

REDIGERET AF

RENÉ S. CHRISTENSEN, ASBJØRN RIIS-KNUDSEN,
PETER FRANSEN, GITTE LUNDAGER,
METTE THØGERSEN OG HENRIK HARNOW (ANSV.)



JERNBANEHISTORIE

JERNBANERNES TEKNOLOGI- OG KULTURHISTORIE 2014

DANMARKS JERNBANEMUSEUM

INDHOLD

3

FORORD

4



“DEN FRYGTELGIGSTE JÆRNBANEULYKKE”

Gentofteulykken 1897

Af Lars Bjarke Christensen

26



TOTALFORSVAR PÅ SKINNER

Af Asbjørn Rune Riis-Knudsen

44



IRSKЕ IMMIGRANTARBEJDERE

- langs Blue Ridge-jernbanen

Af Amanda B. Johnson

61



BANEVOGTEREN

Hvor fandt L.A. Ring motiv og model til sit maleri “Banevogteren” (1884)?

Af Henry Nielsen og Dorte Fogh

74



EN Udstilling om sikkerhed!

Af Anna Back Larsen

92

ANMELDELSER

JERNBANEHISTORIE 2014

Jernbanernes teknologi- og kulturhistorie

Årsskrift for Danmarks Jernbanemuseum

Årsskriftet udgives af

Danmarks Jernbanemuseum
Dannebrogsgade 24
Dk 5000 Odense C
Tlf. 66 13 66 30
jbmuseum@dsb.dk
www.jernbanemuseum.dk

Redaktion

René S. Christensen
Peter Fransen
Asbjørn Rune Riis-Knudsen
Gitte Lundager
Mette Ladegaard Thøgersen
Henrik Harnow (ansv.)

Grafisk tilrettelæggelse:

Haurand Grafisk

Tryk: Strandbygaard Grafisk

Oplag 2.200 ekspl.

© Danmarks Jernbanemuseum og forfatterne

Eftertryk uden forfatternes eller museets tilladelse er ikke tilladt.

Forsidefoto

MY 1101 fotograferet ved jubilæumsarrangementet på Danmarks Jernbanemuseum den 6.-7. september 2014. Det store træf var en fejring af, at MY 1101 som det første GM-lokomotiv kom til Danmark for 60 år siden og markerede et vigtigt nybrud i jernbanernes udvikling her i landet. Efter en stor indsats af de frivillige medarbejdere i museets værksted på Centralværkstedet i København kunne den flot restaurerede jubilar præsenteres sammen med mange andre GM-lokomotiver fra nær og fjern (Asbjørn Rune Riis-Knudsen fot.)

Bagsidefoto

MY 1101 fotograferet kort efter afgang fra Tommerup i retning mod Odense. Sæertoget var ét blandt mange i anledning af GM-jubilæet på Danmarks Jernbanemuseum den 6.-7. september 2014 (Asger Christiansen fot.)

ISSN: 2245-9499

FORORD

Velkommen til anden årgang af Danmarks Jernbanemuseums årsskrift *Jernbanehistorie*. Da vi i 2013 foretog det, vi opfattede som forholdsvis beherskede ændringer af *Tog i Tiden* ved at udgive første årgang af *Jernbanehistorie*, var der læsere, som mente noget andet.

Reaktionerne var nok især udtryk for en skepsis og usikkerhed over for, at tidsskriftet skulle rumme såkaldte fagfællebedømte artikler, selv om det er den form, stadig flere fagtidsskrifter arbejder efter. I redaktionen vil vi gerne mene den opfattelse i jorden, at det nu er blevet vanskeligt at få artikler optaget i *Jernbanehistorie*, og at det kun er for forskere med en bestemt uddannelsesbaggrund.

Med fagfællebedømmelse menes kun, at indleverede artikler bedømmes af en kendt fagperson i miljøet, der anbefaler, at artiklen publiceres med større eller mindre ændringer og i sjældne tilfælde fraråder at trykke artiklen. Forfatterens baggrund betyder ikke noget – det er artiklens kvalitet, der bedømmes. Vi tror godt, vi kan sige, at de, der i år har fremsendt artikler til optagelse, er blevet pænt behandlet og har oplevet fagfællebedømmelsen som en hjælp til en endnu bedre artikel til glæde for læserne.

Årets udgave rummer en bred vifte af spændende jernbanehistorisk læsning. Tidsskriftet indledes med en artikel af Lars Bjarke Christensen om den forfærdelige Gentofteulykke i 1897, herunder mediernes behandling af ulykken og efterspillet for de involverede. Artiklen følges af Asbjørn Rune Riis-Knudsens studie af jernbanernes rolle i totalforsvaret under Den kolde Krig. Der er mange genrer inden for jernbanehistorien, og det er godt, at det er sådan. Derfor er der også behov for forskellige roller, og her har museet en opgave.

Jernbanehistorie har bl.a. som mål at vise nye tilgange til jernbanernes historie, og derfor har vi givet plads til den amerikanske arkæolog Amanda B. Johnsons artikel om udgravninger af jernbanearbejderes boliger, og hvad det giver os mulighed for at sige om det sociale liv, der udspillede sig da, Blue Ridge-jernbanen i Virginia blev anlagt i 1850'erne.

I artiklen Banevogteren forfølger Henry Nielsen og Dorte Fogh motivet til det kendte maleri af L.A. Ring, Nielsen og Fogh

viser med en inspireret tilgang til kildematerialet, at man kan komme ganske tæt på det berømte motiv og dets baggrund. Endelig giver museumsinspektør Anna Back Larsen, der har stået i spidsen for opbygningen af museets nye udstilling *Sikkerhed!*, et blik på skabelsen af en jernbanehistorisk udstilling. Hvorfor kom udstillingen *Sikkerhed!* til at se ud, som den gør, og hvilke valg ligger bag?

I sidste års udgave af *Jernbanehistorie* var der kun blevet plads til to anmeldelser. I redaktionen tror vi imidlertid, at der er behov for en mere fyldig anmeldelsessektion, der tager sig af nye bøger fra ind- og udland. I år har vi betydeligt flere anmeldelser med. Målet med at anmelde er ikke at kritisere publikationer på et andet grundlag, end de giver sig ud for, men derimod netop at se på, hvordan de løser den opgave, de har sat sig for. For læserne af *Jernbanehistorie* giver det mulighed for at reflektere over den nye litteratur. Vi håber, at læserne tager godt imod denne udvidede del af tidsskriftet.

Med udgivelsen af dette nummer af *Jernbanehistorie* etablerer vi et debatforum på museets hjemmeside jernbanemuseet.dk. Her vil det være muligt at kommentere artikler, der bringes i tidsskriftet. Første bidrag vil være at læse på hjemmesiden, når dette nummer er udkommet.

Danmarks Jernbanemuseum henvender sig til brede grupper af befolkningen, og vi vil gerne være et museum, hvor alle føler sig velkomne. Med *Jernbanehistorie* giver vi mulighed for at fordybe sig i jernbanehistorien, mens vi fire gange årligt med vores *Nyhedsbrev* bringer kortere nyt fra museet og fra jernbanens verden. Til jer derude, der skriver jernbanehistorie, er der blot at opfordre til at sende os et kort oplæg til artikler, I påtænker at gå i gang med. Hjælp os til at gøre *Jernbanehistorie* til forum for jernbanehistorisk forskning!

Redaktionen af Jernbanehistorie
November 2014

René S. Christensen, Peter Fransen, Gitte Lundager, Asbjørn Rune Riis-Knudsen, Mette L. Thøgersen, Henrik Harnow.

”DEN FRYGTELGESTE JÆRNBANEULYKKE”

Gentofteulykken 1897

Af Lars Bjarke Christensen

”Søndagen den 11. Juli 1897 var fra Morgenstunden en af de skønneste Sommerdage, der kan tænkes ... Der var Væddeløb paa Eremitagen, og alle Mennesker, som kunde komme ud, var i Skoven eller paa Landet. Alle Samfærdselsmidler var taget i Brug, og alle Jernbanetog var fyldt. Jeg var 22 Aar gammel blevet Journalist i Køge og havde benyttet min Fri-Søndag til Besøg hos Familie i Gentofte, hvor jeg skulde overnatte. Efter en lang og bevæget Dag fulgte vi et Par Gæster fra København til Toget. Dette skulde afgaa fra Gentofte Station et Par Minutter over 11, men var paa Grund af den voldsomme Trafik blevet forsinket og holdt nu ved Stationen, helt fyldt af Passagerer. Ogsaa Perronen var fyldt af Folk, der muntert underholdt sig med dem, som sad i Toget. Jeg stod paa Perronen nogle Skridt fra det holdende Tog og ventede paa det Afgangssignal, som skulde komme. Pludselig fik jeg Øje paa Iltoget, som kom ned ad Bakken fra Holte og vakte min Opmærksomhed et Øjeblik. Det nærmede sig hurtigt, men jeg blev optaget af noget andet. Kort efter kom jeg atter til at se paa Iltoget. Det var nu meget tæt ved og havde tilsyneladende fuld Fart paa. Det saa virkelig ud til, at det havde samme Spor som det holdende Tog, og rent uvilkaarligt fik jeg en Fornemmelse af Ubehag... Nu var der kun nogle faa Meter mellem de to Tog. Men naturligvis er det kun Øjenforblændelse. I næste Sekund maa Iltoget jo løbe bag om paa et andet Spor... Der var intet andet Spor! Jeg havde ikke Mod til at se paa, hvad der skete, men vendte mig om. Et forfærdende Brag lød over Pladsen.”

Således genkaldte journalist J. Johansen på 40 års afstand sig det øjeblik, da et iltog pløjede sig gennem de fire bageste træbyggede vogne i et overfyldt tog på stationen i Gentofte en varm sommeraften i 1897.¹⁾

Gentofteulykken vakte stor opsigt i samtiden på grund af ulykkens omfang og katastrofens mange ofre. Med 40 omkomne og mere end hundrede sårede er ulykken i eftertiden blevet fremhævet som den værste jernbaneulykke, der er indtruffet i Danmark.²⁾ Ulykken var dog langt fra den første større jernbaneulykke, som fandt sted. Den første registrerede bane-

relaterede ulykke med dødelig udgang fandt sted i 1650 ved byen Whickham i Storbritannien, hvor to unge mænd døde, da de blev ramt af en arbejdsvogn på en grubebane.³⁾ Også i jernbanens første år i begyndelsen af 1800-tallet indtraf flere ulykker med dødelig udgang. Således mistede 38 rejsende livet juleaftensdag 1841, da et tog afsporede mellem London og Bristol.⁴⁾ Selv om en opgørelse fra 1897-98 viste, at Danmark lå i den lavere ende i antallet af omkomne rejsende i forhold til andre europæiske lande, var der også i Danmark før 1897 indtruffet ulykker med dødelig udgang, men dog ikke i samme omfang, som det blev tilfældet med Gentofteulykken.⁵⁾ Således forulykkede et snerydningstog ved Hansted anden juledag 1876, da ni personer omkom ved sammenstødet mellem rydningstogets to damplokomotiver. Ligeledes ramte et iltog med stor fart en række henstillede grusvogne på et sidespor på Forlev Holdeplads tæt ved Korsør i slutningen af april 1887 på grund af et forkert stillet sporskifte.⁶⁾

Indtil Gentofteulykken i 1897 var de danske passagerer dog sluppet for ulykker med mange døde og kvæstede, og det var måske derfor, at katastrofen vakte så stor opsigt i samtiden.⁷⁾ Selv om de udenlandske og danske jernbaneulykker – herunder de to store ulykker ved Bramminge i 1913 og Vigerslev i 1919 – har været medvirkende til, at der løbende er sket en justering og præcisering af sikkerhedsaspektet ved jernbanedriften, så er der – i modsætning til udlandet – endnu ikke nogen, som har taget fat på en grundigere analyse af de danske jernbaneulykker, deres forløb, konsekvenser og betydning for udviklingen af sikkerheden på jernbanenettet. Da en sådan analyse nødvendigvis vil blive af en mere omfattende natur, vil heller ikke denne artikel se nærmere på de generelle aspekter, men nærmere fokusere på selve Gentofteulykken, der i modsætning til Brammingeulykken i 1913 (hvor et eksprestog afsporede) og Vigerslevulykken i 1919 (hvor et tog kørte op i et holdende tog ved en signalpost) kun er blevet sporadisk behandlet i jernbanelitteraturen.

Som oftest er Gentofteulykken blevet omtalt i forbindelse med markeringen af de runde årstal for ulykken, men der har som regel været tale om de samme faktuelle oplysninger



Dagen efter jernbaneulykken den 11. juli 1897 fandt mange mennesker vej til stationen i Gentofte. Her kunne de blandt andet se to ødelagte skovvogne af typen CE. Vognen foran stationsbygningen var så ødelagt, at den måtte ophugges (Danmarks Jernbanemuseum).

ger.⁸⁾ Denne artikels formål er at dykke ned i baggrundsmaterialet og fortælle, hvordan DSB's medarbejdere og de rejsende oplevede de skæbnsvangre minutter inden ulykken og selve katastrofens indtræden med dens frygtelige konsekvenser. Dette vil i vidt omfang ske ud fra samtidige øjenvidneskildringer. Ligeledes er det målet at se nærmere på, hvordan pressen reagerede over for DSB's ledelse, der skulle takle den uvante situation at håndtere en ulykke med adskillige omkomne og talrige sårede. Gentofteulykken er målt i antallet af omkomne og kvæstede den værste jernbaneulykke, der er indtruffet i Danmark.

EN ULYKKE KOMMER SJÆLDENT ALENE

Allerede fra morgenstunden den 11. juli 1897 var det klart, at der ville blive tale om en travl dag på de sjællandske jernbaner, og på de københavnske banegårde var sporene fyldt med de tog, som i løbet af morgenen og formiddagen skulle sendes fra hovedstaden ud til alle afkroge af Sjælland. Et af de første tog, som skulle afgå vestpå, var Tog 43, som loko-

motivfører Selch og fyrbøder Jespersen derfor havde travlt med at få trykket ind på sporet under banegårdshallen, så de 20 vogne var klar til at tage imod de rejsende. Klokkeren var 6.50, da de kørte rangertrækket gennem sporskifte 44, men pludselig blev sporskiftet ved en fejl omstillet under toget, således at rangerlokomotivet og den forreste vogn afsporede. Til alt held kom hverken lokomotivføreren eller fyrbøderen noget til, da de havde åndsnærværelse nok til at hage sig fast i nogle opstandere og dermed undgik at blive klemt. Kun den ene af dem fik nogle hudafskrabninger. Det var portør N. Jensen i Signalhus II, der skiftede sporskiftet, og i en intern indberetning forklarede han senere, at: "Jeg stod inde i Signalhuset og hørte Rangermaskinen omtrent lige ud for Signalhuset give 1 eller 2 korte Stød i Dampføjten, jeg opfattede dette som en Avertering til mig, og da jeg paa Grund af de paa 1. og 2. Hovedspor henstaaende Togstammer ikke kunde se paa, hvilket Spor Rangeringen foregik, antog jeg, at der kørtes paa 3. Spor og skiftede derfor – for at Sporskifte No. 50 ikke skulde blive gennemkørt, uden nærmere at overbevise mig om, hvorvidt det var rigtigt eller ej – Sporskifterne No. 44 og 50, der ere sammenkoblede".

For at forhindre en beskadigelse af sporskiftet, havde portøren ved en fejl således omstillet sporskifterne, så der i stedet var indtruffet en ulykke. Det var ikke usædvanligt med sådanne mindre rangerulykker, men i det pågældende tilfælde kom det afsporede lokomotiv til at ligge tværs over både det



3. og 4. hovedspor, hvorved Vestbanens afgang- og ankomstspor blev spærret. Dermed var der sat en effektiv stopklods for toggangen fra København mod det vestlige og sydlige Sjælland, ligesom togene heller ikke kunne komme ind til København. Som følge af ulykken blev stationsforstander Skovsted øjeblikkeligt tilkaldt, og han overtog straks ledelsen af toggangen. I løbet af kort tid lykkedes det ham således at få etableret en midlertidig forbindelse via et spor til Nordbanegården, der var ankomst- og afgangsstation for togene ad Nordbanen til Hillerød og Helsingør. På den måde kunne der etableres en interimistisk forbindelse mellem København og strækningen til Roskilde. Ifølge Skovsteds indberetning om ulykken medførte foranstaltningen, at togene på Nordbanen "i høj Grad blev paavirket af Spærringen, idet alle Vestbanens Tog maatte passere Nord- og Klampenborgbanens Togveje."⁹⁾

Den banale rangerulykke kunne ikke være indtruffet på et mere uheldigt tidspunkt end netop denne solrige sommermorgen, da trafikken på banerne ville blive intensiv. Allerede i den første tid efter at det fejlstillede sporskifte havde standset al trafikken, begyndte togene at hobe sig op både i København og på stationerne Frederiksberg og Nørrebro, der dengang var de nærmestliggende stationer til København Station. En journalist fra *Dagbladet* oplevede kaoset på København Station og beskrev senere, hvordan de rejsende "i tætte Skarer" var strømmet til banegården "for at blive besørgede med Togene til Gjedser, Korsør og Kalund-

borg. Forvirringen var ikke ringe, da det erfarede, at ingen af Togene kunde expederes foreløbig. Men det lykkedes dog d'Hrr. Overassistent Blichfeldt og Assistent Staun ved deres rolige og besindige Optræden at bringe Ro i Gemytterne."¹⁰⁾ Selv om maskinafdelingens folk straks fra morgenstunden var kommet med deres hjælpevogn og med donkrafte begyndt at få lokomotivet og vognen tilbage på ret køl, var det først ved middagstid, at sporene atter var farbare. Men på det tidspunkt var togtrafikken for længst brudt sammen i København. Stationsforstander Skovsted havde således rigeligt at gøre med at få ekspederet togene på den mest effektive måde, samtidig med at han måtte planlægge toggangen på Sjælland for resten af dagen. I sin indberetning noterede han, at "Kl. ca. 8½ bleve de fakultative Tog, der skulde løbe om Formiddagen og Eftermiddagen, indlagte, og Kl. ca. 1½ Em. indlagde jeg, som jeg plejer at gøre, naar Trafikinspektøren for 1. Sektion ikke selv gør det, de fakultative Tog, der var Brug for om Aftenen."¹¹⁾ Da der var usædvanlig mange Folk ude den Dag, bleve samtlige fakultative Tog, der staa til Disposition for Hjemkørslen, indlagte. Et særligt Tilsyn med Toggangen ude paa Nordbanen er ikke ført fra min Side."¹²⁾

Et af de særtog, som Skovsted tillyste denne dag, var også det sene aftentog, Tog 834, fra Helsingør til København via Hillerød.¹³⁾ Årsagen til, at det ikke var trafikbestyrer Stockfleth, men Skovsted selv, der indlagde togene, var den omstændighed, at trafikbestyreren sammen med trafikchef

Helsingørstogets damplokomotiv blev kraftigt beskadiget ved sammenstødet med Holtetoget, men blev efterfølgende repareret på jernbanernes værksted (Danmarks Jernbanemuseum).

Westergaard trods trafiksammenbruddet havde besluttet at holde fast i en længe planlagt prøvekørsel på Kystbanen mellem København og Helsingør, som statsbaneledelsen regnede med at kunne åbne nogle uger senere.¹⁴⁾

PARISER-HANSEN

En af de jernbanemænd, der passerede forbi ulykkesstedet denne morgen og så det væltede lokomotiv, var lokomotivfører Carl Peter Valdemar Hansen.¹⁵⁾ Da han passerede forbi ulykkesstedet, forestillede han sig næppe, at han sent samme aften skulle blive hovedpersonen ved og den mest omtalte mand i Danmarks værste jernbaneulykke. Carl Hansen, der blandt kollegerne gik under navnet Pariser-Hansen, fordi han i sin ungdom havde arbejdet 11 måneder på en symaskinefabrik i Paris, var født ind i en jernbanefamilie den 10. marts 1860. Hans far, der i 1897 var pensionist, havde i sin tid arbejdet som pakmester i togene på Nordbanen, og Carl Hansen havde efter en tid som blandt andet maskinarbejder søgt ind til DSB, hvor han i første omgang var blevet antaget som fyrbøder på prøve den 1. juni 1884. Fem måneder senere var han blevet fastansat og endelig den 1. oktober 1887 forfremmet til lokomotivfører, hvorved han havde fået det formelle ansvar for at føre togene sikkert gennem det sjællandske landskab.

Gennem hele sin tjenestetid havde han kun kørt på Sjælland, og i de seneste fem år op til sommerdagen i 1897 havde han været lokomotivfører uden fast tur. Det betød, at han kunne sættes til tjeneste ved de tog, hvor der manglede personale, og han kom således rundt på samtlige statslige jernbanestrækninger på Sjælland. Eksempelvis havde han i en længere periode i efteråret 1892 kørt med grustog på Nordbanen.¹⁶⁾ DSB's maskinafdeling førte dengang nøje opsyn med den enkelte ansattes tjenstlige forhold, og det betød, at det af DSB's optegnelser fremgik, at Carl Hansen i december 1890 havde fået en irettesættelse for at have kørt for stærkt ind på Jyderup Station med sit tog, og det samme havde gentaget sig i august 1895, da han modtog en reprimande for at have ført et tog med for stærk hastighed over et arbejdssted

ved tunnelanlægget på Hellerup Station. Af konduitelisten for januar 1894 havde hans foresatte karakteriseret ham som ædruelig og tjenstivrig, men samtidig viste han også "Holdningsløshed overfor tjenstlige Ordre, som han ikke altid er tilbøjelig til at følge ganske nøjagtigt."¹⁷⁾

For Carl Hansen og hans kolleger var det ikke usædvanligt at have lange arbejdsdage. I dagene inden ulykken havde lokomotivfører Hansen primært kørt på Sydbanen til Næstved og Masnedsund, og flere af dagene havde han haft en tjenestetid på op mod 17 timer. Den 10. juli 1897, da han havde kørt til Næstved, havde han således haft en arbejdsdag på 13½ time, mens han den 11. juli 1897 havde været på arbejde i mere end 10½ time.¹⁸⁾ Carl Hansen, der blev beskrevet som en ca. 40-årig mand, "velbygget, med energiske Ansigtstræk og et kraftigt Napoleonskæg", havde om lørdagen haft tjeneste fra kl. 3.30 til kl. 17.

Om søndagen var han kl. 7 mødt på maskindepotet, hvor han havde assisteret med udvaskning af maskinen og vognrangering indtil hen ad middagstid, da han fik et par timers fritid, før han mødte igen. Egentlig var det meningen, at han skulle have kørt en tur til Kalundborg, men det lokomotiv, som skulle have kørt toget, viste sig at være defekt på grund af en utæthed, og i stedet var han ved 17-tiden blev kommanderet til at køre et ekstratog til Helsingør og returnere med det til København samme aften. Aftentoget var et dubleringstog for det ordinære aftentog fra Helsingør til København. I den fakultative køreplan havde det betegnelsen Tog 834.¹⁹⁾

Turen til Helsingør var forløbet uden problemer, og under opholdet i Helsingør, inden afgang til København kl. 21.40, havde den lokale lokomotivmester givet Carl Hansen lov til at besøge hans forældre, som boede i byen.²⁰⁾ Konduktør Hans Axel Julius Petersen, der på grund af personalemangel fungerede som togfører på Tog 834, forklarede senere til *Vort Land*, at Carl Hansens far var ved toget, da det afgik fra Helsingør: "Den Gamle var mere end stolt over Sønnen, da denne besteg Lokomotivet. Jeg sad selv i den bageste Vogn i Toget og passede min Bremse. De fire forreste Vogne vare 1. og 2. Klasses Kupéer uden Rejsende, og det var et Held."

Det var et held, at de forreste vogne i Helsingørtoget var aflukkede for passagererne. Det mindskede antallet af omkomne og kvæstede.

Kupevognen BE 494, der var næstforreste vogn i Helsingørtoget, ses liggende på perronen i Gentofte (Danmarks Jernbanemuseum).

Der var mange mennesker på mellemstationerne mod København, og navnlig i Holte var der en del rejsende, der ikke var kommet med det foregående Holtetog mod København. De rejsende ville absolut ind i de tomme vogne forrest i toget, men da der var nok plads længere nede i toget, lod konduktør Petersen de forreste vogne forblive aflåse "uagtet jeg maatte høre mange Ubehageligheder derfor", som han forklarede avisen.²¹⁾

Selve Tog 834 var oprangeret på sædvanlig vis med lokomotivet forrest, og derefter en række pak- og personvogne: Lokomotiv Cs 245 + Pakvogn EA 1545 + BE 494 + AE 207 + AE 202 + AB 90 + CE 1313 + CE 1303 + BE 496 + CM 10102 + CC 1273 + CJ 10306 + BH 650 + CD 1301 + CB 951 + CB 1180.²²⁾ Fra Holte, hvor toget var et kvarter forsinket i afgang, var det gennemgående uden stop direkte til København.²³⁾

Stationsforstander Knudsen var til stede på perronen i Lyngby, da Helsingørtoget passerede forbi, og bemærkede senere, at "det var mig paafaldende, at Toget kørte langt stærkere, end det egentlig maa, naar det kører forbi en Station".²⁴⁾ Andre kilder nævner dog, at Helsingørtoget standsede i Lyngby for at tage rejsende med.²⁵⁾ Men hvad enten toget standsede eller kørte gennem stationen, så fortsatte det nu ned ad bakken, forbi blokposten ved Vintappergården, mod stationen i Gentofte.

SAMMENSTØDET

Mens Helsingørtoget, Tog 834, var gennemkørende fra Holte til København, havde DSB indsat det ordinære Tog 36, der skulle standse på alle mellemstationerne ind mod byen. Tog 36 skulle efter planen være afgået fra Holte kl. 22.47, men trængslen på stationen var denne dag så stor, at toget først forlod Holte kl. 23.05, altså 18 minutter efter planmæssig afgang.²⁶⁾ De nordsjællandske skove havde dagen igennem været fyldt med feststemte skovgæster, der nu vendte hjemad mod byen efter en hyggelig tur i det grønne. Navnlig havde vædeløbene ved Eremitagen trukket mange mennesker nordpå, men også i skovene ved Holte var der mange skovgæster. Det

betød forsinkelser på Nordbanen, og det var til tider nødvendigt at køre med stor fart for at indhente forsinkelserne.²⁷⁾

I lighed med Helsingørtoget bestod Holtetog af et lokomotiv forrest, efterfulgt af nogle post- og pakvogne samt 1. klassesvogne. Bagest i toget fandtes flere 3. klassesvogne, herunder et par af de åbne skovvogne af typen litra CE: Lokomotiv Ks 272 + Postvogn Dc 1492 + Pakvogn EA 1543 + BE 504 + BE 508 + AE 203 + AE 205 + AB 88 + CE 1324 + CE 1339 + CK 10008 + CH 1361 + CE 1336 + CE 1335 + CF 1350 + Lukket godsvogn IF 4453 + CD 1296.²⁸⁾ Såvel Tog 834 som Tog 36 var sammensat med træbyggede vogne, der kun havde en begrænset modstandskraft ved kraftige sammenstød.

Forsinkelserne for Tog 36 fortsatte på vej ind mod København, og egentlig skulle Holtetog være ankommet til Gentofte allerede kl. 23.03, men viserne på stationsuret passerede netop kl. 23.24, da toget rullede ind ved perronen.²⁹⁾ Toget var allerede godt fyldt, da det ankom til stationen. Således var 25 funktionærer fra Wessel & Vetts Magasin du Nord steget ind i nogle af de bageste vogne i toget på stationen i Lyngby, efter at de havde været på sommerudflugt. Ligeledes var flere socialdemokratiske partiforeninger på vej hjem med toget efter en udflugt til skovene ved Holte. To af de ventende passagerer, der fandt en plads i det overfyldte tog, da det ankom til Gentofte, var forhenværende kasserektor Sander og hans frue, der fandt plads i en kupé i den bageste vogn i Holtetog. De havde netop købt en hund i byen, og fru havde allerede taget plads i vognen, da Sander blev standset af en konduktør, der gjorde ham opmærksom på, at hunde ikke var tilladt i denne kupé. De trådte derfor begge ud af vognen og gik længere frem på perronen for at finde hundekupéen. De havde derfor ryggen mod det hvide lys fra et lokomotivs lanterne, der nærmede sig Gentofte.³⁰⁾

En af de jernbanemænd, der gjorde tjeneste på stationen i Gentofte denne aften var trafikassistent Ely Stenberg, der senere forklarede, at: "Jeg stod netop rede til at give Afgangssignal, da Iltoget kom oppe paa Bakken foran stationen. Jeg hørte, Vakuums-Bremsen blev anvendt. Om den virkede, ved jeg ikke, men jeg tror det. Desuden forekom det mig, at Loko-



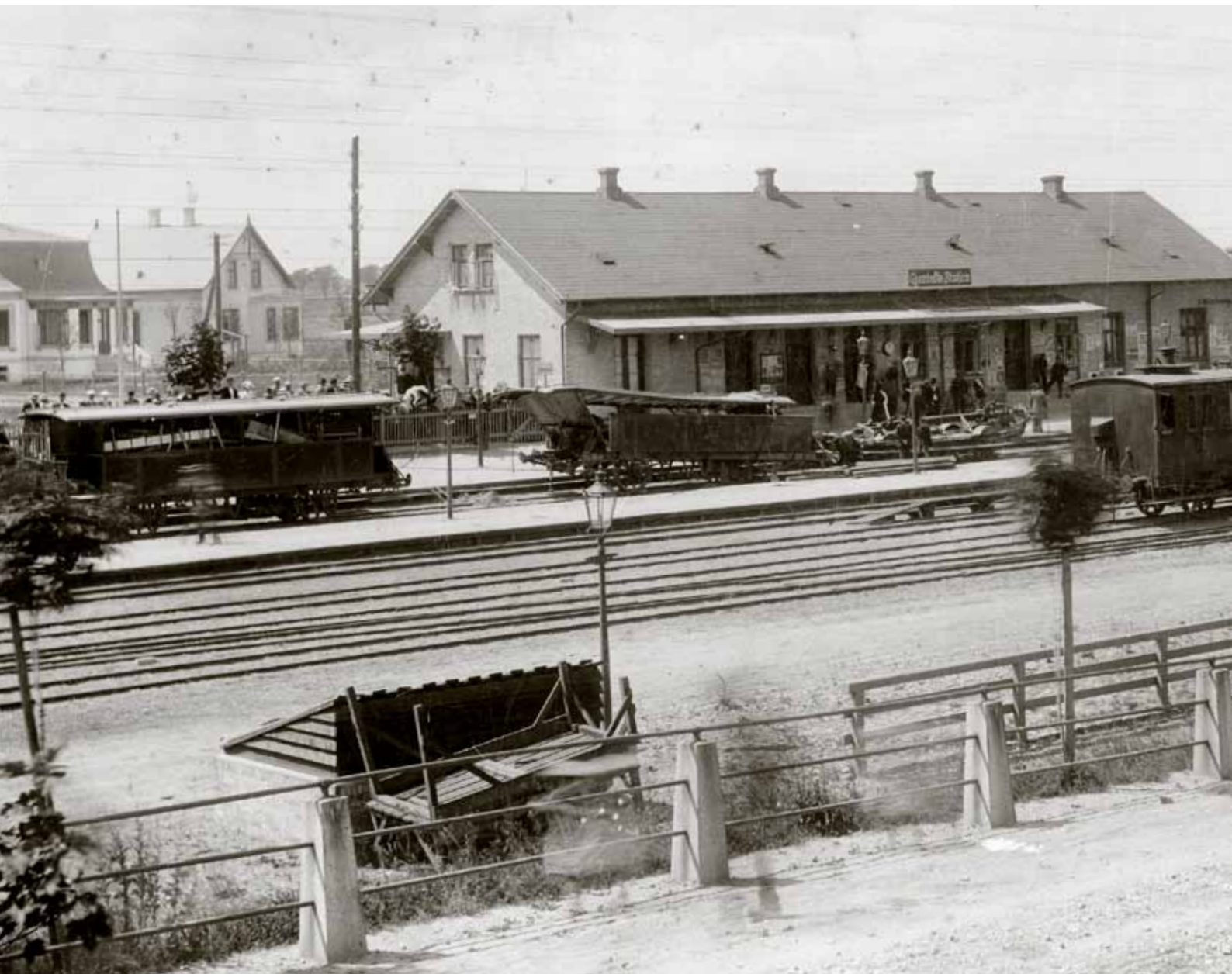
motivføreren gav Kontradamp. At Vakuums-Bremsen har virket, sluttede jeg deraf, at hvis det ikke havde været Tilfældet, var Skaden blevet langt større. Hvis et lltog i fuld fart stødte mod et stilleholdende Tog, vilde det gøre ganske anderledes Ravage. Men – Dampuhret nærmede sig, og i et nu var Sammenstødet sket! Det er det forfærdeligste Øjeblik, jeg nogensinde har oplevet, og jeg vil haabe, at det aldrig, aldrig skal gentages for mig at være Vidne til noget Lignende. Jeg blev forfærdet, saa forfærdet, at jeg næsten hverken kunde sanse eller samle. Hvinende Skrig og bedende Bønner om Hjælp lød i mine Øren, og da jeg havde tøvet nogle faa Sekunder, løb jeg ind paa Kontoret og telegraferede efter Hjælp fra Hellerup og Lyngby. Hele tiden stod den Tanke for mig: Var det din Skyld, var Alt i Orden ?³¹⁾

Over for dagbladet *Dagens Nyheder* fortalte Ely Stenberg senere, at Holtetoget ved sammenstødet var blevet slynget fremad "næsten i Stationsbygningens Længde".³²⁾ Det udsagn bekræftede en af Holtetogets passagerer over for en journalist fra *Berlingske Tidende*: "Jeg var taget med Lokaltoget fra Holte ca. Kl. 11; det var stærkt overfyldt og kom lidt forsinket afsted fra Afgangsstedet. I Gjentofte var der ogsaa en Mængde Passagerer, der vilde med det overfyldte Tog, og vi holdt længe paa Stationen. Pludselig mærkede jeg, som sad i en af de forreste Vogne, et stærkt Stød, der rystede Passagererne godt igjennem. Rystelsen fik Støvet til at staa som en Røgsky ud af Waggonens Sæder. Strax satte Toget sig i Bevægelse, kjørte

en 30-40 Alen frem og stoppede da igjen. Passagererne i den Kupe, i hvilken jeg befandt mig, vare enige om, at Stødet maatte være en Følge af slet Rangering. Da Toget imidlertid ikke satte sig i gang, saa jeg ud af Vinduet. Bag Toget stod en Støtte af Røg og Damp i Vejret, og jeg saa da, at der var sket en Ulykke."³³⁾

Et bestyrelsesmedlem fra Socialdemokratiets 13. kreds befandt sig også foran i Holtetoget, og i partibladet *Social-Demokraten* fortalte han om øjeblikket, da feststemningen blev afløst af sorg og rædsel: "Vi sad i den nærmest Lokomotivet værende Vaggon, min Hustru og jeg. Der lød Jubel og Sang fra alle Kupeer, men pludselig afbrødes Glæden ved det voldsomme Sammenstød, der kastede de Rejsende mellem hverandre. Vi fattede ikke straks Aarsagen, Toget rullede et Stykke frem ad Skinnerne, men da det atter holdt, fik vi den første Meddelelse om Ulykken af en tililende Konduktør. To af vort Selskab løb nu hen til Ulykkesstedet. Vi saae Folk kravle ud af de sønderknuste Kupeer, saavel Frelste som Saarede. Mange af dem kastede sig ned paa Stationens Platform, idet de udstødte høje Skrig og skærende Hvin, og samtidigt hørte vi inde fra Vognruinerne Rallen og Jamren, der trængte os til Marv og Ben [...]. Som i en Rus tumlede vi fra dette Sorgens Sted ind i Ventesalene. Der sad en Mand, hvis Bryst formelig var bulnet ud. Han levede endnu, men da en Læge kom for at yde ham Hjælp, sagde han: "Gaa til de Andre"! Han var vel selv klar over, at hans Liv ikke stod til at redde."³⁴⁾

Efter ulykken viste kongehusets medlemmer deres deltagelse ved at bese ulykkesstedet, og på billedet ses antagelig prins Christian i garderuniform på perronen under besøget på ulykkesstedet (Danmarks Jernbanemuseum).



Oprydningen krævede mange mands arbejde, og der var derfor god brug for militærets assistance. Allerede dagen efter ulykken kunne de første tog atter passere forbi stationen (Danmarks Jernbanemuseum).



ET STORT KAOS

Antallet af omkomne, døende og svært kvæstede var stort. Ved sammenstødet havde Helsingørtogets lokomotiv pløjet sig gennem de fire bageste vogne i Holtetoget og var selv landet oven på en af passagervognene, der var knust til pindebrænde.³⁵⁾ En af dem, der oplevede ulykken på tætteste hold, var en malersvend, som var steget ind i Holtetoget umiddelbart inden ulykken: *“Jeg var gaaet ind i Gjentofte i nederste Etage af en 2- Etages Vogn, og i en Kupé ved siden af mig sang et Selskab nogle muntre Sange. Saa hører jeg pludselig i et angstfuldt Skrig fra Perronen: „Der er jo et Tog paa samme Spor!”. I samme Nu lød et Brag, Sangen ved Siden af afløstes af Hvin og Skrig, og det var, som om en Vægt tyngede os alle ned. I min Angst kravlede jeg ned under Bænken! Hvorfor jeg gjorde det, er det mig umuligt at sige; det har vel været aldeles tankeløst. I Kupéen ved Siden af lød ikke længer Hvin, kun Suk og Stønnen, der snart døde hen. Over min ene Side hang noget klamt, væmmeligt – det var et Lig! En kvælende Røg opfyldte Kupéen, der var blevet bælgmørk. Men pludselig hørte jeg Slag paa Kupéens Side. Det var Hjælpen. Man slog Hul og halede mig levende ud. Jeg blev smidt ud paa Perronen, men rejste mig straks og styrtede hjem. Og ved De, hvad jeg bar i Hænderne? To Damehatter! Hvad jeg vilde med dem, aner jeg ikke.”*³⁶⁾

En anden af de passagerer, der slap gennem ulykken med livet i behold, var cigararbejder Burmeister fra Saxogade, der sammen med sin familie sad i den bageste vogn i Holtetoget: *“Jeg vaagnede op af en Besvimelse uden at ane, hvor jeg var. Min første Tanke var, at det dog var forunderligt, hvor der var lavt til Loftet paa det Sted, hvor jeg befandt mig. Jeg følte mig for og opdagede, at der laa en svær Jernplade over mig. Med megen Besvær lykkedes det mig at faa den skubbet til Side og kravle ud. Da først gik det op for mig, at der var sket en Jernbaneulykke. Øjeblikkelig ilede jeg til for at hjælpe med ved Redningsarbejdet. Den første jeg fik fat i, var en Kvinde, som uaf-ladelig Skreg, at jeg skulde tage den Bjælke bort, der laa over hendes Bryst. Med utroligt Besvær fik jeg den skubbet til Side og Kvinden trukket ud af Ruinerne – Det var min egen Hustru!*

Jeg kunde næppe kjende hende for Blod og Snavs. Da jeg havde forvissat mig om, at hun ikke var kommet haardt til Skade, gav jeg mig til at søge efter mine Døtre. Min ældste Datter, Fanny, var sluppen temmelig helskindet, idet hun kun havde faaet den ene Øreflip reven af. Derimod kunde jeg ikke finde min Datter Jenny paa 15 Aar og min Datter Anna”.

Det var først, efter at dele af den knuste vogn var blevet fjernet, at Burmeister kunne konstatere, at datteren Jenny og hendes veninde Emilie Christensen var blandt de omkomne. Selv om det nok var en ringe trøst, kunne en læge på ulykkesstedet oplyse, at de to piger var døde næsten øjeblikkeligt. Derimod kunne Burmeister ikke finde sin datter, Anna, men pludselig skete noget uventet: *“Da jeg gik til Ventesalen for at bringe min Kone dette sørgelige Budskab, hørte jeg min mindste lille Pige raabe: Mor! Mor! Da hun saa mig, kom hun fornøjet springende paa Strømpefødder med et stort Stykke Brystsukker i Munden, som hun havde faaet af en Herre for ikke at græde. Hun forstod jo slet ikke, hvad der var gaaet for sig, men var bare kjed over, at hun havde mistet sine nye Støvler.”*³⁷⁾

En af de kendte personer, der var med Holtetoget denne aften, var forfatteren Sophus Michaëlis, der sammen med sin hustru skulle være rejst til Holland den følgende aften.³⁸⁾ Både Sophus Michaëlis og hans hustru Karin slap gennem ulykken. Til Aftenbladet forklarede han:

“Mens vi holdt ved Gjentofte Station, hørte vi den sædvanlige Lyd af et Tog, som kommer brusende... Saa lød et frygteligt Brag, nærmest kun som en vældig Klirren, og saa den forfærdeligste Skrigen. Men rundt om os blev stille. Væggene slog sammen om os, da Vognen blev klemmt som en Harmonika. Vi var tolv Passagerer i Vognen, og vistnok kun min Kone og jeg blev reddede. Vognen fik nemlig stærkest Tryk ved den Side, der var fjærnere fra Perronen. Mit Ben sad fast imellem Bænkene. Træet slog sammen omkring os, og Gulvet sank ned. Jeg følte ligesom en skoldende Fornemmelse over hele Kroppen og var forberedt paa, at jeg skulde dø. Jeg vidste ikke, om det var forbi. Jeg syntes, Lokomotivet blev ved at bore sig længere og længere frem. Jeg raabte til min Hustru, at hun skulde frelse sig selv;

ogsaa hun sad fast. Hun fik sin ene Sko trukket af og kravlede ud, mens hun raabte og skreg, at de skulde frelse mig. Saa kom de med Øxer og huggede bort omkring mig.”

Selv forklarede Karin Michaëlis at sammenstødet også på hende havde gjort et uudsletteligt indtryk:

*“Jeg troede, vi kjørte... jeg syntes vi blev ved at kjøre; det var en navnløs Rædsel; det at tro, at Togene blev ved og blev ved at bore sig ind i hinanden – alle blev knust i Kupéen, hvor vi sad, og det var en stor Dobbeltvogn, fyldt baade for neden og for oven. For at komme ud maatte jeg kravle over Liget af en Mand, jeg sad ved siden af. Han laa med knust Hoved. Jeg raabte paa Hjælp – min Mand sad jo fast – men det varede saa længe, før de kom.”*³⁹⁾

HJÆLPEN

I ulykkesøjeblikket lå stationsforstander Hermann Dahl i sin seng i tjenestejligheden på Gjentofte Station, men blev vækket af det øredøvende brag og de ulykkeliges skrig. Normalt var der ellers forholdsvis roligt på stationen, hvor han havde arbejdet i mere end 22 år, og i første omgang forstod han ikke helt, hvad der var sket. Men han kom snart i tøjlet og så ud af vinduet: *“Det Syn, jeg her saa, glemmer jeg aldrig. Jeg saa de knuste Vogne og fandt Mennesker liggende paa Perronen jamrende og rallende. I min dristigste Fantasi havde jeg aldrig udmalet mig noget saadant, men der var jo ikke tid til Refleksioner. Der maatte hjælpes, og jeg tog derfor fat.”*⁴⁰⁾

Næsten samme oplevelse havde kontorchef Diechmann fra Statsbanernes generaldirektorat, der boede i en villa tæt ved stationen. Han og hans hustru havde om aftenen haft gæster, men trods Diechmanns opfordringer til gæsterne om, at de først skulle tage hjem til København med Holtetoget, havde de insisteret på at tage med 21-toget for at være hjemme i rimelig tid. Kontorchef Diechmann og hans hustru var derfor gået i seng, efter at deres gæster var taget hjem, men lidt i midnat blev Diechmann vækket:

“Jeg vækkedes nu af Søvnens ved et besynderligt Bulder, og et Nu efter hørte jeg Dampens Hvæsen. Den lød frygteligt, og



Nogle vogne i ulykkestogene fik kun enkelte skader, mens andre vogne blev fuldstændig knust til pindebrænde (Danmarks Jernbanemuseum).

jeg forstod, at der var sket en Ulykke, endnu før jeg havde hørt Skrigene. Jeg fik nogle Klæder paa mig og løb de Skridt over Vejen til Stationen. Naar der tales om Panik, er det egentlig ikke sandt. Ja, i et Nu skreg de og flygtede, men strax efter var det langt snarere, som blev alle maaløse – uden at forstaa Ulykken. Jeg gav mig ingen Tid, men løb herhjem. Lejligheden her neden under staar jo tom; den kunde bruges til de Saarede. Min Hustru var ikke vel, men jeg sagde alligevel til hende: Nu maa Du staa op – alt, hvad vi ejer af Dyner, Madrasser og Tæpper maa bringes nedenunder... de Saarede maa herover. Saa løb jeg tilbage til Stationen igjen. Man havde allerede begyndt at drage de lemlæstede frem af Ruinerne. Det værste var Mangelen paa Læger. I over en Time maatte Dr. Gram-Hansen arbejde alene, assisteret af to medicinske Studenter, Hr. Larsen og Hr. Petersen, en Søn af den afdøde Livlæge. Vi begyndte strax Transporten over i mit Hus. Jeg har selv lært lidt Forbinding i min Ungdom, og jeg hjalp saa godt, jeg kunde.”⁴¹⁾

Stationsforstander Dahl og kontorchef Diechmann var blot to af de mange hjælpere, som kom ilende til de forulykkede tog for at redde de kvæstede passagerer ud. Også passagerer, som havde siddet i nogle af de uskadte vogne, hjalp med ved redningsarbejdet. De mange omkomne blev i første omgang lagt ved siden af hinanden ude på perronen, ligesom de også blev bragt ind i ventesalene og på stationskontoret sammen med flere af de kvæstede. Mange af de uskadte rejsende undersøgte, om der var brug for hjælp, hvorefter de valgte at gå ind mod byen for at komme væk fra ulykkesstedet. En af disse var muremester Andersen, formanden for Socialdemokratiets 12. kreds, der så, om der var brug for hjælp, og fandt en mor med dobbelt benbrud i en af ventesalene. Mens moren var kommet slemt til skade, var hendes spædbarn sluppet uden mén, og efter aftale tog muremester Andersen derfor barnet med ind mod København: *”Dette lille Barn, en Erobring fra den grumme Død, bar jeg paa mine Arme det meste af Vejen til København, hvor det blev anbragt hos den unge Dames Forældre. Paa Vandrigen forsøgte vi at skaffe den Lille en Drik Malt hos Værten i Lundehuskroen. Han nægtede det. Der var altfor travlt med at sælge Øl.”⁴²⁾*

På stationskontoret fik man også hurtigt sendt besked om ulykken til de nærmest boende læger og militærets ingeniørtropper i Hellerup, soldaterne på Jægersborg Kaserne samt livgarden på Bernstorff Slot.⁴³⁾ *”Vi laa og sov, da vi pludselig blev kaldt op ved stor Alarm. Alle troede vi, at Kasernen brændte, saa vi kom jo hurtigt i Tøjet. Da vi saa kom ned, blev der sagt, at der var en meget stor Ulykke i Gjentofte, og at vi enten maatte løbe eller se at komme med Toget”,* forklarede en af pionererne fra Ryvangen Kaserne, og fortsatte:

”Jeg var imellem dem, der løb. Vi vidste jo egentlig ikke, hvor stor Ulykken var, for der var ingen der, havde sagt os ret meget, og de vidste det vel heller ikke selv. Men Kommandoen havde været saa kort og lydt saa ængstende, saa de fleste af os ikke kunde udholde at vente paa Toget.⁴⁴⁾ Det var dog ligesom, man kom lidt hurtigere afsted, naar man løb. Og saa synes man jo ogsaa, man hjælper mere, naar man løber, end naar man sidder ganske stille i Toget. Vi løb straks bort fra Vejen og ind over Marker og Grøfter. Hurtigere og hurtigere løb vi, tænkte jo hverken paa Kommando eller Orden. Saadan noget glemmer man jo, naar man løber for at hjælpe. Jeg talte jo ikke med nogen, men jeg tror nok, at efterhaanden som vi løb, var det, som om Ulykken blev større i Tankerne. Da vi saa begyndte at høre Skrigene langt borte, løb vi jo som gale. Jeg kan ikke forklare, hvordan det var, da vi kom nærmere. Skrigene blev frygteligere, og imod os kom Mennesker, som vi først syntes teede sig som gale. Men efterhaanden som der kom flere, saa vi jo nok, at det var de. Vi naaede jo saa derhen, angste og forberedte paa det værste. Men da vi saa det Syn, stod vi som lammede; der var ikke en af os, der kunde røre sig. Vi stod som et Geled, der var lammet af Forfærdelse, ingen af os tænkte paa at hjælpe i første Øjeblik. Saa lød jo Kommandoen, og vi maatte til det. Vi begyndte at hjælpe, men vi hjalp som gale, uden at tænke – for nogle sled og huggede som rasende for at faa trukket et Lig frem – hvor der laa levende og skreg og stønnede ved Siden af [...]. Længe vil det vare, før vi falder til Ro igjen, og aldrig vil den Nat glemmes, mer end en af os vil vel for Livstid føle, at den Nat gjorde ham til en anden Mand.”⁴⁵⁾

JOURNALISTERNE TAGER TIL GENTOFTE

Rygtet om den store ulykke i Gentofte spredte sig som en ildstorm via telegrafen, og det varede ikke længe, før de københavnske journalister hastede mod Gentofte. En af de første journalister på stedet var *Aftenbladets* korrespondent, der havde hørt, at der skulle afgå et hjælpepetog fra Hovedbanegården i København. Han skyndte sig derfor mod banegården: *"Jeg kom løbende over paa Hovedbanegaarden, hvor en Assistent raabte til mig: Skynd Dem, skynd Dem, Hjælpetoget holder paa Nordbanen. Da jeg naaede Nordbanegaarden, raabte en Konduktør: Er det en Læge? Skjönt Journalister havde Tilladelse til at tage med Toget, svarede jeg i Forvirring: „Ja" og sprang ind i samme Nu, som vi kørte. Strax under Kjørslen mærkedes det, at der under den forfærdelige Ulykke var handlet med Konduite. Der var tre Læger, hidkaldt pr. Telefon, de Herrer Adersen, Rasmussen og Brønnum. Trafikchefen Stockfleth og en Postassistent, der skulle overtage Posten, som medførtes fra Helsingør i det Iltoget, der havde paaført Ulykken."*

Journalisten fra *Aftenbladet* forsøgte at få nærmere oplysninger om ulykken, men alle på toget havde kun ganske overordnede efterretninger om, at der skulle være mange omkomne. *"Da vi naar Hellerup, standser Toget, uden at vi forstaar hvorfor. Vi erfarer saa, at der ventes paa Pionerne, der paa Landevejen i Mørket ankommer i Løb. Det var, som disse Trin af de mange løbende under Raaben varslede os Ulykken. Ingeniørerne kom op. De var alarmerede i Kasernen i Ryvang og satte under Kommando af en Premierløjtnant i Illøb til Hellerup Station. Da vi forlod Hellerup, var Klokken ikke langt fra halvet. I frygtelig Hast gik det nu mod Gjentofte. Det var ravnørkt og den susende Kjørsel ubeskrivelig uhyggelig. Vi spejdede uafsladelig gennem Vinduerne, da ingen ret vidste, hvor Ulykkesstedet var. Vi fik det tidsnok at vide. Det var paa selve Gjentofte Station, Katastrofen var indtruffet. Vi saa fra vort Tog paa den inderste Skinnelinie Lanternen paa et Lokomotiv. Den skinnede roligt endnu. Ingen Banegaardslygte var tændt. Vi fandt siden Pælene omstyrtede. Et Øjeblik efter vor Ankomst vidste vi, hvor i Sandhed frygtelig Ulykken var. Journalister ser meget, at Møde et Syn som dette, er dog lykkeligvis*

sjælden deres Lod. Vi hørte, strax vi sprang ud af Hjælpetoget, en lang Jamren gennem Mørket, og vi saa i Mørket, en utænkelig Forvirring af Ruiner – de mægtige Jærnbanevogne kørte ind i hinanden, en forfærdelig Bygning, rejst midt i Natten. Pionerne sætte alle i Løb, og fra Perronen hørte vi Kommandoraab, der skar gennem Menneskeskrig. Vi Passagerer fra Hjælpetoget spredtes alle i Mørket".

