsendes opfattelse af verdenen og deres forhold til andre mennesker.⁴⁾ Den svenske forsker Tina Schmiers har i et studie fra 2017 belyst, hvordan unge interrailere udvikles under deres rejser samt hvordan interrail kan fremme læring og forståelse af et globalt medborgerskab.⁵⁾

Forskningen har altså primært undersøgt og bearbejdet moderne teknologi, sanser, følelser af tilhørsforhold og globalt medborgerskab i forbindelse med interrailkonceptet. Den danske interrailhistorie er her underbelyst i forskningsfeltet, hvor jeg kun har set den behandlet af Anna Back Larsen, som i sin artikel fra 2016 fokuserer på at beskrive interrail, som rejseform, de første 25 år. Larsen undersøger desuden, hvordan interrail skabte en følelse af fællesskab blandt de rejsende.⁶⁾ Det er i dette lys, at jeg – med et fokus på drømme, ønsker og forventninger – søger at sammenligne den første danske interrailgeneration med nutidens interrailgeneration.

Dette studie bygger hovedsageligt på erindringer, dagbøger og scrapbøger fra private arkiver. Det rejser en række spørgsmål om repræsentativitet og tendens i forhold til problemstillingen. Gennem et Facebook-opslag efterlyste jeg i august 2022 personer, der som unge havde rejst med interrail. Jeg fik en del respons, som jeg systematiserede ud

fra studiets ovennævnte perioder (1972-1989 og 2010-2022). Jeg har i alt været i kontakt med flere hundrede personer, hvoraf jeg har udvalgt 55, som alle har fået tilsendt et spørgeskema med 21 spørgsmål udarbejdet på baggrund af artiklens problemstilling. De fleste har derfor taget udgangspunkt i mine spørgsmål i deres erindringer. Alle adspurgte afgav skriftlige svar på spørgsmålene, som bl.a. omhandlede, hvordan de vil beskrive sig selv som unge, samt hvorfor de valgte at rejse på interrail. De adspurgte var i alderen 21-78 år, da de afgav svar på spørgsmålene, men fælles for dem alle er, at de har rejst på interrail som unge. Jeg har gennem dette studie været særlig opmærksom på repræsentativitetsproblematikken, hvorfor de 55 personer er udvalgt i forsøget på at favne bredt. Jeg har i udvælgelsen været opmærksom på, at de hver især repræsenterer en bestemt type. Størstedelen af de adspurgte var og er akademikere, mens enkelte repræsenterer en gruppe af ikke-akademikere og faglærte. Nogle af de adspurgte har rejst alene, mens andre har rejst med bekendte. Enkelte har ønsket at fremstå anonyme, mens andre optræder med navn i denne undersøgelse. Ikke alle adspurgte i undersøgelsen citeres, men de 55 personer repræsenterer et lige antal mænd og kvinder fordelt ligeligt i begge tidsperioder. Nogle af de adspurgte har givet adgang til deres private arkiver, hvor jeg har indsamlet materiale i form af dagbøger, scrapbøger, fotos og lignende. Derudover har jeg besøgt udstillingen "Drømmenes Kupé" på Danmarks Jernbane-

museum, hvortil jeg har fundet inspiration til mit studie af interrail. Jeg har desuden været på museets arkiv og fået indblik i det her bevarede interrailmateriale.

Afslutningsvist vil jeg gerne pointere, at jeg er opmærksom på, at visse kilder (dagbøger og scrapbøger) er samtidige kilder og er skrevet umiddelbart efter de enkeltes oplevelser. Dette gør sig ikke gældende for erindringer og fortællinger. Særligt erindringerne kan være tendentiøse. De vil ofte være farvet af en god oplevelse eller ønsket om samme samt mine vejledende spørgsmål.

Baggrund Interrails historie

Da det europæiske jernbanenetværk blev grundlagt, var det først tænkt som nationale og private projekter. Med tiden blev strækningerne kædet sammen, og det gav nye muligheder for at rejse. I løbet af 1950'erne og 1960'erne voksede privatbilismen, bus- og flytransport frem. Den øgede konkurrence mellem fly-, bil- og togtransport kunne mærkes på udenlandske rejser, som særligt var påvirkede af den nye charterturisme. Dette lagde stort pres på togtrafikken, og derfor begyndte jernbaneindustrien at satse på ungdomsrejser.⁷⁾

Den 1. marts 1972 blev interrail introduceret.⁸⁾ Interrailrejserne opstod angiveligt som reaktion på charterrejserne, men voksede også ud af tidens ungdomsoprør. Rygsækturisme i Østen var populært blandt unge i 1960'erne og 1970'erne,⁹⁾ og som et alternativ kom interrailbilletten.¹⁰⁾ Interrail blev officielt udbudt af UIC i anledning af unionens 100-års-jubilæum, som allerede fra slutningen af 1960'erne havde forsøgt at sammensætte en ungdomsbillet.¹¹⁾

22 lande var medlem af interrailaftalen i 1972. Selvom Europakortet var præget af den kolde krig, var både Øst- og Vesteuropæiske lande med i aftalen. Flere lande kom til undervejs.¹²⁾ Med interrailbilletten kunne unge under 21 år frit rejse på 2. klasse på alle medlemslandenes jernbanestrækninger i Europa.¹³⁾ I 1972 blev der i hele Europa solgt

88.000 interrailkort. 1980'erne var interrails storhedstid, hvor der blev solgt ca. 250.000 interrailkort om året i Europa – heraf 30.000 interrailkort i Danmark. En af årsagerne til stigningen var, at aldersgrænsen blev hævet til 26 år i 1979. Populariteten betød, at Københavns Hovedbanegård i 1984 indrettede et område forbeholdt interrailere.¹⁴⁾ (se billede 1).

Interrails opkomst kan sammenkobles med EU's integrationsarbejde. Den amerikanske forsker, Richard Ivan Jobs påpeger, at man kan anskue den unge interrailrejsende som en "ikke-statslig-aktør" med en overset rolle i europæisk integrationshistorie.¹⁵⁾ Ifølge Jobs skabte interrail-ordningen en transnational europæisk ungdom, som medvirkede til skabelsen af en fælles europæisk identitet.¹⁶⁾ Påstanden underbygges af Jürgen Hartmanns teori om, at interrail var et fænomen, som fik unge til at føle sig som europæere.¹⁷⁾

Den europæiske identitet kan relateres til en artikel i Zetland af Marie Carsten Pedersen, som kæder interrails fald sammen med Europas fald. Her argumenteres for, at EU smuldrer som projekt dag for dag, og at interrail, som kulturelt fænomen, forsvinder. Der argumenteres for, at nationalisme, isolationisme og fremmedfrygt vinder frem på bekostning af idéen om en fælles europæisk identitet. Pedersen begrunder det med, at rygsækturisme til Østasien fortsat er populært blandt unge i dag.¹⁸⁾ Jeg vil – som modspil – fremhæve, at interrail har haft fremgang de senere år. DSB's internationale produktchef, Christoph Zimdahl, bekræfter i en mail, at der i Danmark blev solgt langt flere pas i 2022 end i 2019.¹⁹⁾ Dette tegner et helt andet billede end Europas fald. Zimdahl mener, at rejselysten efter COVID-19 har haft betydning for stigningen samt Europas og samfundets fokus på togrejser som bæredygtig transport.²⁰⁾

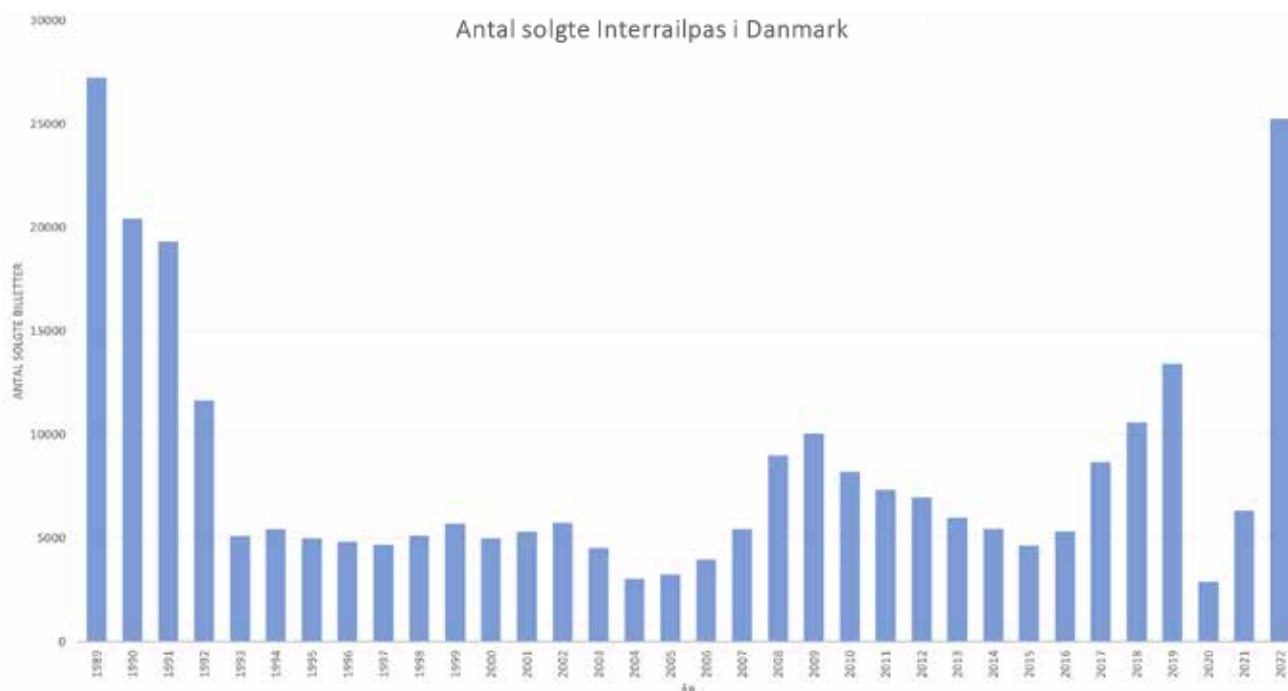
Det er dog væsentligt at bemærke, at der allerede før COVID-19 var en stigende efterspørgsel på interrailrejser (se figur 1). DR kunne i 2007 meddele, at interrail var populært igen,²¹⁾ og trods en kort tilbagegang i starten af 2010'erne var interrails popularitet i 2022 atter på højde med 1980'ernes. Dette underbygger alt i alt, at COVID-19 blot har accelereret en allerede stigende interesse for interrail som rejseform.

Europa-Parlamentet lancerede i 2018 et initiativ, hvor unge 18-årige europæere kunne ansøge om gratis interrailbilletter. Dette er fortsat en mulighed. Projektets formål er at styrke de unges forståelse af Europas diversitet og fællestræk.²³⁾ I 2018 havde initiativet 350.000 ansøgere, hvoraf 70.000 af disse fik gratis interrailbilletter. Sidenhen har 60.000 unge 18-årige europæere årligt modtaget gratis interrailbilletter,²⁴⁾ hvilket i 2022 svarede til næsten 7% af de 880.000 solgte interrailbilletter.²⁵⁾ Dette underbygger påstanden om, at interrail er på vej tilbage. Yderligere understreges interrails ungdommelige appel af, at Deutsche Bahn påpeger, at 70% af alle tyske interrailere er unge under 27 år.²⁶⁾ Lignende statistik har ikke været muligt at skaffe

fra DSB, men det formodes, at der kan spores en lignende tendens blandt danske interrailere. Der kan dog være væsentlige forskelle landene imellem.

Ungdomskulturen

I 1950'erne opstod en særlig ungdomskultur efter amerikanske forbilleder. Unge tog længere uddannelser, hvilket resulterede i, at teenagekulturen opstod, da færre indtrådte direkte på arbejdsmarkedet efter 7. klasse.²⁷⁾ SU'en blev indført i 1970,²⁸⁾ hvorefter flere unge fra mindrebemidlede hjem fik bedre mulighed for at tage en uddannelse, eftersom SU'en gav dem muligheden for at dække deres faste udgifter. Et højere uddannelsesniveau og bedre øko-



Figur 1: Grafen viser antal solgte danske interrailpas fra år til år gennem DSB's kanaler i årene 1989-2022.²¹⁾



nomiske forhold resulterede i en mere selvbevidst ungdom fyldt med drømme, fritid og diverse ungdomsfællesskaber.²⁹⁾ Det er i dette lys, at interrail som rejsefænomen skal forstås.³⁰⁾ Artiklen vil her gennemgå nogle tendenser fra ungdomskulturen i 1970'erne, 1980'erne og 2010'erne, som kan medvirke til en bredere forståelse af interrail.

I løbet af 1960'erne blev unge i stigende grad politisk aktive,³¹⁾ og i 1970'erne accelererede denne tendens.³²⁾ Ungdommens politiske holdning blev afspejlet i deres valg af uddannelse, job, venner, sexliv, musik og udseende. Den politiske ungdom kan også eksemplificeres ved Roskilde-festivalens begyndelse i 1971, hvor foreningen bag havde til formål: *"at støtte initiativer, der er til gavn for børn og unge, samt at støtte humanitært, andet alment velgørende, almen-nyttigt og kulturelt arbejde"*.³³⁾ I 1970'erne oplevede de unge en massiv arbejdsløshed på 25%.³⁴⁾ Det bevirkede, at mange unge blev mindre karriereorienterede og dermed søgte eventyrlysten i højere grad.

