

REDIGERET AF

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



JERNBANE**HISTORIE**

JERNBANERNES TEKNOLOGI- OG KULTURHISTORIE 2013

DANMARKS JERNBANEMUSEUM

INDHOLD

3

FORORD

4



FUGLEFLUGTSLINJEN

- som et kontroversielt internationalt projekt
Af Martin Schiefelbusch

30



“STATIONSTIDEN”

- og da byerne flyttede på landet
Af Mette Ladegaard Thøgersen

52



MED ET LOKOMOTIVS BRUSEN I KROPPEN

- om at forme jernbanerejsen, og
jernbanerejsens omformninger
Af Anders Møller

70



MINDRE LOKOMOTIVER

overtaget fra København-Slangerup Banen
og Sydfyenske Jernbaner
Af Steffen Dresler

86



BEVARINGSPLAN

- for rullende materiel i Danmarks Jernbanemuseum
*Af René S. Christensen, Gitte Lundager
og Henrik Harnow*

106

ANMELDELSER

JERNBANEHISTORIE 2013

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 Riis-Knudsen
Gitte Lundager
Mette Ladegaard Thøgersen
Henrik Harnow (ansv.)

Grafisk tilrettelæggelse:

Haurand Grafisk

Tryk: Strandbygaard Grafisk

Oplag 2.500 ekspl.

© Danmarks Jernbanemuseum og forfatterne

Eftertryk uden forfatternes eller museets tilladelse er ikke tilladt.

Forsidefoto

Afgang, Rodevang fot. (Danmarks Jernbanemuseum).

Bagsidefoto

Spontan poesi på Centralværkstedet i København,
sommeren 2013 (Fl. Wedell fot.).

ISSN: 2245-9499

FORORD

Kære læser af *Jernbanehistorie*. Du holder nu første udgave af *Jernbanehistorie* i hænderne, og både redaktionen og Danmarks Jernbanemuseum vil gerne fortælle lidt om baggrunden for det nye tidsskrift, som også er museets årsskrift – og lidt om den linje, vi har lagt for årene, der kommer.

Danmarks Jernbanemuseums Venner har i en længere år-række hvert år modtaget årsskriftet *Tog i tiden*, som har budt på mange gode og varierede artikler om de danske jernbaners historie. Når museet har valgt at ændre tidsskriftets profil og at give det en grafisk modernisering, skyldes det flere forhold. Danmarks Jernbanemuseum har pligt til at forske og til at formidle god forskning på museets område, og det ønsker vi at gøre med *Jernbanehistorie*. Idéen er, at tidsskriftet opsamler spændende og vigtig ny forskning om jernbanernes historie i Danmark, men også gerne med udblik til udlandet.

Jernbanehistorie er et tidsskrift, der har en bred tilgang til jernbanehistorie – jernbanernes fascinerende og samfundsmæssigt vigtige historie er kulturhistorie i bredeste forstand, og tidsskriftet har som mål at favne jernbanernes politiske, sociale, tekniske, mentale og økonomiske historie. Der vil fortsat være fokus på teknologihistorien, sådan som *Tog i tiden* har haft det, men der vil også blive åbnet for artikler med bredere fokus.

Når *Jernbanehistorie* overvejende kan rette sig mod publicering af længere, forskningsbaserede artikler skyldes det også, at museet på et andet område har ændret på den vante form. Museets lille *Nyt* er i årets løb blevet til et moderne layout *Nyhedsbrev* med plads til mere stof. Fra 2014 udkommer *Nyhedsbrev* elektronisk, og dermed er der basis for at udkomme med flere sider og med flere bidrag. *Nyhedsbrev* dækker dermed behovet for kortere artikler, meddelelser og debat, mens *Jernbanehistorie* er museets årsskrift og et jernbanehistorisk fagtidsskrift.

Jernbanehistorie er et såkaldt fagfællebedømt tidsskrift. Det betyder, at der udover redaktionens antagelse af artikler også er en bedømmelsesproces og efterfølgende redigering, inden de færdige artikler publiceres. Denne form er mere ar-

bejdskrævende, men den giver også bedre og mere gennemarbejdede artikler til glæde for læserne. Redaktionen er sammensat af personer med bred jernbanehistorisk baggrund.

Den første udgave af *Jernbanehistorie* rummer tre fagfællebedømte artikler. Den første af Martin Schiefelbusch omhandler den vigtige proces mellem Danmark og Tyskland i forbindelse med anlæggelsen af Fugleflugtslinjen, der har 60-års jubilæum i år. Artiklen følges af Mette Thøgersens blik på stationsbyer og rurale byer, de nye byer, der opstod i anden del af 1800-tallet, og som er så stærk en del af det moderne Danmarks historie. Endelig følger etnologen Anders Møllers artikel om den sociale læreproces, det var at køre med tog i jernbanens barndom.

De tre fagfællebedømte artikler efterfølges af to ikke fagfællebedømte. Det drejer sig om Steffen Dreslers artikel om DSB's overtagelse af lokomotiver fra privatbaner og lokomotivernes "livsforløb" frem mod udrangering og skrotning samt en artikel af museets medarbejdere, Gitte Lundager, René Christensen og Henrik Harnow. Denne artikel kaster et blik på den omfattende proces, som museet har påbegyndt i efteråret 2013 med registrering og vurdering samt i visse tilfælde udskillelse og kassation af rullende materiel i museets for store samlinger. *Jernbanehistorie* bringer på de sidste sider et par anmeldelser af vigtige publikationer – vi vil gerne anmelde flere og opfordrer til at indsende bøger til anmeldelse.

Redaktionen håber, at museets venner vil modtage *Jernbanehistorie* positivt og med interesse og opfordrer til, at idéer til artikler eller korte beskrivelser af artikler – såkaldte abstracts – fremsendes til redaktionen, også gerne fra de nordiske lande. På museets nye hjemmeside, der præsenteres før den nye sæson, kan man se nærmere beskrevne vilkår for optagelse af artikler mm.

Odense i december 2013

Redaktionen af *Jernbanehistorie* og Danmarks Jernbanemuseum: René S. Christensen, Peter Fransen, Asbjørn Riis-Knudsen, Gitte Lundager, Mette L. Thøgersen og Henrik Harnow

FUGLEFLUGTSLINJEN

som et kontroversielt internationalt projekt

Af Martin Schiefelbusch

INDLEDNING

I 2013 kunne den tysk-danske færgeforbindelse kendt som Fugleflugtslinjen mellem Rødby og Puttgarden fejre sin 50-årsdag. I 1963 medførte den nye forbindelse væsentlige tidsbesparelser og øget kapacitet både for landevejs- og jernbanetransport. Kombineret med væsentlige investeringer i infrastrukturen i landevejs- og jernbanenettet frem til havne- lukkede den et transporthul mellem Tyskland (og Central-europa) og Skandinavien, idet den i stor udstrækning fulgte den direkte rute mellem byområderne omkring Hamborg og København.

Men på trods af dette projekts store betydning blev gennemførelsen ramt af adskillige tilbageslag og mislykkede forsøg og tog næsten nøjagtigt 100 år, hvis man regner de første forslag i 1860'erne som udgangspunkt.

Den nye politiske situation efter 2. Verdenskrig – som afskar de fleste eksisterende færgeforbindelser mellem Vest-tyskland og Skandinavien – og den fortsatte vækst i trafikvolumen førte til, at de to lande oprettede en foreløbig rute i 1951 og genoptog planlægningen et par år senere.

Fugleflugtslinjen er et af de meget få jernbaneinfrastrukturprojekter, som blev gennemført i efterkrigsårtierne, og det eneste, som forbandt Tyskland med et andet land. Derfor blev det et logisk casestudie for et komparativt forskningsprojekt om international infrastrukturintegration. Denne analyse behandlede flere forskellige sektorer af infrastruktur og offentlige foretagender samt casestudier fra forskellige perioder for hver sektor med det mål at identificere fælles mønstre og typer af samarbejde på tværs af grænserne.¹⁾ Fugleflugtslinjens sidestykke i denne undersøgelse, hvis forfatter havde ansvaret for jernbanedelen, var Gotthardbahn, der forbinder Tyskland og Italien gennem Schweiz. Denne artikel kan kun gengive en del af analysen – læserne henvises til Schiefelbusch 2013, kapitel III, hvor man finder en mere detaljeret præsentation.

Hovedformålet med denne artikel er således ikke at give et omfattende overblik over projektets historie eller et detaljeret indblik i de driftsmæssige forhold – for den type information henvises for eksempel til Meier (1988), Watsack

Umiddelbart før 1. Verdenskrig var den tyske Fernernkomite nået så langt med planlægningen af en Fernerrute, at der i 1913 kunne trykkes propagandamærker (Danmarks Jernbanemuseum).



(2000), Bruun-Petersen (1997) og Bell/Nørgaard Olesen (1988) eller Nørgaard Olesen (2003). Artiklen behandler Fugleflugtslinjen for at se, hvordan projektet blev grebet an af de forskellige interessenter – primært transportministerierne og de to nationale jernbaner – i planlægnings- og implementeringsprocessen.

Selvom projektets ramme var en tid med økonomisk fremgang og entusiasme med hensyn til den europæiske integration, blev konstruktionen af Fugleflugtslinjen vanskelig gjort af adskillige problemer forbundet med finansieringsmuligheder, konkurrence og divergerende opfattelser af formålene med projektet.

De følgende sider vil beskrive de geografiske og politiske rammer, som havde stor indflydelse på processen, de institutionelle aftaler vedrørende planlægning og drift, og derefter diskutere de tiltag, som blev gjort for at behandle kompleksiteten i dette mangesidede projekt på tværs af grænsen.

Denne artikel beskæftiger sig primært med forhandlingen og implementeringen af ruten i 1950'erne og -60'erne samt de første driftsår. I de følgende afsnit vil man dog finde en redegørelse for den forudgående udvikling.²⁾

Den danske transportminister Gunnar Larsens spade knækker ved første spadestik-ceremonien den 14. september 1941. Spaden er udstillet på Danmarks Jernbanemuseum, og det er tydeligt at se, at årsagen var en konstruktionsfejl: årerne i træet lå forkert (Danmarks Jernbanemuseum).



UDVIKLING FØR DEN BILATERALE AFTALE

Der havde været maritim samhandel mellem Tyskland og Danmark i lang tid, og den første færgefart over Femern Bælt er beskrevet helt tilbage til 1231 (jfr. Femern-Rute-Komiteen 1932, Hartmann 1962, Watsack 2000). Skønt industrialiseringen udviklede sig noget senere i de nordiske lande, blev rejse- og handelsaktiviteter også mere intensive i dette område i løbet af anden halvdel af det 19. århundrede. Det første forslag til en direkte jernbane- og færgeforbindelse mellem Hamborg og København blev udarbejdet i 1865 i en tid med et anspændt forhold mellem Danmark og Preussen (som senere blev til Tyskland), og derfor ikke videreudviklet primært af politiske grunde. Der blev taget andre initiativer på baggrund af regionale politiske og forretningsmæssige interesser før og efter 1. Verdenskrig, men heller ikke dette blev til noget.

Den tyske interesse for Norden voksede især i begyndelsen af det 20. århundrede, bl.a. på grund af en følelse af kulturelt fællesskab, som også den tyske Kejser Wilhelm II havde. Der blev etableret moderne post- og jernbanefærgeruter mellem Tyskland, Sverige og Danmark, men disse var designet til at sørge for trafik til og fra Berlin og benyttede derfor mere østlige ruter (Trelleborg-Saßnitz og Gedser-Warnemünde). Set i dette perspektiv blev Fugleflugtslinjen betragtet enten som en unødvendig omvej eller en uvelkommen konkurrent (Meier 1988). Derudover blev der i 1880 etableret endnu en færgerute mellem Østersø-havnene i Kiel og Korsør, og den fjernede en del af Fugleflugtslinjens potentielle trafik.

Situationen ændrede sig sidst i 1930'erne, da den danske og den tyske fascistiske regering genoptog Fugleflugtslinjen som en mulighed for at forbedre kommunikationen mellem de to lande. Man forestillede sig nu også projektet som et landevejs- og jernbanearrangement (jfr. anon. 1941). Forhandlingerne indledtes i 1937, og Danmark åbnede en bro tværs over Storstrømmen mellem øerne Sjælland og Falster det samme år, hvorved et af hullerne i en direkte rute til Tyskland blev lukket.

Da 2. Verdenskrig brød ud, fik det Danmark til at genoverveje sin interesse i projektet, men da Tyskland besatte lan-

det i april 1940, forsøgte besættelsesmagten at fremskynde implementeringen som et middel til at forbinde deres territorier. En traktat mellem de to lande blev derfor underskrevet den 8. april 1941. En ofte nævnt episode fra projektets historie beskriver, hvordan den danske transportminister Larsens spade knækkede ved ceremonien, som markerede den officielle begyndelse på arbejdet i september 1941. Dette blev fortolket enten som et dårligt varsel for projektet eller som en symbolsk protest mod besættelsesmagten (Bell/Nørgaard Olesen 1988, 50-53). Bygningsarbejdet begyndte hurtigt, primært på den danske side, men blev snart stoppet på grund af krigen.

Den politiske situation efter 1945 ændrede projektets fremtidsudsigter radikalt: Som følge af opdelingen af Tyskland var den gamle rute (Berlin-) Warnemünde - Gedser (-København) nu kontrolleret af det kommunistiske DDR. Selvom denne rute forblev åben for transittrafik fra Skandinavien til Vest- og Sydeuropa under det meste af koldkrigsperioden, var det hverken politisk attraktivt eller bekvemt set ud fra et transportmæssigt synspunkt, da forbindelserne til Vesteuropa nu blev meget vigtigere. Ruten til Warnemünde blev sjældent nævnt i debatten om Fugleflugtslinjen, primært i forbindelse med en mulig nært forestående tysk genforening, som ikke desto mindre hurtigt blev mindre og mindre sandsynlig, selv ud fra en tysk politisk mainstreambetragtning fra omkring sidst i 1950'erne. Generelt kan dens rolle i debatten betragtes



Med den danske Kong Frederik og den tyske forbundspræsident Heinrich Lübke på broen går færgeren 'Kong Frederik IX' ind i Puttgarden Havn på Femern, den 14. maj 1963 (Danmarks Jernbanemuseum).

som marginal. Situationen er mindre klar for ruten fra Sverige til DDR, som afhængigt af situationen blev opfattet som en konkurrent eller et alternativ i flere trin af debatten (for eksempel vedrørende jernbanefragt).

Derfor var de eneste alternativer Kiel-Korsør-ruten (med meget begrænset kapacitet for biler og ingen for tog) og den store omvej via jernbane- og bilfærgeren over Storebælt. Helt tilbage i sommeren 1951 etablerede de to jernbanestyrelser derfor en ny jernbane- og bilfærge fra Gedser til den tyske³⁾ havn i Großenbrode (jfr. Ransome-Wallis 1969, 177 seq).

Imidlertid var ingen af disse i stand til at yde en langsigtet løsning på det stigende behov. Færdiggørelsen af projektet fra 1940'erne forblev på dagsordenen. Tværnational komiteer blev dannet i to trin i løbet af 1950'erne til udvikling af detaljerede planer og en aftale om realiseringen af Fugleflugtslinjen. De to transportministre underskrev en interministeriel aftale i Bonn i juni 1958 (se nedenfor).

I dokumenter, som blev udgivet af Transportdepartementet og i tysk og dansk litteratur (Helberg 1957, anon. 1961, Bundesminister für Verkehr 1963, DB/DSB 1963, Ingeniøren 1963, Lindberg 1963, Koch/Ottensmeyer 1968), blev Fugleflugtslinjen konsekvent fremstillet som et nøgletransportprojekt, som skulle bringe landene tættere på hinanden, et arrangement, som blev støttet fra begge sider og udviklet i harmonisk samarbejde. Et billede af *"et glørværdigt kapitel ikke kun for de europæiske jernbaner, men også for efterkrigstidens historie om transport i Europa"* (Koch 1964, 144) var udbredt, selvom det ikke var en fuldstændig afspejling af virkeligheden (se nedenfor). Mens arbejdet i Danmark kunne genoptages uden betydelige ændringer i forhold til planerne fra før krigen, var visse tekniske undersøgelser og ændringer nødvendige på den tyske side, særligt med hensyn til placeringen af veje, design af overfarten over Femernsund (mellem det tyske fastland og øen Femern) samt placeringen af færgehavnen.

De fælles komiteer fortsatte derfor deres arbejde indtil oktober 1959. Konstruktionsarbejdet blev afsluttet i begyndelsen af 1963, og ruten åbnede den 14. maj 1963.

PLANLÆGNINGS- OG IMPLEMENTERINGSPROCESSEN EFTER 2. VERDENSKRIG - "SIKRING AF AT ARBEJDET PÅ DEN TYSKE SIDE BLIVER UDFØRT"⁴⁾

Åbningen af den foreløbige forbindelse Großenbrode-Gedser i sommeren 1951 kan betragtes som det første skridt hen imod den "rigtige" Fugleflugtslinje. En tysk-dansk aftale blev underskrevet den 31. januar, mens planlægnings- og konstruktionsarbejdet blev afsluttet på under seks måneder, til en pris af 22 mio. DM (Meyer 1988, 20). Desværre er der i de eksisterende kilder ikke ret meget tilgængelig information om forberedelsen af denne foreløbige rute. Men ud fra omstændighederne – konstruktionen af anlægget i Großenbrode tog kun tre måneder – forekommer det sandsynligt, at den blev etableret som en lappeløsning uden omfattende forhandlinger.

Dette kunne have været en midlertidig løsning, fordi færgedelen på strækningen stadig var langsom og havde begrænset kapacitet. Danmark ville have været tilfreds med en ren bil-løsning, men den tyske side foretrak en mere alsidig to-moduls løsning (Bell/Nørgaard Olesen 1988:54). I de første to år var kun det danske fartøj "Danmark" i drift med blot én overfart tur-retur om dagen, da den også skulle betjene Gedser-War-nemünde ruten. I sommeren 1953 leverede et nyt tysk skib "Deutschland" en væsentlig kapacitetsudvidelse, og i efteråret 1954 blev der tilføjet endnu et dansk skib ("Kong Frederik IX"). Lobbyarbejdet i komiteen for "Rødby-Femern-ruten" blev genoptaget. Der blev foreslået flere forskellige tysk-danske færgeforbindelser i begyndelsen af 1950'erne for at lukke det tydelige hul i direkte forbindelser mellem de to lande (anon. 1950).

Det næste trin var etableringen af en arbejdsgruppe med repræsentanter fra de fire jernbaner, som blev vedtaget i 1953, og gruppen mødtes seks gange mellem december 1953 og juli 1955. Ud over arbejdet på projektet var arbejdsgruppen ifølge medlemmet, DSB's generaldirektør Terkelsen, også tænkt som et offentligt synligt tegn på, at Großenbrode-Gedser ruten kun var en foreløbig rute, og at den rigtige Fugleflugtslinje ville komme senere (jfr. referat fra jernbanernes

Deutschland blev leveret i 1953 og betød en væsentlig kapacitetsforøgelse med mulighed for tre overfarter tur-retur dagligt (Danmarks Jernbanemuseum).

møde i Hamborg den 3. december 1955, RA lb 06-929/1). Arbejdsgruppen afsluttede sine aktiviteter med en rapport om udviklingen i efterspørgslen, en trafikprognose frem til 1960 og en økonomisk vurdering af projektet (rapport BA KO B121/2406 og RA lb 06-929/2). En af arbejdsgruppens tidlige konklusioner var, at de tre nødvendige forudsætninger for at fortsætte var *“for det første en aftale mellem de danske og tyske regeringer om at implementere ruten på begge sider af Femern Bælt, for det andet penge, og for det tredje tid”* (Terkelsen på mødet den 8. feb. 1953, RA lb 06-918/2, s. 5-6)



Andre arbejdsgrupper blev oprettet i juni 1957, denne gang på regeringsniveau. Den tyske og danske "Kommission for Fugleflugtslinjen" afholdt seks fællesmøder med det sidste i september 1959 samt separate møder i deres respektive lande. De vigtigste emner på møderne var forberedelsen af traktaterne, omkostnings- og indtjeningsberegninger og potentiel konkurrence. Kommissionerne bestod af embedsmænd fra transport-, finans- og udenrigsministerierne samt repræsentanter fra jernbaneselskaberne. De delegerede var fra jernbanernes overordnede ledelse og ministerielle departementschefer, og de vigtigste personer var til stede ved alle møder. De blev på skift afholdt i Tyskland og Danmark. Samtidig fortsatte jernbaneselskaberne også deres direkte dialog om de mere praktiske detaljer.

Implementeringen af Fugleflugtslinjen var baseret på en mellemministeriel aftale mellem Tyskland og Danmark underskrevet af transportministrene den 12. juni 1958, efter at en bilateral "hensigtserklæring" var blevet underskrevet den 24. marts.

Denne blev efterfulgt af en aftale mellem jernbaneledelserne, som blev forhandlet sideløbende med dokumentet mellem regeringerne. Hvor den mellemministerielle aftale erklærede de to landes vilje til at finansiere og bygge linjen, oplyste mellemoperatørdokumentet detaljer for drift, fordeling af ressourcer, indtægter og omkostninger og forpligtede virksomhederne til hvert år at aftale afgangsploner for færger og tog, baseret på trafikudbuddet og i overensstemmelse med de paneuropæiske regler. Forårsaget af et tysk krav om supplerende specifikation, som den danske side ikke ønskede at inkludere i aftalerne, blev der tilføjet en protokol til mellemoperatøraftalen som et tredje dokument. Tabel 1 gengiver et resume af indholdet.

Det krævede adskillige møder og udveksling af udkast, før man kunne blive enige om ordlyden i begge dokumenter, og det hele er anført i Fugleflugtslinje-kommissionernes mødereferater og supplerende korrespondance. Dybest set var det primære stridspunkt spørgsmålet om finansiering. De tyske repræsentanter stræbte efter at fastsætte bestem-



Den tyske trafikminister, H.C. Seebohm, og hans danske kollega, Kai Lindberg, underskriver protokollen den 24. marts 1958 (Danmarks Jernbanemuseum).

melser, som kunne reducere de økonomiske risici ved projektet, hvoraf de ville skulle dække omkring to tredjedele af konstruktionsomkostningerne.⁵⁾ Man planlagde to forskellige tiltag: ekstraafgifter på billetpriserne og klausuler, der skulle kontrollere konkurrencen fra andre ruter. Det tredje stridspunkt – tildeling af kapacitet for godstog – blev først ”opdaget” i takt med udviklingen af mere detaljerede planer.

En tredje aftale blev underskrevet i 1963 mellem de to jernbaneselskaber til fastlæggelse af andre praktiske de-

taljer ved den fælles færgedrift (BA KO B121/6280-1, BA KO B121/6281-1, se også BA KO B121/5266-1, BA KO B121/5266-2). Lignende aftaler var allerede etableret for Großenbrode-Gedser-linjen. Mens mange jernbanerelaterede emner kunne klares ved hjælp af jernbanespecifikke aftaler, var der mange andre, der skulle behandles. Aftalen blev efterfølgende revideret adskillige gange (f.eks. i 1965 og 1969), så den kom til at rumme ændringer i skibstyper, de anvendte valutaer og andre detaljer.

Tabel 1: Indhold af de internationale aftaler (kilde: BA KO B121/5264-2, B108/2126-2/-3)

<i>Mellemministeriel aftale</i>	<i>Mellempåvirkende tarifaftale</i>	<i>Protokol mellem Deutsche Bundesbahn (DB) og DSB</i>
Aftale om omfanget af projektet	Ekstraafgifter og specielle gebyrer kan anvendes til dækning af konstruktionsomkostningerne.	Opkrævning af ekstraafgifter vil ophøre, så snart den eksterne finansiering, som DB har anvendt, er tilbagebetalt, også selv om dette skulle ske før udløbet af 20 års perioden
Forpligtelse til at have detaljerede planer klar så langt som muligt i 1958 og påbegynde konstruktionsarbejdet i 1959 til åbning af ruten så hurtigt som muligt	Jernbaneselskaberne afgør niveau og varighed og har frihed til at forhandle om fremtidige afgifter. Sådanne forhandlinger skal senest påbegyndes 20 år efter åbningen, og hvert jernbaneselskab har derefter ret til at kræve ophævelse af ekstraafgifterne	Den samlede pris for køretøjer må ikke overstige den pris, som var gældende på Großenbrode-Gedser-ruten før åbningen af Fugleflugtslinjen
Forpligtelse til at understøtte Fugleflugtslinjens levedygtighed også gennem passende takster på Storebæltsruterne	Indtægter fra disse gebyrer for køretøjer og gående passagerer skal deles i forholdet 2:1 mellem DB og DSB.	Jernbaneselskaberne skal sørge for, at taksterne på Fugleflugtslinjen ikke er højere end på Großenbrode-Gedser-ruten før åbningen af Fugleflugtslinjen
Forpligtelse til nødvendig udveksling af information i konstruktionsfasen og de første seks driftsmåneder, også gennem videreførelse af de eksisterende fælles arbejdsgrupper	Vedr. togbilletpriser for passagerer kan jernbaneselskaberne frit vælge, hvordan de vil integrere færgebilletprisen i deres billettakster, men den samlede færgebilletpris må ikke overstige den, som blev opkrævet via Großenbrode-Gedser sidst i 1957	
Anerkendelse af den sideløbende tarifaftale mellem operatørerne	Så vidt det er lovligt muligt, vil DSB søge at fastsætte sine takster for sine øvrige ruter således, at den almene interesse i Fugleflugtslinjens bæredygtighed ikke sættes på spil.	
	For at opnå god udnyttelse af Fugleflugtslinjen både dag og nat vil begge parter søge at udvikle en passende jernbanedrift til passagerer og fragt	

RAMME: ET INTERNATIONALT PROJEKT FORMGIVET AF NATIONALE INTERESSER

Gennem de forskellige debatter om projektet blev Fugleflugtslinjen tænkt som en international langdistanceforbindelse, der skulle forbinde Hamborg, Nord- og Vesttyskland samt nabolandene med København og Skandinavien. Selvom der altid var trafik over grænserne i regionen, ville den lokale efterspørgsel alene aldrig have kunnet berettige til investeringen.

På trods af betydningen af den internationale dimension havde den nationale baggrund i form af de to landes geografi og deres transportnetværk stor indflydelse på debatten. Situationen omkring den eksisterende infrastruktur og fordelingen af kapacitet afveg i mange henseender, hvilket kan forklare de standpunkter, der kom til udtryk i diskussionerne.

Som det fremgår af Tabel 2, betød fugleflugtslinjen en væsentlig besparelse i afstand og tid i forhold til de eksisterende



Tabel 2: Tid og afstande mellem Hamborg og København (Korner 1955:19)

Rute mellem Hamborg og København via	Afstand i kilometer		Rejsetid uden afbrydelse		
	Landevej	Jernbane	Bil	Damp-tog	Diesel-tog
Nyborg – Korsør	472	527	8 ^t 55'	9 ^t 35'	-
Großenbrode – Gedser	355	375	8 ^t 00'	8 ^t 05'	6 ^t 40'
Fugleflugtslinjen	329	367	6 ^t 40'	6 ^t 35'	5 ^t 10'

de ruter via Storebælt Großenbrode- Gedser. Omkring 80 % af forkortelsen i afstand lå på dansk grund. Det blev muligt at foretage en endagstur fra Hamborg til København og tilbage igen med tilstrækkelig tid til aktiviteter på destinationen. Stigningen i brug af nye dieseltogsæt i stedet for lokomotivtrukne tog bidrog også til reduktionen i rejsetid, fordi enhederne ikke krævede rangering på havnene (Hein 1965). Internationale tog, der varetog trafikken videre ind i Tyskland og længere bort, som tidligere i stort omfang havde været nødt til at køre via Storebælt på grund af den begrænsede kapacitet på Gedser-ruten, blev også væsentligt hurtigere. Det blev for eksempel muligt at foretage en rejse fra København til Zürich eller Paris på én dag ved hjælp af det nye dieseltogsæt, som forlod den danske hovedstad om morgenen.

Set ud fra det danske perspektiv var den ekstra kapacitet meget vigtig, da Fugleflugtslinjen kunne aflaste Storebælt for trafikbyrden – både på landevej og på skinner – mellem Skandinavien og Tyskland, som den varetog oven i den betydelige nationale trafik mellem København/Sjælland og de vestlige dele af landet. Dette belastede kapaciteten på denne rute og var en vigtig kilde til bekymring. Großenbrode-Gedser-ruten kunne kun i en vis udstrækning afhjælpe dette, da dens kapacitet var begrænset af skibenes størrelse og det lave antal overfarter tur-retur, man kunne klare dagligt.

Fugleflugtslinjen ville forbinde den danske hovedstads-region direkte med Centraleuropa. Den kortere rute ville betyde tab af distance-baserede indtægter, men også give omkostningsbesparelser. Vigtigere var det, at den også var væsentlig for at sikre Danmark en andel af transittrafikken mellem Skandinavien og Tyskland (Siedentop 1963). Som beskrevet nedenfor blev der etableret flere konkurrerende ruter, og der var en reel risiko for at blive besejret af færgeforbindelser, som blev ledt helt uden om (eller mere præcist ikke havde stop i) landet.

Den danske Femern-Rute-Komite anskueliggjorde i 1953 den korte rejsetid ved ruten Rødby-Femern ved rejser mellem Norden og Vesteuropa (Danmarks Jernbanemuseum).

DSB pressede også på for en højere kapacitet for at blive i stand til at tilbyde den nye rute til fragt. Den danske side så Fugleflugtslinjen som en vigtig manglende forbindelse til det nationale og internationale jernbanelinjenet og var ivrig efter at fastholde og tiltrække nyt kundepotentiale. Det var også af afgørende betydning for at sikre Danmark en andel af transittrafikken mellem Skandinavien og Tyskland (Siedentop 1963). I den langtrukne diskussion om trafikstrømme og indtægtsestimater fastslog DSB's generaldirektør Skov, at

"Efter vores mening er spørgsmålet om ubegrænset jernbanefragt på Fugleflugtslinjen næsten et spørgsmål om liv og død for godstrafikken generelt mellem Danmark... Sverige, Norge og Finland og på den anden side Tyskland og længere væk ..." (BA KO B121/2388, s. 1)

Desuden havde Danmark investeret betydelige ressourcer i projektet helt tilbage i 1940'erne: Der var brugt omkring 25 mio. DKK, og broer og jordarbejde på 14 km af jernbanen og 20,5 km af motorvejen havde nået et fremskredt stadie, før byggeriet blev stoppet (Bell/Nørgaard Olesen 1988, 52). Der var endog blevet indført et særligt skattetilskud til benzin i 1930'erne for at finansiere arbejdet med landevejsinfrastrukturen, inkl. den danske del af Fugleflugtslinjen (anon. 1954). De mange "kilometer efter kilometer af halvfærdige veje og jernbanelinjer" (anon. 1948) blev således et punkt på den politiske dagsorden (Wissmann 1962).

Set fra tysk perspektiv var de grundlæggende betingelser på flere måder forskellige og bidrog til en anden vurdering af projektet. Behovet for at lette trykket på eksisterende ruter var meget mindre udtalt. Særligt havde den tyske del af Storebæltsruten mellem Flensborg og Hamborg ingen kapacitetsproblemer. Desuden lå det vigtigste rangerterræn for godstog til og fra Norden i Hamborg-Eidelstedt, nord for det punkt, hvor Fugleflugtslinjen ville afvige fra ruterne fra det sydlige Tyskland. Godstog via Fugleflugtslinjen ville derfor skulle håndteres andre steder eller køre "tilbage nordpå" gennem det befærdede net i Hamborg.

For Tyskland var Fugleflugtslinjen også mindre vigtig i relativ betydning set i lyset af de mange andre krav om genop-

bygning af linjer, der var ødelagt under krigen, tilpasning til konsekvenserne af Tysklands deling og modernisering af nettet. Konkurrencen med andre færger var heller ikke noget stort tema, da de fleste af disse enten ville bruge andre tyske havne eller levere deres gods efter transit gennem DDR til et af jernbanens grænsepunkter.

Tyskland havde gjort meget mindre fremskridt med hensyn til egentlige byggearbejder i 1940'erne. Særligt forblev jernbaneforbindelsen mellem Lübeck og kysten ensporet, bygget i henhold til mindre krævende lokalbane-standarder. Passagen over Femernsund foregik ved hjælp af en lille togfærge, som kun kunne fragte et dieseltogsæt eller et par godsvogne pr. tur.

Som en af få forbindelser mellem Skandinavien og Central- og Vesteuropa var Fugleflugtslinjeprojektet også klart relevant for de andre lande mod nord. Rationalet for at se ud over den rene tysk-danske forbindelse var et regulært argument i debatten. I modsætning hertil var den konkrete involvering af svenske, norske eller finske interessenter meget mere begrænset. Man kan sige det samme om multinationale organisationer som den internationale jernbaneunion (UIC) eller det europæiske transportministerråd. De svenske og norske jernbaneselskaber blev involveret i planlægningen af drift og sejlplaner (se nedenfor) ved hjælp af de veletablerede paneuropæiske koordineringsudvalg og lejlighedsvis hørt i diskussionen om specifikke punkter. Men ingen af dem eller deres regeringer spillede en aktiv rolle i udviklingen af projektet. I mangel af detaljeret information om debatten i disse lande er det næppe muligt at levere en underbygget redegørelse. Men det faktum, at alle lande havde mulighed for at åbne direkte færgeforbindelser til Tyskland (hvilket de også gjorde), spillede helt klart en rolle.

Den praktiske gennemførelse af projektet var også en national, bilateral indsats. I begge tilfælde var de nationale regeringer med deres ministerier, som var ansvarlige for jernbanerne, de vigtigste parter, sammen med jernbaneselskaberne. I Tyskland var det forbundstransportministeriet (Bundesverkehrsministerium, BMV) med minister Hans-Christoph

Seebohm. I Danmark blev transportanliggender varetaget af Ministeriet for offentlige Arbejder, MoA, under ledelse af Carl Petersen (1953-1955) og Kai Lindberg (1955-1966).

Fugleflugtslinjen blev ledet af de to nationale jernbaner. Den centrale virkelige "fælles" drift var færgeforbindelsen mellem Rødby og Puttgarden, hvor begge selskaber ledede deres egne skibe, designede havnenes infrastruktur og delte indtægterne. Men derudover skulle infrastrukturen og driften på forbindelseslinjerne også koordineres.

Både de Danske Statsbaner (DSB) og Deutsche Bundesbahn (DB) var offentligt ejede virksomheder, som handlede som separate enheder i deres daglige forretninger, uden at være lovgivningsmæssigt uafhængige af den nationale forvaltning. DSB havde status som et generaldirektorat inden i ministeriet, mens Bundesbahn var etableret som en såkaldt "Sondervermögen" i Forbundsrepublikken, hvilket bedst kan oversættes som en "særlig offentlig sektorenhed". Det var meningen, at den skulle ledes som en kommerciel virksomhed, men samtidig var den underlagt regeringens godkendelse af økonomien, pålagt offentlige serviceforpligtelser og andre "politiske" krav.⁶⁾

PROJEKTET TAGER FORM

Konkurrencemæssige manøvrer: Midlertidige løsninger?

Konkurrerende færgeforbindelser – eller bare truslen om at indføre dem – havde stor indflydelse på debatten om Fugleflugtslinjen og de to jernbaners tiltag, da først ruten var åbnet. Dette fremgår også tydeligt af diskussionen om en anden mulig "midlertidig forbindelse" på en anden rute, som kunne supplere Großenbrode-Gedser-forbindelsen.

En sådan forbindelse synes at være blevet foreslået første gang i 1952 i en publikation fra den danske "Femern Rute Komite", men den fik ikke megen støtte til at begynde med. En evaluering af forslaget foretaget af ministeriet konkluderede, at det ikke var en nyttig mulighed set ud fra et jernbanemæssigt synspunkt, fordi de sekundære linjer både på Lolland og på Femern var dårligt egnede til ekstra trafik,

særligt med hensyn til længere og hurtigere internationale tog. Ruten ville derfor ikke give nogen fordel i forhold til den netop åbnede Großenbrode-Gedser-forbindelse (jfr. RA Ib 06-929/3).