Det, som chokerede *Aftenbladets* medarbejder mest, var dog de mange lig, der lå side om side på perronen. Men mens han forsøgte at forstå situationen, blev han pludselig revet ud af sin stilstand af et kommandoråb:

"To Læger til mig! Det er Stationsforstanderen, og jeg bliver slaaet af den beundringsværdige Koldblodighed i hans Kommando. Jeg vender mig og ser, at Pionerne er begyndt at arbejde. De bryder Vogndøre op og haler de kvæstede frem [...]. En Mand kommer pludselig – forbunden om Hovedet som en haardtsaaret, blegere end sin Forbinding – ud paa Perronen, løbende henimod Ligdyngen, hvor hans Kone ligger død. Og han skriger, staaende foran Ligmængden: – Staa op fra de Døde! Hvorfor ligger I der; staa op fra de Døde! Et Par Mand fører ham bort, mens han bliver ved med at raabe, og han føres tilbage til Lægerne. De erklærer, at han er bleven gal."⁴⁶⁾

Vort Lands korrespondent havde derimod intet hørt om ulykken, hvorfor han havde tilbragt aftenen og de første natte timer i Dyrehaven. Først midt på natten var han vendt tilbage til redaktionen for at skrive sin historie, men var straks blevet sendt til banegården: *"Aldrig i mit Liv vil jeg glemme disse Morgenminutter paa Nordbanestationen! Der var man kommen fra Eremitagefesten, fra et broget Billede af stærkt pulserende Liv, fra sorgløs Sætten ind – for at vinde et Par Odds paa Livets lystige Bons! Det var en Stemning af Sol og Kraft og Frodighed, dugget af Pommeryens extra tørre Draaber, af Glans i Øjet og hæs Velmættethed i Stemmen..."*

Årsagen til, at Vort Land havde sendt ham ned på banegården, var, at et ambulancetog var ankommet med de døde og kvæstede fra ulykken, som nu skulle transporteres videre til de københavnske hospitaler og kapeller:

Lokomotivfører Carl Hansen blev det store samtaleemne i dagene efter ulykken, og mange journalister opsøgte ham i hans hjem i N. J. Fjords Allé på Frederiksberg for at få hans version af ulykken (Tegning fra avisen København).



“Og nylig midt i Festens Stimmel staar man nu i det graa Lys, der allerede smiler med en Rødmen i Øst, foran Nordbane-gaarden. Det kan vel have været ved Tretiden, at jeg sprang ud af Drosken i Trængslen foran Stationen. Jeg følte paa mit Hjertes Banken, at Ulykken allerede havde taget mig; lige for mig saa jeg Portørerne, Par efter Par med Baare imellem sig, sindige og med alvorstunge Miner, bærende Døde og Lemlæstede efter hinanden ud i Vognene, Drosker og Lægevagtstationens Vogne, og ved Siden af mig de besynderligste Københavner typer, der syntes dukkende op her i Rædslen som en djævelsk Spot. Nu var jo lige Tivolis sene Bægre tømte, og Wivels Kelnere havde lettet de sidste cognakstrætte Gæster ud... og saa stod de her, paa Hjemvejen, lidt øre i Hovederne af Nattens Svir og stærknet Blods søde og kvalme Lugt.”⁴⁷⁾

DAGEN DERPÅ

Ulykken blev det store samtaleemne, og i de følgende dage kunne man i aviserne læse lange, udførlige reportager fra den forfærdelige katastrofe. “Vel næppe nogensinde i den sidste Menneskealder har nogen Ulykke gjort et saa rystende Indtryk her i Byen. Kun Krigens store Katastrofer for 33 Aar siden har grebet saa voldsomt som denne. Overalt, paa Strøget, paa Broerne, i de snævre Gader som paa de store Færdselslinjer, var der kun et Emne, der fangede Interessen og gav sig Udtryk i dump Sorg og Medfølelse: den store Ulykke.”⁴⁸⁾

Mange københavnere valfartede i løbet af mandagen til Gentofte for selv at se de knuste jernbanevogne og det ødelagte lokomotiv. Også en lang række embedsmænd fra Statsbanernes generaldirektorat havde fundet vej til Gentofte i de tidlige morgentimer. Blandt andre trafikinspektør Stockfleth, maskininspektør Rambusch og generaldirektør Tegner. Bladet *København* mere end antydede i en reportage, at generaldirektøren havde ignoreret de første alarmerende meddelelser om ulykken:

“Med Hensyn til Generaldirektør Tegner har man fortalt os følgende: Han boer i Villa Fuglsang i Lyngby. Da Budskabet om Ulykken naaede Lyngby, gik der straks Bud ned til ham med

Anmodning om, at han vilde komme til Stede. For hurtig Befordrings Skyld var der skaffet en af to Mand betjent Trolje til hans Raadighed. Generaldirektøren tog imidlertid først Kl. 4 om Morgenen til Ulykkesstedet. Saadan lyder vor paalidelige Hjemmelmands Beretning, Vi vægrer os dog ved at tro, det kan være sandt. Det lyder altfor utroligt.”

Mens den øverste statsbaneledelse ifølge avisberetningerne havde udvist ligegyldighed, havde kongehusets medlemmer været mere opmærksomme. Allerede ved 6-tiden om morgenen var prins Valdemar og prinsesse Marie mødt op på Gentofte Station, hvor de tilstedeværende jernbanemænd fortalte nærmere om ulykken. Ifølge bladet *København* var prinsessen mødt “i en tarvelig Morgendragt” og havde været “dybt bevæget af Situationen”. Da en af jernbanemændene havde skildret nogle af nattens mest fortvivlede episoder, var hun brudt ud i hulkende gråd og havde spurgt, om der var fattige folk, der var blevet ramt af ulykken. Da hun havde fået bekræftet dette, havde hun sagt: “De Menneskers Efterladte maa hjælpes!”⁴⁹⁾

Hovedparten af de omkomne var deltagere fra Socialdemokratiets sommerfest og ansatte fra Magasin du Nord. Umiddelbart efter at prinseparret havde forladt stationen, ankom prins Christian, for også han ville se og høre nærmere om ulykken. “Fordelte omkring paa sporene, hvor man bedst har kunnet anbringe dem i Skyndingen, staa de ødelagte Waggoner”, forklarede Vort Land i en reportage, og fortsatte: “Her have vi Underdelen af en Vogn, raseret lige til Bjælkelaget over Hjulene; det er Levningerne af den gamle, veltjente „Bismarck”, den første 2-Etages Vogn, vore Baner anskaffede sig. Dens nogenlunde bevarede øverste Etage, hvis Passagerer Alle gik nogenlunde fri af Katastrofen, ligger bortslængt et Stykke derfra. Kupéerne i Stueetagen ere derimod saa at sige maledede til Støv [...]. Ude omkring Lokomotiv og Tender er stadig en betydelig Arbejdsstyrke i Gang med at rydde Jord til Side om den knuste Pakvogns Ruiner. Endnu saa sent som ved Ti-tiden frygtede man for her at finde Lig. Et Rygte vilde vide, at fire Personer ved Lyngby vare stegne ind i denne Vogn, da det var umuligt at skaffe dem Plads andetsteds. Rygtet bekræftede sig dog lykkeligvis ikke.”⁵⁰⁾



VIRKEDE VAKUUMBREMSEN?

Interessen samlede sig naturligt nok hurtigt om, hvem der havde ansvaret for ulykken. Var det statsbaneledelsen eller lokomotivfører Carl Hansen, der havde ført Helsingørstoget. På selve ulykkesnatten havde bladet *København*s korrespondent mødt Carl Hansen på stationen i Gentofte, hvor han havde været ude af sig selv af fortvivlelse:

*"Han græd, og Taarerne randt ustandseligt ned ad hans Kinder. „Det er forfærdeligt, udbrød han, at jeg skal have saa mange Menneskeliv paa min Samvittighed. Det er kun en ringe Trøst for mig, at jeg føler min Samvittighed ren. Det gør jeg. Da jeg saa Stopsignalet, gjorde jeg straks Brug af Vakuumbremsen, men den virkede ikke. En Snes Alen fra Stationen saa jeg først gennem Glasset forude i Lokomotivet, at der holdt et Tog foran mig. Jeg ved ikke, hvad jeg tænkte i dette Øjeblik. Blodet stivnede i mine Aarer, og i det Samme slog Ulykken over mig – vi borede os ind i Persontoget, og der faldt en Regn af Træ og Jærn over os. Jeg er saa uheldig, at jeg vilde fristes til at ønske, at jeg selv var knust under Toget... hvis jeg ikke havde Kone og Børn, der ventede mig hjemme."*⁵¹⁾

Trafikassistent Ely Stenberg forklarede senere i et retsligt forhør, at han kunne huske, at Carl Hansen, da han kom ned fra maskinen efter ulykken, havde udbrudt: *"Hvorfor havde I dog kun tændt den ene Slutningslygte paa den bageste Vogn"*, ligesom han havde talt om, at vakuumbremsen havde svigtet. Lyngby Station havde dog senere oplyst, at begge røde lygter havde været tændt på den bageste vogn i Holtetoget, da det forlod Lyngby.⁵²⁾ Lokomotivfører Hansen forklarede senere, at hans udtalelse om den røde lygte ikke sigtede på togets slutlygter, men på indkørselssignalet til Gentofte Station.⁵³⁾

Togfører Hans Axel Julius Petersen fra Helsingørstoget havde opholdt sig som vognbremser på taget af den bageste vogn i Holtetoget. Omtrent på toppen af bakken, der fører ned mod stationen i Gentofte, så han ud og så den klare lygte i stationens sydlige ende, der viste fri kørsel mod København, men han kunne ikke se nogen lygte ved den nordlige ende af stationen, hvilket formentlig skyldtes røg og damp fra lokomotivet. Et øjeblik efter fornemmede han en lyd som den, va-

kuumbremsen fremkalder, når den virkede, men dog var lyden ikke så stærk, som den plejede at være, og toget mindskede heller ikke farten. I det samme opdagede han det røde stopsignal ved indkørslen til stationen og kunne samtidig se, at togets lokomotiv gav kontradamp, hvilket fik ham til at råbe til sin kollega, at der var noget galt, og at han skulle bremse. I samme øjeblik skete sammenstødet.⁵⁴⁾ Kollegaen, som togføreren råbte til, var konduktør Andersen, der aldrig nåede at få drejet på skrubremsen, førend ulykken indtraf.⁵⁵⁾

Også et andet sted i Holtetoget blev håndbremsen aktiveret. Konduktør Nissen forklarede senere i et internt forhør, at han havde billetteret i de fire forreste vogne i Holtetoget. Omtrent ved udkørslen fra Lyngby var Nissen blevet færdig med billetteringen og gik da ind i pakvognen B 494's bremsekupe for at sortere de indsamlede billetter. Da toget var ved Fæstningsgravens Bro, blev han imidlertid opmærksom på bremsning fra maskinen, og da han så ud af dørvinduet i pakrummet, blev han opmærksom på, at der var noget inde ved Gentofte Station, og råbte til sine kolleger i vognen *"Brems, brems"*. Selv nåede han at sætte bremsen, før sammenstødet skete.⁵⁶⁾

BIRKEDOMMER OLDENBURGS UNDERSØGELSE

Umiddelbart efter ulykken blev der iværksat en større undersøgelse for at finde frem til en forklaring på, hvorledes ulykken kunne indtræffe. Birkedommer Oldenburg kom til at stå i spidsen for undersøgelsen, og på hans foranledning blev der foretaget en række prøvekørsler mellem Lyngby og Gentofte for at se, hvordan et lignende tog med samme vægt ville reagere både med og uden aktivering af vakuumbremsen. Vakuumbremsen var en del af sikkerhedssystemet på danske og udenlandske jernbaner og fungerede på den måde, at lokomotivføreren – når han ønskede at aktivere togets brems – åbnede en afspærringsventil på lokomotivets kedel, der ledte damp til en ejektor, der stod i forbindelse med vognenes vakuums cylindre. Vakuums cylindrene var indrettet således, at når afspærringsventilen blev åbnet, og der skete en udsugning i vakuumledningen mellem lokomotivet og de enkelte

Jernbaneulykken i Gentoftte førte til økonomiske problemer for mange af de tilskadede og efterlodte til de omkomne, enten som følge af tabt arbejdsfortjeneste, tab af forsøger eller begravelsesudgifter. Allerede den 13. juli 1897 blev der givet en foreløbig meddelelse om refusion til de efterladte og skadede, og i august 1897 besluttede indenrigsminister Bardenfleth, at jernbanernes ledelse kunne refundere udgifterne til begravelser, lægebehandling og "den øjeblikkelige Trang" (Udsnit fra Rigsarkivet, Trafikministeriet, Udtagne sager - Jernbanesager (E), Erstatningskommissionen vedr. Gentoftteulykke 1897-1910, D 28).

vogne, ville vakuums cylindrene påvirke et stempel, der aktiverede vognenes bremseklodser, der trykkes mod vognhjulene. Akilleshælen ved systemet var dog, at de mange dele skulle virke, for at bremserne kunne aktiveres. Dog ville de manuelt betjente skruebremser være med til at sænke farten, hvis de blev aktiveret.⁵⁷⁾

Carl Hansen mente, at selv om han i første omgang ikke havde set det røde stoplys i signalet, så ville han have nået at bremse toget, hvis vakuumbremsen havde fungeret.⁵⁸⁾ I Statsbanernes generaldirektorat var man ikke i tvivl om, at vakuumbremsen havde fungeret, og i dagspressen lagde man fra starten ansvaret for ulykken på lokomotivfører Carl Hansen. Således udtalte en anonym statsbaneembedsmand til *Aftenbladets* journalist, at: "*Manden har kørt som en Gal og hverken brudt sig om Faren eller om Signalerne*".⁵⁹⁾ Ifølge statsbanernes beregninger og fyrbøder Søren Knudsens hukommelse havde Helsingørtoget haft en hastighed af 55 km/t i ulykkesøjeblikket, mens Carl Hansen mente, at farten havde været betydeligt højere. Carl Hansen havde i forbindelse med undersøgelserne udpeget det sted på strækningen, hvor han første gang havde observeret stopsignalet, og sammenlagt med den hastighed, Statsbanerne mente, han havde kørt, havde der kun været 52 sekunder til at aktivere vakuumbremsen, som Carl Hansen altså hævdede ikke fungerede.⁶⁰⁾

Heller ikke statsbanernes maskininspektør Rambusch var i tvivl om, at ansvaret ene og alene lå hos Carl Hansen. Da partiavisen *Socialdemokraten* opsøgte maskininspektøren forklarede han, at selv om Carl Hansen var en særdeles energisk, pligttopfyldende og ædruelig mand, så kunne det ikke bevises, at han havde anvendt vakuumbremsen.⁶¹⁾ Under den følgende retssag uddybede Rambusch, at hvis fyrbøderens og lokomotivførerens påstand om, at vakuumbremsen ikke havde fungeret, virkelig havde været sand, så havde det dog ingen betydning for ulykken, idet Carl Hansen kunne have nået at bremse toget, så sammenstødet var undgået, hvis han blot havde observeret det røde stopsignal i tide. Maskininspektøren fandt det for usandsynligt, at vakuumbremsen ikke havde virket eller været i stykker.⁶²⁾

Carl Hansen fandt dog ikke, at prøvekørslerne, der blev foretaget den 23. juli 1897, kunne anvendes, idet der havde været udsat personale i togets bremsevogne, der var umiddelbart parate til at dreje på håndtagene til skruebremserne, når signalføjten lød fra lokomotivet. Dette havde ikke været tilfældet på den skæbnesvangre nat. Togfører Petersen fra Helsingørtoget gav lokomotivføreren ret i dette udsagn.⁶³⁾

Af et internt notat i statsbanernes arkiv fremgår det, at jernbaneledelsen mistænkte fyrbøder og lokomotivføreren for at samordne deres forklaringer til birkedommer Oldenburg. Således kunne maskininspektør Rambusch den 29. juli 1897 meddele maskinchef Otto Busse, at han havde hørt et rygte om, at fyrbøder Knudsen var rejst til Helsingør for at mødes med lokomotivfører Hansen, og antydede i brevet, at der måske blev truffet aftaler underhånden. Han foreslog derfor, at der burde "*sættes en dygtig Opdager til at spejde i Sagen*".⁶⁴⁾ Om statsbanerne fik en spion til at følge de to personer, vides dog ikke. Men den 9. august 1897 fremsendte generaldirektoratet et brev til lokomotivfører Carl Hansen, hvori man meddelte ham, at direktoratet på grund af hans "*udviste Pligtforsømmelse, der forvoldte Jernbaneulykken ved Gentoftte*" havde afskediget ham uden pension.⁶⁵⁾ Allerede den 13. juli 1897 var både fyrbøder og lokomotivfører midlertidigt blevet fritaget for tjeneste.⁶⁶⁾

Birkedommer Oldenburgs undersøgelser førte til, at der rejstes tiltale mod lokomotivfører Carl Hansen. Under retssagen forklarede fyrbøder Søren Knudsen, at han i sekunderne inden ulykken hørte lokomotivføreren udbryde: "*Der er jo rød Lygte*", og Carl Hansen havde i det samme taget fat i grebet til vakuumbremsen, uden at der skete noget. Toget bremsede ikke. Derfor gav lokomotivfører Hansen straks kontrastamp, men glemte i forvirringen at give signal med dampføjten til, at håndbremserne skulle betjene bremserne længere nede i toget. Selv tog fyrbøder Knudsen fat i tenderens håndbremse og begyndte at skrue den fast.⁶⁷⁾ I oktober 1897 blev lokomotivfører Hansen imidlertid idømt fængsel i fire måneder. Dertil kom, at han skulle udrede statsbanernes udgifter i forbindelse med ulykken, der blandt andet dækkede



de materielle skader, fjernelse af blodpletter i ventesale og kontorer i Gentofte samt udskiftning af perronplanker på stationen.⁶⁸⁾

Ved afsigelsen af dommen blev der ikke taget hensyn til tidligere episoder, hvor vakuumbremserne havde svigtet. Således ved et uheld i Klampenborg den 31. december 1892 og muligvis også et uheld i Vemb den 1. januar 1895.⁶⁹⁾ Ved uheldet i Klampenborg var lokomotivpersonalet omkommet umiddelbart efter sammenstødet. En af de sidste ting, lokomotivføreren havde sagt, inden han udåndede, var, at kollegerne skulle undersøge vakuumbremserne, da der måtte være en fejl ved dem.⁷⁰⁾ Derimod lagde dommeren ved Københavns Amts Nordre Birk vægt på, at Carl Hansen havde overset det røde stopsignal ved indkørslen til Gentofte Station, selv om vejret havde været fuldstændig klart. Domstolen fandt ikke, at man fuldstændig kunne forkaste lokomotivføreren og fyrbødernes forklaring om den defekte vakuumbremse, selv om den havde virket ved indkørslen til Holte Station tidligere på aftenen. Derimod fandt dommeren det af mindre betydning, om den havde virket eller ej, idet statsbanernes maskinafdeling havde oplyst, at toget burde være stoppet alene ved hjælp af skruebremserne, hvis Carl Hansen ellers havde givet bremsepersonalet besked herom. Dette udsagn understøttedes, pointerede domstolen, af de prøvekørsler, som efterfølgende var blevet udført på strækningen. Det var som følge heraf, at domstolen nåede frem til, at Carl Hansen havde forbrudt sig

mod straffelovens § 198 og derfor skulle straffes med simpelt fængsel i fire måneder samt at betale omkostningerne i forbindelse med ulykken og retssagen. Carl Hansen slap dog for at betale udgifterne til en forsvarer, idet han under retssagen selv havde stået for sit forsvar, hvorimod staten var repræsenteret ved prokurator Møller.⁷¹⁾

STATSBANERNES ANSVAR

Efter at pressen i de første dage havde koncentreret sig om at videregive de grupp vækkende beretninger fra rædselsnatten, drejede fokus sig snart over på den udbredte opfattelse, at statsbaneledelsen slap meget nemt fra at få del i ansvaret for Gentofteulykken. En af de aviser, der var kritisk over for generaldirektør Tegner og hans nærmeste medarbejdere, var *Aftenbladet*, der skrev, at *"Man forsøger efter den Katastrofe, der er sket, øjensynligt fra Jernbanestyrelsens Side at springe over Gærdet der, hvor det er lavest. Man lægger al Skylden paa en Lokomotivfører, og høje Vedkommende synes at ville indskrænke sig alene hertil. Denne Fremgangsmaade tør og skal ikke lykkes."*⁷²⁾

Aftenbladet blev en af de skarpeste kritikere af banernes ledelse, og kritikken blev ikke mindre, da det i slutningen af juli 1897 viste sig, at generaldirektøren og maskinchef Otto Busse ved en prøvekørsel på Kystbanen, hvor sidstnævnte styrede lokomotivet, nær var ved at fremkalde en ny ulykke:

Det var ikke bare pressen, der var interesseret i at komme til at tale med lokomotivfører Carl Hansen, som kørte det ødelagte lokomotiv. Også prinsesse Marie opsøgte selv lokomotivføreren på hans bopæl for at høre hans version af, hvad der skete på ulykkesaftenen (Danmarks Jernbanemuseum).

"Ulykken ved Gjentofte har været mere end en Katastrofe: Den har for vort Jernbanevæsen været en Afsløring. Den høje og gyldent uniformerede Styrelse har vidst, at den altfor let kunde blive det, og at, naar der først blev rodet op i vore Jernbanesager, vilde meget raadent stinke Befolkningen i Møde. Den ærede Styrelse greb derfor energisk og strax til det smukke Middel at vælte al Skyld paa en enkelt, paa Lokomotivføreren. Han var saa langt nede i Rangfølgen, at der syntes svimlende højt op til Toppen. Derfor sagde Styrelsen: Vor Herre bevares: paa Banerne og paa Banernes Kontorer var alt saare godt – var det maaske ikke kongelige Baner og var ikke alle d'Hrr. Øverste betroede? Men Lokomotivføreren var en Gal Mand, der havde kjørt som en Rasende. Det var Parolen, og for at bevise dens Rigtighed arrangerede man fra Lyngby til Gjentofte en Humbugskørsel, en saakaldet Prøvefart, der var arrangeret for at dødsdømme Lokomotivføreren og som intet andet beviste, end at Hr. Bardenfleth⁷³⁾ og Hr. Tegner vilde putte Publikum Blaar i Øjnene. Skjæbnen – eller Hr. Bardenfleth vil sige Forsynet – vilde det imidlertid anderledes. Det fromme – eller andre vil maaske sige afskyelige – Bedrag med Prøvetoget, hvor Konduktørerne stod med Hænderne paa Bræmserne, skulde blive efterfulgte af et Par andre „Farter“, som helt rev Klædet af alle Forsøg paa at redde den høje Styrelse og dens Bræmser. I Fredags Aftes kom Uheldet ved Hillerød, hvor Vakuumbremserne – der er kjær for Hr. Overmaskinmester Busse – atter komplet svigtede. Paa et hængende Haar kunde Gjentofte-Ulykken være indtruffen igjen. Samme Dags Formiddag var imidlertid sket et endnu større Uheld – paa en Prøvetur paa Kystbanen var et af selve de højeste Embedsmænd ført Extratog, som fór med Expresfart, saa nær ved at overkjøre et paa Snekkersten Station holdende Tog, at det var et rent Mirakel, at ikke begge knustes, splintredes, søndredes komplet – som ved Gjentofte. Var nu dette sket, og vi gjentager, det var et Under, at det ikke skete: hvis havde da Skylden været, Bremsens eller Lokomotivførerens? Vi paastaar, at denne Gang var Skylden blevet Bremsens – thi Lokomotivføreren var Hr. Busse, og paa Lokomotivet assisteredes han... af selve Generaldirektøren."⁷⁴⁾

Også *Social-Demokraten* stillede spørgsmålstegn ved ledelsen af banerne og påpegede, at det var utroligt, at banerne stadig anvendte materiel, der havde rødder tilbage til de første sjællandske baner fra åbningen i 1840'erne.⁷⁵⁾ En anden af de kritiske aviser var bladet *København*, der kritiserede, at jernbanens ledelse ikke mødte op til de talrige begravelser, men i stedet havde travlt med blandt andet at indtage en festmiddag i Helsingør under en prøvetur på Kystbanen.⁷⁶⁾ Senere kunne avisen berette, at de fra pålidelig kilde havde fået meddelelse om, at generaldirektoratet havde pålagt restauratøren på Københavns Station at fjerne avisen fra restauranten, så de rejsende ikke kunne læse om bladets kritik af Busse og Tegner.⁷⁷⁾ Kritikken mod banernes øverste ledelse var voldsom, og ved Kystbanens indvielse den 1. august 1897, som blev afholdt under dæmpede former, fandt banernes politiske leder, indenrigsminister Vilhelm Bardenfleth, det nødvendigt at udtale *"en dybfølt Anerkendelse over for Hr. Generaldirektør Tegner for den Dygtighed og Omsigt, hvormed Statsbanerne under hans Overledelse bliver administrerede."*⁷⁸⁾

I samtiden var man overbevist om, at generaldirektør Tegner var så påvirket af kritikken, at han i stedet ofrede trafikchef Westergaard, der kort tid efter ulykken blev forflyttet til en lignende stilling i Aarhus, hvor han blev indtil sin pensionering i 1905.⁷⁹⁾ I september 1897 gav generaldirektoratet også indenrigsministeriet en fortrolig orientering om, at man havde givet trafikchef Westergaard og trafikinspektør Stockfleth en tjenstlig påtale over, at de ikke havde begivet sig til Københavns Station, da de erfarede om rangeruheldet om morgenen den 11. juli 1897 og i stedet var taget på inspektionstur på Kystbanen.⁸⁰⁾ En egentlig reprimande for Gjentofteulykken mod de to embedsmænd foreligger dog ikke.

RØDT SIGNAL

Afgørelsen i Københavns Amts Nordre Birk blev imidlertid anket til Den kongelige Landsover- og Hof- og Stadsret, der den 20. september 1898 kom frem til at skærpe dommen over Carl Hansen, der blev fastsat til fængsel på sædvanlig fange-

Efter at indenrigsministeren havde givet en foreløbig tilladelse til at jernbanerne kunne refundere de efterladte og tilskadekomnes udgifter, blev der nedsat en erstatningskommission, som skulle tage sig af det videre arbejde med at lindre de økonomiske smerter. Som følge af Gentoftesulykken blev der kort efter vedtaget en lov, der fastslog, at jernbaneselskaber var erstatningsansvarlige ved ulykker (Danmarks Jernbanemuseum).

kost i seks måneder. Skærpsen skyldtes ikke mindst sagens omstændigheder med mange omkomne og kvæstede.⁸¹⁾ Mens dommen den 20. september 1898 kun førte til sporadisk omtale i dagspressen, var det imidlertid anderledes, da sagen i slutningen af marts 1899 kom for Højesteret. Selve retssagen i Højesteret varede tre dage, og allerede på første dag var retssalen fyldt med journalister og andre interesserede. Carl Hansen selv var dog ikke til stede, idet han kort inden havde været ude for en faldulykke på sin nye arbejdsplads, dagbladet *Politikens* trykkeri, hvor han var kommet til skade med knæet og derfor ikke kunne bevæge sig uden for hjemmet.⁸²⁾

Det var statens anklager, højesteretssagfører Nellemann, der indledte slaget i retssalen med sin procedure om, hvorfor Carl Hansen skulle dømmes. Blandt de tilstedeværende journalister var også reporteren fra bladet *København*, der fik det indtryk, at højesteretssagfører Nellemanns oplæg, der varede i tre timer, var meget omhyggeligt udarbejdet, ligesom sætningerne blev fremsagt velformuleret og solidt tænkte. Under sin procedure lagde Nellemann stor vægt på en gennemgang af statsbanernes signalsystem og de stedlige forhold i Gentoft, ligesom han fastslog, at sagen om vakkumbremser og prøvekørslerne på banen havde en underordnet betydning, idet hovedårsagen til ulykken var, at Carl Hansen først for sent havde observeret det røde stopsignal ved indkørslen til stationen.⁸³⁾

Derudover fremhævede han, at Carl Hansen var kendt som en lokomotivfører, der flere gange havde fået irettesættelser, fordi han havde kørt for stærkt. At uheldet ikke skyldtes overanstrengelse, pointerede anklageren ved at fremhæve, at Carl Hansen på ulykkesdagen kun havde kørt på lokomotivet i 3 timer og 39 minutter, dertil kom, at han havde rangeret på stationen i et par timer og arbejdet i remisen i 4 timer og 30 minutter. Derimod havde han været så fokuseret på at indhente Helsingørtogets forsinkelse, at han havde udvist "en utilgivelig Letsindighed" ved at øge togets hastighed, selv om han vidste at der var et tog forude på strækningen.⁸⁴⁾ Han sluttede med at sige: "Der kan altså ikke være Tvivl om, at den Tiltalte er skyldig efter Straffelovens § 198.

Den forfærdelige Ulykke, som fulgte af, at han forsømte sin Pligt, retfærdiggør en meget stræng Straf. Er der noget Sted Tale om skærpene Omstændigheder, saa maa det være her, og Dommen maa da absolut blive endnu strængere end de seks Maaneder, Overretten har idømt ham."⁸⁵⁾

Alt imens Nellemann havde været optaget af sin procedure, gav Carl Hansens forsvarer, højesteretssagfører Halkiær, sig god tid til at læse dagens avis: "Megen, og for Manden lidet smigrende Opmærksomhed, vækker det, at Carl Hansens Forsvarer, H. Halkiær, under hele sin Modstanders Foredrag er ivrigt beskæftiget med at læse det i Dag udkomne Nr. af Dagbladet", skrev bladet *København* indigneret i sit referat af retsmødet og fortsatte: "Straks ved Foredragets Begyndelse sætter Hr. Halkiær sig tilbage i sin Stol og studerer sin Avis. Han begynder med Føljeton-Romanen „Chevalier d'Auroac", fortsætter med de ledende politiske Artikler, vender Bladet og fordyber sig i „Dagens Nyt". Det var et meget grundigt Studium."⁸⁶⁾ Først næste dag skulle Halkiær levere sit forsvar for Carl Hansen, og ifølge dagbladet *Politikens* korrespondent var det en ret forvirrende fremlæggelse: "Hans Foredrag var vidt-svævende og ikke præget af nogen personlig Varme. Atter og atter kom Hr. Halkiær ind paa Søfartsforhold, der i de fleste Tilfælde var Sagen ganske uvedkommende, og hver Gang mindede han om, at han i 30 Aar havde ført Søretssager". *Politiken* oplyste over for sine læsere, at man i avisreferatet havde været nødt til at redigere i Halkiærs procedure for at komme ind til sagens kerne, og at referatet derfor fremstod noget mere struktureret, end det i virkeligheden var. Et af de områder, som Halkiær kom ind på, var Statsbanernes store interesse i at finde en syndebug, så administrationen gik fri af kritikken: "Generaldirektoratets Haardhed mod Lokomotivfører Hansen kan maaske ogsaa have paavirket Domstolene. Paa Generaldirektoratets Indstilling er Hansen blevet afskediget uden Pension, skønt han selv har ydet Bidrag til denne Pension. Det er haardt saaledes at dømme en Mand fra Stilling og Pension, før Rettens Dom er falden. I det Hele maa det være min Opgave som Defensor at underkaste Generaldirektoratets Optræden og Statsbanernes Sikringsystem



en nærmere Undersøgelse [...] De høje Herrer i Generaldirektoratet har med en uhyre Iver hver ydet sit Bidrag til at faa Hansens Brøde lagt klar for Dagen.”⁸⁷⁾

Alle tekniske undersøgelser var udført af statsbanernes eget personale, og deres vurderinger var ifølge Halkiær blevet for ensidige, partiske og fjendtlige mod Carl Hansen. Derimod havde statsbaneledelsen glemt alt om den røde signallygte, og Halkiær greb tilbage til et punkt, som han også havde beskæftiget sig med ved den foregående retssag:

”Man farer straks løs paa Carl Hansen, der næppe er ved sine fulde Fem. Man forhører ham og presser ham, og han afgiver i sin Forfjamskelse de mærkeligste Forklaringer. Derimod er der Ingen, der tænker paa den røde Lygte!!! Alting afhænger af Lygten – men ikke et Menneske undersøger, hvordan den har været. Man har ikke anstillet en eneste Undersøgelse om, hvorledes Lanternen brændte hin Nat, og man har ikke taget den i Forvaring. Der findes i Forhørene kun en Oplysning om, at vedkommende Portør paa sædvanlig Maade har tændt og hejst Lygten – det er det hele”.

Set fra højesteretssagfører Halkiærs synspunkt havde man slet ikke tænkt på, om signallygten havde stået på en sådan måde, at det ikke havde været muligt for Carl Hansen at se

stopsignalet.⁸⁸⁾ Hertil svarede højesteretssagfører Nellemann tørt, at Carl Hansen efter ulykken havde skiftet forklaring omkring ind- og udkørselssignalerne ved Gentofte, og føjede til: *”Jeg skal blot nævne, at Defensor ved Underinstansen har opkastet den Hypotese, at det røde Mastesignal har været skjult ved, at en Flagermus har hængt sig over Lygtens Glas. Det er overmaade subtilt, men fremragende Naturforskere, som jeg i den Anledning har raadspurgt, svarer mig, at en Flagermus, der vilde bære sig saaledes ad, findes ikke i Dyreriget.”⁸⁹⁾*

Over middag den 29. marts 1899 faldt den endelige dom i Højesteret. Det blev en stadfæstelse af dommen fra Hof- og Stadsretten, idet retten ikke fandt, at der var kommet nye oplysninger frem under sagen.⁹⁰⁾ Den 22. juni 1899 lukkede fængselsporten bag Carl Hansen, men allerede den 24. oktober 1899 blev der udstedt en kongelig resolution om frigivelse af den forhenværende lokomotivfører, og to dage senere var Carl Hansen atter ude i friheden.⁹¹⁾ I fængslet havde Carl Hansen haft tid til at nedskrive sin biografi, hvor han gav udtryk for, at han gruede for fremtiden og håbede, at hans ulykkestid snart var forbi.⁹²⁾ Gennem livet bevarede han dog en opfattelse af, at han var blevet givet som et sonoffer på grund af et sikkerhedssystem, der ikke fungerede.⁹³⁾



ANVENDT MATERIALE

Arkivmateriale

Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 14.
Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15.
Rigsarkivet, Københavns Amts Nordre Birk, Domprotokol for justits- og politisager 1859-1919, B.1-8, Sag 1056/1897.

Aviser

Aftenbladet, Berlingske Aftenavis, Berlingske Tidende, Dagbladet, Dagens Nyheder, Dannebrog, Dannevirke, Dansk Jernbaneblad, Ekstrabladet, Jyllandsposten, Kjøge Avis, København, Lokomotivmannen og Maskinist Tidning, Politiken, Roskilde Dagblad, Social-Demokraten, The Times, Vort Land, Østsjællands Folkeblad.

LITTERATUR

Balkwill, Richard og John Marshall, *The Guinness Book of Railway Facts and Feats*, London: Guinness World Records Limited 1993.

Buch, Martrin og C.I. Gomard, *Danmarks Jernbaner. Historisk og Biografisk Haandbog*. Bind 1, København: Alex Kappels Forlag 1933.

Jensen, Adolph, Risikoen for Liv og Helbred ved Jernbanerejser i Rasmus Berg (et. al.), *Nationaløkonomisk Tidsskrift*. Bind 3, Række 5, København: Nationaløkonomisk Forening 1897, s. 575-578.

Jensen, Morten, Gentoftelykken i Kurt Quist Nielsen (red.), *Østjysk Hjemstavn 77. årgang. Den østjyske længebane 150 år*, Århus: Østjysk Hjemstavnsforening 2012, s. 41-46.

Kragballe, L., *Nogle Bemærkninger om de danske Statsbaners Bestyrelse siden 1. October 1895, nærmest foranledigede ved Gjentofte-Ulykken 11. Juli d.A.*, København: Karl Schönbergs Forlag 1897.

Larsen, Morten Flindt, Herman Bang på lokomotivet i Steffen Dresler (red.), *Jernbanemuseets Venner Årsskrift 2000*, Odense: Jernbanemuseets Venner, s. 33-37.

Larsen, Morten Flindt, *Med Damp tog til Dyrehaven. Klampenborgbanen i hverdag og fest 1863-1934*, Smørum: BaneBøger 2000.

Poulsen, John, *Nordbanen. Med tog til Nordsjælland gennem 125 år*, Lyngby-Taarbæk: Historisk-topografisk Selskab for Lyngby-Taarbæk Kommune 1991.

Steensberg, Jens, Sikkerhed i jernbanernes barndom i L. Philipson (red.), *Magasin 2011:3*, København: Det kgl. Bibliotek 2011, s. 47-53.

Thestrup, Poul, *Dampen binder Danmark sammen. På sporet 1847-1997, Jernbanerne, DSB og samfundet. Bind 1 - til 1914*, Odense: Jernbanemuseet 1997.

Thomassen, Peer, Gentoftelykken i Eigil Christensen og John Poulsen (red.), *Jernbanehistorisk årbog '97*, Smørum: BaneBøger 1997, s. 32-37.

Vermeiren, Johannes, *Forebyggelse af Togsammenstød som det ved Gentoft. En Redegørelse for Statsbanernes Stilling til Brødrene Vermehrens Forslag*, København: Gyldendalske Boghandels Forlag 1899.

Wragg, David, *Signal Failure: Politics & Britain's Railways*, Sutton: Sutton Publishing Ltd 2004.

1. *Berlingske Aftenavis* 10/7 1937.
2. Se Peer Thomassen, 1897: Gentoftelykken i Eigil Christensen og John Poulsen (red.), *Jernbanehistorisk årbog '97*, Smørum: BaneBøger 1997, s. 32ff., John Poulsen, *Nordbanen. Med tog til Nordsjælland gennem 125 år*, Lyngby-Taarbæk: Historisk-topografisk Selskab for Lyngby-Taarbæk Kommune 1991, s. 39, Adolph Jensen, Risikoen for Liv og Helbred ved Jernbanerejser i Rasmus Berg (et. al.), *Nationaløkonomisk Tidsskrift, Bind 3, Række 5*, København: Nationaløkonomisk Forening 1897, s. 575 ff.
3. Se David Wragg, *Signal Failure: Politics & Britain's Railways*, Sutton: Sutton Publishing Ltd 2004, s. 46.
4. Se Richard Balkwill og John Marshall, *The Guinness Book of Railway Facts and Feats*, London: Guinness World Records Limited 1993, The Times 25/12 1841.
5. Se Adolph Jensen, Risikoen for Liv og Helbred ved Jernbanerejser i Rasmus Berg (et. al.), *Nationaløkonomisk Tidsskrift. Bind 3, Række 5*, København: Nationaløkonomisk Forening 1897, s. 575 ff.
6. Se Morten Flindt Larsen, Herman Bang på lokomotivet i Steffen Dresler (red.), *Jernbanemuseets Venner Årsskrift 2000*, Odense: Jernbanemuseets Venner, s. 33 ff., Martin Buch og C.I. Gomard, *Danmarks Jernbaner. Historisk og Biografisk Haandbog*, Bind 1, København: Alex Kappels Forlag 1933, s. 469.
7. Se Jens Steensberg, Sikkerhed i jernbanernes barndom i L. Philipson (red.), *Magasin 2011:3*, København: Det kgl. Bibliotek 2011, s. 47 ff.
8. *Dannevirke* 21/3 1972.
9. *København* 12/7 1897, Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, København Stations indberetning 11/7 1897.
10. *Dagbladet* 12/7 1897.
11. At indlægge/tillyse et tog i køreplanen betyder, at der internt bestilles mandskab og materiel til at køre et bestemt tog på et nærmere fastsat tidspunkt på en dag, da det ikke i forvejen var planen, at toget skulle køre. Hvis der er tale om et tog med offentlig adgang, giver stationerne samtidig besked til de rejsende om, hvornår toget kører.
12. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Skovstedes indberetning 17/8 1897.
13. Se note 11.
14. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Fortrolig indberetning til Indenrigsministeriet sep. 1897.
15. *Social-Demokraten* 13/7 1897.
16. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Pensionsberegning for C.P.V. Hansen, Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Notat om C.P.V. Hansens tjenesteforhold 19/7 1897, *Aftenbladet* 15/7 1897.
17. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Maskinafdelingens udskrift af personalia for C.P.V. Hansen 15/7 1897.
18. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Opgørelse over C.P.V. Hansens tjeneste 6-11/7 1897.
19. *Social-Demokraten* 13/7 1897, *Social-Demokraten* 14/7 1897.
20. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Rambuschs afhøring af lokomotivmester Erichsen, *København* 12/7 1897.
21. *Vort Land* 13/7 1897.



Dagen efter ulykken var oprydningen i fuld gang. De mange dele fra de ødelagte jernbanevogne blev læsset på jernbanevogne og senere på dagen kørt til København (Danmarks Jernbanemuseum).

22. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Forhørsudskrift 1. sektion 12/9 1897.
23. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Tograpport Tog 834 11/7 1897.
24. *København* 12/7 1897.
25. *Social-Demokraten* 13/7 1897.
26. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Tograpport Tog 36 11/7 1897.
27. *Kjøge Avis* 13/7 1897.
28. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Tograpport Tog 36 11/7 1897.
29. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Tograpport Tog 834 11/7 1897.
30. *Roskilde Dagblad* 14/7 1897.
31. *København* 15/7 1897.
32. *Dagens Nyheder* 13/7 1897.
33. *Berlingske Tidende* 12/7 1897.
34. *Social-Demokraten* 13/7 1897.
35. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Domprotokol 23/10 1897.
36. *Østsjællands Folkeblad* 14/7 1897.
37. *Østsjællands Folkeblad* 15/7 1897.
38. *Kjøge Avis* 13/7 1897.
39. *Aftenbladet* 13/7 1897.
40. *København* 15/7 1897.
41. *Aftenbladet* 13/7 1897.
42. *Social-Demokraten* 14/7 1897.
43. *Jyllandsposten* 14/7 1897.
44. Der var rekvireret et ambulancetog fra København, der skulle køre læger og hjælpemandskab til ulykkesstedet.
45. *Aftenbladet* 14/7 1897.
46. *Aftenbladet* 12/7 1897.
47. *Vort Land* 13/7 1897.
48. *København* 13/7 1897.
49. *København* 12/7 1897.
50. *Vort Land* 13/7 1897.
51. *København* 12/7 1897.
52. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Retsmøde, vidneudsagn E.S. Steenberg.
53. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Retsmøde, vidneudsagn C.P.V. Hansen.
54. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Retsmøde, vidneudsagn H.A.J. Petersen.
55. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Retsmøde, vidneudsagn Andersen.
56. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Forhørsudskrift 1. sektion 12/9 1897.
57. *Vort Land* 6/8 1897.
58. *Østsjællands Folkeblad* 18/7 1897.
59. *Aftenbladet* 13/7 1897.
60. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Notat om prøvekørsel 23/7 1897, *Social-Demokraten* 25/7 1897.
61. *Social-Demokraten* 14/7 1897.
62. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Afhøringsprotokol 19/8 1897.
63. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Afhøringsprotokol 9/8 1897.
64. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Brev fra Rambusch til Busse 29/7 1897.
65. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Brev fra Generaldirektoratet til C.P.V. Hansen 9/8 1897.
66. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Brev fra Generaldirektoratet til Maskinafdelingen 13/7 1897.
67. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Retsmøde, vidneudsagn S. Knudsen.
68. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Brev fra Busse til Generaldirektoratet 11/8 1897; Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Brev fra Baneafdelingen til Generaldirektoratet 11/8 1897; *Politiken* 30/10 1897.
69. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Notat fra Maskinafdelingen 28/2 1898.
70. Se Morten Flindt Larsen, *Med Damptog til Dyrehaven. Klampenborgbanen i hverdag og fest 1863-1934*, Smørum: BaneBøger 2000, s. 222 f.
71. Rigsarkivet, Københavns Amts Nordre Birk, Domprotokol for justits- og politisager 1859-1919, B.1-8, Sag 1056/1897.
72. *Aftenbladet* 14/7 1897.
73. Vilhelm Bardenfleth, indenrigsminister og politisk ansvarlig for DSB.
74. *Aftenbladet* 3/8 1897.
75. *Social-Demokraten* 13/7 1897.
76. *København* 23/7 1897.
77. *København* 5/8 1897.
78. *København* 2/8 1897.
79. *Dansk Jernbaneblad* 1/12 1905.
80. Rigsarkivet, DSB Personaleafdelingen, Journalsager 1891-1910, Gd 83, Pk 15, Indberetning til Indenrigsministeriet september 1897.
81. Rigsarkivet, Københavns Amts Nordre Birk, Domprotokol for justits- og politisager 1859-1919, B.1-8, Sag 1056/1897, Dannebrog 21/9 1898.
82. *København* 27/3 1899.
83. *København* 28/3 1899.
84. *Politiken* 28/3 1899.
85. *København* 28/3 1899.
86. *København* 27/3 1899.
87. *Politiken* 29/3 1899.
88. *København* 29/3 1899.
89. *Politiken* 28/3 1899.
90. *Politiken* 30/3 1899.
91. Rigsarkivet, Københavns Amts Nordre Birk, Domprotokol for justits- og politisager 1859-1919, B.1-8, Sag 1056/1897.
92. *Lokomotivmanna och Maskinist Tidning* 1/1900.
93. *Ekstrabladet* 5/11 1919.

SUMMARY

Late evening, on 11 July 1897, the first major railway accident took place in Denmark at Gentofte Station on the Copenhagen–Holte–Hillerød–Elsinore line. Even though an analysis from 1897–98 documented that Denmark was at the lower end compared to other European countries in terms of the number of fatalities in railway accidents, there had been accidents also in Denmark prior to 1897 when passengers lost their lives, though not in the same numbers as in connection with the Gentofte disaster. Forty people died and more than a hundred were seriously wounded on 11 July 1897. Another major railway accident took place on Boxing Day 1876 involving a snow-clearing train which crashed at Hansted on the Fredericia–Aarhus line in East Jutland. Nine people died when the snow-clearing train's two steam engines collided. Likewise, an express train hit at great speed a row of parked goods wagons on a siding at Forlev Halt close to Korsør at the end of April 1887 on account of incorrectly set points. However, until the Gentofte accident in 1897, Danish rail travellers had escaped serious accidents resulting in many deaths and injuries, and that may be the reason why this disaster attracted so much attention at the time and was the subject of intense media coverage.

Even though railway accidents, both in Denmark and abroad, have been instrumental in securing regular adjustment and clarification of the safety aspect of operating a railway, no detailed research has been conducted into Danish railway accidents, their course of events, consequences and importance for the development of safety within the railway network. Such thorough analysis will obviously be beyond the scope of this article and the focus here will be exclusively on the accident at Gentofte in July 1897. Contrary to the two other major railway accidents in Denmark – the Bramminge accident on the Fredericia–Esbjerg line in 1913, when an express train derailed and the Vigerslev crash on the outskirts of Copenhagen in 1919, when a train ran into a stationary

train at a signal cabin – the Gentofte accident has only been given sporadic attention in railway literature. Usually, the Gentofte accident is mentioned in connection with significant anniversaries and then only the same factual information is generally provided. This article, on the other hand, will delve into contemporary descriptions of the disaster through newspaper reports and interview protocols and will consider the consequences of the incident for those involved. In this connection, it should be noted that the responsibility for the disaster was placed on one of the train drivers, Carl Hansen, by both the management of the Danish State Railways and the courts.