Ifølge journalist og forfatter Jens-Emil Nielsen var ungdomsaktivismen i 1980'erne lige så fremherskende som tidligere.³⁵⁾ Den frie kærlighed varede dog ikke ved i 1980'erne, hvor frykten for seksygdomme bredte sig. I 1982 var AIDS fremherskende som skræmmebillede.³⁶⁾ Samtidens håndbøger opfordrede derfor unge til at benytte prævention på udlandsrejser.³⁷⁾ Arbejdsløshed prægede fortsat ungdommen.³⁸⁾

Nutidens ungdomskultur er præget af ensomhed og mental ubalance. Journalisten Trine Hørlyck Beck forsøger i en artikel fra 2019 at sammenkæde 2010'ernes ungdomsgeneration i samarbejde med fem eksperter: ungdomsforsker Noemi Katznelson, adjunkt ved Danmarks Institut for Pædagogik og Uddannelse Jonas Lieberkind, lektor og ungdomsforsker Jens Christian Nielsen, forskningschef ved virksomheden Fremforsk Marianne Levinsen

og sociolog og foredragsholder Emilia van Hauen. Heraf fremgår det, at stress, pres og perfektionisme fylder blandt unge, hvor sociale medier har medvirket til individualiseringens gennembrud.³⁹⁾ Samme tendens ses afspejlet i Trygfondens Ungdomsundersøgelse fra 2015, hvor de unge beskriver sig selv som *"bekymret, let at stresse"* men samtidig *"nysgerrig, søgende"*.⁴⁰⁾

Ligesom tidligere ungdomsgenerationer gjorde oprør, forudsiger eksperterne en rebelskhed blandt nutidens ungdomsgeneration. Sammenlagt med en stigende klimabevidsthed ligner det, at 2010'ernes ungdomsgeneration efterfølger 1970'ernes og 1980'ernes ungdomsopgørstendenser.⁴¹⁾

Interrailrejser gennem Europa

At rejse på interrail er mere end at køre i tog. Som interrailer skal man først bestille sit interrailpas, købe en pladsbillet, pakke sin rygsæk og orientere sig i europæiske køreplaner. Det kræver eventyrlyst, drømme og for nogle god planlægning at rejse afsted på interrail.⁴²⁾ I det følgende gennemgås alle faser af interrailoplevelsen.

Interraileren

Interraileren har gennem tiden kunnet opfattes som en type i sig selv. Interrailere har tilhørt et bestemt fællesskab, hvortil de ofte har haft nogle af de samme kendetegn i form af påklædning og udstyr. Interrailere var genkendelige i deres "uniformer", hvor mange endda havde dannebrogssflag på rygsækken for at markere nationalitet.⁴³⁾ Uniformen bestod ofte af snavsede sokker, beskidte bukser og en tætpakket rygsæk samt en guitar og et åbent sind.⁴⁴⁾ Dette var også tilfældet for Susanne Gram og veninden Lene Krogh, som efter deres interrailtur i 1988 kunne se frem til et bad og et par rene sokker (se billede 2).⁴⁵⁾



Billede 3:
Tysk interrailplakat, 1980.

Ordskyen illustrerer, hvilket 'mindset' der karakteriserer interraileren på baggrund af kildernes egne beskrivelser. Som ung interrail er man ofte nysgerrig, videbegærlig og grænsesøgende. Man må turde markere sig selv som en del af et fællesskab og ikke være bange for lugten af beskidte sokker.

Gennem tiden er interraileren afbildet på plakater og andet reklamemateriale, hvor frihed er symboliseret med en guitar og en rygsæk. Den første interrailplakat blev skabt af Guy Georget og senere kom flere til. I 1976 designede C. Moreno en interrailplakat, der lignede en tegneserie, hvor unge glade mennesker er afbildet i flotte farver (se billede 3). Plakaten blev trykt i hele Europa. Plakaterne afspejlede den stereotype interrail er af sin tid. Af plakaterne kan aflæses udviklingen af interrail fra at være et ungdomstilbud til at blive et rejsefænomen for alle aldre.⁴⁶⁾

Den typiske interrail er har mange facetter udover påklædningen. Ofte har interraileren afspejlet tidens ungdomskultur. Det ses reflekteret i kildematerialet, hvor de adspurgte har beskrevet sig selv som de var som unge. Ud af beskrivelserne er der dannet en ordsky for overordnet at karakterisere interraileren som type. Ordskyen er dannet for at illustrere de refleksioner, som de adspurgte kilder har gjort om sig selv. Beskrivelserne kan medvirke til at styrke forståelsen af den gængse interrail er (se figur 2). Det er bemærkelsesværdigt, at de adspurgte benytter samme begreber. Dog beskriver den ældre interrail generation sig som mere "rebelsk" end nutidens unge, der i større grad benytter begrebet "festlig".⁴⁷⁾

Forventninger og drømme

Valget af interrail som rejseform har ofte afspejlet de forestillinger og drømme, som de unge har haft inden afrejse. Gretel og Hans Jørgen Jørgensen rejste på interrail i 1972. Parret beskriver, at drømmen om en interrail rejse blev født, da Hans Jørgen på teknikum hørte om konceptet for første gang.⁴⁸⁾ De unges forventninger og drømme har undervejs været meget forskellige. I en artikel fra *Politiken* sammenkobles interrail med de historiske klassiske dannelsesrejser, som allerede begyndte i 1500-tallet. Historiker, etnolog og ferieforsker hos feriehistorie.dk, Ellen Möllerstrøm, ser en forbindelse mellem fortidens og nutidens dannelsesrejser i erhvervelsen af livserfaring, hvortil turistmeforsker Anders Sørensen ser et lighedstegn mellem unge rygsækrejsende og klassiske adelsmænd.⁴⁹⁾ I dette lys kan interrailernes drømme og intentioner læses. For mange unge var og er interrail første udlandsrejse på egen hånd. I 1970'erne og 1980'erne var det ikke alle, der kendte til Europa, som unge gør det i dag. For Anne-Dorte Legaard var dette tilfældet, da hun rejste på interrail i 1977 med sin veninde. Anne-Dorte voksede op på Fur, hvor hendes familie ikke var vant til at rejse udenlands: "Vi måtte selv klare grejerne".⁵⁰⁾ Ligesom Anne-Dorte ønskede et opgør med det trygge øsamfund, ønskede Birte Aabentoft sammen med sin ven-



Figur 2: Ordsky udarbejdet på baggrund af forfatters spørgeskema til adspurgte kilder.

inde i 1974 et opgør med charterferierne: "Charterferie var for 'etableret' og det skulle vi i hvert fald ikke beskyldes for at være".⁵¹⁾

Opgør og dannelse var dog langt fra målet for alle interrailere. Susanne Gram rejste i 1988 på interrail med sin veninde. Hendes formål med rejsen var i høj grad at møde nye mennesker, opleve friheden og feste. Susanne var en del af den nye ungdomsgeneration, som havde større økonomiske muligheder, hvorved hun anser sig selv som en kapitalrig interrailere. Desuden påpeger Susanne, at 1980'ernes unge oplevede interrail som en norm: "Det var simpelt hen det man gjorde. Alle tog afsted på interrail dengang".⁵²⁾ Muligheden for en billig og fleksibel rejseform for unge var også intentionerne bag Lene Buerup Andersens og Inger Staahl Jensens valg af interrail. Begge ønskede de at besøge bekendte i Europa, hvor transportmuligheden var bedst med tog.⁵³⁾ Emilie (efternavnet er forfatteren bekendt) rejste på interrail i 2022, og hun nævner, at valget harmonerede godt med et SU-budget,⁵⁴⁾ hvilket Andreas Baks interrailtur også bekræfter. Han rejste i 2018 på interrail med sin søster og kusine, hvor drømmen var en anderledes familietur.⁵⁵⁾

Danmarks Jernbanemuseums udstilling skildrer ligeledes forskellige drømme og forventninger bag unges interrailoplevelser. Ib Salomon rejste på interrail i 1972 med drømmen om at se Østeuropa. Den kolde krig havde delt Europa i et øst og et vest, hvorfor de færreste unge havde oplevet Østeuropa.⁵⁶⁾ Unge blev i nogle tilfælde bedt om at smugle vestlige varer ind i Østeuropa.⁵⁷⁾ Derudover drømte enkelte unge om at se kulturelle seværdigheder i Europa, mens andre drømte om eventyr. Jernbanemuseets kilder påpeger, at interrailkortet bidrog til en samlet forståelse for Europas geografi.⁵⁸⁾

Der var, som ventet, forskellige drømme og forventninger i ønsket om at rejse på interrail. Som interrailere har og havde man mulighed for både at se kulturelle seværdigheder, feste eller benytte billetten som billig og fleksibel transport. Friheden er drømmen, uanset om man har eller havde rejst udenlands før eller ej.

Forberedelserne

For mange unge begynder drømmen om at rejse på interrail at blive til virkelighed, når de selv begynder at pakke rygsækken. Det kræver god forberedelse at rejse Europa tyndt i en måned. Ifølge håndbogen fra 1974 er det vigtigt, at de unge får styr på deres rejsemotiver inden afrejse.⁵⁹⁾ Dette fremhæver Søren Wridt også i sin håndbog fra 1986.⁶⁰⁾ I Danmarks Jernbanemuseums udstilling kan der ikke skitseres en samlet tendens for de forberedelser, som de unge interrailere foretog sig inden afrejse. Dette skyldes, at kilde-materialet er mangelfuldt, da mange af de interviewede ikke erindrer deres forberedelser.⁶¹⁾ Samme tendens har jeg set afspejlet hos mine kilder. Det kan skyldes, at interrailere ikke har anset forberedelsen som en væsentlig faktor for selve interrailoplevelsen. Dog har enkelte af mine adspurgte kilder delt deres egne pakkelister og scrapbøger med mig. Det er dog næppe forberedelsen, som har sat sine dybe spor. Da der er stor forskel på, hvordan de enkelte har forberedt sig, har jeg valgt at inddele afsnittet i forskellige forberedelseskategorier.

Planlægning af ruten og forstudie af destinationer samt overnatning var for nogle interrailere et vigtigt punkt inden afrejse. Peter Sylvest og Søren Wridt fremhæver i håndbøgerne fra 1974 og 1986, at det er en god idé at planlægge lidt på forhånd.⁶²⁾ Dog er Søren Wridt større fortalere for improvisation i sin håndbog.⁶³⁾ Det er vigtigt at understrege, at det ikke kan vides med sikkerhed, hvorvidt håndbøgerne råd er blevet fulgt af den enkelte interrailere. Håndbøgerne vidner dog om, at interrail var populært blandt den unge generation i samfundet. Torben Filt Jensen og Lilian Jespersen rejste på interrail i somrene 1973 og 1974. Af parrets scrapbøger fremgår det tydeligt, at de havde forberedt sig grundigt begge gange.⁶⁴⁾ De havde bl.a. indtegnet deres rute på et Europakort samt anskaffet sig et campingpas: "Vi fik nu kun brug for det et sted".⁶⁵⁾ Andre interrailere planlagde kun den første destination og lod sig inspirere i mødet med andre. Dette var tilfældet for Birte Aabentoft og hendes veninde, der rejste på interrail i 1974. De ønskede at



besøge Grækenland, men var generelt optaget af at rejse.⁶⁶⁾ Susanne Gram rejste i 1988 med telt, men hun sov også alternative steder (se billede 4): *"Vi sov på campingpladser, hostels, en nat på en banegård, taget af et hotel i Athen, på dækket på en natfærge fra Italien til Korfu".*⁶⁷⁾ Anna Back Larsen fremhæver ud fra sit kildemateriale, at banegårde i høj grad blev brugt som overnatningssted for interrailere. Der skete dog en ændring i løbet af 1980'erne i takt med interrails popularitet. De overnattende kunne risikere at blive bortvist eller spulet væk med vandslanger.⁶⁸⁾ Artiklen refererer til en dagbog, hvori der står skrevet: *"[...] Så vi måtte nødvendigvis sove på gaden, men foran stationen blev man jaget væk, bagved ligeså".*⁶⁹⁾ Stefan Reiter beskriver ligeledes i sin dagbog fra 2022: *"Det er okay at have en nat på gaden. Temperaturen er fin, og der er roligt".*⁷⁰⁾ Andre interrailere beretter om, at de ofte sov på campingpladser, hostels eller sov undervejs i togene. Det er bemærkelsesværdigt, at det kun var få, der havde læst håndbøger inden afrejse. De fleste brugte håndbøgerne som opslagsværker undervejs på rejserne. Nutidens unge pointerer, at internettet gav dem viden om destinationerne.⁷¹⁾

Mange interrailere overvejede deres oppakning. Den afspejlede, hvilken type interrail-rejse, de begav sig ud på samt deres forventning til rejsen. Typerne med mest oppakning var ofte folk, som enten havde planlagt at sove på campingpladser eller var åbne overfor muligheden, og der-

med ønskede en mere fri rejse. De havde telt, trangia, sovepose og andet udstyr med.⁷²⁾ Som tidligere nævnt var det ikke alle, der lavede pakkelister eller scrapbøger. Andreas Bak, der rejste på interrail i 2018, var dog én ud af få. Andreas havde i sin scrapbog lavet en pakkeliste over alt, hvad han skulle have med. Pakkelisten er sorteret i et fint håndskrevet farvesystem, hvilket vidner om en betydelig struktur og kreativitet (se billede 5).⁷³⁾ Andreas havde desuden en notesbog med på sin rejse, hvori han holdt regnskab. Andreas havde ikke lavet et budget inden afrejse, men han havde lavet et estimat ved at søge viden på internettet.⁷⁴⁾ Det understreger igen, at internettet og sociale medier har givet ny adgang til viden for nutidens unge. Af regnskabsbogen fremgår det, at Andreas og hans medrejsende i alt brugte ca. 5000 kr. pr. person.⁷⁵⁾ Stefan Reiter rejste på interrail i 2022 med hensigten om at kombinere en interrailrejse med en pilgrimsrejse på Caminoen. Han rejste i 44 dage og havde et estimat inden afrejse på 13.000 kr. Hele turen endte med at koste 10.200 kr.⁷⁶⁾

Mange interrailere rejste i begyndelsen med rejsechecks.⁷⁷⁾ Da det var svært at beregne valutaforbruget på forhånd, anbefalede det i håndbøgerne at hæve kontanter hjemmefra.⁷⁸⁾ For Inger Staahl Jensen blev rejsecheckene ligefrem rettesnoren for, hvornår hun skulle rejse hjem: *"Havde rejsechecks med, så når jeg ikke havde flere af dem, så var det tid til at vende hjemad".*⁷⁹⁾ Også parret Lillian og Torben

Billede 4: Susanne Gram (tv) ombord på færgen mod Korfu 1988 med et hollandsk par (privat arkiv).

benyttede rejsechecks. I deres scrapbøger er indsat en kvittering for hver eneste indløste check.⁸⁰⁾ Flere kilder beretter desuden om opfindsomme måder at opbevare valuta på. I en scrapbog fra et venindepar, der rejste på interrail i 1982, stod noteret, at de gemte rejsechecks i opsprættede hygiejnebind.⁸¹⁾ Anne-Dorte Legaard erindrer ligeledes, at hun syede en bomuldspung til formålet.⁸²⁾ I 1980'erne begyndte Sundhedsstyrelsen, DSB og kondomproducenter at udlevere "pengekatte" til unge interrailere. Formålet var at bekæmpe AIDS, hvorfor der i pengekatte lå kondomer og guidehæfter. Men pengekatte blev også en sikkerhed for de unge, hvor de kunne opbevare vigtige dokumenter samt valuta.⁸³⁾

Samfundets fokus på seks sygdomme illustreres ved, at der i tidens håndbøger er fokus på prævention. Peter Sylvest opfordrede allerede unge til at bruge kondom som præventionsmiddel i 1974.⁸⁴⁾ I håndbogen fra 1983 har han endda illustreret en tegning med teksten: "Hverken Europæiske eller andre tilbyder forsikringer mod uønskede børn og kønssygdomme. En sådan kan imidlertid købes på de fleste apoteker i Europa".⁸⁵⁾

I håndbøgerne står skrevet særskilte afsnit til unge piger. Håndbogen fra 1983 skriver om udenlandske mænd: "Som fluer om et stykke sukker".⁸⁶⁾ Derfor anbefaledes det ikke, at piger blaffede eller kiggede sydlandske mænd i øjnene.⁸⁷⁾ I rejseberetningen "Blond pige mørk mand" skriver Ulla Pors Nielsen i Politiken 26.maj 1985:

"Jeg startede min Inter Rail tur med instinktivt at følge bogens råd. Men efter to dage i Venedig, hvor jeg konstant følte mig nødsaget til at stirre fast i vandet og nærmest gå rundt og se halvsur ud hele tiden, så gad jeg simpelthen ikke spille snerpet mere".⁸⁸⁾

I Athen oplevede venindeparret fra 1982 samme påpasselighed: "Vi skulle passe på ikke at få øjenkontakt med mænd. [...] Selv politiet var forfærdelige. Gik ud af [sic] deres skillerum for at pifte af os".⁸⁹⁾ Det fremgår, at veninderne altid havde en parfumeflaske i tasken til at sprøjte i øjnene på mulige voldsmænd.⁹⁰⁾ Mødet med forskellige kulturer kan hermed være en spændende vinkel for fremtidig forskning.