Derimod var en "midlertidig" forbindelse kun for landevejs- trafik en anden sag. Den blev gentagne gange diskuteret midt og sidst i 1950'erne, men den blev aldrig implementeret før åbningen af den "fulde" drift i 1963. Fortalere for og modstandere af ideen fandtes både i Tyskland og Danmark. Forskellige løsningsforslag blev fremsat i debatten: En Rødby-Großenbrode-forbindelse, som skulle benytte de eksisterende faciliteter i Großenbrode og den lille havn i Rødby og en delvis gennemførelse af Puttgarden-Rødby-forbindelsen, som ville give bilisterne de fleste tidsbesparelser i kraft af den korte sørejse.

Begge midlertidige løsninger ville give tidsbesparelser og øget kapacitet for bilisterne. Men fortalere for denne idé hævdede, at jernbanen også kunne drage fordel heraf, fordi biler, der skiftede over til denne nye forbindelse, ville frigøre kapacitet på Storebælt og Großenbrode-Gedser-ruten, som derved kunne stilles til rådighed for jernbaneforbindelser (jfr. RA Ib 06-929/3). Tyske interessenter var enige, men så alene den midlertidige løsning som et middel til at opretholde jernbanernes position på bilfærgemarkedet til en lavere pris, end det fulde projekt ville kræve (BA KO B108/7259, del 1-3). Alligevel var der delte og skiftende meninger om idéens nytteværdi. På arbejdsgruppens marts-møde foreslog DSB's driftschef Johnsen en trinvis åbning af Fugleflugtslinjen. Dette kunne indledes med, at færger kun medførte biler og passagerer til fods (RA Ib 06-930/2, s. 2-3). Men samtidig var man bekymret for langtidsvirkningerne af en "midlertidig" løsning, idet nogle mente, at denne ville blive brugt som en undskyldning for at forsinke den fulde implementering yderligere (BA KO B121/2405).

Idéen om en midlertidig løsning indgik i den endelige rapport fra arbejdsgruppen i august 1955, men den blev beskrevet som en "kun-om-sommeren" og "kun-for-biler" aflastningsrute for Großenbrode-Gedser-hovedruten (BA KO B121/

2406 og RA Ib 06-929/2, resume s. 5-7). I et efterfølgende dokument erklærede DSB's ledelse, at jernbanerne "i princippet kunne arbejde videre med arbejdsgruppens forslag" (RA Ib 06-947/1, s. 3), men oplyste de kapacitetsmæssige begrænsninger ved Femernsundfærgeren, omkostninger forbundet med opførelsen af Rødby Færgehavn i to trin i stedet for ét, og problemer med tildeling af efterspørgsel og kapacitet mellem de to ruter som yderligere mulige problemer (ibid.). Endvidere gav kapacitetsbegrænsninger i havnen i Gedser⁷⁾ anledning til bekymring, da det ville nødvendiggøre bygningsarbejder, hvis man ikke fortsatte med Fugleflugtslinjen.

I februar 1957 havde den danske holdning ikke desto mindre ændret sig igen, idet en anden "foreløbig" forbindelse nu blev betragtet som et strategisk værktøj til at besejre den tyske skepsis. I et memo til ministeren blev det foreslået at bruge dette, så de kunne komme videre med deres del af projektet:

"På et møde mellem de to generaldirektører i november 1955 var den tyske side bekymret for finansieringen ... Et forslag for Rødby-Großenbrode ruten vil ... efter DSBs mening ikke være til nogen hjælp for at komme videre med denne sag ... DB vil blive mødt med følgende problemer:

- *Rødby-Großenbrode ruten vil gå langs Femerns kyst på en stor del af strækningen, hvilket for DB vil konflikte med passager- og fragtkravene til en hurtigere forbindelse. ...*
- *DB vil stå over for en lignende situation som os i Gedser, dvs. et behov for at modernisere og udvide faciliteterne der, og disse vil også være dyrere at vedligeholde.*

Man har derfor grund til at antage, at både ud fra trafikale grunde og økonomiske overvejelser vil DB blive ansporet til at følge en færdig dansk Rødby-Femern rute med en tilsvarende færdiggørelse på den tyske side i løbet af et par år." (RA Ib 06-918/1).

DB havde lignende, interne drøftelser i samme periode. Uden at følge den samme argumentation konkluderede bestyrelsen også, at Rødby-Großenbrode-løsningen ville være gunstig, så længe finansieringen af den faste forbindelse

over Femernsund ikke var på plads (BA KO B108/7259, del 1-4). Som det måske var danskernes hensigt, benyttede den tyske trafikminister sig af muligheden for en gennemførelse i to trin for at forsvare projektet, da finansministeren udfordrede dets rationale i et brev til sin transportkollega (BA KO B121/2381-1).

Det tilgængelige materiale nævner ikke flere afgørelser om en midlertidig løsning, men det ser ud til, at transportministerens forslag blev mødt med døde øren i finansministeriet, så de blev unødvendige. Faktisk anerkendte DB blot en uge senere på et internt møde, at der var tysk-dansk enighed om nødvendigheden af Fugleflugtslinjen og stemning for at gennemføre den i én omgang. Den ”midlertidige Rødby-Großenbrode-forbindelse” blev officielt droppet af de to transportministre i april 1957, hvor de besluttede at forfølge den fulde implementering i stedet (RA TM 1957).

Forbedring af føderuter

Da den detaljerede planlægning blev genstartet i 1958, var situationen den, at meget af det arbejde som stod tilbage at gøre, var på den tyske side. En ny jernbanelinje skulle bygges fra tæt ved Größenbrode til den nye havn i Puttgarden, inkl. broen over Femernsund med et spænd på omkring 1,4 km, hvilket udgjorde den største enkeltinvestering.

Den valgte rute for tilførslen nordfra var en del af det danske hovedjernbanenet fra København via Ringsted og Nykøbing Falster til Gedser. Den tidligere jernbanefærgesforbindelse over Storstrømmen mellem Falster og Sjælland var blevet erstattet af en bro i 1937, og det var allerede hensigten at anvende den til drift på Hamborg-ruten i fremtiden. I den anledning var det dobbelte spor også blevet udvidet indtil Vordingborg, den sidste station på Sjælland. Det næste afsnit til Nykøbing forblev enkeltsporet, men med adskillige vigespor.

Den nye rute til Rødby Færges (som havnestationen blev kaldt for at adskille den fra den station, som lå tættere på byen på en privat sekundær linje) var også bygget enkeltsporet, men med tre vigespor. Det er interessant at bemærke,

at disse kunne tage tog op til 835 m i længden, hvilket var længere end normalt i Europa og endda længere, end vige-sporene på den tyske del af linjen kunne klare (Christensen 1963:86). Den største investering var nødvendig i Nykøbing, hvor stationen blev fuldstændig ombygget, og broerne til Lolland over Guldborgsund blev erstattet af en ny bro. Sidstnævnte, som under alle omstændigheder var nødvendig på grund af de tidligere anlægs alder, blev effektivt kombineret med arbejdet på Fugleflugtslinjeprojektet.

Den sydlige del fra Größenbrode til Lübeck eksisterede allerede, men den var bygget efter de lavere regionale jernbanestandarder. Arbejdsgruppens rapport fra 1955 havde allerede konkluderet:

“Eftersom Lübeck-Puttgarden ruten allerede nu [sic] er fyldt med passagertog på visse tidspunkter af sommermånederne, må man overveje dobbeltspor på linjen, hvis trafikken fortsætter med at udvikle sig, hvis man også skal udnytte tidsbesparelserne for godstog og i spidsbelastningsperioder.” (BA KO B121/2383)

Imidlertid blev den ambitiøse plan for opgradering af denne linje kraftigt reduceret, da planlægningen blev genoptaget i 1950'erne. Restriktioner i den detaljerede planlægning af den nye sektion Größenbrode-Puttgarden fra sidst på sommeren 1958 blev dikteret af DB's manglende vilje til at opgradere linjen mere, end de fandt nødvendigt. I juli 1958 gav DB's hovedkvarter ordre om, at enhver udvidelse af projektet skulle undgås, hvilket betød, at dobbeltsporet blev udelukket (BA KO B121/2383). Det skulle få negative konsekvenser, især for den kapacitet, som var ”tilbage” til godstransport (se nedenfor).

Begrænsningerne, som var en følge af infrastrukturdesig-net, blev tydelige, endnu før linjen blev åbnet. Da emnet om godsbeholdning forblev på dagsordenen, undersøgte DB's driftsafdeling (Oberbetriebsleitung West) mulige tiltag til udvidelse af kapaciteten og konkluderede i januar 1963, at:

“For en international hovedlinje er en maks. hastighed på 100 km/timen ikke længere tilstrækkelig. Som vores inspektion på stedet har vist, skal den endda sænkes til 60, 75 eller



80 km/timen mange steder, fordi kurver og stigninger stadig ligner dem, man finder på en sekundær linje. ... I sin nuværende form vil den ensporede linje i alvorlig grad begrænse effekten af Fugleflugtslinje-projektet.” (BA KO B121/2395-4)

Et konkurrencepræget marked: Monopolister under pres

Hele vejen gennem sin historie har Fugleflugtslinjen været genstand for heftig konkurrence fra andre færgeforbindelser. Antallet af havne i den vestlige del af Østersøen og skibenes fleksibilitet betyder, at konkurrerende forbindelser kunne etableres hurtigt og også i umiddelbar nærhed af en eksisterende færgerute. Dette gælder i mindre grad for jernbaneforbindelser alene, fordi jernbanefærger stadig kræver specielt indrettede faciliteter i havnene. Men på grund af blandingen af bil- og jernbanetraffic på Fugleflugtslinjen og førstnævntes betydning for forbindelsens økonomiske sundhed, må alle former for konkurrerende forbindelser tages i betragtning.

“Kaffehandlerens private Fugleflugtslinje”⁸⁾

Hvis en anden operatør etablerer den samme rute, må det betragtes som den klareste og mest direkte form for konkurrence. Fugleflugtslinjen blev aldrig genstand for dette i sin driftsperiode, men et forsøg på at åbne en lignende rute blev nedkæmpet af jernbanerne i 1957. Om sommeren det år offentliggjorde den danske forretningsmand Børge Kruse sine planer om at starte en færgeforbindelse mellem Rødby og den tyske by Heiligenhafen (sydvest for Femern på fastlandet).

Kruse havde indtil da været aktiv som forhandler af kaffeautomater til danske stationer og færger. Efter nogle vanskeligheder var han i stand til at chartre et skib med meget begrænset kapacitet til at medføre biler og annoncerede en sejlplan med tre envejs ture om dagen.

Selvom denne forbindelse med den begrænsede kapacitet og lange rejsetid næppe udgjorde en trussel for den eksisterende Großenbrode-Gedser-forbindelse eller den planlagte Fugleflugtslinje, betragtede jernbanerne den med mistillid.

Emnet blev bragt på bane ved gentagne lejligheder under forhandlingerne. Tyske anmodninger om et decideret forbud mod private konkurrerende forbindelser på denne baggrund blev ikke støttet af den danske side, fordi dette også ville skulle godkendes af det danske Folketing, hvor

“vi kan udelukke muligheden af, at et forslag om at begrænse shippingaktiviteter i den private sektor mellem Lolland og Tyskland nogensinde vil blive vedtaget”, fordi “et sådant forslag ville skulle være vidtrækkende, idet man må holde sig for øje, at en sådan aktivitet også kan indledes fra andre havne. Et sådant tiltag ville være ukendt i Danmark, hvor utallige offentlige og private selskaber opererer i forskellige dele af landet.” (RA Ib 06-947/4, s. 6-7. Se også BA KO B108/7259, del 1/1-3, RA Ib 06-947/5, RA Ib 06-947/6).

Ikke desto mindre opstod der andre muligheder for at forhindre den uvelkomne udvikling: den eksisterende havn i Rødby havde været under kontrol af Ministeriet for Offentlige Arbejder siden 1920'erne, som overdrog ejerskabet til DSB som en del af forberedelserne af Fugleflugtslinjen. Kruse fik derfor først besked om, at hans ansøgning om konstruktionen af en anløbsbro i Rødby ikke ville kunne godkendes. DB udviklede lignende aktiviteter ved at “arbejde for at forhindre salget af et tysk skib til Kruse” og fik besked fra sine danske kolleger om, at disse bestræbelser skulle fortsættes, indtil overdragelsen af Rødby Havn til DSB's myndighed var tilendebragt (RA Ib 06-947/4, s. 6-9 passim). Da ministeriet til sidst gav Kruse lov til at starte sin forbindelse sidst i oktober 1957, gav DSB ham et varsel om opsigelse af hans licens til drift af kaffeautomater på deres lokaliteter fra 1. januar (Larsen Hellgren 2007, 23).

Forbindelsen startede den 17. november, men levede kun meget kort tid. Den ophørte et par uger efter sin åbning, ifølge Larsen Hellgren (2007) på grund af en kombination af driftsproblemer, uventet høje brændstofudgifter og lave passagerantal.

Den blev aldrig genindført. Børge Kruse forsøgte at få kompensation fra regeringen for den skade, han havde lidt på grund af disse forhindringer, men uden succes (RA TM 1959).



“Færgevanvid”

Det økonomiske opsving i efterkrigsårene gik hånd i hånd med en vækst i passager- og godstrafikken uden fortilfælde, som betød enorme påvirkninger også i den vestlige del af Østersøen. Afskaffelsen af visakrav og lempelse af toldbestemmelserne mellem de nordiske lande og Vesttyskland i 1953/54 hjalp yderligere til at gøre det nemmere at rejse (Koch 1964). Omlægningen af trafikstrømme på grund af jerntæppet forstærkede den generelle vækst i efterspørgslen efter færgeforbindelser mellem Sverige, Norge, Danmark og Forbundsrepublikken Tyskland. I begyndelsen af 1950'erne var der kun fire ruter.

Den stigende efterspørgsel leverede en vigtig begrundelse for endelig at realisere Fugleflugtslinjen, men den intensive konkurrence fra andre ruter var en kilde til bekymring for jernbanerne. Adskillige nye forbindelser blev etableret af private virksomheder samt de svenske og danske jernbaner, og det høje tempo, som åbningerne skete med, blev også omtalt som “færgevanvid” (Fähreritis) i den tyske presse (Koch 1964, 502). Nogle af disse fik kun kort levetid, men de kunne alle udgøre en konkurrent med hensyn til biltransporten (for detaljer Hein 1963, Koch 1964, Möller 1963, Ransome-Wallis 1969).

Da den første analyse af Fugleflugtslinjens resultater blev udarbejdet, valgte DB's forfatter, Herr Huber, undertitlen “Optimisterne fik ret”, men bemærkede på side to, at “på trods af den tilfredsstillende trafiksituation er jernbanerne bekymrede over en hurtig og stigende reaktion fra konkurrenterne” (BA KO B121/5266-3, s. 1, 2). Markedets udvikling var under konstant overvågning. Travemünde-Gedser-forbindelsen blev den mest direkte konkurrent til Fugleflugtslinjen, i særdeleshed på landevejs-godstransport markedet, som havde de højeste vækstrater. Den var påbegyndt direkte efter åbningen af Fugleflugtslinjen af en privat shippingvirksomhed, Moltzau, som faktisk “lagde sig i den endnu varme seng, som jernbanerne netop havde forladt” (B121/5266-3, s. 2), og brugte anlægget i Gedser. DB og DSB havde allerede vedtaget adskillige takstnedsættelser den 1. september 1963

som reaktion på denne forbindelse. Særlige endagsbilletter med fritidsrejsende som målgruppe blev indført, gruppeledere blev transporteret gratis, og visse dele af taksterne for bil/lastbil blev nedsat (BA KO 108/2126-4). Men disse tiltag kunne ikke stoppe en nedgang i forbindelsens markedsandel – væsentligst i befragtning af tunge godskøretøjer, men synlig i alle segmenter (BA KO B108/52936).

“Ikke tid nok til Smørgåsbordet” – konkurrence med alle midler

For de to jernbaner, som indtil nu havde haft monopol, var det en ny oplevelse at blive angrebet af andre operatører, selv om private færgeselskaber allerede eksisterede i Danmark. I hvert fald i dette tilfælde lærte de hurtigt, hvordan de skulle anvende instrumenterne i en markedsøkonomi – inklusive konkurrencebekæmpende tiltag. Den ovenfor nævnte takstnedsættelse var blot et af tiltagene. Forhandlinger med Moltzau blev indledt samtidig med

“forsøg på at nå til en aftale vedrørende takster og trafikspørgsmål for at undgå et livsfarligt kapløb om markedsandele for enhver pris ... Moltzau, som ønsker at anvende et andet skib på denne rute næste år, er parat til at tale med os (DB) i den nærmeste fremtid om emner vedrørende markedsandel set ud fra begge parters interesser, samt om fastsættelse af en fornuftig takststigning” (B121/5266-3, s. 3).

Fugleflugtslinjen fik hurtigt en dominerende position på færgemarkedet i den vestlige del af Østersøen, men Moltzau-forbindelsen fortsatte med at være den største konkurrent, indtil den stoppede i begyndelsen af 1990'erne. I betragtning af, hvor tæt de to ruter ligger på hinanden, er det overraskende, at der ikke var mere seriøs konkurrence mod forbindelsen, som man så det i tilfældet med Børge Kruses forsøg på at oprette sin egen “private Fugleflugtslinje”. Det danske Transportministerium blev i hvert fald informeret i sommeren 1962 om planerne om at etablere en Gedser-Travemünde-forbindelse³⁾ og kunne vel nok have skredet til handling. Aftalen med Moltzau i ovenstående citat blev indgået, men det forhindrede ikke Moltzau i at udarbejde “særligtbud”, som var i modstrid med denne (BA KO B121/6280-2, s. 6).

Det krævede kolossale anlæg at føre Rødbybanen niveaufrit igennem. Således blev der udført 34 over- og underføringer for skærende veje og ni broer for skærende vandløb (Danmarks Jernbanemuseum fot.).

Også anlægget af Rødby Færgehavn var et omfattende projekt. Færgelejerne blev anlagt bag en spunsvæg (Danmarks Jernbanemuseum fot.).

Færgen Kong Frederik IX blev bygget i 1953 og indsat på ruten Rødby Færge-Puttgarten ved rutens åbning i 1963 (Danmarks Jernbanemuseum fot.).



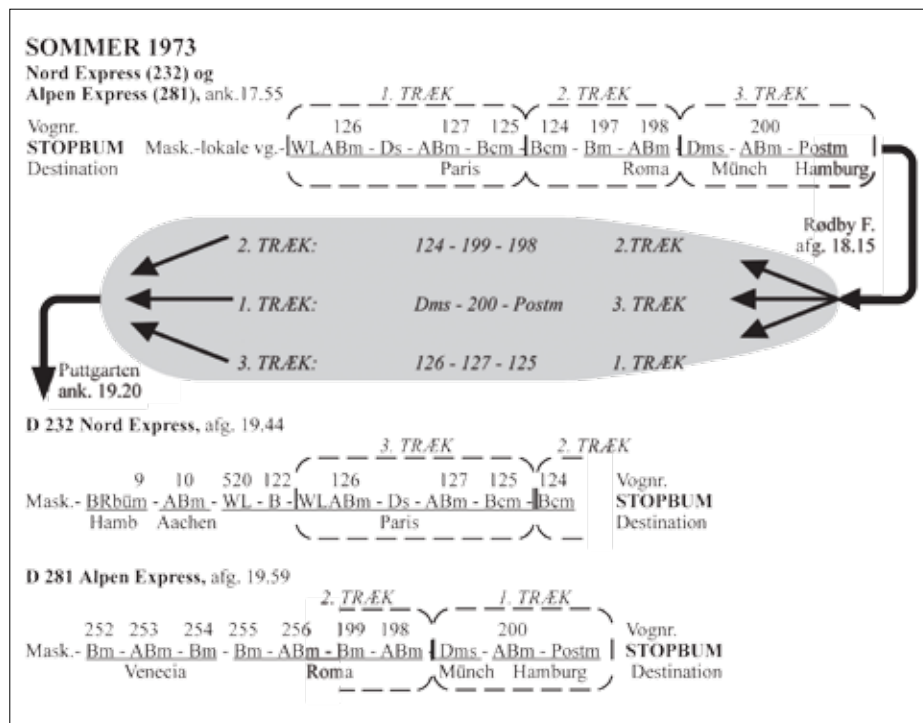


Diagram over togfordeling og placering på færger (Bruun-Petersen/Poulsen 1998, 29, grafik Banebøger).

Togene "Nord Express" og "Alpen Express" ankommer til Rødby som ét tog fra København (øvre afdeling) og fordeles i tre afdelinger ("træk") til færger. Proceduren med ombordtagning og frakørsel samt stuvning på skibet er fastlagt (central afdeling). I Puttgarten fortsætter toget i to enheder, hvoraf hver er forstærket med ekstra vogne (nedre afdeling).

Det bør også nævnes, at konkurrencen mellem disse forskellige udbydere også fandtes i "bløde faktorer". I henhold til en tidlig effektanalyse havde Fugleflugtslinjen nydt godt af den offentlige interesse, som både den "foreløbige" Groß-enbrode-Gedser-rute og konstruktionsarbejdet for hovedprojektet var genstand for siden begyndelsen af 1950'erne. Fugleflugtslinjen havde også en fordel gennem sin status som en stabil part i netværket med de to nationale jernbaner som udbydere i ryggen. Den var med på kort og med i jernbanens køreplaner, i modsætning til de fleste af konkurrenterne (BA KO B121/6280-3, s. 4). Den service og de faciliteter, der blev tilbudt, nævnes også som en faktor. De forskellige operatører søgte at opnå en konkurrencemæssig fordel over Fugleflugtslinjen ved at tilbyde hjælp med toldprocedurer, hvilefaciliteter for lastbil- og buschauffører samt catering (BA KO B108/2126-5). Det sidstnævnte var til skade for Fugleflugtslinjen. I modsætning til den fremherskende debat inden for transportplanlægningen havde de reduktioner i rejsetid, som Fugleflugtslinjen gav på grund af den meget kortere rejsetid over havet, den uheldige bivirkning, at lastbil- og buschauffører ikke længere var i stand til at udnytte transittiden til en fuld hvileperiode. Ydermere var rejsetiden for kort til, at man kunne nyde restaurantfaciliteterne om bord fuldt ud, som ellers var en kilde til en betydelig indtægt (BA KO B108/2126-5, se også Wissmann 1962).

Konkurrence som en "relativ trussel"

Sidst men ikke mindst var den måde, begrebet konkurrence blev anvendt på i debatten, ikke fri for modsætninger. For det første var betydningen af ordet "konkurrence" ikke begræn-

set til andre operatørers forbindelser. Da de forskellige trafikbudgetter blev vurderet, og udkastet til den bilaterale aftale blev lavet, var de tyske repræsentanter ivrige efter at inkludere DSB's egne Storebæltsforbindelser (Nyborg-Korsør og den supplerende rene bilrute Halsskov-Knudshoved, åbnet 1957) i diskussionen og få garanti for, at dette ikke ville udgøre en trussel mod Fugleflugtslinjens økonomiske resultater. De tyske repræsentanter bad om en specifik erklæring om, at

"der skal indgås passende aftaler mellem den tyske og den danske side, som kan forhindre en flytning af trafik fra Fugleflugtslinjen til Nyborg-Korsør-linjen på grund af mere fordelagtige takster." (RA lb 06-947/3).

Men der blev kun opnået en ikke-bindende goodwill erklæring. Andre gange i debatten blev Storebælt derimod betragtet som en vigtig aflastningsrute for Fugleflugtslinjen. Et notat fra 1956 fra DB i Hamborg gav udtryk for en behovsvurdering (for overførsler af vejtrafik) og argumenterede for en udsættelse af projektet ved at fremhæve den ekstra kapacitet på Storebælt:

"Indtil omkring 1959 kan Storebæltsfærgerne endog klare spidsbelastningen i juli, og endnu længere, hvis en del af bilisterne skifter over til den udvidede Groß-enbrode-Gedser-rute på grund af dennes fordele eller ulemperne ved Storebælt. ... DSB introducerer et elektronisk bookingsystem for biler i 1957, som vil medføre en mere jævn fordeling af belastningen i spidsbelastningsperioder i stedet for de nu fuldstændig tilfældige ankomster. Bilkøer ved Storebælt vil derfor forsvinde, ... om nødvendigt vil rejsende endog give afkald på rejsen i bil til indenrigsture i Danmark til fordel for toget. Den reelle kapacitet, som skibene giver, vil derfor nærme sig den teoretiske."

Tabel 3: Trafikudviklingen over Fugleflugtslinjen

	År	Passagerer	Personbiler	Lastbiler	Busser og turistbusser	Passagervogne	Godsvogne
Gedser – Großenbrode	1952	0,13	22,4	0,6	0,7	3,8 (a)	1,5
	1962	1,45	165,4	7,0	2,9	21,5	16,1
Puttgarden – Rødby	1964	3,14	306,9	2,5	24,5	111,5	31,0
	1975	3,46	497,5	11,9	83,1	150,7	39,2
	1985	6,41	856,8	30,0	150,7	169,1	38,0
	1992	8,08	1.128,2	42,6	273,3	171,7	44,9

Note: Tallene er i millioner for passagerer, tusinder for andre kategorier. "Passager"-tal inkluderer passagerer i tog, på landevej og til fods. - (a) 1953-tal. Kilder: Siedentop 1976, Meier 1993, Ernst 1999.

"DSB færgerne Halsskov ... og den nye DB-færge vil løse kapacitetsproblemet på Storebælt og Großenbrode-Gedser i mange år og juli-spidsbelastnings-problemet frem til 1961. ... Selv Fugleflugtslinjen ville ikke kunne dække en del af spidsbelastningsbehovet i juli/august, og dette ville skulle ledes over til Storebælt. Storebælt kan helt sikkert hjælpe Großenbrode-Gedser ruten, når bookingproblemerne er løst" (fra BA KO B121/2381-2).

Disse forskellige vurderinger viser på den ene side de indbyrdes forhold, som utvivlsomt eksisterer mellem forskellige ruter i et netværk som for eksempel den i den vestlige del af Østersøen. For at dække behovet for overfarter er det en væsentlig opgave at vurdere den fremtidige levedygtighed af et infrastruktur-projekt som Fugleflugtslinjen. Men til trods for behovet for et nøjagtigt resultat, må denne vurdering delvis bygges på formodninger og estimater om trafikstrømmenes udspring og destinationer, fleksibilitet i efterspørgslen og den fremtidige udvikling af disse parametre (BA KO B121/6280-3, s. 9). Resultaterne af disse øvelser er derfor ikke så "objektive" som tilsigtet, men snarere genstand for fortolkning og vurdering.

På den anden side viser eksemplerne, at selve argumentet om "konkurrence", eller snarere dens formodede negative indvirkning på ens eget projekt, også blev fortolket ret "fleksibelt" alt efter den respektive interessents interesser. Modsætningerne mellem de forskellige holdninger blev først tydelige set i bakspejlet.

OVERVIND KØERNE? STIGENDE EFTERSPØRGSEL OG ØGET KAPACITET

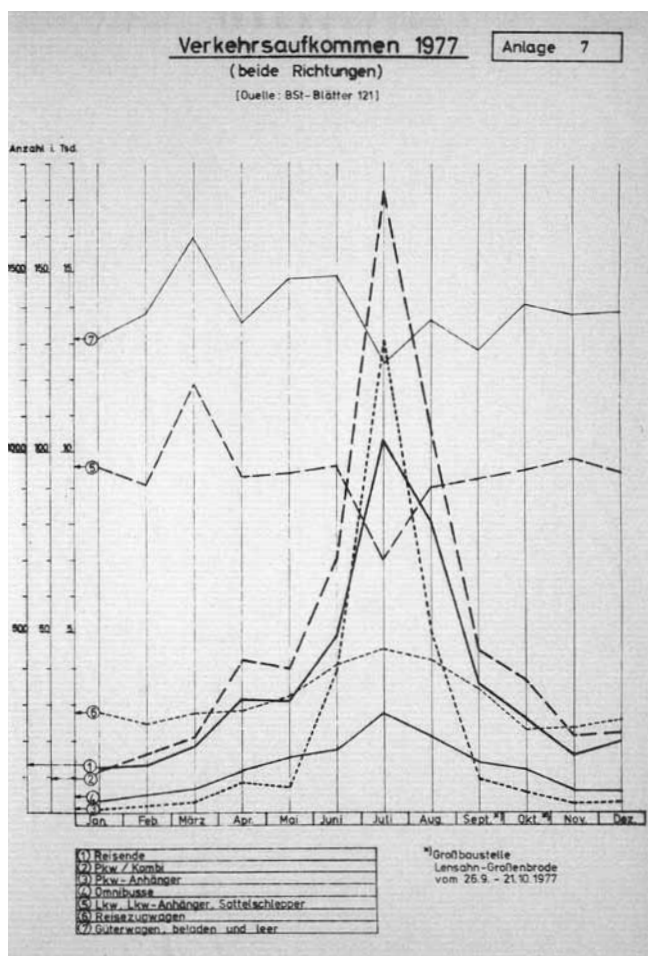
Fugleflugtslinjen blev populær næsten med det samme, selv om dens økonomiske resultater ikke levede op til alles forventninger. I august 1963 nåede man op på en million passagerer, mindre end tre måneder efter åbningen (BA KO B121/6280-3, s. 9). Forbindelsen fik en førerposition blandt regionens færger og måtte udvides flere gange for at leve op til efterspørgslen. I tabel 3 er vist nogle tal over den trafikale udvikling.

Da alle skibene var forskellige i konfiguration og størrelse, var det en kompliceret opgave at udarbejde sejlplaner: Passagertog havde første prioritet ved tildelingen af kapacitet. Deres længde var kendt – vedtaget i en multilateral aftale om sejlplanen og på møder om tildeling af togvogne – og deres tidsplaner bestemt af de banestrækninger, som lå langt uden for Rødby-Puttgarden-segmentet og måtte tage de forskellige tilslutningslinjer på rejsen med i betragtning. Hver passagervogn havde en specificeret plads på en specifik færge-rejse, og ombordtagnings- og frakørselsprocedurer var præcist defineret for at sikre en smidig og effektiv drift (modst. side).

Den resterende plads var til rådighed for andre brugere, på basis af en prioritetsliste (jfr. tabel 4). På den ene side afgjorde passagerens krav til rejseplanen (og i mindre grad godstog) "ønskelisten" sammen med målsætningen om at drive skibene så effektivt som muligt. Tiden i havn skulle minimeres for at sikre det størst mulige antal overfarter tur-retur dagligt (med et maksimum på syv pr. skib på denne rute), i hvert fald i de perioder, hvor behovet berettigede hertil. I modsætning hertil var målet i perioder med lav efterspørgsel at reducere antallet af ture, så skibene kunne tages helt ud af drift for en længere periode.

På den anden side var der forskellige driftsmæssige krav, der også skulle tages højde for: tiden i havn blev for en normal tur bestemt af den nødvendige tid til ombordkørsel og frakørsel af køretøjer (40 minutter, gående passagerer var ingen afgørende faktor i den sammenhæng), tid til påfyldning af brændstoffer og lagring af forsyninger til faciliteterne om bord plus en sikkerhedsmargin for forsinkelser. Men dertil skulle beregnes ekstra tid ude af drift til sikkerhedskontrol og forskellige vedligeholdelsesprocedurer (dagligt og i løbet af året).

Imidlertid blev tilpasningen til den stigende trafik ikke kun betragtet som en mulighed. Den var også en regulær årsag til bekymring. Kapaciteten af en færgeforbindelse er på mange måder begrænset, da skibet kun kan foretage et begrænset antal rejser om dagen og kræver tid for ombord- og frakørsel samt normal vedligeholdelse. Derudover kan den tid, skibet



Sæsonudsving, 1977, foto af kilden i Bundesarchiv (BA KO B121/6285).
 (1) passagerer, (2) personbiler, (3) trailere til personbiler, (4) busser og turistbusser, (5) lastbiler, (6) passagervogne, (7) godsvogne.

er ude af drift, anvendes til ekstra ture, men dette har begrænset værdi, hvis disse ture tilbydes på det forkerte tidspunkt. Selve skibene har en fast teknisk kapacitet, som ikke kan overskrides.

Aftalerne fra 1958 og 1963 – som var kendetegnet ved en forsigtig eller næsten pessimistisk tilgang – indeholdt angivelser af forholdsregler til nedsættelse af omkostninger og kapaciteter i tilfælde af lav efterspørgsel, men der var ikke nogen bestemmelser om, hvordan vækst skulle imødekommes. Tilpasningen af sejlplaner og tillæg af ny kapacitet skulle afgøres ved en gensidig aftale. På grund af aftaler om fordeling af omkostninger og indtægter havde hver part en økonomisk interesse i den anden parts beslutninger. Til gengæld for det øgede ressourcebehov til færdiggørelse af de tyske andele af infrastrukturen fik DB to tredjedele af ekstraafgifterne og stod for driften af to af de tre skibe, som oprindeligt blev anvendt på ruten. Et nyt skib ville klart forrykke denne balance.

I 1969 begyndte diskussionerne om udskiftningen af "Deutschland" med et større tysk skib, hvilket førte til idriftsættelse af det nye skib (også kaldet "Deutschland") i 1972. Det var ikke nogen nem beslutning at tage, fordi de alvorlige kapacitetsproblemer, som Fugleflugts-linjen og dens brugere oplevede, var begrænset til en forholdsvis kort del af sommer-sæsonen. DB's Hauptprüfungsamt (organisationens centrale revisionsenhed) havde den holdning, at:

"I sommeren 1968 blev der observeret visse kapacitetsproblemer, men kun i weekenderne mellem midten af juli og midten af august på grund af det høje antal biler. På grund af den stigende bilisme vil disse problemer opstå igen fremover, men det vil være næsten umuligt at løse dem helt. Gennem forskellige tiltag (som for eksempel ved at bruge det øvre dæk hyppigere på de natlige ture, justere antallet af passagervogne, så det afspejler det faktiske behov samt omdirigere tomme godsvogne via Flensborg) skulle det være muligt at udnytte kapaciteten bedre, så bygningen af et nyt skib kan udskydes." (BA KO B121/6281-2, s. 2).

For at lette presset foretrak Hauptprüfungsamt at udskifte den danske "Kong Frederik IX" med det større skib "Knudshoved" i sommersæsonen. Imidlertid erklærede DSB, at man ville være ude af stand til at levere ekstra kapacitet før 1973, da der var brug for "Knudshoved" på Storebæltsruten. DB's tekniske afdelinger vedtog derfor at indføre differentieret prissætning og kapacitetsstyrings-systemer, men bad også ledelsen om at bestille yderligere studier omkring et nyt skib (BA KO B121/6281-3).

Flere faktorer bidrog til den forsigtige tilgang til godkendelse af kapacitetsudvidelser: den meget korte periode, hvor behovet toppede, usikkerheden i forhold til fremtidige trafikniveauer, særligt også i lyset af konkurrenternes adfærd, og endelig de fortsatte rygter om en fast Storebæltsforbindelse, som ville aflede trafikken fra Fugleflugtslinjen (BA KO B121/6281-2, s. 3).

En overfyldt Fugleflugtslinje under sommerens spidsbelastning var et tilbagevendende problem. Denne situation var næsten udelukkende forårsaget af ferierejsende i egne biler, både skandinaver som var på vej sydpå og folk fra Centraleuropa på vej nordpå på sommerferie. Ifølge en rapport fra 1978 blev 57 % af det årlige samlede antal personbiler, 85 % af campingvogne og trailere, men kun 34 % af passagervogne transporteret i løbet af spidsbelastningsmånederne fra juni til august. 28 % af personbilerne og 50 % af trailerne skulle fragtes alene i juli måned (BA KO B121/6285, s. 6).

Dette ekstreme højdepunkt i efterspørgslen kunne ikke udlignes af den lette nedgang i sommerperioden i gods-transport-segmentet på landevej (jfr. side 20).

Bilkøerne og overfyldte parkeringspladser i havnene gav overskrifter i pressen, både i Tyskland og i Danmark. De længste bilkøer strakte sig ind i baglandet, hvor folk ventede på parkeringspladser i vejsiden, på restauranter og undertiden hoteller. Udvidelse af de vigtigste tilkørselsveje blev heller ikke afsluttet før længe efter åbningen af Fugleflugtslinjen – motorvejene blev færdige i 1980'erne både i Tyskland (op til Oldenburg) og Danmark.