On the day of the disaster, 11 July 1897, the railway service in Zealand had experienced delays since the early morning, partly because of a derailed train at the station in Copenhagen and partly because it was busier than usual as it was the middle of summer and the weather was particularly fine. As it was coming up to midnight on 11 July, a delayed passenger train from Holte had reached Gentofte Station on its way to Copenhagen. The train, consisting of wooden passenger coaches, was filled to capacity, many passengers having spent the day in the woods of North Zealand. The Holte train was delayed on arrival to Gentofte, and on its way to the capital, it had stopped at all intermediate stations and halts. Coming up behind was the through train from Elsinore to Copenhagen. The Elsinore train, which was also delayed, was not due to stop at Gentofte Station and the driver Carl Hansen was trying to catch up and make good the delay. Only too late did he see the stationary train by the platform in Gentofte, because in the dark, he mistook the white starting signal for the Holte train at the south end of Gentofte Station for a through signal for his train. In addition, Carl Hansen missed the red stop signal at the north end of the station which indicated that he was required to stop and was not permitted to drive into the station. When he realised his mistake and saw to his

horror the stationary train in front of him on the track, he applied the brakes but was unable to stop and the train collided with the Holte train at the station. The impact shoved the Holte train forward on the track, crushing several coaches. For the first few minutes after the impact, everything was chaos, but very soon help began to be provided by uninjured passengers on the trains, people living near the station and military personnel from the barracks north of Copenhagen. News of the collision and the many fatalities reached Copenhagen in no time and journalists went immediately to Gentofte to report on the disaster. Over the next few days, the papers published detailed descriptions from the trains' passengers and accounts based on reporters' own observations. Thus, the papers brought explicit reports on mutilated bodies and on the injured and dying in their hour of need. The disaster attracted a great deal of attention at the time, and the following morning, various members of the Royal Family visited the site as a gesture of support.

Following the first detailed reports on the minutes leading up to the collision, the collision itself and its aftermath, the attention turned to the possible causes of the disaster. Carl Hansen quickly became the focus of attention. The distraught train driver, who according to several eye witnesses was completely beside himself in the hours after the collision, pointed out that the train's vacuum brake had failed when he attempted to stop the train after he saw the stationary train by the platform in Gentofte. The management of the engineering department at the Danish State Railways dismissed his suggestion that the vacuum brake had been defective and emphasised instead that the responsibility was clearly with Carl Hansen who had missed the red stop signal when he approached Gentofte Station.

A police investigation commenced quite soon after the disaster. Carl Hansen was subsequently charged and in the autumn of 1897, he was sentenced to four months in prison

at the Copenhagen County Court in the northern judicial district. In addition, Carl Hansen was required to pay the costs incurred by the Danish State Railways in connection with the disaster. Already before the court gave its judgment, the Danish State Railways had dismissed Carl Hansen on the grounds that he was responsible for the Gentofte accident. Thus, the state authorities had already passed judgment before the judicial authorities had considered the case. Carl Hansen's sentence was later increased to six months in prison, and the judgment was upheld by the Supreme Court in March 1899. Carl Hansen maintained all his life that the management of the Danish State Railways had made him a scapegoat in order that they could walk free. Only a few days after the accident, several railway executives, including director general Isaac Wilhelm Tegner, were criticised for their conduct in connection with the accident. Thus, the director general did not arrive at the site of the disaster till many hours later, despite the fact that he had been informed of the incident almost immediately. In the weeks following the accident, the papers wrote about the dwindling focus on safety among top managers at Danish State Railways which prompted the political leader of the Danish State Railways, Minister of the Interior Vilhelm Bardenfleth, to praise director general Isaac Wilhelm Tegner for his leadership. In connection with the preliminary inquiry before the trial, Carl Hansen's defence counsel expressed his astonishment that the management of the Danish State Railways, rather than impartial experts, had conducted the technical assessments relating to the case. He did not believe that these investigations and expert evidence were impartial and provided his client with the opportunity of getting a fair trial. When the Supreme Court upheld the judgment in March 1899, former train driver Carl Hansen was taken into custody at the end of June 1899 to serve his sentence. Already in October 1899, having served only four months, Carl Hansen was released.

Den kolde Krig forbindes mest med militær oprustning og atomkriser. Hvor passer jernbaner ind i det?



TOTALFORSVAR PÅ SKINNER

Af Asbjørn Rune Riis-Knudsen

Den kolde Krig, der almindeligvis anses for at have varet fra 1949 til 1991, var en konflikt mellem stormagterne i øst og vest – Sovjetunionen og USA. De kom ganske vist aldrig i direkte krig, men frygten for det var ganske reel. Forberedelserne til det atomopgør, som alle frygtede, kom til at gennemsyre hele samfundet. Danmark lå lige midt mellem de to blokke og kunne ikke holde sig uden for konflikten. Det medførte en omfattende beredskabsplanlægning, som kom til at præge alle dele af det danske samfund i løbet af 1950'erne og 1960'erne. Det gjaldt også DSB, som dengang var en del af staten. Spørgsmålet er, hvordan denne beredskabsplanlægning påvirkede DSB. Hvad mærkede personalet til det forøgede beredskab, og påvirkede det på andre måder DSB?

Tidsmæssigt vil denne artikel fortrinsvis holde sig til den første halvdel af Den kolde Krig, altså 1950'erne og 1960'erne. Dette skyldes flere ting: materiale fra denne periode er typisk mere tilgængeligt end nyere materiale, og samtidig var det den periode, da beredskabet blev etableret. I de efterfølgende årtier arbejdede man i større grad blot videre med det eksisterende beredskab. Nyere materiale vil dog blive inddraget, hvor det er relevant. Her er der naturligvis ikke plads til at gennemgå alle aspekter af koldkrigsberedskabet hos DSB, så jeg vil fokusere på én del af det civile beredskab og én del af det militære.

KILDEMATERIALE

Grundlaget for denne artikel er først og fremmest arkivmateriale, idet der ikke findes nogen tidligere forskning om dette emne. DSB's arkiver findes i Rigsarkivet, og herfra er hentet en del materiale om primært bedriftsværnene. DSB's arkiver lider desværre under en massiv kassation, idet arkiverne fra Generaldirektoratet, hvor de beredskabsmæssige beslutninger blev truffet,¹⁾ desværre stort set ikke findes længere.²⁾ Der er også anvendt materiale fra Danmarks Jernbanemuseum vedrørende både bedriftsværn og Jernbanehjemmeværnet.

En militærtransport er ved at være klar til at afgå omkring 1950 (Danmarks Jernbanemuseum).

DANMARK OG DEN KOLDE KRIG

Da Den kolde Krig var en realitet i slutningen af 1940'erne, stod Danmark i et udenrigspolitisk tomrum. Neutralitetspolitikken, som havde tjent Danmark godt i lang tid, var nu definitivt fortid, og det blev mere og mere klart, at man måtte vælge side: øst eller vest. Danmark lå strategisk som en prop i Østersøens udløb, og det var ikke sandsynligt, at hverken øst eller vest ville respektere Danmarks neutralitet, hvis det skulle komme til krig. Dertil var kontrol over Østersøen for vigtig.

Resultatet blev som bekendt, at Danmark valgte Vesten og NATO. Hermed var det dog ikke slut med diskussionerne, for Danmark var nok kommet med i NATO, men ikke uden betænkeligheder. Danmark var, som historikeren Poul Villaume udtrykte det i sin doktorafhandling om Danmark og NATO, en "allieret med forbehold", der nok var medlem af NATO, men i hvert fald ikke i fredstid fuldt militært integreret med f.eks. atomvåben.³⁾

Danmarks geografiske placering gjorde også, at et vist samarbejde med DDR var nødvendigt – også for DSB, der kom til at samarbejde med DDR's statsbaner, som stadig bar navnet Deutsche Reichsbahn (DR). De fleste internationale forbindelser blev nu ført til Vesttyskland, men DSB og DR indgik en overenskomst om en rute mellem København og Berlin.

Så nok var DDR og Warszawa-pagten en fjende, som man frygtede og planlagde et beredskab imod, men samtidig var det en realitet, som også DSB måtte forholde sig til og samarbejde med.

JERNBANER I KRIG

At jernbanerne skulle indgå i krigsplanlægning er naturligvis ingen ny ting – nærmere tværtimod. Jernbanen var faktisk dårlig nok opfundet, før man i England fandt på at anvende den til troppetransport.⁴⁾ I løbet af 1800-tallet blev det europæiske jernbanenet gradvist udbygget, og i nogle lande foregik dette i tæt samarbejde med militæret, så linjerne blev lagt strategisk rigtigt. Det gælder også Danmark, hvor jernbanen blev ført så tæt som muligt på Fredericia, for at den kunne kontrolleres fra fæstningen i tilfælde af krig.⁵⁾

Nørrebro Station i 1930'erne. Nørrebro var et knudepunkt, hvor man kunne skifte fra Slangerupbanen til S-tog. Stationen lå i et industrikravter og havde derfor også stor godstrafik. Det gjorde den også udsat ved et angreb. (Danmarks Jernbanemuseum).

Jernbanens rolle i krig blev første gang demonstreret under den amerikanske borgerkrig i 1861-65, og mange europæiske lande skyndte sig at sende observatører til Amerika for at indhente erfaringer om denne nye form for krig. Disse erfaringer skulle snart komme i brug, først i den tysk-franske krig i 1870-71, og siden i talrige kolonikrige i hele verden.

Første Verdenskrig skulle dog blive krigen, hvor jernbanen var altdominerende. Jernbanen var essentiel for forsyningen af hæren med ammunition og mad, og alle hære havde jernbanetropper til at bygge jernbaner og køre tog. Ikke blot blev der udkæmpet hele slag om jernbaneknudepunkter, men hele fronten var forsynet med et fintmasket net af smalsporede jernbaner, der nåede helt ud til frontlinjen.⁶⁾ Disse feltbaner (*Feldbahnen* på tysk) var svaret på det problem, at man stadig kun havde hestevogne til at klare transporten det sidste stykke fra de almindelige, store jernbaner og til det sted, hvor forsyningerne skulle bruges.

Første Verdenskrig affødte imidlertid en eksplosiv udvikling i motortransport, så jernbanen kom aldrig igen til at spille en så central rolle i krig. Lastbiler overtog feltbanernes rolle, men de kunne stadig ikke konkurrere med jernbanens effektivitet, når det kom til transport over længere distancer. Derfor var jernbanen stadig vigtig i Anden Verdenskrig,⁷⁾ hvilket DSB kom til at opleve på tæt hold under Besættelsen, da et af tyskernes hovedmål netop var at kontrollere det danske jernbanenet. Selv om udviklingen inden for motortransport fortsatte, havde jernbanen under Den kolde Krig stadig en fordel, når det kom til transport af store mængder gods over længere afstande. Anden Verdenskrig var stadig i frisk erindring, og her havde jernbanen vist sit værd, bl.a. også med hensyn til, hvor modstandsdygtig jernbanen var over for forsøg på at sætte den ud af spillet.

DSB I DEN KOLDE KRIG

Da Den kolde Krig blev en realitet i slutningen af 1940'erne, stod man altså med en lang erfaring med anvendelse af jernbanen i krig, men samtidig med en bevidsthed om, at jern-

banen ikke længere var helt så altafgørende, som den tidligere havde været. Jernbanen var dog stadig en vigtig del i den samlede beredskabsplanlægning.

Det danske forsvar blev under Den kolde Krig organiseret efter princippet om *totalforsvaret*.⁸⁾ Alle dele af samfundet måtte bidrage til et samlet forsvar af samfundet, og hver organisation skulle selv stå for sin del af krigsberedskabet: Sygehusvæsenet skulle sørge for ekstra sygehuskapacitet, og DSB altså for, at jernbanerne også i en krigssituation kunne stå til rådighed for vigtige transporter.

DSB's beredskab kan ses i to overordnede dele:

- n En civil, ubevæbnet del, hvis primære opgave var at afbøde resultaterne af krig ved at slukke brande, redde liv og rydde op efter angreb, så togtrafikken kunne fortsætte. Den civile del af beredskabet inkluderede også planlægning af reservekapacitet i form af bl.a. brændstoflagre, så jernbanedriften kunne opretholdes i krigssituationer.
- n En militær, bevæbnet del, hvis primære opgave var et aktivt forsvar af jernbanerne. Måtte et område opgives, skulle det militære beredskab også sørge for, at jernbanen i området så vidt muligt blev gjort ubrugelig.

DEN INDRE FJENDE

En del af meningen med det beredskab, der omtales i denne artikel, var naturligvis at bekæmpe udefra kommende fjender, men en lige så væsentlig – og i nogle tilfælde mere væsentlig – del var at bekæmpe den indre fjende. Kommunistisk aktivitet i fagbevægelsen og andre steder skabte en stor frygt under Den kolde Krig. 5. kolonne, som disse folk ofte kaldtes, kunne forventes at skabe store problemer både op til og under en krig. Man forventede, at denne indre fjende, som allerede befandt sig i landet, ville blive mobiliseret efter ordre fra Moskva op til en eventuel krig.

DSB var en samfundsvigtig virksomhed, hvilket betød, at DSB og de dertil knyttede fagforeninger – bl.a. Dansk Jernbaneforbund – havde PET's særlige opmærksomhed.⁹⁾ PET



skulle holde øje med kommunistisk infiltration af sådanne samfundsvigtige virksomheder, men ifølge PET-kommissionens rapport var DSB ikke synderlig samarbejdsvillig.¹⁰⁾

Hvis det skulle komme til krig eller konflikt, ville DSB helt givet blive mål for sabotage. Derfor blev DSB's medarbejdere beordret til at udvise "skærpet agtpågivenhed" i sådanne situationer:

"Det må påregnes, at der forud for krigstilstands indtræden mere eller mindre åbenlyst vil blive iværksat sabotage, antagelig navnlig rettet mod telekommunikationerne, men muligvis også mod det rullende materiel, banelegemet og sikringsanlæggene. Det må endvidere påregnes, at der - med henblik på at sætte større eller mindre dele af jernbanenetet ud af funktion - ved krigsudbrud sker en intensivning af sabotage, henholdsvis at vigtige trafikknudepunkter bliver angrebet fra luften eller af 5. kolonne-styrker."¹¹⁾

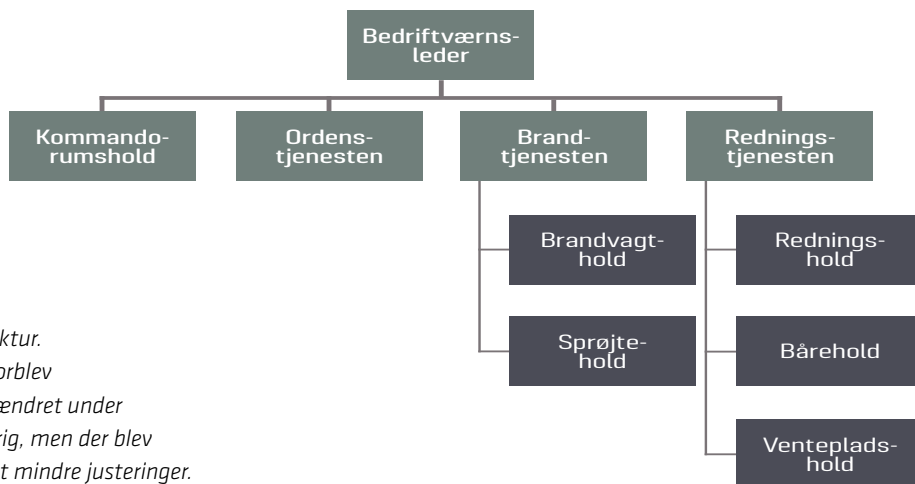
Den indre fjende var en konstant nærværende trussel, der bestemt blev taget alvorligt. Der var dog en grænse for, hvilke tiltag man i fredstid ville ty til for at begrænse den kommunistiske indflydelse, men at man var opmærksom på at hindre eller minimere kommunistisk infiltration, hvor det var muligt, er der ingen tvivl om.

BEDRIFTVÆRNENE

Den vigtigste del af det civile beredskab hos DSB var bedriftværnene. Bedriftværn blev indført med civilforsvarsloven af 1949 for alle arbejdspladser, hvor der var mere end 75 ansatte - eller hvor specielle forhold gjorde det nødvendigt at etablere et bedriftværn. Bedriftværnene var således ikke noget specifikt for DSB, men i kraft af DSB's store antal arbejdspladser med over 75 ansatte nåede DSB at have over 60 bedriftværn i hele landet.

Bedriftværnstjeneste var obligatorisk for alle ansatte og blev fordelt som led i den normale fordeling af tjenesteture, så der blev ikke gjort forskel på tjenestemænd og overenskomstansatte. Bedriftværnenes væsentligste opgaver var at redde liv og begrænse skader efter et angreb. Man regnede med, at de normale redningsstyrker i tilfælde af et angreb hurtigt ville blive overbelastede, og at det derfor var nødvendigt, at store arbejdspladser og arbejdspladser, der havde en samfundsvigtig funktion, selv havde et beredskab. DSB opfyldte mange steder begge kriterier.

Internt i DSB blev der etableret en organisation til at styre bedriftværnene og andet beredskabsarbejde i DSB. I de fleste andre bedriftværn var det kommunen, der var tilsynsmyndig-



Et bedriftværns
overordnede struktur.
Denne struktur forblev
overordnet set uændret under
hele Den kolde Krig, men der blev
løbende foretaget mindre justeringer.

hed, men DSB havde således sin helt egen organisation og var selv tilsynsmyndighed for sine bedriftværn. *Jernbanebeskyttelsen*, som denne organisation blev kaldt, blev oprettet i 1957 og bestod af en pensioneret officer som leder med en DSB-tjenestemand som assistent.¹²⁾ Inden oprettelsen af Jernbanebeskyttelsen havde man eksperimenteret med både en decentral og central ledelse af bedriftværnene, og det blev altså den centrale model, der vandt.

1950'erne gik med et omfattende etableringsarbejde for bedriftværnene i DSB. I første omgang vurderede man, at der var behov for omkring 40 bedriftværn, men det viste sig snart, at det tal var sat for lavt. Man nåede hurtigt op på 63 bedriftværn, da man ved en nærmere gennemgang fandt flere steder med over 75 ansatte, og påbud fra myndighederne medførte også etablering af yderligere bedriftværn. Etableringen af bedriftværn var en krævende opgave, og det varede typisk flere år, før uddannelse af personale og anskaffelse af udstyr var afsluttet, og der kunne afholdes en kontroløvelse. Uddannelsen bestod primært i konkrete praktiske færdigheder i redning og brandbekæmpelse, men det er klart, at den generelle undertone var truslen fra øst.

I de følgende årtier var DSB præget af effektiviseringer i form af stationslukninger, strækningsnedlæggelser og generel reduktion af personale, hvilket betød, at en del af DSB's bedriftværn blev nedlagt som følge af, at stationen nu ikke længere beskæftigede mindst 75 personer. For DSB var det nu ikke altid så enkelt, idet selv stationer med mindre end 75 ansatte stadig kunne have en sådan strategisk betydning, at kommunen kunne give påbud om, at der alligevel skulle være bedriftværn. En mulig løsning i et sådant tilfælde var et *rammebedriftværn*, hvor materiel og personale blev opretholdt, men øvelsesvirksomheden indstillet. På den måde kunne bedriftværnet i en krigssituation hurtigt reaktiveres.

I de fleste tilfælde foregik disse nedlæggelser problemløst og uden den store diskussion med de lokale myndigheder, men der var undtagelser. Den mest markante var bedriftværnet ved Nørrebro Station i København. Denne station var ved bedriftværnenes oprettelse i 1950'erne en stor station

med et betydeligt gods- og rangerareal, og der var ca. 150 personer beskæftiget samtidig på området i 1954, da bedriftværnet blev oprettet,¹³⁾ hvilket jo var langt over de 75 personer, som var kravet for, at der skulle oprettes bedriftværn. I 1967 var antallet af beskæftigede imidlertid faldet til blot 59 personer, og stationen anmodede derfor Jernbanebeskyttelsen om, at bedriftværnet måtte blive nedlagt. Civilforsvaret i Storkøbenhavn indhentede en udtalelse fra Københavns Kommune, der normalt var tilsynsmyndighed for bedriftværn i området. Kommunen var af en ganske anden mening end Jernbanebeskyttelsen, og Civilforsvaret for Storkøbenhavn valgte at følge kommunens indstilling:

"[...]man anser Nørrebro Station for i sig selv at være et primært angrebsmål og i øvrigt ved sin beliggenhed i nærheden af store industrikvarterer må anses for at være et særligt udsat område.

Når hertil kommer den afgørende betydning, stationen formentlig vil få ved en eventuel evakuering af Københavns befolkning, er man af den opfattelse, at man, såfremt jernbanebeskyttelsen var undergivet tilsynsmyndighedens ansvarsområde, i medfør af civilforsvarslovens § 33, stk. 2, ville have meddelt pålæg om at opretholde bedriftværnet, uanset at der ikke mere beskæftiges 75 personer."¹⁴⁾

Det blev altså nægtet DSB at nedlægge bedriftværnet på Nørrebro Station – dels på grund af stationens udsatte beliggenhed og dels, fordi den skulle bruges under en evakuering. DSB havde i 1950'erne som del af den samlede planlægning for en evakuering af Storkøbenhavn udarbejdet en plan for evakuering af en del af befolkningen med jernbanen. Nørrebro Station var i evakueringsplanen udgangspunkt for nogle af evakueringstogene, og det er formentlig denne plan, kommunen her henviser til.

Historien slutter dog ikke her. Det reducerede personale skabte løbende problemer for bedriftværnet, og i 1976 fremsendte Jernbanebeskyttelsen igen en anmodning om at måtte nedlægge bedriftværnet på Nørrebro Station.¹⁵⁾ Argumenterne var stort set de samme som tidligere – nu blot med den tilføjelse, at Hareskovbanens nye linjeføring som S-bane, hvor



*Danmarks Jernbanemuseum
hjemtog i 2008 bedriftværens-
udstyret fra Fredericia Banegård.
Her ses en af de i alt to vogne
bedriftværensudstyr i deres oprindelige
omgivelser på Fredericia Banegård.
Vognene rummer bl.a. brandsluk-
ningsudstyr, bårer, gasmasker og
reb (Danmarks Jernbanemuseum).*

den ikke længere havde endestation på Nørrebro, ville reducere stationens evakueringsmæssige betydning. Civilforsvaret var dog stadig ikke enig i denne konklusion, og nedlæggelsen blev igen nægtet.¹⁶⁾ I lyset af personalesituationen blev bedriftværet dog omdannet til et rammebedriftværn.

I 1989 forsøgte DSB for tredje gang at få nedlagt bedriftværet på Nørrebro Station.¹⁷⁾ Personalet var nu reduceret så meget, at der kun ville kunne samles ca. 20 personer, hvis bedriftværet skulle mobiliseres – og ingen af disse havde noget med selve skinnenettet at gøre. Civilforsvaret for Storkøbenhavn afslog faktisk denne anmodning igen,¹⁸⁾ men denne gang accepterede Jernbanebeskyttelsen ikke beslutningen, og efter at have appelleret til Civilforsvaret for Storkøbenhavn igen opnåedes der endelig tilladelse til nedlæggelse af bedriftværet på Nørreport Station pr. 1/12 1991.¹⁹⁾ Hermed sluttede 24 års kamp for nedlæggelse af dette bedriftværn.

Selv om eksemplet med Nørrebro Station er ekstremt, hvad angår myndighedernes modstand mod nedlæggelsen, illustrerer det glimrende den generelle udvikling, der fandt sted mange steder i DSB under Den kolde Krig: Markante personale-reduktioner på grund af effektiviseringer gjorde det umuligt at opretholde bedriftværn på mange stationer.

Bedriftværnene bestod under hele Den Kolde Krig. Antallet varierede alt efter behov, men i slutningen af 1980'erne var der stadig 44 fulde bedriftværn i DSB.²⁰⁾ Først i 1998, da en ny bekendtgørelse gjorde det valgfrit at have bedriftværn, blev de sidste bedriftværn nedlagt.

Heldigvis fik DSB aldrig brug for bedriftværnene – Den kolde Krig blev aldrig "varm". Takket være diverse øvelser og træningsmateriale kan vi dog alligevel danne os et indtryk af, hvordan bedriftværnene ville være blevet indsat, hvis det var blevet alvor. Hvert bedriftværn skulle en gang om året afholde en kontroløvelse, som blev overvåget af Jernbanebeskyttelsen. Ved denne øvelse skulle bedriftværet demonstrere, at det overholdt gældende krav med hensyn til uddannelse og effektivitet.

Hvert bedriftværn skulle også løbende udarbejde en bedriftværensplan, som ligeledes skulle godkendes af Jernbanebeskyttelsen. Bedriftværensplanerne ændrer sig fra 1950'erne

til 1980'erne, idet de bliver gradvis mere strukturerede og ensartede. Det hænger sammen med, at organisationen af bedriftværnene blev mere og mere systematiseret og lagt i fastere rammer. Bedriftværensplanen var et arbejdsdokument, der løbende blev opdateret med aktuelle oplysninger. Det betyder desværre også, at de fleste bevarede bedriftværensplaner er fra slutningen af Den kolde Krig – sandsynligvis de sidste planer, der blev udarbejdet og godkendt inden nedlæggelsen af bedriftværet. Tidligere planer er stort set kun bevarede ved et tilfælde, eller fordi et bedriftværn blev nedlagt forholdsvis tidligt. Ud fra planerne kan man danne sig et indtryk af, hvordan et bedriftværn var opbygget – og samtidig kan man konstatere, at bedriftværnenes struktur ikke ændrede sig afgørende i løbet af Den kolde Krig.

Hvert bedriftværn havde en bedriftværensleder, som var udpeget af Jernbanebeskyttelsen. Bedriftværenslederen havde gennemgået et ekstra kursus oven på den almindelige bedriftværensuddannelse og havde det overordnede ansvar for at sikre, at bedriftværet levede op til de til enhver tid gældende krav. Hvert bedriftværn stillede en række hold af forskellige typer – mængden af hold var afpasset antallet af ansatte og størrelsen af det område, bedriftværet omfattede. Kommandorummet blev bemanded af et kommandorums-hold. Ordenstjenesten var ikke opdelt i hold, men fungerede som én enhed, hvis opgave var at sikre, at der ikke udbrød panik blandt passagerer og andre tilstedeværende på stationen. Brandtjenesten og redningstjenesten var klart den største gren af bedriftværnene. Brandtjenesten stillede både med brandvagtshold og sprøjtehold. Brandvagtsholdene, der var stationeret i hele bedriftværensområdet, skulle indrapportere brande og evt. selv foretage mindre slukningsarbejde. Sprøjteholdene kunne så rykke ud til den indrapporterede brand for at stå for det egentlige slukningsarbejde. Redningstjenesten stillede også forskellige typer hold. Redningsholdene stod for selve redningsarbejdet, mens bårholdene stod for transport af ofre væk fra ulykkesstedet. Ventepladsholdet modtog så ofrene på ventepladsen, hvorfra videretransport med ambulancer kunne foregå.

Nyborg Station var i modsætning til i dag en stor, travl station i kraft af overfarten over Storebælt. (Danmarks Jernbanemuseum).

Scener fra filmen Jernbanebeskyttelse fra 1960. På det første billede ses arbejdet i kommandorummet. På de efterfølgende billeder rykker et sprøjtehold ud med det typiske tidlige bedriftsværnsudstyr (Danmarks Jernbanemuseum).



Lad os tage et eksempel: bedriftsværnsplanen for Nyborg Station i 1970.²¹⁾ Nyborg var dengang en stor station – det var herfra, jernbanefærgerne over Storebælt sejlede, og stationen havde derfor et omfattende rangerareal og mange ansatte. Bedriftsværnet for selve stationen omfattede ikke maskindepotet og værkstedet, der hver havde sine egne, selvstændige bedriftsværn. På Nyborg Station havde bedriftsværnet 2 sprøjtehold, 10 brandvagtshold, 1 redningshold, 3 bårhold og 1 ventepladshold.²²⁾ Herudover var der hold til at bemane kommandorummet og ordenstjenesten. Det store antal brandvagtshold skal ses i forhold til stationsområdets størrelse, idet det var brandvagternes opgave at dække en del af stationsområdet og melde tilbage om brande og andre skader – jo større stationsområde, jo flere brandvagter krævedes der derfor.

Den mest effektfulde demonstration af bedriftsværnenes arbejde foreligger dog dels i form af øvelsesplaner for større civilforsvarsøvelser og ikke mindst i de træningsfilm, som Jernbanebeskyttelsen producerede i 1950'erne og 60'erne. Bedriftsværnenes rolle illustreres blandt andet i civilforsvarsøvelsen "Strong Enterprise", som blev afholdt i København 26. september 1955.²³⁾ Øvelsen var en større øvelse, der foregik flere steder i København, men et af de områder i øvelsen, der blev hårdest ramt, var Københavns godsbanegård. Her havde DSB's bedriftsværn med ca. 120 mand ansvaret for at afbøde skaderne efter et bombeangreb mod dette strategiske mål. "Strong Enterprise" er en relativt tidlig øvelse – etableringen af bedriftsværnene var påbegyndt blot fem år tidligere – men den giver alligevel et fint eksempel på den rolle, som bedriftsværnene skulle spille i tilfælde af et angreb.

DSB producerede i 1960'erne tre instruktionsfilm til brug for undervisningen af bedriftsværnsfolk. Den første med titlen *Jernbanebeskyttelse* er produceret i 1959-60 og rummer både en begrundelse for, hvorfor der skal være bedriftsværn, og en række praktiske instruktioner i brandslukning, redning og førstehjælp. Anden halvdel af filmen viser et tænkt scenarie, hvor en station udsættes for et luftangreb, og bedriftsværnet herefter mobiliseres. De fleste dele af bedriftsværnet



ses her i funktion, og disse tre film er noget af det tætteste, vi kommer på at se, hvordan driftværnene fungerede i praksis.

JERNBANEHJEMMEVÆRNET

Tiden efter Anden Verdenskrig var præget af parolen "aldrig mere 9. april". Et af udslagene af denne politik var oprettelsen af Hjemmeværnet i 1949, der – ud over at holde styr på de mange tidligere modstandsfolk og deres våben – skulle fungere som en slags græsrodsmodstand, hvis regeringen skulle blive løbet over ende. Hjemmeværnet var frivilligt, og en del DSB-ansatte meldte sig da også til Hjemmeværnet. Det skabte imidlertid et problem for DSB, der nu pludselig ikke havde styr på, hvor de ansatte ville befinde sig i en krisesituation:

*"Der var allerede nogle, som havde påtaget sig tjeneste under Hjemmeværnet, bl.a. som kompagnichefer, men statsbanerne måtte have hold på hvilke af personalet, som Hjemmeværnet skulle have rådighed over; man måtte navnlig have opmærksomheden henvendt på de små tjenestesteder, f.eks. små stationer, hvor afgivelse af en enkelt eller enkelte kunne medføre, at stationen i en krisesituation ville være uden betjening."*²⁴⁾

Løsningen på dette dilemma blev at oprette særlige jernbanekompagnier i Hjemmeværnet, hvor ansatte ved jernbanerne blev optaget – samtidig fik de så forbud mod at blive

optaget i andre dele af Hjemmeværnet. På den måde slog man to fluer med ét smæk: Man fik styr på de ansattes tilknytning til Hjemmeværnet, og jernbanerne fik en militær selvforsvarsstyrke.

Jernbanekompagnierne blev gradvist mere selvstændige, indtil de til sidst blev til deres egen gren af Hjemmeværnet: Jernbanehjemmeværnet. For nemheds skyld bruges her betegnelsen "Jernbanehjemmeværnet" i hele perioden, selv om betegnelsen officielt først blev indført i 1963.

Den 27. januar 1951 kunne DSB udsende en meddelelse til de ansatte, hvori oprettelsen af jernbanekompagnier officielt blev annonceret. I denne meddelelse præsenteres formålet med jernbanekompagnierne i Hjemmeværnet således:

"Jernbanekompagniernes opgave er

- n *at sikre jernbanernes fortsatte drift samt at hindre, at vigtigere jernbanemateriel, fast eller rullende, falder ubeskediget i fjendens hænder*

Opgaverne løses bl. a. gennem

- n *bevogtning af det til jernbanerne hørende materiel og anlæg, herunder banelegemer med tilhørende broer og viadukter,*
- n *retablering af ødelæggelser på jernbaneanlæg m.v. forårsaget ved krigshandlinger og sabotage,*
- n *sikring af retableringsarbejder,*
- n *ødelæggelse af fast og rullende materiel, såfremt dette må opgives eller ikke kan føres bort"*²⁵⁾

Netop forholdet mellem Jernbanehjemmeværnet og DSB's bedriftsværn, der i disse år også var under opbygning, skulle i Jernbanehjemmeværnets første år blive genstand for nogen usikkerhed, idet de eksisterende regler ikke tog højde for, at disse to tjenester kunne kollideres. Da både bedriftsværnene og Jernbanehjemmeværnet bestod af DSB-ansatte, ville det nemlig i vid udstrækning være de samme folk, der deltog på begge steder.

I den indledende meddelelse fra januar 1951 skriver Generaldirektoratet ganske vist, at optagelse i jernbanekompagnierne vil medføre fritagelse for civilbeskyttelsestjeneste,²⁶⁾ men dette skulle snart vise sig ikke at være muligt i praksis. DSB's bedriftsværn var nemlig til en vis grad bygget op omkring tjenesteture, og det var således ikke bestemte personer, men den person, der aktuelt havde fået tildelt den pågældende tur, der så havde den tilhørende bedriftsværnstjeneste. På denne måde kunne man altså ikke nødvendigvis fritage bestemte personer.²⁷⁾ Hjemmeværnet sendte en forespørgsel til Civilforsvarsstyrelsen, men modtog ikke umiddelbart et svar. Man skitserede i februar 1951 dog en løsning, hvor et medlem af et jernbanekompagni i sin hjemmевærnsuniform kunne udføre bedriftsværnstjeneste, hvis det var en del af hans tjenestetur.²⁸⁾

Spørgsmålet meldte sig også ved de orienteringsmøder, der blev holdt for personalet i 1951, da idéen om specielle jernbanekompagnier i Hjemmeværnet var blevet officiel. Til mødet i Næstved den 4. april 1951 blev spørgsmålet om forholdet mellem bedriftsværn og Jernbanehjemmeværnet f.eks. behandlet således:

"Kan det ikke tænkes, at jernbanekompagniernes og bedriftsværnernes [sic] opgaver kommer til at genere hinanden.

[Svar] Der foreligger endnu ikke nogen officiel afgørelse på spørgsmålet om, hvorledes man skal dele jernbanepersonalet mellem jernbanekompagnier og bedriftsværn. [sic]

I en henvendelse fra hjemmeværnet til civilforsvarsstyrelsen har hjemmeværnet givet udtryk for, at man fra hjemmeværnets side ikke vil have noget imod, at en jernbanekompagnimand i uniform under udførelsen af en jernbanetjenestetur evt.

deltager i bedriftsværnsopgaver, der måtte være pålagt denne tur, men i tilfælde af angreb på stationen må hans primære opgave være at medvirke til at tilbageslå angrebet, også hvis et sådant angreb føres af 5. kolonne."

Deltagelse i jernbanekompagnierne var, som i resten af Hjemmeværnet, frivillig. Ved frivillig rekruttering kunne man sortere i personalet, så 5. kolonne-folk ikke blev optaget – noget, der ikke ville være muligt ved tvungen udskrivning.²⁹⁾ Hjemmeværnet skulle være jernbanernes interne værn mod den frygtede 5. kolonne, og derfor duede det jo ikke, at disse folk infiltrerede Hjemmeværnet. Spørgsmålet blev også vendt på de indledende møder med Hjemmeværnet, hvor Hjemmeværnet forsikrede DSB om, at Hjemmeværnsregion VI gjorde "alt for at finde de folk, det er galt med [altså 5. kolonne], og [Hjemmeværnsregion VI] vil sørge for, at de bliver neutraliseret."³⁰⁾ Hvad der så her skal forstås ved "neutralisere" er dog uklart. Hjemmeværnet var således langt mere eksplicit anti-kommunistisk end bedriftsværnene.

Ordnningen fra 1951 bar præg af at være lidt interimistisk, og i løbet af 1950'erne udviklede man gradvist en mere fast organisation, som blev formaliseret med en ny overenskomst mellem DSB og Hjemmeværnet i 1956. I 1963 blev overenskomsten af 1956 erstattet af en helt ny overenskomst. I denne præsenteres Jernbanehjemmeværnet således – faktisk er det her første gang, betegnelsen "jernbanehjemmeværn" anvendes officielt:

"Opretholdelsen af driften på landets jernbaner under en krig er af livsvigtig betydning både for civilbefolkningen og for forsvarets aktive styrker.

For at jernbanerne under og efter en mobilisering kan gennemføre deres virksomhed, er det nødvendigt, at der skabes særlige enheder bestående af jernbanernes eget personale, og der er derfor af Forsvarsministeriet givet bemyndigelse til, at der af Hjemmeværnet kan opstilles et særligt jernbanehjemmeværn bestående af dette personale."³¹⁾

Jernbanehjemmeværnets uddannelse fulgte i store træk uddannelsen i resten af Hjemmeværnet. Man behøvede ikke at tænke på den jernbanemæssige del af uddannelsen, idet alle medlemmer af Jernbanehjemmeværnet jo allerede var

Hjemmeværn

ved

Statsbanerne

Adgang til optagelse har tjenestemænd, aspiranter, fastansatte timelønnede samt varigt beskæftigede ekstraarbejdere.

Statsbanernes hjemmeværn har til opgave

at sikre jernbanernes fortsatte drift under en krisesituation

at hindre, at vigtigt jernbanemateriel falder ubeskadiget i fjendens hænder

Hvis De ønsker at medvirke hertil, skulle De overveje, om ikke De bør melde Dem til Jernbane-Hjemmeværnet.

Nærmere oplysninger kan De få ved at læse den herfra udsendte meddelelse – Medd. fra Gdt. nr. 65/1951.

Generaldirektoratet for Statsbanerne.



Man startede ikke på bar bund med etableringen af bedriftværnene i 1949. Allerede under 2. Verdenskrig havde sanitetskolonner og luftværn tjent stort set samme formål. Her holder Statsbanernes Sanitetskolonne øvelse i 1943. Erfaringerne herfra blev brugt ved opbygningen af bedriftværnene (Danmarks Jernbanemuseum).

ansat i DSB og dermed uddannede i de sikkerhedsmæssige aspekter ved færdsel på og omkring jernbanen – noget, som man ellers ville have været nødt til at ofre ressourcer på at bibringe almindelige hjemmeværnsfolk, hvis ikke Jernbanehjemmevernet var blevet oprettet. I de oprindelige regler for jernbanekompagnierne fra 1951 er der ikke angivet nærmere oplysninger om uddannelse, idet det blot bemærkes, at ”der vil blive udgivet særlige direktiver for jernbanekompagniers uddannelse”.³²⁾ I overenskomsten af 1956 er der naturligvis høstet erfaringer af de forudgående fem års arbejde, og uddannelsen af jernbanekompagnierne består nu i en tilpasset udgave af Hjemmevernets almindelige uddannelse, idet der fokuseres på våbenlære og grundlæggende militære færdigheder.³³⁾ Ud over denne grundlæggende uddannelse, som jernbanekompagnierne har til fælles med resten af Hjemmevernet, er der en specialuddannelse, som typisk ligger i forlængelse af deres normale tjenestefunktioner ved jernbanen og derfor er specifik for den enkelte medarbejder. Der er naturligvis også ekstra uddannelse til befalingsmænd ligesom i resten af Hjemmevernet. Med oprettelsen af jernbanehjemmevernsafsnittene overtog disse det overordnede ansvar for uddannelsen, der således endnu bedre kunne målrettes Jernbanehjemmevernets behov.³⁴⁾

Som de andre dele af det beredskab, der blev indført under Den Kolde Krig, kom Jernbanehjemmevernet aldrig i krig, ligesom indsats i fredstid også først kom til langt senere.³⁵⁾ Vi kan altså kun støtte os til teori og øvelser med hensyn til, hvordan alt dette ville have fungeret i praksis – i den krig, som aldrig kom. I 1956 blev øvelsen ”Sporskifte” afholdt på Sjælland, hvor 250 folk fra Jernbanehjemmevernet deltog. Øvelsens udgangspunkt var en fjendtlig landgang ved Køge.³⁶⁾ Jernbanehjemmevernets opgave var at afpatruljere jernbanen og hindre fjender i at ødelægge den, så forbindelsen til tropper ved Køge kunne holdes. Denne øvelse var første gang, Jernbanehjemmevernet blev indsat på denne måde på en strækning mellem to stationer, og øvelsen illustrerer meget godt det overordnede formål med Jernbanehjemmevernet, som netop omfattede den slags patruljeopgaver.

I det følgende benyttes de blivende bestemmelser for Jernbanehjemmevernet fra omkring 1966, da det er den mest omfangsrige udgave af reglerne, der har været tilgængelig, og desuden afspejles heri de første ti års erfaringer med arbejdet i Jernbanehjemmevernet. Denne udgave af bestemmelserne for Jernbanehjemmevernet indeholder endvidere også kopier af en lang række andre beredskabsrelevante dokumenter.

Jernbanehjemmevernets overordnede opgave var som nævnt at sørge for den nødvendige sikkerhed, så driften på det danske jernbanenet kunnet opretholdes op til eller under en krig. Jernbanehjemmevernets medlemmer, der til daglig var ansat ved banerne, skulle mobiliseres til at bevogte deres arbejdsplads. Netop bevogtning var således den vigtigste del af Jernbanehjemmevernets arbejde, og det var forventningen, at ”denne bevogtning i videst mulig udstrækning kombineres med jernbanetjenesten”.³⁷⁾ Medlemmerne af Jernbanehjemmevernet skulle således varetage deres normale tjeneste, mens de var iklædt hjemmevernsuniform og var bevæbnede. På denne måde sikrede man, at det mandskab, der var nødvendigt til betjening af signaler osv., stadig kunne varetage dette arbejde, mens andre opgaver som patruljering langs sporet så måtte løses af jernbanehjemmevernsfolk, der ikke var så vigtige for driften, eller som måske havde fri, når mobiliseringsordren blev givet.

Jernbanehjemmevernet blev mobiliseret, når ordren ”Hjemmevernet på plads” lød. Denne ordre blev udstedt som en del af den samlede mobiliseringsplan for hele landet, der skulle iværksættes i tilfælde af tegn på krig. Jernbanehjemmevernet blev altså mobiliseret samtidig med resten af Hjemmevernet. Mobilisering af Hjemmevernet kunne ske på forskellige tidspunkter i forbindelse med den generelle optrapning af beredskabet, som forventedes at finde sted, inden en krig brød ud. En ”forøgelse af fredsstyrken (indkaldelse af sikringsstyrken) kan falde sammen med, at hjemmevernet beordres på plads (overgangsberedskab ved hjemmevernet)”.³⁸⁾ Jernbanehjemmevernet havde en skala bestående af fem beredskabsstrin³⁹⁾ (se side 39), der blev iværksat trinvis op til et krigsudbrud:

Jernbanehjemmeværnets opgave var bl.a. at beskytte vigtige knudepunkter som Københavns godsbanegård, der her ses på et luftfoto, optaget til brug for Jernbanehjemmeværnet i 1960'erne (Danmarks Jernbanemuseum).



Jernbanehjemmeværnet skulle dog også træde i funktion, selv om ingen formel ordre var givet. Dette gjaldt f.eks. beskyttelsen mod 5. kolonne eller et decideret kup:

"Ved uvarslet angreb på dansk territorium (d.v.s. kup) er sådant angreb at betragte som ordre til mobilisering, og personal af hjemmeværnet møder som bestemt ved "Hjemmeværnet på plads"⁴⁰⁾

Disse regler var for så vidt de samme som for DSB's øvrige beredskab og resten af det danske forsvar. Den militære forholdsordre fra 1953 bevirkede nemlig, at et uvarslet angreb på Danmark automatisk var at betragte som en mobiliseringsordre.⁴¹⁾

Som den eneste af Den kolde Krigs beredskabsforanstaltninger findes Jernbanehjemmeværnet stadig, i dag som en del af Virksomhedshjemmeværnet. Det er de samme principper, der ligger til grund for Jernbanehjemmeværnet, men i dag er det mere med henblik på katastrofer og terrorangreb end krig.

KONKLUSION

Den kolde Krig var en periode, da frygten for krig var meget konkret og nærværende. Det betød, at hele samfundet blev gennemsyret af planlægning til krig – en krig, som ganske vist aldrig kom. Som en del af staten blev DSB også påvirket af denne beredskabsplanlægning. Nogle dele af DSB's beredskab var meget synlige for personalet som f.eks. bedriftværnene og Jernbanehjemmeværnet, som er blevet gennemgået her i artiklen. Andre dele af beredskabet skulle helst hemmeligholdes og var kun kendt af en snæver kreds af personer.

Det er påfaldende, hvor lidt truslen fra atomvåben egentlig fyldte i beredskabsplanlægningen. Langt det meste af arbejdet i både bedriftværnene og Jernbanehjemmeværnet var tilrettelagt med henblik på en traditionel krig. Bedriftværnenes øvelser tog udgangspunkt i helt konventionelle bombeangreb, som man kendte dem fra Anden Verdenskrig. Bedriftværnene skulle arbejde lige efter et angreb – noget, der var fuldstændig utæn-

Beredskab	Indhold
1. Fredsberedskab	JHV planlægninger med tjenestestederne
2. Skærpet opmærksomhed	Jernbanehjemmeværnslederen kontrollerer planerne. Forbereder beredskabets udbygning til overgangsberedskab. Udleder sig det nødvendige personel til overvågning og oprettelse af kommandostation og faglig tjeneste. Personellet kan endnu ikke tages til hjemmeværnstjeneste.
3. Overgangsberedskab	Jernbanehjemmeværnspersonel tilgår JHV i nødvendigt omfang til etablering af overvågningslinjer og til indsættelse i modstandsstillinger, hvor det i henhold til situationen er nødvendigt.
4. Forstærket overgangsberedskab	Som beredskab 2 og 3. Skærpet adgangskontrol.
5. Mobilisering	Som beredskab 4. Overvågningslinjer og modstandsstillinger forstærkes. Der forberedes modstandskamp, og ødelæggelsesopgaverne kontrolleres.

Jernbanehjemmeværnet findes stadig – og har stadig som opgave at beskytte jernbanen. Her ses folk fra Jernbanehjemmeværnet på øvelse i 1998.



ANDRE BEREDSKABSFORANSTALTNINGER

Damplokomotivberedskab

I 1960'erne skabte den stigende dieseldrift bekymring for forsyning med olie i krigstid. DSB havde derfor 150 damplokomotiver opmagasineret i køreklar stand. Beredskabet var dyrt, og det blev afviklet i slutningen af 1960'erne. I Sverige opretholdt man under hele Den kolde Krig et lignende dampberedskab, som først blev afviklet i 1990'erne.⁴²⁾ Flere af Danmarks Jernbanemuseums damplokomotiver stammer i øvrigt fra puljen af beredskabslokomotiver.

Beredskabslagre af brændstof

Som et billigere alternativ til dampberedskabet etablerede DSB fra 1962 et net af beredskabslagre af brændstof til diesellokomotiverne.⁴³⁾ Disse beredskabslagre var placeret strategisk rundt omkring i landet, og en del var også forsøgt beskyttet mod f.eks. bombeskrader. Med disse lagre håbede man at kunne opretholde i hvert fald en begrænset togdrift i en længerevarende konflikt.