Billede 5: Andreas Baks pakkeliste fra 2018 (privat arkiv).

Alt i alt tegner sig et mønster, hvor forberedelsen var individuel. De unges oppakning afspejlede, hvilket eventyr de drømte om. Internettet har givet nutidens unge bedre muligheder for at forberede deres tur, hvorimod håndbøger hjalp den ældre interrailgeneration.

Togrejserne

Efter en lang række forberedelser var det en forløsning at kunne træde ind i toget med interrailbilletten i hånden. Foran ventede et eventyr og en modningsproces, hvor man kunne opleve nye sider af sig selv og møde nye mennesker. Togrejserne var og er i sig selv en del af interrailoplevelsen, hvor rejsende er fælles om at bruge mange timer.⁹¹⁾ Toget var et socialt rum, hvor unge interagerede med hinanden, delte oplevelser og kobled sig på hinandens rejser.⁹²⁾ Ifølge Anna Back Larsen var tendensen primært, at interrailere i 1970'erne faldt i snak med lokale, mens interrailere i 1980'erne primært interagerede med andre interrailere.



Billede 6: Loft i en DSB-vogn.

Billedet viser, hvor flygtninge kunne gemme sig. I østeuropæiske tog var her et trådnæt for at forhindre dette (Udstillingen "Drømmenes Kupé" på Danmarks Jernbanemuseum).

Denne påstand er dog svær at verificere. Det pointeres endvidere, at informanterne har haft en tendens til at romantisere togrejserne.⁹³⁾ Samme problematik findes i mit kildearbejde. De adspurgte kilder erindrer her i højere grad togrejserne fremfor forberedelserne. Dette skyldtes, at togrejserne ofte bød på sjove oplevelser, som havde betydning for den rejsendes videre færd. Togene var ofte overfyldte, da mange rejste om natten for at spare en overnatning.⁹⁴⁾ Dette erindrer Lene Buerup Andersen fra sin tur i 1972:

"Jeg husker hvordan vi unge, der mødtes på togene, opdannede kupeerne til sovepladser. Al bagage blev stillet på gulvet. To sov på sæderne, to i hattehylderne og to på den oprindelige bagageplads over gangen".⁹⁵⁾

Anderledes var det for Susanne Gram i 1988, da interrail var blevet mere populært: *"Mødte en masse undervejs og fulgtes med nogen i nogle dage og så videre".⁹⁶⁾* Stefan Reiter oplevede i 2022 også samvær med andre undervejs: *"Da vi havde samme destination, men ikke nødvendigvis samme mål, gjorde det, at man var meget åben, imødekommende og trykke med og for hinanden".⁹⁷⁾* Udsagnet er bemærkelsesværdigt, idet nutidige unge beretter om mangel på social interaktion med andre interrailrejsende. Andreas Bak oplevede ikke et fællesskab med andre rejsende. Han fortalte, at han for det meste snakkede med unge på ungdomshoteller. Hans opfattelse er, at det ikke længere er alment for unge at rejse med interrail i Storbritannien, hvorfor han følte sig malplaceret i kupéerne, der mest var forbeholdt folk fra "business class".⁹⁸⁾ Emilie rejste blandt andet til Warszawa, Budapest og Prag i 2022. Her oplevede hun modsat, at det var nemmere at falde i snak med lokale.⁹⁹⁾ I scrapbogen fra 1982 fremgår det, at veninderne også oplevede interaktion med lokale undervejs, hvor kropssprog blev nødvendigt, da sprogvanskeligheder opstod.¹⁰⁰⁾ Birte Aabentoft, der rejste i 1974, understreger dog en væsentlig pointe, som andre kilder ikke bemærker: *"Faktisk var vi, som danskere, godt rustet til at klare os på rejse i Europa, for vi talte rimelig godt engelsk".¹⁰¹⁾*

Trods gode sprogkunderskaber har kulturmøder undervejs vakt forargelse og fascination. Parret Torben og Lillian har i scrapbøgerne påtalt forskelle i landene, de besøgte. I 1974 oplevede de f.eks. en skærpet grænsekontrol i Jugoslavien: *"Vognene blev grundigt undersøgt, og langs med togstammen stod der grænsevagter med maskinpistoler".¹⁰²⁾* Det betoner kontrasterne i et splittet Europa. Mange østeuropæere gemte sig ofte under togtogene for at flygte til Vesteuropa. Derfor var tog fra f.eks. Polen eller Ungarn anderledes indrettet med trådnæt, der skulle gøre det svært at gemme sig (se billede 6).¹⁰³⁾ Jugoslavisk militær stiftede Susanne Gram også bekendtskab med på hendes hjemrejse, som blev udfordret af spændingerne op til den jugoslaviske borgerkrig (se billede 7):

Billede 7: Susanne Gram i toget på vej hjem fra Jugoslavien 1988 (privat arkiv).

"[...] vores tog var aflyst, så alle interrailere blev gennet ind i en bagagevogn uden vinduer eller sæder, og der lå vi på gulvet indtil vi kom til München ca. 15 timer senere [...] Vi kunne ikke købe hverken mad eller vand. Jeg husker en østrigsk fyr som kravlede op og lagde sig på bagagehylden og der sov han".¹⁰⁴⁾

Susanne Gram påpeger flere gange, at tiden var en anden. Hun fremhæver den digitale tidsalder som fremskridt for nutidens unge og nævner, at hendes generation nærmest rejste med bind for øjnene.¹⁰⁵⁾

Hjemrejsen blev ligeledes udfordrende for Andreas Bak og hans rejsefæller i 2018. De oplevede vigtigheden i at have en rejseforsikring, da der opstod brand på strækningen. Oplevelsen gav Andreas erfaring, idet han klarede forsikringssagen på egen hånd.¹⁰⁶⁾

Erfaringer og mødet med en anderledes kultur oplevede Iben Gammelgaard også, da hun i 1981 rejste på interrail med sin folkeskoleklasse til Marokko.¹⁰⁷⁾ I toget fra Madrid til Algeras oplevede hun, at spanske soldater sad i samme kupé, som hende selv og hendes veninder. Soldaterne sniffede opløsningsmiddel og var bevæbnede. Pigerne blev dog passeret på af en ældre mand, de kaldte "bedstefar":

"Der sad en ældre marokkaner i samme kupe, som blev siddende og holdt sig vågen hele natten for at passe på os (vi var 4 piger i kupeen, hvor der var plads til 8, den ældre marokkaner og 3 soldater). Senere på vores rejse besøgte vi "bedstefar".¹⁰⁸⁾

Det er bemærkelsesværdigt, at skoleklassen valgte at rejse på interrail til Marokko. I håndbogen fra 1986 anbefales det ikke uerfarne rejsende eller solo-piger at rejse til Marokko.¹⁰⁹⁾ Marokko blev en del af interrailkonceptet i 1974, hvilket også er bemærkelsesværdigt, da Marokko ikke er en del af det europæiske kontinent.¹¹⁰⁾

Togrejserne var ofte lange, hvilket gav de rejsende tid til at fordybe sig, reflektere over livet og betragte landskabet, de kørte igennem.¹¹¹⁾ Men togrejser forløber sjældent uden problemer. Interrailere skal være omstillingsparate, hvilket Stefan Reiter pointerer i sin dagbog. På andendagen oplevede han, at togplanerne ændrede sig:



"Nu er jeg næsten hysterisk og opgivende, da det viser sig, at jeg ikke kan booke en pladsbillet 1 time før afgang. Jeg booker en morgenbillet til Paris Est, som plan F, inden jeg finder et sted for natten".¹¹²⁾

Hændelsen illustrerer, at togrejserne ikke udelukkende var positive, men også frustrationsfyldte. De adspurgte kilder erindrer oftest togrejserne og dets komplikationer positivt, idet de fik gode erfaringer med hjem. Men i momentet har hændelserne virket uoverkommelige. Som interrailere kunne man komme ud for problemer undervejs, men man voksede ofte med dem og blev mere livskompetent. Alt i alt tegnes et billede af, at togrejserne var sociale samlingspunkter. Kupéerne dannede ramme om samtaler, overnatning og tryghed. Dertil oplevede den ældre interrailgeneration i høj-

ere grad socialt samspil med andre unge end nutidens inter-railgeneration. Kulturmøder har undervejs givet interrailere erfaringer med hjem. Sidst men ikke mindst har togrejserne været en essentiel del af unges interrailoplevelser.

Efter Interrailrejsen

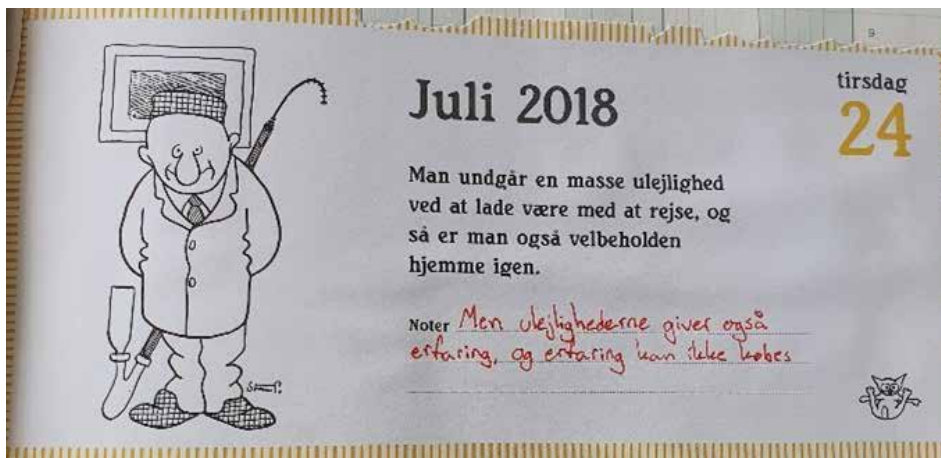
Ethvert rejseeventyr har en slutning. Når man vender hjem fra en interrailtur, vil man ofte mærke en selvudvikling og en tilknytning til et fællesskab, som man ikke har oplevet før. Det er, hvad kilderne beretter om, når de reflekterer over deres rejser. Samme tendens har Anna Back Larsen set afspejlet i sit kildemateriale, hvor de adspurgte benævner, at de fik mere mod på livet efter deres interrailtur samt oplevede øget selvstændighed.¹¹³⁾ Dette beskriver Iben Gam-melgaard også: *"Min mor har altid sagt, at jeg rejste ud som barn og kom hjem som voksen"*.¹¹⁴⁾ Anne-Dorte Legaard erindr-er ligeledes, at hun følte sig som en "verdensmand", da hun vendte tilbage til Fur.¹¹⁵⁾ Stefan Reiter oplevede også en udvikling efter hjemrejsen: *"Jeg fik afkræftet den afhæn-gighed af min mor, som jeg måske frygtede lidt inden"*.¹¹⁶⁾ Evnen til at kunne træffe beslutninger på egen hånd be-mærker mange af de adspurgte. Et fåtal påtaler desuden, at de på rejsen reflekterede over deres fremtid. F.eks. op-levede Stefan Reiter, at turen gav ham lyst til at søge ind på journalistuddannelsen.¹¹⁷⁾ Inger Staahl Jensen fik øjnene op for filosofi efter at have læst Camus på sin interrail-rejse. Det bevirkede, at hun læste filosofi på sin kandidat-uddannelse.¹¹⁸⁾ Desuden har mange fået inspiration til frem-tidige rejser efter deres interrailtur. Det er essentielt, at flere i dag påpeger klimahensyn som en vigtig faktor for at rejse på interrail igen fremfor en flyrejse. Dette gælder også Andreas Bak.¹¹⁹⁾

Mange adspurgte har udelukkende gode minder fra deres interrailrejse. Alligevel mødte jeg et andet perspektiv fra ægteparret Gretel og Hans Jørgen Jørgensen. Parret vir-kede, som de eneste, ikke så begejstret for interrail som rejseform. De oplevede på deres rejse til Spanien i 1972, at

stationen blev bemanded af soldater fra en separatistbe-vægelse. Parret rejste derfor hjem til Danmark før tid: *"Vi havde vist fået nok af togrejser"*.¹²⁰⁾ Turen gav dog alligevel parret god erfaring: *"Når man sådan skriver det ned og tænker efter, lærte vi en del på turen, det var en oplevelse for livet"*.¹²¹⁾ Størstedelen husker dog interrailrejserne som symbol på frihed og evig sommer, hvilket går i fin tråd med et opslag, som Stefan Reiter postede på Instagram umid-delbart efter sin hjemkomst:

"Det føles faktisk ikke som om, at jeg har været længe væk. Noget af det første jeg siger i Næstved er: 'hvor er her dødssygt.' Det grå vejr hjælper heller ikke på mit åsyn. Tin-gene er som de plejer, og det er nu meget rart. Ude godt, hjemme bedst".¹²²⁾

Idet interrailordningens intention var at give unge følel-sen af europæisk samhørighed på tværs af kontinentet, er det tankevækkende, at ingen af kilderne påpeger, at inter-railrejsen gav dem en følelse af at være europæer. Denne problematik påtaler Marie Carsten Pedersen også. Hun på-peger, at de unge i dag ikke oplever en personlig erfaring med kontinentet og dets demografi. Derfor er hun positivt indstillet overfor EU's forslag om at give gratis interrailbil-letter til unge europæere.¹²³⁾ Forslaget har alligevel mødt skepsis. I *Weekendavisen* citeres journalist ved netavisen Politico.eu, Tim King, for at udtale: *"Det er overforenklet politik i de sociale mediers tidsalder"*.¹²⁴⁾ Richard Ivan Jobs har også kommenteret EU's forslag. Jobs mener, ifølge *Weekendavisen*, at det endnu er uvist, hvilken effekt for-slaget vil have på de unges opfattelse af EU. Debatten er velbegrundet, idet den rummer nogle fordelingspolitiske aspekter, og dermed er mere kompliceret end som så. I *Weekendavisen* pointeres det, at salget af interrailbilletter er steget efter COVID-19, og særligt pensionister benytter sig af interrail som rejseform. Artiklen stiller afslutnings-vist et oplagt spørgsmål: *"Så måske er det i virkeligheden pensionisterne, der skal sendes ud på gratis interrail-rejser? Så de igen kan jodle i Zürich, danse som Zorba i Athen og forelske sig i Rom, som de gjorde det i sommeren 1972"*.¹²⁵⁾



Billede 8: Udklip fra Andreas Baks scrapbog 2018 (privat arkiv).