Destinationer for internationale passagertog på Fugleflugtslinjen, sommer 1963 (Jacobshagen 1963, 127)

PASSAGERTOG TIL EUROPA

Køreplaner for passagertog blev behandlet på de store køreplanskonferencer og gennem diskussioner mellem DB og DSB. Emner vedr. køreplaner for internationale tog sorterede nu under en jernbaneadministration pr. tog. Således var den belgiske jernbane (SNCB) ansvarlig for Nord Express og Paris-Scandinavia-Express og de hollandske jernbaner (NS) for Nord-West-Express. Efter at det første passagertog var blevet overført af "Deutschland" i 1953, blev forbindelsen udvidet i 1957 og igen med åbningen af den fulde forbindelse: I alt var der 13 sæt internationale tog om dagen, der brugte Fugleflugtslinjen i de første driftsår i den travleste periode. Destinationer med direkte togforbindelse spredtes overalt på det vesteuropæiske fastland (jfr. figur 10, Ernst 1999, Bruun-Petersen/Poulsen 1998), selvom de viste direkte ruter stadig kun var aktive en gang om dagen og undertiden kun i høj-sommersæsonen.

Kortet over de direkte linjer gennem Europa viser også, at togselskaberne stadig blev brugt til at sørge for langdistancerejser. Men dette marked havde ændret karakter i forhold til tiden før krigen og kom til at ændre sig yderligere i de følgende årtier. Det europæiske eksprestog fra 1950'erne blev generelt brugt meget mindre af "borgerskabet" og betød mere for ferierejsende med forskellig social baggrund, som det fremgår af indførelsen af liggevoгне på nattog og sæsonbetingede forbindelser til vigtige feriedestinationer. Konkurrencen fra luftfart, som kom til at overtage meget af denne langdistancetrafik i de følgende årtier, var stadig ret begrænset, men allerede nævnt nu og da som en potentiel årsag til bekymring.

TAG DIN KONKURRENT OM BORD: FUGLEFLUGTSLINJEN SOM EN INTERNATIONAL FORBINDELSE

Kludetæppet af interessenter og interesser knyttet til Fugleflugtslinjen ville ikke være komplet uden nogen bemærkninger om den intermodale dimension af forbindelsen og den måde, dette blev håndteret på i planlægnings- og implementations-

teringsprocessen. De to nationale jernbaner var hovedaktørerne, men projektet var helt fra begyndelsen rettet mod behov både for landevejs- og banetransport. Jernbanerne måtte således tage deres konkurrent med om bord i udtrykkets egentlige betydning: Der skulle være plads til biler, busser og turistbusser og lastbiler, og også befordringen af gående passagerer var af en vis betydning, primært på grund af de penge, disse rejsende brugte i restauranter og butikker om bord.

Desuden var Fugleflugtslinjen som færgeforbindelse i konkurrence med andre ruter i Østersøområdet, primært med hensyn til befordring af biler, i en vis grad også på markedet for gående passagerer (fritid). Selv med hensyn til banetransport var den ikke uden alternativer: Opgavefordelingen med Storebælt blev heftigt diskuteret, og den svensk-østtyske forbindelse mellem Trelleborg og Saßnitz var en livskraftig konkurrent for fragt til Sverige og Norge.

Denne situation gav jernbanerne en række konflikter: Deres interesse som færgeoperatører i at maksimere anvendelse af indtægten fra denne forbindelse var ikke nødvendigvis forenelig med interesserne for en togforbindelsesleverandør med en fast forbindelse og høj kapacitet. Imidlertid var antagonismen "landevej kontra jernbane" langt mindre fremherskende i processen, end man først kunne antage. Betydningen af landevejstrafikken for linjens overvejelse blev anerkendt allerede i det første økonomiske analyse fra 1955:

"Væksten i antal personbiler vil fortsætte, da alle lande undtagen Sverige stadig har et relativt lavt antal bilejere... Dog vil en vækst i antallet af biler helt sikkert også betyde vækst i trafikken over grænserne... Muligheden for let at dække store afstande, som gives af de moderne transportmidler, især bilen, lader stadig flere mennesker besøge ... også fremmede lande. Det kan betragtes som sandsynligt, at Fugleflugtslinjen, med forbedringen af ruten mellem de nordiske lande og Vesteuropa, vil føre til en øgning i trafikken ud over det normale niveau." (BA KO B121/2406 og RA Ib 06-929/2 s. 9-10).

Rapporten gav desuden et detaljeret estimat over indtægterne, som kunne forventes fra biler, men der var kun meget forsigtige angivelser om indtægten fra togpassager-

er og godstogsfragt, som man antog ville stige under alle omstændigheder eller blot blive omlagt fra Storebæltsruten. Landevejstransporten fik dermed større betydning:

"Der er også økonomiske aspekter i sagen, da Fugleflugtslinjen primært er konstrueret til befordring af landevejskøretøjer, og tilbagebetaling af renter og gæld skal finansieres fra ekstraafgifterne på biler. En betydelig forhindring af biltransporten ... ville ikke blive godkendt af dem, som er ansvarlige for disse aftaler." (BA KO B121/2389, s. 6).

Begrænsningerne i kapaciteten for færgeforbindelsen betød, at der måtte træffes nogle valg. Prioritetslisten for kapacitetsfordelingen – vedtaget efter lange diskussioner – berørte ikke togpassagerdelen, men favoriserede landevejskøretøjer frem for godstogsfragt (jfr. tabel 4). Men selv dette blev jævnlige udfordret. I en intern diskussion om, hvordan Großenbrode-Gedser-rutens levedygtighed kunne forbedres, foreslog DB i Hamburg i maj 1960 at give de mere indbringende personbiler højere prioritet frem for jernbanevogne (BA KO B121/2390). Dette blev afvist på daværende tidspunkt, men i 1962 bemærkede planlægger Martin Koch i DB Hamborg, at "passagerer bliver ikke væk, hvis de ikke får nogen gennemgående vogn" (BA KO B121/2380), da han talte for gode forhold for landevejskøretøjer i lyset af den kraftige konkurrence. Han brugte lignende argumenter i et notat om Fugleflugtslinjens takster (BA KO B121/5265).

Sagt på en anden måde: Den plads, som en jernbanevogn optager, kunne sælges til landevejskøretøjer, mens togpassagererne stadig kunne transporteres på passagerdækket. Derfor forekommer det måske ikke overraskende, at DB tog parti for landevejstransportens interesser ved flere lejligheder, idet man ikke kun refererede til færgeforbindelsens økonomiske sundhed, men også til investeringen i landevejsinfrastrukturen:

"Kun forbedringer for landevejskøretøjer har ført til konstruktionen af Fugleflugtslinjen." (BA KO B121/2395-5) ... *"Konstruktionsomkostningerne i Tyskland er steget fra 80 mio. til 115 mio... Dertil kommer investeringerne langs vejene på 80 mio. Forbundsregeringen forventer, at betragtelige mængder*

trafik skifter fra hovedvej 3 [via Flensborg] til Fugleflugtslinjen. Det tyske publikum ville ikke kunne forstå, hvis denne trafik reduceres [ved banetransport].” (BA KO B121/2395-1, s. 3)

Der blev reklameret aktivt over for bilister, og Fugleflugtslinjen blev en del af den europæiske hovedvej 4 (senere 47, jfr. Ilsemann 1963), hvis marketingskontorer ligeledes hjalp med at reklamere for forbindelsen (BA KO B121/6280-3). Jernbanerne samarbejdede også med bilistorganisationer allerede i årene for driften af Großenbrode-Gedser-forbindelsen.

De tilgængelige statistikker (tabel 3) skelner desværre ikke mellem rejsende på landevej, på skinner eller uden et motorkøretøj, så den relative andel af de forskellige rejseformer på færgeoverfarten kan kun konstateres for visse perioder, hvor der blev foretaget specifikke optællinger. Men passagerer i bil synes at have oversteget antallet af togrejsende i gennemgående togvogne allerede i sommeren 1963 (BA KO B121/6280-3, s. 6). I spidsbelastningsmåneden juli 1977 (BA KO B121/6285, s. 4-6) var andelen af de forskellige rejseformer:

- 62 % rejste med bil eller motorcykel (formentlig inkl. busser og turistbusser)
- 22 % rejste til fods (formentlig inkl. cykler)
- 16 % i gennemgående togvogne (versus et årligt gennemsnit på 19.5 %)

Disse tal rummer visse unøjagtigheder (antallet af passagerer i biler og busser synes at være baseret på en gennemsnitlig værdi snarere end præcise optællinger, og nogle togpassagerer benyttede ikke-gennemgående togvogne og krydsede havet til fods), og tabet af markedsandel skal ses i lyset af en kraftig generel vækst i trafikken. Men det står også klart ud fra de tilgængelige rapporter om udviklingen af jernbaneforbindelser (Bruun-Petersen 1998, Ernst 1999), at jernbanernes aftagende rolle i langdistance passagertrafik (jfr. Malaurie 1985, Vogel 1961) også gjaldt for Fugleflugtslinjen.

BANETRANSPORT: ACCEPTÉR ELLER UNDGÅ?

Sandsynligvis udviklede den heftigste uenighed sig vedrørende anvendelsen af linjen til banetransport og det dertil tæt knyttede spørgsmål om prioritering i fordelingen af kapacitet. Disse emner viste sig at være kontroversielle på grund af de to parter forskellige udgangspunkter, men også på grund af forskellige holdninger til rationalet af hele projektet.

Debatten om, hvorvidt banetransporten overhovedet – og i så fald, i hvor høj grad – skulle have lov at komme gennem flaskehalsen for færgedriften og den belastede tyske tilførselsvej, begyndte først sidst i 1950'erne – efter underskrivelsen af de internationale aftaler og fortsatte indtil sommeren 1962. I de sidste faser af denne proces blev de svenske jernbaner også involveret i diskussionerne. Af pladshensyn kan det ikke beskrives nærmere her, men fundamentale holdningsforskelle blev tydelige i processen. Begge sider var uenige om prioriteringerne og beskyldte hinanden for i urimelig grad at udnytte situationen:

“Efter vores mening er DSB ikke interesseret i at få biler på Fugleflugtslinjen. De vil hellere forsøge at holde den profitable biltrafik på Storebælt og flytte en stor del af den uønskede godstrafik til Fugleflugtslinjen, hvor DB ville skulle bære halvdelen af omkostningerne til det fjerde skib.” (DB, fra BA KO B121/ 2395-2, bilag 2, s. 11).

“Den tyske side ønsker at reservere Fugleflugtslinjen til passagerer og biler og [organisere det sådan], at de tyske skibe giver overskud. ... DSB skal selv finansiere skibene på Storebælt, hvorimod vi skal dele omkostningerne på Fugleflugtslinjen. ... Jeg kan derfor kun tolke den tyske holdning sådan, at omkostningerne til dækning af spidsbelastningen skal lægges over på DSB ved at flytte det til Storebælt. ... En stor del af problemet ligger i det faktum, at hver side kun tænker på sig selv.” (DSB, fra BA KO B121/2395-3).

Færgeforbindelsens kapacitetsmæssige begrænsninger betød, at der måtte foretages nogle valg. De ovenfor nævnte citater hentyder allerede til konflikten mellem transport af landevejskøretøjer og banetransport, hvor Bundesbahn klart foretrak den første:

Tabel 4: Prioritering af tildeling af kapacitet for rejser mod nord (kilde: BA KO B121/6285, s. 9-10).

Lavsæson	Højsæson
1. passagervogne	1. passagervogne
2. TEEM godsvogne	2. TEEM godsvogne med let fordærveligt gods
3. landevejskøretøjer med reservation	3. landevejskøretøjer med reservation
4. landevejskøretøjer uden reservation	4. landevejskøretøjer uden reservation
5. andre godsvogne med last	5. andre TEEM godsvogne
6. tomme godsvogne	6. andre godsvogne med last
	7. tomme godsvogne

“En godsvogn optager samme plads som fem biler. Desuden, hvis linjen bliver berygtet for at være upålidelig, vil bilister, som normalt ville være mødt op uden reservation, blive væk. Hver bil, som i gennemsnit benyttes af 2,5 personer, vil i henhold til aktuelle beretninger give DM 28,35 i indtægt, inkl. køb om bord. På grund af rabatten på returbilletter sammenlignet med envejstakster for biler og deres passagerer vil mange bilister bruge samme beløb igen på vejen tilbage. En 20 t godsvogn, som optager samme plads som 5 biler, genererer kun DM 40 i indtægt til DB, en gennemsnitlig vogn med en nyttelast på 10,4 t kun DM 25, en tom vogn slet intet.” (BA KO B121/2395-2, bilag 2, s. 2-3).

Truslen om konkurrence fra andre ruter for godsbanetransport – særlig udvidelsen og accelerationen af forbindelser via Østtyskland og Trelleborg-Saßnitz-ruten til Sverige – gjorde det yderligere presserende at finde en løsning.¹⁰⁾

Men der blev først fundet et kompromis i juli 1962: i den første driftsperiode – sommeren 1963 – ville Fugleflugtslinjen kun medbringe ikke-hastende godsbanetransport i den udstrækning, der var ledig kapacitet. Da begge sider var enige om, at der ikke var noget kapacitetsproblem uden for sommerperioden, skulle TEEM-togene (Trans Europ-Express Merchandises) flytte til Fugleflugtslinjen til vintersejlplanen. Tre skibe kom til at være i drift i sommeren 1963, to i den følgende vinter. Da det syntes umuligt at flytte TEEM til Flensborg til sejlplanen for sommeren 1964, skulle DSB skaffe et fjerde skib til sikring af, at tilbuddet kunne fortsætte. DB ville sikre den nødvendige opgradering af ruten til Puttgarden.

Denne aftale blev betragtet som en succes og blev til en permanent ordning. Med udgangspunkt heri blev der fastlagt prioriteter for ombordtagning på skibene, jfr. resume i tabel 4.

Det er tydeligt, at selvom godsbanetransport var en del af Fugleflugtslinjens opgaver, lå den sidst på listen, hvilket førte til forsinkelser i perioder med stor efterspørgsel og forsinkede tog (BA KO B121/6285).

SAMMENFATNING

1950'erne var en tid, hvor mange begejstret sluttede op om ideen om en fredelig europæisk integration, og den blev fulgt på mange politiske områder ved hjælp af konkrete projekter og udviklingen af nye politiske og administrative strukturer oven over det traditionelle nationalstatslige plan. Skønt Danmark ikke var blandt de oprindelige medlemmer af nutidens Europæiske Union, spillede denne ånd en rolle også for Fugleflugtslinjeprojektet. I samtidens litteratur beskrives den ofte som en model for et fredeligt samarbejde og et konkret eksempel på foreningen af Europa. Den har bestemt tjent dette formål også i virkeligheden gennem de sidste 50 år.

Imidlertid viser en grundigere analyse af arkivalierne, at den også havde sine modstandere, og at selv de, som var enige om ideen, ofte havde vanskeligheder ved at finde frem til en aftale om de detaljer, der skulle løses. En mere proaktiv måde at tænke på kan ofte findes på den danske side kontra en mere forsigtig og tøvende tilgang fra tysk side.

Alt i alt er mange af de ovenfor beskrevne uenigheder forbundet med økonomiske interesser – hvem betaler, og hvem vinder hvor meget? – på den ene eller anden måde. Bundesbahn var først og fremmest interesseret i at nedbringe sine egne udgifter, særlig vedrørende den forestående kapitalinvestering, og dernæst i at få så stor nettofortjeneste ud af projektet som muligt. Den danske side havde mere ambitiøse mål for projektet og var villig til at risikere et dårligt økonomisk udkomme til gengæld for en bedre drift.

Ikke desto mindre var de to selskabers adfærd ikke uden selvmodsigelser: Måske på grund af vanskelighederne ved at definere sin egen rolle, fremviste DB en underlig blanding af politisk opportuniste (ved ikke at turde kræve tilstrækkelig finansiering, med reference til regeringens landevejsinvesteringer i debatten om kapacitetstildeling og ved at undgå ”unødvendige” omkostninger) og kommerciel interesse, når det drejede sig om selve færgedriften. Ud af de to var den officielt den organisation, der havde den største frihed som igangsætter, men i realiteten var regeringens embedsmænd aktivt involveret i mange spørgsmål. DSB var

teknisk set en del af ministeriet som et Generaldirektorat – og kommunikerede endog på ministeriets brevpapir – men personer fra andre enheder var meget mindre involveret. DSB så også sig selv mere som en jernbane og var klar til at give banetransporten en bedre position på færgerne. Endelig skyede begge selskaber som færgeoperatører ingen midler i kampen mod deres konkurrenter.

Begge sider havde grunde til deres holdninger, som kan spores tilbage til forskellene i de geografiske, økonomiske og kulturelle rammer. Der måtte derfor findes et kompromis i mange spørgsmål. Som følge af den manglende investering i den tyske tilkørselsrute måtte den trafikale vækst, som fulgte efter åbningen af Fugleflugtlinjen, således indpasses i en infrastruktur, som med tiden blev mere og mere utilstrækkelig. Ruten forbliver for en stor dels vedkommende kringlet den dag i dag. En væsentlig opgradering af den tyske tilkørselsrute er først nu under diskussion i forbindelse med projektet med den faste forbindelse. En omlægning af ruten til dobbeltspor planlægges i øjeblikket til år 2027 (jfr. Watsack 2000:278seq, Barkleit/Gebler 2012, anon. 2013).

Til syvende og sidst forekommer dette projekt på den ene side som virkelig internationalt i sit væsen. I dag er ruterne over Østersøen til Østtyskland, Polen og andre tidligere kommunistiske lande igen frit tilgængelige, men det er vanskeligt at forestille sig, hvordan Danmark, Sverige, Norge og også Finland ville have været forbundet med Vesteuropa under efterkrigstidens årtier med økonomisk vækst uden den ekstra transportkapacitet, som Fugleflugtlinjen gav. På den anden side ligger projektets "ejerskab" med hensyn til initiativ, risikovillighed og vilje til at føre projektet fremad og en slags "vision" klart mere hos Danmark end hos Tyskland. Dette til trods for det faktum, at ruten "påvirker" begge lande på samme måde, hvis man ser på de nødvendige ingeniørarbejder og driftsomkostninger. Det er vanskeligt ikke at se en vis lighed med dette mønster i den nuværende debat om den faste Femernbælt-forbindelse.

LITTERATUR

- anon. 1941. Arbejdet på Rødby-Femern ruten er nu sat i gang. *Berlingske Tidende*, 15.09.1941, 1–2.
- anon. 1948. Fugleflugtslinien blev ikke til noget: 17 1/2 mill. kr. tabt. *Nationaltidende*, 17.10.1948, 1–2.
- anon. 1950. Mens vi venter på Fugleflugtslinien. Dansk-tyske færgeplaner. *Børsen*, 05.11.1950, 7.
- anon. 1954. *Motorafgiftskommissionens Betænkning*. I. Del - Finansering av Vejudgifter. København: Jørgensen.
- anon. 1961. Zwischenbilanz eines europäischen Weges. *Die Bundesbahn*, 567f.
- anon. 1962. TEEM-nettets udvidelse. *vingehjulet*, vol. 19 (9), 106–108.
- anon. 2013. Nach der Brücke kommt ein Tunnel. *DB Welt*, April 2013, p.11.
- Barkleit, S/Gebler, J. 2012. Die Schienenhinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung: *der Fahrgast*, no.3, pp.36–40.
- Bell, P/Nørsgaard Olesen, M. 1988. *Fugleflugtslinien gennem tiderne*. København: Lamberth.
- Bruun-Petersen, J. P.; Poulsen, J. 1998. *Internationale tog via Rødby Færge*. Smørum: Banebøger.
- Bundesminister für Verkehr (Ed.). 1963. *Die Vogelfluglinie*. Planung und Bau der Verkehrsanlagen in der Bundesrepublik Deutschland. Neumünster: Karl Wacholtz.
- Christensen, T. 1963. Die Eisenbahnanlagen der Vogelfluglinie auf dänischer Seite, in *Die Vogelfluglinie - Fugleflugtslinien*, edited by DB/DSB. Darmstadt: Hestra, 77–105.
- DB/DSB (Ed.). 1963. *Die Vogelfluglinie - Fugleflugtslinien*. Darmstadt: Hestra.
- Ernst, F. (Ed.). 1999. *Die Vogelfluglinie. Eisenbahn-Kurier Spezial*, 53. Freiburg.
- Femern-Rute-Komiteen (Ed.). 1932. *Historiske Data vedrørende Rødby-Femern Ruten*.
- Hartmann, S. 1962. Vejen mod nord. *Aktuelt*, 22.07.1962, 9.
- Hein, W. 1963. Die Entwicklung des deutsch-skandinavischen Reiseverkehrs. *Die Bundesbahn*, 385–393.
- Hein, W. 1965. Probleme zeitgemäßer Fahrplangestaltung. *Die Bundesbahn*, 251–257.
- Helberg, W. 1957. Neue Brücke zum Norden. *Die Bundesbahn*, 1531–1533.
- Ingeniøren (Ed.). 1963. *Fugleflugtslinien*. Kopenhagen: P. Hansens Bogtrykkeri.
- Jacobshagen, M. 1963. Der Reisezug-, Güterzug- und Kraftfahrzeugverkehr der Vogelfluglinie, in *Die Vogelfluglinie - Fugleflugtslinien*, edited by DB/DSB. Darmstadt: Hestra, 119–138.
- Jensen, A.V. 1961. TEEM. *vingehjulet*, vol. 18 (7), 73–74.
- Koch, M. 1964. Der Ostseefahrverkehr mit der Bundesrepublik nach dem Kriege. *Hansa* (7), 602–606.
- Koch, M.; Ottensmeyer, G. 1968. Fünf Jahre Vogelfluglinie. *Die Bundesbahn*, 355–362.
- Kopper, C. 2007. *Die Bahn im Wirtschaftswunder*. Deutsche Bundesbahn und Verkehrspolitik in der Nachkriegsgesellschaft. Frankfurt/M: Campus-Verl. (Beiträge zur historischen Verkehrsforschung, 9).
- Korner, H. 1955. Das Projekt der Vogelfluglinie (DB). Sonderdruck TH Karlsruhe. *Eisenbahntechnische Rundschau* (9).
- Larsen Hellgren, A.-M. 2007. For 50 år siden. Kaffegrossererens private Fugleflugtslinie. *Lokahistorisk årsskrift (Rødby)* (28), 19–25.
- Lindberg, K. 1963. Fugleflugtslinien...a.14.maj 1963 and Fugleflugtsliniens betydning for Danmark, P.E.N Skov. *vingehjulet*, vol. 20 (9b), 114–9.

Malaurie, M. C. 1985. Passenger Transport: Regulation of International Transport, in *The evaluation of past and future transport policy measures*. Introductory reports and summary of discussions; [10th Internat. Symposium on Theory and Practice in Transport Economics, Berlin (West), 13 - 15 May 1985], edited by ECMT. Paris: OECD Publ. Off., 261-290

Meier, G. 1988. *Die Vogelfluglinie und ihre Schiffe*. Herford: Koehler.

Meier, G. 1993. Vogelfluglinie besteht 30 Jahre. Internationales Verkehrswesen (5), 303-304.

Möller, G. 1963. Fährlinien und Seeverkehr in der Ostsee, in *Die Vogelfluglinie*. Planung und Bau der Verkehrsanlagen in der Bundesrepublik Deutschland, edited by Bundesminister für Verkehr. Neumünster: Karl Wacholtz, 95-100.

Nørgaard Olesen, M. 2003. *Østersøruterne - og vejen gennem Danmark*. Frederiksværk: Nautilus.

Ransome-Wallis, P. 1969. *Eisenbahnfahren in Westeuropa*. Orell Füssli: Zürich.

Schiefelbusch, M. 2013. Trains across borders - Comparative studies on international cooperation in railway development. Baden-Baden: Nomos.

Siedentop, I. 1963. Die verkehrsgeographische Bedeutung der Vogelfluglinie. *Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie*, vol. 6 (7), 177-185.

Siedentop, I. 1976. Die Vogelfluglinie: Entwicklung zur Rekordfrequenz. *Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie*, vol. 3 (20), 72-79.

Sørensen, F.I. 1963. TEEM-trafikkens omlægning til Rødby-Fehmarn overfarten fra den 29. september 1963. *vingehjulet*, vol. 20 (16), 225-227.

Vogel, W. 1961. Die moderne Eisenbahnreise. *Internationales Archiv für Verkehrswesen*, 220-225.

Watsack, C. 2000. *Puttgarden-Rödby*. Die Geschichte der Vogelfluglinie. Ilse-de: Verl. Deutsche Fährschiffahrtspublikationen.

Wissmann, E. 1962. Die „Vogelfluglinie“ von Kopenhagen aus gesehen. *Die Bundesbahn*, 881-884.

Wolf, W. 1986. *Eisenbahn und Autowahn*. Personen- und Gütertransport auf Schiene und Straße ; Geschichte, Bilanz, Perspektiven. Hamburg: Rasch und Röhring.

KILDER

Rigsarkivet

RA TM 1957 = Trafikministeriet, Minister og ministersekretær: Ministeren I (1955-1977) 2: 1958 - 1960 - Nr. 1958 - I 694, Notat fra de danske-tyske drøftelser i Hamburg den 1. april 1957 angående „Fugleflugtslinien“

RA TM 1959 = Trafikministeriet, Minister og ministersekretær: Ministeren I (1955-1977) 2: 1958 - 1960, Nr. 1959-I-770, Correspondence between Kruse's lawyer and the MoA, May 1959

RA TM 1962 = Trafikministeriet, Minister og ministersekretær: Ministeren III (1955-1977) 6: 1962 - III 59, Correspondence between the Minister and Folketing members of the region and notes of a meeting between DSB and Moltzau regarding the use of port facilities in Gedser

RA Ib 06-918/1 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-918, Ministerreferat Vedr. Rødby-Fehmarn ruten, Feb. 1957

RA Ib 06-918/2 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-918, Minutes of meeting between DB, DSB, Norwegian and Swedish railways (NSB and SJ) in Copenhagen 8 Feb. 1953

Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-929

RA Ib 06-929/1 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-929, Minutes of working party DB-DSB-SJ-NSB, December 1953 - July 1955

RA Ib 06-929/2 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-929, Bericht des deutsch-dänischen Ausschusses zur Förderung des Vogelfluglinien-Projekts

RA Ib 06-929/3 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-929, Ministerreferat vedr. Rødby-Femern-ruten, September 1952

RA Ib 06-929/4 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-929, Arbejd-sudvalg før Rødby-Femernruten, 6. udvalgs-møde, Referat (meeting of working party, 29 June-1 July 1955)

RA Ib 06-929/5 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-929, Vermerk über die 5. Tagung des dänisch-deutschen Ausschusses zur Förderung des Vogelfluglinienprojekts, 29. und 30.3.1955

RA Ib 06-929/6 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-929, Vermerk (Kurzfassung) über die Besprechung am 3. Dez. 1955 in Hamburg über die Vogelfluglinie

RA Ib 06-930/1 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-930 Minutes of working party DB-DSB-SJ-NSB, December 1953 - July 1955

RA Ib 06-930/2 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-930 Minutes of 5th working party meeting, Frankfurt 29-30 March 1955

RA Ib 06-947/1 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-947, Memo of DSB's Director General, 19 July 1956 Vedr. Rødby-Fehmarn ruten (Fugleflugtslinien)

RA Ib 06-947/2 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-947, Memo on 1st joint meeting of the German and Danish VFL commissions, 17 June 1957

RA Ib 06-947/3 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-947, Letter of Mr. Ter--Nedden to Mr Palle Christensen, 19 Nov. 1957

RA Ib 06-947/4 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-947, Minutes of the Danish commission for the Vogelfluglinie, meeting of 11 Feb. 1958

RA Ib 06-947/5 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-947, Minutes of the 2nd, 3rd and 4th meetings of the German and Danish VFL commissions

RA Ib 06-947/6 = Ministeriet for offentlige arbejder - RA Ib 06-947, Bericht über das Ergebnis der 6. gemeinschaftlichen Sitzung der deutschen und dänischen Kommission für die Vogelfluglinie - Danish memo

Bundesarchiv Koblenz

BA KO B108/2126-1 = Documents of the German VFL commission, 15 Mar. 1961

BA KO B108/2126-2 = Abkommen zwischen der Deutschen Bundesbahn und den Dänischen Staatsbahnen über Tariff Fragen zum Betrieb der Vogelfluglinie

BA KO B108/2126-3 = Zeichnungsprotokoll zu dem Abkommen zwischen der Deutschen Bundesbahn und den Dänischen Staatsbahnen über Tariff Fragen zum Betrieb der Vogelfluglinie vom 13. Juni 1958

BA KO B108/2126-4 = Note of BMV department E3 Vgi 17 of 16 Sept. 1963

BA KO B108/2126-5 = Note of BMV E3 Vgi 17 - 3057 Vm 65 II of 25 Aug. 1965

BA KO B108/7259, part 1-1 = Memo on 1st joint meeting of the German and Danish VFL commissions, 17 June 1957

BA KO B108/7259, part 1-2 = Minutes of 2nd joint meeting of the German and Danish VFL commissions, 8 Oct. 1957

BA KO B108/7259, part 1-3 = Minutes of Meeting concerning technical issues of the VFL project at BMV, 30 Nov. 1954

BA KO B108/7259, part 1-4 = Report on DB executive board meeting in December 1956, included in memo of meeting BMV-HVB 8.3.57 BMV A1-Plan10

BA KO B108/7259, part 2-1 = Minutes of 3rd joint meeting of the German and Danish VFL commissions, 17 Dec. 1957
 BA KO B108/7259, part 2-2 = Minutes of 4th joint meeting of the German and Danish VFL commissions, 11 Feb. 1958
 BA KO B108/15477 = Bericht über das Ergebnis der 6. gemeinschaftlichen Sitzung der deutschen und dänischen Kommission für die Vogelfluglinie
 BA KO B108/52936 = Memo Sondergebühren für die Beförderung auf der Vogelfluglinie, draft letter to DSB HVB 58.581 Tpi 711.1
 BA KO B121/2380 = Memo by Martin Koch on future traffic volumes on VFL, 25 Aug. 1962
 BA KO B121/2381-1 = Memo 30 Bi 73 of 4 Dec. 1956 and letter of Federal Minister of Finance Schäffer to Seebohm, 24 Sep. 1956
 BA KO B121/2381-2 = Letter of BD Hamburg to HVB of 8 Dec. 1956
 BA KO B121/2383 = Letter of BD Hamburg Vogelfluglinie - Betriebsprogramm, 17 Sep. 1958
 BA KO B121/2388 = Letter of Mr Skov/MoA to HVB, 13 Feb. 1961
 BA KO B121/2389 = Memo to DB board, 51 Vg 495 Vermerk über eine Besprechung am 15.1.62 in Frankfurt über Güterverkehr über die Vogelfluglinie
 BA KO B121/2390 = Vermerk über Teilnahme des Ref 30 an einer Besprechung der BD Hamburg..., 4 May 1960
 BA KO B121/2395-1 = DB note on the 1st meeting of the special commission for rail freight, 14 Nov. 1961
 BA KO B121/2395-2 = Bericht der Kommission „Güterverkehr Vogelfluglinie“, attachment 2
 BA KO B121/2395-3 = Speech of Mr Skov, addressing DB representatives at a meeting in Copenhagen, 20 Jul. 1962
 BA KO B121/2395-4 = Letter of OBL West, 4 Jan 1963, Betriebsprogramm für die Leitung des eilbedürftigen Güterverkehrs.
 BA KO B121/2395-5 = Draft note of meeting in Copenhagen, 20 Jul. 1962
 BA KO B121/2405 = Memo BMV Ref 30 (30 Bi 66), 13 April 1955
 BA KO B121/2406 = Bericht des deutsch-dänischen Ausschusses zur Förderung des Vogelfluglinien-Projekts, BA KO B121/2406
 BA KO B121/5264-1 = Minutes of 5th joint meeting of the German and Danish VFL commissions, 24 Mar. 1958
 BA KO B121/5264-2 = Vereinbarung zwischen dem dänischen Minister für öffentliche Arbeiten und dem Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland über die Weiterführung des Projekts der Vogelfluglinie
 BA KO B121/5265 = Memo by Martin Koch on VFL tariffs, 4 Sep. 1961
 BA KO B121/5266-1 = Memorandum and minutes of meeting between DB and DSB on 24 Jan 1963
 BA KO B121/5266-2 = Letter of BD Hamburg to HVB 26 Jan 1963
 BA KO B121/5266-3 = Memorandum Das bisherige Ergebnis der Vogelfluglinie, by Ministerialrat Huber, DB Headquarters, no date
 BA KO B121/6280-1 = Übereinkommen zwischen der Deutschen Bundesbahn ... und den Dänischen Staatsbahnen ... über die Fährverbindung zwischen Puttgarden und Rødby Færge (1965 version)
 BA KO B121/6280-2 = Aufzeichnung über die Ergebnisse der Besprechungen zwischen DSB und DB betreffend den Ostseefährverkehr, 18.-20.01.1965 in Celle
 BA KO B121/6280-3 = Presentation by BD Hamburg Der sprunghafte Verkehrszuwachs auf der Vogelfluglinie - Reiz des Neuen oder Resultat intensiver Werbung?, Werbedeferenzentagung Würzburg 1963

BA KO B121/6281-1 = Übereinkommen zwischen der Deutschen Bundesbahn ... und den Dänischen Staatsbahnen ... über die Fährverbindung zwischen Puttgarden und Rødby Færge (1969 version)
 BA KO B121/6281-2 = Letter of Hauptprüfungsamt to HVB, 27 Mar. 1969
 BA KO B121/6281-3 = Memo to the DB's Vorstand (Executive Board), 6 May 1969
 BA KO B121/6282 = Extract of newspaper article
 BA KO B121/6285 = Untersuchungsbericht zur langfristigen Unternehmenskonzeption, BA KO B121/6285

NOTER

1. Undersøgelsen blev finansieret af the German Research Council (Deutsche Forschungsgesellschaft - DFG). For yderligere information om projektet henvises til www.infrastrukturintegration.de.
2. Analysen er overvejende baseret på materiale fra Rigsarkivet i København og Bundesarchiv i Koblenz. Referencer til arkivkilder vises i teksten med arkivets artikelnummer (RA for Rigsarkiv, BA for Bundesarchiv). Hvis der er anvendt mere end ét dokument fra den respektive artikel, identificeres dokumenterne med et tal efter artikelkoden. I referencerne findes en fuld artikelliste.
3. Af pladshensyn henviser referencer til "Tyskland" i sammenhænge efter 2. Verdenskrig til Vesttyskland i det følgende kapitel. Referencer til DDR nævnes eksplicit som sådan.
4. RA Ib 06-947-1, s. 7
5. Omkostningerne blev vurderet til ca. DM 177 mio., hvoraf DM 126 mio. blev brugt på tysk grund, jfr. BA KO B108/7259, del 1-2.
6. DBs uklare status skulle give kraftig anledning til bekymring og blive en af årsagerne til de økonomiske problemer, men den blev først ændret med jernbanereformen af 1994 (flere detaljer, se Kopper 2007:ch.2, Wolf 1986:153seq.)
7. Fra slutningen af 1957 var der tre skibe i drift på Großenbrode-Gedser-ruten, men to af dem kunne kun bruge den ene af de to kajpladser i Gedser på grund af formen på deres bov. Jfr. Ministerreferat "Vedr. Rødby-Fehmarn ruten", Feb. 1957, RA Ib 06-918/1.
8. Larsen Hellgren 2007
9. De danske kilder rummer både korrespondance mellem Ministeren og Folketingsmedlemmer fra regionen og noter fra et møde mellem DSB og Moltzau vedrørende anvendelsen af havnen i Gedser (jfr. RA TM 1962).
10. Det nye koncept med hurtigere høj kvalitets godstog kaldet TEEM (Trans Europ-Express Merchandises) blev igangsat af UIC, og driften startede i 1961, oprindeligt med to ruter gennem Danmark via Storebælt (Jensen 1961). Efter en god modtagelse blev driften udvidet i de følgende år (anon. 1962, Sørensen 1963).

SUMMARY

The year 2013 saw the 50th anniversary of the opening of the German-Danish ferry link known as the Fugleflugtslinjen or Vogelfluglinie between Rødby and Puttgarden. In 1963, the new line brought substantial time savings and capacity increases for both road and rail transport. Together with the substantial investment in road and rail infrastructure leading to the ports, it closed a missing link between Germany (and central Europe) and Scandinavia, following in large parts the direct route between the conurbations of Hamburg and København.