Sprængningsbrønde

Det var af vital betydning at sikre, at fjenden i tilfælde af en invasion ikke kunne overtage et intakt jernbanenet. Derfor blev alle broer, færgelejer og andre vitale installationer udstyret med sprængningsbrønde, så de hurtigt kunne sættes ud af spillet, hvis det skulle blive nødvendigt.⁴⁴⁾

Evakuering

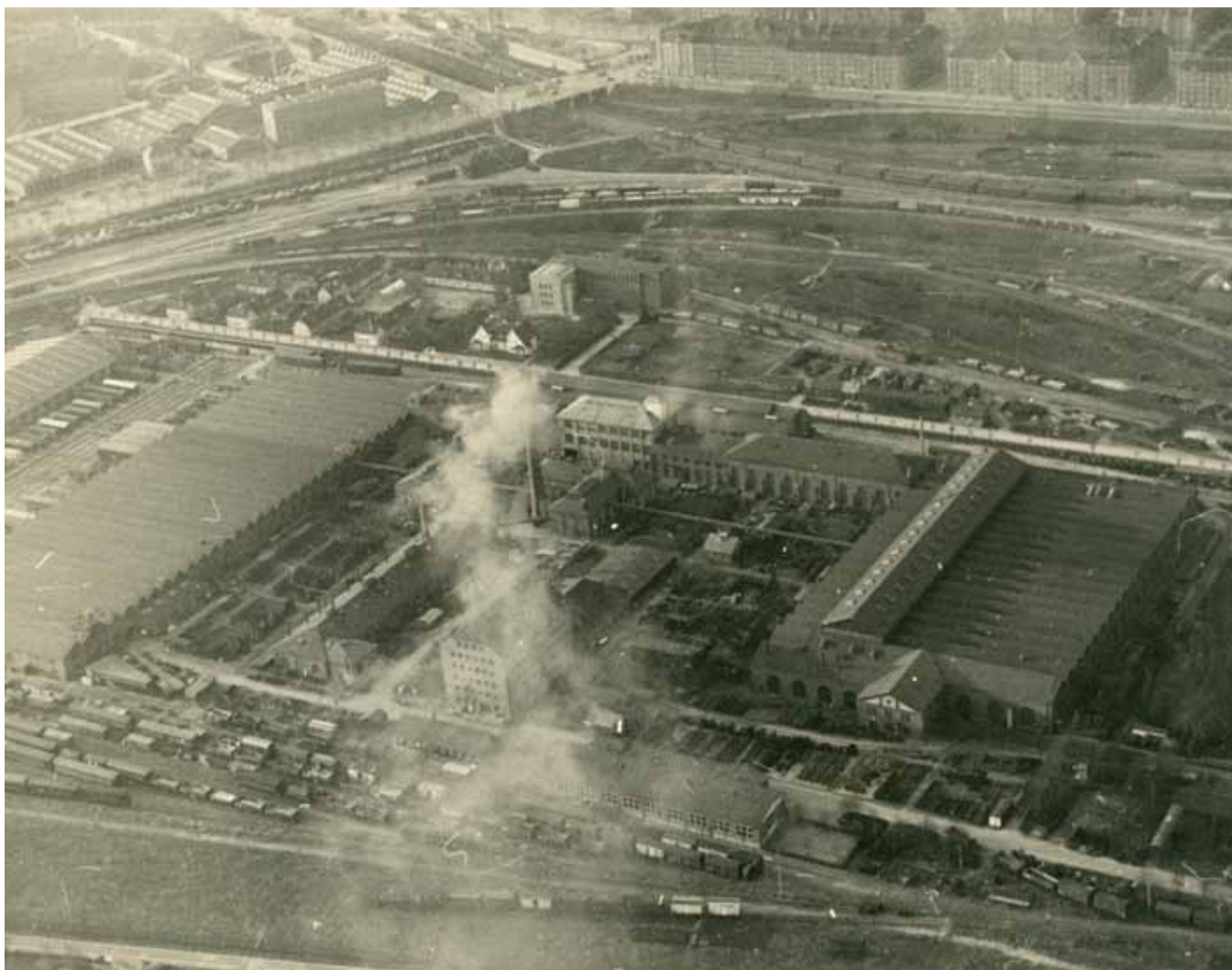
Masseevakueringer af storbyer blev under Den kolde Krig anset for besværlig pga. truslen fra atomvåben, men alligevel udarbejdedes der en samlet plan for en evakuering af Storkøbenhavn.⁴⁵⁾ Jernbanen indgik naturligvis i denne plan, og DSB udarbejdede en analyse af, hvordan jernbanen kunne anvendes til evakuering af Storkøbenhavn.

keligt i tilfælde af et atomangreb. Atomtruslen bliver naturligvis nævnt – det kunne man dårligt undgå – men mest af alt som en sidebemærkning. DSB's personale – og personalet ved privatbanerne – kunne ikke undgå at bemærke beredskabsplanlægningen. Tjenesten i bedriftsværnene var obligatorisk og berørte derfor stort set alle medarbejdere. Heller ikke Jernbanehjemmeværnet kan være forbigået manges opmærksomhed, men da der var tale om en frivillig organisation, påvirkede den naturligvis kun en del af medarbejderne. Jernbanehjemmeværnet blev dog promoveret af DSB, så det må formodes, at størstedelen af medarbejderne i det mindste var klar over dets eksistens, selv om de ikke selv deltog aktivt.

En væsentlig bekymring under Den kolde Krig var den indre fjende (kaldet 5. kolonne) – altså de kommunister, der allerede var i landet, og som man frygtede kunne mobiliseres af Moskva forud for en krig med henblik på at hindre samfundets normale funktion. Bedriftsværnet var obligatorisk for alle DSB-ansatte, så her var man i mindre grad i stand til at sortere uønskede elementer fra, men fordi Jernbanehjemmeværnet var frivilligt, kunne man her fravælge folk, og det var en helt bevidst strategi for at undgå kommunistisk infiltration.

Bedriftsværnene og Jernbanehjemmeværnet påvirkede kun i begrænset grad DSB's planlægning og anlæg. Bedriftsværnene krævede naturligvis materiel og lokaler, både til opbevaring og kommandorum, og nye bygninger var underlagt de samme regler om sikringsrum som alle andre bygninger. Hvad angår Jernbanehjemmeværnet, var DSB's væsentligste årsag til at medvirke faktisk netop planlægning, idet man ellers risikerede, at personalet ved en mobilisering af hjemmeværnet ville spredes for alle vinde. På den måde kan i hvert fald Hjemmeværnet godt siges at have påvirket planlægningen ved at føre til oprettelsen af Jernbanehjemmeværnet. Derudover kan disse beredskabsforanstaltninger ikke siges at have haft nævneværdig indflydelse på DSB's overordnede planlægning.

DSB's beredskab var naturligvis meget mere end blot bedriftsværn og Jernbanehjemmeværnet, og skal man søge efter koldkrigsberedskabets påvirkning af DSB's planlægning, er



det nok snarere her, man skal søge. Overordnet set er det dog tydeligt, at hos DSB – og i samfundet generelt – blev de civile hensyn fortsat prioriteret højest.

DSB's Centralværksted i København var et andet vigtigt fokuspunkt for Jernbanehjemmeværnet. Her ses området på Jernbanehjemmeværnets luftfoto (Danmarks Jernbanemuseum).

LITTERATUR

Creveld, Martin van, *Supplying War, Logistics from Wallenstein to Patton*. Cambridge: Cambridge University Press 1977.
 Petersen, Hanne Brøns (red.), *Jernbanehjemmeværnet gennem 60 år. Fakta og fortællinger*, 2013.
 Pedersen, Poul Holt og Karsten Pedersen, *Danmarks dybeste hemmelighed. REGAN VEST – regeringens og kongehusets atombunker*, 2. udg., Værløse: Billesø & Baltzer 2013.
 PET-kommissionen, *PET-kommissionens beretning*, København: Justitsministeriet 2008.
 Thestrup, Poul, *På sporet 1847-1997*. Bd. 1-3. Odense: Danmarks Jernbanemuseum 1997.
 Villaume, Poul, *Allieret med forbehold*, København: Eirene 1995.
 Wolmar, Christian, *Engines of War*, London: Atlantic Books 2010.

Trykte kilder

Meddelelser fra Generaldirektoratet, Danske Statsbaner.
 Ordresamlinger, Danske Statsbaner.

Utrykte kilder

Register over fortrolige skrivelser 1904-1973, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Baneafdelingen.
 Journalsager 1950-1970, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Baneafdelingen, Xa05. Pakke 2441 og 2442.
 Udtagne sager vedr. driftværn, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Baneafdelingen, pakke 1-4.
 Diverse materiale vedr. beredskab og driftværn, Danmarks Jernbanemuseum, Danske Statsbaner, ikke kategoriseret nærmere.
 Diverse materiale vedr. oprettelsen af Jernbanehjemmeværnet, Danmarks Jernbanemuseum, Danske Statsbaner, ikke kategoriseret nærmere.

NOTER

1. "Udkast til Kundgørelse for Forsvaret vedrørende forbindelsen mellem forsvar og statsbanerne", dateret 29/1 1962, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Baneafdelingen: Journalsager. Xa 19.
2. Statens Arkiver, "Statsbanearkiver", Url: http://www.sa.dk/content/dk/undervisning_og_temaer/temaer_til_inspiration/jernbanearkiver/statsbanearkiver. Citeret 20/3 2013.

3. Poul Villaume, *Allieret med forbehold*, København: Eirene 1995, s. 861.
4. Christian Wolmar, *Engines of War*, London: Atlantic Books 2010, s. 13.
5. Poul Thestrup, *På sporet 1847-1997*, Odense: Danmarks Jernbanemuseum 1997, bd. 1, s. 120.
6. Christian Wolmar, *Engines of War*, Atlantic Books 2010, s. 170 ff.
7. Martin van Creveld, *Supplying War: Logistics from Wallenstein to Patton*, Cambridge: Cambridge University Press 1977, s. 175.
8. Poul Holt Pedersen og Karsten Pedersen, *Danmarks dybeste hemmelighed: REGAN VEST – regeringen og kongehusets atombunker*, Billesø og Baltzer 2013, s. 29.
9. Regin Schmidt, *PET-kommissionens beretning*, bd.8, København: Justitsministeriet 2008, s. 110.
10. Ibid. s. 111.
11. DSB, Beredskabsinstruks, 1976. Danmarks Jernbanemuseum, s. 6-1. Den forudgående beredskabsinstruks fra 1963 indeholder en lignende bestemmelse.
12. Redegørelse fra E. J. Joest i anledning af dennes fratræden, dateret 9/1 1963, Danmarks Jernbanemuseum, Bedriftværn, s. 3.
13. Nørrebro Station – brev fra JBB til Civilforsvarskommissionen i Storkøbenhavn, dateret 25/7 1967, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Baneafdelingen, Udtagne sager vedr. bedriftværn, pakke 3, Avedøre Holme-Ålborg.
14. Nørrebro Station – brev fra Civilforsvaret for Storkøbenhavn til JBB, dateret 4/4 1968, Ibid.
15. Nørrebro Station – Brev fra JBB til Civilforsvaret for Storkøbenhavn, dateret 27/2 1976, Ibid.
16. Nørrebro Station – Brev fra Civilforsvaret for Storkøbenhavn til JBB, dateret 12/4 1976, Ibid.
17. Nørrebro Station – Brev fra JBB til Civilforsvaret for Storkøbenhavn, dateret 1/8 1989, Ibid.
18. Nørrebro Station – Brev fra Civilforsvaret for Storkøbenhavn til JBB, dateret 1/9 1989, Ibid.
19. Nørrebro Station – Brev fra Jernbanebeskyttelsen til bedriftværnet på Nørreport Station, dateret 1/12 1991, Ibid.
20. Jernbanebeskyttelsen, Beretning vedr. virksomheden i 1986, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Baneafdelingen, Udtagne sager vedr. bedriftværn, pakke 3, Avedøre Holme-Ålborg.
21. Nyborg Station, Bedriftværnsplan 1970, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Baneafdelingen, Udtagne sager vedr. bedriftværn, pakke 3, Avedøre Holme-Ålborg.
22. Ibid.
23. Operation Strong Enterprise, Danmarks Jernbanemuseum, Bedriftværnsøvelser.
24. Referat af møde den 12. september 1949 mellem trafikchef N. C. D. Johnsen og oberst Johnstad-Møller ledsaget af adjutant kaptajn Jensen og distriktsleder B. E. C. Jensen om statsbanernes stilling inden for hjemmevernet, Danmarks Jernbanemuseum, Hjemmevern, oprettelse af.
25. Meddelelse 65/1951 i *Meddelelser fra Generaldirektoratet*, Danske Statsbaner 1951, s. 101.
26. Ibid. s. 104.
27. Møde i Statsbanernes 1. Distrikt med hjemmevernets regionsledere på Sjælland, Lolland, Falster fredag den 16. februar 1951 kl. 10, Danmarks Jernbanemuseum, Hjemmevern, oprettelse af, s. 2.
28. Ibid. s. 3.
29. Orienterende møde den 10. januar 1950 om Statsbanernes stilling inden for hjemmevernet, Danmarks Jernbanemuseum, Hjemmevern, oprettelse af, s. 4.
30. Møde med D.S.B.s første distrikt. Bernstorffsgade 22, 2., den 16/2 1951 kl. 10.00, Danmarks Jernbanemuseum, Hjemmevern, oprettelse af, s. 3.
31. Blivende bestemmelser for Jernbanehjemmevernsafsnit 1, ca. 1966, Danmarks Jernbanemuseum, Hjemmevern, oprettelse af, s. 2.1.
32. Bestemmelser for oprettelse og formering af jernbanekompagnier, januar 1951, Danmarks Jernbanemuseum, Hjemmevern, oprettelse af, s. 3.
33. Overenskomst mellem generaldirektoratet for statsbanerne og hjemmevernet angående hjemmevernets jernbanekompagnier, Danmarks Jernbanemuseum, Danske Statsbaner, Ordreserie A, bilag XIII, 1956, s. 259.
34. Blivende bestemmelser for Jernbanehjemmevernsafsnit 1, ca. 1966, Danmarks Jernbanemuseum, Hjemmevern, oprettelse af, s. 2.4.
35. Hanne Brøns Petersen (red.), *Jernbanehjemmevernet gennem 60 år. Fakta og fortællinger*, 2013, s. 40.
36. En kort beskrivelse af øvelsen er gengivet i Hanne Brøns Petersen (red.), *Jernbanehjemmevernet gennem 60 år. Fakta og fortællinger*, 2013, s. 38.
37. Blivende bestemmelser for Jernbanehjemmevernsafsnit 1, ca. 1966, Danmarks Jernbanemuseum, Hjemmevern, oprettelse af, s. 2.3.
38. Ibid. s. 5.2.
39. Ibid. s. 11.1.
40. Ibid. s. 5.2.
41. Ibid. s. 4.11.
42. Brev fra Lars Olov Karlsson, Sveriges Järnvägsmuseum, Ängelholm, til Ole Nørregaard Pedersen, dateret 24/6 2002, Danmarks Jernbanemuseum.
43. Register over fortrolige skrivelser, protokol, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Baneafdelingen, s. 241 ff.
44. Register over fortrolige skrivelser, protokol, Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Baneafdelingen, s. 235, 27/12 1952. Det er usikkert, hvorvidt der er tale om Roskilde, da der i protokollen tilsyneladende står Rs-Rg. Rg er Ringsted, men forkortelsen Rs findes ikke. Roskilde (Ro) virker dog som det mest sandsynlige bud.
45. Oplysninger om jernbaneforhold med henblik på jernbanernes anvendelse under en eventuel evakuering af Storkøbenhavn, dateret 2/5 1955, Danmarks Jernbanemuseum, Danske Statsbaner, 1. Distrikt, Evakuering, s. 1.

SUMMARY

During the Cold War (1949–1991), Denmark and the rest of Western Europe were steeped in emergency planning for a war that never came. The conflict between the Soviet Union and the United States split Europe down the middle, and the fear of war was very real. In Denmark, this planning translated into the concept of Total Defence: all parts of society would contribute to the overall defence. This article will examine DSB's contribution to the Total Defence in the form of parts of the preparedness that would keep the rail network running and on Danish hands during an invasion from the east.

The first modern railway opened in 1830 and ran between Liverpool and Manchester in Britain. Shortly after opening, the first troop transport by rail took place, and during the 19th century, the railway became a key feature of warfare. The culmination of its importance was seen during World War I when the railway clearly played a key role. Also during World War II, the railways played their part, but motor transport had obviously gained ground. Many accounts of the importance of the railway at a time of war typically finish in 1945, but it had not yet outlived its usefulness. The railways were still important during the Cold War, and this article will primarily examine two aspects of DSB's Cold War preparedness: the Plant Protection Units and Railway Home Guard Units.

The Plant Protection was a non-armed civilian force consisting of DSB employees who were trained in firefighting and rescue in order to be able to boost the ranks of the standard emergency services which were likely to be overburdened in a war. Plant Protection was introduced as part of the Danish Civil Defence Act in 1949 and all companies with more than 75 employees in one location were legally required to set up Plant Protection Units. In the 1960s, DSB had more than 60 Plant Protection Units, but as staff numbers were reduced, the number of Units fell to about 40 in the 1980s. The last Plant Protection Unit was not dissolved till 1998.

The Railway Home Guard was a section of the Danish Home Guard which was established in 1949. The Railway Home Guard actually came about for practical reasons, because DSB employees started to apply to serve in the Danish Home Guard which meant that DSB could not know how many employees would suddenly disappear if the Danish Home Guard was mobilised. With the Railway Home Guard, DSB employees, who were already familiar with the railway and its safety rules, were organised in their own Home Guard section and their sole responsibility was to defend the rail network. In this way, the employees would be able to attend to their normal jobs in DSB in addition to their Home Guard duties. The Railway Home Guard still exists, but these days the focus has shifted from war to providing assistance in peacetime and protecting against terrorism.

A major concern during the Cold War was the 'enemy within' (referred to as Fifth Columnists), i.e. the Communists who were already in the country and whom, it was feared, Moscow could mobilise prior to the outbreak of war with a view to organising sabotage of the essential normal functions of society. As Plant Protection duties were obligatory for all DSB employees, it was almost impossible to weed out any undesirable elements; on the other hand, the Railway Home Guard was, like the Danish Home Guard per se, voluntary, and this was a deliberate strategy to avoid Communist infiltration.

The Plant Protection Units and the Railway Home Guard were merely two aspects of DSB's preparedness during the Cold War. They were perhaps the most visible elements, but a wide range of other measures were in place, such as fuel storage facilities and blastwells in bridges and ferry berths, which would ensure that the rail network would serve the Danish defence for as long as possible if war broke out – and that it would subsequently be useless to the enemy.

IRSKE IMMIGRANTARBEJDERE

– langs Blue Ridge-jernbanen

Af Amanda B. Johnson

“Der er mange irske hytter på begge sider af bjergene, og de fik mig til at tænke på de beskrivelser af underklassens levevilkår i Irland, jeg har læst. De er ikke andet end skure med skorstene, og alligevel fandt vi fine musselingardiner i nogle af dem – en forunderlig blanding af råhed og pyntelighed”.

Mary Jane Boggs, 1851

Dette citat er hentet fra en rejsebeskrivelse fra 1851, der beskriver levevilkårene for de irske udvandrere, der havde slået sig ned ved den østlige portal til Blue Ridge-jernbanetunnelen lige uden for det, der i dag er Crozet, Virginia. Mary Jane Boggs var 18 år gammel, da hun sammen med sin far rejste fra det centrale Virginia til Shenandahn-dalen via Rockfish Gap. Da de kom ud fra Rockfish Gap, gjorde de holdt for at beundre udsigten over dalen nedenfor. Mens hun i de fleste af sine tidligere dagbogsoptegnelser beskriver den smukke natur i området, fokuserer hun i denne beretning på mødet mellem sin rejsegruppe og arbejderne i den irske arbejdslejr. I Marys dagbog findes en af de mest detaljerede beskrivelser af irernes levevilkår i området, og hun beskriver både, hvordan de videreførte deres traditioner, og hvordan de samlede sig i primitive bosættelser på bjergsiden. Hun giver et billede af, hvordan dagligdagen formede sig for disse irske arbejdere, omend det sker i en lidt fremmedfjendsk tone, som var typisk for det 19. århundrede. Denne optegnelse beskriver en usammenhængende gruppe mennesker i et nyt værtsland, hvor de viderefører deres fædrelands traditioner i et miljø, der er under hastig forandring.

INDLEDNING

I denne artikel rettes fokus mod etableringen af Blue Ridge-jernbanen, der går gennem Blue Ridge-bjergene omkring 30 km vest for Charlottesville, Virginia. Der er tale om et enormt anlægsarbejde: Det tog næsten 10 år at gennemføre arbejdet med tunnelen, der er godt halvanden km lang. I en tid, da jernbanerne var ved at overhale kanaltrafikken som den

vigtigste transportmetode for gods i USA, skulle Blue Ridge-jernbanen forbinde byerne og havnene på Virginias østkyst med bjergene og ressourcerne i vesten.

På grund af de geologiske forhold omkring Afton-bjerget og den stejle stigning, der var nødvendig for at krydse bjerget, tog det næsten 10 år at anlægge tunnelen, og det gav arbejderne, som ellers altid måtte flytte efter arbejdet, mulighed for at slå sig mere permanent ned. Denne lange anlægsfase betød, at arbejderne etablerede halvpermanente beboelsesområder omkring Blue Ridge-tunnelen. De arkæologiske fund, der er gjort i forbindelse med Blue Ridge-jernbanen, og det dokumentationsmateriale, der er knyttet til etableringen af jernbanen, har givet os mulighed for at tage fat på et emne, der i høj grad har været overset i forbindelse med studier af arbejderhistorie: de praktiske sider af dagligdagen, der er med til at forme et arbejdersamfund.

En stor del af det, der er skrevet af arbejderhistorikere i USA, fokuserer på to hovedemner: specifikke virksomhedsbyer i slutningen af det 19. århundrede og starten af det 20. århundrede samt voldelige episoder inden for arbejderhistorien (Shackel 2009). Da områderne i forbindelse med Blue Ridge-jernbaneprojektet ikke var virksomhedsbyer, og der ikke er rapporteret om nogen episoder med vold mellem jernbanselskabet og arbejderne, falder dette område inden for en kategori, der ikke er blevet behandlet i den eksisterende litteratur om arbejderhistorie. De arkæologiske undersøgelser af arbejderens historie er gennemført efter mange af de fremherskende tendenser, hvad angår tilgangen til arbejderhistorie. De mest almindelige arkæologiske undersøgelser af arbejderens liv har været rettet mod de mere voldsrelaterede aspekter af arbejderens historie i USA. Arkæologiske undersøgelser, eksempelvis undersøgelsen af stedet for Ludlow-massakren (Shackel 2009), afslører ikke noget om betydningen af de komplekse magtforhold for arbejderens daglige liv, men fremhæver de mere dramatiske voldelige episoder. Historikerne har haft fokus på, hvad der skete, når arbejderne strejkede, og de har sjældent undersøgt de levevilkår, der var baggrunden for strejker såsom Ludlow-strejken og Bread and Roses-strejken.



Figur 1: Kort over Virginia med omgivende stater.

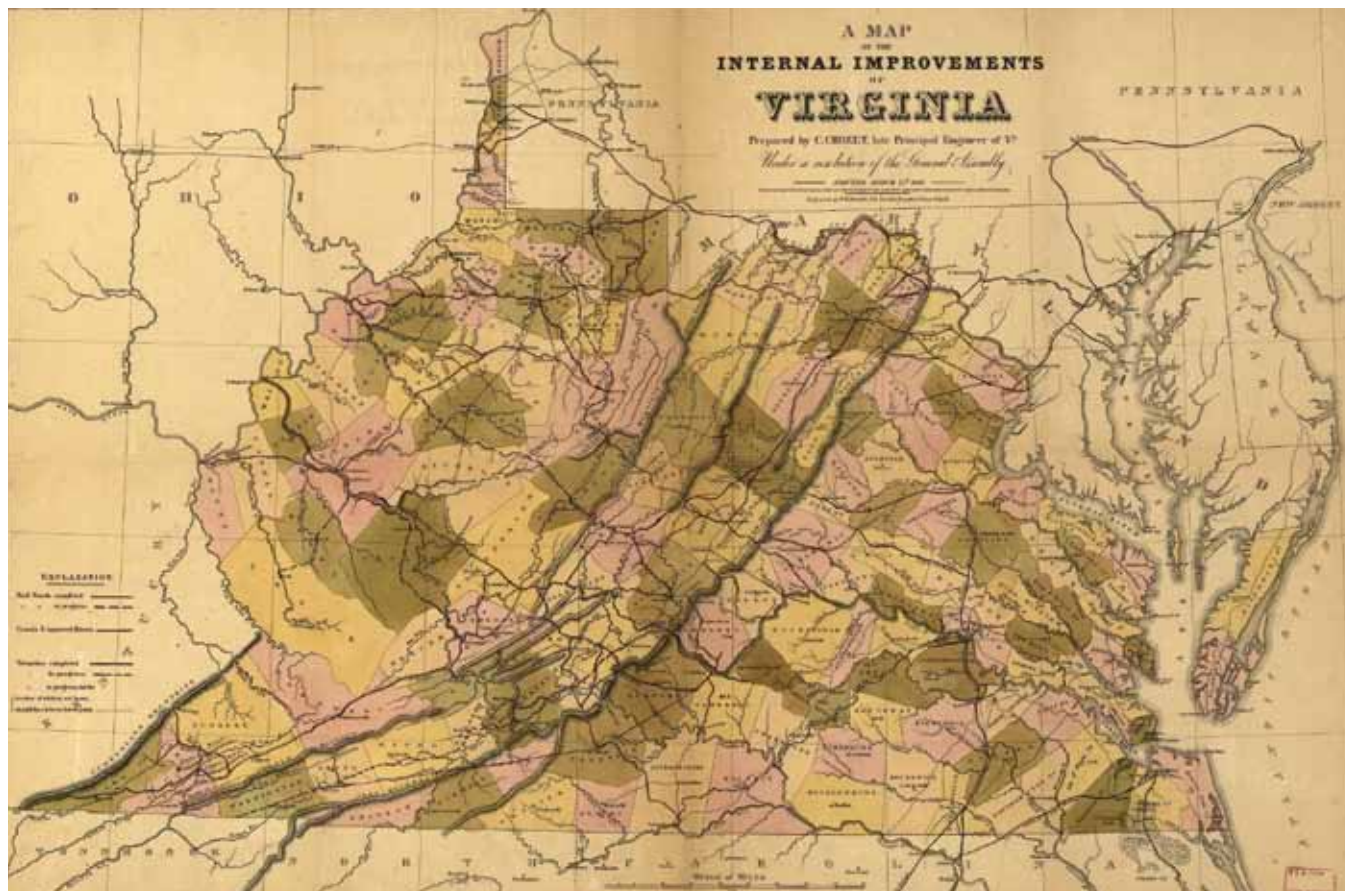
Man har således fokuseret på voldelige og dramatiske hændelser, men har mere eller mindre ignoreret arbejdernes daglige levevilkår.

Andre arkæologiske undersøgelser, der er gennemført for at belyse arbejderhistorien, har haft fokus på virksomhedsbyer (Beaudry 1989, Metheny 2007). De benytter en tilsvarende kulturel tilgang til undersøgelsen af arbejdernes daglige liv, men der fokuseres stadig i høj grad på virksomhedens indflydelse i disse byer. Denne type undersøgelser fokuserer i mange tilfælde på arbejdernes modstand mod virksomheden, der blev opfattet som en absolut magtfaktor i virksomhedsbyer. De arkæologiske undersøgelser, der tager udgangspunkt i den arbejderhistoriske litteratur, fokuserer desuden på de lejre og byer, der blev etableret i forbindelse med minedrift, skovdrift og fabrikker. Der er meget få undersøgelser, der er rettet mod jernbanearbejdernes hverdagsliv. De bosættelser, der opstod i forbindelse med etableringen af Blue Ridge-jernbanen, gør

det muligt at afvige fra de sædvanlige former for undersøgelser, og de har været af afgørende betydning for beskrivelsen af arbejdernes historie i USA. De bidrager samtidig til den generelle forståelse af den tidlige industrielle periode.

Et andet problem med arkæologiske undersøgelser af de amerikanske arbejdere ligger i selve underområdet for industriel arkæologi. Den arkæologiske litteratur om etableringen af jernbaner i det 19. århundrede lægger – som ved tidens andre industrielle byggeprojekter – vægt på tekniske forhold ved anlægsprocessen og ikke det liv, som de mennesker, der var knyttet til disse byggeprojekter, levede. I mange industrielle arkæologiske undersøgelser er arbejderens stemme derfor helt udeladt. Dette fokus går igen i mange jernbaneundersøgelser. Formålet med min undersøgelse er netop at lade denne stemme komme til udtryk ved at fokusere på det miljø, arbejderne etablerede på det tidspunkt.

Den industrialiserede arbejdskraft i det 19. århundrede og det tidlige 20. århundrede har tidligere været genstand for undersøgelser af både historikere og arkæologer, men disse



undersøgelser har alle fokuseret på resultaterne af arbejdskraften og ikke selve arbejderne. Hvis arbejderne omtales, beskriver man ikke deres daglige liv eller oplevelser, som var med til at udvikle samfundet, eller deres kultur, men kun de magtkampe, der blev udkæmpet med arbejdsgiverne. Undersøgelserne har beskrevet, hvad der skete, når arbejdere strejkede, og de voldelige begivenheder, der satte en stopper for de fleste strejker. Man har ikke undersøgt de levevilkår, der var baggrunden for strejker såsom Ludlow-strejken og Bread and Roses-strejken. Når vi undersøger arbejdernes historie, bør vi i højere grad undersøge deres daglige liv, fordi det netop definerer livet i disse miljøer. I mit projekt undersøger jeg hverdagens forskellige gøremål (Beaudry 2014) blandt denne halvpermanente befolkning for netop at fremhæve behovet for, at vi flytter vores fokus. For at opnå det vil jeg undersøge arbejdernes daglige rutiner ud fra den materielle kultur, de har efterladt, det dokumentationsmateriale, som jernbanearbejderne og de mennesker, som de havde relationer med til daglig, har skabt, og det kulturelle landskab, hvor de har efterladt en varig kulturarv.

HISTORISK BAGGRUND

Blue Ridge-jernbaneprojektet fokuserer på den jernbanegennemskæring og de jernbanetunneller, der var tegnet af Claudius Crozet i 1850'erne, samt på de mennesker, der byggede

jernbanen og tunnellerne. Under Crozets ledelse blev der etableret fire tunneller og en gennemskæring i løbet af 1850'erne, således at Blue Ridge-jernbanen kunne krydse Blue Ridge-bjergene i nærheden af Rockfish Gap ved Afton-bjerget. Med færdiggørelsen af gennemskæringen og tunnellerne kom Blue Ridge-jernbanen til at hænge sammen med den overordnede jernbane – Virginia Central-jernbanen. Efter den amerikanske borgerkrig blev Virginia Central-jernbanen lagt sammen med Covington- og Ohio-jernbanen og udgjorde derefter Chesapeake- og Ohio-jernbanen. Gennemskæringen og tunnellerne blev tegnet af Crozet og bygget af irske arbejdere og var i drift indtil midten af det 20. århundrede.

Claudius Crozet var en fransk bygningsingeniør, der havde ansvaret for ikke blot tunneller og gennemskæringer til Blue Ridge-jernbanen, men også for et stort antal kanaler, gennemføringer og broer i Commonwealth of Virginia (figur 1). Han indledte sin karriere som militærstrateg for Napoleon, inden han udvandrede til USA for at undervise i ingeniørvidenskab på det amerikanske militærakademi West Point. Crozet forlod West Point i 1823 og blev ledende ingeniør ved Virginia Board of Public Works. Det var i denne egenskab, Crozet forestod hundredvis af offentlige projekter, primært med fokus på transport. Crozet var en af grundlæggerne af Virginias militærinstitut, og han havde ansvaret for mange af institutionens bygninger. Han er i dag begravet på instituttets område.

Figur 2. Kort over forbedringer af infrastruktur i Virginia. Udarbejdet af C. Crozet, Virginias tidligere cheffingeniør, i henhold til generalforsamlingens resolution, vedtaget den 15. marts 1848. Philad[elphi]a: P. S. Duval, [1848] (Med tilladelse fra Virginia Historical Society).

NAMES.	EMPLOYMENT.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Pat. Crowley	Boop				2							2
John Cronin	Header											
Pat. Hanly	"											
Con. Kelly	"											
Mich ^l Kelly Jun ^r	"											
Ben. Sullivan Jun ^r	"											
John Sullivan	"											
Henry M ^r Conliffe Jun ^r	Flower											
W ^m Regan	Header											
Ben M ^r Conliffe	"											
John Sullivan Jun ^r	"											
W ^m Regan	Flower											
Mich ^l Kelly	Header											

Figur 3. Udsnit af lønningsliste til Blue Ridge-jernbane-projektet. Benyttet fra 1852 til 1857. Lønningslisterne giver oplysninger om, hvor mange irere der aktivt arbejdede på jernbanen, hvilken arbejdsfunktion de havde, og hvad deres daglige løn var – alt sammen vigtige oplysninger, når vi skal danne os et billede af det daglige liv i bjergene (Med tilladelse fra Library of Virginia).

Men historien om anlæggelsen af Blue Ridge-jernbanen kan ikke kun tilskrives Claudius Crozet. Den tilhører også de tusindvis af mænd, der arbejdede i næsten 10 år, inden de kunne stå foran et afsluttet arbejde. Den tilhører også disse mænds familier, som måtte udholde barske forhold og sygdom, og den tilhører rejsende og besøgende på byggepladsen, der nedfældede deres indtryk af den ingeniørmæssige bedrift og mødet med “de rigtige irere” (Boggs 1851).

Crozet søgte efter arbejdskraft i både Irland og Baltimore, fordi irerne blev anset for at være billig arbejdskraft (figur 3). I løbet af 1850’erne trak Crozets anlægsprojekt over 2000 irske mænd, kvinder og børn til området. Tunnellerne, der blev bygget under Crozets ledelse, inden dynamitten var blevet opfundet af Alfred Nobel, anses af mange for at være sand ingeniørkunst. I konstruktionen af Blue Ridge-jernbanetunnellerne benyttede Crozet en elliptisk tunnelprofil i stedet for den mere almindelige rektangulære profil. Denne konstruktion gav mulighed for en fysisk mere stabil tunnel i forhold til mange andre tunneller fra denne tid. Den længste af de fire tunneller er 1302,4 m lang. Blue Ridge-jernbanetunnellerne blev udført ved at udbore klippen og sprænge den bort med sort krudt. Arbejdet blev udført fra både den østlige og vestlige side af Afton-bjerget, hvor de to arbejds hold arbejdede sig frem mod midten. Da det østlige og vestlige arbejds hold endelig mødtes, var de to holds tunneller kun forskudt med 16 cm. For yderligere at stabilisere tunnellen forede Crozet det meste af den med mursten, som var fremstillet på stedet af lokalt ler. Disse mursten kan stadig ses i en stor del af tunnelen.

En af de væsentligste grunde til den irske udvandring, der er blevet et centralt element i irernes kollektive historie, var den store hungersnød. Hungersnøden, som kendes under mange navne – den irske hungersnød, den store hungersnød, kartoffelhungersnøden mm. – var ikke den eneste katastrofe, irerne måtte gennemleve, og Irland var heller ikke det eneste land, der var ramt af hungersnød. Men forskellige sociale, økonomiske og politiske faktorer betød, at Irland blev særlig hårdt ramt af eftervirkningerne. I årene fra 1845 til 1849 blev kartoffelhøsten ødelagt af *Phytophthora infestans*, også kaldet “kartoffelsyge”

(Kee 2006). Mens hungersnøden stod på, døde over en million irere, hovedsagelig bønder, af sult og sygdomme, forårsaget af sult. Mere end en million irere udvandrede til USA, Australien og Europa – de fleste valgte at tage over havet til Amerika (Kinealy 1997). I tiåret umiddelbart efter hungersnøden forlod yderligere tusinder Irland på grund af hungersnødens eftervirkninger (Kinealy 1997). Den store hungersnød har været hovedemnet for de fleste akademiske undersøgelser af den irske udvandring. Og det er på grund af den store hungersnød, at Crozet primært brugte irerne som arbejdskraft. Crozets projekter var ikke unikke i forhold til tidens anlægsprojekter, men de førte en stor gruppe irere til et område i det sydlige USA, de ellers aldrig ville være kommet til. De hungerplagede irere blev Amerikas billigste kilde til arbejdskraft, og de kunne findes på fabrikker, i miner, ved industrielle anlægsprojekter op langs Østkysten og så langt mod vest som i Montanas guldminer (Kenney 2000). I årene efter anlæggelsen af Blue Ridge-jernbanen deltog de irske jernbanearbejdere i andre anlægsprojekter mod vest, men i 1850’erne blev deres beskæftigelse uden for fabrikker i New England mindre udbredt (Kenney 2000).

På grund af de forfærdelige forhold og fattigdommen måtte størstedelen af irerne flygte under hungersnøden uden at medbringe særligt mange ejendele til det nye land. Kombinationen af manglende materielle effekter og den midlertidige karakter af deres arbejde betød, at de irske gennemrejsende arbejdere ikke efterlod sig mange materielle spor i det landlige amerikanske landskab. Normalt var jernbanearbejdere indkvarteret på lejrpladser i ca. et halvt år, men irerne arbejdede på disse tunneller og gennemskæringer i næsten 10 år. I løbet af disse 10 år lykkedes det dem at etablere mere permanente boliger, opbygge en mere regelmæssig religiøs praksis og styrke de traditionelle bånd mellem deres familier. Som følge af de vanskeligheder, der opstod under opførelsen af tunnellerne til Blue Ridge-jernbanen, giver de bebyggelser, der opstod i forbindelse med jernbanens konstruktion, os en sjælden mulighed for at få et indblik i dagligdagen for de irske arbejdere – både gennem materiel kultur, dokumentation og ændringer i landskabet.

Figur 5. Genstande, der blev fundet i første fase af feltarbejdet. Til venstre ses benet fra en porcelænsdukke. Til højre ses skår fra en tekop af finkeramik (Amanda B. Johnson fot.).

Figur 4. Studerende i gang med udgravning under feltarbejdet i 2012 (Amanda B. Johnson fot.).





ARKÆOLOGISKE UNDERSØGELSER

I sommeren 2012 påbegyndtes de første arkæologiske undersøgelser af en bebyggelse, opført af irske indvandrere i midten af det 19. århundrede i Crozet lidt vest for Charlottesville i Virginia. Sommerens udgravning er et led i et større forskningsprogram og en årlig feltskole, ledet af Stephen A. Brighton fra University of Maryland. Udgravningerne fandt sted i et område, der i dag tilhører Pollak Vineyards. Da jernbanen blev anlagt (1850-1860), var det pågældende område blot en mark. Bygningerne er opført af sten uden mørtel, og de menes at være de oprindelige irske konstruktioner, der blev opført for at huse de irske arbejderfamilier, som arbejdede på Blue Ridge-jernbanen.

Udgravningerne blev påbegyndt i maj 2012. Projektet er et led i en 6-ugers årlig sommerfeltskole, der afholdes af University of Maryland. I sommeren 2012 deltog syv studerende fra University of Maryland og College of William and Mary. Formålet var at lokalisere spor fra de irske immigrantfamilier fra en periode helt tilbage til 1850. Udgravningen var målrettet mod stenbygningerne på Pollak Vineyards område. Det vurderes, at bygningerne blev opført i en fart som dobbelthytter til arbejderne, og omkring år 1900 begyndte man at anvende dem som udbygninger til gården.

Bygningerne består af fire konstruktioner: en hytte/dobbelthytte, et skur, et kølehus og en lille udbygning. Udgravningerne blev udført i og omkring tre af bygningerne - hytten/dobbelthytten (bygning A), skuret (bygning B) og det lille udhus (bygning C). Bygningerne blev opført i sidste halvdel af det 19. århundrede af marksten uden mørtel, og de udvendige mure var beklædt med et lag cement. De fleste udgravninger blev foretaget i det åbne terræn for at afdække eventuelle forekomster under jordoverfladen af yderligere boliger samt i og omkring bygning A. Der blev foretaget i alt 27 udgravninger i løbet af projektet i 2012.

Inden for område 1 blev der foretaget 10 udgravninger, hvor søgninger med georadar afslørede forskellige uregelmæssigheder. Desværre var den overvejende del af disse uregelmæssigheder enten nedgravede cementbrokker eller murbrokker

fra vores tid. Selv om uregelmæssighederne var fra vores tid, afdækkede udgravningerne en række genstande fra 1850'erne såsom Rockinghamware og finkeramik.

En af de mest interessante genstande, der blev fundet i denne fase af udgravningen, var benet fra en porcelænsdukke (figur 5). Data fra folketællinger viser, at der også var kvinder og børn i området, men denne genstand er et konkret bevis på, at der i området boede hele arbejdende indvandrerfamilier. Det andet område, der var i fokus i dette feltarbejde, var området omkring dobbelthytten (figur 7). Man begyndte indvendigt midt i hytten og arbejdede sig udad mod ydermurene. Udgravningerne blev også foretaget ved hyttens "døre" og uden for hytten i håb om at finde historiske effekter. Bygningen har været benyttet til mange formål gennem 150 år, og derfor er størstedelen af det historiske stof blevet fjernet eller ødelagt. Ødelæggelserne omfatter f.eks. en stor cementblok midt i bygningen. Den antages at have fungeret som smøregrav i et mekanikerværksted. På trods af de omfattende ødelæggelser i dobbelthytten lykkedes det at afdække en del af hyttens oprindelige hårdt stampede lergulv lige inden for en af de oprindelige døre i dobbelthytten.

Der blev fundet omkring 2500 genstande i forbindelse med feltarbejdet i 2012 (figur 6). Hovedparten af disse genstande stammer dog fra moderne anlæg. Selv om der ikke er gjort et omfattende fund af genstande fra tiden omkring den irske indvandring, blev der dog fundet tilstrækkeligt mange genstande til at bekræfte, at irerne faktisk beboede området. Da bygningerne har været benyttet så intensivt i løbet af de seneste 150 år, må det forventes, at hovedparten af fundene stammer fra andre perioder af områdets historie. Ikerne boede kun i bygningerne i en periode på højst 10 år, idet der var tale om en halvpermanent bebyggelse for immigrantarbejdere, der var vant til mere midlertidige arbejdspladser. De fund, der bevidner irlernes tilstedeværelse i området, omfatter bl.a. en porcelænsdukkes ben, flaskefragmenter, et fragment fra et pibehoved af fajance, skår af Rockinghamware, påtryk (slutningen af det 19. århundrede), finkeramik og lervarer med mangan.



Selv om fundene er et vidnesbyrd om irernes tilstedeværelse i 1850'erne, er det stærkeste bevis på irernes tilstedeværelse i området resterne af stenhusene, der var opført uden brug af mørtel. Disse bygninger er opført i oprindelig irsk stil og må anses for at være usædvanlige for området omkring Blue Ridge-bjergene og Virginia generelt. Bygningernes udformning og fundet af det oprindelige hårdt stampede lergulv i dobbelthytten viser, at der er tale om oprindelige irske konstruktioner (figur 4). Irske indvandrere må have bragt deres viden om, hvordan man bygger sådanne huse, med sig til USA.

Undersøgelsen og analysen af, hvordan almindelige genstande blev anvendt i husholdningen og medvirkede til at bygge en kulturel identitet, er af afgørende betydning for forståelsen af det daglige liv i et fattigt og midlertidigt arbejdersamfund (Miller 2010). Som følge af dette samfunds socio-økonomiske karakter består de arkæologiske fund først og fremmest af genstande, der ikke kunne genbruges. Bygningernes oprindelige arkitektur, der beviseligt kan tilskrives de irske indvandrere, bidrager imidlertid til og udvider forståelsen af den kulturelle kontinuitet og de spredte forbindelser ved hjælp af en analyse af den materielle kulturarv. Undersøgelser af materiel kulturarv (f.eks.: Deetz, Miller, Metheny) omfatter huse inden for kategorien materiel kulturarv, der ofte anses for at være de største og "mest signifikante" eksempler på materiel kulturarv til brug for undersøgelser (Bailey og McFadyen 2010:563). Det er inden for denne teoretiske kontekst, at de oprindelige bygninger på Pollak Vineyard får deres betydning.

Kategori	Antal fund (%)	Kategori	Antal fund (%)
Aktiviteter	113 (5 %)	Tobak	11 (<1 %)
Arkitektur	1286 (53 %)	Husholdning	6 (<1 %)
Ben	4 (<1 %)	Uidentificeret	711 (29 %)
Køkken	290 (12 %)	I alt	2421 (100%)

Figur 6. BRRP-fordeling af fund efter fundgruppering, Pollak-udgravningen.

I sommeren 2013 indledtes anden fase i de arkæologiske undersøgelser af irske indvandrerbebyggelser fra midten af det 19. århundrede, der var opstået i forbindelse med etableringen af Blue Ridge-jernbanen, på lvey-ejendommen, der ligger ved Old Stagecoach Road på Afton-bjerget. Udgravningen påbegyndtes i maj og var et led i en 6-ugers årlig sommerfeltskole, der blev afholdt af University of Maryland med deltagelse af fire studerende. Formålet med sommerens arbejde var at undersøge en klynge af otte stenkonstruktioner på lvey-ejendommen og finde frem til, om de var opført og benyttet af de irske arbejdere. Stenkonstruktionerne var opført op ad den skrænt, der hælder ned mod det historiske skinneunderlag. Disse fundamenter er placeret omkring 50 m fra et af de største byggeprojekter, Blue Ridge-tunnelen, og er opført af sten uden mørtel på samme måde som bygningerne på Pollak-ejendommen.

Udgravningerne blev gennemført på to af de seks fundamenter. Der blev foretaget i alt 11 udgravninger under feltarbejdet i 2013. Udgravningerne var koncentreret om de to mest fremtrædende stenfundamenter for at finde frem til, om der på disse fundamenter engang var opført hytter, og (hvis det var tilfældet) hvordan de var fæstnet til bjergsiden. Udgravningerne gav ikke et endeligt svar på disse spørgsmål, hvilket først og fremmest skyldes bjergsiden meget kraftige hældning (ca. 45 grader) og følgerne af anlægsarbejdet i forbindelse med den første Blue Ridge Parkway og senere Interstate 64. Denne sommers udgravninger bragte kun ganske få fund frem i lyset, men de genstande, der blev fundet, kunne dateres tilbage til midten af det 19. århundrede.

Denne sommers udgravninger bidrog imidlertid med nye oplysninger om disse konstruktioner. Takket være udgravninger og interviews kunne vi fastslå, at de ikke var opført til landbrugsformål. Bygning A ser ud til at have fungeret som en opsamlingsplatform for genstande (primært klippestykker), der faldt ned fra bjerget. Da det er placeret umiddelbart oven for bygning B, hvor fundene blev gjort, har man sandsynligvis opført det netop for at beskytte fundament B. De irske arbejdere havde gjort deres erfaringer med den potentielle

Figur 7. Venstre: Irsk liv: En irsk hytte af Robert French (1865-1914).
The Lawrence Photograph Collection. Foto gengivet med tilladelse
fra National Library of Ireland. Nederst: Bygning A/Dobbelthytte i
Pollak Vineyards (Amanda B. Johnson fot. 2012).



Figur 9. Foto af irsk familie, der bor i en primitiv, midlertidig hytte. Foto af Francis Guy (1880-1890).

Figur 8. Studerende, der udgraver Ivey-bebyggelsen under feltarbejdet i 2013 (Amanda B. Johnson fot.).





fare ved nedfaldne klippestykker fra deres arbejde med jernbanen. På samme måde som bygningerne fra de foregående udgravninger kan stenfundamenterne i lvey-udgravningen anses for at være opført i oprindelig irsk byggestil. I forbindelse med de landdrydninger, der blev gennemført samtidig med den store hungersnød i Irland, blev tusindvis af irere bortvist fra deres hjem af godsejere og tvunget til at søge husly andre steder (Kee 2003). Ikerne var tvunget til at opføre midlertidige hytter af de forhåndenværende materialer. Billeder fra det irske nationalbiblioteks katalog (figur 9) viser irske familier, som bor i hytter, opført på et stenfundament, der etablerer en jævn overflade på et skråt underlag, hvilket netop var hovedformålet med disse fundamenter (Guy 1888). Selv om der ikke forefindes materiel kulturarv fra dette sted, viser udgravningerne, at irerne igen gjorde brug af deres viden om traditionel irsk byggetradition for at tilpasse landskabet til deres behov.

Ud over data fra feltarbejdet i 2012 og 2013 giver tidligere arkæologiske undersøgelser i området os stof til en bedre forståelse af irernes generelle situation. Dataene fra 2012 og 2013 vedrører de irske arbejdere på den østlige side af Blue Ridge-jernbanetunnellen, mens data indsamlet i forbindelse med CRM's arkæologiske undersøgelser tegner et billede af de irske arbejders forhold på den vestlige side af tunnelen. Ved at sammenholde de arkæologiske fund fra disse steder med den omfattende dokumentation, der findes om dette område, kan vi få et mere detaljeret billede af irernes levevilkår, hvor de to grupper af irske arbejdere, der var beskæftiget med tunnelkonstruktionen – irere fra Cork og Fardowners – indtager en synlig plads i det historiske landskab.

I 2010 blev der gennemført en arkæologisk fase I-undersøgelse af Blue Ridge Tunnel Greenway-projektet af Rivanna Archaeological Services, LLC. Under det 10 dage lange projekt (fra 1. september til 10. september 2010) undersøgte Rivanna Archaeological Services under ledelse af Benjamin Ford en fodgænger- og cykelrute på 3,5 km, der gennemløber Rockfish Gap (Ford 2010). Projektet omfattede både Nelson County og August County. Det primære mål med undersøgelsen var at identificere områder af arkæologisk interesse inden for det

planlagte Greenway-projekt. Undersøgelserarbejdet omfattede 100 gravsteder og var målrettet mod stiens startpunkt i øst, stiens startpunkt i vest og stien mod vest. Der blev fundet genstande fra midten af det 19. århundrede på ét identificerbart sted (44AU0829) nordvest for Blue Ridge-jernbanetunnellens vestlige portal (Ford 2010). Der blev også identificeret adskillige beboelsesområder fra det 19. århundrede på den østlige del af stien i forbindelse med de indledende undersøgelser (Ford 2010). Disse områder er delvist permanente områder, der er bygget ind i bakkesiderne i nærheden af tunnelens vestlige portal. Nærmere undersøgelser af disse halvpermanente beboelsesområder afslører, at de sandsynligvis blev benyttet af irske arbejdere som indkvartering, når de arbejdede på tunnelen.

LANDSKAB OG UDVANDRING

Resterne af Blue Ridge-jernbanen ses tydeligt i området omkring byen Crozet i Virginias nuværende landskab. Selve jernbanen er et velkendt og værdsat element i lokalhistorien. Den gamle jernbanestation i Crozet er også i dag en vigtig del af lokalsamfundet. Historien om de arbejdere, der gennem næsten et helt årti knoklede med at bygge tunneller og gennemskæringer, var gået næsten helt i glemmebogen, indtil de arkæologiske udgravninger blev udført for nylig. Ved at flytte fokus væk fra de fysiske terrænarbejder og tunneller og over til den tid og den arbejdskraft, der indgik i etableringen af disse konstruktioner, har Blue Ridge-jernbaneprojektet givet disse arbejdere en plads i lokalhistorien.

Jernbanens fysiske elementer er dog stadigvæk uløseligt knyttet til fortællingen om jernbanen. Selve Blue Ridge-tunnelen står som et eksempel på arbejdernes bedrift, hvor borehullerne stadig er synlige i klippen. Når man ser på omfanget og størrelsen af bygningsværkerne, sættes arbejdernes indsats i et perspektiv, som vi også i dag kan forstå og påskønne. Disse strukturer udgør stadig et omdrejningspunkt i landskabet.

Den materielle kulturarv, der er indsamlet i forbindelse med disse arkæologiske undersøgelser, giver os indsigt i skabel-

sen og udviklingen af en irsk kultur i det område, der omgiver Blue Ridge-jernbanen, hvor den irske kultur indgår i det landskab, som jernbanen gennemløber – set i både et historisk og nutidigt lys. Ved at flytte fokus til arbejderne og fokusere på deres liv – både deres arbejdsliv og tilværelse som sådan – kan vi opnå en bedre forståelse af de forhold, de måtte leve under, og den måde, de påvirkede det kulturelle landskab på.