Flere har da også været afsted mere end én gang. Lene Buerup Andersen har tidligere benyttet sig af seniorrabatten, da hun i foråret 2022 rejste en tur til Madrid.¹²⁶⁾ Der tegnes et billede af, at flere ønsker at rejse igen – nogle af klimahensyn og andre af personlige årsager. Dertil har rejserne skabt efterrefleksioner hos mange, som både har oplevet øget selvstændighed og livsmod efter deres interrailrejser.

Afslutningsvis skal et citat fra en kalendertegning, som Andreas Bak har inkorporeret i sin scrapbog, fremhæves (se billede 7). Tegningen opsummerer, hvad interrail handler om. Her står følgende: "Man undgår en masse ulejlighed ved at lade være med at rejse, og så er man også velbeholden hjemme igen." Hvortil Andreas selv har tilføjet: "Men ulejlighederne giver også erfaring. Og erfaring kan ikke købes".¹²⁷⁾ Dette afspejler fint, hvad de rejsende har oplevet efter deres rejser. Erfaring kan ikke købes for penge. Den skal opleves.

Konklusion

Interrail har eksisteret siden 1972, og er stadigvæk relevant for både voksne og unge europæere. Det kan konkluderes, at valget om at rejse på interrail har været individuelt. Dog ses tydelige ligheder på tværs af perioderne 1972-1989 og 2010-2022. På baggrund af dette studies kildegrundlag kan det konkluderes, at 1970'ernes og 1980'ernes interrailere ønskede at opleve nye kulturer og friheden til at rejse på egen hånd. Det samme pointerer nutidens interrailere, som tilføjer, at interrail er en billig rejseform. Ydermere har ungdomskulturen spillet en markant rolle. 1960'ernes unge oplevede, som den første generation, at få muligheden for at rejse afsted udenlands. 1970'ernes unge fik dernæst muligheden for at rejse på interrail gennem Europa. Herefter fulgte 1980'ernes unge, som i større grad ønskede at møde nye mennesker og feste på deres interrailrejser. Nutidens unge har set meget af Vesteuropa. Derfor afspejler valget om at rejse på interrail et ønske om at opleve andre euro-

pæiske kulturer og skikke, som 2010'ernes ungdom ikke har oplevet.

Det er ligeledes individuelt, hvordan de unge forberedte sig. Forberedelsen afspejlede, hvilke forventninger de unge havde til deres rejser. De unge havde forskellige oplevelser undervejs. 1970'ernes og 1980'ernes interrailere interagerede i højere grad med hinanden, da interrail særligt i 1980'erne var blevet en norm blandt flere unge fra særligt middelklassehjem, hvor 30.000 danske interrailkort blev solgt om året. Nutidens unge beretter i højere grad om mangel på socialt samvær med andre interrailere. Interrailere har i generationer tilhørt et særligt fællesskab. Alligevel er det også forskelligt, hvor meget de unge føler, de har været en del af det. Internettet har desuden betydning for, at nutidens unge har lettere adgang til information undervejs, end datidens interrailere havde det.

Kilderne peger på, at "interraileren" ofte er en type i sig selv, hvor uniformen er beskidt, men sindet er nysgerrigt og videbegærligt. På tværs af perioderne berettes om personlige udviklinger, hvor det især er ansvarsbevidsthed og selvstændighed, som begge interrailgrupper har oplevet. Mange interrailere erindrer deres rejser positivt, hvorimod samtidige kilder vidner om frustrationsfyldte momenter.

Alt i alt kan det konkluderes, at der er langt større ligheder end forskelle mellem datidens og nutidens interrailere. Interrailkonceptet har bredt sig til at favne alle aldre, men består, som koncept, uændret. Derimod har ungdomskulturen og samfundet ændret tidens tendenser, hvorfor forskelle interrailere imellem skal læses på baggrund heraf. Jeg mener ikke, som følge af dette studie, at interrail er ved at uddø. Det er tvivlsomt, hvorvidt interrail virker til at styrke den europæiske identitet, som forskere også har påpeget. Omvendt rejser flere på interrail, og det bliver derfor spændende at følge udviklingen af disse – hvad end det er pensionister, der skal genopdage ungdommen, eller unge interrailere med rygsækken pakket. Er du én af dem, som rejser afsted i den nærmeste fremtid?

Upubliceret materiale

Andreas Baks scrapbog, regnskabsbog og erindring om interrail 2018 samt interview med forfatter (15/9 2022) og svar på forfatters spørgeskema (i forfatters besiddelse).

Anne-Dorte Legaards erindring om interrail 1977 og 1978 samt svar på forfatters spørgeskema (i forfatters besiddelse).

Birte Aabentofts erindring om interrail 1974 (i forfatters besiddelse).

Christoph Zimdahl fra DSB i mail til forfatter (11/10 2022).

Emilies erindring om interrail 2022 samt svar på forfatters spørgeskema (i forfatters besiddelse). Forfatter er bekendt med Emilies efternavn.

Forfatters private besøg på udstillingen "Drømmenes Kupé" på Danmarks Jernbanemuseum, privat fotograferede elementer fra udstillingen (se evt. billede 5), samt tilsendte fotos til forfatter fra Jernbanemuseets Arkiv (5/8 2022) (i forfatters besiddelse).

Gretel og Hans Jørgen Jørgensens erindringer om interrail 1972 (i forfatters besiddelse).

Iben Gammelgaards erindring om interrail 1981 samt svar på forfatters spørgeskema (i forfatters besiddelse).

Inger Staahl Jensens erindring om interrail 1984, 1987, 1988 og 1989 samt svar på forfatters spørgeskema (i forfatters besiddelse).

Lene Buerup Andersens erindring om interrail 1972 samt mail til forfatter (07.08.2022) og svar på forfatters spørgeskema (i forfatters besiddelse).

Scrapbog fra 1982, Danmarks Jernbanemuseum, 1178x0001.

Stefan Reiters dagbog fra 2022 samt erindring, instagram og svar på forfatters spørgeskema (i forfatters besiddelse).

Spørgeskemasvar fra anonyme kilder om interrail 1972-1989 og 2010-2022 til bl.a. dannelsen af forfatters ordsky (i forfatters besiddelse).

Susanne Grams erindring og privat arkiv 1988 samt svar på forfatters spørgeskema (i forfatters besiddelse).

Torben Filt Jensen og Lillian Jespersens scrapbøger fra 1973 og 1974 samt erindringer herom og svar på forfatters spørgeskema (i forfatters besiddelse).

Publiceret materiale

"600.000 Interrail-Tickets Verkauft", *Tagesschau*, 13/11 2022, www.tagesschau.de/wirtschaft/interrail-tickets-rekord-101.html, tilgået 15/9, 2023.

Andersen, Jacob, Risikabel Ungdom: *Trygfondens Ungdomsundersøgelse 2015*, TrygFonden, 2015.

Bech, Trine Hørlyck, "Dum og doven eller stresset stræber? Hvad kommer der til at stå om mig og 10'ernes andre unge i historiebøgerne?", DR.dk/Mit liv, 2019, www.dr.dk/mitliv/dum-og-doven-eller-stresset-stræber-hvad-kommer-der-til-staa-om-mig-og-10ernes-andre-unge-i, tilgået 8/12 2022.

Bencke, Sune Højrup, "»Det er et voldsomt spring«: Salget af danske interrailpas ligner snart det i 1980'erne", *Politiken*, 21/2 2023, www.politiken.dk/rejser/togrejser/art9215814/Salget-af-danske-interrailpas-ligner-snart-det-i-1980'erne, tilgået 15/9, 2023.

Boer, Arjan den, "Europe in Your Back Pocket. 45 Years of Interrail Posters and Advertising", 2017, <https://retours.eu/en/43-interrail-posters/>, tilgået 08/12 2022.

"EU vil gøre Europa større for unge med gratis togbilletter", *Nyheder, Europaparlamentet*, 2018, www.politiken.dk/rejser/art8508109/»Hvem-vil-egentlig-sidde-ved-siden-af-en-bordherre-eller-borddame-hvis-verdensbillede-aldrig-er-blevet-nedbrudt, tilgået 08/12 2022.

Bencke, Sune Højrup og Thomas Flensburg, "Corona har flyttet dannelsesrejsen - men måske gør det ikke noget?" *Politiken*, 26/12 2021, www.politiken.dk/rejser/art8508109/»Hvem-vil-egentlig-sidde-ved-siden-af-en-bordherre-eller-borddame-hvis-verdensbillede-aldrig-er-blevet-nedbrudt.

Gernie, Sharif & Brian Ireland, *The Hippie Trail: A History, 1957-78*, Manchester: Manchester University Press, 2017.

Helgerud, Magnus, "Rygsækambassadører", *Weekendavisen*, 16/9 2022, www.weekendavisen.dk/2022-37/kultur/rygsaekambassadoerer.

"Interrail er atter populært", DR.dk, 2/7 2007, www.dr.dk/nyheder/penge/interrail-er-atter-populaert, tilgået 25/8, 2023.

"Interrail Ticket Sales Bounce Back to Pre-Pandemic Levels", *The Brussels Times*, 10/4 2022, <https://www.brusselstimes.com/216056/interrail-ticket-sales-bounce-back-to-pre-pandemic-levels>, tilgået 15/9 2023.

Jensen, Martin Trandberg, Szilvia Gyimothy & Ole B. Jensen, Staging Interrail Mobilities, *Tourist studies*, 16, 2, 2016, s. 111-32, <https://doi.org/10.1177/1468797615594740>.

Jensen, Martin Trandberg, Caroline Scarles, and Scott A. Cohen. "A Multi-sensory Phenomenology of Interrail Mobilities", *Annals of tourism research*, 53, 2015, s. 61-76, <https://doi.org/10.1016/j.annals.2015.04.002>.

Jobs, Richard Ivan, *Backpack Ambassadors: How Youth Travel Integrated Europe*, Chicago: The University of Chicago Press, 2017.

Larsen, Anna Back, På Interrail, *Jernbanehistorie*, 2016, s. 60-81.

Larsen, Anna Back, René Schrøder Christensen, Gitte Lundager & Sissel Vennike Christiansen, *Drømmenes Kupé - Udstillingskatalog*, Danmarks Jernbanemuseum 2017.

Manka, Mikko, Interrail Youth Travel (Re)Producing Communities of Belonging - Memories of Finnish Travellers 1972-1991, *Journal of tourism history*, 14, 2, 2022, s. 215-37, <https://doi.org/10.1080/1755182X.2022.2065366>.

Nielsen, Jens-Emil, Ung i 70'erne, *Ungdoms-Krøniken*, 3, Frederiksberg: Her & Nu, 2004.

Nielsen, Jens-Emil, Ung i 80'erne, *Ungdoms-Krøniken*, 4, Frederiksberg: Her & Nu, 2005.

Nielsen, Ulla Pors, "Blond pige mørk mand", *Politiken*, 26/5 1985.

Pedersen, Marie Carsten, "Interrail er ved at dø. Og Europa står i en historisk udfordring. Jeg tror, det hænger sammen", *Zetland*, 24/3 2017, <https://www.zetland.dk/historie/segJQ3VR-aoV3MEIj-b10e6>, tilgået 8/12 2022.

Schmiers, Tina, *Getting Europe Back on Track? Learning Experiences During Interrail and How a Free Interrail Ticket Could Foster Global Citizenship*, speciale, Uppsala Universitet, 2017.

"Roskilde Festival." *Den Store Danske*, https://denstoredanske.lex.dk/Roskilde_Festival, tilgået 25/8 2023.

Clausen, Thomas, *Offentlig uddannelsesstøtte i Danmark, 1952-*, danmarkshistorien.dk, 2021, <https://danmarkshistorien.dk/vis/materiale/su-satser-1975-2021>, tilgået 25/8 2023.

Olsen, Peter Sylvest, *Håndbog for unge Europa-rejsende: Om hvordan man rejser billigst i Vesteuropa*, Virum: Candela, 1974.

Olsen, Peter Sylvest, *Inter Rail: Om hvordan man får mest ud af sit Inter Rail kort*, Virum: Candela, 1983.

Sørensen, Anne, "Efterkrigstiden, 1945-1973: Kulturelle Og Sociale Opbrud", *Danmarkshistorien.dk* 2020, <https://danmarkshistorien.dk/perioder/efterkrigstiden-1945-1973/kulturelle-og-sociale-opbrud>, tilgået 25/8 2023.

Wridt, Søren. *Inter Rail Håndbogen*. 7. udg., Melgaard, 1986.