However, in spite of its importance, the implementation of this project suffered several setbacks and failed attempts. Its implementation took almost exactly 100 years if the first proposals in the 1860s are taken as a starting point. The new political situation after World War II – which cut off most existing ferry connections between West Germany and Scandinavia – and the continuous growth of traffic volumes led the two countries to establish a provisional service in 1951 and resume planning a few years later.

The Fugleflugtslinie is one of very few rail infrastructure projects that were implemented in the post-war decades, and the only one linking Germany with another country. It thus became a logical case study for a research project on international infrastructure integration on which this paper is based. This analysis looked at several infrastructure and utilities sectors as well as case studies from different periods for each sector with the aim of identifying common patterns and types of cross-border collaboration.¹⁾

The present paper focuses on the Fugleflugtslinie case, but is not to be understood as a full, chronological history of the project. Rather, the main interest is on the way the project was approached by the different stakeholders in Germany and Denmark – mainly the ministries of transport and the two national railways – in the planning and implementation process. The presentation gives a brief overview of the project's history and setting, including the institutional arrangements for planning and operations and then discusses some of the issues the developers had to face. These include

difficulties in obtaining funding, which led to special arrangements that were often viewed differently by the two sides. Further challenges were related to the complexities of accommodating different modes of transport on the ferries, including road vehicles with whom the railways were competing elsewhere. Likewise, there was strong competition from other ferry connections, causing both “commercial” and “monopolistic” reactions by the railways. Last not least, the approaches taken to enhancing land-side rail infrastructure differed markedly, and as a result capacity management became a main area of concern especially on the German side.

The 1950s were a time where the idea of a peaceful European integration was enthusiastically embraced by many, and pursued in many policy fields by means of concrete projects as well as the development of new political and administrative structures above the traditional nation-state level. Although Denmark was not among the founding members of today's European Union, this spirit played a role in the Fugleflugtslinie project as well. In the contemporary literature, it is often presented as a model of peaceful collaboration and concrete example of unifying Europe. It has certainly served this purpose also in reality during the past 50 years. However, the more detailed analysis of the archive sources shows that it also had its opponents, and even those agreeing on the idea often had difficulties in finding an agreement on the details that had to be solved. The geographical and political setting of the project, clearly had a strong influence on the process. A more pro-active way of thinking can often be found on the Danish side against a more cautious and hesitant German approach. There are indications that these experiences can be observed in similar projects also today, including the current debate on the fixed Fehmarnbelt link.

1) The research was funded by the German Research Council (DFG). Further information on the project can be found at www.infrastrukturintegration.de.

”STATIONSTIDEN”

– og da byerne flyttede på landet

Af Mette Ladegaard Thøgersen

”DISSE HÆSLIGE RØDE FLÆKKER”

I 1800-tallets anden halvdel skete der på en lang række områder gennemgribende forandringer af det danske samfund. Midt i 1800-tallet boede ca. 20 % af befolkningen i byerne, heraf ca. 9 % i hovedstaden og 80 % på landet. Godt og vel hundrede år senere var det næsten omvendt med en bybefolkning, som i 1960 udgjorde 74 %. En stor del af urbaniseringen foregik i hovedstaden og de eksisterende købstæder, men også ude i landdistrikterne opstod der behov for byer. Indtil Næringsfrihedsloven fra 1857 var byer ensbetydende med købstæder og handelspladser med særlige privilegier. Efter loven om fri næring kunne byer i princippet opstå hvor som helst – og det gjorde de – om end de privilegerede købstæder mange steder holdt de nye byer på afstand ved at opretholde særlige læbælter for handel og håndværk helt frem til 1920.

Byerne i landdistrikterne var et nyt fænomen og blev synlige tegn på de nye tider, men de nye by-opkomlinge blev langt fra altid modtaget positivt. En af de kritiske røster var forfatteren Johannes V. Jensen (1873-1950), som i artiklen ”Landskab og Teknik” fra 1928 gav sin mening til kende om udviklingen i Himmerland:

”Hvad er nu det æstetiske Indtryk af saadan en jysk Bondeegn, som paa tredive Aar er blevet forvandlet fra olddansk Simpelt til det moderne, af Industrien og dens Tempo smittede Landbrug? I øjeblikket en Rædsel. [...] Eftertiden vil med Beklagelse se hen til denne Stilperiode, Stationstiden, som man maaske vil kalde den. Det er nemlig de smaa Stationsbyer ved de nyanlagte Jernbaner, hvorfra Rædslerne udgaar. Jo mindre man taler derom, jo bedre. Disse hæslige røde Flækker, hvis Stilbestræbelser gaar i Retning af ”Spejlglassruder” og Zinkspir, Cement og Blik, breder sig over landskabet, i Stedet for de gamle straatækte, lave Bondebyer; og fra Stationsbyen breder daarlige Smag sig i enhver Retning, baade med Hensyn til Klæder og Fødevarer, mellem Befolkningen. [...] Naar denne Overgangstid en Gang er forvundet, og man vil virkelig blive nødt til simpelt hen at bryde de Stationsbyer ned en Gang, er der ingen Ting til Hinder for at skabe en ny

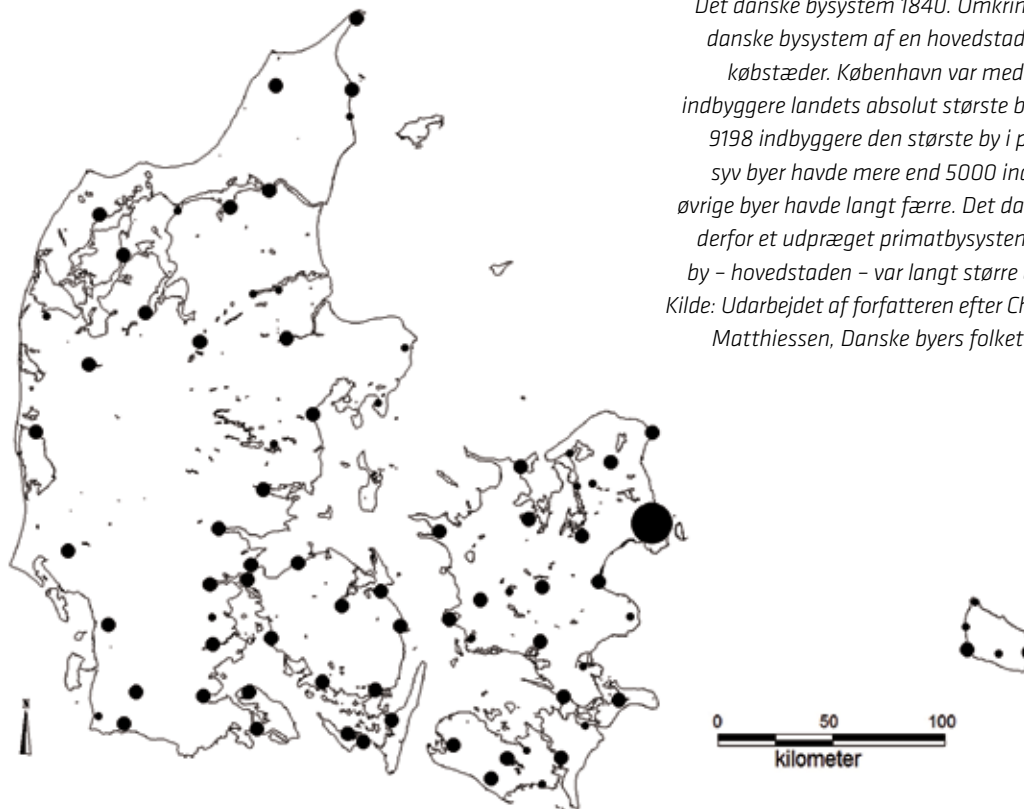
landskabelig Skønhed ved en Forening af Landbrugets Milieu med dets nye industrielle Fremningsmidler. Kun bør Principet ikke nødvendigvis være at føre Storbyens Stil ud paa Landet. Stationsbyens Synd er netop denne, med enhver forgiftet Imitation at skabe et Bypræg, hvor det ikke hører til; det bunder i Smaahandlendes næsegruse Liggen paa Maven for Byen og alt, hvad der er bymæssigt; kan de ifølge Sagens Natur ikke komme til Byen, saa skal Byen komme til dem. [...] Byen for sig og Landet for sig” (Jensen 1928 (1913)).

Også andre blandede sig i debatten, således bl.a. Emma Gad (1852-1921), som i en artikel i tidsskriftet *Architekten* i 1904 skrev om sine indtryk fra en rejse til Vendsyssel under titlen ”Skønhedssansen paa Landet”. Vi giver fru admiralinde Emma Gad ordet:

”... det er med Forfærdelse, jeg har betragtet de Smaabyer, som rejser sig omkring Jærnbastationerne mellem Aalborg og Skagen. Det er umuligt at tænke sig noget så skønhedsforladt som disse Flækker, hvis smaa firkantede Huse alle som eet er af grimme, røde Mursten med et Teglstenstag af en anden, aldeles utilsvarende rød Farve. Have foran Huset findes der ikke Spor af, kun lidt nedtrampet Ukrudt, formodentlig for at holde på Landevejsstøvet. Bag Huset er der saa et lille Jordstykke med Kartofler og ”nichts weiter!” (Gad 1903-1904, s. 472-474).

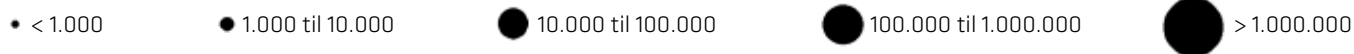
Emma Gad afrundede sit indlæg med at påpege, at landet risikerer at få ”... Banalitetens Mærke paa sig, som er saa ødelæggende for Nationalitetsfølelsen og vil ende med at give det Udseende af at være et Stykke udflydt Tyskland.” (Gad 1903-1904, s. 472-474). Og det var selvsagt en alvorlig sag.

Tidsskriftet *Architekten* tilsluttede sig Emma Gads synspunkter og tilføjede: ”Uden Tvivl vil Arkitektens Læsere give Forfatterinden Ret i hendes Betragtninger” (*Architekten* 1903-1904). Og netop i arkitektkredse var kritikken af stationsbyerne særlig hård. På Akademisk Arkitektforenings landsudstilling i Århus i 1909 blev der, som reaktion mod de grimme stationsbyer, opført en ”mønsterstationsby”. Det tilhørende katalog beskrev synet på byerne således:



Det danske bysystem 1840. Omkring 1840 bestod det danske bysystem af en hovedstad og nogle få større købstæder. København var med sine knap 121.000 indbyggere landets absolut største by. Odense var med 9198 indbyggere den største by i provinsen. Kun i alt syv byer havde mere end 5000 indbyggere, mens de øvrige byer havde langt færre. Det danske bysystem var derfor et udpræget primatbysystem, hvor den største by – hovedstaden – var langt større end de øvrige byer. Kilde: Udarbejdet af forfatteren efter Christian Wichmann Matthiessen, Danske byers folketal 1800-1981,1985.

Danske byers folketal 1840



”Bygget uden forudlagt Plan, opført af daarlige Materialer og ganske uden Smag skød disse Byer op og bredte sig som en Skov af Paddehatte over Landet og ødelagde Landskabets Skønhed. Den Kultur, som var et særpræg for Borger- og Bondehuse i de gamle Provins- og Landsbyer, gik tilgrunde under dette Byggeraseri.” (Borch 1909).

Stationsbyerne blev betragtet som en slags mellemstadium mellem land og by, der hverken var ”rigtige” købstæder eller landsbyer. Etnologen Bjarne Stoklund taler om, at den borgerlige kultur blev bragt til landet med stationsbyerne og dermed også udbredt til et bredere udsnit af befolkningen. (Stoklund 1976). En anden etnolog, Peter Dragsbo, omtaler stationsbyen som en grim ælling, der har haft vanskeligt ved at finde sin egen identitet og derfor heller ikke blevet anset som en selvstændig historisk bytype (Dragsbo 1997, s. 263-289).

I denne artikel vil vi forsøge at betragte stationsbyerne som en særlig type af byer, der havde en klar funktion i opbygningen af det, vi kan kalde det moderne Danmark. Mere konkret skal vi belyse den bydannelsesproces, der foregik i landdistrikterne, og opstille en karakteristik af bytypen. I særlig grad skal vi se nærmere på en anden af de forestillinger – eller myter – der knytter sig til de nytilkomne byer, nemlig koblingen til tidens nye vidunder, jernbanen. Det fremgår

ikke mindst af den gængse betegnelse ”stationsby”, som benyttes til trods for, at mange af byerne aldrig blev koblet på jernbanenettet. Her bruges det bredere og mere neutrale ”rural by”, som slet og ret betyder byer på landet. (f.eks. Hansen 1971). En anden udbredt myte er eksistensen af henholdsvis en øst- og vstdansk stationsbytype. Myten omfatter både opfattelsen af, at jernbanen skabte de vstdanske rurale byer, og at den vstdanske rurale by opstod på såkaldt bar mark. (Aagesen 1949, Stilling 1987 og Fink 1992). Den skal vi ligeledes forsøge at kigge i kortene. Afslutningsvis trækkes nogle linjer op til i dag, hvor det store spørgsmål er, om og i givet fald hvordan byerne kan bevare deres eksistensberettigelse. I en afsluttende perspektivering ses kort se på kulturarven i de rurale byer.

Artiklen tager primært udgangspunkt i forfatterens ph.d.-projekt om de rurale byer. Undersøgelelsesområderne omfatter et bånd på tværs af Jylland (Ringkøbing gamle amter før 1970) samt Frederiksborg Amt (før 1970). Mens Ringkøbing amt repræsenterer Vestdanmark, er Vejle Amt på mange måder et gennemsnit af Vest- og Østdanmark (begge sider af den jyske højderyg), mens Frederiksborg amt repræsenterer Østdanmark – og endvidere inkluderer udviklingen tæt på landets hovedstad. Hovedstaden kan ”forstyrre” de rurale



Mønsterstationsbyen på landsudstillingen i Århus 1909.
Efter Leuning Borch: Stationsbyen. 1909 Landsudstillingen
i Aarhus 1909, 1909. Katalog til udstillingen.

byers udvikling, men det tages der højde for i undersøgelsen. I casestudierne har jeg valgt at tage udgangspunkt i min specialeundersøgelse, som omhandler de rurale byer på Fyn, hvorved resultaterne får bredere gyldighed. Konkret har jeg valgt de to byer, Langeskov og Ørbæk, der begge har haft en meget interessant udvikling, som kan være med til at beskrive og forklare nogle af de mekanismer, der pågår i de rurale byer i dag.¹⁾ Tilsammen giver undersøgelserne et dækkende billede af udviklingen på landsplan. Tidsmæssigt dækker undersøgelsen perioden ca. 1840 til 1960 med udblik op til i dag.

AT STUDERE BYER

Den danske byhistorie har traditionelt fokuseret på de "rigtige" byer, altså købstædernes historie – og typisk med fokus på den enkelte bys historie. (f.eks. Degn 1978 og Fangel 1981). De rurale byers historie var længe helt overset – og kom først i fokus, da det efterhånden var tydeligt for enhver, at byernes oprindelige funktion var under hårdt pres. Således ikke mindst i det stort anlagte Stationsbyprojekt fra 1979. Projektet omhandlede stationsbyernes historie i perioden 1840-1940 og var finansieret af Statens Humanistiske Forskningsråd.²⁾ Stationsbyprojektet resulterede i en række interessante specialundersøgelser. De mest relevante i denne sammenhæng er historikeren Niels Peter Stillings bog *De nye byer. Stationsbyernes befolkningsforhold og funktion 1840-1940* fra 1987 samt historikeren Jørgen Finks bog *Butik og værksted. Erhvervslivet i stationsbyerne 1840-1940* fra 1992. Stationsbyprojektet lader meget tilbage at ønske med hensyn til etablere et overblik over historien om landdistrikternes urbanisering på et mere overordnet plan, ligesom det heller ikke lykkedes for projektet at gøre op med myten om jernbanens afgørende betydning for dannelsen af nye byer. Ideen om en øst- og vestdansk stationsbytype var et af resultaterne af stationsbyprojektet, bl.a. hos Fink. Her skal vi derfor også kort inddrage både geografiske og bebyggelseshistoriske studier. (Aagesen 1949, Hansen 1965; 1981). Siden har der

ikke været meget fokus på landdistrikternes byer. Dog er emnet berørt i en artikel i *Den moderne by* fra 2006 og den ph.d.-afhandling fra 2007, som nærværende artikel bygger videre på (jf. ovenfor). Med Realdanias nye stationsbyprojekt tyder meget dog på, at de små byer i landdistrikterne nu igen vil få opmærksomhed. Den første udgivelse fra det nye stationsbyprojekt, antologien *Stationsbyer i dag*, er netop udkommet (Groth og Fertner 2013).

Der er i tidens løb foretaget et væld af studier af byer og urbaniseringsprocesser også uden for Danmarks grænser, men at sammenligne byer på tværs af landegrænser er ikke uproblematisk. Byerne er opstået efter nogle meget forskellige principper, og bydefinitionerne afviger meget fra de danske. Faktisk er de fleste danske byer slet ikke at betragte som "byer" ud fra definitionerne i mange andre lande. I både Norge og Sverige er der dog mulighed for at sammenligne med byer af nogenlunde samme størrelse. Hovedparten af publikationerne fra de øvrige nordiske lande har dog efterhånden en del år på bagen (Enequist 1947; 1950; 1951; 1969, Myklebost 1960, Myhre 1977 samt Aronsson og Johansson 1998), hvorfor den danske forskning nu må siges at være længst fremme med at undersøge de rurale byer. Hvad angår den udenlandske forskning i øvrigt, er der primært metodisk og teoretisk inspiration at hente (jf. nedenfor).

EN FORKLARINGSMODEL

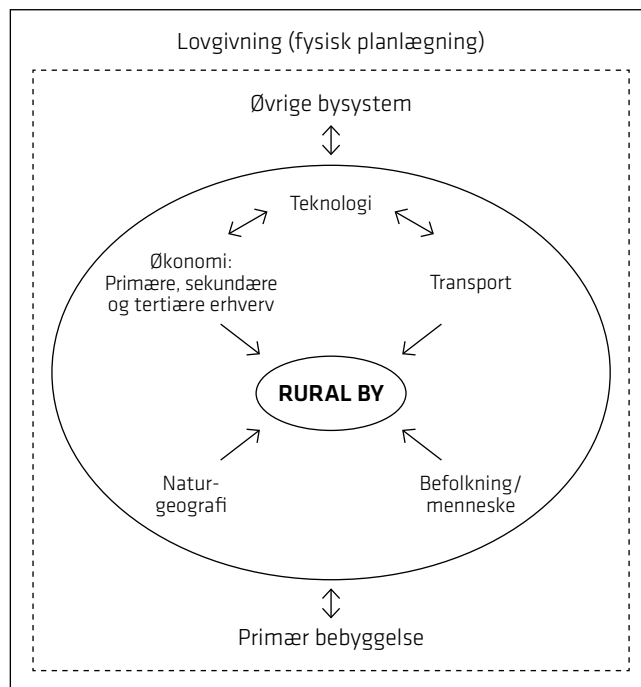
I denne artikel fokuseres på de rurale byers udviklingshistorie på et overordnet strukturelt niveau – idet netop strukturerne kan bruges til at forklare byernes opståen, udvikling og afvikling. Mere konkret søges inspiration i den bebyggelseshistoriske disciplin, som historikeren Erland Porsmose definerer som "studiet af udviklingen i samfundets fysiske struktur eller, om man vil, kulturlandskabet. Bebyggelseshistoriens primære mål er at beskrive og forklare kulturlandskabets udvikling på baggrund af de naturlige forudsætninger og samfundsmæssige forhold." (Porsmose 1987). Her udbygges modellen ved også at inddrage den omgivende bebyggelse, dvs.

det samlede bysystem og den primære bebyggelse (landsbyer, fiskerlejer etc.). I lettere tilpasset form er det således den bebyggelseshistoriske forklaringsmodel, der ligger til grund for undersøgelsen. I forklaringsmodellen nedenfor sammenfattes, hvordan undersøgelsen er struktureret. Som det fremgår, er den opstillede model især inspireret af de bebyggelseshistoriske modeller:

De rurale byer er placeret midt i modellen og omgivet af nogle forskellige faktorer, der betinger deres eksistens. Der er nogle naturgivne faktorer – "Menneske" og "Naturgeografi". Hvad angår faktoren "Menneske", så var perioden fra slutningen af 1800-tallet præget af en meget stor befolkningstilvækst. De naturlige forudsætninger var i udgangspunktet stabile – men de fysiske strukturer i de rurale byer måtte tilpasse sig de naturlige omgivelser. De samfundsøkonomiske faktorer omfatter "Teknologi", "Økonomi/erhverv", og "Transport", som alle undergik store forandringer: Nye teknologier gav mulighed for at producere varer på en ny og effektiv måde, landbruget omlagde produktionen, markeds- og pengeøkonomien begyndte for alvor at vinde terræn (understøttet af loven om næringsfrihed fra 1857), transportsystemet blev udbygget og på det nærmeste revolutioneret – mest tydeligt med jernbanen – men også andre transportformer var af betydning.

Men de rurale byer må også ses i sammenhæng med den øvrige bebyggelse. Ifølge geografen Harold Carter er "byer [...] ikke uafhængige enheder, men interagerer med hinanden fra den mindste landsby til den største by." (Carter 1995, s. 37). Derfor indgår faktoren "Bysystem" i forklaringsmodellen – dvs. placeringen i og relationen mellem de rurale byer og deres relation igen til købstæderne og de øvrige bytyper. Her giver det god mening af rette blikket mod en teori af ældre dato, nemlig geografen Walther Christallers "centralstedsteori" fra 1933 (Christaller 1933 (1966)). I teorien opstiller Christaller nogle lovmæssigheder, som bestemmer antallet, størrelsen og fordelingen af byer. Ifølge teorien fungerer byer som "centralsteder" for et opland, hvilket resulterer i et hierarkisk opbygget system af byer på forskellige niveauer. En bys betydning for/

Forklaringsmodel



rolle i bysystemet kan udtrykkes ved dens centralitet, som dækker over, i hvilken grad byen servicerer det omgivende område. Det betyder, at efterspørgslen og udbuddet af varer og tjenester, og dermed relationen til oplandet, spiller en alt afgørende rolle for byernes fordeling. Teorien er blevet kritiseret fra mange sider: Der er tale om en teoretisk model, som ved empiriske studier udviser svaghedstegn. Modellen er statisk og tager ikke højde for den historiske udvikling, og hvad angår det nuværende bysystem vurderes den at have en begrænset forklaringsværdi (Carter 1995, s. 37). Men kritikken til trods kan teorien i følge bl.a. Carter "... ikke desto mindre give indsigt i byernes fordelingsmønster og den måde, hvorpå det nationale område betjenes af byerne." (Carter 1995, s. 34). Det er dog på det generelle plan – og ikke i forhold til udviklingen i den enkelte by – at teorien har sin berettigelse.

Som Carter fremhæver, så er "forekommer et hvilket som helst enkelt system af Christaller-typen med stor sandsynlighed i perioden op til 1950 og tæt på den tid, da teorien først blev offentliggjort." (Carter 1995, s. 50). Centralstedsteorien danner således ikke længere udgangspunktet for geografiske studier af det nuværende bysystem, men i forhold til historiske undersøgelser af bysystemer vurderes centralstedsteorien at være et nyttigt udgangspunkt. Meget tyder altså på, at centralstedsteoriens grundlæggende principper om et byhierarki med fordel kan anvendes i nærværende sammenhæng i forsøget på at forklare de rurale byers opståen, udvikling og funktion i bysystemet, som centralsteder for et større eller mindre – typisk agrar – opland.

Flere nuancer finder vi i den såkaldte "Dual Model" opstillet af økonomen Paul Hohenberg og historikeren Lynn Hollen Lees i det store synteseværk *The Making of Urban Europe* fra 1995. Forfatterne kombinerer her centralstedsteorien og den såkaldte netværksteori. Netværksteorien tager udgangspunkt i, at by-oplandsperspektivet *ikke* er tilstrækkeligt til at analysere og forklare en bys udvikling, da mange byer også har et "forland", hvor der knyttes an til andre netværker og byer, der måske ligger langt derfra. En sådan bys udvikling er således afhængig af dens stilling i og relationer til de forskellige netværksdannelse, mens oplandets ressourcer er af mindre betydning. I forhold til centralstedsteorien fremstår netværksteorien langt mere fleksibel og dynamisk. Ved at kombinere de to teorier er det både muligt at inddrage byernes opland og deres forland og derved få en meget mere nuanceret forklaring på byudviklingen og byernes indbyrdes forhold (Hohenberg og Lees 1995). Det vil vi også forsøge at få her. Oplandsfunktioner defineres som følge heraf i analysen som de funktioner, der primært tjener oplandets behov, mens specialfunktioner er de funktioner, der retter sig mod et forland.

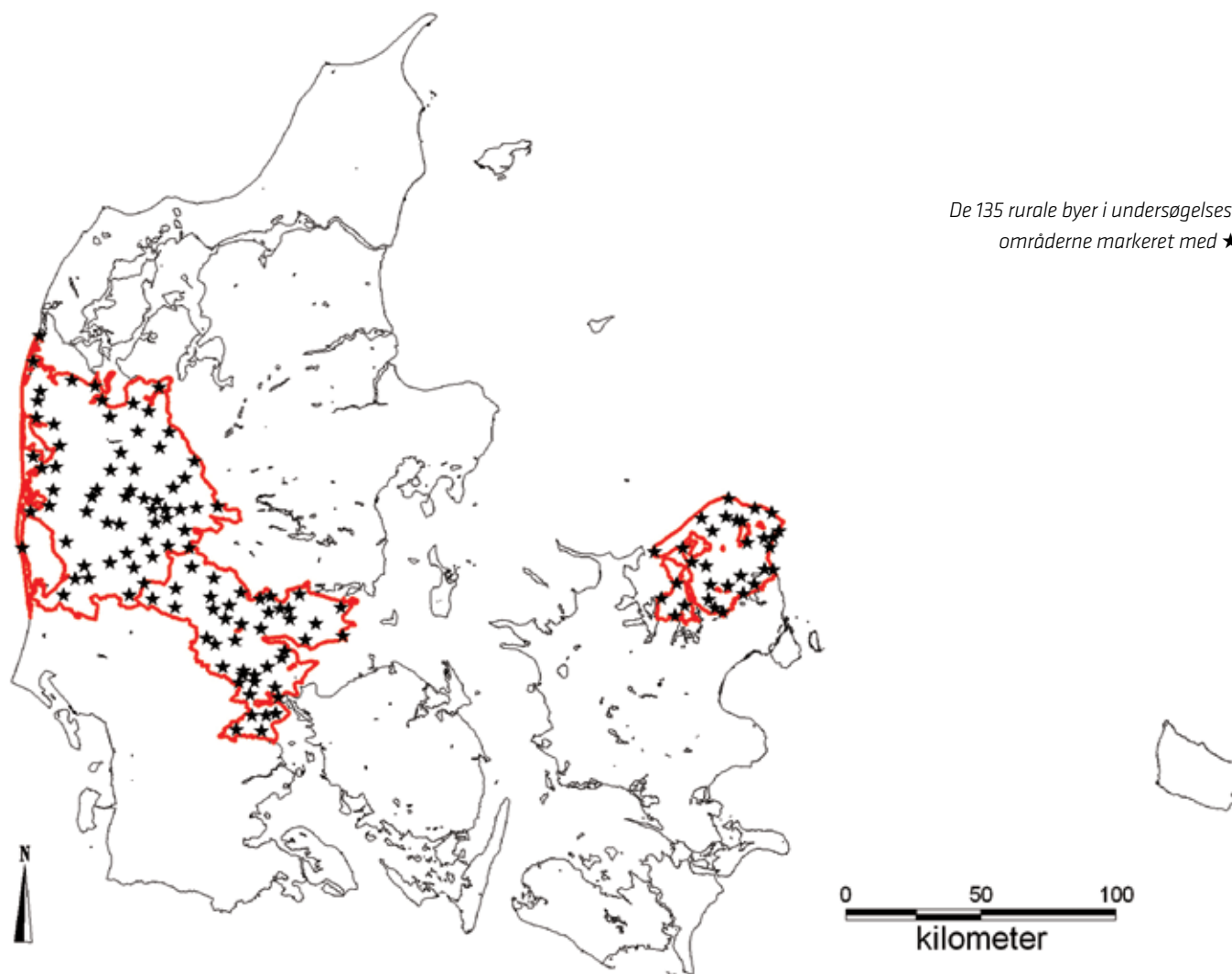
For de rurale byer spiller også "primær bebyggelse" ind, dvs. relationen til bebyggelser, der har deres udspring af primære erhverv – landsby, fiskerleje mv., som – hvis disse bebyggelser indgår i den nye bybebyggelse – vil afspejle sig i den rurale bys struktur og funktion.

Endelig er der en helt overordnet ramme, "Lovgivning", som kan være med til at definere rammerne for en given byudvikling. I Danmark kom den første byplanlov i 1925, men fik dog ikke stor praktisk betydning. Det gjorde til gengæld loven fra 1938, som dog kom så sent, at strukturen i de rurale byer lå fast. Desuden omfattede den kun byer med over 1000 indbyggere – og dermed kun de større rurale byer. I 1960 fulgte landsbyggeloven, men især kommunalreformen i 1970 og den efterfølgende planlovreform fik stor betydning for bebyggelsesudviklingen i landdistrikterne.

I henhold til problemformuleringen vil transportfaktoren – herunder jernbanen i særdeleshed – blive tillagt særlig vægt, men alle faktorer vil indgå i det følgende. For at kunne inddrage forklaringsmodellens forskellige faktorer benyttes en bred vifte af statistiske oversigter, topografiske værker – primært *Trap Danmark* – samt økonomiske og topografiske kort (jf. materialeoversigt).

HVAD ER EN RURAL BY?

I det følgende ses nærmere på, hvad en rural by er, men allerførst har vi behov for at definere, hvad en by er. Sociologen Louis Wirth har formuleret en meget ofte citeret bydefinition. Her er en by: "En forholdsvis stor, tæt og varig bosættelse af socialt heterogene individer." (Wirth 1938, s. 1 og 8).³⁾ Hohenberg og Hollen Lees har en lidt anden variant: "På det mest grundlæggende niveau er byer bosættelser af en vis størrelse af mennesker, der ikke dyrker fødevarer. De er afhængige af det overskud af fødevarer, der produceres andetsteds." (Hohenberg og Lees 1995, s. 17). Videre følger det: "På same basale niveau gælder, at al produktion ud over hvad der kræves for at opretholde dem, der dyrker fødevarerne og forbereder såsæd til næste sæson, at betragte som et overskud. [...] Eksistensen af dette overskud sammen med de mekanismer, der kan flytte det til byerne er det, der gør det urbane liv muligt. Yder byen som betaling for fødevarer andre varer eller tjenesteydelser som betaling, har det urbane liv en god chance for at være af varig karakter." (Hohenberg og Lees 1995, s. 17).



De 135 rurale byer i undersøgelses-
områderne markeret med ★

Med disse definitioner og forklaringsmodellens faktorer in mente kan vi definere en rural by som en bebyggelseskoncentration, som opstod og udviklede sig i landdistrikterne – typisk ved en hovedfærdselsåre – i 1800-tallets anden halvdel eller de første årtier af 1900-tallet, hvor handel, transport, industri og institutioner gav bebyggelsen et "bymæssigt" præg, hvorfor hovedparten af befolkningen var beskæftiget ved andet end de primære erhverv.

Definitionen er meget bred og gør det muligt at rumme hele landdistrikternes urbanisering med henblik på at kunne opfange den dynamik, der er i et bysystem, hvor byer kan ændre status og karakter. Derfor tages også nye kystbyer med i undersøgelsen, hvilket der ikke hidtil har været tradition for i den danske stationsbyforskning. Byer, der i høj grad er præget af det, vi her vil kalde "specialfunktioner", f.eks. en fabrik, en institution eller lignende, er også indeholdt i definitionen, såvel også byer, der senere bliver købstæder, tages med.

Tabel 1: Antal og fordeling af rurale byer

	Antal byer	Gennemsnitligt opland (km ²)	Tæthed (rural by pr. km.)
Vejle Amt	44	53,4	0,019
Ringkøbing Amt	60	77,4	0,013
Frederiksborg Amt	31	43,3	0,023
I alt	135	61,8	0,016

Hvor mange rurale byer var der så i undersøgelsesområderne? Faktisk er det ikke så let at gøre antallet af rurale byer op. Hvad angår landdistrikterne, lader de officielle statistikker meget tilbage at ønske. Fokus er klart på købstæder (og forstæder) – begrebet ”bymæssige bebyggelser” – underforstået i landdistrikterne – kommer først med fra 1901, men også herefter knytter der sig en række usikkerheder til opgørelserne.

De bymæssige bebyggelser tæller ud over ”stationsbyer” også ”ladepladser” og ”villabyer” og fra 1911 endvidere ”forstæder” (*Statistiske Undersøgelser* 1964, s. 222), og generelt blev der i de første mange tællinger taget alt for få bymæssige bebyggelser med. Det er også problematisk, at bydefinitionerne varierer fra tælling til tælling. Siden 1960 har definitionen ligget fast med et indbyggertal på 200 som minimumsgrænse. Man kan derfor ikke ved hjælp af trykt statistik alene få et troværdigt indtryk af antallet af byer, men må inddrage andre grupper af kilder. Det topografiske værk *Trap Danmark* er velegnet til formålet. Værket udkom i fem udgaver fra 1858 til 1972 – og giver dermed fem jævnt fordelte nedslag.

For også at kunne inddrage byernes fysiske struktur i registreringer er der endvidere foretaget undersøgelser af kort, dvs. både de såkaldte minorerede sognekort, atlasblade, høje og lave målebordsblade samt førsteudgaven af 4-cm kort – med fokus på de kvalitative aspekter. På baggrund af den skitserede registreringsmetode kan vi identificere i alt 135 byer i undersøgelsesområderne.

Som det fremgår af tabellen ovenfor, varierer antallet af og oplandsstørrelsen for de rurale byer en del. Tætheden var størst i det tættest befolkede Frederiksborg Amt – og lavest i Ringkøbing Amt. I alt fik fire byer status som købstæder, nemlig Herning (1913), Struer (1917) og Skjern (1958) i Ringkøbing Amt og Frederiksværk (1907) i Frederiksborg Amt, mens ingen byer i Vejle amt fik købstadsstatus.

De 135 rurale byer svarer omregnet til landsplan til, at der i hele Danmark var knap 700 rurale byer. Det betyder, at mellem en fjerde- og en femtedel af den danske befolkning i

midten af 1900-tallet var bosiddende i en rural by. Ganske mange danskere har således enten selv boet eller kender efter al sandsynlighedvis nogen, der boede eller bor i en rural by.

JERNBANEN OG DE RURALE BYER

Transportforholdene spillede en central rolle for de rurale byers opståen og udvikling, og jernbanen i særdeleshed er blevet tillagt en helt central rolle. I nedenstående tabel 3 (side 39) ses en oversigt over antallet af byer med og uden jernbane:

I alt havde 100 af de i alt 135 byer jernbane svarende til 74,1 % af det totale antal. Det samlede tal dækker over nogle variationer, hvor andelen af byer *med* jernbane var størst i Frederiksborg Amt, hvor 80,6 % af alle byer havde jernbane og lavest i Ringkøbing Amt, hvor det var tilfældet i 70 % af alle byer. Vejle Amt indtager med en andel på 75 % en mellemposition. Det betyder, at der i Ringkøbing Amt var en større andel af byer *uden* jernbane end i de to øvrige områder. Myten om forskellen på de øst- og vestdanske rurale byer er netop knyttet til jernbanen ud fra en opfattelse af, at jernbanen skabte de vestdanske byer. Tallene her viser, at den nok må nuanceres, men for at se nærmere på den, må vi også se på tidspunktet for jernbanens anlæggelse. Se tabel 4 (side 39).