Ud over at give os en mere nuanceret indsigt i dagligdagen for de irske arbejdere, der arbejdede og levede langs jernbanen, giver Blue Ridge-jernbaneprojektet os mulighed for at uddybe undersøgelsen af den irske udvandring til USA. Indtil videre har kun de historiske universitetsfakulteter beskæftiget sig med de amerikanske irere. I størstedelen af den eksisterende arkæologiske litteratur om irsk arbejdskraft fokuseres der på bykulturerne i nordøst. De få undersøgelser, der afviger fra denne tendens, falder ind under en af to kategorier: historiske undersøgelser af irsk immigration uden for den nordøstlige del af landet eller arkæologiske undersøgelser af virksomhedsbyer fra slutningen af det 19. århundrede med en betydelig befolkning af irske arbejdere.

I de få historiske værker om irske immigrationsmønstre, hvor materialet er baseret på områder uden for det nordøstlige USA, er fokus stadigvæk rettet mod irsk kultur i byområder eller bylignende miljøer. De historiske analyser af irere i eksempelvis det sydlige USA vedrører strømmen af irske indvandrere til byerne, herunder Charleston og New Orleans, mens landbefolkningen bliver overset (Gleeson 2001). Visse udvandringshistorikere er gået så vidt som til at hævde, at irerne ikke var velegnede til det amerikanske liv på landet, og at det derfor er et overflødig undersøgelsesområde (McCaffrey 1997). Når vi kategoriserer irske indvandrere på den måde, begrænser vi den overordnede forståelse af de forskelligartede levevilkår i USA, og vi går glip af historien om de mange irere, der levede på landet.

Disse irere blev ikke adskilt fra de øvrige irske indvandrere. De opretholdt forbindelsen gennem familiebånd, religion og økonomisk hjælp. Avisannoncer som f.eks. annoncer, indryk i Boston Pilot, viser, hvordan amerikanske irere forsøgte

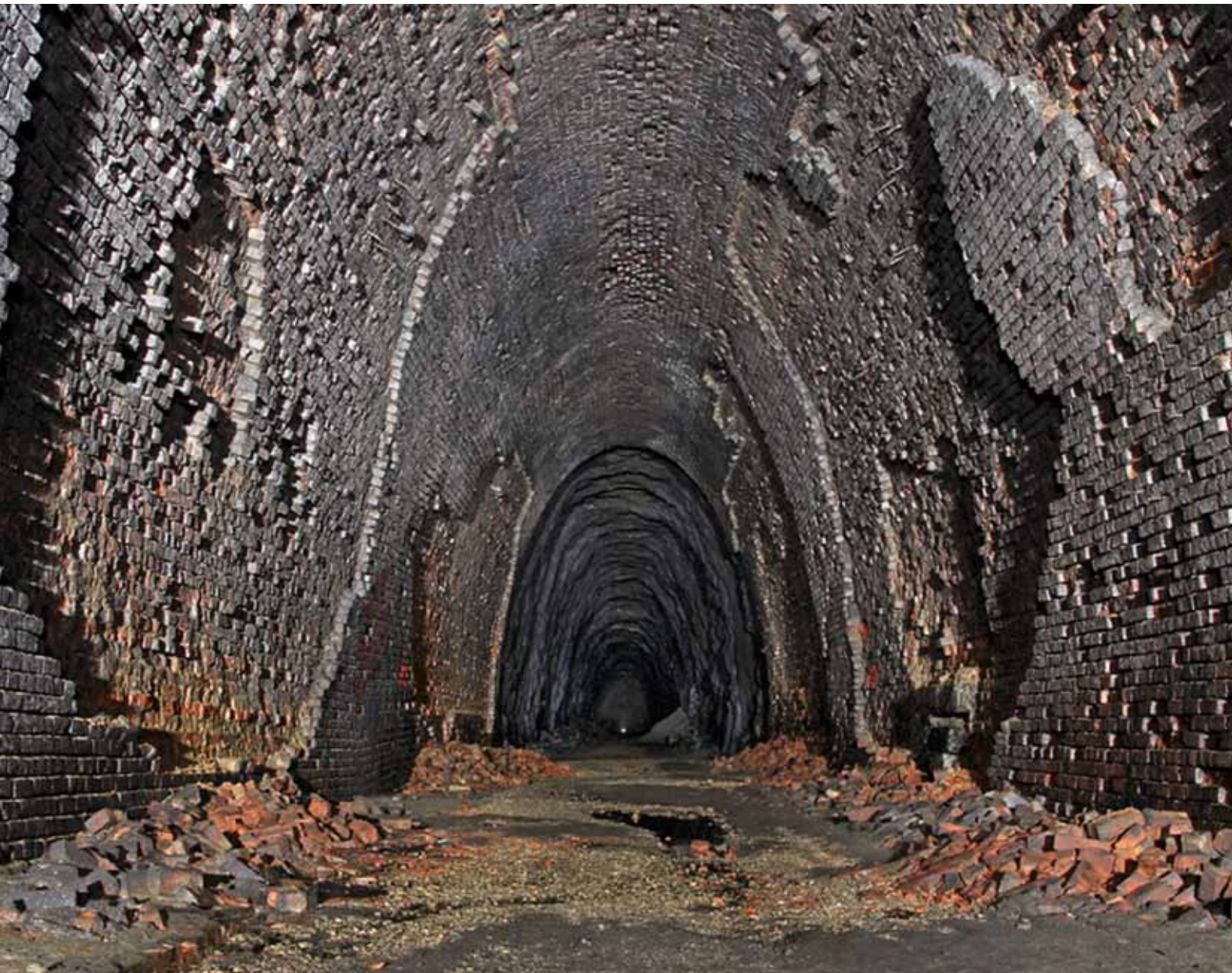
at blive genforenet med familiemedlemmer, der var blevet spredt ud over mange forskellige irske samfund i USA, og de viser de stærke bånd, der var mellem de forskellige spredte samfund. Rejsebeskrivelserne viser et andet aspekt af dette forhold: amerikanernes modvilje mod de irske indvandrere, som illustreres af det karikerede billede af ireren. Oplysninger fra lønningslister og folketællinger giver os viden om navne på irske arbejdere, der muligvis har sendt penge hjem til Irland, mens de arbejdede ved Afton-bjerget. Den lokale avis kunne berette, at irske "daglejere" havde været i stand til at sende 14.000 dollars tilbage til Irland indtil august 1854 – et imponerende beløb i betragtning af, at gennemsnitslønnen for de irske arbejdere kun var lige omkring 1,00 dollar om dagen (Staunton Spectator, 1. august 1854).

Historiske dokumenter beviser uomtvisteligt, at de irske arbejdere, der arbejdede på Blue Ridge-jernbanen, i høj grad var en del af den irske udvandring, og at de derfor er af stor betydning for både undersøgelsen af arbejderhistorien og for undersøgelsen af udvandringen.

KONKLUSION

Undersøgelsen af Blue Ridge-jernbanen er ikke blot historien om anlæggelsen af fire tunneller og en gennemskæring. Det er også en oplagt anledning til at undersøge levevilkårene for en gruppe arbejdere med midlertidigt arbejde og kun halvpermanente boliger. Ved at undersøge hverdagslivet både ved hjælp af arkæologisk og historisk materiale kan vi afdække, hvordan en landbefolkning af irske indvandrere oplevede forholdet til hjemlandet, værtslandet og andre udvandringsgrupper, ved at analysere de materialer, de efterlod. Bebyggelserne i forbindelse med Blue Ridge-jernbaneprojektet giver os mulighed for at undersøge de irske indvandreres forhold i et miljø, der lignede det, de havde forladt. Bebyggelserne giver os også mulighed for at få en bedre forståelse af, hvordan betingelser som f.eks. hungersnød, uddrivelse og forflytning påvirkede den kulturelle praksis blandt den irske landbefolkning. Ved at kombinere disse to evidenslinjer kan vi få en bedre

Figur 10. Den østlige ende af Blue Ridge-jernbanetunnelen, som den ser ud i dag (Foto gengivet med tilladelse fra Christopher Muller).



forståelse af den kulturelle kontinuitet og denne befolkningsgruppes sammenhængsmuligheder. Arbejdet på Blue Ridge-jernbanen giver os en enestående og vigtig mulighed for at undersøge de irske udvandrere uden for den industrialiserede nordøstlige del af USA. Arbejdet tegner også et billede af de mange mænd, kvinder og børn, der levede, arbejdede og døde langs denne jernbanestrækning, og som indtil nu har været forbigået i tavshed.

Bibliografi

Anderson, Adrienne B., 1980 Ancillary Construction on Promontory Summit, Utah: Those Domestic Structures Built by Railroad Workers. *Forgotten Places and Things: Archaeological Perspectives on American History*, edited by Albert E. Ward, 224-237. Albuquerque, New Mexico: Center for Anthropological Studies.

Arensberg, Conrad Maynadier and Solon T. Kimball, 1940 *Family and Community in Ireland*. Cambridge, MA: Harvard University Press.

1988 *The Irish Country: An Anthropology Study*. Garden City, New York: Natural Historic Press.

Ayres, James E., 1980 Historic Logging Cabins in the Uinta Mountains, Utah. *Forgotten Places and Things: Archaeological Perspectives on American History*, edited by Albert E. Ward, 251-255. Albuquerque, New Mexico: Center for Anthropological Studies.

Bailey, Douglas and Lesley McFadyen, 2010 Built Objects. In *The Oxford Handbook of Material Culture Studies*, edited by Dan Hicks and Mary C. Beaudry, pp.563-587. Oxford: Oxford University Press.

Baker, Cindy, Meta Bunse, Mary Manieri, Thad Van Bueren, and Mark Walker. 2007 *Work Camps: Historic Context and Archaeological Research Design*. June 2007 Draft. Caltrans, Sacramento: Anmarie Medin.

Baker, Steven G., 1980 The Railroad and the American Victorian Cultural Horizon: An Archaeological Perspective from Colorado. *Forgotten Places and Things: Archaeological Perspectives on American History*, edited by Albert E. Ward, 239-249. Albuquerque, New Mexico: Center for Anthropological Studies.

Barfield, Lori, 1990 Parameters Which Affect Settlement Patterns in Southwest Virginia: Examples of a 19th-century Black Community and a 20th-century Mining Community. In *Upland Archaeology in the East: Symposium IV*, edited by Michael B. Barber and Eugene B. Barfield, pp. 315-329. Cultural Resource Management Report No. 92-1. United States Forest Service Southern Region, Atlanta.

Barrett, James R., 2012 *The Irish Way: Becoming American in the Multiethnic City*. New York: Penguin Press HC.

Beaudry, Mary C., 1988 Words for things: linguistic analysis of probate inventories. In *Documentary archaeology in the New World*, edited by Mary C. Beaudry, 43-67. Cambridge: Cambridge University Press.

1989 The Lowell Boott Mills Complex and its Housing: Material Expressions of Corporate Ideology. *Historical Archaeology* 23(1):19-32.

Beaudry, Mary C., Lauren J. Cook, and Stephen A. Mrozowski, 1991 Artifacts and Active Voices: Material Culture as Social Discourse. In *The Archaeology of Inequality*, edited by Randall H. McGuire and Robert Paynter, pp.150-191. Oxford: Blackwell Publishers.

Beaudry, Mary and Mrozowski, Stephen A., 2001 Cultural Space and Worker Identity in the Company City: Nineteenth-Century Lowell, Massachusetts. In *The Archaeology of Urban Landscapes: Explorations in Slumland*. Alan Wayne and Tim Murray, eds. Pp. 118-131. Cambridge: Cambridge University Press.

Bienlenberg, Andy, 2000 *The Irish Diaspora*. New York: Longman.

Bimba, Anthony, 1932 *The Molly Maguires*. New York: International Publishers.

Blessing, Patrick J., 1985 Irish emigration to the United States, 1800-1920: an overview. In *The Irish in America: Emigration, Assimilation and Impact*, edited by P.J. Drudy, pp. 11-38. New York: New York University Press.

Boyle, Mark, 2001 Towards a (Re)theorization of the Historical Geography of Nationalism in Diasporas: The Irish Diaspora as an Exemplar. *International Journal of Population Geography* 7: 429-446.

Bradwin, Edmund W., 1928 *The Bunkhouse Man: A Study of Work and Pay in the Camps of Canada, 1903-1914*. Columbia University Press, New York.

Brashler, Janet, 1991 When Daddy was a Shanty Boy: The Role of Gender in the Organization of the Logging Industry in Highland West Virginia. *Historical Archaeology* 25(4):54-68.

Brighton, Stephen, 2009 *Historical Archaeology of the Irish Diaspora: A Transnational Approach*. Knoxville, TN: The University of Tennessee Press.

Brown III, Marly R., 1988 The behavioral context of probate inventories: an example for Plymouth Colony. In *Documentary archaeology in the New World*, edited by Mary C. Beaudry, 79-82. Cambridge: Cambridge University Press.

Brown, Thomas N., 1966 *Irish-American Nationalism, 1870-1890*. Westport, CT: Greenwood Press, Publishers.

Brubaker, Rogers, 2005 The 'diaspora' diaspora. *Ethnic and Racial Studies* 28(1):1-19.

Buchli, Victor, 2002 Architecture and the Domestic Sphere. In *The Material Culture Reader*, edited by Victor Buchli, pp. 207-213. New York: Berg.

Buckles, William G, 1980 Models for Railroad Construction related Sites in the West. *Forgotten Places and Things: Archaeological Perspectives on American History*, edited by Albert E. Ward, 212-223. Albuquerque, New Mexico: Center for Anthropological Studies.

Butler, Kim D., 2001 Defining Diaspora, Refining a Discourse. *Diaspora* 10 (2): 189-219.

Campbell, Malcom, 2008 *Ireland's New Worlds: Immigrants, Politics, and Society in the United States and Australia, 1815-1922*. Madison, WI: The University of Wisconsin Press.

Carrier, James G., 2003 Mind, Gaze and Engagement: Understanding the Environment. *Journal of Material Culture* vol. 8(1): 5-23.

Chicone, Sarah J., 2009 From Shacks to Shanties: Working-Class Poverty and the 1913-1914 Southern Colorado Coalfield Strike. In *The Archaeology of Class War: The Colorado Coalfield Strike of 1913-1914*, edited by Karin Larkin and Randall H. McGuire, pp. 161-185. Boulder, CO: University Press of Colorado.

Clark, Dennis, 1982 *The Irish Relations: Trails of an Immigrant Tradition*. East Brunswick, NJ: Associated University Presses, Inc.

1985 The Irish in the American economy. In *The Irish in America: Emigration, Assimilation and Impact*, edited by P.J. Drudy pp.231-252. New York: New York University Press.

- 1991 *Erin's Heirs: Irish Bonds of Community*. Lexington: The University Press of Kentucky.
- Clifford, James, 1992 *Traveling Cultures*. In *Cultural Studies*, edited by Lawrence Grossberg, Cary Nelson, and Paula Treichler, pp. 96-116. New York: Routledge.
- Cochran, Matthew D. and Mary C. Beaudry, 2006 *Material culture studies and historical archaeology*. In *The Cambridge Companion to Historical Archaeology*, edited by Dan Hicks and Mary C. Beaudry, pp. 191-204. Cambridge: Cambridge University Press.
- Cohen, Robin, 1997 *Global Diasporas: An Introduction*. Seattle, WA: University of Washington Press.
- Cosgrove, Denis, 2006 *Modernity, Community and the Landscape Idea*. *Journal of Material Culture* 11(1/2): 49-66.
- Darby, Paul, 2009 *Crossing the Bowl of Tears: the Irish Journey to America*. In *Gaelic Games, Nationalism, and the Irish Diaspora in the United States*. Paul Darby. Dublin: University College Dublin Press, pp. 16-29. Dublin, Ireland: University College Dublin Press.
- Davies, Peter, 2005 *Space and Structure at an Australian Timber Camp*. *Historical Archaeology*, vol. 39(4): 59-72.
- Deetz, James, 1977 *In Small Things Forgotten: An Archaeology of Early American Life*. New York: Anchor Books.
- Dezell, Maureen, 2000 *Irish America: Coming into Clover*. New York: Anchor Books.
- Douglass, Robert G., 2000 *The Chinese Bunkhouse in Miller Gulch: Preliminary Results from the Excavation of an Overseas Chinese Site at a Sonoma Coast Sawmill*. *Proceedings of the Society for California Archaeology*, 13:126-135.
- Douglass, William A., 1998 *The Mining Camp as Community*. In *Social Approaches to an Industrial Past: The Archaeology and Anthropology of Mining*, edited by A. Bernard Knapp, Vincent C. Pigott, and Eugenia W. Herbert pp. 97-108. New York: Routledge.
- Doyle, David Noel, 2006 *The Irish in North America, 1776-1845*. In *Making the Irish American: History and Heritage of the Irish in the United States*, edited by J.J. Lee and Marion R. Casey, pp. 171-212. New York: New York University Press.
- 2006 *The Remaking of Irish-America, 1845-1880*. In *Making the Irish American: History and Heritage of the Irish in the United States*, edited by J.J. Lee and Marion R. Casey, pp. 213-252. New York: New York University Press.
- Dunne, Robert, 2002 *Antebellum Irish Immigration and Emerging Ideologies of "America": A Protestant Backlash*. Lewiston, NY: The Edwin Mellen Press.
- Emmons, David M., 1989 *The Butte Irish: Class and ethnicity in an American mining town, 1875-1925*. Chicago: University of Illinois Press.
- 2007 *An aristocracy of labor: The Irish miners of Butte, 1880-1914*. *Labor History* 28(3).
- Fallows, Marjorie R., 1979 *Irish Americans: Identity and Assimilation*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall, Inc.
- Fanning, Charles, 2000 *New Perspectives on the Irish Diaspora*. Carbonale, Illinois: Southern Illinois University Press.
- Fenenga, Franklin, 1967 *Post-1800 Mining Camps*. *Historical Archaeology* 1:80-82.
- Franzen, John G., 1992 *Northern Michigan Logging Camps: Material Culture and Worker Adaptation on the Industrial Frontier*. *Historical Archaeology*, vol. 26(2): 74-98.
- Gallman, J. Matthew, 2000 *Receiving Erin's Children: Philadelphia, Liverpool, and the Irish famine Migration, 1845-1855*. Chapel Hill, NC: The University of North Carolina Press.
- Gillespie, William B. and Farrell, Mary M., 2002 *Work Camp Settlement Patterns: Landscape-Scale Comparisons of Two Mining Camps in Southeastern Arizona*. *Historical Archaeology* 36(3):59-68.
- Gleeson, David T., 2001 *The Irish in the South, 1815-1877*. Chapel Hill, NC: University of North Carolina Press.
- Goddard, Richard A., 2002 "Nothing But Tar Paper Shacks." *Historical Archaeology* 36(3):85-93.
- Gradwohl, David M. and Nancy M Osborn, 1984 *Exploring Buried Buxton: Archaeology of an Abandoned Iowa Coal Mining Town with a Large Black Population*. Ames, Iowa: The Iowa State University Press.
- Gray, Amie, 2009 *Material Culture of the Marginalized*. In *The Archaeology of Class War: The Colorado Coalfield Strike of 1913-1914*, edited by Karin Larkin and Randall H. McGuire, pp. 219-249. Boulder, CO: University Press of Colorado.
- Gritzner, Janet H. and Charles F. Gritzner, 1980 *Cultural Geography and Historical Archaeology: A Call for Cooperation Along a Rich Interdisciplinary Interface*. *Forgotten Places and Things: Archaeological Perspectives on American History*, edited by Albert E. Ward, pp. 33-36. Albuquerque, New Mexico: Center for Anthropological Studies.
- Hardesty, Donald L., 1994 *Class, Gender Strategies, and Material Culture in the Mining West*. In *Those of Little Note: Gender, Race and Class in Historical Archaeology*, Elizabeth. M. Scott, editor, pp. 129-145. Tucson: University of Arizona Press.
- 1998 *Power and the industrial mining community in the American West*. In *Social Approaches to an Industrial Past: The Archaeology and Anthropology of Mining*, edited by A. Bernard Knapp, Vincent C. Pigott, and Eugenia W. Herbert, pp. 81-96. New York: Routledge.
- 2002 *Interpreting Variability and Change in Western Work Camps*. *Historical Archaeology* 36(3):94-98.
- Holdsworth, Deryck W., 1995 "I'm a Lumberjack and I'm OK": *The Built Environment and Varied Masculinities in the Industrial Age*. *Perspectives in Vernacular Architecture* 5:11-25.
- Hicks, Dan, 2010 *The Material-Culture Turn: Event and Effect*. In *The Oxford Handbook of Material Culture Studies*, edited by Dan Hicks and Mary C. Beaudry, pp.25-98. Oxford: Oxford University Press.
- Hicks, David and Audrey Horning, 2006 *Historical archaeology and buildings*. In *The Cambridge Companion to Historical Archaeology*, edited by Dan Hicks and Mary C. Beaudry, pp. 273-292. Cambridge: Cambridge University Press.
- Horvath, Jr., Steven M., 1980 *Ethnic Groups as Subjects of Archaeological Inquiry*. In *Forgotten Places and Things: Archaeological Perspectives on American History*, edited by Albert E. Ward, 23-25. Albuquerque, New Mexico: Center for Anthropological Studies.
- Ignatiev, Noel, 1995 *How the Irish Became White*. New York: Routledge.
- Kee, Robert, 2003 *Ireland: A History*. London: Abacus Publishing.
- Kenny, Kevin, 2000 *The American Irish: A History*. New York: Longman Press.
- 2003a *Labor and Labor Organizations*. In *Making the Irish American: History and Heritage of the Irish in the United States*, edited by J.J. Lee and Marion R. Casey, pp.354-363 . New York: New York University Press.
- 2003b *Race, Violence, and Anti-Irish Sentiment in the Nineteenth Century*. In *Making the Irish American: History and Heritage of the Irish in the United States*, edited by J.J. Lee and Marion R. Casey, pp. 364-378. New York: New York University Press.

- 2010 Diaspora and Comparison: The Global Irish as a Case Study. *The Journal of American History* 90 (1): 134-162.
- Killick, Dvaid, 1998 On the value of mixed methods in studying mining communities. In *Social Approaches to an Industrial Past: The Archaeology and Anthropology of Mining*, edited by A. Bernard Knapp, Vincent C. Pigott, and Eugenia W. Herbert, pp. 279-290. New York: Routledge.
- Knapp, A. Bernard, Vincent C. Pigott, and Eugenia W. Herbert. 1998 *Social Approaches to an Industrial Past: the Archaeology and Anthropology of Mining*. London: Routledge.
- Knobel, Dale T., 2003c "Celtic Exodus": The Famine Irish, Ethnic Stereotypes, and the Cultivation of American Racial Nationalism. In *Fleeing the Famine: North American Refugees, 1845-1851*. Edited by Margaret M. Mulrooney, pp. 79-95. Westpoint, CT: Praeger Publishers.
- 2003d American-Irish Identity. In *Making the Irish American: History and Heritage of the Irish in the United States*, edited by J.J. Lee and Marion R. Casey, pp.289-301. New York: New York University Press.
- Levine, Frances, Terry Knight, and Richard Wojcik, 1980 The Use of Public Records and Ethnography in Historical Cultural Resources Management: A Case Study from Northwestern New Mexico. *Forgotten Places and Things: Archaeological Perspectives on American History*, edited by Albert E. Ward, pp. 84-96.. Albuquerque, New Mexico: Center for Anthropological Studies.
- Light, Dale B., 1985 The role of Irish-American Organizations in assimilation and community formation. In *The Irish in America: Emigration, Assimilation and Impact*, edited by P.J. Drudy, pp. 113-142. New York: New York University Press.
- Light, Walter, 1983 *Working for the Railroad: The Organization of Work in the Nineteenth Century*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Lingenfelter, Richard E., 1974 *The Hardrock Miners: A History of the Mining Labor Movement in the American West, 1863-1893*. Berkeley: University of California Press.
- Little, Barbara J., 1992a Text-Aided Archaeology. In *Text-Aided Archaeology*, edited by Barbara J. Little, pp. 1-6. Boca Raton, FL: CRC Press.
- 1992b Text, Images, Material Culture. In *Text-Aided Archaeology*, edited by Barbara J. Little, pp. 217-221. Boca Raton, FL: CRC Press.
- Lounsbury, Carl R., 2010 *Architecture and Cultural History*. In *The Oxford Handbook of Material Culture Studies*, edited by Dan Hicks and Mary C. Beaudry, pp. 484-501. Oxford: Oxford University Press.
- McCaffrey, Lawrence John, 1976 *The Irish Diaspora in America*. Bloomington: Indiana University Press.
- 1985 *Irish America*. *The Wilson Quarterly* 9 (2): 78-93.
- 1997 *The Irish Catholic Diaspora in America*. Washington, D.C.: Catholic University of America Press.
- 2000 *Diaspora Comparisons and Irish-American Uniqueness*. In *New Perspectives on the Irish Diaspora*, edited by Charles Fanning, pp. 15-27. Carbondale, IL: Southern Illinois University Press.
- McGuire, Randall H. and Reckner, Paul, 2002 *The Unromantic West: Labor, Capital, and Struggle*. *Historical Archaeology* 36(3):44-58.
- Mageean, Deirdre M., 1985 Nineteenth-Century Irish emigration: a case study using passenger lists. In *The Irish in America: Emigration, Assimilation and Impact*, edited by P.J. Drudy pp.39-62. New York: New York University Press.
- Maniery, Mary L., 2002 Health, Sanitation, and Diet in a Twentieth-Century Dam Construction Camp. *Historical Archaeology* 36(3):69-84.
- Massey, Doreen, 2006 *Landscape as a Provocation: Reflections on Moving Mountains*. *Journal of Material Culture* vol. 11(1/2): 33-48.
- 2005 *Materiality*. In *Materiality*, edited by Daniel Miller, pp. 1-50. Durham, NC: Duke University Press.
- Meagher, Timothy J., 2001 *Inventing Irish America: generation, class, and ethnic identity in a New England city, 1880-1928*. Norte Dame, Ind.: University of Notre Dame Press.
- Metheny, Karen Bescherer. 2007 *From the miners' doublehouse: archaeology and landscape in a Pennsylvania Coal Company Town*. Knoxville: The University of Tennessee Press.
- Miller, Daniel, 2009 *Stuff*. Malden, MA: Polity.
- Miller, Kerby A., 1985 Assimilation and alienation: Irish emigrants' responses to industrial America, 1871-1921. In *The Irish in America: Emigration, Assimilation and Impact*, edited by P.J. Drudy, pp. 87-112. New York: New York University Press.
- 1988 *Emigrants and Exiles: Ireland and the Irish Exodus to North America*. Oxfrd: Oxford University Press.
- 2000 "Scotch-Irish" Myths and "Irish" Irish Identities in Eighteenth-and Nineteenth-Century America. In *New Perspectives on the Irish Diaspora*, edited by Charles Fanning, pp. 75-92. Carbondale, IL: Southern Illinois University Press.
- 2003 *In the Famine's Shadow: An Irish Immigrant from West Kerry to South Dakota, 1881-1979*. In *Fleeing the Famine: North American Refugees, 1845-1851*. Edited by Margaret M. Mulrooney, pp. 113-132. Westpoint, CT: Praeger Publishers.
- Mitchell, Brian C., 1988 *The Paddy Camps: The Irish of Lowell, 1821-61*. University of Illinois Press, Urbana.
- Moore, Summer, 2009 *Working Parents and the Material Culture of Victorianism: Children's Toys at the Ludlow Tent Colony*. In *The Archaeology of Class War: The Colorado Coalfield Strike of 1913-1914*, edited by Karin Larkin and Randall H. McGuire, pp. 285-309. Boulder, CO: University Press of Colorado.
- Mulligan, Jr., William H., 2010 *The Anatomy of Failure: Nineteenth-Century Irish Copper Mining in the Atlantic and Global Economy*. In *The Irish in the Atlantic World*, edited by David T. Gleeson, pp.38-52. Columbia, SC: University of South Carolina Press.
- Mulrooney, Margaret M., 2003 *The Ties that Bind: The Family Networks of Famine Refugees at the du Point Powder Mill, 1802-1902*. In *Fleeing the Famine: North American Refugees, 1845-1851*. Edited by Margaret M. Mulrooney, pp. 21-41. Westpoint, CT: Praeger Publishers.
- Murphy, Angela F., 2010a *American Slavery, Irish Freedom: Abolition, Immigrant Citizenship, and the Transatlantic Movement for Irish Repeal*. Baton Rouge: Louisiana State University Press.
- 2010b *Slavery, Irish Nationalism, and Irish American Identity in the South, 1840-1845*. In *The Irish in the Atlantic World*, edited by David T. Gleeson, pp. 129-153. Columbia, SC: University of South Carolina Press.
- O'Grady, Joseph P., 1973 *How the Irish became Americans*. New York: Twayne Publishers, Inc.
- O'Neil, Timothy M., 2003 *Miners in Migration: The Case of Nineteenth-Century Irish and Irish-American Copper Miners*. In *New Directions in Irish-American History*, edited by Kevin Kenny, pp. 61-77. Madison, WI: The University of Wisconsin Press.
- O'Sullivan, Patrick, 2003 *Developing Irish Diaspora Studies: A Personal View*. *New Hibernia Review/ Iris Eireannach Nua* 7 (1): 130-148.
- Painter, Nell Irvin, 2011 *The History of White People*. New York: W.W. Norton & Company.

- Pappas, Efstathios I., 2004 Fictive Kin in the Mountains: The paternalistic Metaphor and Households in a California Logging Camp. In *Household Cores and Household Choices: Theorizing the Domestic Space in Historical Archaeology*, edited by Kerri S. Barile and Jamie C. Brandon, pp. 159-176. Tuscaloosa, AL: The University of Alabama Press.
- Pfaffenberger, Bryan, 1998 Mining communities, chaines operatories and the socitechnical systems. In *Social Approaches to an Industrial Past: The Archaeology and Anthropology of Mining*, edited by A. Bernard Knapp, Vincent C. Pigott, and Eugenia W. Herbert, pp. 291-300. New York: Routledge.
- Rizzari, Francis B., 1958 The Personal Life of a Mining Camp. Roundup 14:5-13.
- Rodriguez, Marc S., 2004 Repositioning North American migration history: new directions in modern continental migration, citizenship, and community. Rochester, NY: University of Rochester Press.
- Rohe, Randall, 1986 The Evolution of the Great Lakes Logging Camp, 1830-1930. *Journal of Forest History*, vol. 30(1): 17-28.
- 1996 The Material Culture of an 1870s Logging Camp: The Sherry and Gerry Site, Wisconsin. *Material Culture*, vol. 28(1): 1-68.
- Ross, Lester A., and Lynda J. Sekora, 1995 Using Historical Archaeology to Determine Socio-Economic Behavior at Two 1920s Central Oregon Workcamps. Paper presented at the 29th Annual Meeting of the Society for California Archaeology, Eureka.
- Rule, John, 1998 A risky buisness: death, injury, and religion in Cornish mining, c. 1780-1870. In *Social Approaches to an Industrial Past: The Archaeology and Anthropology of Mining*, edited by A. Bernard Knapp, Vincent C. Pigott, and Eugenia W. Herbert, pp. 155-173. New York: Routledge.
- Saxton, Alexander, 1971 *The Indispensable Enemy: Labor and the Anti-Chinese Movement in California*. University of California Press, Berkeley.
- Schmitt, Dave, and Zeier, Charles, 1993 Not by Bones Alone: Exploring Household Composition and Socioeconomic Status in an Isolated Historic Mining Community. *Historical Archaeology* 27(4):20-38.
- Schulz, Peter D., 1995 Work Camps or Ethnic Villages? The Chinese Shrimp Camps of San Francisco Bay. Paper presented at the 29th Annual Meeting of the Society for California Archaeology, Eureka.
- Schwieder, Dorothy, 1983 *Black Diamonds: Life and Work in Iowa's Coal Mining Communities, 1895-1925*. Iowa State University Press, Ames.
- Seasholes, Nancy S., 1988 On the use of historical maps. In *Documentary archaeology in the New World*, edited by Mary C. Beaudry, 92-118. Cambridge: Cambridge University Press.
- Shannon, William V., 1963 *The American Irish*. New York: The MacMillian Company.
- Shackel, Paul A., 2009 *The Archaeology of American Labor and Working-Class Life*. Gainesville, FL: University of Florida Press.
- Sheridan, Thomas E., 1998 Silver shackles and copper collars: race, class and labor in the Arizona mining industry from the eighteenth century until World War II. In *Social Approaches to an Industrial Past: The Archaeology and Anthropology of Mining*, edited by A. Bernard Knapp, Vincent C. Pigott, and Eugenia W. Herbert, pp. 174-187. New York: Routledge.
- Shinn, Charles Howard, 1970 *Mining Camps: A Study in American Frontier Government*. Gloucester, MA: Peter Smith.
- Spray, William A., 2003 Irish Famine Emigrants and the Passage Trade to North America. In *Fleeing the Famine: North American Refugees, 1845-1851*, edited by Margaret M. Mulrooney, pp. 3-20. Westpoint, CT: Praeger Publishers.
- Stahl, Ann Brower, 2010 Material Histories. In *The Oxford Handbook of Material Culture Studies*, edited by Dan Hicks and Mary C. Beaudry, pp.150-172. Oxford: Oxford University Press.
- Stone, Gary Wheeler, 1988 Artifacts are not enough. In *Documentary archaeology in the New World*, edited by Mary C. Beaudry, 68-75. Cambridge: Cambridge University Press.
- Tilley, Christopher, 1990 *Reading Material Culture: Structuralism, Hermeneutics, and Post-Structuralism*. Wiley.
- 1991 *Material Culture and Text: The Art of Ambiguity*, Volume 1. London: Routledge.
- 2006 Introduction: Identity, Place, Landscape, and Heritage. *Journal of Material Culture* vol. 11(1/2): 7-32.
- 2011 Materializing identities: an introduction. *Journal of Material Culture* vol. 16(4): 347-357.
- Townend, Paul, 2010 Mathewite Temeprence in the Atlantic World. In *The Irish in the Atlantic World*, edited by David T. Gleeson, pp. 19-37. Columbia, SC: University of South Carolina Press.
- Toulouse, Julian H., 1970 High on the Hawg, or How the Western Miner Lived, As Told by the Bottles He Left Behind. *Historical Archaeology* 4:59-69.
- Walsh, Victor A., 1985 Irish nationalism and land reform: the role of the Irish in America. In *The Irish in America: Emigration, Assimilation and Impact*, edited by P.J. Drudy, pp. 253-270. New York: New York University Press.
- Watt, Stephen, 2003 Irish American Drama of the 1850s: National Identity, "Otherness," and Assimilation. In *Fleeing the Famine: North American Refugees, 1845-1851*. Edited by Margaret M. Mulrooney, pp. 97-109. Westpoint, CT: Praeger Publishers.
- Wegars, Priscilla, 1991 Who's Been Workin' on the Railroad?: An Examination of the Construction, Distribution, and Ethnic Origins of Domed Rock Ovens on Railroad-Related Sites. *Historical Archaeology* 25(1):37-65.
- Whelan, Irene, 2003 Religious Rivalry and the Making of Irish-American Identity. In *Making the Irish American: History and Heritage of the Irish in the United States*, edited by J.J. Lee and Marion R. Casey, pp.271-285. New York: New York University Press.
- Wilkie, Laurie A., 2006 *Documentary Archaeology*. In *The Cambridge Companion to Historical Archaeology*, edited by Dan Hicks and Mary C. Beaudry, pp. 13-33. Cambridge: Cambridge University Press.
- Wittke, Carl, 1956 *The Irish in America*. Baton Rouge: Louisiana State University Press.
- Wolfe, Margaret Ripley, 1979 Aliens in Southern Appalachia, 1900-1920: The Italian Experience in Wise County, Virginia. *The Virginia Magazine of History and Biography* 87(4):455-472.
- Wood, Margaret, 2009 Building the Corporate Family: Constructing Homes, Families, and the Nation. In *The Archaeology of Class War: The Colorado Coalfield Strike of 1913-1914*, edited by Karin Larkin and Randall H. McGuire, pp. 123-160. Boulder, CO: University Press of Colorado.

SUMMARY

Irish Immigrant Labor and Community Along the Blue Ridge Railroad

In the 1850's, the Blue Ridge Mountain Railroad Company brought 2,000 Irish immigrants to an area 20 miles west of Charlottesville, Virginia to carve out tunnels and cuts for the newly emerging line. The grueling and dangerous work transformed the landscape and turned this transient immigrant population into a vibrant semi-settled community. During the decade that the Irish were employed by the railroad, four tunnels and one cut were constructed that allowed the railroad to cross the rugged Blue Ridge Mountains near Rockfish Gap at Afton Mountain. As an archaeologist, my goal has been to examine the documents and artifacts associated with these communities and provide an intimate glimpse into the daily lives of the Irish laborers and their families who settled in these rural areas of Virginia. I also seek to connect these workers to the larger Irish diasporic experience in North America.

The goal of this article is to place Irish laborers firmly within the narrative of railroad work. In most archaeological literature surrounding the building of 19th century railroads, as with other industrial construction projects of the time, the emphasis has been on the construction technology rather than the lives of those who did the work. As a result, many industrial archaeological studies overlook the laborer's voice in the narrative. My aim is to introduce that voice and focus on how Irish immigrants negotiate their social and economic environment within the context of American industrialized labor system.

Archaeological excavations have focused on two localities

within the larger railroad landscape. During the summer of 2012, the excavations focused on standing dry-laid stone cabins located below the tracks on the property of the present-day Pollak Winery. The cabins were inhabited by Irish immigrants between 1850 and 1858. The historical and archeological findings shed light on the domestic lives of the Irish laborers and their families. During the summer of 2013, excavations focused on dry-laid stone platforms above the tracks near the eastern portal of the Blue Ridge Railroad Tunnel. The Irish inhabited impermanent shanty structures on this side of Afton Mountain while constructing the tunnel, changing the landscape to suit their needs.

Archaeological and documentary investigation make it possible to expose an Irish constructed landscape within the larger context of rural Virginia. Because the construction associated with the Blue Ridge Railroad took approximately a decade to complete, there are good documentary records concerning both corporate matters of the railroad and the daily lives of the railroad workers, such as payroll records, local store ledger books, travelers' accounts, census records, Pilot advertisements, and contractor ledgers. When studied with the archaeological findings, these documents provide a complex picture of Irish railroad laborers and their families. This article will examine how the Irish immigrant railroad workers negotiated their precarious existence within rural Virginia and the larger context of an industrial labor.

BANEVOGTEREN

Hvor fandt L.A. Ring motiv og model til sit maleri "Banevogteren" (1884)?

Af Henry Nielsen og Dorte Fogh

Næsten samtidig med at Statens Museum for Kunst og Randers Kunstmuseum i 2006-07 opnåede betydelig publikums-succes med L.A. Ring-udstillingen "På kanten af verden";¹⁾ blev der af flere jernbanehistorikere sået tvivl om, hvor maleren havde fundet motivet til et af sine mest skelsættende malerier. Indtil da havde kunsthistorikere anset det for nærmest selvfølgeligt, at motivet til *Banevogteren* (1884) var en banevogter og en vogterhytte bærende nummeret 40 ved en jernbaneoverskæring i landsbyen Ring i nærheden af malerens barndomshjem. Efter at have studeret dokumenter i diverse

jernbanearkiver er forfatterne til nærværende artikel kommet gådens løsning et stort skridt nærmere. Motivet til *Banevogteren* skal faktisk findes i Ring, og der synes kun at være to mulige forklaringer på den gåde, som tallet 40 på vogterhytten repræsenterer. Arbejdet med opklaringen har kastet nyt lys over maleriets tilblivelse og i tilgift øget vores viden om jernbanedriften på Sjælland i 1880'erne. Historien i denne artikel er dermed et fint eksempel på, at to sædvanligvis næsten helt adskilte discipliner, jernbanehistorie og kunsthistorie, gensidigt kan befrugte hinanden.



HVAD ER PROBLEMET?

Af Peter Hertz' L.A. Ring-biografi fra 1934 kan man få det indtryk, at malerens senere så kendte maleri *Banevogteren* er blevet til i sommeren 1883. Det var en sommer, da Ring fortrinsvis opholdt sig i sin barndomslandsby, fordi hans far lå dødssyg og faktisk også døde hen på forsommeren. Men male måtte han indimellem, og ifølge Hertz havde han bl.a. "forsøgt sig som Friluftsmaler i to smaa Landskaber, det ene af Jernbaneoverskæringen i Hjemmets Nærhed."²⁾ I efteråret 1883 rejste han videre til gårdejer Lars Ebbesen i Raagelund på Fyn, hvor han mødtes med sin malerkollega Hans Andersen Brendekilde, som han havde delt atelier og lejlighed med i København.³⁾

Under opholdet på Fyn indledte Ring et varmt venskab med gårdejer Ebbesen – et venskab, der kom til at vare resten af livet.⁴⁾

Figur 1: Landsbyen Ring, der ligger midtvejs mellem Næstved og Vordingborg, blev skåret midt over af det Sjællandske Jernbaneselskabs Sydbane, der gik fra Roskilde over Køge og Næstved til Vordingborg og Masnedssund. Banen blev anlagt mellem 1868 og 1870. De mørkeblå linjer viser det Sjællandske Jernbaneselskabs baner i Østdanmark indtil 1880, og de lyseblå andre privatbaner. I 1880 blev Sjællandske Jernbaneselskabs baner overtaget af staten. (Danmarks Jernbanemuseum).

Figur 2: L.A. Ring (1854-1933). Foto fra 1888. Laurits Andersen blev født i landsbyen Ring som næstældste søn af husmand, tømrer og hjulmager Anders Olsen og dennes hustru Johanne Andersdatter. Efter at have fået svendebrev som håndværksmaler i Præstø flyttede han i 1873 til København, hvor han dels ernærede han sig som malersvend, dels gik på Teknisk Skole, samtidig med at han forsøgte sig som kunstmaler. I 1875 begyndte han at følge undervisningen på Kunstakademiet, som han dog fandt så utilfredsstillende, at han efter nogle år forlod stedet uden at tage afgangseksamen. Laurits Andersen, der fra 1881 kaldte sig L.A. Ring, debuterede med maleriet "Et julebesøg" på Charlottenborgs forårsudstilling i 1882. "Banevogteren", som denne artikel handler om, var med på Charlottenborgs juleudstilling i 1884. I lang tid blev L.A. Rings malerier nedvurderet af mange kritikere, som beskyldte ham for at mangle tekniske færdigheder og for at fokusere for ensidigt på samfundets skyggesider. I dag vurderes han af de fleste kunstkere som en af Danmarks mest betydningsfulde malere (Det Kongelige Bibliotek).

Selv om L.A. Ring har signeret "Banevogteren" i juni 1884, kan det bestemt ikke udelukkes, at han påbegyndte dette maleri allerede i sommeren 1883. Vi ved, at Hertz i stor udstrækning har baseret sin fremstilling på samtaler med maleren i de sidste år inden dennes død i 1933, og L.A. Ring har formodentlig tydeligt kunnet huske, hvad han lavede den sommer, faderen døde, og hjemmet blev solgt. Lige så klart er det, at han først har færdiggjort "Banevogteren" i 1884. Det år opgav han tidligt på foråret sin ensomme tilværelse i København og tog ophold hos barndomsvennen Niels Andreasen, der var blevet lærer ved Vejøl Skole mellem Næst-



ved og Ring.⁵⁾ Senere på sommeren tog L.A. Ring igen til Raagelund, hvor han malede et høstbillede med tre mænd, der svinger leen i kornmarken. Men ind imellem de to besøg opholdt han sig i landsbyen Ring, hvor han ifølge Hertz boede hos landsbyens skrædder Poul Jensen, dennes hustru Sidse Kristine (kaldet Stine) og deres mange børn.⁶⁾ Det er naturligt at forestille sig, at det er i perioden mellem opholdene i Vejøl og Raagelund, han færdiggør og signerer "Banevogteren" i juni 1884. Samme år udstillede L.A. Ring maleriet på den årlige juleudstilling på Charlottenborg, og ved den lejlighed fik det en noget lunken anmeldelse i Politiken. "Malemaaden og Anordningen er yderlig fri; men Farverne er usande med en gennemgaaende tør, graalig Tone, og Tegningen er ikke videre solid. Hr. Ring gjorde for et par Aar siden en vis Opsigt ved det Dristige og Ny i hans Billeder, men synes nu paa Vej til at kopiere sig selv", skrev anmelderen Emil Bonnesen.⁷⁾

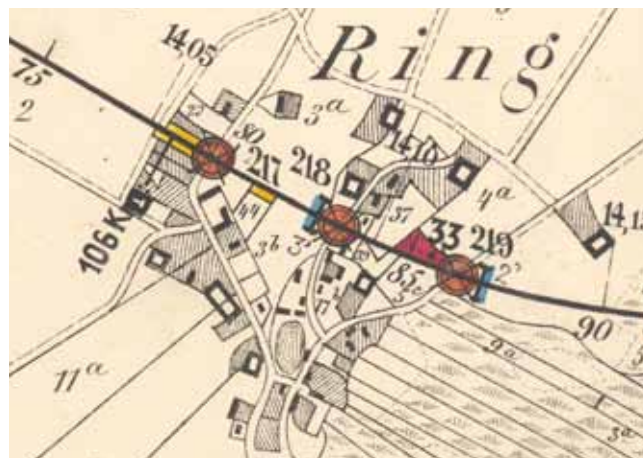
Det var museumsdirektøren på Randers Kunstmuseum, kunsthistorikeren Finn Terman Frederiksen, der i 2007 som den første gjorde opmærksom på, at der kunne være tvivl om stedet, hvor maleriet blev til. Som det fremgår af figur 3, viser Rings maleri en banevogter, der står ved siden af et sort skur med tallet "40" i sort på hvid baggrund, mens han holder øje med et tog, som er på vej hen mod ham. Terman Frederiksens ærinde med artiklen var først og fremmest at forberede læseren på den Ring-udstilling, der netop var åbnet på hans museum.⁸⁾ Med hans egne ord viser udstillingen "det gamle almuesamfund i opbrud: fortidens stråttækte bindingsværksgårde og skæve, usle husmandsrønner, som nu ses side om side med den nye tids fænomener såsom banespor, master, elledninger, industribygninger o.s.v." Men artiklens forfatter beretter også om en interessant diskussion, han har haft med banehistorikeren Ole Christian Nørregaard Pedersen, der over for ham har pointeret, at "vogterhus nr. 40 [...] ikke stod ved banestrækningen på malerens hjemegn, men derimod på brolanding på Masnedø."⁹⁾ Da banevogterhuset i Ring havde nr. 33, overvejer Nørregaard Pedersen, om L.A. Ring måske kunne have malet en privat overkørsel et sted syd for Ring. Den forklaring køber Terman Frederiksen



Figur 3: L.A. Ring, Banevogteren (1884). Olie på lærred, 57 x 46 cm. (Nationalmuseum, Stockholm).

Figur 4: Sydbanen, der blev anlagt i årene 1868-70, gik gennem landsbyen Ring, hvor den krydsede tre veje. På figuren, der er et udsnit af en af mange plancher i den såkaldte Planbog Roskilde – Masnedø 1890, som findes på bl.a. Jernbanemuseet i Odense, ses, at de tre niveaueverførsler har numrene 217, 218 og 219.

Da banen på den viste strækning går næsten direkte nord-syd (nord er til venstre), er overførsel 217 altså længst mod nord og 219 længst mod syd. I den røde trekant med tallet 33 lå banevogterhuset i Ring.¹¹⁾ Her boede banevogteren og hans familie. Huset og grunden inden for trekanten ejedes af Danske Statsbaner.



ikke. Han fremfører forskellige indvendinger, bl.a. at det er svært at forestille sig, at en gårdejer skulle indrette sig med en officielt udseende ledvogter og nydeligt grundmuret træskur, når leddene ved private overførsler i henhold til loven skulle holdes permanent lukkede, bortset lige fra de situationer, hvor gårdejeren eller hans folk havde ærinde i marken på den modsatte side af banen. Terman Frederiksen konkluderer, at "på den baggrund ledes vi tilbage til den hidtil gældende placering af motivet ved landsbyen Ring, dvs. til overførsel nummer 33". Han er dog ikke i stand til at forklare, hvorfor L.A. Ring har malet "40" i stedet for "33" på det sorte skur til højre for banevogteren.

Det er Gitte Lundager og Poul Thestrup heller ikke, men de følger en række nye momenter til mysteriet i den artikel, de i 2008 udgav i Jernbanemuseets tidsskrift *Tog i tiden*.¹⁰⁾ En historisk velfunderet artikel om de forskellige typer af krydsninger, der kan optræde mellem jernbane og vej, og de forskellige former for bevogtning, man kan komme ud for, når vej og bane krydser hinanden i samme niveau (kaldet niveaueverførsler i jernbaneterminologien). Som illustrativt eksempel vælger Lundager og Thestrup netop landsbyen Ring, hvor der i 1880'erne fandtes ikke mindre end tre niveaueverførsler.

Lundager og Thestrup, der også præsenterer figur 4 i deres artikel, afslører hermed, at kilden til tallet 33 på banevogterhuset i Ring er en planbog, der er udgivet af Danske Statsbaner i 1890. Samme planbog bekræfter også Nørregaard Pedersens tidligere omtalte oplysning om, at banevogterhus nr. 40 lå på Masnedø, kun få meter syd for Masnedundbroen. Men den lokalitet synes slet ikke at harmonere med omgivelserne i Rings maleri. "Det er derfor helt klart, at det ikke er dette sted, som danner grundlag for L.A. Rings billede", skriver de to forfattere. Og de fortsætter: "Vi må derfor konkludere, at det er muligt, at billedet viser en overførsel i landsbyen Ring, men at vi så ikke kan give en forklaring på nummeret 40 på huset/skuret." De argumenterer endelig for, at hvis billedet faktisk er malet i Ring, så har maler og model sikkert stået ved et "skilderhus" (en primitiv hytte designet til at beskytte banevogteren mod regn og kulde) ved den nordlige overførsel

217 og set toget nærmere sig fra syd. Man vil bemærke, at sporet ifølge figur 4 faktisk krummer på samme måde, som det gør på maleriet. Det er naturligvis en støtte, men ikke noget bevis for, at motivet til Banevogteren er set i Ring.