Noter

1. Se Figur 1, side 80. Figuren er taget fra Sune Højrup Benckes artikel: ">Det er et voldsomt spring<: Salget af danske interrailpas ligner snart det i 1980'erne", *Politiken*, 2023, accessed 15-09, 2023, <https://politiken.dk/rejser/togrejser/art9215814/Salget-af-danske-interrailpas-ligner-snart-det-i-1980%E2%80%99erne>.
2. Jensen, Gyimothy & Jensen 2016.
3. Jensen, Scarles & Cohen 2015.
4. Manka 2022.
5. Schmiers 2017.
6. Larsen 2016.
7. Larsen et al. 2017, s. 33-34.
8. Ibid, s. 44.
9. Gernie & Ireland 2017.
10. Ibid, s. 48.
11. Larsen 2016, s. 64.
12. Ibid., s. 64-65.
13. Larsen et al. 2017, s. 44., Larsen 2016, s. 64.
14. Larsen 2016, s. 64-65.
15. Helgerud 2022.
16. Jobs 2017, s. 191-93.
17. Larsen 2016, s. 62.
18. Pedersen 2017.
19. Christoph Zimdahl, DSB, i mail til forfatter (11/10 2022).
20. Ibid.
21. Figuren fra Bencke 2023.
22. "Interrail er atter populært," DR.dk, 2007.
23. "EU vil gøre Europa større for unge med gratis togbilletter", *Nyheder Europaparlamentet*, 2018.
24. "InterRail ticket sales bounce back to pre-pandemic levels," *The Brussels Times*, 2022.
25. Bencke 2023.
26. "600.000 Interrail-Tickets verkauft," *Tagesschau*, 2022.
27. Sørensen 2020.
28. Clausen 2021, graf: su-satser, 1975-2021.
29. Sørensen 2020.
30. Larsen et al., 2016, s. 34.
31. Sørensen, 2020.
32. Nielsen, 2004, s. 32.
33. "Roskilde Festival," *Den Store Danske*.
34. Nielsen 2004, s. 102-105.
35. Nielsen 2005, s. 7.
36. Ibid., s. 114.
37. Se f.eks. Wridt 1986, s. 79-80.
38. Nielsen 2005, s. 47-49.
39. Bech 2019.
40. Andersen, 2015, s. 74.
41. Bech 2019.
42. Larsen, 2016, s. 66.
43. Ibid, s. 62-64.
44. Helgerud 2022.
45. Susanne Grams privat arkiv 1988 (i forfatters besiddelse).
46. Boer 2017.
47. Spørgeskemasvar fra forfatterens adspurgte kilder.
48. Gretel og Hans Jørgen Jørgensens erindringer om interrail 1972 (i forfatters besiddelse).
49. Bencke og Flensburg 2021.
50. Anne-Dorte Legaards erindring om interrail 1977 og 1978 (i forfatters besiddelse).
51. Birte Aabentofts erindring om interrail 1974 (i forfatters besiddelse).
52. Susanne Grams erindring om interrail 1988 (i forfatters besiddelse).
53. Lene Buerup Andersens og Inger Staahl Jensens erindringer om interrail i hhv. 1972, 1984, 1987, 1988 og 1989 (i forfatters besiddelse).
54. Emilies erindring om interrail 2022 (i forfatters besiddelse) Forfatter er bekendt med Emilies efternavn.
55. Andreas Baks erindring om interrail 2018 (i forfatters besiddelse).
56. Larsen et al. 2017, s. 68.
57. Forfatters besøg på Danmarks Jernbanemuseums udstilling "Drømmenes Kupé" (30/8 2022).

58. Larsen et al. 2017, s. 68-70.
59. Olsen 1974, s. 10.
60. Wridt 1986, s.11.
61. Larsen 2016, s. 68-69.
62. Wridt 1986, s. 12-13, Olsen 1973, s. 11-12.
63. Wridt 1986, s. 13.
64. Torben Filt Jensen og Lillian Jespersens scrapbøger fra 1973 og 1974 (i forfatters besiddelse).
65. Ibid., scrapbog 1973 (i forfatters besiddelse).
66. Birte Aabentofts erindring om 1974 (i forfatters besiddelse).
67. Susanne Grams erindring og privat arkiv 1988 (i forfatters besiddelse).
68. Larsen 2016, s. 73-74.
69. Ibid, 74.
70. Stefan Reiters dagbog fra 17/5-19/5 2022 på gaden i Schweiz (i forfatters besiddelse).
71. Forfatters egen spørgeskemaundersøgelse.
72. Larsen 2016, s. 67.
73. Andreas Baks scrapbog fra 2018 (i forfatters besiddelse).
74. Andreas Baks erindring om 2018 (i forfatters besiddelse).
75. Andreas Baks regnskabsbog fra 2018 (i forfatters besiddelse).
76. Stefan Reiters erindring om interrail 2022 (i forfatters besiddelse).
77. Larsen 2016, s. 68.
78. Se f.eks. Olsen 1983, s. 59.
79. Inger Staahl Jensens erindring om interrail 1984, 1987, 1988 og 1989 (i forfatters besiddelse).
80. Torben Filt Jensen og Lillian Jespersens scrapbøger 1973 og 1974 (i forfatters besiddelse).
81. Scrapbog fra 1982, 1178X0001, Danmarks Jernbanemuseum.
82. Anne-Dorte Legaards erindring om 1977 og 1978 (i forfatters besiddelse).
83. Larsen et al. 2017, s. 63.
84. Olsen 1973, s. 64.
85. Olsen 1983, s. 66.
86. Ibid, 78-79.
87. Se f.eks. Wridt 1986, s. 91.
88. Nielsen 1985.
89. Scrapbog fra 1982, 1178X0001, Danmarks Jernbanemuseum, (NB. Der er stavfejl i den originale kilde).
90. Ibid.
91. Larsen 2016, s. 69.
92. Larsen et al. 2017, s. 64.
93. Larsen 2016, s. 69.
94. Larsen et al. 2017, s. 64-67.
95. Lene Buerup Andersens erindring om 1972 (i forfatters besiddelse).
96. Susanne Grams erindring om 1988 (i forfatters besiddelse).
97. Stefan Reiters erindring om 2022 (i forfatters besiddelse).
98. Andreas Bak i et interview med forfatter (15/9 2022).
99. Emilies erindring om interrail 2022 (i forfatters besiddelse). Forfatter er bekendt med Emilies efternavn.
100. Scrapbog fra 1982, 1178X0001, Danmarks Jernbanemuseum.
101. Birte Aabentofts erindring om 1974 (i forfatters besiddelse).
102. Torben Filt Jensen og Lillian Jespersens scrapbog 1974 (i forfatters besiddelse).
103. Forfatters besøg på Danmarks Jernbanemuseums udstilling "Drømmenes Kupé" (30/8 2022).
104. Susanne Grams erindring og privat arkiv 1988 (i forfatters besiddelse).
105. Ibid.
106. Andreas Bak i et interview med forfatter (15/9 2022).
107. Iben Gammelgaards erindring om interrail 1981 (i forfatters besiddelse).
108. Ibid.
109. Wridt 1986, s. 92.
110. Larsen 2016, s. 64.
111. Larsen et al. 2017, s. 67.
112. Stefan Reiters dagbog fra 6/4 2022 (i forfatters besiddelse).
113. Larsen 2016, s. 77.
114. Iben Gammelgaards erindring om 1981 (i forfatters besiddelse).
115. Anne-Dorte Legaards erindring om 1977 og 1978 (i forfatters besiddelse).
116. Stefan Reiters erindring om 2022 (i forfatters besiddelse).
117. Stefan Reiters erindring om 2022 (i forfatters besiddelse).
118. Inger Staahl Jensens erindring om 1980'erne (i forfatters besiddelse).
119. Andreas Baks erindring om 2018 (i forfatters besiddelse).
120. Gretel og Hans Jørgen Jørgensens erindring om 1972 (i forfatters besiddelse).
121. Ibid.
122. Stefan Reiters instagram 19/6 2022 (i forfatters besiddelse).
123. Pedersen 2017.
124. Helgerud 2022.
125. Ibid.
126. Lene Buerup Andersen i mail til forfatter (7/8 2022).
127. Andreas Baks scrapbog 2018 (i forfatters besiddelse).

Summary

This article delves into the world of Interrail travel throughout Europe exploring the dreams, expectations, and experiences of Danish youth who have embarked on these journeys. The study focuses on two distinct periods: 1972-1989, when the Interrail concept was initially introduced, and 2010- 2022, encompassing the present. By comparing these periods the article aims to identify similarities and differences in the motivations and experiences of Interrailers.

To conduct the study the author collected and analyzed various primary sources. These included personal diaries, scrapbooks, interviews, and accounts obtained from more than 55 individuals who have embarked on Interrail adventures. The data derived from these sources offered valuable insights into the thoughts, emotions, and perspectives of the travelers enabling a deeper understanding of their journeys.

The article adopts a narrative approach, constructing a storyline that unfolds the personal tales of the Interrailers. This literary style aims to immerse the reader in the experience, creating a sense of embarking on a journey alongside the interrailers themselves.

Despite the limited existing research on the topic, the author draws significant conclusions from empirical investigations. It becomes apparent that the choice to embark on an Interrail journey is highly individualistic with diverse motivations and goals expressed by the travelers. However, common themes emerge across both periods. Interrailers, whether in the 1970s-1980s or the present, share a desire to encounter new cultures and revel in the freedom of independent travel. The role of youth culture also emerges as a prominent factor influencing their motivations with each generation reflecting the prevailing trends and aspirations of their time.

A comparison of the two eras reveals intriguing contrasts. While Interrailers of the past actively engaged and interacted with fellow travellers forming connections and forging friendships, the present-day generation equipped with the internet and social media relies less on personal exchanges. The advent of smartphones and digital connectivity has reduced the necessity for face-to-face sharing

of experiences as much information is readily available online. However, the study emphasizes that the spirit of the "interrailer" endures with its trademark mix of a weathered appearance and an insatiable curiosity for the world.

In analyzing the findings the study underscores the enduring nature of the Interrail concept itself. Despite societal and cultural transformations over time the fundamental essence of Interrail remains unchanged. Furthermore Interrail has sought to embrace travellers of all ages expanding its appeal beyond the youth demographic. Notably the article addresses the ongoing debate surrounding the decline in Interrail travel among young people. While fewer young individuals choose Interrail as a travel option today compared to the past the trend reveals an increasing number of older individuals, including pensioners, embracing these journeys. This observation prompts reflection on the evolving dynamics of travel preferences and the evolving aspirations of different generations with present day travelers indicating that climate-concern has also become a factor when choosing if and where to travel.

The article concludes by acknowledging the timely nature of the discussion given the recent initiative by the European Union to provide free Interrail tickets to 18-year-old Europeans. This development adds an interesting dimension to the future of Interrail further fueling the ongoing debate surrounding its relevance and potential resurgence among young travelers.

In summary this article provides a exploration of Interrail travel shedding light on the dreams, expectations and experiences of Danish youth over different periods. By combining personal narratives, primary sources and insightful analysis the research reveals both the enduring nature of the Interrail concept and the evolving dynamics of travel preferences and aspirations. As the article looks ahead to future developments it underscores the ongoing significance of Interrail as a cultural and travel phenomenon deserving of continued exploration and study.





Side 96-97:

*DSB- lastbil (Morris Commercial, vogn nr. 51)
med stykgods ved Ramsømagle Brugsforening
(foto: ukendt, Danmarks Jernbanemuseum).*

Anmeldelser



Bert Hansen, Uniformerne ved danske jernbaneselskaber fra 1847 til 1980, Dansk Jernbane-Klub, rigt illustreret, 215 sider, ISBN 978-87-87050-63-0.

En slags AFA-katalog for jernbaneuniformer. Det er denne anmelders første tanke efter at have gennemlæst Bert Hansens bog om danske jernbaneuniformer fra 1847 til 1980. Det er godt nok årtier siden, jeg sidst har set et sådant katalog, som i sin tid var fast inventar i boghandlernes sortiment, men et opslag på internettet viser, at udgivelsen lever i bedste velgående. Hvert år udgives en række AFA-frimærkekataloger med særlige temaer: danske frimærker, frimærker fra Østeuropa eller Vesteuropa (jerntæppet eksisterer endnu i bedste velgående i frimærkernes verden), julemærker eller skandinaviske frimærker. I disse kataloger kan filatelister – passionerede frimærkesamlere – slå op og få en række basale oplysninger om f.eks. udgivelsestidspunkt, frimærkernes kronologiske rækkefølge, værdien af frimærket i stemplet eller ustemplet stand. Kort sagt et grundigt katalog over alverdens,

eller i alt fald Europas frimærker gennem tiderne. På samme vis har Bert Hansen lavet et katalog over danske jernbaneuniformer, om end man ikke i bogen finder nogen prisliste og ej heller en komplet oversigt.

Bert Hansen beskriver selv, hvordan han i 1974 fik en jernbaneuniform forærende, og at det blev startskuddet til en livslang interesse for jernbaneuniformer og senere en ansættelse hos en anerkendt storleverandør af uniformer, nemlig det københavnerbaserede firma C.L. Seifert. Gennem bogen fornemmer man tydeligt Bert Hansens store passion for denne specielle del af jernbanehistorien, og det fortjener anerkendelse, at forfatteren har kastet sig over emnet i bogform. Uniformerne var – og er – en del af jernbanernes udadvendte verden. Uniformen signalerede, at der var tale om en ansat embedsmand eller -kvinde, og gav navnlig i ældre tid også social prestige til uniformens ejer. Det gav anerkendelse og respekt at bære en jernbaneuniform, og viste hvor den pågældende var placeret i rangklasserne og det hierarkiske jernbanesystem.

Forfatteren fører læseren gennem uniformernes verden fra de første uniformer på kongeriget Danmarks første jernbane mellem Altona og Kiel i 1844, hvor uniformerne var præget af den engelske mode, men med inspiration i de tyske uniformer for jernbanemænd og toldembedsmænd. Da der skulle udformes uniformer til den

første jernbane på Sjælland i 1847, fandt man inspiration i jernbaneuniformerne i hertugdømmerne. Med års mellemrum udkom nye uniformsreglementer, og i bogen findes en grundig gennemgang af de enkelte uniformsreglementer, herunder hvilke elementer der adskilte de forskellige personalekategorier. For der var forskel på, om man var assistent, stationsforstander, lokomotivfører eller generaldirektør med "sovsekande", ret til at bære kårde og medaljer. Uniformernes udstyrelse var tilmed med til at give de forskellige embedsklasser tilnavne. "Guldsnorene" var de højere embedsklasser, mens "sølvsnorene" var de lavere embedsklasser. Der er ingen tvivl om, at Bert Hansens bog vil blive anvendt som et opslagsværk, hvis man ønsker en hurtig oversigt over de forskellige uniformstyper og deres udstyrelse gennem tiden. Bogen er tilmed rigt illustreret med forskellige uniforms-elementer som kasketter, kunstnerisk udførte knapper med damplokomotiver og forskellige udgaver af jernbanens berømte vingehjul.