Ingen af de tre områder blev berørt af strækninger anlagt før 1864. I perioden 1864-1879 fik 32 % af byerne jernbane, mens det var tilfældet med 10 % af byerne i perioden 1880-1893. Flest byer – 53 % – fik jernbane i perioden 1894-1919, hvor det sekundære net blev anlagt, mens kun fem byer fik bane efter 1920. Dette mønster går mere eller mindre igen i alle de tre områder med den enkelte variation, at en lidt større andel af byerne i Ringkøbing Amt fik jernbane tidligt.

Der ses også nærmere på, om urbaniseringen allerede var i gang, da jernbanen blev anlagt. Vurderingen er baseret på en kartografisk analyse sammenholdt med statistik og *Trap Danmark*. Resultatet ses i tabel 2 (side 38).

I alt var der i 39 % af byerne en bydannelse i gang forud for jernbanens anlæggelse, mens det i 61 % af byerne *ikke* var tilfældet. I en relativ stor del af byerne var urbaniseringen

altså begyndt *før* banen kom, hvorefter jernbanen typisk gav anledning til en yderligere byvækst. De samlede tal dækker over nogle forskelle: I Vejle og Frederiksborg amter var der i omkring halvdelen af bebyggelserne – henholdsvis 51,5 % og 48 % – en urbanisering i gang på det tidspunkt, hvor banen blev anlagt, mens det i Ringkøbing Amt kun var tilfældet i 23,8 % af byerne. I byer med jernbane kan vi således sige, at jernbanen her i højere grad end i de to øvrige områder satte en bydannelse i gang, men omvendt ligger det også fast, at en større andel af byerne i Ringkøbing Amt end i de to øvrige områder slet ikke havde jernbane overhovedet. Udsagnet om, at jernbanen skabte byerne i Vestdanmark gør sig således kun gældende for 76,2 % af de byer, der rent faktisk fik en jernbaneforbindelse – dvs. 53,3 % af byerne i Ringkøbing amt i alt – altså lidt over halvdelen. Det er således i høj grad en sandhed med modifikationer, at jernbanen skabte de vestdanske rurale byer.

ØVRIGE TRAFIKALE FORHOLD

Vi skal nu se på de trafikale forhold i sammenhæng – for hvordan påvirkede landeveje, søveje og jernbaner tilsammen de rurale byer? Se tabel 5 (side 39).

Mens i alt 74,1 % af byerne var begunstiget med jernbane, havde 88,9 % af dem en større vej, mens 11,1 % lå ved kysten, men også her var der variationer mellem de tre områder. Jernbanerne blev omtalt ovenfor og var som nævnt hyppigst forekommende i byerne i Frederiksborg Amt, mens udbred-

elsen var lidt mindre i Vejle og Ringkøbing amter. I Ringkøbing Amt var der med en enkelt undtagelse gode vejforhold i alle byer svarende til 98,3 % af alle byer, hvor gode vejforhold defineres som landeveje, mens mindre biveje ikke er tilstrækkelige. Dette var noget mere end i både Frederiksborg og Vejle amter, hvor henholdsvis 83,9 % og 79,5 % af byerne havde gode vejforhold. En del af forklaringen på de gode vejforhold i Ringkøbing Amt skal sandsynligvis søges i, at jernbanen her var fraværende i lidt flere byer end i de øvrige områder, men det må nok også ses i relation til det faktum, at der i løbet af undersøgelsesperioden netop i Ringkøbing Amt skete store forbedringer af vejene. Endelig springer det i øjnene, at en meget stor andel af byerne i Frederiksborg Amt var lokaliseret ved kysten, nemlig hele 32,3 % af byerne, mens det var tilfældet med væsentligt færre i Vejle og Ringkøbing amter – i henholdsvis 4,5 % og 5 % af byerne. Det kan forklares med Frederiksborg Amts relativt lange kyststrækning, som det samtidig var muligt at udnytte (fiskeri og handelsvirksomhed), hvilket derimod – på grund af de barske naturforhold – først sent var muligt i Ringkøbing Amt. Derfor skete bosættelsen her i ly af klitterne længere inde i landet. I Vejle Amt var den gode plads ved kysten i vid udstrækning ”optaget” af de gamle købstæder, hvorfor der kun i meget begrænset omfang var plads til (eller behov for), at rurale byer kunne opstå her.

Men hvordan fungerede de forskellige transportformer sammen? Se tabel 6 (side 39).

Tabel 2: Urbanisering og jernbane. Alle områder

Kategori	Vejle Amt byer	Ringkøbing Amt opland (km ²)	Frederiksborg Amt (rural by pr. km.)	I alt
Urbanisering begyndt ved jernbanens anlæggelse (antal)	17	10	12	39
Urbanisering <i>ikke</i> begyndt ved jernbanens anlæggelse (antal)	16	32	13	61
I alt (antal)	33	42	25	100
Urbanisering begyndt ved jernbanens anlæggelse	51,5 %	23,8 %	48,0 %	39,0 %
Urbanisering <i>ikke</i> begyndt ved jernbanens anlæggelse	48,5 %	76,2 %	52,0 %	61,0 %
I alt	100 %	100 %	100 %	100 %

Tabel 3: Antal byer med og uden jernbane i tidsrummet 1865-1960. Alle områder

Jernbane	Vejle Amt byer	Ringkøbing Amt opland (km ²)	Frederiksborg Amt (rural by pr. km.)	I alt
Antal byer med jernbane (antal)	33	42	25	100
Antal byer uden jernbane (antal)	11	18	6	35
I alt (antal)	44	60	31	135
Antal byer med jernbane	75,0 %	70,0 %	80,6 %	74,1 %
Antal byer uden jernbane	25,0 %	30,0 %	19,4 %	25,9 %
I alt	100 %	100 %	100 %	100 %

Tabel 4: Jernbanens anlæggelse. Alle områder

"Generation"	Anlæggelsesperiode	Vejle Amt byer	Ringkøbing Amt opland (km ²)	Frederiksborg Amt (rural by pr. km.)	I alt
1	før 1864	0	0	0	0
	1864-1879	6	18	8	32
	1880-1893	4	5	1	10
2	1894-1919	22	17	14	53
3	1920-1929	1	2	2	5
	1930-1939	0	0	0	0
	1940-1969	0	0	0	0
I alt	-	33	42	25	100

Tabel 5: Transportforhold. Alle områder

Transportform	Vejle Amt byer	Ringkøbing Amt opland (km ²)	Frederiksborg Amt (rural by pr. km.)	I alt
Jernbane (antal)	33	42	25	100
Landevej (antal)	35	59	26	120
Søvej (antal)	2	3	10	15
Byer i alt (antal)	44	60	31	135
Jernbane	75,0 %	70,0 %	80,6 %	74,1 %
Landevej	79,5 %	98,3 %	83,9 %	88,9 %
Søvej	4,5 %	5,0 %	32,3 %	11,1 %

Tabel 6: Transporttype. Alle områder

Transporttype	Vejle Amt byer	Ringkøbing Amt opland (km ²)	Frederiksborg Amt (rural by pr. km.)	I alt
Jernbane (antal)	8	...	3	11
Jernbane og landevej (antal)	24	40	13	77
Landevej (antal)	9	16	5	30
Jernbane og søvej (antal)	0	0	2	2
Landevej og søvej (antal)	1	1	1	3
Jernbane, landevej og søvej (antal)	1	2	7	10
Ingen (antal)	1	1	0	2
I alt (antal)	44	60	31	135
Jernbane	18,2 %	0 %	9,7 %	8,1 %
Jernbane og landevej	54,5 %	66,7 %	41,9 %	57,0 %
Landevej	20,5 %	26,7 %	16,1 %	22,2 %
Jernbane og søvej	0 %	0 %	6,45 %	1,5 %
Landevej og søvej	2,3 %	1,7 %	3,2 %	2,2 %
Jernbane, landevej og søvej	2,3 %	3,3 %	22,6 %	7,4 %
Ingen	2,3 %	1,7 %	0 %	1,5 %
I alt	100 %	100 %	100 %	100 %

Tabel 7: Byer med og uden primær bebyggelse. Alle områder

Hovedtype	Vejle Amt byer	Ringkøbing Amt opland (km ²)	Frederiksborg Amt (rural by pr. km.)	I alt
By med primær bebyggelse (antal)	33	17	25	75
By uden primær bebyggelse (antal)	11	43	6	60
I alt (antal)	44	60	31	135
By med primær bebyggelse	75,0 %	28,3 %	80,6 %	55,6 %
By uden primær bebyggelse	25,0 %	71,7 %	19,4 %	44,4 %
I alt	100 %	100 %	100 %	100 %

De samlede tal viser her, at kun 8,1 % af byerne havde jernbane som den eneste transportform, mens en betydelig større andel på 22,2 % af byerne havde landevejen som den eneste færdselsåre. Derimod var det langt oftere tilfældet, at der i de rurale byer indgik både vej og jernbane, nemlig i 57,0 % af byerne. Ingen af byerne var henvist til alene at benytte søvejen.⁴⁾ Gennemsnittene dækker over nogle variationer: Hvad angår jernbanen, er det påfaldende, at hele 18,2 % af byerne i Vejle Amt kun havde jernbanen (typisk suppleret med mindre veje), i Frederiksborg Amt var det tilfældet med 9,7 % af byerne, mens det ikke var tilfældet med en eneste by i Ringkøbing Amt. Det giver anledning til at modificere den tidligere fremherskende opfattelse af jernbanens altafgørende betydning for især de vestjyske byer.

Et veludviklet transportsystem og en synergi mellem forskellige former var derfor et meget karakteristisk træk for de rurale byer – og her stod jernbanen på ingen måde alene.

PRIMÆR BEBYGGELSE

Vi skal nu se lidt mere på den fysiske struktur i de rurale byer med fokus på, om de har en såkaldt primær bebyggelse, dvs. er vokset frem i/ved en landsby eller et fiskerleje (jf. forklaringsmodel, se side 34). En opgørelse over fordelingen ses i tabel 7 ovenfor.

I alt 55,6 % af alle byerne udsprang af en primær bebyggelse, mens det i de resterende 44,4 % af byerne *ikke* var tilfældet. I alle de tre områder var der byer med begge oprindelsesmønstre, men med en klar tendens til, at der i Vejle og Frederiksborg amter var væsentlig flere byer *med* primær kerne end byer *uden*, svarende til 75,0 % og 80,6 % af de her behandlede byer. I Ringkøbing Amt var det tilfældet med i alt 28,3 %. Forskellene må forklares ud fra de stedlige ressourcer (naturgrundlaget) og det primære bebyggelsesmønster. Skønt fordelingen var forskellig var begge typer af strukturer altså til stede i både Øst- og Vestdanmark, og det er derfor misvisende at tale om "den vestjyske stationsby" som en særlig type.

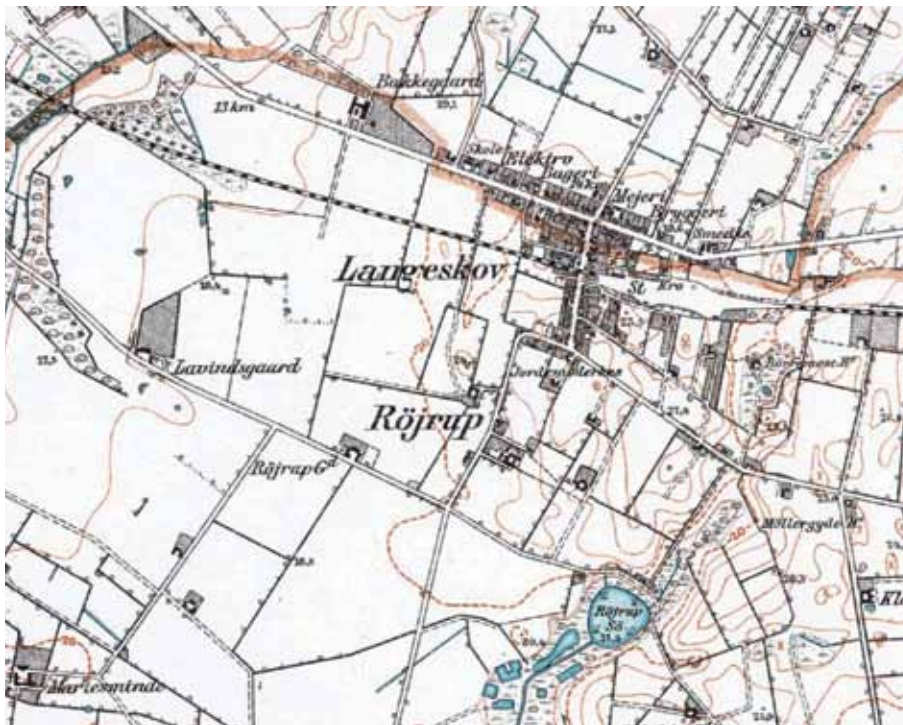
DE RURALE BYER I BYSYSTEMET

I det følgende ses nærmere på de rurale byers funktion i bysystemet. Der skelnes her mellem oplandsbyer og specialbyer. "Oplandsbyer" er byer med en mangesidig struktur bestående af en del handel og omsætning, men også håndværk og industri, transportfunktioner samt institutioner og administration, mens byer der ikke havde oplandsfunktioner, betegnes som "specialbyer". Endelig er der en mellemvariant – nemlig en oplandsby, der også har en specialfunktion (f.eks. en større institution, fabrik eller lignende).

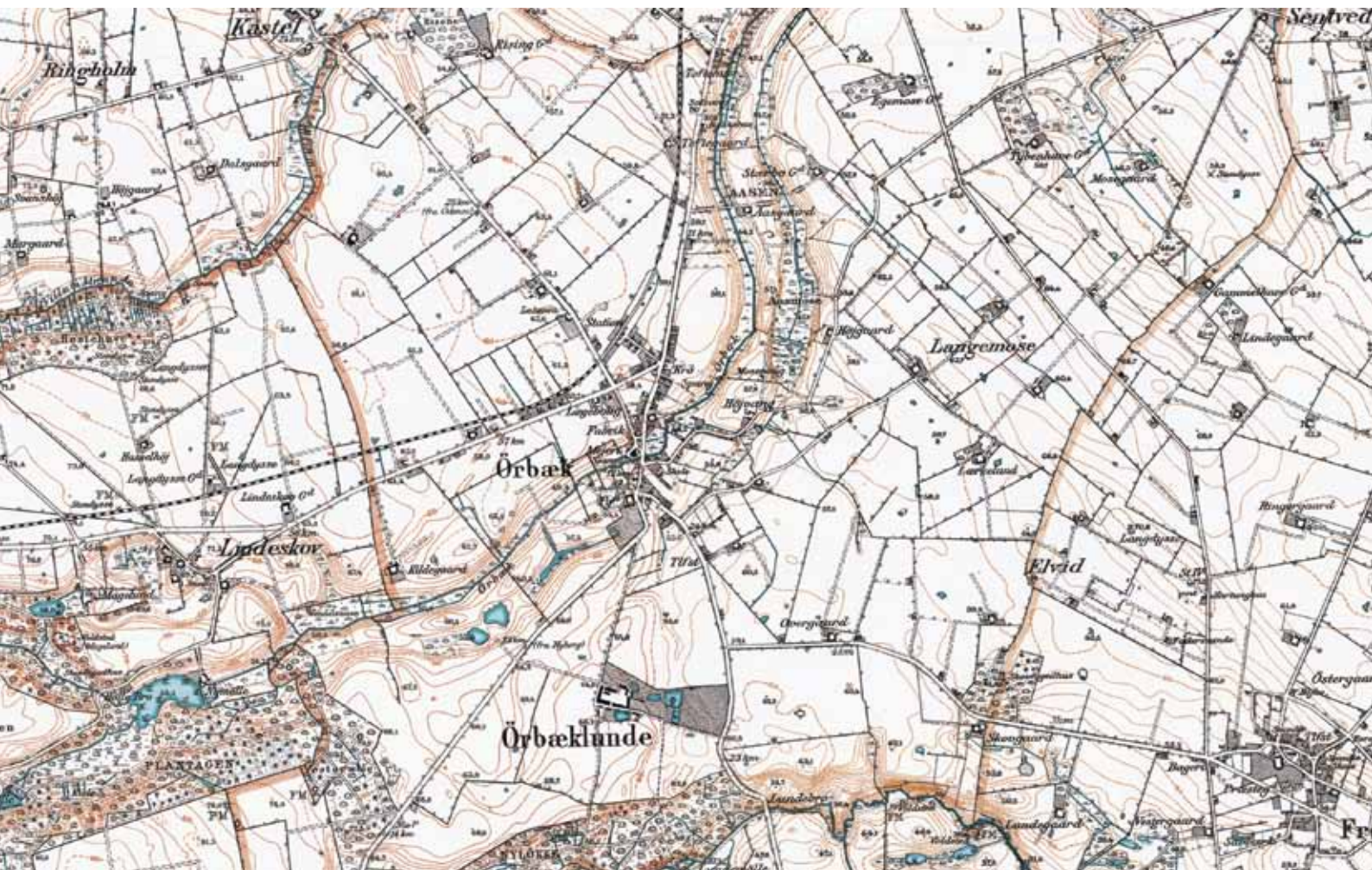
120 af de i alt 135 byer må betegnes som oplandsbyer svarende til 88,9 % af de registrerede rurale byer, mens 11,1 % var specialbyer. Der var imidlertid variationer i byernes fordeling områderne imellem: Således havde kun to af de 60 byer i Ringkøbing Amt udelukkende specialfunktioner svarende til 3,3 %, mens det var tilfældet med fire af 44 byer i Vejle Amt, svarende til 9,1 %. I Frederiksborg havde ni af de 31 byer *kun* specialfunktioner, hvilket svarer til 29,0 %. For alle områder er det karakteristisk, at en del af oplandsbyerne også havde specialfunktioner – i alt 26,7 % af byerne.

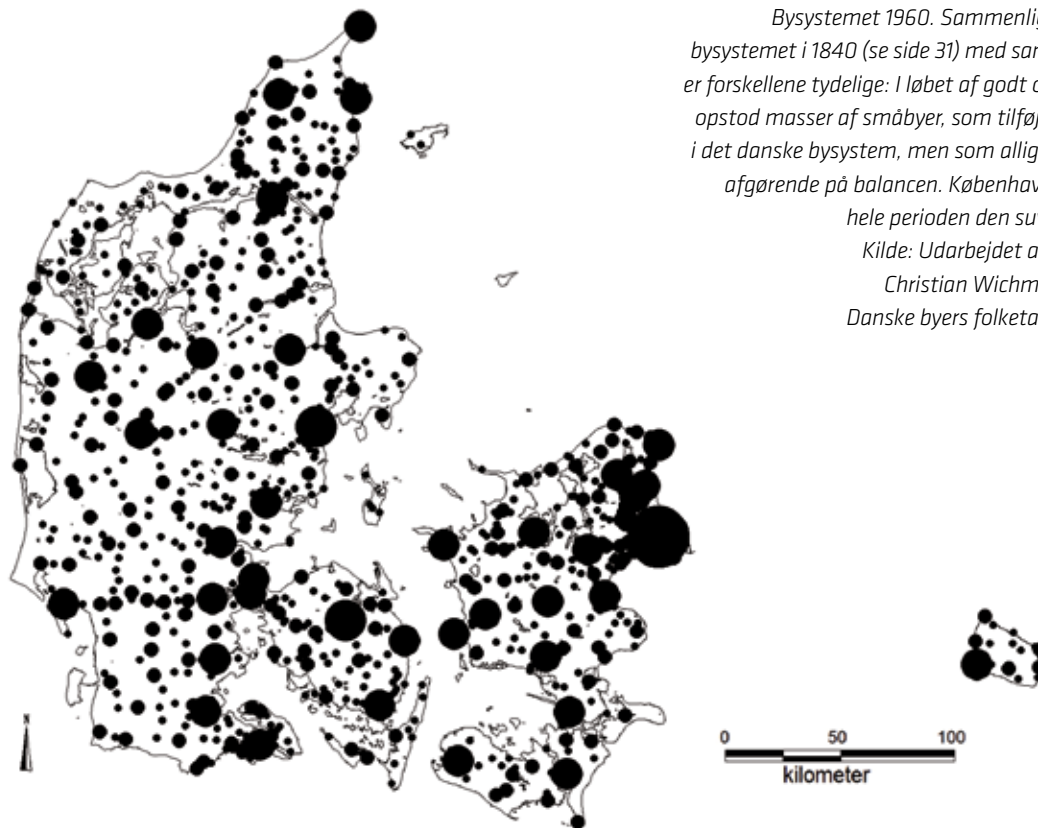
Langt de fleste byer havde altså til formål at betjene et større eller mindre opland, hvorfor langt de fleste havde en meget varieret funktionssammensætning og erhvervsstruktur. Det er også tydeligt, at de fleste byer primært havde til formål at servicere landbefolkningen. Og måske netop derfor kan vi også i alle de tre undersøgelsesområder identificere et byhierarki bestående af forskellige niveauer, hvilket afspejlede sig i byernes placering og størrelse – helt i overensstemmelse med centralstedsteorien, og hvor de få afgangspunkter kan forklares med tilstedeværelsen af specialfunktioner og indgåelse i netværk, der rækker ud over oplandet.

I Vejle Amt forblev de gamle købstæder på et niveau for sig højt hævet over de rurale byer. I Frederiksborg Amt bevirkede de rurale byers fremvækst, at det eksisterende system af gamle købstæder på et højere niveau blev forsynet med en enkelt større by, Frederiksværk, der dog – hvad angår betydning for oplandet – forblev underordnet disse. I Ringkøbing Amt blev resultatet af de rurale byers fremvækst i høj-



Kort over Langeskov og Ørbæk - de to cases vi senere skal betragte - set på de brede målebordsblade fra 1916. Langeskov er et eksempel på en by opvokset på bar mark, mens Ørbæk voksede frem i en landsby, hvor stationen anlægges nord for den eksisterende bebyggelse. På Fyn var både rurale byer med og uden primær bebyggelse til stede, men langt de fleste voksede op i en landsby.





Danske byers folketal 1960

- < 1.000
- 1.000 til 10.000
- 10.000 til 100.000
- 100.000 til 1.000.000
- > 1.000.000

ere grad et nyt og anderledes bysystem end det, der fungerede i 1840. Man manglede byer – og derfor var der god plads til de nytilkomne. Undersøgelsen indikerer derfor, at de grundlæggende mekanismer i bydannelsesprocessen var de samme, men at behovet for nye byer var meget forskelligt.

Generelt opstod byerne i "passende" afstand fra både de eksisterende købstæder (dvs. uden for læbælterne på 1 og 1½ mil) og hinanden, og afvigelserne kan i vid udstrækning tilskrives specialfunktioner. Set på et overordnet landsplan må vi sige, at industrisamfundets nye byer langt hen ad vejen tilpassede sig det eksisterende bysystem – og udbyggede det med flere niveauer – der var på ingen måder tale om en revolution.⁵⁾

DE RURALE BYERS KARAKTERISTIKA

Der er som nævnt store variationer i, hvordan de rurale byer udviklede sig, men vi skal alligevel forsøge at tegne et billede af den "typiske" rurale by: Den rurale by opstod typisk efter 1880-1890 og først omkring 1950/60 var den fuldt udviklet som sådan. Byen var en oplandsby med det primære formål at ser-viceere det nærliggende agrare opland. Byen var typisk beliggende inde i landet og kunne enten vokse frem i en

landsby eller på bar mark. Den forblev ret lille og havde et indbyggertal på under 1000 indbyggere. Byen havde for det meste en alsidig erhvervsfordeling bestående af en hel del håndværk og industri og nogenlunde lige dele handel og omsætning, transport, administration og liberale erhverv samt lidt landbrug. Kun i få tilfælde dominerede et af de nævnte erhverv betydeligt mere end de øvrige. Den typiske by var begunstiget af flere forskellige transportforhold. Oftest kunne byen dog profitere af både en jernbane og en større vej og i nogle tilfælde en beliggenhed ved kysten. Gode trafikale forhold spillede en stor rolle for byens udviklingsmuligheder. Endelig var den typiske by beliggende uden for købstædernes læbælter 1 og 1½ mil for handel og håndværk og i så tilpas stor afstand til den nærmeste nabo af rurale byer, at den kunne definere sit eget – større eller mindre – opland.

I tiden op til 1960 var det tydeligt, at nye tendenser var på vej – og at de rurale byers oprindelige funktion og eksistensberettigelse var under pres. Slutningen af 1950'erne var også det tidspunkt, hvor Danmarks industrialisering var fuldbragt, og for første gang oversteg industrien landbrugets andel af BNP. Måske er Danmarks særlige (og sene) industrialisering en del af forklaringen på den meget decentrale bystruktur med mange små bymæssige bebyggelser i landdi-

*Bysystemet 1960. Sammenligner vi kortet over bysystemet i 1840 (se side 31) med samme kort fra 1960 er forskellene tydelige: I løbet af godt og vel hundrede år opstod masser af småbyer, som tilføjede flere niveauer i det danske bysystem, men som alligevel ikke ændrede afgørende på balancen. København forblev gennem hele perioden den suverænt største by.
Kilde: Udarbejdet af forfatteren efter Christian Wichmann Matthiessen, Danske byers folketal 1800-1981, 1985.*



Foto af det lille bolsted i Ørbæk med skiltet Hovedgaden. Bolstedet og skiltet viser tilsammen, at byen har en fortid som landsby – som er blevet delvis overlejret af bymæssig bebyggelse. I den sydlige del af byen ses også andre bindingsværkshuse (Danmarks Jernbanemuseum fot. 2013).

strikterne, hvor kun meget få af de nytilkomne byer fik lov til at vokse sig store? I hvert fald adskiller det danske bysystem sig markant fra bysystemerne i lande, der oplevede en meget massiv industrialisering, hvor resultatet ofte blev et helt nyt bysystem. Synligt var også de mange jernbanenedlæggelserne i 1950'erne og 1960'erne. De nye tider krævede en mere fleksibel transport, end jernbanen kunne honorere, alt sammen muliggjort af bilerne, som nu snart blev hvermandseje. Den første motorvejsstrækning blev anlagt i 1956 – og siden blev landet bundet sammen i et stort net af store veje. Omkring samme tidspunkt begyndte den fysiske planlægning i stadig stigende omfang at regulere bebyggelsesudviklingen. Planlægning blev en regulerende kraft, som fik stor betydning for både land og by. Et meget tydeligt udtryk for de ændrede vilkår var det meget massive parcelhusbyggeri, som transformerede mange af de rurale byer og mindre rurale byer til rene "sovebyer". Tilsammen udfordrede disse forandringer også de eksisterende (hierarkiske) relationer mellem land og by, som langt de fleste af de rurale byer var meget afhængige af. Derfor opstod og fungerede de rurale byer i en afgrænset periode, hvor især den decentrale urbanisering var dominerende – en periode vi kan afgrænse til århundredet mellem 1860 og 1960.

EFTER "STATIONSTIDEN" ELLER DE RURALE BYERS EPOKE

I dette afsnit skal vi se på to cases – begge fynske – som dels ridser historien op på "byniveau" og dels kan anskueliggøre nogle af de udfordringer, der er for de små byer på landet i dag, nemlig Ørbæk og Langeskov.

De to byers oprindelse var ret forskellige. Mens Ørbæk opstod ved en landsby første gang nævnt 1231 og beliggende ved en lille bæk, voksede Langeskov op på "bar mark" ved hovedvejen mellem Odense og Nyborg – og først meget sent har den opslugt de få rester, der var tilbage af den nærliggende landsby Røjrup. Det afspejler sig også i en forskellig fysisk struktur i de to byer (jf. tidligere kort). I 1869 blev Langeskov koblet på den fynske hovedbane indviet i 1865, mens Ørbæk i 1897 blev koblet strækningen Nyborg-Ringe. Langeskov var både orienteret mod hovedvejen og jernbanen, mens Ørbæk primært er defineret af et vejknudepunkt, som siden fik jernbane, hvorved der opstod ny bebyggelse omkring stationen. Både Ørbæk og Langeskov opstod relativt langt fra de gamle købstæder – og lige uden for læbælterne på 1 og 1 ½ mil, hvor der var god plads til dem.

Langeskov voksede sig større end Ørbæk. I 1960 havde Langeskov således 1185 indbyggere, mens Ørbæk kun kunne mønstre 718. Begge byer fik også en bred vifte af funktioner, som gjorde det muligt for dem at servicere det nære opland. Erhvervsfordelingen i 1960 kan give et indtryk af byernes profiler: I Ørbæk var 12,1 % beskæftiget ved primære erhverv, mens det for Langeskovs vedkommende blot var 4,9 %, hvilket skal ses i relation til Ørbæks oprindelse i en landsby – og derfor et vist agrart islæt i byen. I Langeskov er det håndværk og industri, der dominerer – her er hele 59 % beskæftiget, mens det for Ørbæk er 37,8 %. Til gengæld har Ørbæk med 15 % beskæftiget ved handel og omsætning en stærkere oplandsprofil end Langeskovs 11,7 %, såvel som Ørbæk også på transportområdet havde den højeste andel med 13,1 % mod Langeskovs blot 6,1 %. I forhold til administration og liberale erhverv ligger de begge lavt – 6,1 % i Ørbæk og 4,9 % i Langeskov.



Ørbæk ligger lige midt i et vejknudepunkt. Afstanden til nabobyerne var for Ørbæks vedkommende 13 km til Nyborg, 25 km til Svendborg, 26 km til Odense og 36 km til Faaborg samt henholdsvis 13 km og 14 km til to andre større rurale byer, Kværndrup og Ringe, hvor sidstnævnte i øvrigt var den eneste nye by på Fyn, som blev omtalt i Trap Danmark som "købstadslignende". Vejenes navne Nyborgvej, Svendborgvej, Odensevej, Faaborgvej og Assensvej understreger, at Ørbæk er et knudepunkt (Rolf Brems fot., 2013 Danmarks Jernbanemuseum).

Ved kommunalreformen i 1970 blev både Langeskov og Ørbæk nye kommunecentre. Som nye centerbyer oplevede de begge – og Langeskov i særdeleshed – en stor vækst. I Langeskov var der endvidere en fortsat vækst i industrien, byen blev koblet på motorvejsnettet, og der opstod store nye, parcelhuskvarterer. Byen var blevet en boligby (eller forstad om man vil) og en industriby, mens det store butikscenter, Langeskovcentret, holdt liv i oplandshandlen. Se tabel 8 (næste side).

I 2007 var epoken som kommunecenter slut for både Langeskov og Ørbæk. Rådhusene flyttede til henholdsvis Nyborg og Kerteminde. Meget tyder dog på, at de – på trods af tabet af administrative funktioner – har formået af leve videre i bedste velgående. For Ørbæks vedkommende tyder meget på, at væksten især skyldes, at indbyggerne i de omkringliggende landsbyer flytter til byen – primært ældre mennesker. I Langeskov er der relativt mange unge, der flytter til byen – typisk førstegangskøbere, som finder det attraktivt, at huspriserne er lavere end i f.eks. Odense, Kerteminde og Nyborg.⁶⁾

Men måske er der fornyet håb om vækst. I hvert fald er der igangsat flere tiltag, som giver anledning til begrundet optimisme: I 2014 genåbner Langeskov Station – ganske vist ikke i den gamle stationsbygning, men øst herfor og tæt på Langeskovcentret og diverse dagligvarebutikker. Og så er der en stor ny børneinstitution på vej – en såkaldt "pendlerbørnehave", som måske mere end noget andet understreger – hvad det handler om: Når Langeskov igen bliver koblet på jernbanelinjen, er der endnu bedre mulighed for pendling – også med offentlige transportmidler. Og så er der selvfølgelig industrien, der ligeledes er i vækst.

Langeskov Station set fra oven. Langeskov lå centralt ved både hovedvej og hovedbanen over Fyn. Byen ligger lige uden for læbæltterne for henholdsvis Nyborg og Odense med en afstand på ca. 15 km til dem hver og havde derfor gode muligheder for at vokse sig stor. Her ses Langeskov Station (Rolf Brems fot. 2013, Danmarks Jernbanemuseum).

I kommuneplanen for Langeskov understøttes netop den udvikling i den opstillede vision: "Byen ligger strategisk placeret på sletten mellem Odense og Nyborg ved motorvej, landevej og jernbane. Her findes et varieret udbud af boliger, detailhandel, service og fritidstilbud. Byen har mange arbejdspladser inden for håndværk, industri og transporterhverv." (Kerteminde Kommune 2013).

Visionen er formuleret i en masterplan, hvor hovedtemaerne er:

- At Langeskov er en tilgængelig by.
- At der tilbydes boliger i attraktive omgivelser.
- At Langeskov er en vækstby for erhverv.
- At Langeskov rummer en levende bymidte.
- At der arbejdes for at styrke og synliggøre byens rekreative bånd (Kerteminde Kommune 2013).

I Ørbæk er det helt tydeligt, at byen fortsat satser på at være et center for det nære opland, men også at specialbutikkerne har det svært – og at flere butikker også i Hovedgaden står tomme. Aktiviteten er tydeligvis koncentreret omkring de to store dagligvarebutikker i byens hovedgade suppleret med en tankstation og et pizzeria. Overfor, og ved bækken naturligvis, ligger det store mejeri, som lige pt. står tomt, men som efter planen skal nyindrettes til boliger – forhåbentlig i respekt for den gamle bygning. Ved siden af skolen ligger det helt nye fritidscenter med talrige sportsfaciliteter og bibliotek, Ørbæk Midtpunkt – et nyt samlingssted i byen. Den lokale grovvarer, DLG, eksisterer endnu og er mere end andet symbolet på, at Ørbæk stadig tjener som oplandsby for et agrar opland. Ørbæk Bryggeri er et andet eksempel på samme. Til gengæld er Ørbæk Kro lukket. Der var planer om at rive den ned til fordel for en Faktabutik, men så vidt vides er planerne stillet i bero og afløst af planer om en café.

I kommuneplanen for 2013 er visionen som følger: "Ørbæk skal tilpasses bymønsteret som et velfungerende lokalt center med den nødvendige offentlige- og private service som et naturligt bindeled mellem Nyborg, landsbyerne og landdis-

LangeskovCenteret set fra oven.
I Langeskov er der en særlig stolthed over byens center, Langeskov-Centeret (Rolf Brems fot. 2013, Danmarks Jernbanemuseum).

Table 8: Befolkningstal 1976-2004 (Kilde: Statistikbanken)

	1976	1981	1986	1990	1994	1996	2000	2004	2007	2010	2013
Langeskov	2823	3211	3389	3482	3516	3524	3619	3725	3893	4003	4002
Ørbæk	1113	1146	1206	1231	1254	1257	1364	1428	1555	1556	1614

triktet. Byen skal markedsføres som en attraktiv bosætningsby med fokus på varierede boligtyper og bynære friarealer af høj kvalitet." (Nyborg Kommune 2013). Endvidere fremhæves de natur- og miljøinteresser, der kendetegner ådalen.

I både Ørbæk og Langeskov er der meget aktive lokalsamfund og borgerforeninger, som sørger for, at der sker noget. I begge byer er et af initiativerne et stort årligt tilbagevendende kræmmermarked. De to byer er således eksempler på, hvordan de rurale byer på forskellig vis har formået at videreudvikle sig og tilpasse sig samfundets behov i dag. Men sådan er det langt fra foregået alle andre steder. Ganske mange steder er gamle funktioner flyttet ud – som det også er sket i Langeskov og Ørbæk – men uden at andre er kommet til. Der er simpelthen for mange rurale byer i forhold til det antal mennesker, der bor i landdistrikterne sammenholdt med, at mobiliteten også er en helt anden end i byernes velmagtsdage. En god infrastruktur er en helt afgørende forudsætning for fortsat vækst – og så spiller beliggenheden i bysystemet stadig en rolle. Som påpeget af Groth og Fertner i *Stationsbyen i dag*, så har byerne en fremtid som forstadsbyer, hvis de ligger i eller tæt på større byregioner. I afrapporteringen er både Langeskov og Ørbæk med i Odenses byregion, der dog ikke hører til blandt de største, men som dog som en "mellemstor byregion" (Groth og Fertner 2013, se også Nielsen 2006). For Langeskavs vedkommende ligger byen endog meget tæt på Odense og byens indbyggere føler sig også tilknyttet den fynske hovedstad⁷⁾ – og kommer med jernbanestationens genåbning endnu tættere på. Ørbæk ligger ca. 26 km fra Odense. Med andre ord: Mens en placering tæt på en større by tidligere var en hindring for en rural bys vækst, så er den nu en fordel, som kan være med til at sikre en fortsat gunstig byudvikling og vækst.