Problemet er bare, at med det kendskab vi har til L.A. Ring gennem hans egne malerier, gennem Peter Hertz' indfølelsesfulde biografi og gennem talrige interviews med maleren, efter at han var slået igennem som kunstner, er det svært at forestille sig, at han kunne finde på at male "40" i stedet for "33", hvis det faktisk var det tal, der stod på det sorte skur. Det giver ikke rigtig mening for en maler, der var kendt for at sige, at "jeg maa male det, jeg ser."¹²⁾

BANEVOGTEREN I RING

Da L.A. Ring ofte brugte venner og bekendte fra lokalområdet som modeller i sine malerier – det gælder ikke mindst i mange af hans tidlige malerier fra landsbyen Ring – er det nærliggende at starte jagten på gådens løsning med at søge oplysninger om banevogteren i Ring i 1884. Det er ikke svært at finde de mest basale oplysninger om manden, og det har andre allerede gjort.¹³⁾ Den slags oplysninger kan man fx få ved at studere de folketællinger – nu tilgængelige på nettet – der blev gennemført i Danmark cirka hvert tiende år i 1800-tallet. Heraf fremgår, at Jørgen Frederiksen, født i Gjeldsted i Herlufmagle Sogn d. 13. marts 1841, var flyttet til Hammer Sogn (som omfattede landsbyen Ring) i 1868, at han samme år blev gift med Cecilie Katrine Andersen, med hvem han i tidens løb fik fire børn, og at han benævnes som banevogter ved folketællingerne i 1880, 1890 og 1901.¹⁴⁾ Hvis "Banevogteren" er malet i Ring eller nærmeste omegn i 1884, er det derfor med stor sandsynlighed Jørgen Frederiksen, der har stået model for L.A. Ring. Det er klart, at de to har kendt hinanden godt, for selv om L.A. Ring forlod byen allerede i 1870 for at komme i lære som håndværksmaler i Præstø og senere for at gå til malerundervisning på Teknisk Skole og Kunstakademiet i København, tilbragte han næsten alle ferier hos sine forældre i Ring. Og landsbyen var ikke ret stor.

Figur 5: Danske Statsbaners Funktionsliste (1870-1900) for "Banevogter nr. 40" ved Sydbanen, Jørgen Frederiksen, Ring By, Hammer Sogn, Præstø Amt.

Personallister

Jørgen Frederiksen (Bjælsted)

A. Funktionsliste.

Funktion	Anstillelses- år	Status	Bemærkninger om særlige Tjenstforhold, Tilleg. etc.	Alters Ekte
Banevogter nr. 40	1/10 1870	Løjbetjent	15 Rd. mdl. og Bolig	Besk. 29/11 70.
do	1/1 1874	do	20 Rd. mdl. og Bolig = 24 Rd. mdl.	
do	1/1 1885	do	45 Rd. mdl. foruden Bolig - Lønsforhøjelse opgjort med Vedtægtsloven af 4 Rd. forud gaaende Banevogterloven af 1887.	Besk. 2/6 85
do	1/1 1897	do	Bes. 1/1 1897 af samme Vedtægtsloven af 1887	Besk. 21/1 97
Banevogter nr. 40	1/1 1900	do	49 Rd. mdl. uden Bolig	do
afskediget	1/1 1900		efter Anvendelse af Art. af Lov af 1870 og 1876 med Bes. 24/6 1900 med Pension	Bes. 21/1 1900
			Bes. 1/1 1900 betragtes der heri om med Pension af 34. 393, 33	do

Men der er andre muligheder for at få noget at vide om Frederiksen, der jo var ansat ved Danske Statsbaner i mange år. I Danske Statsbaners arkiv i Rigsarkivet findes en arkivserie, der hedder "Personaleakter, afskedigede eller døde", og heri finder vi også en sagsmappe for ovennævnte Jørgen Frederiksen.¹⁵⁾ Mappen indeholder kun få stykker papir, men de indeholder vigtige spor.

Det vigtigste dokument er den såkaldte Funktionsliste, der angiver, hvilke forandringer der er sket i Jørgen Frederiksens ansættelsesforhold i den tid, han var ved jernbanerne. Det er han uafbrudt, fra han bliver ansat som "Banevogter nr. 40" (!) ved Sydbanen den 1. oktober 1870 formedelst en løn på "15 Rd. mdl. og Bolig", indtil han bliver afskediget som "Banearbejder" den 1. november 1900 med en "aarlig Pension af Kr. 393,33".

Her dukker tallet "40" overraskende op igen, men spørgsmålet er, om det er et tilfældigt sammentræf, eller om det har forbindelse til nummeret på den sorte træhytte i Rings maleri.

Funktionslisten indeholder ingen information om nummeret på det banevogterhus, som Frederiksen-familien bor i. En sådan information findes heller ikke angivet på de tidspunkter (1/7-1874 og 1/4-1885), da Frederiksen har opnået beskeden lønforhøjelser, i 1885 til "45 Kr. mdl. foruden Bolig". Derimod findes den i et af de øvrige dokumenter i Frederiksens mappe, nemlig i en "Konduiteliste for året 1885", der er blevet udfyldt ved årsskiftet 1885-86 af en af Frederiksens nærmeste overordnede i en særlig anledning, som vi straks skal komme ind på. Konduitelisten er et skema, der indeholder en vurdering af Jørgen Frederiksens kompetencer på 11 områder af relevans for tjenesten. Banevogteren har ved den lejlighed fået tildelt ene 2-taller, der gives for "almindelig gode Kvalifikationer".

Af skemaet fremgår også, at familien Frederiksens bopæl ved årsskiftet 1885-86 er "Hus nr. 33". Altså optræder begge tallene "33" og "40" i forbindelse med banevogter Jørgen Frederiksen i Ring, og mysteriet synes større end nogensinde!

Figur 7: Beliggenheden af L.A. Rings barndomshjem i landsbyen Ring fremgår af en samling planbogskort for Roskilde-Masnedsund fra 1868, altså fra tiden inden Sydbanen blev bygget. Kortudsnittet her viser, hvordan den planlagte jernbane skærer tre veje i Ring By, hvoraf den nordligste er vejen til Hammer og den sydligste vejen til Lundby. Ved Hammervejen afskærer jernbanen et stort stykke af den matrikel (nr. 32), som tilhører husmand Anders Olsen, altså L.A. Rings far. Bemærk tallet 1180. Dette tal angiver, at den nordlige overkørsel, der senere kom til at hedde 217, befinder sig i en afstand af 1180 x 100 alen = 74 km fra Roskilde station. Planbogskortene fra 1868 viser desværre ikke de planlagte banevogterhuses placering og nummerering. Kortene findes i Sjællandske Jernbaneselskabs arkivserie 'Jernbanekort' i Rigsarkivet.

DEN ORGANISATORISKE ÆNDRING AF DE SJÆLLANDSKE JERNBANER I 1880'ERNE

Da Jørgen Frederiksen 1. oktober 1870 blev ansat som banevogter ved Sydbanen, der gik fra Roskilde over Køge og Næstved til Masnedsund, skete det to uger, før banen åbnede for regelmæssig trafik. Sydbanen blev ikke drevet af staten, men i lighed med Vestbanen fra København til Korsør af Sjællandske Jernbaneselskab, som havde opnået koncession på driften i en årrække. "Den stærke Udvikling af det danske Jernbanenet i 1870'erne gjorde det dog mere og mere ønskeligt at realisere den Tanke om Sammenslutning,

der allerede var fremsat i 1866, saaledes at samtlige Hovedlinier samledes og blev drevet under én Administration, Befordringsbestemmelser og Instrukser", som det står beskrevet i et ældre historisk værk om de danske jernbaner.¹⁶⁾ Med hovedstrækningerne i Jylland og på Fyn på statens hænder arbejdede konseilspræsident og finansminister Jacob Estrup i sidste halvdel af 1870'erne systematisk hen mod en statsovertagelse af Sjællandske Jernbaner ved at lade staten købe aktier, indtil han i 1879 kontrollerede ca. 28 procent af aktierne i selskabet.¹⁷⁾ Da de øvrige aktier var spredt ud over et stort antal aktionærer, gav det staten en så afgørende indflydelse

10. Bemærkede Skibsfly

Modtaget den 15/12 1885
Sammenl. den 22/1 1886

Konduiteliste for Aaret 1885

Med Hensyn til Konduitelists Udlydning bemærkes: For at tilvejebringe saa meget Enestridighed som muligt, bedes de ved paagældende Hæder anførte Banevogtere saavidt muligt bemyndige og saarløse, at der indsendes den fulde Banevogter kan sættes det ved de samme anførte Tel. Som det vil bemærkes, staar Tallet 2 til almindelig gode Kvalifikationer. Næsttes Forhold og Tilværelse bedes anføres i Anmærkningsrubrikken; i denne vil der særlig stilles værdi at give detaljerede Oplysninger, naar Banevogteren af en Aarst i en eller flere Henseender er særlig udførelsig (saar Tallet 3 eller ved Banevognen D III, IV og V og E Tallet 4 eller 5 henholdsvis).

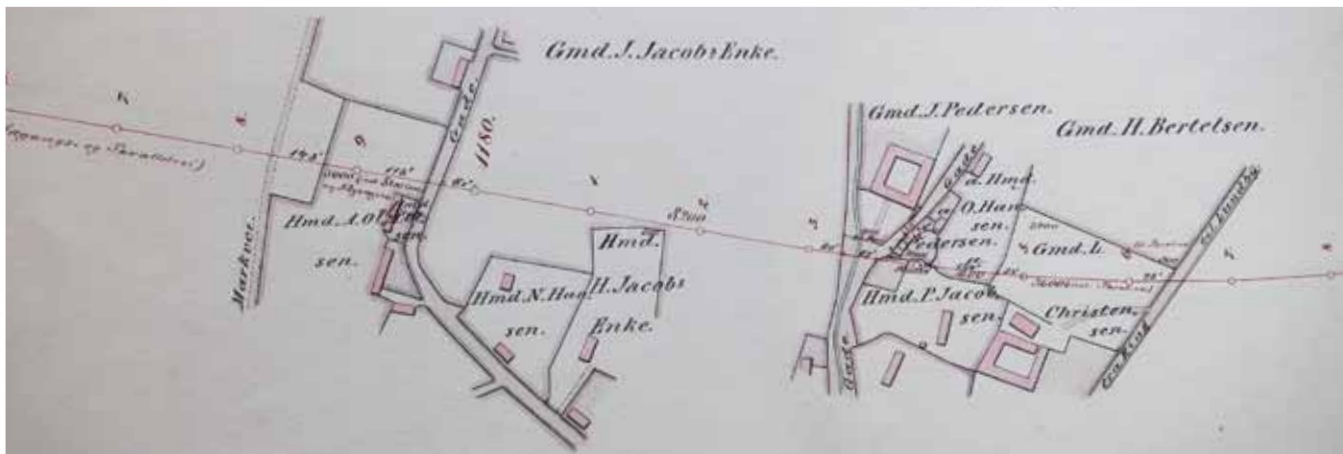
Navn og Stilling (N)	Bopæl	A		B		C		D					E	F
		Yvra	Høflighed	Kunnskaber		Forhold i Tjenesten					Forhold udenfor Tjenesten	Sikket til Avancement		
				I	II	I	II	III	IV	V				
Jørgen Frederiksen Banevogter nr. 40.	Hillø 433	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	

Anmærkninger:

Bemærkninger af de Fremmødte for den, der har afleveret Listen:

(Indsendt) H. Strøm

Figur 6: Danske Statsbaners Konduiteliste (1885) for "Banevogter nr. 40", Jørgen Frederiksen, Ring By, Hammer Sogn, Præstø Amt.



på selskabets generalforsamlinger, at Estrup i 1879 kunne tilbyde at købe alle aktier i Sjællandske Jernbaneselskab til en kurs, der lå 25 procent over dagskursen.¹⁸⁾ Selv om der i de følgende måneder foregik en del spil for galleriet, var resultatet givet på forhånd: Estrup ville vinde. Den 19. oktober 1880 overtog staten driften af alle Sjællandske Jernbaneselskabs baner, og dette selskab ophørte med at eksistere. I en 5-årig overgangsperiode fortsatte det dog som Sjællandske Statsbaner, mens man gradvist skiftede den gamle ledelse og de gamle rutiner ud med nye, der var fastlagt af de for længst etablerede jysk-fynske statsbaner. Det endelige skifte blev således først en realitet den 1. oktober 1885, da den administrative sammenlægning af statsbanerne øst og vest for Storebælt afsluttedes med, at den gamle direktør for Sjællandske Jernbaneselskab, Viggo Rothe, blev erstattet af den af indenrigsministeren udnævnte generaldirektør for samtlige statsbaner i Danmark, Niels Henrik Holst.¹⁹⁾ Det er givetvis i den sammenhæng, at Jørgen Frederiksen – og alle andre, der var ansat før 1. januar 1880 – fik udfyldt en "Konduiteliste" til brug ved eventuelle forfremmelser eller afskedigelser i det nye selskab. Ligeledes blev de vigtigste informationer, som Sjællandske Jernbaneselskab lå inde med om dets ansatte, overført og lagt ind i særlige personaleakter for Danske Statsbaner.

FLERE BANEVOGTERE – NYE SPOR

Det er netop en sådan, i 1885 oprettet, personaleakt for Jørgen Frederiksen, vi har vist dokumenter fra i figur 5 og figur 6. Men det betyder også, at der bør findes en ældre sagsmappe for Jørgen Frederiksen, oprettet og løbende ajourført af Sjællandske Jernbaneselskab for perioden 1870-80 og af dets midlertidige afløser, Sjællandske Statsbaner, for perioden 1880-85.

Det gør der også, eller rettere – det burde der gøre! I Sjællandske Jernbaneselskabs og Sjællandske Statsbaners arkiv i Rigsarkivet findes en arkivserie, der hedder "Journal over betjente og embedsmænd". Den burde indeholde fem protokoller (I – V) dækkende hele perioden fra 1844, da de første blev ansat i selskabet, til 1885, da Sjællandske Statsbaner

blev erstattet af Danske Statsbaner. Desværre er journal II, der har dækket perioden april 1856 til januar 1875, bortkommet, altså journalen for den periode, da Jørgen Frederiksen og andre banevogtere opnåede deres første ansættelse ved Sydbanen i forbindelse med dennes åbning i oktober 1870.

Det er meget ærgerligt, men heldigvis kan man få en hel del ud af at studere protokollerne III og IV, der dækker perioden januar 1875 – januar 1880 og perioden januar 1880 – november 1885. Man kan fx finde ud af, at der den 1. april 1875 blev ansat ikke mindre end 40 banevogtere i stillinger, der omtales som hhv. "Banevogter Nr. 1" til "Banevogter Nr. 40", ved den nye Nordvestbane fra Roskilde til Kalundborg, som åbnede for regelmæssig trafik omkring dette tidspunkt. Hver af disse banevogtere fik samme løn, nemlig 40 kroner pr. måned plus fri bolig i et banevogterhus. Banevogter nr. X boede med sin familie i banevogterhus nr. X. Og hans opgave har bestået i – eventuelt med familiens hjælp – at passe led og signaler ved de niveauoverskæringer, der har været på en nærmere aftalt del af jernbanestrækningen omkring vogterhus X. Da afstanden mellem Roskilde og Kalundborg er ca. 79 km, og da der var 40 banevogtere på strækningen, har hver banevogter i gennemsnit haft 2 km jernbane med tilhørende overkørsler som sit ansvarsområde. At det faktisk forholdt sig således, bekræftes fx af Danske Statsbaners sagsmappe for en af banevogterne ved NV-banen, nemlig Anders Pedersen (født 3.4.1851). Han blev 1. juni 1879 ansat som "Banevogter nr. 35" på NV-banen, og i hans "Konduiteliste" fra årsskiftet 1885-86 anføres, at han bor i "Bhus nr. 35". Det oplyses også, at hans kone passer leddet ved den overkørsel, der er ved "St. 1118". Og den ligger i afstanden 1118 x 100 alen = 70,2 km vest for Roskilde Station, dvs. 9-10 km fra Kalundborg.²⁰⁾ Disse oplysninger tyder således på, at Nordvestbanens banevogternumre og banevogterhusnumre fra starten har fulgtes ad. De fleste banevogterhuse indeholdt kun én bolig (dem var der 29 af i 1886), men en del indeholdt to eller sågar tre lejligheder (der fandtes 12 af dem i 1886).²¹⁾ I de store huse har der foruden banevogteren været plads til en assisterende banevogter eller til en banearbejder med andre funktioner.

Figur 9: L.A. Rings barndomshjem med den mindesten, som er sat ved huset. Jernbanen befinder sig lige på den anden side af træerne i baggrunden. Vogterhytten, som på maleriet "Banevogteren" har nr. 40, må have stået få meter til højre for den linje, der går i forlængelse af huset ud til banen (Dorte Fogh fot., april 2014).

Spørgsmålet er, om disse oplysninger uden videre kan overføres på Sydbanen, der jo var blevet anlagt fem år tidligere end Nordvestbanen.

Inden vi forsøger at besvare det spørgsmål, vil vi demonstrere, at man godt kan finde interessante oplysninger om

nogle af banevogterne ved Sydbanen, selv om protokol II mangler. Banevogterne ved Sydbanen var jo ikke udødelige, og desuden fandt nogle af dem andet arbejde. Både i tilfælde af dødsfald og i tilfælde af stillingsskift skulle de forsvundne banevognere erstattes med nye, og så er der noget at hente



Figur 8: Banevogterhus nr. 35 i Sværdborg få kilometer syd for Ring. Huset, der er forsynet med et lille skildderhus i facaden ud mod jernbanen, er af den type, der blev bygget mange af i forbindelse med anlægget af Sydbanen i 1868-70. Huset havde en kvadratisk grundplan og vinduer i gavlen. Det bestod af forstue, køkken og to værelser, og det indvendige beboelsesareal var kun ca. 34 m². Banevogterhuset i Ring har været næsten identisk med det i Sværdborg (J. Bruun-Petersen fot.).



i de senere protokoller III og IV. Lad os se på nogle få eksempler: Den 1/3-1877 blev Hans Olsen (født 15/2-1836) ansat som banevogter nr. 35 ved Sydbanen med de sædvanlige 40 kr. om måneden i løn plus fri bolig.²²⁾ Den 1/5-1883 ansattes Johan Jacob Larsen (født 14/1-1848) som banevogter nr. 39 ved Sydbanen,²³⁾ dvs. som nærmeste banevogter-nabo til Jørgen Frederiksen i Ring, der jo var blevet ansat som banevogter nr. 40 allerede den 1/10-1870. Og endelig blev Niels Christensen (født 13/3-1852) den 1/7-1882 ansat som banevogter nr. 44 ved Sydbanen.²⁴⁾

Men 44 er ikke det højeste banevogternummer ved Sydbanen, for med ca. 2 km jernbanestrækning som ansvarsområde for hver banevogter må afstanden mellem Jørgen Frederiksens og Niels Christensens banevogterhuse have været cirka 8 km, dvs. omkring halvdelen af afstanden fra Ring til Masnedssund. Alt i alt må der have været ca. 50 banevogtere ved Sydbanen mellem Roskilde og Masnedssund i årene omkring 1880. Men hvis banevogternumre og vogterhusnumre også har fulgtes ad, da Sydbanen blev indviet i 1870, betyder det jo, at der oprindeligt har været flere banevogterhuse, end man skulle tro ud fra *Planbog Roskilde-Masnedø 1890*, der har banevogterhus nr. 40 placeret ved Masnedssundbroens brofæste på Masnedø.

KAN ALT GÅ OP I EN HØJERE ENHED?

Der synes kun at være to mulige konklusioner på grundlag af disse nye oplysninger:

Den ene hypotese er, at i forbindelse med Sjællandske Statsbaners ophør og Danske Statsbaners overtagelse af Sydbanens drift har den nye ejer gennemført en række rationaliseringer af driften. Rationaliseringer, som bl.a. har betydet, at antallet af egentlige banevogterhuse på strækningen mellem Roskilde og Masnedssund har kunnet reduceres fra cirka 50 til 39. Hvis denne hypotese holder stik, er det naturligt at forestille sig, at der på et eller andet tidspunkt mellem 1883 og 1885 er blevet foretaget en re-nummerering af banevogterhuse på den nævnte strækning. Det kunne fx betyde,

at Jørgen Frederiksens banevogterhus såvel som hans sorte vogterhytte i landsbyen Ring er blevet re-nummereret fra "40" til "33".²⁵⁾ Herved bliver det forståeligt, at L.A. Ring i sommeren 1883 eller 1884 har kunnet male "40" på den sorte ledvogterhytte, der er afbildet i *Banevogteren*, og at det ved årsskiftet 1885-86 bliver nedfældet i Jørgen Frederiksens sagsmappe hos Danske Statsbaner, at han bor i hus nr. 33.

Den alternative hypotese er, at banevogterhusene på Sydbanen lige fra begyndelsen i 1870 har været nummereret således som *Planbog Roskilde-Masnedø 1890* angiver. Ifølge en officiel fortegnelse fra 1886 fandtes der på det tidspunkt på hele strækningen fra Roskilde til sydspidsen af Masnedø 25 banevogterhuse med én lejlighed i hver og 20 huse med to lejligheder.²⁶⁾ Hvis dobbelthusene kun har haft ét nummer på malet, kan Jørgen Frederiksen således godt have boet i et hus med nummeret 33 både før og efter, at Danske Statsbaner overtog driften af banen mellem 1880 og 1885.²⁷⁾ De vogterhytter, der var etableret i forbindelse med andre officielle overkørsler end dem, hvor de egentlige banevogterhuse lå, kunne naturligvis godt være nummereret efter et andet system. I så fald kunne den sorte vogterhytte på L.A. Rings maleri teoretisk set godt have haft nr. 40, men det forekommer usandsynligt, da det kunne give anledning til megen forvirring. Hvis den sorte vogterhytte derimod har haft nr. 33 eller slet intet nummer, er maleriet "Banevogteren" et opsigtsvækkende eksempel på, at L.A. Ring alligevel kunne finde på at fravige sit principielle standpunkt – kun at male det, han kunne se – da han på et kritisk tidspunkt i sit liv ønskede at male en god bekendt fra barndommens landsby Ring: banevogter nr. 40, Jørgen Frederiksen.

"Banevogteren" er uden tvivl malet i landsbyen Ring, men ved hvilken af de tre mulige overkørsler fandtes den ledvogterhytte, som maler og model stod ved siden af, da maleren lavede den skitse, han senere benyttede som forlæg, da han færdiggjorde sit oliemaleri? I 1884 havde overkørslerne endnu ikke fået de numre, som er angivet i *Planbog Roskilde-Masnedø 1890* (det skete også som led i den ovenfor beskrevne rationalisering), men det kan være lige meget her.²⁸⁾

Figur 10: Også i dag krummer jernbanen syd for landsbyen Ring på samme måde, som det ses på maleriet "Banevogteren". Det fremgår af fotografiet, som er taget omtrent fra det sted, hvor vogterhytten med tallet 40 på L.A. Rings maleri har stået. To ting adskiller dog udsigten dengang og nu: I dag er jernbanen tosporet, dengang havde den kun ét spor. Og i dag er der vokset høje træer op, som forhindrer det frie udsyn, der dengang var over det lavtliggende eng- og moseområde syd for Ring (Dorte Fogh fot., april 2014).

Hvis vi bruger de numre, der er vist på figur 4, altså 217, 218 og 219 (med 219 længst mod syd), forekommer det indlysende, at ledvogterhytten ikke kan stå ved overkørsel 219. Her fandtes selve banevogterhuset jo, og det havde så at sige et indbygget skilderhus, jf. figur 8. Man kommer til det samme resultat, hvis man kigger nøje på L.A. Rings maleri. Her kan man nemlig skimte huse på begge sider af skinnerne, når man ser hen mod toget, der nærmer sig fra syd, men ifølge matrikelkort såvel som generalstabskort fra før år 1900 (kan ses på historiskatlas.dk) fandtes der hverken gårde eller huse til højre for skinnerne syd for overkørsel 219. Her begynder det lavtliggende eng- og moseområde Ring Enghave.

Maleren og banevogteren stod derfor enten ved overkørsel 217 eller 218. Lundager og Thestrup foretrækker 217, ikke mindst fordi L.A. Rings barndomshjem (matrikel 32) lå lige ved siden af, jf. figur 7. Det er også vores bud. For det første, fordi det stemmer med Hertz' udsagn om, at motivet til banevogterbilledet fandtes ved jernbaneoverskæringen "i Hjemmets Nærhed."²⁹⁾ For det andet var afstanden fra overkørsel 217 til 218 og 219 ca. 250 m hhv. 450 m (jf. figur 4 og figur 7), og da der sædvanligvis var ca. 60 m mellem telegrafpæle, passer dette med afstanden fra banevogteren til de første huse til venstre for sporene (ifølge figur 4 ligger de tæt ved overkørsel 218) og til toget, som befinder sig i kurven ca. 4-500 meter fra banevogteren.

EPILOG

Med maleriet "Banevogteren" skabte L.A. Ring i 1884 et banebrydende værk, der skildrer den moderne teknologis indtrængen i et århundredgammelt bondesamfund. Maleriet giver ikke mindst et indfølelsefuldt portræt af "et menneske, der befinder sig på kanten mellem det gamle, det velkendte, og det nye, det fremmede", som vi skrev for få år siden.³⁰⁾ Dengang tænkte vi på banevogteren som en tidligere husmand eller landarbejder, der var blevet ansat ved jernbanen, som repræsenterede det nye og moderne, og at han derved var blevet fremmedgjort i forhold til sit tidligere miljø: bondemiljøet.

Med den ovenfor beskrevne historie in mente vil vi hævde, at ikke alene har banevogteren foretaget et afgørende valg for snart mange år siden, for han befinder sig nu igen på tærsklen til en ny og usikker tid. En tid med nye ejere og nye foresatte, der måske snart ville male nye numre på hans vogterhus og vogterhytte og have hans kvalifikationer målt og vejret efter uoverskuelige kriterier, som i sidste ende kan koste ham jobbet. Måske har Jørgen Frederiksen fortalt maleren L.A. Ring, en nær bekendt fra landsbyen, om sin usikkerhed med hensyn til fremtiden, da han stod model for maleren i 1884. En usikkerhed, der må have anslået kraftige resonanser i maleren, som selv befandt sig i en særdeles vanskelig og usikker situation efter barndomshjemmets opløsning, og efter at han havde forladt Kunstakademiet uden at have færdiggjort sin uddannelse. Måske er det en væsentlig del af forklaringen på, at "Banevogteren" er blevet så vellykket, at dette maleri i dag er blevet et ikon i dansk malerkunst.

- - -

Forfatterne vil hermed takke følgende personer for værdifuld hjælp i forbindelse med udarbejdelsen af denne artikel: Henrik Beck Christensen, Finn Terman Frederiksen, Ole Pilegaard Hansen, Lise Jeppesen, Gitte Lundager, Jan Lundstrøm, Niels Rostgaard Nielsen, Henning Petersen, Jens Bruun-Petersen, Poul Thestrup og Stig Weye.

LITTERATUR

Bruun-Petersen, Jens, Vogterhuse - især "Model 1898", *Jernbanehistorisk Årbog*, 1998, s. 13-33.
Buch, Martin og Gomard, C.I. (red.), *Danmarks Jernbaner. Historisk og Biografisk Haandbog*, Bd. 1, København: Alex Kappels Forlag, 1933.
Frederiksen, Finn Terman, Banevogteren - L.A. Ring i krydsfeltet mellem gammelt og nyt, *Kunstmagasinet Hrymfaxe & Janus*, nr. 1, marts 2007, s. 8-11.
Hertz, Peter, *Maleren L.A. Ring 1854-1933*, København: Gyldendal 1934.
Larsen, Peter Nørgaard (red.), *L.A. Ring - På kanten af verden*, København: Statens Museum for Kunst 2007.
Lundager, Gitte og Thestrup, Poul, Niveauekrydsninger mellem jernbane og vej, *Tog til tiden*, 2008, s. 22-32.
Madsen, Herman, En kritisk periode i en stor kunstners liv, *Kunst*, nr. 3, 1955, s. 151-161.



Mogensen, Ole Edvard, Ledvogter i Statsbanernes tjeneste, *Jernbanen*, nr. 5, 2009, s. 38-42.
 Nielsen, Henry og Fogh, Dorte, *Frygt og fascination – Danske og udenlandske jernbanemalerier fra 1840 til i dag*, Aarhus: Aarhus Universitetsforlag, 2011.
 Thestrup, Poul, *Dampen binder Danmark sammen*, Bind I af 3-bindsværket *På Sporet 1847-1997*, Odense: Jernbanemuseet, 1997.

NOTER

- I forbindelse med udstillingen blev der også udgivet et katalog. Se Peter Nørgaard Larsen (red.), *L.A. Ring – På kanten af verden*, København: Statens Museum for Kunst, 2007. Kataloget indeholder vægtige bidrag af L.A. Ring-kendere som Peter Nørgaard Larsen, Finn Terman Frederiksen, Henrik Wivel, Thomas Lederballe, Miriam Have Watts og Lise Jeppesen.
- Peter Hertz, *Maleren L.A. Ring, 1854-1933*, København: Gyldendal, 1934, s. 112-113.
- Ibid., s. 115-117.
- Forholdet mellem L.A. Ring og Lars Ebbesen er skildret i Herman Madsen, "En kritisk periode i en stor kunstners liv", *Kunst* nr. 3, 1955, s. 151-161. Venskabet kommer også til udtryk i de mange breve fra Ring til Ebbesen, som i dag findes i Håndskriftsamlingen på Det Kongelige Bibliotek (Acc. 2009/133).
- Hertz 1934, s. 122-125.
- Ibid., s. 126.
- Emil Bonnesen, "Juleudstillingen ved Charlottenborg", *Politiken*, 14. december 1884, forsiden. L.A. Ring sender denne anmeldelse som bilag til Lars Ebbesen. I brevet, der er dateret 16. december, beretter han, at han har to malerier med på årets juleudstilling på Charlottenborg, det ene af "en Banevogter", men at de desværre ikke er blevet solgt. Det Kongelige Bibliotek, Håndskriftafdelingen, Acc. 2009/133.
- Finn Terman Frederiksen, "Banevogteren – L.A. Ring i krydsfeltet mellem gammelt og nyt", *Kunstmagasinet Hrymfxe & Janus*, nr. 1, marts 2007, s. 8-11.
- Ibid., s. 11.
- Gitte Lundager og Poul Thestrup, "Niveauekrydsninger mellem jernbane og vej", *Tog i tiden*, 2008, s. 22-32.
- En kort men instruktiv beskrivelse af ledvogterhuse og ledvogterhytter, også kaldet vagthytter, er givet i: Ole Edvard Mogensen, "Ledvogter i Statsbanernes tjeneste", *Jernbanen* nr. 5, 2009, s. 38-42. En mere udførlig beskrivelse er givet i Jens Bruun-Petersen "Vogterhuse – især 'Model 1898'", *Jernbanehistorisk Årbog 1998*, s. 13-30. I den sidstnævnte artikel findes fotos og grundplaner for en lang række vogterhuse, bl.a. et fra 1870 i Sværdborg, kun få km syd for Ring.
- A.W. (sign.), "L.A. Ring om sin Kunst", *Politiken* 1.10.1924, s. 16.
- Privat korrespondance med slægtsforsker Ole Pilegaard Hansen samt Niels Rostgaard Nielsen, der er beslægtet med banevogter Jørgen Frederiksen.
- Faktisk blev Jørgen Frederiksen udnævnt til banevogter i Ring allerede den 1. oktober 1870, men da folketællingen fandt sted i januar måned samme år, er han ikke tituleret banevogter i folketællingsregistret på det tidspunkt.
- Rigsarkivet, Danske Statsbaners Arkiv, Personaleafdelingen, "Personaleakter, afskedigede eller døde", Box 91, F. 58.
- Martin Buch og C.I. Gomard (red.), *Danmarks Jernbaner. Historisk og Biografisk Haandbog*, Bd. 1, København: Alex Kappels Forlag, 1933, s. 276. Et nyere, autoritativt værk om de danske jernbaner indtil 1914 er: Poul Thestrup, *Dampen binder Danmark sammen*, Bind I af 3-bindsværket *På Sporet 1847-1997*, Odense: Jernbanemuseet, 1997. Heri findes en god beskrivelse af hele sammenlægningsprocessen, først sammenlægningen på det administrative plan (1880-1885) og dernæst sammenlægningen mellem maskinafdelingerne, der først var helt gennemført i 1893.
- Thestrup (1997) op. cit., s. 277-281.
- Ibid., s. 277-281.
- Buch og Gomard (1935) op. cit., s. 287; Thestrup (1997) op. cit., s. 340-343.
- Rigsarkivet, Danske Statsbaner, Personaleafdelingen, "Personaleakter, afskedigede eller døde", Box 300, P. 330.
- Oplysningerne om antallet af banevogterboliger i 1886 fremgår af et dokument med titlen "Fortegnelse over Banevogterhuse, Banemesterhuse, Udhuse og Hytter, der forefindes paa Statsbanernes sjællandske District den 1ste April 1886", der venligst er stillet til vores rådighed af jernbanehistorikeren Jens Bruun-Petersen.
- Rigsarkivet, Sjællandske Statsbaner, Journal over betjente og embedsmænd, Katalog III, opslag 161.
- Ibid., opslag 128.
- Ibid., opslag 105.
- Det betyder ikke, at de "overskydende" huse er blevet revet ned, men fx at et hus beliggende mellem re-nummererede banevogterhuse 32 og 33 har fået betegnelsen 32a og er blevet benyttet som bolig for andre kategorier af banearbejdere. I den forbindelse er det værd at bemærke, at ifølge Funktionslisten for Jørgen Frederiksen (figur 5), overgår denne i året 1892 fra sin stilling som banevogter nr. 40 ved Sydbanen til at blive banearbejder nr. 436 med bolig i hus nr. 32a og en løn på 45 kr. mdl.
- Med Masnedsund-broens åbning i januar 1884 kunne Sydbanen forlænges fra den tidligere endestation Masnedsund til sydspidsen af Masnedø, hvorfra der samtidig blev etableret færgeforbindelse til Orehoved på Falster.
- Ifølge Jens Bruun-Petersens fine artikel "1898: Vogterhuse – især 'Model 1898'", *Jernbanehistorisk Årbog 1898*, var der i 1886 25 banevogterhuse med én lejlighed, 20 banevogterhuse med to lejligheder, to banemesterhuse og ét brofogedhus på hele strækningen Roskilde-Masnedø.
- For Sydbanens vedkommende blev den enkelte overkørsel før 1885 karakteriseret ved dens afstand til Roskilde Station. Fx fremgår det af figur 5, at Jørgen Frederiksens kone i en årrække passede overkørsel St. 1187 i Ring formedelst 4 Rd. mdl. Denne overkørsel befandt sig i en afstand af 1187 x 100 alen = 74,5 km fra Roskilde station og er identisk med overkørsel 219, altså overkørslen nærmest ved hendes og Jørgen Frederiksens hjem i banevogterhuset.
- Hertz (1934) op. cit., s. 113.
- Henry Nielsen og Dorte Fogh, *Frygt og fascination – Danske og udenlandske jernbanemalerier fra 1840 til i dag*, Aarhus: Aarhus Universitetsforlag, 2011, s. 91.

SUMMARY

In June 1884, the year after his father's death and the dissolution of his childhood home, the young and virtually unknown Danish painter Laurits Andersen Ring (who was commonly known as L.A. Ring) completed a painting which he entitled 'The Railway Guard' (Banevogteren). The subject is a railway guard who is standing next to a closed gate and his black wooden hut, while keeping an eye on the steam train, the foremost symbol of progress, advancing towards him. The guard's hut has a white sign with the number '40' in black writing. The guard stands with drooping shoulders and averted gaze as a silent witness to the price of progress.

During L.A. Ring's lifetime, this painting attracted little attention, but about a century later, several renowned art critics noticed and commented on its remarkable qualities, and these days, it is regarded as one of the painter's most important works. Until 2005, all art experts assumed that the subject of 'The Railway Guard' was to be found near L.A. Ring's childhood home, in the village of Ring, between Næstved and Vordingborg in South Zealand, which was divided in two by the railway track when the South Line was built in 1868-70. However, in connection with the major L.A. Ring exhibition 'On the Edge of the World' in 2006-07, several railway historians voiced their doubt as to the accuracy of this assumption. It was called into question because the Danish State Railways' 1890 plan book for the South Line shows that the gatekeeper's lodge in Ring had the number 33 and not 40 which is the number on the guard's black hut in L.A. Ring's painting.

Following a careful study of Peter Hertz' authoritative biography on L.A. Ring from 1934 together with extensive research in various railway archives, the authors of this article are able to shed new light on this strange puzzle. The conclusion is that art historians' intuitive feeling has been correct all along: the scene of 'The Railway Guard' was to be found in the village of Ring. In fact, the painter would have been standing only a few metres from his childhood home when he made the first sketch for the painting, in all likelihood during the summer of 1883 when Ring's father died and the home was sold.

The puzzle as to why the guard's hut in L.A. Ring's painting has the number 40 and not 33 is – if not fully solved – then at least reduced from a complete mystery to a choice between two explanations; a choice which we should be able to make following new research in relevant railway archives. The key to solving the puzzle was to focus on the actual railway guard in the village of Ring during 1883-84. L.A. Ring was known for using locals as models and there is therefore little doubt that the actual railway guard, Jørgen Frederiksen, was the model when the first sketch of this painting was made. As with all employees of the Danish State Railways, there is a file on Jørgen Frederiksen in the archives. It appears from the file that he was employed as 'Railway Guard no. 40' with the private company Zealand Railways (Sjællandske Jernbaner), when the South Line opened in 1870. His address at that time is not stated, but it is given as Gatekeeper's Lodge no. 33 at the turn of the year

1885–86, at the time when the Danish State railways completed its takeover of the Zealand Railways.

Based on this information, the simplest explanation is of course that L.A. Ring used artistic licence and replaced '33' with '40' in order to honour a well-known character from his childhood village, Railway Guard no. 40, Jørgen Frederiksen, who faced a very uncertain situation in his life, just like the painter himself. Naturally, it cannot be ruled out that this was in fact the case. However, it is difficult to reconcile that explanation with L.A. Ring's statement, well-known to his contemporaries, that 'I just paint what I see'.

However, there is another explanation based on the assumption that railway guard numbers and gatekeeper's lodge numbers corresponded when the line opened. Documents in the Danish State Archives seem to prove that this was the case for the Northwest Line which opened in 1875 and ran between Roskilde and Kalundborg. Corresponding documents for the South Line which opened five years earlier have unfortunately been lost, but if the assumption is correct, there must have been some 50 railway guards and gatekeeper's lodges attached to the South Line. We know that Railway Guard Frederiksen had number 40 and there is about 17 km from Ring to the last station, Masnedsund. As each guard was in charge of about two kilometres of track, there must have been just under 50 guards from Roskilde to Masnedsund. It seems reasonable to assume that when the state took over the South Line during the period 1880–85, the service was rationalised and standardised which meant

that the number of gatekeeper's lodges could be reduced from about 50 to 39 on the stretch between Roskilde and Masnedsund. The number 39 is the number of the gatekeeper's lodge in Masnedsund listed in the plan book from 1890 which states that the gatekeeper's lodge in Ring has no. 33.

In other words, the alternative explanation as to why L.A. Ring painted the number '40' on the guard's hut in 'The Railway Guard' as a private joke for the few who knew that Jørgen Frederiksen was officially employed as 'Railway Guard no. 40' is that at some point between the summer of 1883 and the turn of the year 1885–86, a reduction and renumbering of the gatekeeper's lodges and the related guard's huts took place on the South Line. If this actually happened, then L.A. Ring may well have been true to his ideal about only painting what he saw, as he – in all likelihood during the summer of 1883 – drew the sketch which over the course of about a year became one of the most ground-breaking Danish paintings of the 19th century.

EN UDSTILLING OM SIKKERHED!

Af Anna Back Larsen

Det er meget sikkert at køre med tog – så sikkert at vi ikke tænker over sikkerheden. Men potentielt er det farligt.

Det er udgangspunktet i den nye særudstilling *Sikkerhed! Gå ikke over sporet, der kommer tog*, der åbnede den 20. juni 2014 på Danmarks Jernbanemuseum. Der ligger en lang række indledende betragtninger bag *Sikkerhed!*, og det er processen fra de første overvejelser til den endelige udstilling, jeg beskriver i artiklen. Det første skridt var at svare på følgende spørgsmål: Hvem skal udstillingen henvende sig til? Og hvilke dele af jernbanesikkerheden skal der fokuseres på? Da dét var på plads, begyndte arbejdet med at udarbejde udstillingen. En udstilling kan bygges op på mange måder, og indholdet kan variere i det uendelige.

Siden 2007 har en udstilling om jernbanesikkerhed været på tegnebrættet på Danmarks Jernbanemuseum. I 2009 og 2011 blev der udarbejdet ideoplæg til en sådan udstilling af en projektgruppe bestående af to af museets bestyrelsesmedlemmer samt en museumsinspektør.¹⁾ Det var grundige og fyldestgørende oplæg, der havde fokus på jernbanesikkerhedens tekniske udvikling. I sommeren 2013 påbegyndtes arbejdet med udstillingen på ny med udgangspunkt i de oprindelige oplæg. Udstillingen er udarbejdet af en projektgruppe bestående af fire historikere, der alle er ansat på Danmarks Jernbanemuseum.²⁾ Gennem hele forløbet havde projektgruppen en gruppe bestående af eksterne kyndige i jernbanesikkerhed og jernbanehistorie at diskutere med, modtage hjælp fra og afprøve idéer på. Udstillingsarkitektfirmaet Kvorning Kommunikation og Design var med til at udvikle udstillingskonceptet og designede efterfølgende udstillingen.

DE INDLEDENDE UDSTILLINGSOVERVEJELSER

Det tidlige forarbejde til *Sikkerhed!* indeholdt nogle overvejelser om, hvem udstillingen skulle henvende sig til. Danmarks Jernbanemuseum har kort sagt ansvaret for at bevare og formidle den danske jernbanehistorie. På museet i Odense er ud-

stillet genstande – både meget store som rullende materiel i form af vogne og lokomotiver og mindre genstande med relation til den danske jernbanehistorie. Museet afholder desuden hvert år en række arrangementer. Den overordnede målgruppe består i princippet af alle – museets mission er at have attraktive tilbud til så mange som muligt og helst et bredt udsnit af den danske befolkning. Fokus er især på børnefamilier, kulturhistorisk interesserede, jernbaneentusiaster og skoler. Det er grupper, der har meget forskellige forudsætninger for at besøge museet, og derfor valgte projektgruppen at rette udstillingen mod især en af grupperne, nemlig de kulturhistorisk interesserede, der ikke på forhånd har viden om jernbanesikkerhed. Dermed var målet at udbrede emnet til en gruppe, der ikke ved noget om jernbanesikkerhed. I tråd hermed skulle udstillingen ikke entydigt fokusere på den tekniske udvikling, men i stedet på de steder, hvor gæsterne selv møder jernbanens sikkerhedsforanstaltninger i deres hverdag, og give en forståelse af og interesse for det ellers komplicerede emne. Målet var desuden fra begyndelsen at udarbejde et børnespor, der skulle forløbe parallelt med resten af udstillingen, men havde sin egen genkendelige form. Som et led i den tidlige fase besøgte projektgruppen den 10 år gamle sikkerhedsudstilling på det engelske National Railway Museum i York. Museets sikkerhedsudstilling er en tematisk udstilling, som henvender sig til især de kulturhistorisk interesserede. Der findes også et børnespor i udstillingen, hvor to tegnede figurer på udvalgte steder i udstillingen fortæller om jernbanesikkerhed i børnehøjde. Projektgruppen fik en del inspiration i York, særligt ved museets formidling af jernbanesikkerheden via letforståelige tekster til alment interesserede museumsgæster, men også ved de undervisningsforløb, museet havde opbygget i relation til jernbanesikkerhed.

Med udgangspunkt i de indledende overvejelser gik arbejdet med udstillingen konkret i gang ud fra det helt overordnede udgangspunkt, at den måde, en udstilling bygges op på, og den måde, emnet behandles på, får betydning for den måde, gæsterne forstår det valgte emne og historien mere generelt.³⁾

Udsnit af Sikkerhed! En elektrisk telegraf, en induktor og en telefon illustrerer, hvordan der er blevet kommunikeret mellem stationer (Fl. Wedell fot.).



Jernbanesikkerheden var fra jernbanens første tid afhængig af mennesker. Ledvogteren sørgede for at lukke leddene, når et tog passerede (Danmarks Jernbanemuseum).



Med afsæt i hovedmålgruppen blev der arbejdet ud fra ét konkret fokus: Det er meget sikkert at køre med tog – så sikkert, at vi slet ikke tænker over sikkerheden. Men potentielt er det meget farligt. Det har fra jernbanens barndom været gældende ved kørsel på selve jernbanestrækningen og ved jernbaneoverkørsler samt ved sikkerhedsmæssige situationer i tog og på banegårde. Noget nyt er udefra kommende terrortrusler, som er blevet ført ud i livet i både London og Madrid.

Fremdriften i udstillingen med udgangspunkt i disse emner blev, at jernbanesikkerheden tidligere næsten udelukkende var baseret på den menneskelige faktor til nu overvejende at være baseret på teknik og maskiner. Før jeg redegør for den efterfølgende proces med at udarbejde udstillingen, beskriver jeg fire forskellige måder at bygge en udstilling op på. Det gøres for at vise, at der findes mange måder at skabe en udstilling på. Senere bruges de forskellige udstillingstyper til at redegøre for de redskaber, som projektgruppen anvendte.

FORSKELLIGE TYPER UDS STILLINGER

I én type af udstilling, der er almindelig på museer, er ønsket at fortælle en historie med en begyndelse og en slutning. Det gøres via genstande og tekster, der sammen skaber en sammenhængende fortælling om emnet.⁴⁾ En udstilling om jernbanesikkerhed, bygget op efter den udstillingsform, vil fortælle en historie, der ligger ud over de viste genstande. Det sker via tekster med udgangspunkt i en gennemgående historie, hvor f.eks. menneskets rolle i jernbanesikkerheden gennem tiden præsenteres. I en anden type udstilling er det derimod genstandene, der er i centrum. De stilles op i en given sammenhæng, og formidlingen sker typisk via skilte med faktuelle oplysninger som navn, findested og årstal, men kun sjældent ved en længere forklarende tekst.⁵⁾ Indgangsvinklen er, at gæsterne bruger tidligere oplevelser og erfaringer til at forstå genstandene.⁶⁾ I en udstilling om jernbanesikkerhed med udgangspunkt i denne udstillingsform ville genstande knyttet til jernbanesikkerheden være det

bærende element. Fokus kunne i det perspektiv være på genstandenes teknologiske udvikling.

I en tredje type udstilling lægges det ud til gæsterne selv at fortolke en udstillings emne. Grundlæggende skal museumsgæsterne på egen hånd danne sig nogle fortællinger om det udstillede og selv fortolke historien.⁷⁾ Konkret opfordrer den type udstilling gæsterne til at bruge alle sanser (ikke kun synssansen) samtidig med, at der i udstillingen bliver stillet spørgsmål til gæsterne, som hjælper dem i gang med at fortolke.⁸⁾ I den type udstilling ville fortolkningen af jernbanesikkerheden blive lagt ud til gæsterne. Det kan f.eks. være, at de skal tænke over, hvordan man tidligere har forholdt sig til jernbanesikkerhed, eller hvordan brugere af jernbanen har opfattet farerne ved jernbanen.

En fjerde udstillingstype baseres på, at gæsterne danner deres egen forståelse af historien.⁹⁾ Sådanne udstillinger indeholder forskellige typer formidling, da mange forskellige besøgende hermed kan skabe deres egen forståelse – både dem, der helst vil læse, og dem, der helst vil røre ved tingene.¹⁰⁾ Ved en udstilling om jernbanesikkerhed vil den udstillingstype lade det være op til gæsterne at skabe en forståelse for, hvad jernbanesikkerhed er. Er der f.eks. jernbanesikkerhed til stede, når brugerne føler sig sikre? Eller er jernbanesikkerhed knyttet til en måling af antal døde per kørt km?

Jeg tager udgangspunkt i de fire udstillingstyper ved redegørelsen for tankerne bag *Sikkerhed!* Først gives dog en beskrivelse af de forskellige elementer i udstillingen. Efter fastlæggelsen af målgruppen samt det overordnede fokus gik projektgruppen i gang med at udarbejde udstillingen. Det skete ud fra to forskellige tilgange: indhold og struktur. Projektgruppen arbejdede med to parallelle forløb, der dog var tæt sammenbundne. Udstillingens indhold er selve den historie, der bliver fortalt om jernbanesikkerhed, mens strukturen er den måde, udstillingen bygges op på. De ovenfor beskrevne udstillingstyper indeholder begge elementer. I den følgende gennemgang af arbejdet med udstillingen beskrives struktur og indhold hver for sig for at give et større indblik i processen.