Selvom der således er flere positive ting at nævne om bogen, så når den imidlertid ikke rigtigt ud over rampen og får sat uniformerne ind i en større kulturhistorisk sammenhæng. Et veletableret forlag som det ved Dansk Jernbane-Klub burde have taget forfatteren i hånden. Det er tydeligt, at forfatteren har manglet medspil og modspil fra en forlagsredaktør,

og det er virkeligt synd for udgivelsen og for læseren. Man fornemmer forfatterens passion og viden. Det kan man ikke tage fra udgivelsen. Men bogen fremstår desværre noget fragmenteret, ustruktureret, og uden en samlen- de fortælling, hvor genstanden for bogen – uniformen – sættes i et kulturhistorisk perspektiv. Hvad angår strukturen så er den valgte ramme for udgivelsen – årene mellem 1847 og 1980 – et mysterium for denne anmelder. For bogens tidsmæssige ramme starter forståeligt nok i 1844 med jernbaneuniformerne i hertugdømmerne, altså et par år inden året 1847, og hvorfor har man ikke valgt at følge uniformernes udvikling helt frem til i dag? Hvorfor stoppe i 1980? Og det tilmed på et tidspunkt hvor der skete et brud i uniformeringen, da DSB gik fra 1970'ernes brune design til et mere formelt uniformsdesign.

Desuden savnes en mere kulturhistorisk sammenhæng, der rækker udover den oprensning af tidernes forskellige uniformsreglementer, som findes gennem hele bogen. Man får aldrig rigtig svar på, hvorfor uniformerne kom til at se ud som de gjorde. Forfatteren nævner selv i forordet, at de forskellige uniformer har givet anledning til store diskussioner blandt personalet og deres faglige organisationer, men man kommer aldrig i nærheden af disse debatter. Det er nærmest opremsning på opremsning og med forskellige og lidt tilfældige nedslag i

jernbanehistorien om konkrete jernbanestrækninger som åbner eller lukker, nye lokomotivtyper, en færgefarts åbning etc., som ikke har den store relevans for denne udgivelse.

Som konkrete nedslag i den manglende perspektivering og kulturhistoriske forståelse kan nævnes tre eksempler, som burde være foldet mere ud. I begyndelsen af 1900-tallet vakte den kvindelige trafikassistent Xenia Jernbo stor opstandelse ved at optræde i "mandfolkeklæder" på banegården i Skanderborg, hvilket skabte debat. For kunne en kvinde bære uniformer designet til mænd? Kunne en kvinde i det hele taget gå i bukser? Var det ikke uanstændigt, og et brud på de veletablerede kønsroller? Det andet eksempel udspillede sig nogle årtier senere. Da Peter Knutzen i 1931 blev ny generaldirektør for DSB, anskaffede han godt nok den reglementerede uniform, men det var yderst sjældent, at den tilhørende "sovsekande" blev anvendt ved officielle lejligheder. Noget som pressen også bemærkede, som et positivt, sympatisk og demokratisk træk. Det hele blev en smule mere uformelt uden at ændre på formerne. Ved det første spadestik til Fugleflugtslinjen i 1941 – det kontroversielle dansk-tyske samarbejdsprojekt om en direkte trafikforbindelse mellem de to lande midt under 2. verdenskrig – stod Peter Knutzen i civilt tøj omgivet af tyske embedsmænd og notabiliteter i uni-

former med det nazistiske højhedsmærke på kasketten. Den danske trafikminister og DSB's generaldirektør bar ikke uniform, men derimod en ganske civiliseret bowlerhat. Der er et statement i tøjet man tager på, og der er også en forskel i uniformernes betydning landene imellem. Det tredje og mere vægtige eksempel er de brune uniformer, som blev indført i 1970'erne, da generaldirektør Povl Hjelt – der i øvrigt ikke selv bar uniform – ville modernisere DSB og fjerne det formelle og forældede uniformssystem. De nye brune 1970'er-uniformer var ekstremt upopulære hos personalet, og gav anledning til omfattende diskussioner. Det er virkelig en stor mangel i bogen, at dette markante kulturhistoriske skifte i uniformskodekset ikke er mere grundigt beskrevet. Samt ikke mindst baggrunden for at man efter få år skiftede tilbage til mere formelle uniformstyper, og fjernede sig fra de populære 1970'er-farver: brun og orange. Netop dette aspekt af uniformernes verden har historikeren Frederik Birkholt Kolding på oplysende og kompetent vis ellers haft fokus på i en artikel i nærværende tidsskrift i 2019. Denne artikel sætter udviklingen af DSB's uniformer i relief, og hvis man efter gennemlæsningen af Bert Hansens bog ønsker at få nogle af uniformerne sat ind i en bredere kulturhistorisk forståelsesramme, så er artiklen uomgængelig læsning.

Der er ingen tvivl om, at Bert Hansen har en omfattende viden om og ikke mindst passion for jernbaneuniformerne, men desværre lykkes det ikke helt som læser at blive fanget ind af fascinationen på samme vis, fordi udgivelsen – sine kvaliteter til trods – fremstår fragmenteret og uden en samlende kulturhistorisk rød tråd. Den bliver en slags AFA-katalog, hvor man kan slå op og se en række billeder af forskellige uniformstyper gennem tiden og læse faktuelle oplysninger om de enkelte uniformsreglementers konkrete opremsninger. Om hvor mange tresser en skibsfører skulle have på ærmedistinktionerne, hvilken personalekategori jernbanemanden tilhørte, når der var egeløv på hueemblemet, eller at et rødt bånd på huen var forbeholdt stationsforstanderen. Hvis man ønsker en mere sammenhængende og perspektiverende fortælling om jernbaneuniformernes historie, så vil man desværre gå forgæves ved læsningen af denne udgivelse.

Lars Bjarke Christensen



Jakob Olling, Sorø-katastrofen, Kriminalforlaget 2023, illustreret, 244 sider, ISBN 978-87-72 16 300-7.

Flaget vajer på halv stang uden for den moderne kirke i gule teglsten denne forårsdag i 2019. Indenfor i det lyse kirkerum er familie, venner og bekendte ved at tage afsked med en knap 64-årig kvinde. En kvinde som er død alt for tidligt i forhold til gennemsnitslevetiden, men som på den anden side i en lang årrække modbeviste lægernes dødsdom afsagt 30 år tidligere. Det er på sin vis både en sørgelig, tragisk og en livsbekræftende begivenhed, som markeres. Ingen i kirken bemærker dog datoen for bisættelsen førend præsten i sin mindetale i Antvorskov Kirke gør opmærksom på sammenfaldet: Det er den 25. april. Årsdagen for den store jernbaneulykke i Sorø i 1988. Selvsamme katastrofe som kvinden uforvarende blev involveret i. En begivenhed som vendte op og ned på hendes tilværelse med alvorlige fy-

siske skader, en ødelagt karriere og en dødsdom fra lægerne, men også et vendepunkt i tilværelsen. En kamp om og for livet. Hun nægtede at være et offer, for så havde man ifølge hende ingen fremtid.

Det er den gribende historie om Pia Groth, der afslutter Jakob Ollings velskrevne og tankevækkende bog om en af den nyere Danmarkshistories mest alvorlige jernbaneulykker. En ulykke, som siden den indtraf en frostklar morgen i foråret 1988, både har været omgivet af adskillige rygter, fascination, skræk og rædsel. Efter at have læst Jakob Ollings sobre, men også gribende bog om ulykken, sidder man tilbage med fornemmelsen af, at Sorø-ulykken er meget mere end blot det. Det er historien om en hverdag, som med et snuptag blev forandret, og om ulykkens store menneskelige konsekvenser for de involverede, deres familie og venner selv årtier efter at oprydningen på Sorø Station var overstået. Endnu 30 år efter ulykken kunne man på stedet finde fysiske spor efter katastrofen. Et ødelagt destinations-skilt fra et af togets røde intercity-vogne og et skærebblad af samme type som redningskorpset anvendte til at skære sig adgang ind i de ødelagte jernbanevogne. Men udover de rent konkrete fysiske spor, så satte ulykken også varige spor hos togets personale, passagerer, tilfældigt forbi-passerende, redningsfolk, beredskab, overlevende og de omkomnes familier.

Selvom Sorø-ulykken er blevet en del af den fælles historie, så er den for mange af de implicerede stadig en væsentlig og vægtig del af deres livs bagage.

Omdrejningspunktet for Jakob Ollings bog er naturligvis katastrofen, som indtraf ved Sorø en tidlig morgenstund mandag den 25. april 1988. Som vanligt var toget IC 104 afgået fra Fredericia kl. 05.32, og undervejs steg flere passagerer ombord. Ved Storebælt var toget blevet rangeret ombord på færgen, og efter ankomsten til Korsør blev nogle lokale vogne koblet til toget, førend rejsen fortsatte mod København med et af DSB's nye ME-lokomotiver i front. Ved Slagelse opstod imidlertid problemer, om end de ikke var uventede. Et sporarbejde mellem Slagelse og Sorø betød, at der kun var et jernbanespor til rådighed mod de sædvanlige to spor – et spor for tog mod vest og et for tog mod øst. Det var forberedelserne til den planlagte elektrificering af jernbanen, som betød, at kapaciteten var blevet indskrænket. I Slagelse måtte intercitytoget derfor skifte over til venstre spor og med påbud om en maksimal hastighed på 80 km/t. Efter at have fået udkørselstilladelse i Slagelse satte lokomotivføreren farten op, og undervejs – det erkendte han senere – nåede han i perioder også op over de fastsatte 80 km/t. Måske op mod de 110 km/t. Med i førerkabinen var også en lokomotivførerelev, der – helt efter

reglerne – fik et lift til København. Selvom de to ikke kendte hinanden i forvejen, sad de og hyggesnakkede undervejs mod Sorø. Klokken havde passeret 8 da toget nærmede sig Sorø, hvor lokomotivføreren bemærkede et signal forude – som han dog misforstod. Sporskiftet var nemlig sat til, at toget skulle skifte over på det normale sporforløb i Sorø, men det opdagede lokomotivføreren for sent. Da det gik op for ham, aktiverede han elbremsen på lokomotivet, men ifølge ham selv og flere vidner, gik der nogen tid før bremsen aktiveredes. Det føltes som om toget hoppede og dansede igenem sporskiftet, lokomotivet afsporede og pløjede sig ned, så det skubbede en vold af stenskærver foran sig, før det standsede med en let hældning til den ene side. Hverken lokomotiv eller personalet ombord havde dog fået alvorlige skader.

Anderledes alvorligt var det længere nede i toget. Under ulykken var togets røde passagervogne blevet forskubbet, flere vogne havde lagt sig på siden. Et enkelt sted ramte en væltet vogn en stor kampesten, der pløjede en del af vognsiden op som var det en dåseåbner. En anden vogn væltede ligeledes om på siden, og landede med et brag tværs over sporene og liggende ovenpå en anden vogn. Ulykken var voldsom i selve øjeblikket, men mange øjenvidner beskrev også den stilhed som umiddelbart bagefter indfandt sig, inden redningsarbejdet gik i gang.

En beskrivelse af en katastrofe som Sorø-ulykken – selv med årtiers afstand – kræver en vis følelse for situationen både af respekt for de omkomne, de overlevende og de impliceredes efterkommere. Undertegnede anmelder har selv skrevet flere artikler om andre af fortidens store jernbaneulykker som Gentofteulykken 1897, Brammingeulykken 1913 og Vigerslevulykken 1919. Når man sidder med det originale kildemateriale såsom avisudklip, auditørens eller politiets afhøringsrapporter, billeder og beskrivelser, så er det et meget direkte og voldsomt indblik i katastrofens anatomi og menneskelige konsekvenser. Der er intet romantisk over en jernbaneulykke med dødeligt udfald. Det er rå, brutalt og meget direkte. Såvel billeder som beskrivelser. Det kræver derfor også en vis destillering og bearbejdning af materialet, samt ikke mindst etiske overvejelser, når man skal beskrive en sådan ulykke og dens konsekvenser. Det lykkes for Jakob Olling på fortrinlig og respektabel vis, hvilket forfatteren skal have stor ros for. Undervejs i bogen følger vi nogle af togets passagerer og deres oplevelser, folk der kom ilende til fra nær og fjern, redningsmandskabets indsats, politiets arbejde og pressens anmassende attitude. Det er historien om flere helte. Om den yngre kvindelige rejsende, som bliver siddende inde i en af ulykkestogets kupéer for at tale med en svært tilskadekommet kvinde. Lægen som

tilfældigt er ombord på toget og straks går i gang med redningsarbejdet endnu inden de første ambulancer når frem. Eller om sygeplejersken som tilfældigt går en tur i skoven med sine to små børn, da hun oplever ulykken på nærmeste hold. I al hast får hun afleveret børnene hos en dagplejemor ved siden af, og iler til ulykkestedet hvor hun yder en stor indsats under redningsarbejdet.

Men Jakob Ollings fremadskridende fortælling handler ikke bare om selve ulykken og dens menneskelige konsekvenser. Undervejs i bogen kommer vi tæt på politiets i alt fald i starten noget kaotiske redningsindsats på grund af manglende kommunikationsmidler, om det kaos som breder sig på sygehusene i Sorø og Slagelse på grund af manglende koordinering. Pludselig står det lille provinssygehus i Sorø, som slet ikke er gearret til en stor mængde akutpatienter, med store udfordringer. Hjerteskræende er også nogle af de pårørendes beretninger om hvordan de forsøger at få vished om deres slægtninges skæbne. Det er ikke alle som efter lang tids søgen får en positiv tilbagemelding. Bemærkelsesværdig er også forfatterens oprulning af DSB's og politiets efterforskning af ulykken. Som læser sidder man tilbage med fornemmelsen af, at DSB på et meget hurtigt tidspunkt fastslår ulykkens årsag, og at bemærkninger om en alkoholprøve af lokomotivføreren giver grobund for fejlagtige rygter

om at lokomotivføreren i ulykkesøjeblikket var påvirket af alkohol. Dette var ikke tilfældet. Ligeledes beskrives et møde hvor DSB stryger en række forbehold i havarirapporten, så ansvaret mere entydigt placeres hos lokomotivføreren som havde kørt med for høj hastighed. En udsendt pressemeddelelse fra DSB påpeger også at den direkte årsag til ulykken var for høj hastighed.