DE RURALE BYER OG KULTURARVEN

De rurale byer hørte til i en afgrænset epoke af Danmarks historie, som for længst er slut. Men hvilke kulturarvsværdier finder vi i de rurale byer? Vi kan undersøge byernes fysiske

bevaringstilstand ved at foretage en kartografisk analyse, hvor byens historiske strukturer sammenholdes med nutidige luftfotos – suppleret med en efterfølgende besigtigelse.

Ser vi først på Langeskov, så fremstår den rurale bys kerne betragtet fra skrivebordet intakt – om end den sløres en del af den senere omgivende byudvikling med store tilstødende parcelhusområder, centerområdet og den betydelige industri. Samtidig er det af betydning, at vejforbindelsen over jernbanen er lukket, så trafikken ledes vest om centerområdet til de store parcelhus- og erhvervsområder syd for jernbanen. Et besøg i byen bekræfter, at byens kerne fremstår relativ intakt. Den gamle stationsbygning ligger der endnu, men er nu indrettet til beboelse. Det gamle rådhus er også bevaret og fungerer nu som bibliotek og lokalhistorisk arkiv. Den gamle kro er flyttet og er blevet afløst af en ny, som dog stadig ligger ved landevejen. Også randbebyggelsen langs landevejen er intakt, om end mange af bygningerne har mistet deres oprindelige funktioner – og til dels er præget af forfald. Toget kører stadig igennem bymidten – men skinnerne og afskærmningen deler byen i to. Når toget igen stopper i Langeskov fra 2014, vil banen på ny være et aktiv for byen. Og ikke kun et stort ar på byens krop og de store vejomlægninger, som har betydet, at bilister må køre en stor omvej for at komme fra den ene til den anden del af byen – og som giver bykernen et usammenhængende præg. Stationens genåbning kan desuden få stor mental betydning – og for fortællingen om Langeskov som "stationsby" – pt. er der f.eks. en udstilling med titlen "Mens vi venter på toget" i LangeskovCenteret (Grundsøe 2013). Byens historie er bundet op på dens infrastruktur. Det er en god historie, og så er den stadig i live. Hvis der lokalt/kommunalt er interesse for at bruge historien, er der masser af muligheder – det handler bare om at komme i gang.

Ørbæk får ligeledes prædikamentet delvis bevaret struktur. De mange veje, der mødes i byens krop, er de samme, men også her viser besigtigelsen, at dele af historien er sløret: Området ved stationen er nu domineret af parcelhuse – og jernbanens spor næsten visket ud. Mange af funktionerne i den



gamle hovedgade er ligeledes væk, og i stedet er der kommet discountbutikker til. Derimod er byens funktion som oplandsby stadig meget aflæselig i de funktioner, der i dag er i byen, og byens aktive borgere medvirker til, at den lever videre som sådan. Så vel lever kulturarven i Ørbæk som oplandsby, men i en noget ændret form. Hvis den lange historie skal med, handler det om at tage vare på dels den overordnede struktur – og dels de to centrale tilbageværende markører fra de rurale byers epoke, det gamle mejeri og kroen.

Både Ørbæk og Langeskov har oplevet en betydelig vækst de seneste årtier, hvilket er med til at forklare, hvorfor mange af de oprindelige fysiske spor er blevet overlejret af nye funktioner. Skal vi finde den mere "rene" historie om de rurale byer, kan de med større sandsynlighed findes i de mindre rurale byer, som dog heller ikke er fri for udfordringer, nemlig funktionstømning og forfald. Set på et mere overordnet plan består udfordringen i, at mange af det moderne samfunds bebyggelser stadig har meget svært ved at opnå anerkendelse som bevaringsværdige – og måske kan vi give folk som Johannes V. Jensen og Emma Gad en lille del af skylden. Lidt har det måske nok hjulpet, at der de seneste år er kommet mere fokus på industrikulturarv – bl.a. fra Kulturstyrelsen med industrikulturens år i 2007, men problemet er stadig, at denne vigtige del af vores kulturarv ikke falder i kategorien pænt

og kønt. Der er derfor brug for en ekstraordinær indsats, hvis vi skal undgå at glemme en central del af historien om opbygningen af det moderne Danmark .

KONKLUSION

De rurale byer indgik som en af flere komponenter i den samfundsforandringsproces, hvor det moderne Danmark blev opbygget. Denne proces kan også iagttages i de rurale byer, hvorved studiet af byerne også er et studie af samfundsmoderniseringen i det tidsrum, hvor landbrugserhvervet blev udviklet og siden afviklet, landet blev industrialiseret, handels- og serviceerhverv spredte sig til landdistrikterne, og landet blev forbundet i et sammenhængende transportnet. I forhold til de rurale byer er især jernbanen blevet tillagt stor betydning, men undersøgelsen viser, at mere end en fjerdedel af byerne aldrig fik jernbane, såvel som urbaniseringen i to ud af fem byer allerede var begyndt, da jernbanen blev anlagt. Det bekræftede, at den hidtidige så tætte kobling mellem station og by, der ligger i begrebet "stationsby", ikke er hensigtsmæssig, hvorved det blev bestyrket, at betegnelsen "rural by" dækker indholdet mere præcist. Undersøgelsen belyste også, at der ganske vist var forskel på de rurale byer, og at byer med primær bebyggelse tydeligvis var hyppigere



forekommende i Øst- end i Vestdanmark, men dog ikke nok til, at det er rimeligt at tale om en vest- og østdansk bytype.

Studiet af de rurale byer har også været et forsøg på at indskrive de rurale byer i den danske byhistorie, de ikke hidtil er blevet opfattet som en integreret del af. I denne undersøgelse blev det forsøgt at etablere et grundlag, hvorpå de rurale byer kan betragtes som en selvstændig historisk bytype med en ganske særlig funktion i den del af landets urbanisering, der foregik decentralt i Danmarks landdistrikter. Formodentlig boede mellem en fjerde- og en femtedel af den danske befolkning i første halvdel af 1900-tallet i en af de knap 700 rurale byer. Med de rurale byer flyttede byen på landet – og via netop dem fandt også bykulturen vej til landdistrikterne – i den periode Johannes V. Jensen kalder "stationstiden", men som her kaldes de rurale byers epoke, og som defineres til ca. 1860-1960.

I dag har en lang række af de rurale byer mistet mange af deres oprindelige funktioner, men de to eksempler fra Ørbæk og Langeskov viser, at der også er grund til optimisme. Det handler ret beset om at vælge en ny profil – eller at videreudvikle den gamle. Vigtigt er det ligeledes at være bevidst omkring og værne om den særlige kulturarv, der ligger gemt i de rurale byer. Og her har vi en særlig udfordring, hvis ikke sporene fra den historie skal slettes for eftertiden.

ANVENDT MATERIALE

Kort:

Minorerede sognekort, 1:20.000, 1816-(1913), ældste tilgængelige udgave anvendt (alle områder).

Atlasblade 1:80.000, 1. nymåling 1842-1867, trykt 1845-1871 (Sjælland). Høje målebordsblade, 1:20.000, 1. nymåling 1866-1887, trykt 1866-1899 (Jylland).

Høje målebordsblade, 1:20.000, 2. nymåling 1887-1899, trykt 1888-1901 (Sjælland).

Brede målebordsblade, 1:20.000, opmålt 1901-1971, revideret flere gange (alle områder).

Atlasblade 1:40.000, udgivet fra 1935, revideret flere gange (udvalgte kort for alle områder).

4 cm kort, 1:25.000, 1. udg., opmålt 1957-1969 (Vest- og Nordjylland).

4 cm kort, 1:25.000, 1. udg., opmålt 1968-1977 (Syd- og Østjylland og Sjælland).

Senere rettelselser af 4 cm kort (udvalgte kort for alle områder).

4 cm kort, nyeste udg. (udvalgte kort for alle områder).

Topografiske værker: Trap Danmark, 1.-5. udgave 1858-1972.

Statistik. Udvalgte år af:

Statistiske Efterretninger.

Statistiske Meddelelser.

Statistisk Tabelværk.

Statistikbanken.

LITTERATUR

Akademisk Arkitektforening, *Architekten*, 1903-1904.

Aronsson, Peter og Johansson, Lennart (red.), *Stationssamhällen. Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*, 1998.

Borch, Leuning, *Stationsbyen. 1909 Landsudstillingen i Aarhus 1909*, 1909.

Carter, Harold, *The Study of Urban Geography*, 4. udg., 1995, s. 37.

Hovedgaden i Ørbæk. Tæt trafik på byens hovedgade på en hverdageftermiddag i efteråret 2013 (Danmarks Jernbanemuseum fot.).



DLG Ørbæk en travl dag i høstens tid (Danmarks Jernbanemuseum fot. 2013).

Christaller, Walter, *Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*, 1933. Der henvises til den engelske oversættelse med titlen *Central Places in Southern Germany* fra 1966.

Christensen, Søren Bitsch og Thøgersen, Mette Ladegaard, "Bysystem og urbanisme ca. 1840-2000 - historie og historiografi" i Søren Bitsch Christensen (red.): *Den moderne by, Danske Bystudier 3*, 2006 s. 11-120.

Degn, Ole, *Urbanisering og industrialisering*, 1978.

Dragsbo, Peter, "Stationsbyen" i Vivian Etting & Per Grau Møller (red.): *De kulturhistoriske interesser i landskabet*. Miljø- og Energiministeriet, Skov- og Naturstyrelsen 1997, s. 263-289.

Enequist, Gerd, "En karta över Sveriges bebyggelsesbild" i *YMER*, vol. 70, 1950, s. 181-206.

Enequist, Gerd, "Sveriges mindre tätorter" i *YMER*, vol. 67, 1947, s. 241-285.

Enequist, Gerd, "Tätorterna i Sverige 1960-65" i *YMER*, 1969, s. 67-85.

Enequist, Gerd, "Vad är en tätort?" i Enequist (red.): *TÄTORTER OCH OMLAND* 1951, s. 5-15.

Fangel, Henrik, "Forskning i Byhistorie" i Ole W. Q. Bay m.fl. (red.), *Nye strømninger, i dansk lokalhistorie*, 1981, s. 77-107.

Fink, Jørgen, *Butik og værksted. Erhvervslivet i stationsbyerne 1840-1940*, 1992.

Gad, Emma, "Skønhedssansen paa Landet" i *Architekten* 1903-1904, s. 472-474.

Groth, Niels Boje og Fertner, Christian, *Stationsbyer i dag*, 2013.

Grundsoe, Ole, "Næste år kommer de rigtige tog" i *Fyens Stiftstidende* den 11. august 2013.

Hansen, Viggo, "Den rurale by. De bymæssige bebyggelsers opståen og geografiske udbredelse" i *Geografisk Tidsskrift*, 64. bd., 1965, s. 54-69.

Hansen, Viggo, "Den rurale bys rolle i urbaniseringsprocessen i Danmark", *YMER* 1971, 1971, s. 21-33.

Hansen, Viggo, "Det bebyggede land" i Arne Nørrevang & Jørgen Lundø (red.): *Danmarks Natur*, bd. 9, 1981, s. 4-134.

Hohenberg, Paul og Hollen Lees, Lynn, *The Making of Urban Europe 1000-1994*, 1995.

Jansen, Chr. R., *Nyt fra stationsbyen*, nr. 1-14, 1982-1988, 1988.

Jensen, Johannes V., "Landskab og Teknik" i *Kritisk Revy*, hf. 1, 1928, s. 2-5. Første gang udgivet på tysk i tidsskriftet *Dokumente des Fortschritts* i 1913.

Myhre, Jan Einar, "Urbaniseringen i Norge i industrialiseringens første fase ca. 1850-1914" i Grethe Authén Blom (red.), *Urbaniseringsprosessen i Norden*, 1977.

Myklebost, Hallstein, *Norges tettbygde steder 1875-1950*, 1960.

Nielsen, Bue, "Det moderne bysystem 1960-2000" i Søren Bitsch Christensen (red.), 2006, s. 309-327. Den moderne by jf. nedenfor.

Porsmose, Erland, *Bebyggelseshistorisk teori og syntese. Landsbyens udvikling ca. 1000-1800 e. Kr.*, 1987.

Stilling, Niels Peter, *De nye byer. Stationsbyernes befolkningsforhold og funktion 1840-1940*, 1987.

Stoklund, Bjarne, "Signalement af en epoke" i *Det forsømte århundrede. Arv og Eje*, 1976.

Thøgersen, Mette Ladegaard, "De rurale byer" i Søren Bitsch Christensen (red.): *Den moderne by. Danske Bystudier 3*, Århus 2006.

Thøgersen, Mette Ladegaard, *De rurale byer på Fyn. Definition, registrering og typologisering*. Upubliceret speciale 2002.

Thøgersen, Mette Ladegaard, *Landdistrikternes urbanisering. En analyse af de rurale byers opståen, udvikling og karakteristika ca. 1840-1960*. Upubliceret ph.d.-afhandling, 2007.

Wichmann Matthiessen, Christian, *Danske byers folketal 1801-1981 trykt i Statistiske Undersøgelser nr. 42*, 1985.

Wirth, Louis, "Urbanism as a Way of Life" i *The American Journal of Sociology*, vol. XLIV, nr. 1, 1938.

Aagesen, Aage, *Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark*, 1949.

ANDET MATERIALE:

Interviewundersøgelse af borgerne i Langeskov 2011 foretaget af Østfyns Museer for Kerterminde Kommune.

Kerterminde Kommune. Kommuneplan 2013.

Nyborg Kommune. Kommuneplan 2013.

<http://www.byhistorie.dk>.

NOTER

1. Artiklen er baseret på et ph.d.-projekt om landdistrikternes urbanisering og et kandidatspeciale om samme emne. Se Mette Ladegaard Thøgersen: *Landdistrikternes urbanisering. En analyse af de rurale byers opståen, udvikling og karakteristika ca. 1840-1960*. Upubliceret ph.d.-afhandling, 2007. Mette Ladegaard Thøgersen: *De rurale byer på Fyn. Definition, registrering og typologisering*. Upubliceret speciale 2002. Se også Mette Ladegaard Thøgersen: "De rurale byer" i Søren Bitsch Christensen (red.): *Den moderne by. Danske Bystudier 3*, 2006. I forbindelse med min nuværende ansættelse på Østfyns Museer har jeg haft mulighed for at følge udviklingen i Langeskov og Ørbæk på tæt hold.
2. "Stationsbyprojektet" resulterede i en række udgivelser og artikler. Sidstnævnte blev bl.a. publiceret i tidsskriftet *Nyt fra stationsbyen*, nr. 1-14, 1982-1988 redigeret af Chr. R. Jansen.
3. Andre har også inddraget en administrativ eller juridisk dimension, men det er ikke relevant her.
4. På mindre øer vil dette sandsynligvis være tilfældet. Sådanne indgår ikke i undersøgelsen.
5. Hohenberg & Hollen Lees opererer med to former for industrialisering, som påvirkede bysystemet på to forskellige måder: *En gradual adaption* (gradvis tilpasning) og *en thorough transformation* (gennemgribende transformation). Hohenberg & Hollen Lees har ikke specifikt undersøgt den danske industrialiseringsproces, men den må vurderes at være af typen *gradual adaption*, jf. også f.eks. Christian Wichmann Matthiessen: *Danske byers folketal 1801-1981 trykt i Statistiske Undersøgelser nr. 42*, 1985b.
6. Interviewundersøgelse af borgerne i Langeskov 2011 foretaget af Østfyns Museer for Kerterminde Kommune.
7. Interviewundersøgelse af borgerne i Langeskov 2011 foretaget af Østfyns Museer for Kerterminde Kommune.

SUMMARY

“STATION TIMES”

- WHEN TOWNS MOVED TO THE COUNTRY

In the second half of the 1800's, radical changes in many areas swept through Danish society. New technologies made it possible to produce things in new and efficient ways, agriculture reorganized its production, a market economy and a money economy started in earnest to gain ground (supported by the law on freedom of trade in 1857), transportation expanded and was practically revolutionized, the population grew by leaps and bounds, and even the patterns of settlement and the building of new structures changed. By mid-century, about 20% of the population lived in towns, 9% in the capital city (Copenhagen) and the remaining 80% in the country. About 100 years later, it was almost the opposite, with a town-dwelling population of 74% in 1960. A large part of this urbanization took place in the capital city and in the existing market towns, but even out in the country districts, a need for towns arose. Until the law on freedom of trade was passed in 1857, the word “towns” included market towns (with a royal charter giving them exclusive rights to trade in their district) and marketplaces with special privileges. After the law was passed, towns could be founded anywhere, and they were, though the market towns held on to their privileges in many cases by excluding the newer towns' tradesmen and craftsmen from doing business within a certain distance of the market towns. This state of affairs continued as late as 1920.

The process of urbanization in the country districts is examined in this article, a process which is, at the same time, part of the story about building the modern state of Denmark. The article settles the question of the common expression “station town” (stationsby), which ties a given town to a railway, even though many of these towns never got a railway station. Instead, the expression “rural towns” is used, simply meaning “towns in the country” (f.x. Hansen, 1971).

A rural town is defined as a concentration of buildings that was established and grew in a rural district – usually along a main road – in the second half of the 1800's or the first half of the 1900's, where trade, transportation, industry and institutions gave the settlement a town-like quality, and where most of the population was living off other work than primary occupations (f.x. farming, fishing).

The article has, as its starting point, the author's PhD thesis on rural towns. The area of examination includes a swath across Jutland (the former Ringkøbing County until 1970) as well as Frederiksborg County (before 1970). While Ringkøbing County represents western Denmark, Vejle County is, in many ways, an average sample of western and eastern Denmark, as it straddles both sides of the Jutland Ridge. Frederiksborg County represents eastern Denmark, and in addition includes developments close to the country's capital. In case studies of the two Funish towns, Langeskov and Ørbæk, results of a special investigation are included that deal with rural towns on Funen more broadly. All together, the examinations give good coverage of this development across the country. The period covered by the article is from around 1840 until 1960, with glimpses up to the present day.

This study uses a building-historical perspective and a theoretical model stemming from it (Porsmose, 1987) as well as both Christaller's central place theory (Christaller, 1933, 1966) and the network theory. The theories are both part of a so-called “dual model” (Hohenberg & Hollen Lees, 1994) which also has laid the groundwork for this study.

Registration and identification of the rural towns is based on a thorough analysis of maps, statistics and topographic works. On the background of this registration, 135 rural towns can be identified in the three areas under study, Ringkøbing, Vejle and Frederiksborg Counties. This amounts to almost 700 rural towns when recalculated to include all of Denmark. It also means that between a fifth and a fourth of the Danish population was living in rural towns by the middle of the 1900's. Quite a lot of Danes have either lived in such a town themselves, or know someone who lived, or now lives, in a rural town.

A “typical” rural town doesn't actually exist, but with this caution in mind, we can sketch out the characteristics of a rural town: it was established after 1880-90 and was first fully developed in the 1950's-60's. The town serviced a surrounding agricultural area; it was situated away from the coast and could either grow from a village or be started from scratch, on a field. It stayed fairly small, with a population of less than 1000. The town had a variety of businesses consisting of a fair amount of craftsmen and industry and equal parts trade, transportation, administration and private en-

terprise, plus a bit of agriculture. Only in a few cases, was one of these types of businesses more dominant than the others. The typical town was blessed with several kinds of transportation; most often, the town had both railway access and main roads, sometimes also proximity to coastal shipping. Good transportation conditions played a vital role in the development of the town. Last but not least, the typical rural town was far enough away from the market towns' zone of influence (7.5 km for tradesmen and 11.3 km for craftsmen) and likewise far enough from the other rural towns, to have its own surrounding area.

Two widespread myths about Danish town history are then examined: the myth of the railway's significance for rural towns and the myth that there was a big difference between rural towns in western and eastern Denmark.

The railway was traditionally given credit for playing a large role in the establishment of rural towns. This study shows that more than a quarter of rural towns never were connected to a railway line, and that urbanization in two out of five towns were already established by the time the railway did come to town. This means that the previously held belief in the close connection between the railway station and the town, as expressed in the word "station-town" (stationsby) is not appropriate. Thus, the label "rural town" has been shown to be more precise. This study also shows that the railways in Ringkøbing County, an example of western Danish development, contributed more to the establishment and growth of new towns than was the case in Vejle and Frederiksborg Counties. On the other hand, statistics show that the percentage of new rural towns in Ringkøbing County that had no connection whatsoever to railways, was higher than in the two comparative counties. The claim that the railways created the rural towns in western Denmark is only true for the 76.2% of the towns that actually did have a railway stop, or for 53.3% of the towns in Ringkøbing County – only a bit over half.

All in all, the study shows that only in 8.1% of the investigated towns, was the railway their only significant form of transportation, while a rather larger group of them (22.2%) had main roads as their only transportation routes. On the other hand, it was much more common for rural towns to have both main roads and railways at their disposal, namely 57.0%

of them. None of the towns was served only from the sea. These averages slur the regional variations, however. Regarding railways, it is striking that 18.2% of the towns in Vejle County were served only by the railway (typically supplemented by side roads), while in Frederiksborg County, this was the case with 9.7% of the towns, and in Ringkøbing County, only the case with one town. This gives reason to modify the earlier widespread belief in the crucial significance of railways, especially for the western Danish towns. A well-developed transport system and a synergy between different modes of transportation was very typical for the rural towns; the railway did not stand alone.

Connection with so-called primary settlements (villages, fishing settlements etc.) is often used as an argument for there being basic differences between towns in eastern and western Denmark. This study shows that 55.6% of all towns grew out of primary settlements, while with the remaining 44.4%, this was not the case. In all three study areas, there are towns with both types of origin patterns, but there is a clear tendency: in Vejle and Frederiksborg Counties, there are significantly more towns with a primary settlement core than otherwise. However, the variation is not so great as to indicate a western and an eastern Danish type of rural town. There were fewer market towns to begin with in western Denmark, which gave more space for the creation of rural towns, but other than that, the basic mechanism for establishing towns was exactly the same – in both eastern and western Denmark.

Today most of the rural towns have lost many of their original functions, but the two case studies from Ørbæk and Langeskov show that there also are grounds for optimism. It's all about choosing a new profile for the town – or regrowing the old one. It's important at the same time to protect the town heritage, to find the special stories that are waiting to be told in the rural towns. This is definitely a challenge, if the traces of the town's history aren't going to be lost to posterity.

Rural towns were one among many components in the process of societal change during the building of modern Denmark. The rural towns were a supplement to and an expansion of the existing town system. With the rural towns' creation, towns moved to the country, and through them, town culture came to the rural districts.

MED ET LOKOMOTIVS BRUSEN I KROPPEN

– om at forme jernbanerejsen, og jernbanerejsens omformninger¹⁾

Af Anders Møller

INDLEDNING

I denne artikel bydes du med ombord på toget, på jernbanen og ud på sporene, hvor jeg vil undersøge jernbanerejsen. Jeg fristes til at invitere dig med ud på en rejse fra ét sted til et andet sted. Men jeg vil ikke fokusere på bevægelsen fra A til B, i stedet vil jeg undersøge jernbanerejsen som noget, der formes, omformes, skabes og forandres. Der sker med andre ord noget, når vi rejser med tog og mennesker og ting forbindes, men vi kan også noget, når vi aflæser køreplanen, køber billet, venter, finder perronen til tiden og kører med tog. Det er alle praksisser – små næsten usynlige aktiviteter, forbindelser og handlinger, der ofte tages for givet – som sammen skaber jernbanerejsen. Hverken toget, svellerne eller det at køre med tog er fabriksnye eller dugfriske fænomener. At kunne køre med tog er en praksis, der heller ikke er faldet ned fra himlen, det er i stedet noget vi gør og tillærer os, men det er ikke nødvendigvis noget, alle kan eller altid har kunnet. Denne tillæring og formning af jernbanerejsen er altså ikke just ny, i mere end 150 år har mennesker kørt med tog og lært det. Det er denne kulturhistoriske formning af jernbanerejsen i midten og slutningen af 1800-tallet, som jeg over de næste sider vil optrevle. Ved at fokusere på denne periode, en tid, der kan betegnes som en formativ tid, da det at køre med tog fremstod 'nyt', søger jeg at klarlægge, hvordan jernbanerejsen er blevet (om)formet, erfaret og tillært af mennesker.

At der skete på denne tid, understøtter også den tyske kulturhistoriker Wolfgang Schivelbusch. Han pointerer, at toget forandrede tid og rum, men også at jernbanerejsen omkring slutningen af 1800-tallet blev psykisk og kulturelt normaliseret og integreret i menneskers dagligdag og erfaringsverden (Schivelbusch 1977). Ligeledes identificerer litteraten Christian Stub-Jørgensen en normalisering af jernbanerejsen indenfor digtningen i Pontoppidans *Lykke-Per* (1898-1904), hvor tidligere tiders rejsefeber og -angst erstattes af udsigten fra vinduerne.

Jernbanen er med andre ord gledet ind i det hverdagslige (Christian Stub-Jørgensen 1930, 14-15).

Artiklens tilgang til og blik for formninger og omformninger kan beskrives som et dobbeltblik, hvor jeg på den ene side undersøger, hvordan jernbanerejsen er blevet tillært og formet af mennesker, ting, normer og håndbøger med mere. På den anden side indbefatter det at indfange jernbanerejsen som praksis og fænomen også at have øje for, hvordan det at køre med tog har påvirket både samfund og kultur. Det er det, jeg beskriver som jernbanerejsens omformninger. Før artiklens tilgang til jernbanerejser beskrives yderligere, skal vi se nærmere på nogle af de andre omformninger og forandringer, som jernbanen ofte forbindes med.

JERNBANENS MANGE SPOR OG OMFORMNINGER

Jernbanen omgiver, transporterer og bevæger mennesker og ting, ligesom den optræder i et virvar af forskellige sammenhænge. Ser vi nærmere på en del af den eksisterende forskning om jernbaner, bliver det hurtigt klart, at jernbanen ikke kun beskrives i forhold til transport fra A til B. Jernbanen beskrives ofte som en omformer, som et modernitetssymbol og som en katalysator for forandringer, hvor forskellige aspekter af jernbanen fremhæves. Jernbanen er altså en skaber af mere end blot transport. I det næste redegøres for nogle af de økonomiske, strukturelle, kulturelle, og teknologiske omformninger, som jernbanen kan tilskrives.

Ser vi først nærmere på studiet af jernbaner i forhold til økonomi, leder jernbanen os let i retning af stater. Et eksempel på dette forhold leverer historikeren Albert Schram, der viser, hvordan den italienske stat og økonomi skabte et jernbanenet, men også hvordan jernbanerne påvirkede og var med til at skabe den nye italienske stat og økonomi (Schram 1997). Den kendte engelske historiker Eric Hobsbawm beskriver jernbanen som både et produkt af industrialiseringen og som en igangsætter af selvsamme transformation; jernbanen bliver for Hobsbawm et symbol på ultra-modernitet. Ifølge Hobsbawm træder industrialiseringen med jernbanen ind i sin anden fase. Hvor den første fase havde tekstilindustri som omdrejningspunkt, er den anden fase mere avanceret og

kendetegnet ved stål og damp. Hobsbawm forklarer jernbanens fremkomst ved, at der i den første del af industrialiseringen var opstået nye og større behov for varer, der kun kunne importeres fra resten af verden, og derfor opstod der et behov for dampskibe og jernbaner. Hobsbawms udlægning af denne entydige sammenhæng er måske lidt for forenklet, men stadig illustrativ. Derudover var der i den første fase akkumuleret en stor mængde kapital, der skulle investeres. Det blev den særligt i jernbaner og i så høj grad, at der var tale om en jernbanemani, der tit manglede et økonomisk rationale bag sig (Hobsbawm 1999, 89). De økonomiske forbindelser, som jernbanen indgår i hos både Schram og Hobsbawm, kan beskrives som vekselvirkninger: på én og samme tid formes jernbaner af økonomier og samfund, og samtidig omformer jernbaner både samfund og økonomier.

Hvor en del af den akademiske litteratur om jernbaner omhandler økonomiske aspekter, fokuserer en anden på, hvordan jernbanen er forbundet med og fremstår i kulturelle produkter. Her indrammes jernbanen ligeså ofte ved talen om det moderne. De kulturelle produkter kan være kunstneriske som maleri og skønlitteratur (f.eks. Carter 2001, Nielsen og Fogh 2011) eller i forhold til forskellige temaer som uddannelse, arbejdskraft, videnskab og legetøj (Freemann 1999). For Michael Freeman indgår jernbanen ligeledes i vekselvirkende forbindelser; den er indlejret i og indeholder ekkoer af det omkringliggende samfund. Jernbanen og samfundet interagerer altså med hinanden (ibid., 19). Den svenske etnolog Orvar Löfgren bemærker, at nye teknologier såsom telefon, jernbane og internet indgår i nationale projekter, og at der ofte knyttes høje og revolutionerende forventninger til nye teknologier. Nye teknologier omgærdes ofte af en retorik om, at de vil nedbryde barrierer for kommunikation, og mere generelt at en ny kosmopolitisk kultur indledes med nye teknologier (Löfgren 2000, 317).

En stor del af den generelle jernbanelitteratur fokuserer på detaljer, hvad enten det er linjeføringer, stationer, køreplaner, vogne, lokomotiver eller sporskifter. Hos historikeren Günter Dinhl er teknologi imidlertid udtryk for mere end

blot teknik. Det forbindes med udveksling og overførsel. Teknologiuudveksling, ofte omtalt som teknologioverførsel, sker på tværs af landegrænser og er ensbetydende med kulturmøde og kulturudveksling (Dinhobl 2004). Jernbaner binder også nationer, regioner og byer sammen. De udgør en flugtvej fra byen ud til landet, til rekreationssteder og naturen. Men skinnerne og togene bryder også ind i byer. Her tilpasser de sig og ændrer byens rum, med banegårde – 'storbyens industrielle katedraler' – som det klareste eksempel herpå (f.eks. Richard & MacKenzie 1980; Roth & Polino 2003). Rum og liv på landet forandres i takt med, at nye byer skyder op omkring jernbanen, men også små bymæssige bebyggelser tiltrækker og snor jernbanens forløb. Grindsted, Haslev, Bramming og Vejen blev påhæftet den lidet flatterende betegnelse stationsbyer. Vejen blev i københavnerpressen beskrevet som "*et unikum af hæslighed*" (Balle-Petersen 1976: 69). Etnologen Poul Balle-Petersen pointerer, at vi skal være påpasselige med at skabe en direkte årsagssammenhæng mellem jernbanen og stationsbyers opståen, selvom stationsbyer alle har en station, udgør den almene befolkningsvækst omkring år 1900 og loven om næringsfrihed fra 1857 hovedgrundlaget for de nye byer (ibid., 69-70). Jernbaners betydning og omformninger kan med andre ord let overvurderes og filtrere andre påvirkninger fra.

Bevæger vi os fra stationsbyerne mod staterne, kan vi inden for statens rammer anskue jernbanen som et symbolsk samlingspunkt for nationale fortællinger, men også som del af en planlagt statslig infrastruktur sammen med motorveje, broer og tunneller. Hos etnologen Thomas Højrup forstås infrastruktur også som udtryk for et folks erfaring, der ifølge Højrup viser sig i staten. Det betyder, at infrastrukturer skal ses i forhold til staters suverænitetsarbejde. Et eksempel på dette er den danske orientering mod vest i efterkrigstiden, hvilket materialiseres ved udbygningen af en dansk øst-vestakse, med Storebæltsbro, motorveje og jernbaner. Dette projekt har som mål at binde landet sammen, samtidig med, at det styrker Københavns position i forhold til den nærmeste europæiske storby Hamborg (Højrup 2003, 149). Historiker-

På Hans Brasens 'På Klampenborgbanen' fra 1889 fører toget de rejsende ud af byen. Jernbanerejsen foregår på 3. klasse, hvor der er træbænke fra væg til væg (Privateje).

en Charles S. Meier går så vidt som til at beskrive telegrafens øjeblikkelige udveksling af kommunikation og jernbanens fysiske udveksling af soldater og materiel ikke blot som centrale strategiske instrumenter, men som selve den moderne territorialstats teknologiske grundlag (Meier 2005, 22). Tog og skinner er ikke kun del af nationale infrastrukturer, de overskrider også nationale grænser og forbinder lande. Her er toget en bebuder og skaber af europæisering og internationalitet. Ifølge Ralf Roth og Karl Schlögel står Europa og europæisering ikke kun i forbindelse med et fælles rum for ideer og værdier, men også med et fælles transportrum. Ligesom EU er utænkkelig uden princippet om den fri bevægelighed for kapital, varer og arbejdskraft, er Europa ifølge Roth og Schlögel utænkkelig uden fælles transport- og kommunikationsveje (Roth & Schlögel 2009, 11). Et fælles transport- og kommunikationsnetværk kræver organisationer og institutioner, der samarbejder, hvad enten det vedrører fælles standarder for sporvidder, billetter eller køreplaner.

Denne korte gennemgang af dele af den faglige litteratur, der vedrører jernbaner, viser at jernbanen anskues på forskellig vis, og at forskellige aspekter fremhæves. Det drejer sig altså ikke kun om én, men flere jernbanelitteraturer. Mens der findes megen litteratur om jernbaners (om)formninger, findes der ikke megen litteratur om selve jernbanerejsen. En markant undtagelse og baggrund for denne artikel udgør Wolfgang Schivelbuschs mentalhistoriske pionerstudie *Geschichte der Eisenbahnreise – Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert* (1977). Her trækker Schivelbusch industrialiseringen op på sporene og ind i hovederne på de rejsende. Der er fokus på jernbanen og industrialiseringen. Jernbanen er ikke kun en økonomisk drivkraft i den industrielle revolution, den har også ændret politiske landkort og hverdagens erfaringsrum. Det er forandringer inden for menneskers erfaringsrum, som Schivelbusch undersøger i forhold til, hvordan borgerskabets tid og rum industrialiseres. Tid og rum er med jernbanen ikke længere de samme som før. Tid og rum ændres,²⁾ køreplaner præciserer tid, og jernbaner forrykker oplevelsen af afstande, men tid og rum opleves med jernbane-

rejsen også som tilintetgjorte og udslettede (Schivelbusch 1977, 35-36). En anden væsentlig undtagelse og inspiration til denne artikel, er Orvar Löfgrens artikel "Motion and Emotion – Learning to be a Railway Traveller". Her anskuer han jernbanerejsen som tillært, og Löfgren undersøger bevægelsens mikrofysiske og ellers banale former (Löfgren 2008, 332).

REJSEBERETNINGER OG HÅNDBØGER SOM AFTRYK

Det er inspireret og i forlængelse af Löfgrens tilgang til jernbanerejsen, som en daglig, tillært og 'usynlig' praksis, at artiklen vil vise, hvordan det at køre med tog er blevet formet historisk. Jernbanerejser indgår i menneskers hverdag, det er noget man gør og udfører – men det er også en aktivitet, der sætter materielle aftryk både i landskabet med signalmaster og andre spor og som bl.a. håndbøger, køreplaner, tasker og ure. De materielle aftryk udgør potentielle kilder til denne historie, og det er også blandt dette materiale, at jeg har indsamlet mine kilder, der primært består af rejseleksikoner og instruktionslitteratur fra 1800-tallet. Kilderne er med få undtagelser skrevet på dansk, mens togturene har fundet sted i både Danmark, Tyskland, Italien og England. Kilderne er ikke udvalgt ud fra krav om periode eller sted, i stedet har jeg søgt kilder, der beskriver jernbanerejsen som 'ny' og endnu ikke rutinepræget. Denne udvælgelse af og fokusering på nogle kilder udgør også et fravalg af andre kilder, erfaringer og stemmer, og er dermed ikke nødvendigvis udtryk for et repræsentativt billede af datidens rejsebeskrivelser men betinget af ønsket om at se netop på de vidnesbyrd, der findes om jernbanen som et nybrud.