UDSTILLINGENS STRUKTUR

Jernbanesikkerhed er et vanskeligt forståeligt emne, hvorfor klarhed i opbygningen af udstillingen hjælper gæsterne til en større forståelse. Helt overordnet er udstillingen bygget kronologisk op med den tidsmæssige afgræsning fra 1847 til 2021. Der er en konstant udvikling af jernbanesikkerheden, og det understreges i udstillingen ved, at den er opbygget i perioder. Der præsenteres fem perioder med hver deres udviklingstræk, som er baseret på den overordnede udvikling, hvor jernbanesikkerheden er gået fra et være baseret på menneskelige handlinger til i dag overvejende at være baseret på maskiner. Perioderne fik hver deres overskrift, der indkapsler centrale elementer. Her vil jeg blot nævne årstal og overskrifter. Første periode, 1847-1875, behandler *Tidlig jernbanesikkerhed*. Anden periode, 1875-1930, indeholder *Sikkerhed i hele Danmark*, mens tredje periode, 1930-1960, har overskriften *Ny teknologi og besparelser*. Ved fjerde og femte periode bevæger vi os op mod nutiden og fremtiden. Først i perioden 1960-2000, hvor *Fjernstyring af togtrafikken i hele landet* beskrives, og derefter i perioden 2000-2021, der afslutter udstillingen med *Jernbanesikkerhed nu og i fremtiden*.

Den konsekvente og klare struktur bliver forstærket ved, at der i udstillingen er en række temaer under hver periode. Da hver periode har sine egne karakteristika og udviklingstræk, er antallet af temaer ikke det samme i perioderne, ligesom indholdet også varierer. For at uddybe temaerne og visualisere jernbanesikkerheden er der til hvert tema udvalgt en eller flere genstande, der repræsenterer temaet. Jernbanesikkerhed samt de tilknyttede genstandene er ikke noget, hovedmålgruppen har viden om i forvejen, derfor har hver periode, hvert tema og hver genstand en tekst tilknyttet, der beskriver genstande og tema inden for rammerne af udstillingens fokus. Parallelt blev der arbejdet med børnesporet til udstillingen med støtte fra TrygFonden. Børnesporet blev koblet på den overordnede struktur, men har ellers sit eget liv via 10 nedslag i udstillingen med fokus på emner, der ligger inden for erfaringsgrundlaget for børn i 4.-5. klasse.

Tekster og genstande

Det var målet at skrive let forståelige tekster med tydelig sammenhæng inden for tre niveauer: perioder, temaer og genstande. Af samme årsag er teksterne korte, da for lange tekster svækker budskabet og interessen blandt målgruppen, som ikke kender emnet i forvejen.

Ud over de tre tekstniveauer møder publikum en helt overordnet introtekst. Her bliver udstillingens tone slået an ved at præsentere det overordnede fokus på den meget sikre men potentielt farlige jernbane. Efter at have læst teksten kan gæsterne i princippet "shoppe" mellem udstillingens andre elementer og stadig få det overordnede budskab.

Samme princip gælder for teksterne til udstillingens fem perioder. I forhold til den indledende tekst giver de et mere detaljeret billede af jernbanesikkerheden med fokus på fem forskellige udviklingstræk. Periodeteksterne indeholder maksimalt 200 ord – en ramme, der blev valgt for hele tiden at holde målet om forståelighed og klarhed for øje. Det samme gjaldt for temateksterne og genstandsteksterne, der maksimalt måtte rumme henholdsvis 100 og 50 ord. Det lyder af mange ord, men det er det ikke, når man skal sammenfatte selv ret vanskelige emner på ganske få linjer.

Genstandene er valgt ud, så de underbygger udstillingens fokus. Ved genstande og tekster blev det prioriteret højt, at mennesket var i centrum samtidig med gæsternes egen forståelse af jernbanesikkerhed. Mere om dét under redegørelsen for indholdsovervejelserne.

Genstandene viser sider af den fortalte historie i en konkret fysisk form. Til hvert tema hører en eller flere genstande eller i enkelte tilfælde fotos. Genstandene understreger den historie, der bliver fortalt i udstillingen, og er igen med til at skabe forståelse for emnet. Dette princip er også årsagen til, at det i nogle tilfælde er valgt at bruge fotos i stedet for genstande – genstandene fandtes simpelthen ikke. Temaerne er valgt ud fra udstillingens hovedfortælling, hvilket betyder, at der ikke altid er genstande tilknyttet. Museerne har ikke alt på hylden, og ofte mangler man lige de genstande, man

Børnesporet skiller sig designmæssigt ud, og skiltene er placeret i børnehøjde. Børnesporet er en del af en større kampagne, rettet mod elever i 4.-5. klasse, der skal lære at have respekt for tog og jernbane. Skiltene er let genkendelige ved kampagnens titel Pas på toget! og de tilknyttede figurer Ida og Anton (Fl. Wedell fot.).



Udstillingens genstandstekster er placeret ved de tilknyttede genstande, mens tematekster er placeret foran genstandene. Forskellige farver er benyttet til at vise, hvilke temaer der hører sammen med hvilke genstande (Fl. Wedell fot.).

skulle bruge til at vise et bestemt emne. Da må fotos bruges i stedet eller andre genstande vise aspekter af den samme historie.

I de tilfælde har ønsket om at fortælle en bestemt historie overtrumpet de tilgængelige genstande. Det gjaldt f.eks. ved temaer om jernbaneulykker, hvor der ikke er bevaret genstande af betydning her i landet. Det er ikke usædvanligt og gælder i nogen grad også England, selv om der her er lidt flere ulykke-relaterede genstande bevaret. Men det er en udfordring udstillingsteknisk at overkomme manglen på genstande om et emne.

I udstillingen er genstande og genstandstekster under samme tema placeret sammen for at skabe overskuelighed for gæsterne. Af samme grund har temaerne hver deres farve, som genfindes i de respektive genstandstekster.

Udstillingens design og effekter

Efter at have beskrevet udstillingens hovedfortælling og overvejet valg af genstande arbejdede projektgruppen og udstillingsarkitekterne sig frem til et design. Det skete i en form for dialog med udkast og diskussioner frem mod den endelige løsning. I processen var der helt anderledes forslag, som endte med at blive valgt fra ud fra den betragtning, at det pågældende design ikke var meningsfuldt i forhold til udstillingens emne.

Udstillingen er bygget op med fem afsnit, der hver repræsenterer en periode. De skillevægge, der adskiller perioderne, fungerer som montere og plateauer til genstandene. Billeder, farver samt jernbanesikkerhedsmæssige kendeord indgår som en del af designet for at slå en stemning an. Brugernes møde med jernbanen – især ved jernbaneoverkørsler – er dér, hvor gæsterne lettest kan relatere til emnet, og derfor er der anvendt fotografier af disse ting som baggrund i skillevæggene.

Den røde og hvide farve er gennemgående, fordi de let forståeligt refererer til de skilte, brugerne møder, når de nærmer sig en jernbane. Det gælder f.eks. det klassiske trekantede skilt med et damplokomotiv i midten omgivet af en rød





Den velkendte sætning "Går ikke over sporet, der kommer tog" skaber minder om perroner og er med til at slå tonen an til udstillingens øvrige indhold (Fl. Wedell fot.).

kant. Hermed knytter udstillingens design an til udstillingens indhold – designet skaber associationer til udstillingens indhold. I skillevæggene findes ligeledes ord, udtryk og citater, der har med jernbanesikkerheden at gøre. Det gælder f.eks. "Pas på toget!" og "Stop". Det er elementer, som sætter tonen og skaber et rum for forståelse af jernbanesikkerhed.

Lyd og film er ligeledes stemningsskabende elementer i *Sikkerhed!* De har dog også en bredere indholdsmæssig funktion, da langt de fleste har et konkret budskab, altså er en del af fortællingen. Fra begyndelsen blev det fastlagt, at der skulle være en flot og bemærkelsesværdig introduktion til udstillingen. Introduktionen skulle på den ene side sammenfatte udstillingens indhold og på den anden side skabe opmærksomhed om udstillingen, der ligger lidt afsides på museets balkon. Introduktionen består af en film med et IC3-tog, der kører med fuld fart. Først ser gæsten blot et dansk landskab med skinner i forgrunden, men pludselig kan man høre noget – og derefter kommer toget susende forbi med en ganske høj lydside. Det allerførste møde med udstillingen skal skabe både lidt uro og respekt for et tog i bevægelse. Filmen projiceres stort op, og IC3-toget brager direkte mod indgangen til udstillingen – igen et element, der underbygger udstillingens omdrejningspunkt – jernbaneoverkørsler. Af andre lyde er der to højtalerudkald: "Gå ikke over sporet, der kommer tog" samt en påmindelse om at huske sin bagage på Nørreport Station. Begge er placeret i deres respektive perioder.

Afsluttende overvejelser om struktur

Kort beskrevet er udstillingens struktur opbygget af tekster, genstande, opdeling af perioder ved skillevægge med farver og grafik samt lyd og introduktionen til udstillingen. Tekster og genstande samt periodeopdeling skal være lette at overskue og forbinde for gæsterne. Det skal undgås, at man skal overveje, hvad der hører sammen, og hvad der ikke gør. Genstande og tekster præsenteres med en klar tilknytning til hinanden og til de tilhørende temaer, samtidig med at de er placeret sammen, så gæsterne hurtigt kan danne sig et overblik og få en forståelse af, hvordan udstillingens elementer

hænger sammen. Man kan også sige, at en gennemskuelig og rolig struktur skaber grobund for læring om jernbanesikkerhed, mens en kompleks og urolig struktur stiller sig i vejen for læring.

Skillevæggens farver og grafik samt lyden i udstillingen og introduktionen har primært en stemningsskabende funktion samtidig med, at de er genkendelige elementer gennem udstillingen.

UDSTILLINGENS INDHOLD

Det er brugernes møde med de sikkerhedsmæssige foranstaltninger, der er styrende for indholdet i *Sikkerhed!* Det, der er fravalgt, er en formidling af jernbanesikkerhedsgenstandenes tekniske historie i detaljen – altså hvordan det elektromekaniske centralapparat eller blokapparatet fungerer ned i de mindste detaljer. Ved de apparater, der er udstillet, er ønsket nærmere at vise, hvordan de fungerede i sammenhæng med jernbanesikkerheden overordnet og ikke deres konkrete tekniske funktioner. I arbejdet med udstillingens indhold læste projektgruppen en række bøger og opslagsværker med relation til jernbanesikkerhed fra hele perioden – lige fra de første reglementer i 1847 til nyt materiale om Signalprogrammet. Dertil havde gruppen stor hjælp fra de fyldestgørende udstillingsoplæg, der ganske vist med en anden vinkel var udarbejdet i 2007 og 2011 – udstillinger kan være længe undervejs!⁽¹⁾

Når man skal formidle vanskeligt teknisk stof til ikke-eksperter og almindelige gæster, er sproglig bevidsthed af stor betydning. Da jernbanesikkerhed er et komplekst og svært forståeligt emne, er der i udstillingen gjort forsøg på at tale i et enkelt og letforståeligt sprog med en klar vinkel, der præcist formidler det pågældende emne.

Der er også valgt et ret formelt sprog ud fra den betragtning, at det er et alvorligt emne. Nedenfor illustreres det ved teksteksempler fra periode 1, som rummer syv temaer: *Tid, De første ulykker, Kommunikation mellem stationer, Signaler til lokomotivføreren, Brugernes sikkerhed, Afgang!* og *Nyt job*

Skillevæggens bagvæg viser en aktiv jernbaneoverkørsel og illustrerer en jernbanesikkerhedsmæssig foranstaltning, som gæsterne kan relatere til. Det underbygges af brugen af rødt lys (Fl. Wedell fot.).



med evige opgaver. Som nævnt har periode 1 overskriften *Tidlig jernbanesikkerhed* og omhandler tiden fra jernbanens introduktion i 1847, til den var udbredt til store dele af landet i 1875. Periodeteksten er som følger:

1847-1875 Tidlig jernbanesikkerhed

Jernbanen var en ny, dramatisk kraft i det danske landskab. Fra 1847 kørte der damplokomotiver med en fart på 45 km/t - en hastighed, der var uset på landevejene. Fokus på sikkerhed var tvingende nødvendigt.

Der skulle være klare regler for at undgå katastrofale ulykker. Det gjaldt både for de ansatte og for dem, der færdedes nær banen. Alle skulle lære at respektere de nye tog. De rigtige signaler skulle gives, der skulle holdes afstand, tiden skulle overholdes, og kommunikationen skulle være præcis.

Vægten er lagt på at skærpe gæsternes fokus på, at jernbanen var ny i Danmark og samtidig besad en kraft, der hidtil var uset. Samtidig er budskabet, at der med jernbanen kom en række regler, der skulle overholdes. Tid er og har altid været vigtigt for jernbanedriften såvel som jernbanesikkerheden. Følgende er temateksten til *Tid*:

Tid

Tid blev afgørende for jernbanesikkerheden. Der skulle være mindst 10 minutter mellem hver afgang fra stationen for at sikre, at togene ikke kørte op i hinanden.

Før jernbanen var lokal tid bestemt af solens placering på himlen. Der var derfor ikke fælles tid i hele Danmark - men på grund af jernbanen besluttede man i 1858 at anvende Københavns lokaltid som fælles jernbanetid. Først i 1880 blev der fælles national tid for alle.

Temateksten tager tråden op fra periodeteksten og forholder sig til en konkret sikkerhedsmæssig problemstilling: Der var 10 minutter mellem hvert tog, og det var nødvendigt at have fælles tid i Danmark. Målet er at koble jernbanesikkerheden med begrebet tid, som er genkendeligt for vores gæs-

ter. Til *Tid* hører tre genstande, der hver har en genstandstekst. Som eksempel vil jeg her fremhæve én genstand eller rettere én samling af næsten ens genstande - eller egentlig 15 lommeure.

Alle skulle kende tiden

Jernbanepersonalets lommeure stammer fra de sidste årtier af 1800-tallet og derefter. Præcise ure var afgørende for sikker afvikling af togtrafikken. Alle - fra lokomotivfører til ledvogter - havde et ur, og urene var afstemt med stationsuret.

De 15 ure illustrerer sammen med teksten, at alle, der arbejdede ved jernbanen, skulle have et ur - mængden har en betydning. Via de tre niveauer af tekster er målet at give et indblik i og en særlig vinkel på genstandene. Ved det konkrete eksempel med urene er det en fysisk genstand, der kan fortælles mange historier om - her med fokus på jernbanesikkerhed. I en anden sammenhæng kunne man have rettet fokus mod social status eller urenes tekniske funktion.

Med teksterne har det handlet om at lede gæsternes blik i retning af en bestemt fortælling og derigennem give dem en forståelse for jernbanesikkerhed med udgangspunkt i deres egen virkelighed. En del af den jernbanesikkerhedsmæssige historie rummer dog emner, der er centrale, men som ligger uden for manges umiddelbare forståelses- og oplevelsesramme. I periode 1 gælder det f.eks. temaet *Kommunikation mellem stationer*. I den tidlige danske jernbanehistorie anvendte man flettede kurve - eller optiske telegrafer - til at signalere mellem stationer. At man kunne kommunikere mellem stationerne var afgørende for jernbanesikkerheden. Både tematekst og genstandstekst omhandler den optiske telegraf. Først tematekst:

Kommunikation mellem stationer

Når et tog afgik fra en station, skulle næste station vide det. I jernbanens første tid gav man besked via en optisk telegraf. Det var en høj mast med en kurv i toppen. Masterne stod så tæt, at man kunne se til den næste - aldrig længere end 1,3 km.

15 lommeure, en køreplan og et stationsur hører under temaet Tid. De illustrerer vigtigheden af, at alle, der var i forbindelse med jernbanen, havde samme tid. Her ses det ene afsnit af udstillingens periode 1 (Fl. Wedell fot.).



Når kurven på stationen viste togets afgang, gav banevognere langs sporet med hver deres signalkurv beskeden videre, til den nåede næste station.

Og genstandsteksten:

Den optiske telegraf

Original signalkurv fra den første strækning mellem København og Roskilde i 1847. De sidste signalkurve gik ud af brug omkring 1900. Tog kørte med 10 minutter mellem hver afgang, og kurvene var en ekstra information til personalet på strækningen om, at et tog var på vej. To kurve i masten betød tog fra København, én kurv tog fra Roskilde. I mørke var kurvene udstyret med lys.

Målet er at gøre en kompleks historie tilgængelig ved hjælp af et enkelt og præcist sprog. Kurven har været vigtig for jernbanesikkerheden i en periode og har medvirket til at gøre det sikkert at køre med tog.

De forskellige sikkerhedsapparater i udstillingen kan dog være svære at forstå og er en udfordring af formidle forståeligt for gæster, der kun bruger kort tid på hver genstand eller tekst. Man kan sige, at der er to modpoler i udstillingens indhold: det meget nære og let genkendelige som vigtigheden af at overholde tiden - og det mere komplicerede i form af de sikkerhedsmæssige apparater.

Her vil jeg blot nævne andre eksempler, der ligger mellem de to poler. For det første er ulykker et tema, der løber gennem hele udstillingen - som det eneste tema er det med i alle fem perioder. Ulykker har i tidens løb været med til at forbedre jernbanesikkerheden, da man lærte af de fejl, der blev begået. Desuden er brugernes helt konkrete møde med jernbanen og de tilknyttede sikkerhedsforanstaltninger et gennemgående tema. Det gælder f.eks. ved banegårde og ved jernbaneoverkørsler.

Endelig er der fokus på, at det er meget sikkert at køre med tog i Danmark. De tre eksempler binder udstillingens overordnede fokus sammen: Det er sikkert at køre med tog, men

Den store montre til periode 1 indeholder fem af periodens syv temaer, herunder også temaet Kommunikation mellem stationer, der via kurven fra en optisk telegraf samt en tilknyttet tegning illustrerer, hvordan man dengang kommunikerede mellem stationer (Fl. Wedell fot.).



Et blik gennem Sikkerhed! Det store foto fra lyntogsulykken i 1967 er en del af en serie, der bliver projiceret på væggen. Billederne illustrerer, at det er voldsomt, når det går galt (Fl. Wedell fot.).





Gentofteulykken fra 1897 var meget voldsom med 40 omkomne. Man lærte af ulykkerne og forbedrede jernbanesikkerheden (Danmarks Jernbanemuseum).

det er potentielt meget farligt, koblet sammen med brugerens daglige møde med de sikkerhedsmæssige foranstaltninger.

Udstillingens børnespor har overordnet samme indholdsmæssige fokus på jernbanesikkerhed, blot formuleret på en måde, så et yngre publikum kan læse det. Der er ikke fokuseret på teknik og vanskelige emner, da børnene ikke har et tilstrækkeligt erfaringsgrundlag til at rumme sammenhængen. Her blot et teksteksempel til illustration.

Ledvogteren

I mange år var det ledvogtere, som sørgede for, at folk ikke gik over skinnerne, når der kom tog. Det skete desværre en gang imellem, at de ikke fik sænket bommen eller lukket leddet, og så kunne der ske en ulykke.

Afsluttende overvejelser om indhold

Med udgangspunkt i teksteksempler fra udstillingen har mit mål været at illustrere spændvidden indholdsmæssigt i udstillingen og samtidig vise, hvordan indholdet har forholdt sig til udstillingens overordnede fokus. Det formelle og enkle sprog underbygger dette og danner rammen om det alvorlige emne, som jernbanesikkerhed er. Udstillingens genstande underbygger det – hvis de ikke havde været der, eller hvis de ikke fungerede, ville der være en meget ringere jernbanesikkerhed. Emnet og den vinkel, der er lagt ned over det i udstillingen, lægger op til en tilrettelagt og styret fortælling om jernbanesikkerhed. Det vil jeg illustrere i det følgende, hvor indholds- og strukturovervejelserne sammenkobles med udstillingstyperne.

STRUKTUR, INDHOLD OG UDS stillINGSTYPER

Gennemgangen af de indholdsmæssige og strukturelle overvejelser viser et samspil og en afhængighed mellem de to dele. Udstillingens emne og kompleksitet førte til, at den blev bygget stringent op efter perioder, temaer og genstande. Formen underbygges af den kronologiske opbygning, hvor

gæsterne begynder ved 1847 og ender i den nære fremtid. Det er alt i alt elementer, som danner rammerne om en udstilling med en klar og overskuelig opbygning, der let kan aflæses af målgruppen. Samme principper gælder for de indholdsmæssige overvejelser. Teksterne er ikke blot korte, de er også letforståelige.

Med fokus på en klar opbygning med en begyndelse og slutning samt belærende tekster arbejdede udstillingsgruppen overvejende inden for den type udstilling, der fortæller en specifik historie og bruger genstande til at underbygge den historie. Et argument for at vælge denne styrede form er at jernbanesikkerhed er et emne, hvor man ganske enkelt ved, hvad der er korrekt i forhold til brugernes sikkerhed. Det er ikke til diskussion, om det er klogt at danse på sporene. Gæsterne er almindelige brugere af jernbanen, og derfor virker denne tilgang som den mest naturlige.

Museets mission er at formidle den danske jernbanehistorie til et bredt udsnit af befolkningen, og det var det overordnede mål med denne udstilling at rette den direkte mod dem, der ikke havde særlig viden om jernbanesikkerhed. Projektgruppen vurderede, at det ikke skulle være en udstilling alene til børn og unge, da de ikke har det nødvendige erfaringsgrundlag. For at skabe klarhed og konsekvens formildes der til de to målgrupper ved to klart adskilte former. Børnesporet har, ud over at være informerende om jernbanesikkerhed generelt, også et undervisningspræget udtryk – målet er at lære elever og børn noget om, hvordan man færdes nær tog og jernbane.

Projektgruppen arbejdede dog også med en anden udstillingstype – nemlig den, der lader det være op til gæsterne selv at fortolke et historisk emne. Denne form er ikke dominerende i udstillingen, men den er til stede. De visuelle elementer, som beskrevet under afsnittet om udstillingens struktur, har netop som formål at skabe stemning og lægge op til indlevelse – at få gæsterne til selv at tænke over jernbanesikkerheden og deres til dagligt passive oplevelse af denne. Projektgruppen arbejdede med, at ulykkestemaerne skulle have en vis effekt i udstillingen. Ulykker er markante

Tekniske apparater kan ikke aflæses, hvis man ikke på forhånd har kendskab til genstandene. I Sikkerhed! er disse genstande formidlet via et præcist og letforståeligt sprog. (Fl. Wedell fot.)

i deres udtryk – store maskiner og vogne, der splintres eller sammentrykkes, kombineret med menneskelige ofre. Som nævnt ovenfor har ulykker været et element, der har været med til at forbedre sikkerheden, hvilket gjorde, at de fik en central plads i udstillingen. Samtidig illustrerer de på bedste vis, hvor galt det kan gå, når sikkerheden svigter. Det vises ved at bruge fotos fra datidens store danske jernbaneulykker – fotos, som kan aktivere gæsternes egen tolkning og indlevelsesevne.

Gruppen ønskede dog ikke at lægge spørgsmålet om sikkerhed for meget ud til gæsterne. Man kan f.eks. forstille sig, at der i udstillingen kunne skabes et interaktivt element, hvor gæsterne skulle se, om de kunne nå over skinnerne, inden toget kom – f.eks. for at understrege togets hastighed og lange bremselængde. Hermed ville der være en risiko for, at gæsterne ville forsøge *ikke* at nå over. I andre sammenhænge kunne den slags være et sjovt element – men vi valgte det fra, fordi det ville give forkerte signaler.

Et argument for at vælge en sådan funktion kan dog være, at det i højere grad end f.eks. en tekst er med til at få gæsterne til at tænke over jernbanesikkerhed, og de store kræfter som tog og jernbane besidder. På London Transport Museum er der faktisk eksempler på lysstriber, der bevæger sig i gulvet og skal give en fornemmelse af samme situation.

At skabe stemning i udstillinger via lyde og visuelle effekter benyttes på museer i dag. Disse virkemidler bruges typisk for at understrege en pointe eller for at skabe en oplevelse for gæsterne, hvor de kan sætte sig ind i historien på en anden måde end ved at læse tekster. I Odense har Odense Bys Museer på bymuseet Møntergården anvendt tilsvarende lyde og film i deres nyere udstillinger, ligesom udstillingernes overordnede design skaber associationer til den fortalte historie om Odense. På det hollandske jernbanemuseum i Utrecht tager man skridtet videre og har f.eks. opbygget et helt miljø med en by i miniformat, et tidligt vognværksted, den første station og perron med en kopi af Hollands første lokomotiv i udstillingen om de tidligste jernbaner. Her benyttes lyde og lugte til at underbygge historien. Der er ingen tekst og ingen

originale genstande. I Utrecht bevæger vi os over i en udstillingstype, hvor det helt er lagt ud til gæsterne at danne deres egen forståelse af historien. Ud fra faglige overvejelser, der bygger på de ovenstående argumenter om udstillingens indhold og fokus, vurderede projektgruppen, at det ikke skulle være op til gæsterne at danne deres egen forståelse af jernbanesikkerheden.

Hvis teknikken derimod havde været i centrum, kunne fokus have været på, hvordan teknikken ændrede sig fra det mekaniske blokapparat mod det elektromekaniske. Her ville målgruppen være de teknisk interesserede og måske netop dem, der på forhånd har tænkt over og sat sig ind i dele af den omfattende jernbanesikkerhed. Hvis de teknikinteresserede havde været målgruppen, kunne der også være arbejdet med den type udstilling, hvor genstandene er i centrum, og hvor udstillingsteksten typisk minimeres til genstandens navn og årstal. Det ville i den sammenhæng være en meget lille gruppe, der kunne tyde genstandene og få en god oplevelse i udstillingen. På jernbanemuseer og andre tekniske museer har det traditionelt været genstandene, der har været i centrum frem for den bredere kulturhistorie, der knytter sig til alle genstande. På jernbanemuseer ses den ordknappe udstillingstype ofte i form af en opstilling af rullende materiel med tilhørende korte faktuelle tekster om genstandenes tekniske udvikling. Denne udstillingstype har Danmarks Jernbanemuseum bevæget sig væk fra i *Sikkerhed!*

LITTERATUR

- Black, Graham, *The Engaging Museum. Developing Museums for Visitor Involvement*, London and New York: Routledge, 2005
- Cresswell, Tim, *Place – a short introduction*, New Jersey: Blackwell Publishing, 2004
- Floris, Lene og Annette Vasström, *På museum*, Roskilde: Roskilde Universitetsforlag, 1999.
- Hein, George, *Learning in the Museum*, London and New York: Routledge, 1998.
- Hooper-Greenhill, "Education, Communication and Interpretation: Towards a Critical Pedagogy in Museums". I Eileen Hooper-Greenhill (ed.), *The Educational Role of the Museum*. London and New York: Routledge, 1999, 2. ed.



Paris, Scott G. og Melissa J. Mercer, "Finding Self in Objects: Identity Exploration in Museums", I Gaea Leinhardt, Kevin Crowley, Karen Knutson (ed.), *Learning Conversations in Museums*. New Jersey: Lawrence Erlbaum Associates, Publishers, 2002

Litteratur om jernbanesikkerhed

Banedanmark, *ATC-instruks*, 2005

Bruun-Petersen, Jens m.fl.: *Jernbanehistorisk årbog '98*, Smørum: Bane bøger, 1998.

Danske statsbaner, *Banernes bygning og udstyrelse*, København: S.L. Møllers Bogtrykkeri, 1965.

De danske statsbaner, *Auditarsager 1914-1943*, København: J.D. Qvist & Komp. (Ejnar Levison), 1922.

De danske statsbaner, *Reglement for Hjælpe- og Ambulancetogtjenesten af 1927 (hjælpetogsreglement)*, København: Frederiksberg Bogtrykkeri, 1927

De danske statsbaner. Generaldirektoratet, *Almindelige Sikkerheds- og Ordensbestemmelser. Ordresamlingen - serie C*. København: Aarhus Stiftsbogtrykkeri, 1922.

De danske statsbaner, *Vejledning til Forstaaelse af Telegraf og Telefonen*, København: J. Jørgensen og co., 1918.

Kgl. Jernbane-Commission i København ved Molkte m.fl.: *Banepolitreglementet for Jernbanen fra København til Roeskilde 1847*, København: J. D. Qvist, 1847.

DSB, *DSB's sikringsanlæg 1945-1987*, 1987.

DSB, *Sammendrag af artikler vedrørende sikringsteknik*, Til brug ved faget Sikringsteknik på DSB-skolen, januar 1976.

Generaldirektoratet for Statsbanedriften, *Almindeligt Signalreglement*, København, J.D. Qvist & Komp. (A. Larsen), 1890.

Generaldirektoratet for Statsbanerne, *De danske Statsbaner 1847-1947*. København, Det Berlinske Bogtrykkeri 1947.

Jensen, Niels E. og Benny Mølgaard Nielsen, *De danske jernbanesignaler og sikkerhedssystemer gennem 150 år*, Smørum: Bane bøger, 1998.

Karlsson, Henrik W. og Carsten S. Lundsten, *Introduktion til sikrings- og fjernstyringsanlæg*, Virum: Rambøll, 2006.

Kommissionen angaaende Sikkerhedsforholdene ved Statsbanerne, *Betænkning*, København: J.H. Scultz A/S, 1918.

Sjællandske Jernbaner, *Instrux for Banevogtere*, København: J.D. Qvist & Komp., 1864.

Statsbanedriften, *Forstaaelse af Telegraf og Signalapparaterne*, Aarhus: Lauritz Bechs Bogtrykkeri, 1897.

Udgaver af: Danske statsbaner, *Elementær Jernbanelære*, diverse forlag, 1939, 1943, 1948, 1957, 1967.

Winter, Peter m.fl, *Compendium on ERTMS*, Hamburg: Eurail Press, 2009.

Upubliceret litteratur

Larsen, Jørgen, Eilert Løvborg og Poul Petersen, *Beskrivelse af en planlagt udstilling, som fortæller om jernbanens sikkerhedsbærende værktøjer set i et historisk forløb*. Odense, 2011.

Larsen, Jørgen, Eilert Løvborg og Poul Petersen, *En kort gennemgang af jernbanesikkerheden fra jernbanens start til den signalløse fremtid*. Odense, 2009.

NOTER

1. Projektgruppen bestod af Poul Petersen, der var daværende medlem af bestyrelsen for Danmarks Jernbanemuseum, og tidligere regionschef ved DSB, Eilert Løvborg, der er medlem af bestyrelsen for Danmarks Jernbanemuseum, og tidligere kontorchef i DSB, samt Jørgen Larsen, der er tidligere museumsinspektør ved Danmarks Jernbanemuseum.
2. Projektgruppen bestod af museumschef Henrik Harnow, samlingschef Gitte Lundager, museumsinspektør René Christensen og museumsinspektør Anna Back Larsen. I den tidlige fase af arbejdet med udstillingen deltog tidligere formidlingschef Mads Thernøe. Anja Nielsen har været med til at udarbejde udstillingens børnespor, der i mindre grad behandles her.
3. Med udgangspunkt i Cresswell, 2004.
4. Vasström og Floris, 1999, s. 74 ff.
5. Vasström og Floris, 1999, s. 74 ff.
6. Paris & Mercer, 2002, s. 401 ff.
7. Ibid. s. 131 ff.
8. Black, 2005, s. 182.
9. Hooper-Greenhill, 1999, s. 11 ff.
10. Hein, 1998.
11. Se den benyttede litteratur under litteraturlisten.

SUMMARY

An exhibition on safety

Travelling by train is a very safe mode of transport – so safe that we do not even think about safety. But potentially, travelling by train is dangerous.

This is the starting point for a new special exhibition *Safety!* Do not cross the tracks, train approaching, which opened on 20 June 2014 at the Danish Railway Museum. A large number of preliminary considerations preceded *Safety!* and this article gives an account of the process from the first considerations to the final exhibition. A project group was established, consisting of four historians employed with the Danish Railway Museum, with the task of preparing the exhibition. This work was commenced based on the general idea that the way in which an exhibition is structured and the way it deals with its subject will be reflected in the way the guests understand the subject and the history in more general terms.

The first step in the work with the exhibition was to answer the following questions: What audience does the exhibition target? And what parts of railway safety should the exhibition focus on? It was decided that the primary target group of the exhibition would be users of the railway with an interest in cultural history. This is a group where most people do not have in-depth knowledge about the history of the railway, and also a group where the majority does not think about the many safety precautions associated with the railway. In parallel, the project group also worked with a younger target group – 4th and 5th grade pupils – by developing a children's track with its own easily recognizable design.

Railway safety is a wide subject with many aspects, and it can be approached in a multitude of ways. The project group read relevant literature on the subject and went on a research trip to the National Railway Museum in York with the purpose of making a professionally well-founded definition of the subject and creating an exhibition especially aimed at the selected target group.

In terms of content, the exhibition would focus on the users' meeting with the safety precautions of the railway: on the actual line where railway and road meet as well as on the platform and at stations. The objective was to make this difficult subject recognizable and understandable for the target group by focusing on situations to which they would be able to relate. This idea is supported by the fact that the exhibition is accompanied by short texts written in a simple and easily understandable language, language that is at the same time formal in order to emphasise the fact that a serious subject is being communicated.

In parallel with the content of the exhibition, the project group worked with the structure and composition of the exhibition. *Safety!* is structured chronologically and begins with the earliest Danish safety precautions in 1847 when Denmark got its first railway, and ends in 2021 when a new signal programme will become effective. The exhibition is divided into five periods, each period representing a particular development within railway safety. The five periods are separated by partitions, which in addition to objects and texts also include colours and graphic. The project group's objective was for the way in which the exhibition was structured to support the message of the exhibition. In *Safety!* texts and objects as well as the division into periods have the purpose of creating perspective and clarity for the guests. Objects and texts are placed together, so the guests can easily get an idea and an understanding of how the elements of the exhibition are interconnected. Overall, the project group aimed at creating an easily distinguishable form that would create a calm and logical background to leaning about railway safety. The colours and graphic of the partitions as well as the sound at the exhibition and the introduction primarily have another function. They create an atmosphere, while at the same time being recognizable elements for the target group by calling forth associations to

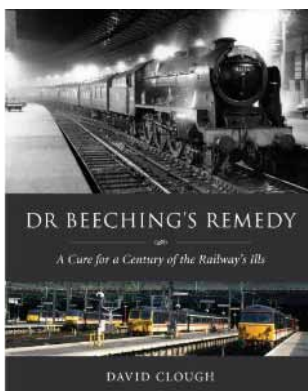
the guests' own meeting with the railway. This is achieved by means of sounds and quotations from the Danish railway environment, such as the loudspeaker message: "Do not cross the tracks, train approaching", and in connection with the introduction to the exhibition where the wall shows an IC3 train roaring towards the guests via a projection. Com-

mon recurring colours in the exhibition are red and white, as these are the colours typically used on the Danish railway signs.

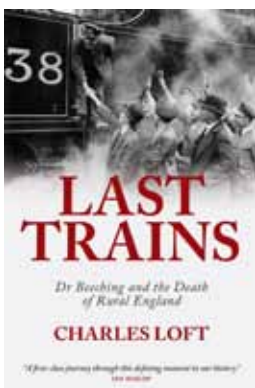
Consequently, a well-defined and recognizable story about railway safety is told throughout the entire exhibition. Focus is not on the technological development of the object, but on telling a story from the point of view of the users.



ANMELDELSER



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Lars Bjarke Christensen



Mogens Duus, Kampen om Himmerlandsbanerne. Hobro-Løgstør. Viborg-Aalestrup, banebøger 2013, ISBN 9788791434389, 288 sider, hardcover, illustreret, pris 454 kr.

"Kampen om Himmerlandsbanerne" er en omfattende sag på i alt 288 sider. Bogen begynder med de indledende undersøgelser om muligheden for at etablere Himmerlandsbanerne fra 1846, men med fokus på tiden efter 1871. De følgende år frem til anlægslovens vedtagelse i 1889 var ingeniørens uproblematisk, og forfatteren beskriver på levende vis den kamp, der var mellem de lokale på den ene side og politikere og embedsmænd i København på den anden side.

Denne kamp – jf. bogens titel – er bogens gennemgående tema. Det blev til to baner: Løgstørbanen, som blev anlagt som en statsbane, og Aalestupbanen, der blev anlagt som en privatbane. Anlægsarbejdet gik for begge baners vedkommende i gang fra 1891,

og de kunne indvies i 1893 – Aalestupbanen dog med en lille forsinkelse.

Det er dog især anlæggelsen af Løgstørbanen, der fanger denne anmelders interesse. I forbindelse med denne baneanlæggelse blev der foretaget talrige arkæologiske undersøgelser, og i sommeren 1891 blev der gjort et særdeles interessant fund af det såkaldte Skarpsallingkar. Karret får ingen fyldig omtale, men det fremhæves, at det er en af de allersmukkeste genstande fra Danmarks oldtid. Det kan her føjes til, at det flotte kar er lavet af ler, er smukt dekoreret og kan dateres til omkring 3200 f.Kr. Og så har det i dag stort set været i hænderne på alle danskere – det er nemlig det motiv, der pryder vores 50 kroners sedler. Skarpsallingkarret var en positiv sidegevinst ved banens anlæggelse. Derimod gik baneanlæggelsen hårdt ud over områdets mange jættestuer, som blev plyndret for sten – og i forbindelse hermed blev også mange af gravkamrene plyndret og fundene solgt. Således gik det faktisk også Skarpsallingkarret. Det blev solgt for 18 kr., men heldigvis blev fundet solgt videre til Randers Museum. Herefter havnede det på Nationalmuseet, hvor det stadig befinder sig.

Men tilbage til jernbanerne og anlæggelserne, hvor forfatteren også gør meget ud af at beskrive jernbanernes bygninger – mange af dem opført efter standardtegninger – hvilket illustreres fint med både fotos og masser af illustrative tegninger. Egentlig skulle de to

baner indvies samme dag, men stationen i Viborg havde voldt en del kvaler. Derfor blev strækningen mellem Hobro og Løgstør åbnet først, hvilket skete den 14. juli 1893. Åbningen blev naturligvis markeret med stor festivitas. Den 14. september samme år blev det Viborg-Aalestup-banens tur til at fejre den færdige bane. Og skønt den som nævnt blev anlagt som en privatbane, så blev den allerede fra første åbningsdag forpagtet af staten.

Ud over den kronologiske historie om jernbanen fortæller forfatteren også små pudsig sidehistorier undervejs. Til tider i selve teksten, men som oftest i forbindelse med illustrationerne. Det sker f.eks. på side 35, hvor vi ser menukort for den nye stationsrestaurant i Løgstør. Det interessante er her især det forhold, at der er to forskellige menukort. Ét "For Jernbane-Personalet" og ét for alle andre. Personalet kan få de fleste ting til en lavere pris, eksempelvis en stor kop kaffe til 12 øre, mens den almindelige gæst for en tilsvarende kop måtte betale hele 20 øre. Men mens det almindelige menukort rummer masser af stærke drikke, er de ikke på personalets kort. Dog er det føjet til med pen efterfølgende, at personalet kunne få en Kroneøl til 12 øre. Den totale afholdenhed var der altså ikke tale om.

Efter banens indvielse hører vi om perioden 1893-1918, der betragtes som "25 gode år... sådan da!" som det hedder sig i overskriften – for selv i de gode år var der interessekonflikter mellem

DSB, der på den ene side skulle spare, og på den anden side lokalsamfundet, der ønskede masser af togafgange. Men ikke desto mindre er det i denne periode, at de nye baner for alvor skaber vækst i de små byer langs banen, og der opstår nye byer omkring stationerne, hvoraf flere endda beskrives som mindre købstæder. Og der er da heller ingen tvivl om, at banerne netop i det himmerlandske område havde en vigtig funktion og både genererede nye byer og understøttede den urbanisering af landdistrikterne, der var i gang. Især i Aalestrup var væksten enorm. Men det var ikke kun i forhold til byvækst i landdistrikterne, at banerne tjente et godt formål. Det samme angik godstransporten, som bl.a. sikrede de magre jorder forsyninger med mergel.

I næste nedslag, 1919-29, ses kontourerne af den nye hovedudfordrer: bilen, men det er i den følgende periode 1930-39, at bilismen for alvor blev udbredt og dermed udgjorde et fleksibelt alternativ til togene. Modtrækket var flere trinbrætter ud fra et rationale om, at det skulle være muligt at hoppe på toget hvor som helst. Men bilerne gav også andre udfordringer de steder, hvor togtrafikkens og biltrafikkens spor og veje krydsede hverandre med mange ulykker til følge.

Så tidligt som i 1935 blev det første lovforslag om banens nedlæggelse fremsat. Men sådan skulle det ikke gå; lokalbefolkningen gjorde klar til kamp. Det illustreres bl.a. s. 83 med en mær-

kat, udsendt i forbindelse med kampen for banerne i 1935, hvor vi ser et par beskyttende hænder omkring et tog, som en sort og klo-lignende hånd forsøger at få fat i. Teksten siger næsten det hele: "Himmerlandsbanernes SKÆBNE ligger i DERES HÆNDER. Benyt Himmerlandsbanerne". Og sådan fortsatte tovtækkerierne de følgende år – indtil de for en stund blev udskudt af krigens udbrud – og dette emne får sit helt eget kapitel i Duus' bog.

I kapitlet om efterkrigstiden 1946-1959 går historien på, at banerne lige efter krigen oplever en kort periode med tilgang. Som endnu et træk i kampen mod biltrafikken sættes hastighederne op, så rejsetiden kan forkortes. Men lige lidt hjalp det. Det stod klart, at det gik den helt forkerte vej, og i 1959 nedlægges al persontrafik på Aalestrupbanen, hvorefter den kun fungerede som godsbane.

Næste kapitel igen hører vi om den trinvis afvikling af Løgstørbanen i perioden 1960-66. Et forslag om at nedlægge strækningen kom frem i 1960 – og også her viser forfatteren på forskellig vis, hvordan lokalbefolkningen og de lokale aviser tager kampen op. Således i et citat og en vittighedstegning fra 1960 fra *Aalborg Amtstavis*, hvor det på humoristisk vis illustreres, hvordan "Himmerlands-kvinder og mænd" harnes – og vil tage på tog(t), som kimbrerne gjorde det i fordums tid. Og der er ingen tvivl om, at "kimbrernes tog" skulle gå til Folketinget.

Men udfordringerne var mange, og i 1966 var det uigenkaldeligt forbi: Hobro-Aalestrup-banen blev nedlagt. Dog fortsatte godstrafikken på to strækninger: én fra Viborg til Aars og én fra Aars til Løgstør helt frem til 1999, da den fik status som Danmarks længste godsbane, og disse sidste år får en ret fylldig omtale. Ved udgangen af år 2000 lukkede banen endeligt. I nogle få år etablerede man skinnecykler på en del af strækningen, indtil det i 2004 blev besluttet, at skinnerne skulle tages op (2005). I 2006 blev Himmerlandsstien etableret på dele af den gamle jernbanestrækning, som nu indgår i et regionalt net af cykelstier. Hermed sættes et punktum for Duus' kronologiske gennemgang af Himmerlandsbanernes historie. Bogen afsluttes med en detaljeret beskrivelse af de to strækninger, Viborg-Aalestrup og Hobro-Løgstør, med fokus på de enkelte standsningssteder (s. 196-269), mens et afsluttende kapitel omhandler strækningens rullende materiel (s. 270-286). Til slut bringes en oversigt over det benyttede kilde-materiale.

Mogens Duus' bog giver en fyldestgørende og grundig indføring i Himmerlandsbanernes historie – og rummer masser af dramatik. Det er således en spændende fortælling, der måske også fra forfatterens side er båret af et politisk projekt om kampen mellem Himmerland og København? Engagemmentet fortjener mange roser – og det er det, der gør, at også en detaljeret

kronologisk fortælling om to jernbanestrækninger kan rive læseren med. Men bogen er ret teksttung, hvilket understreges af de små bogstaver og sidernes to spalter. Til gengæld rummer især det sidste kapitel masser af billeder fra strækningerne, og denne meget detaljerede gennemgang vil utvivlsomt have stor interesse især lokalt. Bogen kan derfor bruges på flere måder – også til bare at bladere i – og af flere forskellige målgrupper. Et noteapparat og en afsluttende konklusion samt perspektivering til andre bane-historier ville dog have gjort målgruppen endnu bredere.

Med Mogens Duus' bog er Himmerlandsbanen i bogstavelig forstand kommet på banen. Den tager kampen op – og giver dermed også sit besyv med i den diskussion, der pt. pågår om den "Rådne banan, Udkantsdanmark", eller hvad vi nu skal kalde det forhold, at vores lille land er på vej til at knække over på midten med en hovedstad i stor vækst, mens store dele af det nørre-, midt- og vestjyske område sejler agterud. Det er der mange gode grunde til på forskellig vis at sætte fokus på, og også vurderet ud fra den synsvinkel er Mogens Duus' bog et velkomment indspark i en højaktuel debat om landdistriktsudvikling og/eller -afvikling. Nu kæmper landdistrikterne den mere eller mindre samme kamp, som banerne kæmpede for mere end et halvt århundrede siden.

Mette Ladegaard Thøgersen



Erich Preuß, Deutsche Eisenbahnen 1835 bis heute, Transpress 2010, ISBN 978-3-613-71380-2, 144 sider, illustreret, pris € 9,95.

At beskrive de tyske jernbaners historie på 140 sider må siges at være et ambitiøst projekt, som automatisk må medføre en hård prioritering af, hvad der kan komme med. Det er forfatteren da også klar over i indledningen: "At behandle de tyske jernbaners 175-årige historie på 140 sider er temmelig dristigt. Det var kun muligt ved at begrænse sig til de væsentlige ting" [*egen oversættelse*]

Blandt de fravalgte emner er en detaljeret gennemgang af lokomotivbygning og teknik, sporbygning og jernbanebygningers arkitektur – emner, der givetvis ikke hører hjemme i en oversigtsbog som denne.

Bogens forfatter, Erich Preuß, var jernbanemand og ansat ved Deutsche Reichsbahn i DDR. Han har skrevet utallige bøger og artikler om mange

aspekter af jernbanerne gennem mere end 30 år, heriblandt mange detailværker. Han havde således et indgående og personligt kendskab til jernbanen. Bogen her repræsenterer en lidt anden genre og målgruppe end de fleste af Preuß' andre bøger.

Netop målgruppen er interessant. Denne bog er ikke den typiske jernbanebog, der behandler en enkelt jernbane eller et bestemt underemne i detaljer. Her er der tale om en bog, der forsøger at rumme lidt af det hele i én bog, og målgruppen for denne bog må derfor forventes at være mere "almindelige" mennesker. Jernbaneentusiaster og andre med en stor forhåndsviden om emnet vil næppe finde det store nye her og vil givetvis foretrække større og mere detaljerede værker.

Trods intentionerne om at bogen ganske særligt også skal kunne læses af "enhver jernbanerejsende", som der står på bogens bagside, må man konstatere, at denne jernbanerejsende i givet fald skal besidde et særdeles godt overblik over det tyske jernbanenets geografi.

Jernbanestrækninger og deres åbningsår opremses i lange afsnit i teksten, tilsyneladende ud fra devisen om, at hver evig eneste åbnet strækning skal med. Det tyske jernbanenets udvikling ville langt bedre og mere forståeligt have kunnet vises med et antal kort over nettets udbredelse i stedet for disse endeløse opremsninger. Bogen er sat flot op med et rigt antal illustra-

tioner i farver, hvor dette er muligt. Her er der ikke sparet på noget, og det er derfor kedeligt, at den fine grafiske kvalitet ikke er udstrakt til også at forenkle formidlingen af den viden, teksten rummer.

Bogen er opbygget kronologisk med en gennemgående tidslinje øverst på alle sider, hvor man gradvist bevæger sig fra 1835 til i dag. Tidslinjen understøtter bogens overordnede kronologiske opbygning, men desværre lader en streng kronologisk opdeling sig ikke gennemføre på grund af de tyske jernbaners noget komplicerede og omtumlede historie. F.eks. nødvendiggør Tysklands deling mellem 1945 og 1990 naturligvis en separat behandling af de to landes jernbaner, hvilket dog ikke generer synderligt i den samlede struktur. Hvad angår bogens opbygning, er der tydeligvis tænkt over at gøre den nemt tilgængelig og overskuelig, hvilket i det store og hele også er lykkedes.

Et oversigtsværk skal jo gerne behandle så mange sider af emnet som muligt, og her er det tydeligt, at Preuß' baggrund som jernbanemand giver bogen en noget ensidig vinkling. Det er i høj grad jernbanernes politiske historie, der beskrives. Hvem der ledede jernbanerne, hvem der traf beslutningen om at bygge dem, om de skulle være private eller statslige osv. Også jernbanernes interne organisatoriske strukturer bliver grundigt beskrevet. Det er naturligvis vigtige emner, som bestemt ikke bør udelades, men man savner et

brede perspektiv, både i forhold til andre aspekter af jernbanerne som f.eks. deres militære rolle, og jernbanernes påvirkning af samfundet og deres rolle i udviklingen af det moderne, samlede Tyskland. Industrialisering, politiske forandringer, krige og teknisk udvikling gjorde 1800-tallet til et århundrede, præget af store forandringer. Én af disse forandringer var jernbanerne, som i løbet af 1800-tallet gradvist kom til at dominere landtransporten og pludselig gjorde det muligt for de fleste mennesker forholdsvis enkelt og billigt at rejse over store afstande. Nogle betragtninger om disse emner ville pynte på dette oversigtsværk, om end de naturligvis heller ikke hverken kan eller skal behandles i dybden på 140 sider.

Naturligvis vil til- og fravalg i sidste ende altid være subjektive. Man kan dog undre sig over, at forfatteren har valgt at bruge et helt kapitel på i detaljer at gennemgå jernbanernes organisation i Saarland – et område, hvis jernbaner i kraft af dets nogle omtumlede politiske tilhørsforhold har været udsat for utallige reorganisationer. Der er således stof nok her til en hel bog, men det er næppe relevant at bruge 6 ud af 140 sider på det i et oversigtsværk. Lykkes projektet så? Kan man mase 175 års tysk jernbanehistorie ind på 140 sider? Svaret må blive et ja – men ikke i denne konkrete udgave. Det er lykkedes Erich Preuß at få forbløffende meget med, men en del af det er detailviden, der røber, at forfatteren sæd-

vanligvis skriver mere entusiastorienterede bøger. *Deutsche Eisenbahnen 1835 bis heute* er en udmærket kort beskrivelse af de tyske jernbaners politiske og forvaltningsmæssige historie, men ikke et værk, der kort og overskueligt beskriver alle sider af de tyske jernbaners historie og den betydning, de havde for samfundet – hvilket man ud fra bogens titel nok ville forvente. Det er egentlig en skam, for der er bestemt potentiale til et sådant oversigtsværk – det er bare ikke denne bog.