Ansaret placeres således på et meget tidligt tidspunkt entydigt hos lokomotivføreren. Andre følgeårsager til ulykken negligeres. Efter en længere periode med tjenestefritagelse får lokomotivføreren lov til arbejde igen, dog denne gang på DSB's centralværksted i København, hvor han blandt andet rangerer med lokomotiver og vogne. Absurd bliver historien da han en af de første dage på værkstedet får til opgave at rangere med en af de stærkt beskadigede personvogne fra Sorø-ulykken, hvori flere mennesker mistede livet. Lokomotivføreren bryder angiveligt sammen og må hjælpes ud af det lille rangerlokomotiv, hvorefter han sygemeldes.

Den 2. maj 1988 bliver lokomotivføreren sigtet for at have forårsaget jernbaneulykken. I sigtelsen retter man lyset mod to forhold. Dels at han havde kørt for stærkt med toget mellem Slagelse og Sorø og dels at han ved uagtsomhed havde forvoldt andres død, legemsbeskadigelse samt udøvet

grov forsømmelse. Sagen ender ved domstolene, hvor forfatteren opruller et interessant forløb med lokomotivførers meget aktive advokat Lisbeth Victor Hansen. Lisbeth Victor Hansen fokuserer meget hurtigt på ME-lokomotivernes bremseevne, og det viser sig at man tidligere har haft udfordringer med lokomotivtypen. Ikke mindst ved nedbremsningen af lokomotiverne, hvor der er eksempler på at bremsen ikke har reageret i det øjeblik at den er blevet aktiveret. Eksempelvis fremhæves en episode hvor et ME-lokomotiv vædrer en sporstopper i Rødby Færge. Der er ligeledes eksempler på at lokomotivernes hastighedsviser viser en fejlagtig kørselshastighed. Den 28. februar 1989 falder der dom i sagen ved byretten i Sorø. Retten fastslår at togets hastighed gennem sporskiftet i Sorø var langt over de tilladte 40 km/t, hvad lokomotivføreren også selv havde erkendt. Selvom lokomotivføreren således bliver dømt, så når retten også frem til at han ikke skal idømmes fængselsstraf. I stedet idømmes han en række dagbøder. Lisbeth Victor Hansen modtager dommen på sin klients vegne. Anklageren er ikke umiddelbart tilfreds med dommen, men statsadvokaten vælger nogle uger senere ikke at anke. Dermed var der sat et juridisk punktum for Sorø-ulykken.

På græsk kan ordet katastrofe oversættes til et vendepunkt. Netop Sorø-ulykken blev et vendepunkt i flere

sammenhænge. Der var naturligvis de menneskelige konsekvenser af ulykken, men ulykken fik også betydning for den måde som jernbanenettet og redningsberedskabet kom til at fungere fremadrettet. På det konkrete plan blev nogle af signalerne i Sorø udskiftet, så der ikke fremadrettet var mulighed for misforståelser. DSB indgik også aftale med Siemens om etablering af et nyt sikkerhedssystem ATC (Automatic Train Control) på flere af hovedstrækningerne i Danmark, hvor toget automatisk bremses hvis det kører for stærkt. Også kriseberedskabet bliver evalueret efter ulykken. Der indføres nationale beredskabsplaner, et nyt radiosystem forbedrer kommunikationen i krisesituationer og der kommer øget fokus på psykologhjælp til redningsmandskabet, så de bliver debriefet efter alvorlige ulykker.

Det, der for journalisten Jakob Olling startede som en webfortælling i anledningen af 30-året for Sorø-ulykken for sin arbejdsplads TV2 Øst, er endt med en meget vedkommende og nærværende bog om Sorø-ulykken. Det er både tankevækkende og interessant læsning, og bogen er samtidig et godt eksempel på hvorfor vi stadig skal beskæftige os med de gamle jernbaneulykker selvom det er et følsomt emne – ikke mindst for dem der på frygtelig vis for altid fik mejslet den 25. april 1988 ind i deres bevidsthed.

Lars Bjarke Christensen



Martin Zerlang, Danmark set fra en togkupé, København: Gads Forlag, 2023, illustreret, 304 sider, ISBN: 9788712068655

Nærværende tidsskrift har som mål at vise, at jernbanehistorien er meget bredspektret – at den ikke kun handler om togene og jernbanestrækningerne. På Danmarks Jernbanemuseum kører vi desuden hvert vinterhalvår en arrangementsrække, vi kalder *Jernbanekultur*. Her præsenterer vi aktuelle kunstnere, der fortolker, forholdes sig til eller har jernbaner og rejser i dets mange afskygninger som prisme eller scene. Det gælder i litteraturen, i musikken, i billedkunsten, på film. Derfor var udgivelsen af Martin Zerlangs seneste bog en gave, da den netop ser jernbanehistorien gennem de mange kunstarters prisme.

Det er sjældent, at en jernbanebog finder vej til anmeldere i de store danske aviser. Det gælder dog i den grad *Danmark set fra en togkupé*, der fortjent har fået et væld af gode anmeldelser. Det er dog heller ikke en tradi-

tionel jernbanebog – men en bog om jernbanens kulturhistorie set gennem en litteraturprofessors og ikke mindst kunsternes øjne. Og der er tale om en flot publikation, som bringer et væld af kendte malerier, plakater, tegninger, fotos, film-stills og bøger i en meget stærk billedside. Og så er det en gedigen gennemgang af hovedtrækkene i jernbanehistorien.

Konceptet er afprøvet før, idet forfatteren står bag to tilsvarende bøger, hvor cyklen henholdsvis bilen er kulturens og historiens prisme. Bilen blev blandt andet kædet sammen med velfærdsstatens opbygning og cyklen spillede en rolle i kønnenes kamp, og også vandringens kulturhistorie har Martin Zerlang beskæftiget sig med i sit bidrag i *GA* (2021). Men konceptet er også tidligere afprøvet i bl.a. *Zoom København. Historier om hovedstaden gennem 800 år* (2017), hvor det var København, der blev set gennem kunstnernes briller, og med internationalt blik i *Byens hjerte – pladsens historie, pladsens kulturhistorie* (2017).

Det internationale er til gengæld ikke fremtrædende i denne nye kulturhistorie, og det ville nok også have ført for vidt med tanke på den mangfoldige kunst, der forholder sig til emnet – ikke mindst i litteratur og på film. Det danske perspektiv er således valgt.

Efter et indledende kapitel med titlen "Afgang!", hvor tonen sættes – at man læser et tog, at toget anvendes som metafor i mange sammen-

hænge og at toget rummer utallige historier – er bogen opdelt i en række kapitler, der relaterer sig til epoker i jernbanehistorien men i lige så høj grad i litteraturhistorien. I første kapitel "1840-70: På skinner" handler det om jernbanens fremkomst og pionertid – om fremskridt og jysk bagstræberi. Vi hører fra aktive pionerer i togverdenen som Hjorth, Schram, Ursin og Rambusch og fra kulturpersonligheder som Ingemann og Grundtvig – og selvfølgelig H.C. Andersen og mange flere.

Andet kapitel "1870-1900: Det moderne gennembrud" handler om gennembrudstiden, da jernbanesagen var et af de vigtigste politiske dagsordner og tiden for det moderne gennembrud. Georg Brandes og fremskridtet er i fokus. Her er kunstnere som L.A. Ring, Herman Bang og Holger Drachmann på spil – og jernbanens katastrofer og toget som udflugtsmiddel får betydning.

I kapitlet "1900-1920: Hovedbanegård og stationsbyer" er temaerne storhedstiden med banegårde, hoteller og stationsbyer og bygningen af Københavns 3. hovedbanegård (den nuværende) og landsudstillingen i 1909, der fik betydning for stationsbyernes arkitektur. Og mødet med andre rejsende – leben i kupeen eller tavst samvær. Det er også i denne periode filmen kommer til – og her er toget med det samme en scene, der anvendes.

Mellemkrigstiden skildres i kapitlet "1920-40: Jernbanedrifter". I denne periode konsolideres jernbanen med broer, lyntog og S-tog, og konkurrence fra biler begynder at sætte sit præg. Den inkarnerede jernbaneforfatter Bønnelycke er på banen og DSB anvender filmen som reklame og DSB får biograf på Hovedbanegården. Og funktionalismen dukker op i S-togstationsarkitekturen.

2. verdenskrig har sit eget kapitel: "1940-45: Besættelsen" om mørke tog og sabotager.

Efterkrigstidskapitlet "1945-1970: Tog og tilbagetog" omhandler de store planers tid (bl.a. hovedstadens fingerplan), forstæder og forøget rejseaktivitet – men også konkurrencen fra motorvejen og damptogets endeligt. Tiden er præget af sovevogne, udlandsrejser, film om jernbanernes virke og toget som scene for kriminalgåde såvel som indtog i folkekomedien på film. Og vi hører fra kunstnere som Poul Vad, Ib Spang Olsen m.fl.

I kapitlet "1970-2000: Sporskifte" taber toget terræn til fly og bil, unge togrejsende mobiliseres ved interrail og der opstår nostalgi for de udrangerede damplokomotiver – ved veteranbaner og museer. Nu kommer musikken for alvor ind i fortællingen med afsæt i Niels Viggo Bentzons berømte jingle D-Eb-Bb – og flere kunstnere på pop- og rockscenen – samt digtere inspireret heraf. Og selv det vandalerende kulturfænomen graffitien

berøres. Heller ikke dansk filmkunst med von Trier i spidsen er glemt.

"2000-2020: Banedanmark" handler om en ny tid med broer, tunneler, metro og letbane – en grøn renæssance såvel som store togindkøbs-skandaler. Det handler om de succesrige reklamefilm med Harry som stjerne – og magasinet *Ud & Se* såvel som de mange nye forfattere, der har jernbanen som ramme – ikke mindst Peder Frederik Jensen (er kapitlet opkaldt efter hans roman eller den nye styrelse, udskilt fra DSB – eller begge?), Simon Frøelund og Tine Høegh m.fl. En besynderlig mangel er Helle Helle – hvilket der rådes bod på i artiklen i nærværende udgave af *Jernbanehistorie*. Der afsluttes med "Endestation", som peger frem mod den elektrificerede, grønne togdrift i "jernbanens årti". Der er litteraturliste, personregister, filmoversigt og diskografi bagest.

Som det antydes, bygger bogen på et meget omfangsrigt materiale af litteratur, billedkunst, performance, film, musik såvel som erindringer. Og der vil selvfølgelig være nogle kunstnere, som er overset. Er der så nogle kunstneriske udtryk, der mangler? Vægten er af gode grunde på litteratur og erindringer, men selvom det er nævnt, spiller arkitekturen som kunstform ikke en større rolle (kun Hovedbanegården, Vesterport og Metroen – samt bedre byggeskik) – om end arkitekter som Holsøe, Wenck, Seest og ganske mange andre har været med til at præge det

danske jernbanelandskab. Design og indretning af tog fylder heller ikke meget. Kun nævnes MY som en slags Marilyn Monroe pga. runde former, Nanna Ditzels farver i IC3-togene og nye uniformer. Togenes udtryk er dog også resultat af kunstneriske processer, som kunne være fine at få med i fortællingen.

Men fra første side tager diverse kunstnere, som alle har forholdt sig til jernbanen, os i hånden – og det er berigende. De skiftende kulturhistoriske perspektiver viser sig i kunsten over tid – fra teknologien var ny og overraskende til den blev hverdag – og også i takt med udviklingen af kunstarterne (f.eks. filmmediet). Det lykkes for Zerlang at indflette den gængse jernbanehistorie fra begyndelsen til i dag og sætte kulturudtrykkene i relation hertil. Det er en meget givende fortælling.

En anke, som dog måske ville bryde flowet lidt, hvis det blev efterlevet, er manglen på noter. Der er megen viden – men hvis man vil læse videre om forskellige temaer/emner, er det lidt op ad bakke. Det er en anke også tidligere bøger fra forfatterens hånd har fået (bla. *Zoom København* og *Danmark set gennem et cykelhjul*). Og et yderligere lille redaktionelt "øV" skal nævnes: litteraturlisten har flere opsætningsfejl, så mange forfattere er opført under den foranstående (s. 300). Det skal dog ikke skygges for, at der er tale om en yderst vellykket og læse-

værdig bog med en fornem billedside.

Martin Zerlang deltog i efteråret i en særlig togtur med kulturen i centrum: Kulturtoget til Hamburg, arrangeret af *Politiken*, Tysk Turist Information og DSB. Han trådte som sådan endnu mere ind på scenen, hvor kultur og jernbane smelter sammen. Det var bl.a. i følge med forfatteren Knud Romer, vært på podcasten Kongerækken, historikeren Hans Erik Havsteen og operasangeren Freja Sandkamm m.fl. Bogens vinkel er som sagt lige i øjet i forhold til Danmarks Jernbanemuseums *Jernbanekultur* og den kan kun anbefales, med dens store overblik og lette pen.

René Schrøder Christensen



Niels Jensen, Hjælpen til Sønderjylland. Staten og private ekstraordinære investeringer i Sønderjyllands infrastruktur 1920-1940, Frydenlund 2023, 240 s., ill. ISBN: 9-788772-166810

For et par år siden kunne 100-året for den sønderjyske genforening fejres, hvis ikke en pandemi var kommet på tværs. Fejringen fandt derfor sted med et års forsinkelse i 2021. Jubilæet betød selvfølgelig også, at der var anledning til flere udgivelser om genforeningen i årene omkring fejringen bl.a. af Hans Schultz Hansen (*Genforeningen*, 2019; *Genforeningens arkitekt H.P. Hansen*, 2020), Simon Ankjærgaard (*Genforeningen – da Danmark blev samlet*, 2019) og Martin Schwartz Lausten (*Den kirkelige genforening*, 2020). Førstnævnte leverede desuden en artikel om sønderjyske jernbaner i året 1920 med afsæt i jernbanekommissionen nedsat i november samme år og dets betænkning i 1922 (*Jernbanehistorie* 2020).

Ingen af dem beskæftigede sig dog med årene efter genforeningen, bortset fra Martin Schwarz Lausten om integreringen af den tyske kirke i den danske folkekirke.

Nærværende bog, *Hjælpen til Sønderjylland*, som er udkommet her et par år efter jubilæet – men angiveligt baseret på materiale indsamlet gennem en menneskealder – har derimod fokus rettet mod netop genopbygning og integration af infrastrukturen i en dansk sammenhæng efter genforeningen i 1920. Bogens titel signalerer, at emnet er investeringer i den sønderjyske infrastruktur fra privat og offentlig side efter genforeningen. Af forordet fremgår det desuden, at bogen handler om, at den ekstraordinære situation omkring den sønderjyske infrastruktur i 1920 indebar ekstraordinære tiltag fra staten.