Instruktionslitteratur dækker over håndbøger og fortællinger, der giver anvisninger, råd og vejledning om det at køre i tog, at håndtere farten, aflæse køreplaner, købe billet, stå i kø og begå sig blandt de mange medrejsende på toget og på stationer. Instruktionslitteraturen viser, at det at køre med tog ikke er givet eller naturligt, det er ikke noget alle bare kan, det er noget nogle har lært og andre endnu ikke kan. Det samme udtrykker også flere af rejseleksikonerne, der er skre-



vet af enkeltpersoner og som formidler oplevelser og erfaringer af jernbanerejser. Rejseskildringerne dækker over beretninger, breve, notitser, dagbøger og reportager, men dækker de også over en mere generel erfaring, end blot forfatterens egen opfattelse af jernbanerejsen? Er de med andre ord repræsentative? Antropologen Michael Harbsmeier bemærker, at forståelsen af rejseskildringer ikke altid har været den samme. I oplysningstiden blev det særligt for mænd og inden for borgerskabet udbredt at føre dagbog, og et ganske stort antal rejseskildringer og -romaner blev udgivet. I slutningen af det 18. århundrede skete der en vigtig ændring i opfattelsen af rejseskildringer. Tidligere blev de læst som autoriteter og øjenvidner, der udlagde virkeligheden, men sidenhen opfattedes skildringer i stedet som udtryk for den rejsende selv og dennes forudsætninger, kvalifikationer, ideer og fordomme (Harbsmeier 1993, 11). Det er også sådan, at jeg forstår kilderne. De rejsende bliver hermed til fortidige informanter, og deres ord tages for gode varer. Det vil sige, at jeg forstår deres beskrivelser, som skabt af forfatterne og som udsagn om, hvordan de opfattede og skildrede deres egne og andre verdener. Skildringerne er ikke udtryk for en identisk gengivelse af det fortidige, men for hvordan det blev opfattet, erfaret og formidlet i rejseskildringerne (ibid., 13-14). Rejseskildringerne såvel som denne artikel kommer altså et sted fra og fortæller specifikke historier om de forhold, de

indgår i. Få af skildringerne er skrevet af kvinder, bønder eller arbejdere. I stedet var forfatterne ofte forholdsvis privilegerede, elitære og tilhørende borgerskabet – og udgjorde den læsende og skrivende del af befolkningen.³⁾ Den tyske etnolog Wolfgang Kaschuba bemærker, at kunstneriske værker ligeså godt kan bruges til at belyse jernbanerejsens omformninger, da de begge indeholder et samfundsmæssigt blik på forandringer, og da rejseskildringer indeholder ligeså megen/lidt empiri som kunstneriske værker og fiktion (Kaschuba 2004, 24). At anskue rejseskildringer på linje med fiktion finder jeg ikke nyttigt, da vi i skildringerne får adgang til informanternes nedskrevne erfaringer og formidlinger af verden. Både rejseskildringer og deres forfattere er indlejret i en samtid. Beretningerne indeholder konventioner, blikke, nærvær, fravær og forventninger. Beskrivelser af eksempelvis romantiske landskaber, teknikafsky og -fascination indeholder indlejrede fordomme og forventninger, der er kulturelle udtryk for forholdet mellem mennesker og omgivelser som samfund, historie og ting.

At rejse med tog er en praksis, der tilegnes, indlæres og formes. Det er ikke noget alle kan eller altid har kunnet, selv om det kan synes banalt at læse en køreplan, finde stationen, købe en billet, nå toget til tiden, finde og indtage sin plads, få tiden til at gå og stå af i tide. Det vil i artiklens næste afsnit blive demonstreret ud fra forskellige kilder. I de følgende

I Vaggondören.



— Næ! her er nok inte Plads til en eneste Mo'rs Sjæl endnu, hva' Per Nilen?
— Ja! Ku' Do bare la'e Lejemet bli'e ydenfor, Moer Stine! saa ku' vi vel nok hitte en bitte Plads for Sjælen!

Det kan kræve sit at komme ind i toget, også når ryggen er lastet med et mindre flyttelæs (Efter Punch).

Forside til beretningen om
Søren Jæpsen. Anonym,
1859 (Bonden Søren Jæpsens
Hændelser paa Jernbanen, Kbh.).



afsnit undersøges andre praksisser, der ligeledes former og skaber togrejsen; den rejsende skal også forholde sig til andre passagerer, kontrollører, landskabet, lyde og vibrationer. Det er praksisser, der tillæres gennem kroppen, men som også involverer sociale koder og genstande, og som belyser jernbanerejsens formning.

DA SØREN JÆPSEN SKULLE MED TOGET – OG NÅEDE DET!

Et eksempel på én, der endnu ikke har lært at køre med tog, møder vi i beretningen om *Bonden Søren Jæpsens Hændelser paa Jernbanen* fra 1859, da jernbanen endnu var ny og først gradvis strakte sine arme ud i landet gennem 1860'erne. Her møder vi Søren Jæpsen, der bor i nærheden af Korsør. I fortællingen fremstilles den ny togrejsende karikeret. Beretningen befinder sig på grænsen mellem rejseskildringer, fiktion og instruktionslitteratur,⁴⁾ ved at anskue den som sidstnævnte, giver den os indblik i at ikke alle kunne køre med tog i første forsøg. Hovedpersonen Søren Jæpsen beretter for sin kone om sin første tur med jernbanen til København. Allerede før toget er afgang fra Korsør, har han tabt sin rejsekammerat, der ikke nåede toget i tide. At rejse med jernbane er dog ikke ligetil: da Jæpsen skal købe en billet, møder han nye udfordringer:

"Maa jeg bede om en Balliet?' sa'e jeg. 'Til hvad Plads Faer?' sa'e han. 'Ja, see, det er nu ligemeget!' sa' jeg 'bare jeg faaer een, som kjører lige til Kjøbenhavn' (...) 'Vil Faer have en til tredie Plads' spurgte billetmesteren 'eller vil Faer kjøre paa anden Plads?'. 'Hvad for en kommer først?' spurgte jeg. 'De komme lige hurtigt!' sa'e han" (Anonym 1859, 2).

Det er billetsystemet og klasseinddelingen, der volder Jæpsen problemer. Han får købt en billet til tredje klasse, men problemerne er ikke ovre endnu. Det at gå ombord på toget er ikke så ligetil, som det lyder. Der er et hav af mennesker, og før Jæpsen går ind i toget, tager han sine sko af: "Saa kom der en Offisær med en Snor om Huen og lukkede Døren op; jeg tog strax mit Fodtøj af, men han grinede saa smørgt af mig" (Anonym 1859, 2-3). Da han endelig er kom-

met inden for og har sat sig ned, erfarer han kort efter, at der er pladsbilletter, og at han har sat sig på første klasse.

"Jeg puttede Skankerne indenfor Døren og vilde smide mig ned, da den Offisær, som grinede af mig, greb mig I Kraven og trak mig ud. 'Har I Balliet til den Plads?' spurgte han. 'Javel har jeg ded!' sa'e jeg og tog i mit Buxehul. 'Ja men pinedød en feil Balliet' sa'e han, 'ded er en til tredie Plads' " (ibid., 3)

Da toget har forladt stationen og er kommet i fart, viser Jæpsen igen ikke at kende til togets regler og normer, da han stikker hovedet ud af vinduet, og hans hat flyver væk:

"Jeg gav mig da til at raabe efter Kultøren, som da kom springende ned paa et Bræt ved Siden af Vognen. 'Hvad Satan skrider Du for?' spurgte han. 'Jeg har tabt min Hue' sa'e jeg. 'Ja, hvad Fanden kommer det mig ved!' sa'e han.' - 'Jeg vil ha'e den!' sa'e jeg. - 'Ja, saa ta'e den da!' skreg han og saa friste og grinede de Allesammen" (ibid., 4).

Det er kun kontrollanten, der må befinde sig uden for toget, og det gør han ved på et udvendigt gangbræt at bevæge sig fra kupé til kupé. Jæpsen er ikke den eneste, der finder på at stikke hovedet ud af vinduet. Det beretter den engelske håndbog *The Railway Traveller's Handy Book* fra 1862. Råd-givningsmanualen er uden forfatter og er opdelt i tre dele, der giver råd til før, under og efter rejsen. Der rådgives om, hvordan den rejsende kan få det bedste ud af rejsen, det vil sige at undgå problemer med billetter, afgangstider, personale, tasker, andre rejsende m.m. Den engelske håndbog for jernbanerejsende nævner og advarer imod at stikke hovedet ud af vinduet: "The proper place for the head is inside, not outside the carriage, and so long as it is kept there, the chances

*I tog uden overgang mellem vognene,
bevægede kontrollanten sig fra kupé
til kupé på et udvendigt gangbræt
(Glaser/Neudecker s. 151).*



are that it will remain whole" (Anonym 1862, 72). Håndbogen og beretningen om Søren Jæpsen vidner om, at jernbanerejsen skal tillæres og tilegnes. Begge kan vi betegne som instruktionslitteratur til jernbanen. Etnologen Orvar Löfgren forstår instruktionslitteratur i forhold til, at jernbaneselskaber indledningsvis skulle socialisere, opdrage og instruere passagererne, der tidligere havde rejst med diligencer, til at blive jernbanerejsende med ordentlige jernbanemanerer (Löfgren 2008, 333). I dag kan Søren Jæpsen fremstå fremmed, ikke kun er 1850'erne lang tid siden, men også hans uvidenhed og manglende kunnen ud i jernbanerejser virker bundet i en anden tid. Som vist ovenfor beskrives Jæpsen af forfatteren med en fremmedhed, distance og i en slags parodi. Hermed markerer både den anonyme forfatter og de fleste potentielle læsere sig som nogle, der kan rejse med jernbanen – de har modsat Jæpsen tillært sig denne praksis og dertilhørende koder.

I rejseberetningerne er det ikke alt, der går som smurt, og ikke alle når deres tog i ro og mag. Efter at have kørt fra Southampton til London skal forsikringsmanden Luis Bramsen tilbage til Southampton med jernbanen. Selvom han kommer af sted tids nok fra hotellet, er turen til banegården fyldt med stress og jag, og han bliver forsinket et enkelt minut, og det ene minut er nok til, at toget er kørt:

"Jeg var paa Benene i rette Tid. Vi fik Kaffe, kom afsted, jagede alt hvad vi kunde, og vi vare komne tidsnok, uagtet jeg havde stolet paa, at mit Uhr – det eneste – var stillet 10 Minutter tilbage, hvis ikke et lille Uheld med et Led havde opholdt os det Minut, hvorom det drejede sig..." (Bramsen 1917, 98).

Ligesom Jæpsens rejsekammerat, der ikke nåede toget, må også Bramsen se sit tog køre til tiden. Jernbanerejsen er forbundet med en præcisering af tid. Men hvorfor har Bramsen stillet sit ur 10 minutter tilbage? At stille uret frem eller tilbage er normalt forbundet med at rejse på tværs af tidszoner, men i 1840, hvor Bramsen rejste, var tiden ikke standardiseret og inddelt i zoner. Tiden var i stedet lokal, og togene kørte efter lokale tider.⁵⁾ At tiden var lokal betød, at når klokken var 12 i London, var den små 10 minutter bagud i

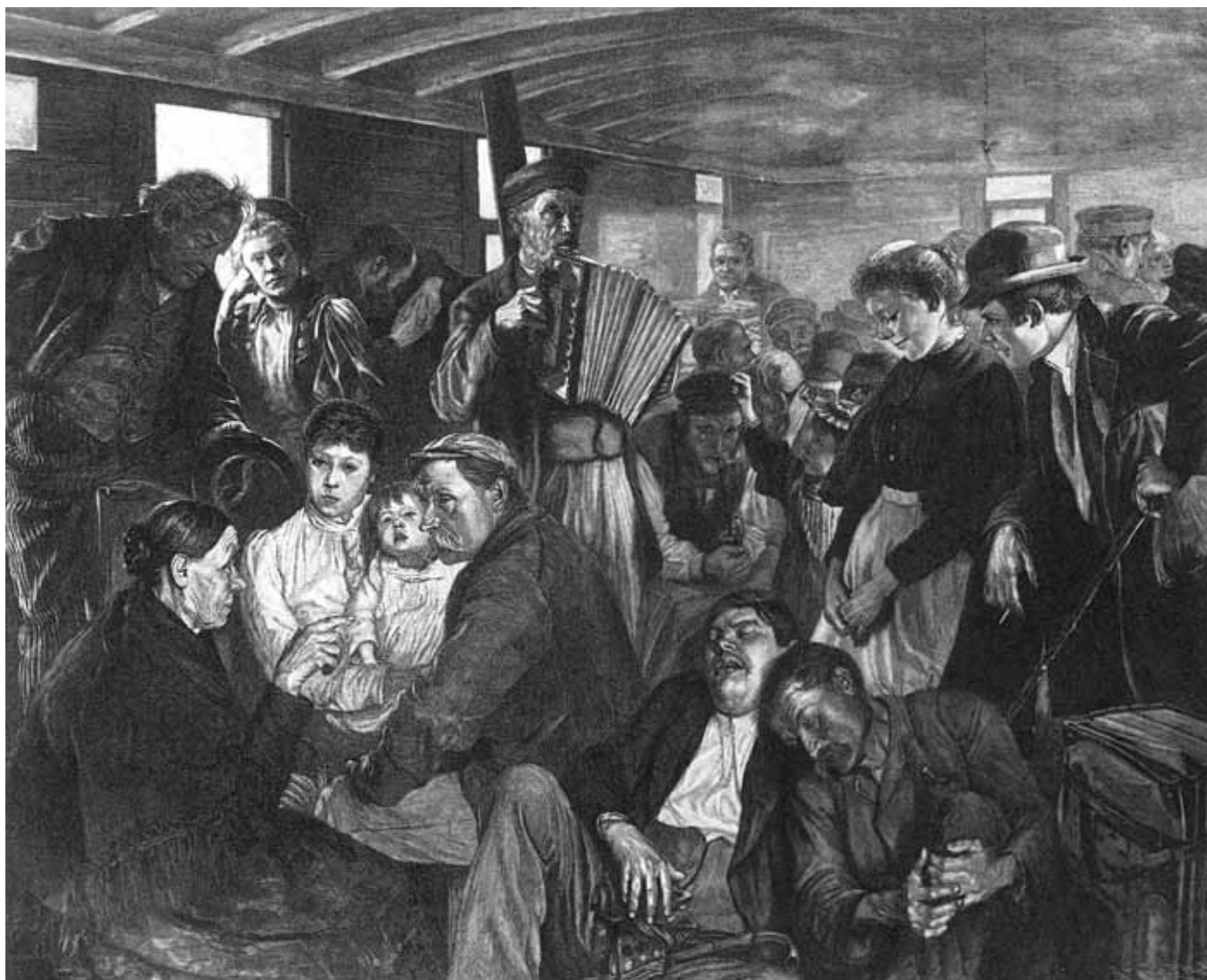
Southampton, der ligger vest for London. Derfor har Bramsen stillet sit ur 10 minutter tilbage, så uret går korrekt efter den lokale tid i London. Mens det i dag ofte er rejsende, der beklager sig over forsinkede tog, var det i 1800-tallet snarere de rejsendes opgave at lære at overholde togets afgangstid og at indstille uret korrekt. Teologen Adolph Peter Adler bemærker rammende i 1849, at tiden og toget gør noget ved de rejsende; de reguleres og disciplineres: *"Jernbanerne gjøre uhyre Fordringer til menneskets Punktlighed og Opmærksomhed. Man lærer Hurtighed, Orden. De opdrage os."* (Adler 1849, 6). Det er ikke blot et spørgsmål om at køre med toget, det skal gøres på en bestemt måde, der indebærer at tiden respekteres og omformes.

OMBORD (OG INDESPÆRRET) MED ANDRE PASSAGERER

Tiden ikke alene omformes med jernbanerejsen, hos Adler optræder den som en faktor, som den rejsende skal tage højde for. Det er ikke kun tiden den rejsende skal lære at tage hensyn til, men også andre passagerer, deres kroppe, blikke, lyde og kommentarer skal håndteres. Dette vidner beretningen om Søren Jæpsen også om. På Valby station stiger en anden bonde ombord, som Jæpsen forsøger at indlede en samtale med:

"'Hvor er Du fra?' sa'e jeg. 'Jeg er fra Valdby', sa'e han (...)'Naa, saa Du er fra Valdby, saa forstaar Du at gjøre i Ænder og Gjæs og udklække en forftræffelig Mængde Æg' sa'e jeg. 'Vi ere ikke Kammerater!' mente han." (Anonym 1859, 6)

Valbybonden afviser at tale med Jæpsen. Jernbanens massetransport inkluderer ikke nødvendigvis et fællesskab, samtaler kan afvises og medrejsende kan være irriterende. Beretningen om Jæpsen er ikke blot munter, men er et eksempel på én, der ikke har tillært sig jernbanerejsens praksis og sociale koder. Det bliver også tydeligt, da en medpassager brokker sig over hans lugte. Først er det hans pibetobak, der står under anklage, men det viser sig, at Jæpsen inden afrejsen har smurt sine støvler ind i tran for at beskytte dem mod vind og vej. Det får igen en medfart fra den anden og i øvrigt



cigarrygende rejsende, der brokker sig i et sprog med kolonial klangbund: "Grønlænder! sa'e han og hummede sig en god Alen fra mig, "Du stinker jo værre end en fordærvet Sælhund!" (ibid.). Med jernbanerejsen følger et uundgåeligt fællesskab med de andre rejsende og deres lugte, der hos Jæpsen ikke fremstår særlig morsomt. Anderledes bliver fællesskabet og samværet med de andre passagerer beskrevet på vej mod Paris i typografen Hans Peter Olsens rejsedagbog fra 1881:

"Her inde er det rigtig morsomt, vi har to lirendrejere herinde, som morer os alle for et par Pfennig, 4. Klasses vognene ere ud i eet, hvor der kan være vel over 100 mennesker, og hver vogn har sin portør. Her var flere i samme vogn som vi, der også talte dansk, de skulle også til Hamburg eller Altona." (Olsen 1975, 7)

Olsen rejser på fjerde klasse, hvor der ingen sæder og kupeer er, til gengæld er der en munter stemning. Om aftenen sover de på gulvet, men det er ikke noget Olsen brokker sig over. At rejse sammen med, tilpasse sig og håndtere andre

mennesker kendetegner ikke udelukkende jernbanen, også på skibe og i diligencer har de rejsende ikke været alene. Med jernbanen bliver det alligevel forandret, ikke alene bliver det mere udbredt at rejse, også flere mennesker forsamles på stationernes perroner, og i togene sidder mange rejsende samlet i de store åbne kupeer som hos Olsen på fjerde klasse, mens andre sidder i små lukkede kupeer, der er inspireret af diligencens indretning og opbygning. Teaterdirektøren Robert Watt rejste antageligt ikke på fjerde klasse på sin færd ned gennem Europa, derimod beskriver han en penibel situation:

"En af mine Gjenboer er ovenikjøbet en Dame, noget pas-sée, der smiler paa den mest udholdende Maade, hver Gang jeg kommer til at see paa hende. Hun kjender Prag irriterende godt og benytter enhver Leilighed til at udkramme sine Kundskaber. For at undgaae alle mulige Sammenstød med Øine, Ord o.s.v. trækker jeg en Bog op af min Reisetaske og blader i den: 'Ah, De læser Heine!' udbryder hun" (Watt 1866, 83)

At læse er hos Watt ikke kun tidsfordriv, en måde at få ventetiden på stationer og i tog til at gå på, det er en måde

*På fjerde klasse var der ikke altid siddemulighed
(Eugen Urbans maleri fra 1900, gengivet efter Glaser/
Neudecker s. 187. Original i Verkehrsmuseum, Berlin).*

at distancere og håndtere de andre rejsende, som dog mislykkes og medfører flere kommentarer. At man overhovedet kan læse ombord på et tog, fremstår hos Watt som en selvfølge.⁶⁾ Anderledes er det i forfatteren Just Mathias Thieles rejsebeskrivelse, der i en række replikker, beretter om indtryk og stemninger, og om den gradvise tilegnelse af jernbanerejsen. Her er det ikke givet på forhånd, at man kan læse på toget:

"Se til din Nabo; han læser Aviserne!" – "Og den anden Herre læser i en græsk Bibel og bruger ganske roligt sit Lexicon!" – "Jeg vil prøve, om jeg kan læse!" – "Meget godt! Det gaaer meget godt!" – "Man maatte ogsaa kunne skrive!" – "Jeg vil prøve det og reise denne Time et Monument i min Erindringsbog!" (Thiele 1837, 154)

Thieles replikker emmer af en nærmest barnlig forundring over, at der er rejsende, som læser og skriver, at det rent praktisk er muligt på toget, trods dets fart, lyde og rystelser. Den engelske håndbog for jernbanerejsende skriver også, at *"he who rail may read"*, men i den fremgår det også, at læsning på toget kan forårsage synsskader (Anonym 1862: 65-66). For historikeren Schivelbusch er bøger og læsning ikke kun en måde at skabe afstand til og håndtere andre rejsende, det relateres også til rum, som en måde at håndtere den hastigt forbigående verden uden for togvinduet (Schivelbusch 1977, 62-64).

Bøger er ikke den eneste genstand, som jernbanerejsende kan få tiden til at gå med eller bruge som afskærmning og beskyttelse overfor de andre rejsende. Ifølge den svenske etnolog Tom O'Dell er genstande og ting med til at omforme ellers upersonlige og overfyldte tog og rum til private sfærer, men også som en direkte måde at tilegne sig en plads på. Har man ikke pladsbillet, kan det ske ved en venten på perronen, hvor der dannes kø foran toget, og ved arme, albuer samt tasker, der måske tages i brug for at komme først ind i toget. På toget bliver de private sfærer i dag formet ved, at de rejsende kigger ud ad vinduet, taler i telefon, lukker øjnene, slår armlæn ned og placerer ting som kaffekopper, øldåser, bærbare computere, bøger og tasker på sæder og borde uden, at de nødvendigvis tages i brug. Det er altså en række

forskellige genstande eller materialiteter, der har varieret over tid, men har været med til høfligt at ignorere andre rejsende og derved skabe en hjemliggørelse i stedet uden sted – toget (O'Dell 2009, 90-91). I forfatteren Valdemar Vedels rejseberetning er der ikke skabt en privat sfære, og samværet med de andre rejsende er ikke frivilligt. Dette understreges i beskrivelsen af eksprestotoget, der holder ved en station, så de udmarvede passagerer kan få mad:

"Ekspressen er ekspederet; der er en Løben og Ringen og Raaben og Piben paa Perronen, Opvartere løbe geskæftig ned langs Vognrækkerne og skyde Bakker med anrettede Maaltider ind til Kupé-Fangerne, og imedens staar forrest ude det vældige Jernuhyre og pruster som en Jættehingst, der ikke er til at holde Styr paa af Utaalmodighed." (Vedel 1892, 201).

Det ufrivillige samvær med de andre rejsende understreges her med beskrivelsen af tiden i kupéen som et fangenskab, mens jernbanen er et uhyre, der utålmodigt vogter. Jernbanen er det nye og det fremmede, der hos Vedel er umenneskeligt, mens det i andre af rejsebeskrivelserne optræder i lignende metaforer som dyr, djævl og kometer. Det afhumaniserende ved jernbanerejsen beskriver også den franske filosof, teolog og historiker Michel de Certeau i sit værk om hverdagslivets praksisser. Som hos Vedel udlægges jernbanerejsen også her som en rejsende indespærring:

"En rejsende indespærring. Stillesiddende indeni toget, ser stillestående ting passere forbi. Hvad sker der? Intet bevæger sig indeni eller underfor toget. Den uforanderlige rejsende er indsat i dueslag, nummereret og reguleret i togvognens net, der udgør den perfekte virkeliggørelse af et rationelt Utopia. Kontrol og mad bevæger sig fra dueslag til dueslag: "Må jeg se kort eller billet?" "Sandwich? Øl? Kaffe?..." Kun toilettet udgør en flugt fra det lukkede system." (egen oversættelse efter de Certeau 1984, 111)

Toget udgør for de Certeau rammerne for en indespærring i bevægelse, der udgør et system, hvor alting har sin plads. De rejsende er fastgjorte og indtager hver sit dueslag eller lille celle, der nummereres, reguleres og kontrolleres. Der er en kløft mellem den rejsende og verden udenfor; mellem cel-



lerne bevæges mad og kontrol, og toilettet udgør den eneste flugtvej (ibid.). Den engelske håndbog bemærker også, at togrejsen kan forekomme som indespærring i et fængsel, men det modsiges imidlertid af den personlige frihed, at den rejsende både kan slappe af, indlede samtaler, læse, spille kort og skak, ryge, fundere og sove på toget (Anonym 1862, 62).

Det at håndtere medrejsende, købe billet og læse på toget, at orientere sig i landskabet uden at stikke hovedet ud af vinduet, er eksempler på nogle af de praksisser og systemer, der former jernbanerejsen, og som den jernbanerejsende skal lære og tilegne sig. I det næste skal vi se nærmere på lyde, sus og vibrationer som andre praksisser, der også går i kroppen på de rejsende.

LYDE, VIBRATIONER OG SUS I KROPPEN

"Aah! hvor jeg nu er træt, længes mod Stilhed og Hvile. Jeg læner mig tilbage og prøver at sove, men mit Hovedgærde ryster hvert Blund af Øjnene. Jeg forsøger at spise lidt, men føler mig utidig og uden Appetit. Toget forekommer mig at hamre og ryste vildere end nogensinde." (Vedel 1892, 205)

Vedels fremstilling af en hård færd på jernbanen, modsiges ikke alene dele af jernbanelitteraturens beskrivelse af togrejsen som en ensidig behagelig rejseform. Det er ikke kun de andre medrejsende, eller det nye system omgiver jernbanerejsen, der dræner Vedel for energi på toget. Også jernbanens hjul, stempler og skinner skaber fart, larm, vibrationer og sus, der via hovedgærdet går igennem kroppen på Vedel. Han er ikke en person, der upåvirket blot er indsat i togkupéen. I stedet vidner udsagnet om, at den togrejsendes krop og erfaringer er sat i forbindelse med toget. Når jeg kører med toget, kan jeg ikke skelne om det er toget, der vibrerer, bordet der bævrer, blyanten, der skælver på notesblokken eller min hånd, der ryster. I stedet er det forskellige elementer, der kombineres og smelter sammen. For geografen David Bissel er det netop vibrationer, rystelser og skælven, snarere end samtaler eller storslåede landskaber, der kendetegner og gennemsyrrer den kropslige erfaring af at

sidde i et tog i bevægelse. At tænke i vibrationer er en måde at forstå, hvordan krop, omgivelser, genstande og bevægelse arrangeres (Bissel 2010, 479). Vibrationer er for Bissel ikke fysiske svingninger og noget, der blot skabes af et tog sat i bevægelse, som den rejsende herefter blot erfarer. I stedet skal vi tænke vibrationer som begivenheder, der forbinder og skærer igennem genstande, herved bringes eksempelvis genstande som krop, sæde og skinner i forbindelse på en ny måde, der forandrer, forøger og reducerer vibrationer (Bissel 2010, 480-482).

Jernbanerejsen går i kroppen som vibrationer og følelser af ubehag og indespærring, men den kan også som en stimulans virke opkvikkende. Ifølge håndbogen til jernbanerejsende begynder det opkvikkende allerede på stationen, i venteværelset og på perronen, hvor den rejsende mærker rejsens sus, og selve jernbanerejsen beskrives som en renselse:

"being whirled through space at the rate of thirty of forty miles an hour is most pleasurable in its effects. To the overwrought brain, or the over-strained mental faculties, to the toiler who has sunk into a state of exhaustion, this rapid locomotion acts as a most agreeable fillip." (Anonym 1862, 19)

Hvordan ens krop reagerer på jernbanefærden er ikke givet på forhånd. Thorvald Petersen fokuserer i sin rejsedagbog fra 1837 hverken på indespærring eller stimulanser. I stedet omtales afstanden, tiden og vejtrækningen i toget, der:

"fører fra Leipzig noget over 1 1/3 Miil fra Staden. Den Vei tilbagelagde vi i 15 Minuter og toge efter et Qvarteers Ophold strax tilbage igjen. Den, der ikke har reist med Dampvogn tror i Almindelighed, at man skyder en saa stærk Fart, at det neppe er muelig at trække Veijret; dette er dog langt fra Tilfældet, thi vel kjører man hurtigt, men Bevægelsen er ret jevn og behagelig, uden at Aandedrettet i mindste Maade generes." (Petersen 1837, 41-42)

Petersen er ude på en togtur, der viser sig at være en behagelig oplevelse uden vejtrækningsproblemer. Det er en fornøjelsens togtur, hvor han kører med toget for at prøve den nye teknik og ikke for at blive transporteret fra A til B. For Petersen er det i toget, han finder ud af, at han alligevel ikke

*Forsøg på at sove på den østrigske Kaiserin-
Elisabeth-Westbahn (Glaser/Neudecker s. 29).*

som frygtet før afgangen taber vejret på grund af den høje fart. I det han skriver om dem, der ikke har kørt med tog, markerer han sig samtidig som en der kan og har erfaret jernbanerejsen. Frygten for at tabe vejret kan som hos Schivelbusch tolkes som psykologisk angst for kollision eller indespærring (Schivelbusch 1977, 75-76, 117-118), men jeg finder det mere relevant at forstå beskrivelsen som et indblik i en tillæring. Det betyder, at det at køre med tog anskues på linje med eksempelvis svømning eller cykling, altså noget der gradvis læres og optages i kroppen. Efter at toget har sat i gang, indfanger Thiele indtryk og replikker, der farer igennem kupeen, og som næsten minder om en tur med rutchebanen i Tivoli:

"Det gaaer raskt!" - "Vel raskt!" - "Nu! det er lidt for galt!" - "Det er grueligt!" - "Ingen Fugl kan flyve hurtigere!" - "Det gyser næsten i mig!" - "Luk Øinene! ellers holder Man det ikke ud!" - "Naar Man kun ikke seer, gaaer det bedre!" - "Saa føler Man næsten ikke Farten!" - "Prøv engang at holde Haanden lidt udenfor Vinduet!" - "Hvilken Modstand af Luften!" - "Jeg vil dog see ud!" (Thiele 1837, 154)

Det fremgår ikke, hvem der siger hvad hos Thiele, men det er interessant at fornemme den gradvise kropslige tilegnelse af togrejsen; hvordan farten håndteres og erfares med både hænder og øjne, og hvordan jernbanerejsen fremkalder en fascination af det mulige, men som også gyser og suser i kroppen. Også Robert Watt beskriver, hvordan jernbanerejsen går i kroppen, men hos Watt er det ikke kun forbeholdt selve jernbanerejsen, det forbliver i kroppen efter ankomsten:

"Strax efter Ankomsten til en fremmed By, naar man nogenlunde er bleven installeret i sit Hotel og troer at kunne finde lidt Ro ovenpaa et Dampskibs Sittren og Rysten, eller med et Lokomotivs Brusen endnu i Hovedet, begynde først ret Visiterne." (Watt 1866, 43)

Lyde er også en variant over vibrationer og en anden kropsliggjort erfaring af jernbanerejsen. Toget har sine egne lyde – der er hjulenes tærsken og dampfløjten. Det er nye lyde, der skærer igennem landskabet, igennem byer og kroppe, og som indikerer tidens og togets planmæssige gang.

"Naar man sidder en hel Dag og en hel Nat i Træk i en Jern-



banevagon og hører paa den uafbrudte Takt af Maskinen og Hjulenes Rullen henad Skinnerne, saa véd man noget om alt det, denne "uendelige Melodi" har at fortælle, saa vel "Bum-meltoget"s gemytlige Svada, der gaar paa Melodien "så lunta vi så småningom", som Eksprestogets febrilske Rysten: to korte og en lang Tone, der forpustet fremstøder sit: „det gaar frem, det gaar frem" " (Vedel 1892, 198)

For Vedel er togets rytmer musikalske, og der er forskel på ekspres- og bumletog. De ikke bare lyder forskellige, de kører også med forskellige hastigheder. Den jernbanerejsendes håndbog beskriver ligeledes togets lyde som musikalske:

Jernbanerejsen beskrives ofte i over- og underjordiske vendinger, her i en tegning fra 1884 er det med ild, damp, vinger og guden Merkur, der indfanger jernbanens bevægelse (Glaser/Neudecker s. 130).

"Trivial as it may appear, we yet think it is worth recording, that the noise made by the train in its journey will accommodate itself to any tune, whether lively or sad, so that if a passenger choose to hum any of his favourite airs, he will find an accompaniment ready made." (Anonym 1862, 67-68)

Håndbogen foreslår en række aktiviteter, der kan få rejsetiden til at forløbe let. På toget kan man reflektere, bygge luftkasteller, og togets lyde er som et transportabelt karaokeanlæg, der kan akkompagnere hvilken som helst sang. Anderledes er lydene hos Søren Jæpsen, her er togets lyde ikke musikalske, men i stedet forstås lydene i forhold til gårdens dyr. Togets indledende fløjte hviner og skriger værre end orner, og når toget først er kommet i fart, lyder det som gæs *"og endelig sa'e den hyp – hyp – hyp, og begyndte at puste og stone og hvæse li'som en Gase, men saa det Lav møjet højere."* (Anonym 1859, 3). Lydene er ikke musikalske, men dyriske. Også den rejsende Adler bemærker togets pusten og hylen, der ikke beskrives som forvrængede lyde fra gården, men direkte djævelske:

"Jeg finder at Locomotivets stønnende Pusten og hvinende Hylen er som jeg kan tænke mig en stærk Djævels Arrighed, der mod sin Villie maa gjøre Tjeneste. Disse gennemtrængende Hyl vidne paa eengang om Styrke og Afmagt. Det er en bundet Magt, der skaffer sig Luft. Det er en fortvivlet Magts Anstrængelse, hvorover man paa engang leer og ængstes." (Adler 1849, 2-3)

Som tidligere omtalt beskrives jernbanen ofte med sproglige billeder, der trækker på det fremmede, på det over-, under- og ikke-jordiske, som kometer, dyr og uhyrer, og her hos Adler det djævelske. Togets lyde berører ikke kun de rejsende ombord på toget, også udenfor toget kan toget og dets lyde virke som viserne på et ur:

"Dampvognen gaar 2 Gange frem og tilbage i Døgnet, efter bestemte Klokkelæt, hele Aaret igjennem, og standser visse Steder, underveis. – for at modtage, og læsse af. – Foruden disse Turer gjør den naar det behæves Extraturer, i Mellemtidene, og den gaaer da hele Turen uden at Standse. (...) Undertiden naar den gaar, skriger den, og gjør Allarm. – Undertiden saa høit at man høre det ind til Kjøbenhavn. – " (Jensen 1962, 103-104)

Hans Peter Jensens beskriver i sin soldaterdagbog fra 1849 jernbanen ud fra dens fysiske egenskaber som størrelse, trækraft og fart, men den beskrives også i forhold til dens rytmer som visuel fremtræden og lyde i landskabet. Når toget kører forbi, og lydene udsendes, sker det på bestemte tidspunkter og i rytmer, der markerer tidens gang uden for toget.