Asbjørn Rune Riis-Knudsen



Niels Boje Groth og Christian Fertner, *Stationsbyer i dag*, Realdania, 2013, ISBN 978-87-995617-8-0, 241 sider, illustreret, kan downloades gratis via http://www.realdania.dk/flantropiske-programmer/samlet-projektliste/stationsbyer-i-dag/nyheder/stationsbyernes-forvandling_060513.

Ved en fejl blev Mette Thøgersens anmeldelse af *Stationsbyer i dag* ikke trykt i *Jernbanehistorie 2013*, men i stedet en kort omtale af bogen. Nedenfor bringes den rigtige anmeldelse.

I 2013 udkom *Stationsbyer i dag*, som er redigeret af Niels Boje Groth og Christian Fertner og udgivet af Realdania. Bogen er udarbejdet for Realdania af Center for Strategisk Byforskning ved Københavns Universitet med henblik på "at kvalificere Realdanias indsats i relation til stationsbyernes transformation", idet netop stationsbyerne er udpeget som et af fondens særlige indsatsområder. Formålet med projek-

tet er med andre ord at opnå ny viden for dermed at kunne arbejde med byerne i et strategisk perspektiv.

Stationsbyer i dag er en antologi bestående af en række artikler, der belyser forskellige aspekter af stationsbyens rolle i dag. Bogen er inddelt i tre hovedkapitler:

- n "Danske stationsbyer", der giver et overblik over status i byerne i dag på landsplan.
- n "Seks eksempelbyer", hvor vi træder et niveau ned og hører om forskellige casebyer: Holeby, Hurup, Skævinge, Langå, Kolind og Ørbæk. I de seks små byfortællinger kommer vi ganske tæt på byerne, hvilket giver de mange tal og grafer i bogens kvantitative del et godt supplement.
- n "Sammenfatning og perspektiver" opsummerer resultaterne og diskuterer på den baggrund stationsbyernes udfordringer og potentialer i dag.

Bogen tager udgangspunkt i tre gennemgående spørgsmål: Hvordan er de danske stationsbyers situation i dag, hvilke udfordringer står stationsbyerne over for i dag, samt hvilke potentialer og fremtidige visioner kan opstilles for stationsbyernes udvikling? Som sådan har bogen mest af alt karakter af en statusrapport.

Den landsdækkende undersøgelse af stationsbyerne omfatter de omkring 250 større byer, som har mellem 1000 og 5000 indbyggere. Bogen lægger sig

definitions-mæssigt og i den historiske beskrivelse tæt op ad Stationsbyprojektet fra 1980'erne – herunder især Niels Peter Stillings bog om *De nye byer* fra 1987 – skønt netop disse forhold siden er blevet nuanceret i flere sammenhænge. Stationsbyernes opkomst var knyttet til en meget afgrænset historisk periode, hvorfor mange af deres oprindelige funktioner i dag er gået tabt. 102 af de 250 byer fik forlænget deres "funktionstid", da der omkring 1970 blev brug for nye centre i de nye storkommuner, men med kommunalreformen i 2007 var også den periode endegyldigt slut for byerne (med undtagelse af to). Industrieflytning/-lukning, lukning af butikker og fraflytning til fordel for bosætning i større byer gør det øjensynligt, at de små byer har brug for forandring, hvis de fortsat skal klare sig i kampen om attraktive borgere og erhvervsliv. Mange af dem har med andre ord brug for at finde en ny plads i det samlede bysystem.

Stationsbyer i dag kommer med flere spændende bud på byernes status i dag. Først og fremmest er det udgangspunktet, at byerne har meget forskellige potentialer – og de inddeles i følgende hovedkategorier:

- n Forstad og beliggenhed tæt på større by
- n Oplandsby
- n Beliggenhed i udkantsområde
- n Byløs erhvervs-koncentration (dvs. erhvervsklynge uden egentlig bydannelse).

Bogens seks cases er valgt, således at der er to byer i hver af de tre førstnævnte kategorier. Særligt interessant er betydningen af stationsbyernes placering i den nationale geografi. Stationsbyernes potentiale forbedres således i dag, jo tættere de ligger på en større by, mens de i deres "velmagtsdage" var helt afhængige af det modsatte, nemlig en placering i behørig afstand fra andre større byer og i særdeleshed uden for købstædernes læbælter for handel og håndværk på henholdsvis 1 og 1½ mil. I dag er dette forhold altså helt byttet rundt.

Ser vi på jernbanen, så vurderer forfatterne ikke, at den har den helt store betydning for stationsbyernes udvikling i dag. Her må dog føjes til, at den kollektive trafik må have stor betydning for de byer, der i dag fungerer som forstæder. Enkelte steder er stationerne da også genåbnet med stor succes, f.eks. i Hedensted, og flere stationsåbninger er på vej. Forfatterne vurderer, at stationsbyernes tilknytning til den digitale infrastruktur er meget mere væsentlig – men måske behøver det ikke at være et enten eller.

Hvad angår stationsbykernen, så er den ifølge bogen under omdannelse fra central koncentration til punkuel koncentration. Her må dog indvendes, at langt fra alle byer havde en sådan central koncentration tidligere – flere havde også her to eller flere centre helt afhængig af deres oprindelsesform. I forlængelse heraf konkluderer bogen, at han-

delslivet ændrer karakter. Stationsbyerne bliver typisk der, hvor discountbutikkerne slår sig ned, mens de traditionelle enkeltmandsforretninger – typisk beliggende i byernes hovedgader – er på vej ud. Det resulterer i nye centre ved de nye butikker, men giver omvendt nogle udfordringer for byernes gamle hovedgader. Og netop hvad angår udfordringerne, er der inspiration at hente uden for Danmarks grænser – ikke mindst fra Tyskland, hvor der er investeret massivt i at sikre en fortsat positiv byudvikling også i de små byer. Det burde også åbne de danske politikeres øjne for, at der må prioriteres og postes penge i byudviklingen, hvis den skal blive en succes.

Der er masser af spændende analyser i bogen, som kommer meget vidt omkring. Derfor undrer det også nærværende anmelder, at der ikke indgår en mere traditionel faghistorisk analyse i bogen, som jo netop omhandler en historisk bytype, der skal finde en ny funktion – og/eller måske genopdage den gamle. Et par artikler med den vinkel ville have givet bogen den nødvendige historiske dybde og kunne måske samtidig bringe det kulturarvsperspektiv ind, der ligeledes er fraværende, men som faktisk også er en meget vigtig parameter i forhold til stationsbyernes fremtidige udvikling. Det overrasker i særlig grad, fordi det netop er Realdania, der står bag publikationen – og projektet i øvrigt tillægger netop de fysiske strukturer en central betydning.

Måske er det et udtryk for, at stationsbyerne ikke traditionelt er blevet anset for at rumme de store bevaringsværdier, men ikke desto mindre er de på mange måder et centralt stykke kulturarv for den periode, da Danmark blev industrialiseret og det moderne Danmark bygget op. En periode, som nu er historie. Vi må håbe, at Realdanias satsning følges op af andre spændende stationsbystudier, som også inkluderer kulturarven – og som måske også kunne omfatte nogle af de mindre stationsbyer.

Men dette "men" ændrer ikke ved, at bogen i høj grad har en berettigelse. Med den sættes stationsbyerne til debat. Det samme gør deres fremtid, som politikerne med den nye bog tvinges til at tage stilling til. Og det er på høje tid. Så tak til Realdania og forfatterne bag projektet om stationsbyer i 2013 og tiden, der kommer.

Mette Ladegaard Thøgersen



Heinz Knobloch, Michael Richter, Götz Thomas Wenzel, *Geisterbahnhöfe, Westlinien unter Ostberlin, 7. Auflage, Ch.Links Verlag 2012, ISBN 978-3-86153-683-3, 149 sider, illustreret, pris €29,90 kr.*

Jernbanen og de fysiske strukturer kan være fantastisk gode afsæt for at fortælle væsentlig kulturhistorie. Og Tyskland er om noget et centralt land i det 20. århundredes historie. Hovedstaden Berlin er et fikspunkt i fortællingen om Anden Verdenskrig og ikke mindst om den efterfølgende kolde krig. Byen har mange fysiske spor – fascistisk arkitektur som Hitlers olympiske stadion eller ar efter heftige bombardementer, som Potsdamer Platz, der i mange år lå øde hen som ingenmandsland som følge af byens opdeling mellem Øst og Vest, brutalt konkretiseret, da Berlinmuren blev rejst i 1961. Togforbindelsen mellem de to Berlin'er blev afskåret – det berørte to U-Bahn-linjer og en S-Bahn-linje – og en mere skjult afspejling af Den kolde Krig findes i Berlins undergrundsbanenet.

Denne lille bog beretter den specielle historie om jernbanetransport af vestberlinerne under Østberlin med de gamle stationer afspærret for østtyskerne. En meget klar koldkrigshistorie afspejlet i Berlins strikse deling. Bogen tager afsæt i en kort periode fra murens fald i efteråret 1989 til sommeren 1990 – få måneder før den tyske genforening. Her kunne en tidslomme dokumenteres – stationer, der stod, som da banelinjet blev afspærret for østtyskerne i 1961. Titlen – spøgelsesbanegårde – henviser til de fem, med en enkelt undtagelse, øde underjordiske S-stationer under Østberlin i de 28 år, da DDR var hermetisk lukket mod Vesten for at holde på sine indbyggere. Spøgelsesstationer for vesttyskere, der gennem togvinduerne kunne se de øde arealer kun befolket af patruljerende vagter, og spøgelsestog for østtyskerne, der måske kunne høre men ikke se det gennemkørende tog. De fire øde stationer var Potsdamer Platz, Unter den Linden, Oranienburger Straße og Nordbahnhof, mens byens mest centrale knudepunkt, Friedrichstraße, der af samme grund ikke blev lukket ned, blev en enestående vestlig trafikkenklave i østblokken med omstigning mellem banelinjerne, en ukontrollabel sluse for østtagenter til vesten og et centrum for smugleri.

Den lille fotomættede bog er opdelt i en historisk indledning og dernæst en række essayprægede kapitler, som afløses af fem billedafsnit med historiske fotos, fotos optaget til førsteudgaven

i 1989 og nye fotos fra 2001 og 2008, samt fire interviews med tidligere ansatte ved banen hhv. grænsemilitæret. Den historiske indledning giver en fin ramme, som sætter tingene ind i en koldkrigssammenhæng, samtidig med at de enkelte strækninger og stationers udviklingshistorie ridses op. Knoblochs essay er den lokalkendtes beskrivelse af de markante ændringer, tanker om hvad det betød for de to tyske folk og en perspektivering til byens og dens jernbaners udvikling. Grundlæggende en spændende historie, der er godt fortalt. Dette suppleres meget illustrativt af fotos, der viser stationerne, som de så ud før, under og efter de 28 års isolering.

Bogen, der udkom første gang i 1992, er fortsat populær, hvilket ses af, at det anmeldte eksemplar er syvende oplag, og det ottende allerede er udkommet i juni 2014. Den oprindelige tekst af Knobloch samt interviews, foretaget af bunkermuseumsmanden Götz Thomas Wenzel, er uændret, men bogen blev i det sjette oplag i 2008 bearbejdet og udvidet med en historisk indledning af Christoph Links, og ikke mindst blev områderne genbesøgt og fotograferet af Michael Richter, der også havde leveret fotos til første udgave.

Bogen er et godt eksempel på, hvordan fysiske levn kan bruges som afsæt til at fortælle en væsentlig kulturhistorie om jernbanen, byen og det tyvende århundrede. Den kan varmt anbefales.

René S. Christensen



Lars B. Christensen, *Povl Hjelt og DSB: En rejse i tiden*. Syddansk Universitetsforlag 2014, ISBN 978-87-7674-830-2, 288 sider, illustreret, pris 299 kr.

Bogen om Povl Hjelt er i flere henseender en meget sammensat bog, som sikkert gerne ville have været en nuanceret bog. Den er delt i tre hovedafsnit. En erindringsdel, hvor vi hører om hans barndom og opvækst i det missionske hjem i Træden ved Horsens. Derefter følger beskrivelsen af karrieren inden for DSB og til slut ni interview-kapitler, hvor Povl Hjelts nærmeste medarbejdere fra DSB-tiden fortæller om deres liv og samarbejde med generaldirektøren. Det er vanskeligt at skrive traditionelle erindringer på en måde, der gør det interessant for en bredere kreds end den nærmeste familie, og det lykkes ikke i bogens første del. Redegørelsen for familiens virke med flere slægts-historiske tilbageblik hæver sig ikke op over det banale, og fremstillingen er kronologisk fremadskridende, men

meget ujævn. Hvis formålet med erindringer er, at man via Hjelts fortælling skal trække spor bagud i tiden for derved at kunne danne sig et troværdigt billede af, hvorfor personen Hjelt blev til den, han gjorde, så mislykkes missionen. Bogens tyngde og berettigelse skal findes i beskrivelsen af DSB-årene og specielt om hans tid som generaldirektør for DSB 1970-81. Vi hører bl.a. om succeserne med indførelse af intercitytog i 1974 og den stive køreplan med fast afgang i timen mellem landsdelene og overgangen til områdedrift, som betød et opgør med de lokale stationsforstanderes små kongedømmer samt rigtig meget om nyt design. Spørgsmålet om organiseringen af DSB, samt hvorledes beslutningerne blev truffet, og hvilke visioner der herskede inden for DSB, er klart de mest spændende problemstillinger, der kan spores i bogen. Derimod lykkes det ikke at skabe et overbevisende billede af Hjelts rolle i arbejdet, selv om det har været hovedformålet med bogen.

Det billede, som bogen især understøtter, er Hjelt som fornyeren, der bragte DSB videre fra at have været en støvet jernbaneetat til at være en moderne kundeorienteret servicevirksomhed. Årsagsforklaringen er ifølge Hjelt selv de organisatoriske ændringer, han fik gennemført i sin regeringstid, og som muliggjorde management- og effektiviseringstiltag. Disse tiltag pusede nyt liv i DSB. DSB blev revitaliseret og en arbejdsplads med medarbejdere, der

følte stolthed. Det lyder næsten for godt til at være sandt. Da Hjelt tiltrådte i 1970, var fornyelsesprocessen allerede i gang. Med pres udefra var det allerede erkendt, at en modernisering var nødvendig for at kunne tage konkurrencen op med især privat- og lastbiltrafikken. Man kan ikke alene tillægge Hjelt æren for at fremme en mere retningssættende opbygning af DSB. At han kom til at stå som eksponent for denne linje i 1970'erne, kan der derimod ikke herske tvivl om.

En markant nyskabelse, som Hjelt bragte ind i DSB, var etableringen af Generaldirektørens Sekretariat. Hjelt satte kontoret i funktion kort efter sin tiltrædelse. Sekretariatet fik tværgående stabsfunktioner og kom til at udgøre DSB's magtcentrum. Hjelt fortæller levende, hvordan han sammensatte sit hold, og han var dygtig til at sætte sit hold. Her kan nævnes Ole Andresen og Peter Langager, to af hans senere arvtagere til posten som generaldirektør. Om det nu var ud fra ideerne om complementary teams, der var afgørende for sammensætningen, eller om det er en eftertænkning fra Hjelts side, er mindre væsentligt. Generelt gælder det, at hans overvejelser om at være leder ikke stikker specielt dybt. Derimod fremgår det tydeligt, at han var grebet af 1970'ernes management ideologi. Hvad arbejdet i sekretariatet angik, argumenteres der overbevisende for, at her herskede der pionerånd, arbejdsglæde og troen på, at man arbejder for

en god sag. Indsatsen skabte både visioner og resultater. Sekretariatets styring af og igangsættelse af projekter var med til at modernisere DSB. Det ændrede dog ikke ved, at DSB i Hjelts periode forblev stærkt hierarkisk opbygget. Generaldirektøren var en hybrid mellem den klassiske topembedsmand og en chef for et driftsselskab. Han tegnede det overordnede trafikpolitiske billede og havde direkte adgang til ministeren, samtidig med at DSB skulle levere trafikydelse. Det billede, som bogen giver af Hjelt, er svært at få hold på. Det kan ret bogstaveligt også ses af de vurderinger, der fremkommer af det fabelagtige portrætmaleri, som Kurt Trampedach udførte i forbindelse med Hjelts afgang i 1981. Det var den kunstinteresserede Ole Andresen, der havde foreslået Trampedach. Hjelt gengiver, at han fandt, det var et godt maleri, men noget strengt og uvenligt. Hertil skulle Trampedach have repliceret, at han havde malet embedet ind i ansigtet. I bogens interviewdel er der flere referencer til billedet, og som DSB's designarkitekt – og en af Hjelts få rigtig gode venner, – Jens Nielsen udtalte, "Det er taget lige på kornet. Der sidder bureaukraten". At Hjelt kunne undre sig over billedet er måske forståeligt, da han ellers altid på de officielle billeder er storsmilende, men smilet ser netop kejtet ud. Generelt gælder det, at den selvopfattelse, som Hjelt gengiver i bogen, ikke harmonerede med den måde, hvorpå

andre så på ham – det er et problem, også for en leder.

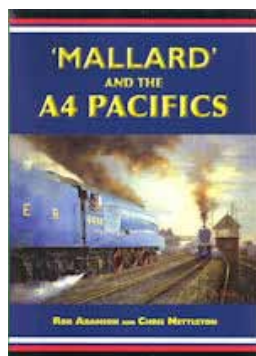
Et af bogens uforløste dramaer var forholdet mellem Povl Hjelt og Ole Andresen. Hjelt trak Ole Andresen ind som sekretariatschef. At de to supplerede hinanden, kan der ikke være tvivl om, men det fremgår hele bogen igennem, at forholdet mellem de to var ambivalent. De var, som Hjelts søn Karsten Hjelt udtrykker det, hinandens modsætninger. Efter at have læst bogen sidder jeg tilbage med fornemmelse af, at det måske mere var Ole Andresen, der sammen med de øvrige kreative folk i sekretariatet burde have hovedæren for den dynamik, der blev tilført DSB i Hjelts æra, men det må afvente mere dybgående analyser. Man kan jo også sige, at Hjelt udøvede ledelse gennem andre mennesker – det lyder jo godt. Karsten Hjelt nævner, at Ole Andresens stjernestund var, da han fungerede som Hjelts sparringspartner, og de i fællesskab fik sat den trafikpolitiske dagsorden. Hvis man skal lege djævelens advokat, kan man naturligvis også påstå, at det ikke lykkedes DSB at optimere det vækstpotentiale, som DSB fik i kølvandet på energikrisen og den økonomiske nedgang fra midten af 1970'erne. Følgerne af fiaskoen med den haltende elektrificering af landets banenet trækkes vi jo også stadig med. Holder vi os igen til Hjelt, så er det sigende, at han gør et stort nummer ud af at fortælle, hvordan han altid forsøgte at indynde sig hos den til enhver tid

siddende trafikminister. Forenklet sagt var rationalet, at de fleste trafikministre ikke selv havde nogen større sammenhængende trafikpolitisk plan og derfor godtog de planer, som DSB fremlagde for dem. Processen skulle fremmes ved den personlige kontakt. Mens Hjelt mener, han havde succes med sit forehavende, så nævner Verner Adelskvist, direktør for maskinafdelingen, at Ole Andresen havde tilkendegivet, at Hjelt ikke var særlig vellidt blandt politikerne. Det var magtpåliggende for Hjelt at skabe kontakter til betydningsfulde mennesker, og han betegner det som en bevidst strategi fra sin side. Bogen er da også fyldt med "name dropping", som øjensynlig skal være med til at fremme billedet af Hjelt som betydningsfuld. At være betydningsfuld kan man nok være i kraft af sine gerninger – ikke som et personligt mantra. Sidstnævnte får et komisk skær over sig – og er næppe opskriften på at sikre hverken sig selv eller sin arbejdsplads større hæder.

Hjelts afgang i 1981 skyldtes ikke, at arbejdet i DSB var gjort færdigt, men havde en meget konkret årsag, nemlig at den socialdemokratiske trafikminister Jens Risgaard Knudsen ikke ville acceptere, at Hjelt foruden sit erhverv som generaldirektør også skulle have sæde i ØK's bestyrelsesråd. Hjelt kvittede DSB, men de følgende år blev ikke nogen succes for Hjelt hverken arbejdsmæssigt eller økonomisk. Hjelts virke og eftermæle vil altid være knyttet til

de mere end 40 år i DSB, hvor han arbejdede sig op fra trafikelev til generaldirektør – det er hovedhistorien i bogen. I interviewdelen findes der også mere klassiske beretninger om at være ansat i DSB, krydret med fine tidstypiske iagttagelser. Udstyrmæssigt er det en dejlig bog at få i hånden. Bogens illustrationer og opsætning skal fremhæves. Den indeholder bl.a. meget flotte helsides billeder, der står skarpt, og dens mange illustrationer understøtter på fortrinlig vis teksten.

Peter Fransen



Rob Adamson and Chris Nettleton, "Mallard" and the A4 Pacifics, published by Friends of the National Railway Museum, York, Cleckheaton 2013, ISBN 978-0957678804, 88 sider, illustreret, pt. udsolgt.

Interesserer man sig for jernbaner og lokomotiver, er der en række præstationer og en række rekorder, man umiddelbart kommer i tanke om. Gælder det trækraft, er det formentlig det 535 tons tunge Big Boy fra amerikanske Union Pacific eller de sydafrikanske Beyer-Garret-kæmper. Er det præcision og max-hastighed, er det måske den japanske Shinkansen. Gælder det historiske verdensrekorder, er det nok det franske el-lokomotiv, litra CC, der i 1955 nåede magiske 331 km/t. Men den måske mest fascinerende og feterede rekord hænger uløseligt sammen med det engelske A4-lokomotiv af Pacific-typen med navnet "Mallard", der den 3. juli 1938 nåede veldokumenterede 125 miles/t og muligvis også i få sekunder 126 miles/t svarende til historiske 201 km/t, endda med syv passagervogne på slæb.

Ikke bare var det et serieproduceret damplokomotiv, leveret mellem 1935 og 1938 i et antal af 35 og indsat i almindelig drift. Det var samtidig en spektakulær konstruktion, der designmæssigt var inspireret af italienske Bugattis ikonografiske tidlige motorvogne. Lokomotivet var som noget nyt strømnet og efter bedste videnskabelige forsøg derfor indpakket i et hylster, der skulle nedsætte vindmodstanden mest muligt. Videre var det lakeret, så man skulle tro, at de bedste stylist og branding-eksperter stod bag og var selvfølgelig normalt i front for datidens engelske prestige- og luksustog. Endelig var kon-

struktionen blevet til i konkurrence med den nye tids tyske dieseltogsæt – som dampen, "Mallard", og dens 34 søstermaskiner foreløbigt besejrede.

Det er historien om disse maskiner, Rob Adamson og Chris Nettleton med en oplagt tekst og masser af farvebilleder fortæller – og genfortæller – i hæftet "Mallard" and the A4 Pacifics", udgivet i 2013 af Venneforeningen bag det nationale engelske jernbanemuseum i York. I hæftet gives forbilledligt en generel introduktion til de mange overvejelser om og forsøg med at opnå den størst mulige hastighed og trækraft til de tungere og tungere tog. Forfatterne fortæller, hvordan netop fart og hastighed fra 1932 kunne bruges som konkurrenceparameter efter en lang periode, da de engelske jernbaneselskaber ellers havde været enige om netop ikke at konkurrere på hastighed. Derefter redegøres kort for den europæiske indflydelse på den engelske lokomotivproduktion, som de private, fire store engelske jernbaneselskaber efter sammenlægningen i 1923 stod for.

I det næste kapitel beskrives Nigel Gresleys helt særlige indsats for LNER-selskabet (London & North Eastern Railway). Gresley var som LNERs ledende lokomotivdesigner – måske lidt utraditionelt i en engelsk kontekst, som det fremhæves – ganske optaget af den europæiske udvikling på området og tog på en række studieture bl.a. til Frankrig og Tyskland. Her studerede han fra 1932 med særlig interesse de nye tyske

dieselektriske motorvognssæt, der også inspirerede til de danske lyntog fra 1935. Faktisk, fortælles det, fik han fabrikken WUMAG i Görlitz til at lave et overslag for et trevognssæt, beregnet til ruten London-Newcastle. Problemet var imidlertid, at de tyske togsæt nok ville blive så hurtige som ønsket, men de ville ikke kunne leve op til de kvalitetskrav, et engelsk publikum stillede. Det krævede, at et langdistancetog skulle kunne medbringe en egentlig restaurantvogn og vogne med kupeer af høj kvalitet. Et forsøg blev derfor anstillet: "The Flying Scotsman", et af Gresleys tidlige(-)re superlokomotiver i den såkaldte A3-klasse, blev i 1934 sendt ud på ruten mod nord med en passende vognstamme. På turen nåede man 100 miles i timen, hvilket var rekord. Det stod nu fast, at det tyske lyntog kunne udkonkurreres ikke bare i passagerstandard, men også i hastighed, blot måtte der endnu større kraft til, hvis der også skulle tages højde for forsinkelser, andre driftsforhold, vejrforhold mm. På basis af A3-modellen skulle der derfor udvikles en super A3-er, der så fik betegnelsen A4.

I hæftets 3. afsnit gennemgås de tekniske forhold omkring den nye A4-klasse. Adamson påviser den store indflydelse, den franske lokomotivkonstruktør og senere maskinchef i SNCF, André Xavier Chapelon, fik. Hans sigte var bl.a. at effektivisere dampens forløb gennem maskinerne og at optimere dampudnyttelsen mest muligt. Udblæsning

via skorstenen var et kritisk punkt, og dertil brugte Chapelon den såkaldte Kylchap-mekanisme, opkaldt efter en finsk ingeniør, men stærkt modificeret og optimeret bl.a. i "Mallard". Dertil kom et større kedeltryk, kraftigere materialer i kedlen og særligt konstruerede fyr- og røggasser. Da de samme hjul skulle anvendes som til A3, var det nødvendigt at ændre cylindrene på grund af det større kedeltryk, der ellers ville have påvirket den såkaldte adhæsionskraft meget negativt.

Helt afgørende var dog det strømlinede, som gav lokomotiverne et helt særligt udseende, og som bidrog til effektivt at øge hastigheden. Det blev derfor også besluttet at konstruere nye strømlinede vogne, der skulle indgå i tre nye prestige- og luksustog til Newcastle, Scotland og Leeds. De blev kendt som The Silver Jubilee, Coronation og West Riding Limited, der med aircondition og udsigtsvogn, undtagen i sidstnævnte, blev sat ind fra 1935 henh. 1937.

Med 1930'erne var det, som det fremhæves i de efterfølgende kapitler, slut med rekordforsøgene og de ekstremt høje kørehastigheder. Under krigen mistede lokomotiverne de karakteristiske, strømlinede "skørter" ned over drivhjulene, og efter krigen blev de vel nok fortsat sat ind på de lange stræk mellem London og Scotland, men kunne også ses som trækraft for godstog. De blev udrangeret mellem 1962 og 1966, men alligevel eksisterer helt exceptionelt seks af lokomotiverne den

dag i dag. Tre er fortsat køreklare: "Sir Nigel Gresley" bruges jævnlig på den fantastiske North Yorkshire Moors Railway fra Grosmont til Pickering nær Whitby. Også "Dominion of South Africa" og "Bittern" kan fortsat mødes her og på de lange skinner.

Hæftets sidste del er da også tilrettet disse seks med en individuel beskrivelse og en række oplysninger om kørte miles, værkstedsophold, nummerering og be- og ommalinger – og en stribe fotos. "Mallard", der er navnet på en engelsk and – hurtigtflyvende naturligvis – kommer selvfølgelig først. Det blev udrangeret i 1964, hvorefter det blev overført til det nationale jernbanemuseum. Endnu i 1980-erne kørte det udflugtstog, men dets aktive æra er nu slut. Alligevel må det stadig regnes som en af de fineste diamanter i Locomotion-museet i Shildon, hvor det nu er placeret.

Hæftet er for en dansker med basale engelsk-kundskaber ganske let læst, måske lige når man bortser fra de få, meget teknisk betonedede beskrivelser, som hæftet også indeholder. Egentlig er det basalt spændende med dets mange informationer om nogle af verdens mest berømte og fascinerende lokomotiver. Det er velgørende, at den helt overvejende kronologiske beskrivelse har øje for den kontinentaleuropiske sammenhæng, selv om det ikke gennemføres konsekvent. Fx nævnes ikke de rekorder, Deutsche Reichsbahn gennemførte med BR 05 i de samme

år, også baseret på et strømlinet ydre og med næsten lige så gode resultater: Var det "Don't mention the war", som den engelske hotelejer sagde til sine tyske gæster i "Halløj på Badehotellet"?

Men er det relevant med et helt hæfte om en enkelt, engelsk lokomotivklasse, som der kun blev produceret 35 enheder af? Hvad skal et sådant hæfte indeholde, og hvad nyt kan det bringe i forhold til den ret righoldige litteratur, der faktisk allerede findes om disse lokomotiver – ud over de mange gode fotos? I bl.a. Tyskland og England er det en meget udbredt genre, og for udgiverne er det også ret naturligt. Netop Venneforeningen, som står bag udgivelsen, har nemlig stået bag renovering og bevaring af "Mallard" og har derfor et særligt forhold til netop dette lokomotiv, som den naturligvis derfor gerne vil udbrede kendskabet til. I tilfældet "Mallard" og A4-erne er det imidlertid også i en meget bredere sammenhæng relevant, fordi lokomotivet blev så bredt kendt og tydeligvis skilte sig ud fra den store masse.

Man kan samtidig hævde, at det også bliver interessant, fordi det var den gamle tids teknologi, der her helt ude på kanten til et teknologiskifte nåede et sidste og ganske dramatisk højdepunkt. Den problemstilling antydes i hæftet, men drøftes i øvrigt ikke. Omvendt beskrives det tekniske dilemma fint: Den gamle teknologi blev her presset til det yderste og højeste, den kunne. Men fremtiden, som forfatteren

ikke tager stilling til, det var det ikke. Og om det var en fornuftig økonomisk satsning, det får vi heller ikke noget at vide om.

Til gengæld besvarer hæftet udmærket spørgsmålet, som hvad det særlige var ved lokomotiverne, hvorfor maskinerne blev til rekordholdere, hvad både den trafikale og teknologiske kontekst var m.m. Det giver et udmærket indtryk af en tid, der også var yderst afhængig af stærke, håndværksmæssige kvalifikationer hos både ingeniører, lokomotivførere og fyrbødere. Selv om der faktisk er en del oplysninger beregnet for enten særligt teknisk kyndige og/eller nørder, kan hæftet fint læses af den, der gerne vil have et tidsbillede og kende baggrunden for et fænomen, der stadig kan trække tilskuere.

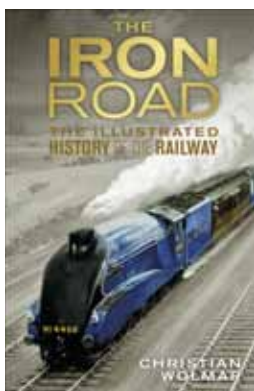
Der mangler overraskende nok både en indholdsfortegnelse, et register og især en oversigt over eller redegørelse for de kilder, der er anvendt. Formentlig er der trukket på mange mundtlige beretninger og den bestående litteratur og måske enkelte arkivalske nedslag fra lokomotivdriften. Men kan vi fæste lid til oplysningerne? Hvor kommer de fra? Hvad er det nye, hvis der er noget? En oversigt ville klart have styrket hæftets værdi og karakter som andet og mere end en kommenteret fotosamling.

Billedsiden er da også fin, men noget endimensionel i vinklingen af motivet – som i de fleste tilsvarende publikationer. Her kunne være redigeret

skarpere. Skulle man derfor pege på noget kritisk, er det netop billedsiden, som nok i særlig grad ellers netop har begrundet udgivelsen. Man kan hævde, at der mangler nærbilleder af de mange særlige detaljer ved lokomotivtypen, herunder også fra maskinernes førerum og den usædvanlige mellemgangstender, som nogle af lokomotiverne var udstyret med. Et enkelt billede er formentlig direkte misvisende: Den gengivne "Fligende Hamburger" fra 1932 er vist nok ikke et af de oprindelige med den strømlinjeform, der ellers var dette togs særlige kendetegn. Det var jo netop det, der havde været en inspirationskilde ved konstruktionen af "Mallard".

Lidt indforstået er teksten sine steder sluttelig også. Titlen går på "Mallard" og A4 Pacific'erne. Men hvad er egentlig en Pacific og en A-type, og hvorfor disse betegnelser? Men lad gå; det ødelægger nok ikke helhedsindtrykket.

Steen Ousager



Christian Wolmar, The Iron Road, The Illustrated History of the Railway, Dorling Kindersley Limited, London, 2014, ISBN 978-1-4093-4799-6, 400 sider, rigt illustreret i farver, hardcover med shirting. Anbefalet pris £ 19.99, sælges på amazon.com/GB for £ 13.59.

Forfatteren og mediemanden Christian Wolmar har i godt og vel et årti været blandt de mest produktive jernbaneforfattere internationalt. Han har stået bag en strøm af jernbanelitteratur med et anslag noget større, end vi er vant til på vore breddegrader. Wolmar begyndte med et kritisk blik på British Rail (*Broken Rails*, 2001) og privatiseringen af de engelske jernbaner, men siden fulgte store monografier om London Underground (2011) og værker skåret efter samme læst med lidt storladne anslag som *The Great Railway revolution: The Epic Story of the American Railroad* (2013). Til denne liste hører ét-bindts monografier om engelske jernbaner, den transsibiriske jern-

bane og tematiske bøger som *Engines of War: How Wars were Lost and Won on the Railways* (2012).

I sagens natur kan en forfatter med denne type tilgang, som især er velkendt i den engelsktalende verden, ikke basere sine arbejder på egne detaljerede kildestudier. Der er tale om værker, der med en moderne tilgang, i lækkert design og rigt illustreret samler kendt materiale i en sammenhængende, velskrevet fremstilling. Der er ikke i sig selv noget galt med denne tilgang, som er nok så krævende – overblikket skal være stort hos forfatteren, og det er en svær kunst som i den her anmeldte nyeste bog fra Wolmar at sammenfatte verdens jernbanehistorie fra 1700-tallet til i dag i én bog. Wolmar spytter mange bøger ud, ofte med elementer af overlap – med så stor en potentiel læsergruppe som den engelsktalende verden er der økonomisk grundlag for en produktiv, professionel jernbaneforfatter som Wolmar, der stort set hvert år har en stor bog på gaden.

Wolmars bog er i det store og hele præcis i sine beskrivelser – jernbanehistorikere ved, at årstal og detaildata er en forudsigelig faldgrube, og selv om præcisionen skal være i orden, er det sjældent væsentlige konklusioner, der lider skibbrud ved et forkert årstal eller litranummer. Men det er lidt bekymrende for en bog, der storladent tager fat på emnet jernbaner eller rettere anvendelsen af spor siden romerriget, at man to gange tæt på hinanden kan

placere Cugnots dampvogn i 1600-tallet. Newcomens atmosfæriske dampmaskine blev først introduceret som pumpemaskine til engelske miner i 1712, og derfor kunne Cugnot naturligvis ikke udvikle sin dampdrevne vogn før 1772. En vis skepsis bredte sig derfor hurtigt hos denne anmelder, men efter læsningen af de følgende kapitler ændrede opfattelsen af bogen sig gradvis.

Wolmar vil meget, og det er iveren efter at dække det hele og en umiskendelig fortælleglæde, der er bogens styrke – men Wolmars ambitioner er også en svaghed, der fører store konklusioner med sig – ofte uden helt af have dækning for dem. Det er for let at erklære, at "af alle den industrielle revolutions store opfindelser var det jernbanerne, der havde den største betydning." Men det er ofte vilkårene for en bog som denne, og Wolmar lover også, at bogen vil rumme mere end tog og teknologi, det er jernbanerne i en større social sammenhæng, der vil præge bogen. Helt forkert er det ikke, for mange steder gennem bogen relateres jernbanen til andre faktorer og sammenhænge, men ofte er det ud-sagn, der ikke for alvor belyses og i nogen grad klistres på den traditionelle jernbanehistorie.

Bogen er i det store og hele et fint kompromis – den behandler jernbanerne fra den første pionértid i England over udbredelsen på kontinentet og USA over fjernere egne – og tager lige

fat på de første undergrundsbaner på vejen. For en jernbanehistorisk interesseret giver bogen en god mulighed for at danne sig et overordnet blik på jernbanens udvikling og betydning set fra stor højde – velskrevet, gennemillustreret og med et antal faktabokse undervejs. Kort tillader læseren at orientere sig om hovedtrækkene under læsningen, men bogens beskedne format begrænser trods alt anvendelsen af kortmateriale. For de læsere, der interesserer sig for især materiel eller detail-emner, er bogen nyttig til at få struktur på en kompleks fortælling og til at få perspektiv på egne interesseområder.

Wolmar har skåret sin fremstilling både kronologisk og tematisk til på samme tid. Bogen er opdelt i nogle få hovedafsnit: The first tracks, The spread of the railways, Railways come of age, War and uncertainty og The iron road today. Inden for disse perioder behandler Wolmar enkelte banestrækninger eller temaer, han finder væsentlige for periode – alt i alt fungerer det meget godt, selv om der ikke er tale om en fortløbende, sammenhængende historie. I modsætning til traditionelle fremstillinger må Wolmar roses for at inddrage kulturhistoriske vinkler som jernbanerejsen, de store stationer (Temples of Steam), virksomhedsformer og jernbanebaroner og et afsnit om de mennesker, der drev jernbanerne i det daglige. Vi kommer verden rundt og får korte, kompakte og velskrevne fremstillinger af anlæggelsen af alle de

episke banestrækninger og indimellem faktabokse om alt fra sikkerhed, luksusvogne og broer. I det afsluttende kapitel om jernbanerne i dag (i nyere tid) behandles de abnorme projekter i Sovjetunionen, Beechings rapport og nedlæggelsesbølgen i England, kanal-tunnelen og de nye højhastighedstog. Det er vanskeligt at pakke meget mere ned på under 400 sider.

Bogen er forsynet med både ordforklaring og litteraturliste. Wolmar erkender selv, at der er tale om en meget selektiv litteraturliste – og det må man give ham ret i. Knap 80 titler gør det ud for litteraturen til verdens samlede jernbanehistorie – og man behøver næppe at nævne, at der ikke er henvisninger til dansk litteratur imellem.

Undertegnede følte sig godt underholdt og vel informeret af bogen, som lever op til forventningerne i denne genre. Man behøver ikke at være lidenskabeligt optaget af jernbaner for at gnave sig igennem den forholdsvis letlæste bog – den er fagligt lødig, naturligvis skåret skarpt til og udgør en slags jernbanehistorisk lystlæsning, som kan vække overvejelser om, hvorvidt en almen jernbanehistorisk tilgang som denne kunne have en læserskare ud over det sædvanlige i Danmark.

Henrik Harnow



OMB, Odense-Middelfart-Bogense Jernbane 1911-1966, De fynske Jernbaner, DVD, Idé og tilrettelæggelse Jimmi Bisgaard, fortæller Lars Viinholt-Nielsen, u.å. (2014), 66 min. Sponsoreret af Kvickly, Fakta og Brugsen i Middelfart, Brenderup, Strib og Ejby. Sælges disse steder samt på Danmarks Jernbanemuseum, pris 139 kr.

Ligesom bøger om specifikke danske strækninger – herunder en meget stor del af de danske privatbaner – er en stærk genre inden for jernbanelitteraturen og har været det i årtier, har også videoen og siden DVD'en været oplagte medier til at formidle denne genre inden for jernbanehistorien. Det kræver ganske vist en stærk interesse at følge et veterantog på en given strækning eller at se lange klip med ofte temmelig kornede og rystede gamle filmoptagelser fra landets mange privatbaner – men interessen er der og bevidnes af de mange DVD'er, opstillet til salg hos landets veteranklubber og i Danmarks Jernbanemuseums butik. En usædvan-

lig variation over strækings-DVD'en var DR's *På skinner* (2012), optaget fra førerrummet i et lokomotiv på ni forskellige strækninger. Her var fokus netop ikke jernbanen, men den natur, jernbanen strækker sig igennem. Her fik man noget for pengene – nogle dvd'er strakte sig over 400 min. – en jernbanerejse i real-time.

Den seneste udgivelse i DVD-serien om de fynske jernbaner tager seeren med på en tur på Odense-Middelfart-Bogense-banens nedlagte strækning iblandet historisk filmmateriale og billeder. Den Odense-nære del af banen befærdes til daglig af ganske mange mennesker, fordi den udgør en vigtig cykel- og gangsti mellem Odense og parcelhuskvartererne i Korup og Ubberrud. Også andre dele er i dag tilgængelige for den jernbaneinteresserede, og det er nok her, DVD'ens største kvalitet skal findes.

DVD'en rummer en knap timelang fortælling om banens historie, ligesom der er en kortere filmsekvens fra Stribbanens sidste tog og en såkaldt smalfilms-hale efter den egentlige fortælling. I det følgende vil jeg kort se på DVD'ens hoveddel.

Grundkonceptet er en bred fortælling om banens historie, fortalt af speakeren over gamle og nye optagelser og still-billeder. Indimellem klippes til en fortæller – Lars Viinholt-Nielsen – der i nærbilleder og på afstand typisk fortæller om lige netop det sted, han står ved – det kan være en station, en

kvægrampe eller en perron. Grundformen er der ikke noget i vejen med, men DVD'en svækkes alligevel af et for svagt fokuseret manuskript, der efterlader seeren med overvejelser om, hvilket emne man nu er i gang med – følger vi minutløst stationerne én efter én, eller er der andre emner på spil? DVD'en ville have vundet ved et stærkere og mere fokuseret manuskript med en tydeligt fortælling. Man trættes også en anelse af, at gamle filmklip næsten altid følges af stumfilmplano, mens nyere optagelser ikklædes en slags soft-listening.

Pengene er naturligvis ikke store ved produktionen af en DVD som denne, men et stærkere manuskript koster ikke flere penge. Med det udstyr, de fleste i dag har til rådighed til at optage film, kan det også undre, at kvaliteten ikke er bedre – det gælder selve optagelsernes fotografiske kvalitet og ikke mindst en uinspireret beskæring. Lars Viinholt gør sit bedste og er meget vidende om emnet, og han kan ikke gøre for, at han er efterladt på egen hånd foran kameraet – nogle gange som en lille prik i billedet. En anden velkendt figur fra det fynske, Carsten Abild, der længe har kæmpet de små landsbysamfundets sag, er rutineret foran kameraerne – men det kan man ikke se, når han står ensom i fuld figur ved et busstoppested i en beskæring, der ikke fremmer sagen og synes at gøre ham utilpas.

Nærværende anmelder ser klart et potentiale i dvd'er af denne art, selv om

budgetterne til at producere historiske film er ikke helt som hos BBC. En mere professionel tilgang med inddragelse af en historiker og/eller journalist til at hjælpe med manuskriptet, stærkere planlægning af scener og beskæring, træning af dem, der bliver interviewet og måske lidt assistance til det tekniske kunne gøre resultatet meget bedre og give en chance for at nå et publikum ud over det rent lokale eller de jernbanehistoriske entusiaster. Emnet er på mange måder danmarkshistorie og fortjener at nå en bredere målgruppe, der ikke vil acceptere afsnit, der tager sig ud som en amatørvideo.

For samlere og entusiaster vil denne DVD føje sig fint til samlingen og ikke skille sig afgørende ud. Det mest originale indslag er Lars Viinholts lokalisering af ældre levn efter jernbanen og nye optagelser på de forskellige lokaliteter og ved stationerne. For undertegnede er det en langt mere givende form end alene at sammenklippe ældre filmstumper og historiske fotos, og det giver et indblik i de rige kulturspor, som jernbanerne har efterladt sig over hele landet – og som ligger og venter på at blive opdaget igen. Som det fremgår af anmeldelsen har denne DVD imidlertid nogle tekniske og formidlingsmæssige mangler, som hindrer budskabet i for alvor at nå seeren. Men det er et friskt forsøg, som bydes velkomment.

Henrik Harnow

BIDRAGYDERE

til Jernbanehistorie 2014

Lars Bjarke Christensen, mag.art. i forhistorisk arkæologi. Har gennem årene skrevet flere artikler om kulturhistorie og jernbanehistorie til bl.a. Weekendavisen og jernbanetidsskrifter. Derudover forfatter til bøgerne *Peter Knutzen: Jeg frygter ikke Historiens Dorn* (2011) og Povl Hjelt og *DSB. En rejse i tiden* (2014).

René S. Christensen, historiker, cand. mag., museumsinspektør på Danmarks Jernbanemuseum og ph.d.-stipendiat på Syddansk Universitet. Har arbejdet med analyser af kulturlandskaber, danske industrihavne, værfter og stålskibsbygning. Har skrevet eller bidraget til en række bogværker, bl.a. *Industrisamfundets havne 1840-1970* (2008), *Thrige - mennesket & virksomheden* (2010). I redaktionen af *Fabrik & Bolig*.

Dorte Fogh har været lektor ved Silkeborg Gymnasium, hvor hun indtil 2013 underviste i dansk og billedkunst. Hun var museumsinspektør ved Post & Tele Museum 1997-99. Dorte Fogh har gennem årene afholdt talrige kurser om billedanalyse, kunsthistorie, arkitektur og design i Folkeuniversitetets og Silkeborg Kunstmuseums regi. Hun har bl.a. været (med)forfatter til: *Billedkunst 1-4* (1998-2008). Sammen med Henry Nielsen har hun udgivet *Frygt og fascination. Danske og udenlandske jernbanemalerier fra 1840 til i dag* (2011).

Peter Fransen, historiker, ph.d., seniorforsker ved Rigsarkivets Formidlingsafdeling. Ph.d.-afhandling *Varetransport på Fyn via havn og jernbane 1865-1920* (1996), har bidraget til bøger om infrastruktur og teknologispredning. Forsker primært inden for retshistorie, senest publiceret bogen *Borgen med de mange ansigter - Statsfængslet i Nyborg 1913-2013* (2013).

Henrik Harnow, ansvarshavende redaktør for *Jernbanehistorie*, historiker, ph.d. Museumschef for Danmarks Jernbanemuseum. Har arbejdet med industri- og teknologihistorie i en årrække og publiceret en lang række bøger og artikler, bl.a. *Den danske ingeniørs historie* (1998), *Industrisamfundets havne 1840-1970* (2008) og *Danmarks industrielle miljøer* (2011).

Amanda B. Johnson, historisk arkæolog, ph.d.-stipendiat ved The College of William and Mary. Hendes arbejde retter sig især mod den irske arbejderhistorie i de sydlige landområder i USA gennem Blue Ridge Railroad-projektet. Hun har udarbejdet artikler og holdt foredrag om materiel kultur i anden del af 1800-tallet til en lang række konferencer med emner, der inkluderer historiske mønstre, knyttet til alkoholindtagelse, tabubelagte emner inden for arkæologien, irske arbejderes kultur og jernbanelejligheder.

Anna Back Larsen, historiker, museumsinspektør med ansvar for formidling ved Danmarks Jernbanemuseum. Har været projektleder ved opbygning af udstillinger, ved arrangementer og ved udarbejdelse af undervisningsmateriale. Speciale om udstillingen *Byens Liv*, der findes på det kulturhistoriske museum Møntergården i Odense (2011).

Asbjørn Rune Riis-Knudsen, cand. mag. i historie fra SDU med et speciale om de danske jernbaner under Den kolde Krig. Videnskabelig medarbejder på Danmarks Jernbanemuseum. Arbejder bl.a. med museets hjemmeside, facebook samt andre arbejdsopgaver.

Gitte Lundager, historiker, cand. mag., samlingschef på Danmarks Jernbanemuseum. Har skrevet flere artikler om jernbanehistorie, bl.a. *Niveauekrydsninger mellem jernbane og vej* (m. Poul Thestrup) (2008) og været billedredaktør for flere væsentlige jernbanehistoriske værker.

Henry Nielsen, emeritus ved Aarhus Universitet, 1992-2007 lektor i teknologihistorie ved Institut for Videnskabsstudier. Har især arbejdet med aspekter af den videnskabelige og teknologiske udvikling i Danmark efter 1850. Han har bl.a. været

(med)forfatter til *Industriens Mænd – Et Krøyer-maleris tilblivelse og industrihistoriske betydning* (1996), *Dansk Naturvidenskabs Historie* (2006), *Skruen uden ende – Den vestlige teknologiske historie* (2008). Sammen med Dorte Fogh har han udgivet *Frygt og fascination. Danske og udenlandske jernbanemalerier fra 1840 til i dag* (2011).

Steen Ousager, historiker, cand.mag., vicedirektør i Rigsarkivet. Har arbejdet bredt med trafikhistorie og har udsendt monografierne *Politik på skinner* (1988) og *Guldsnore på Sporret* (1991) samt vejledningen *Tog og Historie* (1993). Har bidraget til jubilæumsskriftet om DSB med bind 2: *Krige og Fornyelse* (1997) og artikler til antologier, leksika og tidsskrifter. Har desuden arbejdet med forvaltnings- og administrationshistorie samt udvandring til Brasilien. Medlem af bestyrelsen for Danmarks Jernbanemuseum.

Mette L. Thøgersen, historiker, ph.d., afdelingsleder for Landskab & Arkæologi (herunder Vikingemuseet Ladby) ved Østfyns Museer. Har arbejdet bredt med kulturlandskab og byhistorie og bidraget til en række bøger og antologier, bl.a. *Den moderne by* (2006). Ph.d.-afhandling *Landdistrikternes urbanisering. En analyse af de rurale byers opståen, udvikling og karakteristika ca. 1840-1960* (2007).