Den nordslesvigske infrastruktur fremstod på de fleste fronter nedslidt ved genforeningen, og der forelå på flere felter et stort arbejde med at harmonisere i forhold til systemer og organisering. Desuden var der behov for at flytte arbejdskraft fra flere etater til de tilbageerhvervede områder – jernbane, postvæsen, telegrafi mm. tillige med grænsegendarmer, toldvæsen og militær. Jernbanen er således kun en mindre del af den samlede fortælling. Harmonisering, vedligehold, istandsættelse og nyanlæg krævede store investeringer, og staten ydede meget store bidrag så vel som private og kommuner.

Bogen rummer mange faktuelle oplysninger. Den afdækker detaljeret, investeringer i, omkalfatringer af og etablering af ny infrastruktur i to årtier efter genforeningen. Der er således ikke tale om en analytisk tilgang til emnet, snarere en meget deskriptiv – svarende til forfatterens øvrige publikationer om jernbaner i serien Clausens Jernbanebibliotek. I det hele taget minder gennemgangen bane for bane med detailoplysninger om forfatterens jernbaneserie – og her gentages de samme oplysninger, som findes i bindet om de sønderjyske jernbaner. Selv det indledende digt er genbrugt.

Hjælpen til Sønderjylland har som nævnt et større emneområde, der dog behandles på tilsvarende vis. Bogen er opdelt i tematiske kapitler, der hver især behandler de forskellige typer infrastruktur og herunder har hvert anlæg fået sine egne afsnit – f.eks. de enkelte færger eller broer. De mange tematiske kapitler beskriver stats- og amtsbaner, Den sønderjyske Jernbane-Kommission, busser og biler, broer, færger, havne, elforsyning, postvæsen, telegraf- og telefonvæsen, veje og fyrvæsen. Så beskrives opmåling og kortlægning af Sønderjylland, og herefter gendarmeri, toldvæsen, digevæsen, militær og kommuner. Sidste kapitel rummer lange citater fra øjenvidner – citater, som tidligere er bragt i f.eks. *Vingehjulet*. Dette kapitel virker lidt påklippet, som for at underbygge forfatterens indledende kommentar

om, at bogen har to indfaldsvinkler: statens "Historie" og de involverede menneskers "historier". Hvert kapitel indledes således også med et citat – lidt som en avis. Forfatterens gebet som journalist fornægter sig ikke. De fleste citater er fra samtidige – og fungerer som sådan fint som intro til kapitlerne, bortset fra enkelte, der er citater fra en nutidig afhandling (om højspændingsværket og elektrificering af Nordslesvig).

Der går fra begyndelsen lige til sagen med detaljeret opstilling af personale, der skulle overgå fra danske statsbanedistrikter til den nye i Sønderjylland. Der er ikke megen indflyvning. Måske kunne det have været formålstjenligt at give en beskrivelse af hvilke områder, der overgik fra tysk til dansk kontrol – ikke mindst hvordan jernbaneinfrastrukturen så ud. Og her er et af bogens hovedproblemer antydning – en mangelfuld redaktionel bearbejdning. En del af problemerne i fremstillingen kunne netop være afhjulpet af skarpere redaktionelt arbejde fra forlaget. Et eksempel kunne være et mere stringent valg i forhold til stednavne – f.eks. staves Padborg inkonsekvent gennem fremstillingen. Byen skiftede stavemåde i slutningen af 1920'erne, men det forvirrer i teksten, at det ikke er ensartet eller i det mindste forklaret fra begyndelsen.

Et andet problem er, at begreber eller sammenhænge først forklares længe efter, at de nævnes første gang,

og således lades læseren lidt i stikken. F.eks. optræder pludselig på s. 26 ordet 'perle' som henvisning under en tegning af svellehus. Det får vi forklaring på 30 sider længere fremme på s. 55. Et andet eksempel er, at anlæggelsen af de smalsporede amtsbaner i 1899 forudsættes kendt (s. 28) – der er her ingen forklaring om, hvad det er og hvorfor. Kredsbanen nævnes i flæng – hvad er det mon? Man kan udlede, at det må være det samme som amtsbaner, da de lige efter også nævnes som smalsporede. Der kommer så en beskrivelse og forklaring et par sider længere fremme (s. 31 f.).

Nogle gange tager opremsningen i øvrigt lidt overhånd – alt skal med. Er det f.eks. relevant for fortællingen at Oldemorstoft blev solgt til Bov kommune i 1959 – et par årtier senere?

Det er ofte uklart, om der er tale om referat eller gengivelse. F.eks. i afsnittet: "Statsbanernes og Privatbanetilsynets bemærkninger", s. 43 ff. Der kommer afsnit om forskellige baner (f.eks. MOMMARKBANEN) efter indledningens ":", som tyder på, at der citeres – men der er samtidig forfatterkommentarer – så der er nok tale om en slags referat?

Der er egentlig en stærk billedside, men det lille format giver ikke illustrationerne den plads de fortjener – især kortmaterialet, og en køreplan er gengivet – men kan ikke læses, så hvilket formål tjener det? Opsætningen forekommer i øvrigt lidt rodet f.eks. i for-

hold til lange billedtekster hhv. kommentarer til digt (s. 12).

Teksten er annoteret om end i meget begrænset omfang. 61 noter i en bog på 240 sider er trods alt ikke meget. Litteraturlisten er heller ikke udtømmende, og det er i øvrigt usædvanligt, at kilder og litteraturliste udgør et selvstændigt kapitel 20. Det er også usædvanligt, at bøger er oplistet efter titel og ikke forfatter, som det ellers er gængs praksis – det gør det svært at finde frem til, når der i noten henvises til forfatternavn. Men hvorfor er jernbanelitteratur om netop jernbanerne i Sønderjylland ikke oplistet: f.eks. Birger Wilcke: *Haderslev Amts Jernbaner I-II*, 1970, eller L.H. Hansen: *Amtsbanerne på Als 1898-1933*, 2008 og samme: *Aabenraa Amtsbaner 1899-1926*, 1982?

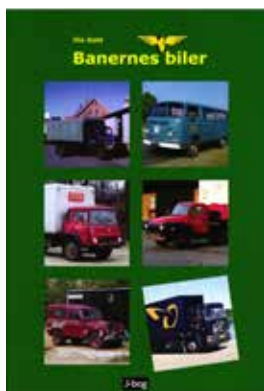
Det kan ses, at driftsberetninger er anvendt, betænkninger fra kommissioner, kort, fagbladet *Ingeniøren*, jernbanebøger mm., men som det nævnes i forordet, er det kun nogle af de anvendte, der er nævnt i litteraturlisten, og i øvrigt dyrkes den uskik, at meget er indsamlet til Jensens private arkiv. Materialet burde placeres tilgængeligt for alle.

Man må formode, at den tiltænkte målgruppe er teknisk interesserede og kyndige, da de mange beskrivelser af materiel og maskiner ikke er ledsaget af forklaringer for lægmand. F.eks.: "firecylindret direkte omstyrbar totakts dieselmotor" (s. 94), "kanaljern" s. 9 eller

"spritglødenetsbrænder", "anduvningsfyr", "forfyr", "bagfyr" og "vinkelfyr" s. 161.

Der er rigtig mange oplysninger at hente i bogen, og den ville kunne tjene som gedigent opslagsværk, havde der bare været et udførligt noteapparat, så man kunne være sikker på oplysningernes validitet, og ikke mindst et register, da bogen har mere karakter af leksikon á la ældre udgaver af Trap Danmark end egentlig historisk fremstilling.

René Schrøder Christensen



Ole Gold, Banernes biler, 116 s., ill., J-bog 2023, ISBN-13: 9788797077252

Udover det skinnnebårne materiel har de danske jernbaner også rådet over et utal af biler af enhver slags. *Banernes biler* er en oversigt nogle af de vejrbårne køretøjer, som har suppleret jernbanetransporten og som har været anvendt som tjenestebiler til service og vedligeholdelsesopgaver.

Som Jørgen Burchardt i 2016 kortlagde i sit imponerende trebindsværk om landstransportens historie i Danmark, *Gods på vej*, var der to tekniske landvindinger, som skulle spille sammen, førend lastbilerne kunne blive en konkurrent til godsbanerne: Den ene var kvaliteten af vejnettet, den anden var kvaliteten af lastvognsdækkene. De tidligste lastvognstransporter foregik til langt op i 1920'erne med massive dæk på enten brosten, grusveje eller tjærede sten, hvilket i sig selv gjorde længere transporter umulige.

Og selv med udviklingen af de kraftige ballondæk til lastvogne var det danske vejnet langt op i 1950'erne dårligt skikket til at klare tunge køretøjer. I 1960'erne kan man stadig se tøbrudsskader på større veje, som fik lastbiler til at synke i til navene.

Med de mindre lastvogne gik det lettere. De tidlige nedlæggelser af småbaner fik privatbanerne og lokale vognmænd til at tilbyde godstransport pr. lastvogn. Allerede fra slutningen af 1920'erne havde Det Østjællandske Jernbaneselskab godsruiter med bil, og i 1937 var der omkring 500 fragtruter i hele landet, hvoraf de 12 blev drevet af privatbaner. DSB drev ikke selv nogen på dette tidspunkt. Fra 1949 begyndte DSB at befordre stykgods fra mindre til større stationer uden om jernbanenettet for dels at spare tid, dels for at afkorte togenes ophold på stationerne. Den stigende godsmængde på vejene efter anden verdenskrig gjorde DSB's fragtbiler til en meget synlig del af det danske trafikbillede op til salget i 2000, da Danske Fragt-mænd overtog virksomheden. Til større transporter var det også muligt at få leveret en jernbanevogn via en vognbjørn. En service der forsvandt i løbet af 1990'erne i takt med, at lastvognene nu havde en størrelse, så omladning mellem jernbanevogn og lastvogn ikke var rentabelt.

Når man bladrer igennem bogen, er der flere bilmærker, som er gennemgående. I efterkrigstiden er det ikke

overraskende, at britiske mærker er dominerende, som det også var tilfældet inden for personbiler. Hovedsagelig var det det britiske GM-mærke Bedford, som i årtier trak det tunge læs blandt mindre lastvogne. De mange fotos af Bedfords TK-model må bringe minder til de fleste bilinteresserede over 50, som husker den fra trafikken, hvor den var kendt for en karakteristisk fløjten. Til den tungere trafik anvendtes de svære lastvogne fra Austin, Volvo og MAN. Senere kom de tyske mærker til, og de nyere køretøjer er hovedsageligt fra MAN, VW, Mercedes-Benz og Ford.

Af mere specielle køretøjer ser man en Chevrolet Impala fra 1960, som var generaldirektørens tjenestevogn.

Bogen har som anført karakter af et katalog, og kriterierne for udvælgelse har været at "vise mangfoldigheden i banernes landevejskøretøjer" og om muligt vise fotos fra hele landet. Begge kriterier lever bogen op til.

Det hedder lige ud, at "Vognlister og systematiske opstillinger kommer man til at kigge langt efter". Egentlige baggrundshistorier får man ikke mange af. Der er en enkelt beretning fra en forhenværende chaufføraftløser som giver lidt kolorit. Eventuelle overvejelser over banernes valg af biler, kriterier for udvælgelse af de specifikke bilmærker, får man heller ikke. Det er sådan set også i orden, bogens karakter taget i betragtning. Det er en billedbog med fotos, som man ikke

kan opleve samlet andre steder, og vurderet ud fra den præmis, løser bogen sin opgave.

Skulle man pege på et kritikpunkt må være, at de skinnebårne biler helt mangler. Det kunne ellers være interessant at se nogle af dem, høre noget mere om deres anvendelse og hvornår, og hvorfor de egentlig forsvandt. På forskellige facebook- og netsider om jernbanehistorie kan man finde flere omtaler og billeder af skinnebilene, og det kunne være nyttigt at have dem samlet i en bog som denne. Men det kan forfatteren jo så overveje til sin næste bog.

Sammenfattende er *Banens biler* et fint billedværk til bilentusiaster med hang til hverdagsbiler og til læsere på jagt efter et nostalgisk gensyn med køretøjer fra deres ungdom eller arbejdsliv.

Martin Lindø Westergaard

Bidragydere

Lars Bjarke Christensen, mag.art. i forhistorisk arkæologi, konsulent ved Slots- og Kulturstyrelsen. Har skrevet flere artikler om kulturhistorie og jernbanehistorie til bl.a. Weekendavisen og jernbanetidsskrifter. Forfatter til bøgerne *Peter Knutzen: Jeg frygter ikke historiens dom* (2011) og *Poul Hjelt og DSB. En rejse i tiden* (2014). Medforfatter til *Danmarks jernbanemiljøer* (2022).

René Schrøder Christensen, ansv. redaktør for *Jernbanehistorie*, historiker, ph.d., vicedirektør ved Danmarks Jernbanemuseum. Har arbejdet med kulturlandskaber, industri- og teknologihistorie. Har publiceret flere artikler og skrevet bidrag til bøger, bl.a. *Industrisamfundets havne 1840-1970* (2008), *Thrige – mennesket & virksomheden* (2010), *Odense Staalskibsværft 1918-2012* (2016), *Nye industrihistorier* (2020). Medforfatter til *Danmarks jernbanemiljøer* (2022).

Frederikke Gnutzmann Jensen, stud.mag. i historie ved Aarhus Universitet.

Kirstine Kunstmann, stud.mag. i historie ved Aarhus Universitet.

Pernille Holt Selch, stud.mag. i historie ved Aarhus Universitet.

Martin Lindø Westergaard, cand.mag. i historie. Forlagsdirektør ved Syddansk Universitetsforlag. Fhv. redaktør på Avisårbogen. Anmelder bøger om automobilhistorie på bl.a. Viaretro.dk og i Veterantidende.

Martin Zerlang, professor emeritus i litteraturvidenskab og moderne kultur ved Københavns Universitet, konsulent ved Erik Brandt Dam Arkitekter. Har publiceret flere artikler og bøger om bykultur, bl.a. *Bylivets Kunst. København som metropol og miniature* (2001), *Herman Bangs København* (2007), *Zoom København* (2017); sammen med Carsten Thau og Jens Kvorning: *København på lattergas* (2020), *Writing the City Square. On the History and the Histories of the City Square* (2023). Har specifikt om transportmidlernes kulturhistorie publiceret: *Danmark set gennem et cykelhjul* (2018), *Danmark set fra en bilrude* (2021), *Danmark set fra en togkupé* (2023).