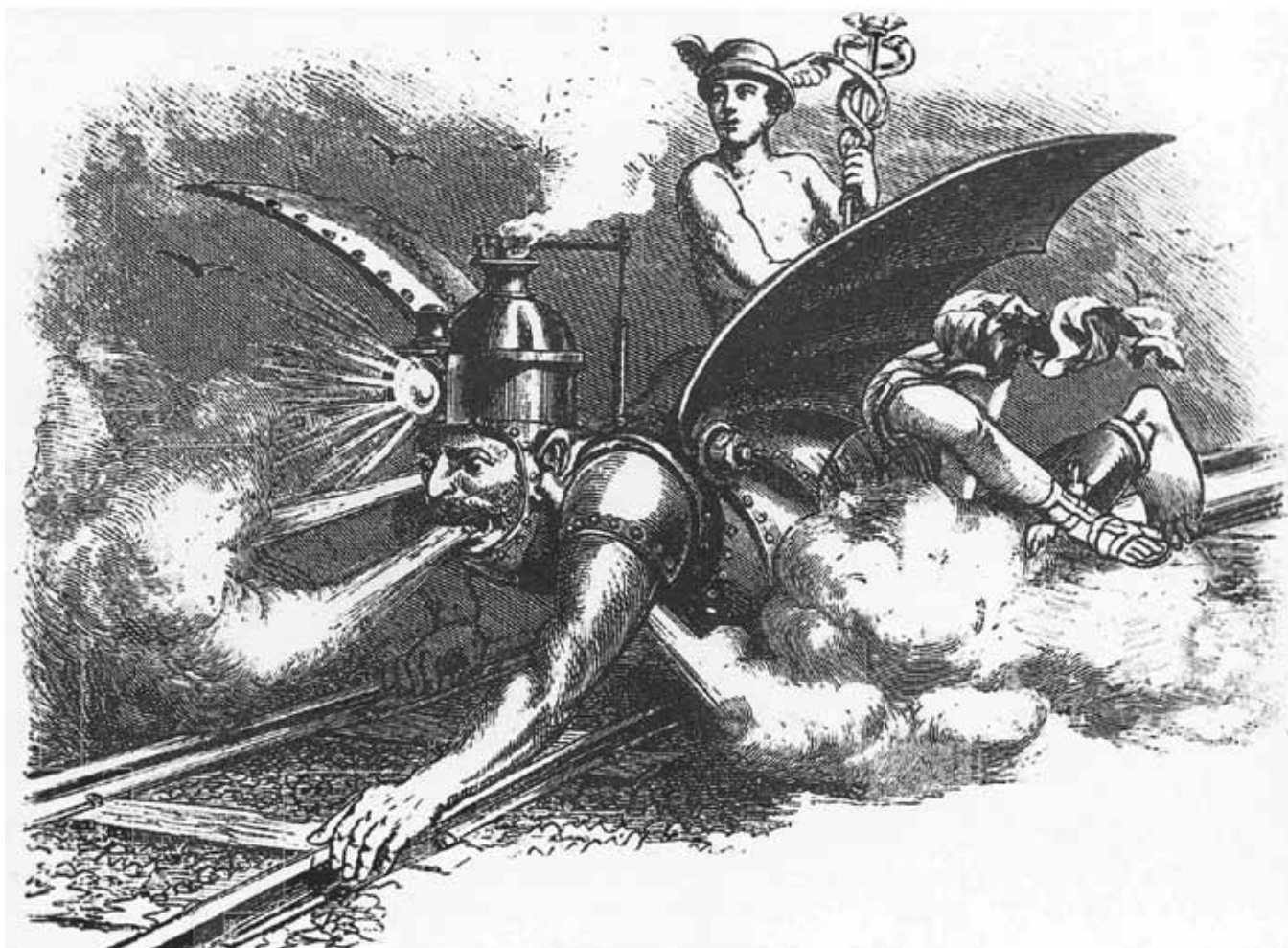
NYE BLIKKE PÅ (DET FORANDREDE) LANDSKAB

Med sin fremfærd og sine lyde fremtræder toget i landskabet nærmest som viserne på et ur, men jernbanen sætter også andre aftryk såsom master, skinner, bygninger, tunneller, broer og viadukter. Herved omformes landskabet, samtidig med at nye steder skabes. Også Adler beskriver forandringer udenfor toget:

"Man gjennemløber paa Jernbanerne Jorden som over et Landkort. Menneskene have saa at sige gjort Vold paa Jorden, omskaaret Jorden. Det Høie er sløifet, det Lave opfyldt, og paa det jævne Terrain løber den frygtelige Ildkugle, som en Comet, der drager Alt som en Hale bag efter sig." (Adler 1849, 5).

Adler beskriver en omformning af landskabet. Mennesket har gjort vold mod Jorden, de har omskåret Jorden. Omskæring referer på en side til et overgangsritual, såvel som det at skære langs eller rundt om noget, men beskriver også skrædderens omformning af klæder, hvor der skæres og sys. Som en skrædder, der syr klæder til, giver jernbanen landskabet et nyt snit. Adlers beskrivelse sitrer af forandring, der understreges med ord som vold, omskåret, sløjfet, opfyldt, ildkugle og komet. Der sker noget med Jorden, men med jernbanerejsen – der hos Adler beskrives som det at løbe hen over et landkort – sker der også noget med blikket, der beskuer landskabet og erfarer jernbanerejsen.

I det næste vil jeg undersøge dette blik som en praksis, der både formes af jernbanerejsen, men som også er med til at forme jernbanerejsen som noget 'nyt'. Nye rejseformer generelt og jernbanerejsen specifikt fordrer ifølge Löfgren en 'sansernes omskoling' (Löfgren 1992, 184), hvor også forskellige rejseformer kombineres og revurderes i forhold til



hinanden (ibid., 69). Det er et andet blik på landskabet, der ikke er det samme som hos den vandrende eller den, der rejser med diligence. Blikket hos den jernbanerejsende er ikke 'guddommeligt' og løsrevet fra omgivelser og tid, i stedet er det en kropslig praksis, der formes i forhold til omgivelser. Bevæger man sig til fods eller med hest, bevæger man sig ikke kun med en anden fart, men også på en anden måde (eks. Ingold 2007). Ens krop og sanser er aktive på en anden måde end på jernbanen, dette kan demonstreres ved at se på Barfods beskrivelse af landskabet fra en tur med diligence:

"Pisken knaldede, Kusken jodlede, han sporede dyrene med Sang og Tiltale; saa fløj han ned, mens Hestene vare i Trav, stod paa Vogntinet og talte med de Rejsende, plukkede Jordbær og Alperoser langs vejen, sang og entrede op igjen paa den høje Buk. (...) Landskabet blev større og større. Alpernes Uendelighed, deres vexlende Skønhed og Storhed løftede det ene Billede efter det andet frem for os. (...) Spidsen af de store Graner rage op langs Rækværket, Jordbær og Blaabær mylre i Grønsværet." (Barfod 1861, 185-186)

Omgivelserne er nære hos Barfod. Landskabets flora og fauna beskrives nærgående og fremstår som en række kontinuerlige indtryk og detaljer. Hestene foran vognen er med

i beskrivelsen, og kusken plukker alperoser og jordbær. Anderledes er det med blikket fra jernbanen. Schivelbusch anvender termen panoramisk til at beskrive en ny blik-teknik. De nære detaljer i forgrunden, som vi så hos Barfod, er ikke længere tydelige, de er med jernbanens fart blevet utydelige og flygtige. I stedet stilles der, ifølge Schivelbusch, skarpt på horisonten og det store panorama. Det er ikke blot en ny måde at se på, det er også en måde at håndtere de nye og flygtige indtryk, som erstatter diligencens og vandreturens blik på det nære (Schivelbusch 1977, 55). Ifølge Schivelbusch er det et flygtigt panoramisk blik, der udvisker og bortretoucherer forskelle, og det udgør den eneste mulige erfaring under rejsen, da forgrunden er utydelig (ibid., 62). At panoramaet og derved synet udgør den eneste erfaring af jernbanerejsen, er dog ikke fyldestgørende, når andre kropslige praksisser som vibrationer, lyde, samværet med andre mennesker, svimmelhed og læsning medtænkes. I de rejsebeskrivelser, jeg har arbejdet med, er der også eksempler på den panoramiske blik-teknik som i Frederik Frederiksens rejse-dagbog fra 1871:

"Det begyndte nu at blive mere bakket, navnlig kom vi over den dybe Göltzelthal, over en lang Bro med fine Buerækker

Landskabet er forandret, broer og viadukter er skudt op. Her ved Carlsbergbryggeriet i København. Akvarel ca. 1847 af H.G.F. Holm (Danmarks Jernbanemuseum).

over hinanden. Ved byen Hof måtte vi skifte Vogn, her er Grændsen mellem Sachsen og Bayern. Man kan herfra se Fichtelgebirge, dog kun i klart Vejr, det var meget tåget da vi körte her, så at vi ikke så ret höje Fjelde, de vare alle tæt skovklædte, og da Sneen lå i Granernes Grene, var det meget smukt. I byen Barnberg spiste vi. Kom til Nyrnberg, hvor vi kun holdt 5 min., så at vi kun så nogle enkelte Huse og Kirketårne." (Frederiksen 1871, 5-6)

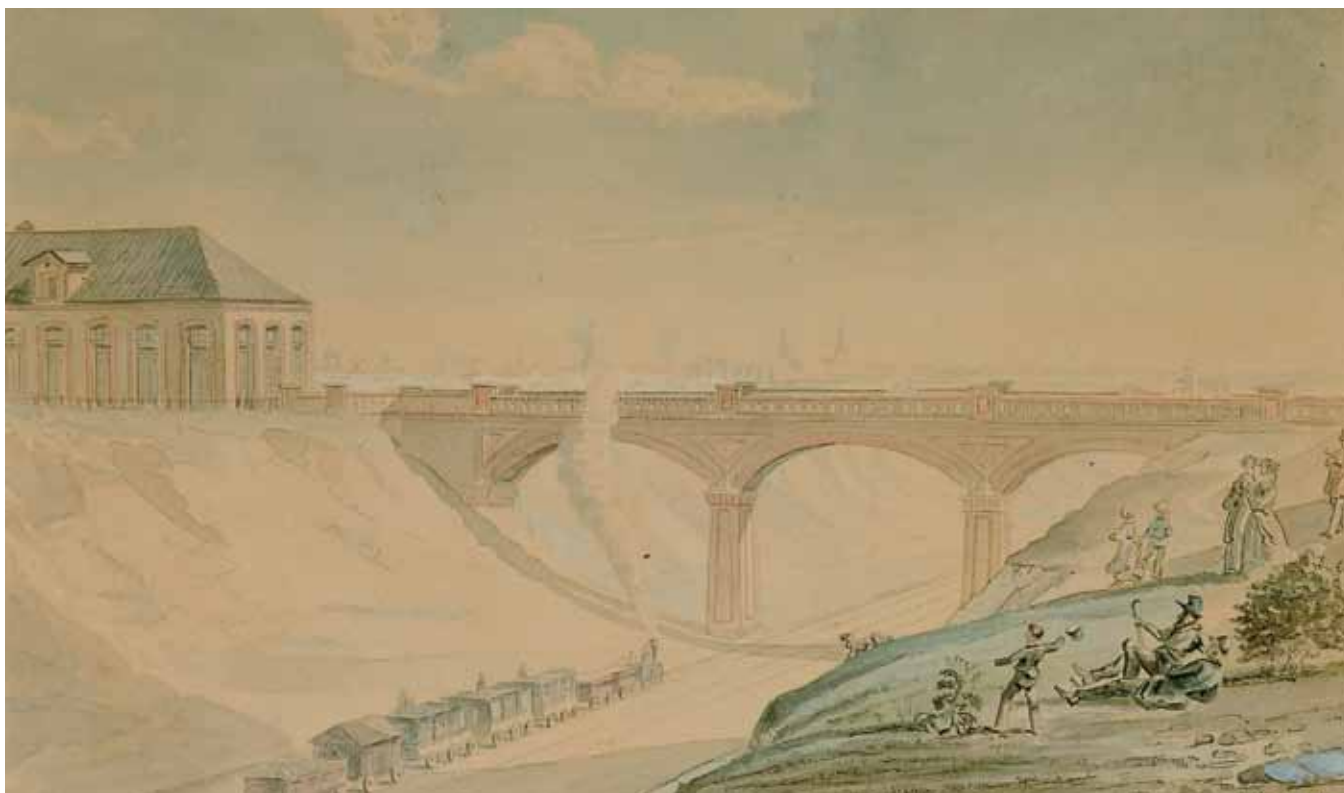
Hos Frederiksen er der fokus på panoramaet, der udgøres af broer, sneklædte grantræer, huse og kirketårne i det fjerne. Ligeledes fremstår landskabet hos Watt som en billedbog, der bladres igennem: "Alt gaar i en Fart. Man farer forbi Bjerger, Slotte, Smaabyer og det berømte Arcole, som bladede man igjennem en Billedbog, og Reiseselskabet forandrer sig paa samme Maade." (Watt 1866, 222). I de rejsebeskrivelser, jeg har arbejdet med, er der imidlertid også andet end panoramiske udsigter. I rejseberetningerne møder vi ikke udelukkende panoramiske landskabsbeskrivelser, i stedet er der også fokus på den flygtige forgrund, der ifølge Schivelbusch burde være bortretoucheret, men ikke er det fuldstændigt. Udover at det vidner om, at der er flere sameksisterende blikteknikker, fortæller det særligt om to aspekter. At der ikke udelukkende er rendyrkede panoramaer at finde, fortæller på én side om, at beretningerne er blevet til i en formativ tid, hvor der både trækkes på elementer fra diligencerejsen, som Barfods beskrivelser af de nære detaljer i forgrunden viser. På den anden side belyser det også, at de landskaber, der beskues fra jernbanen, er fascinerende og fremstår forvrængende og ikke fuldkommen genkendelige. I Thieles replikker får vi indblik i, at det panoramiske overblik på landskabet gradvist tillæres, og at det fjerne er tydeligt, mens det nære er utydeligt og under forandring:

"de fiernere Gienstande kan Man dog see ganske tydeligt! – "Men, see ned paa Veien!" – "Hu! Det er rædsomt!" – Veien seer ud som et Rokkehjul i Fart! – "Og see Grøftekanten!" – "den ene Plante sluger den anden!" – "Det gaaer i Et!" "Ha! der fløi et Huus forbi!" – "Hver lille Steen paa Veien viser sig som en Stribe!" [Thiele 1837, 154-155]

Forgrundens detaljer og farvenuancer, som vi så beskrevet fra Barfods diligence, beskrives ikke. I stedet er de nære detaljer utydelige og uadskillelige, planter sluger hinanden og huse flyver forbi, mens tingene i det fjerne anderledes og tydeligt kan erfares. Ligeså vidner replikkerne om, at det flygtige landskab ikke forbliver flygtigt, men at det kan håndteres og tillæres. Vender vi tilbage til Barfod, der nu beskriver landskabet fra jernbanen, er det ikke blot et nyt landskab, der er også nye elementer i det:

"Hamborg og Harburg laa bagved mig, eller rettere foran mig, thi jeg sad baglæns i Banevognen. Det suste, det bruste. Ledstolper og Signalstænger fore os forbi som gulhvide Skygger (...) Togets snøftende, sitrende, larmende Slange snoede sig hurtig langs Jernskinnerne henover Lyneborgheden – – Heden? Ja, hvor er den? Jeg ser den jo ikke? Hvor er Drengen, som gaar i Lyng til Knæet, vogter sine Faar og skær Skalmeyen ved Tørvemosens Elletrunter? De smalle Vognspor i det hvide, forbrændte Sand, hvor Hugormen fryder frem mellem Gyvel og Pars? Hvor ligge Øerne, de lave uendelige, lysegrønne Øer af Egekrat i det sorte Lynghav? (...) – Hvor er det? Jeg ved det ikke, vi fare jo dog hen over Lyneborghede?" (Barfod 1861, 1-2)

Der er sket noget med landskabet, og med Barfods rumlige orientering, detaljerne i landskabsbeskrivelsen fra diligen- cen er nu væk. Lyneborg Hede, som han kører igennem, og som han regnede med at se, er der ikke, og dog er det Lyneborg Hede. Derudover er der forvirring. Hamborg, der egentlig ligger bag ham, er foran ham. David Bissel bemærker, at der er forskel på at sidde og køre forlæns og baglæns i toget. Ikke kun ved at nogle får svimmelhed af at køre baglæns, men også ved den måde landskabet fremstår på. Forlæns angribes man nærmest af landskabet, mens det baglæns i stedet flyder væk fra én (Bissel 2009, 45- 46). Hos Barfod er hedens flora og fauna ugenkendelig, noget er gået tabt, men til gengæld har noget nyt meldt sig uden for vinduet, det er telegrafpæle og -tråde. Telegrafens pæle og tråde bliver til 'noget' mellem toget og landskabet, mellem den rejsende og verden (Schivelbusch 1977, 32-34). Men der er mere end beskueren og landskabet, og pæle og tråde, både tog, kupé, dets



passagerer og vinduer. Alle medierer landskabet og rummet. Sæder, paneler, gardiner, bagage og passagerer kan alle blokere og forhandle synet. Den rejsende er ikke en alvidende tilskuers afkoblet fra verden, der erfarer landskabet alene eller på én måde. I stedet er der tale om visuelle praksisser (Bissel 2009, 56). Tingene er ikke kun det, der ses, men er aktivt med til at skabe det, der ses.

AFSLUTNING

Jeg har i denne artikel undersøgt jernbanerejsen som andet end transporten fra A til B, hvor den rejsende blot stiger ombord på toget, for at lade sig transportere. I stedet har jeg søgt at bringe jernbanerejsen som fænomen i tale, ved at belyse en række små, hverdagslige og næsten usynlige forgreninger. Der er eksempelvis det at købe billet, overholde tiden, finde og indfinde sig på sin plads, håndtere andre rejsende, lyde, vibrationer og det flygtige landskab. Disse elementer udgør praksisser, som den rejsende tillærer sig, for at kunne køre med tog. Hermed formes jernbanerejsen. Det at køre med tog er ikke givet på forhånd, det er ikke noget, alle kan eller altid har kunnet, jernbanerejsen er med andre ord ikke faldet ned fra himlen. I stedet er den formet over tid, og i en særlig formativ tid. Det er ud fra rejseberetninger og håndbøger fra midten og slutningen af 1800-tallet, at jeg har undersøgt denne formning og tillæring af jernbanerejsen kulturhistorisk. I rejseskildringerne er det mennesker, der skriver og beretter, men jernbanerejsen formes også på andre måder.

Jernbanerejsen er ikke løsrevet fra det omkringliggende samfund, den både formes af og omformer det, ved at den sætter sine aftryk og forandrer fysiske og kulturelle landskaber. At kunne køre med tog er ikke blot et spørgsmål om mental indlæring eller tilegnelse af nye kulturelle normer, jernbanerejsen formes også gennem og går i de rejsendes kroppe. Det sker ikke kun ved at landskaber og mennesker beskues, men også gennem lugte, lyde og vibrationer. Den jernbanerejsende er ikke upåvirket af og løsrevet fra toget, i stedet er det gennem kroppen at den jernbanerejsende væves sammen med og påvirkes af omgivelser, landskaber og ting.

UTRYKTE KILDER

Frederiksen, Frederik. 1871. *1861-1873, Breve og Rejsedagbog*. Rigsarkivet. Pakkenummer: RA-136.
 Petersen, Thorvald. 1837. *Rejsedagbog fra Tyskland og Østrig-Ungarn 1837*. Rigsarkivet. Pakkenummer: 03820.

TRYKTE KILDER

Adler, Adolf Peter. 1849. *Optegnelser fra en Reise*. København: A.C. Reitzel.
 Anonym. 1859. *Bonden Søren Jæpsens Hændelser paa Jernbanen*. København: Herdahls Bogtrykkeri.
 Anonym. 1862. *The Railway Traveller's Handy Book*. Bath: Adams & Dart.
 Barfod, Hans Peter. 1861. *Efter en Rejse*. København: K. Schönberg.
 Bramsen, Luis. 1917. *En københavnsk Købmands Ungdomshistorie: Optegnelser af Luis Bramsen 1819-44*. Bind XXVI i serien *Memoirer og Breve*, red. Julius Clausen & P.Fr. Rist. København: Gyldendal.
 Jensen, Hans Peter. 1962. «En jysk bondekarls beskrivelse af København 1849-50». I: *Historiske meddelelser om København*. Ved Eduard Nissen. S. 100-153.
 Olsen, Hans Peter. 1975. *To typograferes Pariserfærd 1881*. Ved Bernhardt Jensen. Århus: Bogtrykskolen.
 Thiele, Just Mathias. 1837. *Breve fra England og Skotland: 1836*. København: Paa Forfatterens Forlag.

Vedel, Valdemar. 1892. *Fra Italien: Indtryk og Stemninger fra en Rejse*. København: Philipsen.

Watt, Robert. 1866. *Igennem Europa: Reisenotiser*. København: Kristian Visings Forlag.

LITTERATUR

Balle-Petersen, Poul. 1976. «De nye byer». *Arv og Eje*. S. 69–92.

Bissell, David. 2009. «Visualising everyday geographies: practices of vision through travel-time». *Transactions of the Institute of British Geographers* 34 (1). S. 42–60.

— 2010. «Vibrating materialities: mobility–body–technology relations». *Area* 42 (4). S. 479–486.

Carter, Ian. 2001. *Railways and Culture in Britain: The Epitome of Modernity*. Manchester: Manchester University Press.

de Certeau, Michel. 1984. *The Practice of Everyday Life*. Berkeley: University of California Press.

Dinhobl, Günter, red. 2004. *Eisenbahn/Kultur = Railway/Culture*. Innsbruck: Studien Verlag.

Eriksen, Trond Berg. 1999. *Tidens historie*. København: Tiderne Skifter.

Freeman, Michael J. 1999. *Railways and the Victorian Imagination*. New Haven, Conn.: Yale University Press.

Glaser, Hermann & Norbert Neudecker. 1984. *Die Deutsche Eisenbahn: Bilder aus ihrer Geschichte*. München: Verlag C.H. Beck.

Harbsmeier, Michael. 1993. «Rejsebeskrivelsers grænseløse nytteværdi». *Magasin fra det Kongelige Bibliotek*. 8 (3). S. 7–16.

Hobsbawm, Eric J. 1999. *Industry and Empire*. London: Penguin Books.

Højrup, Thomas. 2003. «Fra erindring til erfaring i Danmarks kulturarv og kulturmiljø». I: *Kulturmiljø mellem forskning og politisk praksis*, red. Nicolai Carlberg & Søren Møller Christensen. København: Museum Tusulanums Forlag. S. 131–172.

Ingold, Tim. 2007. *Lines: A Brief History*. London: Routledge.

Kaschuba, Wolfgang. 2004. *Die Überwindung der Distanz: Zeit und Raum in der europäischen Moderne*. Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch-Verlag.

Landes, David S. 1983. *Revolution in Time: Clocks and the making of the modern World*. Cambridge, Mass.: Belknap Press of Harvard University Press.

Löfgren, Orvar. 1992. «Landskabet». I: *Den nordiske verden*, red. Kirsten Hastrup, Brit Berggreen & Orvar Löfgren. København: Gyldendal. S. 107–190.

— 2000. «Technologies of togetherness: flows, mobility, and the nation-State». I: *The Ends of Globalization: Bringing Society back in*, red. Don Kalb. Lanham: Rowman & Littlefield Publishers. S. 317–330.

— 2008. «Motion and emotion: learning to be a railway traveller». *Mobilities* 3. S. 331–351.

Meier, Charles S. 2005. «Does Europe need a frontier?» I: *Europe unbound: Enlarging and reshaping the Boundaries of the European Union*, red. Jan Zielonka. London: Routledge. S. 17–37.

Nielsen, Henry & Dorte Fogh. 2011. *Frygt og fascination – danske og udenlandske jernbanemalerier fra 1840 til i dag*. Aarhus: Aarhus Universitetsforlag.

O'Dell, Tom. 2009. «My soul for a seat – commuting and the routines of mobility». I: *Time, Consumption and Everyday Life: Practice, Materiality and Culture*, red. Elizabeth Shove, Frank Trentmann & Richard Wilk. Oxford: Berg. S. 85–97.

Richards, Jeffrey & John M. MacKenzie. 1986. *The Railway Station: A Social History*. Oxford: Oxford University Press.

Roth, Ralf & Günter Dinhobl, red. 2008. *Across the Borders: Financing the World's Railways in the Nineteenth and Twentieth Centuries*. Aldershot: Ashgate.

Roth, Ralf & Karl Schlögel, red. 2009. *Neue Wege in ein neues Europa: Geschichte und Verkehr im 20. Jahrhundert*. Frankfurt am Main: Campus.

Roth, Ralf & Marie-Noëlle Polino, red. 2003. *The City and the Railway in Europe*. Aldershot: Ashgate.

Schivelbusch, Wolfgang. 1977. *Geschichte der Eisenbahnreise: zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. München: Hanser.

Schram, Albert. 1997. *Railways and the Formation of the Italian State in the Nineteenth Century*. Cambridge: Cambridge University Press.

Stein, Jeremy. 2001. «Reflections on time, time-space compression and technology in the nineteenth century». I: *TimeSpace: Geographies of Temporality*, red. Jon May & N. J. Thrift. London: Routledge. S. 106–119.

Zerubavel, Eviatar. 1982. «The standardization of time: a sociohistorical perspective». *American Journal of Sociology* 88 (1). S. 1–23.

Øhrstrøm, Peter. 1999. «Den virkelige lokale tid». *Den Jyske historiker*. Julenummer 1999. S. 41–50.

NOTER

1. Denne artikel er skrevet på baggrund af mit speciale *Spor af tid og rum – En etnologisk undersøgelse af jernbanerejsens rekonstrueringer af tid og rum*, afleveret den 27. september 2012 på Europæisk Etnologi, Københavns Universitet.
2. For et andet yderst interessant studie af tog, tid og rum se den engelske geograf Laura Watts artikel "The art and craft of train travel", *Social & Cultural Geography* 9. S. 711–726. 2008.
3. For en kritik og problematisering af de 'privilegerendes' rejsekildringer se eks. Stein 2001.
4. Beretningen er uden forfatter og angivet udgivelsesår og er hverken at finde i *Anonymer og Pseudonymer I den Danske, Norske og Islandske Litteratur* (Red. E. Collin) 1869, eller *Anonym- og Pseudonym-Lexikon For Danmark og Island til 1920 og Norge til 1814* (Red. H. Ehrencron-Müller) 1940. Den kan dateres til tiden efter at jernbanen mellem Korsør og København blev åbnet i 1856, da det fortælles at Jæpsen bor i nærheden af Korsør og rejser derfra. I det Kongelige Biblioteks søgesystem Rex angives det i en note, at fortællingen udkom i 1859, som en del af en serie, der udkom hver 14. dag, som indeholdt underholdende nyheder og fortællinger til adspredelse på jernbanerejsen, der kunne være en art stamfader til DSB's *Ud og Se* (<http://rex.kb.dk/>).
5. De lokale tider bestemmes efter solen det givne sted, enten dagligt eller efter middelsoltid, der beregnes kvartalsmæssigt. Først i 1847 indførte jernbaneselskaber i England en fælles standardiseret jernbanetid. Før 1847 var der ingen fælles tidsstandarder, nogle steder begyndte dagen ved solopgang, andre ved solnedgang, middag eller midnat, så konversionstabeller i kufferten kunne være hjælpsomme for den rejsende (Landes 1983, 94). For mere om jernbanens omformning og standardisering af tid, se eks. Øhrstrøm 1999, Eriksen 1999, Schivelbusch 1977, Zerubavel 1982.
6. Richard og MacKenzie bemærker, at jernbanen i 1800-tallet fostrede læsevane. Det at læse udbredtes med jernbanen til flere mennesker, ligesom at bøger udbredtes i form af boghandlere og avisstande, der skyder op som en ny industri også på banegårde, hvor de rejsende kan købe aviser og bøger, leje eller tilbagelevere en læst bog (Richard & MacKenzie 1986, 298).

SUMMARY

Within the academic literature on railways, the railway is often described as a transformer, a symbol or synonym of modernity as well as an accelerator of economical, structural, cultural and technological changes. But little of this literature discusses the actual railroad journey. This article tries to change that by exploring a part of the cultural history of the railway journey. In this article the railway journey is not only understood as an actual movement from one place to another, but rather as a mundane practice of everyday life.

The article sheds light upon how the railroad journey has been shaped, and how the railroad journey has re-shaped the ambient society and environment. This is illustrated and analyzed through travel accounts and publications from the 19th century teaching and offering advice on proper railway manners. With few exceptions the sources were mainly written in Danish, but the railway journeys took place all over Europe. I suggest that this period constitutes a formative time, where the railway journey was being shaped, but also experienced as 'new' by – at least some of – the train travelers. Thus the rail-road journey is not understood as a brand new phenomenon nor has it fallen down from heaven. Instead it is a humdrum practice that is being shaped and formed by interactions with and arrangements of culture, history, humans, things and surroundings. At the same time the railroad journey is also re-shaping the very same surroundings.

The first part of the article gives a brief introduction to different branches of the academic writings on railways. With few exceptions such as Löfgren and the inspirational work of Schivelbusch, very little focus has been put on railway travel. After presenting the historical source material, I set out to analyze the shaping and re-shapings of the railway journey. I do not claim to grasp every single aspect of this, instead I single out travelers and shaping aspects of the railway journey that appeared in the travel accounts. Here the railway journey was a new practice, which the travelers learned and incorporated through their bodies.

In the second part of the article I show that basic elements of the railroad journey such as buying the (right) tickets and catching the train on time, are not as simple and straightforward as they can appear. Train travel also includes a new way of interacting with other people; the stations and car-

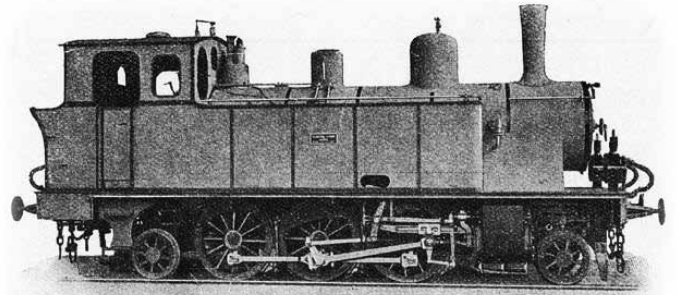
riages are crowded with passengers, staff and stuff, who are regulated, mingled and separated. In the travel accounts this interaction with other passengers – their smells, sounds, words and gazes – is handled and described in different ways, sometimes in terms of community and other times with the anonymity of reading.

Railway travel also involves corporal interactions with the material setting such as the train, seat and rails, which shakes and shudders the traveler. This is illustrated with vibrations and sounds that represent bodily experiences of railway travel. Thus the traveler is affected by and connected with the setting as a railway-traveler. By including vibrations and sounds as a part of the shaping of the railway journey, I include other tactile practices than simply vision. In the travel accounts the railway journey was not exclusively depicted as pleasant one. This was also highlighted through the descriptions of vibrations and sounds as well as the uses of imagery such as dragons, animals, devils and comets to portray railway travel. In the last part of the article I focus on the landscape, where the railway re-shapes the landscape; exemplified by bridges, tunnels, stations, rails, buildings, masts and viaducts. From the carriages the re-shapings were perceived by travelers and described in the travel accounts. Not only was the landscape transformed, but also the gaze on the landscape is changed. I show how the perception of the landscape in some travel accounts was shaped by a panoramic view and in others the clear details and nuances in the foreground from the stagecoach where blurred and distorted.

Throughout the article I explore the cultural history of the shaping of the railroad journey. This is done by looking into, analyzing and translating travel accounts of travelers, who lived, felt, described and translated their worlds and travels into words. The railroad journey is described as a humdrum practice. This means highlighting the small and almost invisible or indifferent branches of the railroad journey, such as buying tickets, catching the right train on time, handling and interacting not only with other passengers, but also with the material setting, vibrations, sounds and the surrounding landscape. Hence the railroad journey was woven into, but also wove the surrounding environment.

Fabriksbillede af et af lokomotiverne KSB nr. 7 - 10. Lokomotivtypen var en typisk repræsentant for de mange større tanklokomotiver leveret til danske privatbaner fra firmaet Henschel i Tyskland i begyndelsen af 1900-tallet.

I den medfølgende billedtekst angaves lokomotivets trækkeevne til at være 4750 kg. Det var dog optimistisk sat, da det "kun" var 3355 kg (Danmarks Jernbanemuseum fot.).



MINDRE LOKOMOTIVER

overtaget fra København-Slangerup Banen og Sydfyenske Jernbaner

Af Steffen Dresler

INDLEDNING

I 1948/49 overtog DSB København-Slangerup Banen (KSB) og Sydfyenske Jernbaner (SFJ) med alt deres materiel. Blandt de overtagne lokomotiver fra KSB (Slangerupbanen), var en type på i alt to toglokomotiver, hvor det påregnedes, at de begge senere skulle anvendes som rangerlokomotiver. Af de overtagne lokomotiver fra SFJ, var der tre typer på i alt syv lokomotiver, der ved SFJ alle var blevet anvendt som rangerlokomotiver. Det ene af de to tidligere af Slangerupbanens toglokomotiver blev hurtigt henstillet og derefter udrangeret i 1950. Det andet fik efter en mindre ændring både en literbetegnelse samt et nummer, der stammede fra tidligere udrangerede DSB-lokomotiver. De tre sydfynske typer skulle angiveligt alle have en literbetegnelse ved DSB, der lå tæt op af det DSB rangerlokomotiv, de passede bedst til ydelsesmæssigt, og yderligere tilføjet bogstavet "F" for Fyn til hovedlitra. Tilsyneladende fik kun ét lokomotiv en DSB-literbetegnelse og nr. Men da både Slangerupbane- og SFJ-typerne ikke passede ind i DSB's egne materieltyper og derfor var enere, ligesom DSB selv havde tilstrækkeligt med egne rangerlokomotiver til denne tjeneste, blev de tidligere SFJ-rangerlokomotiver allerede udrangeret i 1949 og 1950, mens det tidligere Slangerupbanen-lokomotiv blev anvendt frem til 1952.

I denne artikel er emnet ovennævnte lokomotivers historie fra de blev bygget og indkøbt over deres skiftende anvendelse og ejerskab til deres "efterliv" og frem til de blev udrangeret og endelig ophugget. Artiklen er bevidst udarbejdet i en kendt tradition inden for det jernbanehistoriske miljø i både Danmark og udlandet, en tradition der primært kortlægger data og faktuelle oplysninger. Indledningsvis vil jeg kort reflektere over tilgangen til emnet og redegøre for det anvendte kildemateriale.

Stationen i Slangerup kort efter banens åbning, postkort (Danmarks Jernbanemuseum).

DET ANVENDTE KILDEmateriale

I tilgangen til emnet har jeg først og fremmest været interesseret i præcist at følge lokomotivernes skæbne gennem hele deres funktionstid og især deres anvendelse og historie efter overgangen til DSB. Artiklens bygger derfor i det væsentligste på kildemateriale i form af dokumenter, der er udfærdigede af DSB's Maskinafdeling eller sendt til denne afdeling fra en af DSB's to maskinafdelinger, den ene på Sjælland-Falster og den anden i Jylland og på Fyn. Materialet befinder sig for omkring halvdelen vedkommende i Maskinafdelingens arkivsager i Rigsarkivet (RA), i øvrigt jf. kildefortegnelsen sidst i artiklen. Den anden halvdel af materialet, der ligger til grund for artiklen, er kopier/genparter af kildemateriale, som nu er i privateje. Sidstnævnte er næsten alle indsamlede af tidligere DSB-ansatte med en stor interesse for emner af samme art som artiklens, lokomotiv- og vognmateriellets anvendelse og historie.

Under indsamling af kildemateriale til artiklen måtte det imidlertid konstateres, at specielt de pligtafleverede dokumenter til Rigsarkivet, ikke altid indeholdt den type af dokumenter, som var anført og forventet, hvilket ikke gjorde indhentning af informationer lettere. Ligeledes måtte det konstateres, at eventuelle svarskrivelse ej heller var opbevaret som forventet.

Det anvendte kildemateriale er dog, på trods af ovennævnte mangler, den bedste kilde til det emne, artiklen søger at beskrive – om end mange informationer har måttet verificeres andetsteds. Ved at anvende originalmaterialet er det lykkedes at få enten be- eller afkræftet mange tidligere antagelser, der i flere tilfælde har været enten forkerte eller fejlfortolkede.

KØBENHAVN-SLANGERUP BANEN

I 1906 åbnede den private jernbane mellem København Lygten på Nørrebro og Slangerup (KSB) (Thomassen 1980, Thomassen 1981). Banen var anlagt primært for at tilgodese befordringen af kalk, sten og grus fra områdets talrige grusgrave samt en forventet persontrafik for de nye bydannelse langs banen. Sekundært skulle banen betjene udflugtsstrafikken



KSB nr. 10. Lokomotivet blev overtaget af DSB i 1. april 1948 som "Nr. 10", men allerede udrangeret i 1950. Modsat sit søsterlokomotiv nr. 9, blev det ikke udstyret med fuldt trykluftudstyr og fik litra B. Nr. 10 var oprindeligt udstyret med vakuumbremser, men den er afmonteret, nok fordi man på fotograferingstidspunktet forventede, at både den og nr. 9 skulle udrangeres til fordel for diesellokomotiverne. Lokomotivet klargøres her til at køre forspand med en større togstamme sammen med diesellokomotivet KSB M1. Men da lokomotivet ikke kunne afbremse togstammen, måtte det køre som forspandslokomotiv. Lokomotivet er fotograferet den 19. februar 1939 på Nørrebro, Lygten station (James Steffensen fot., arkiv Lokomotivet).

til de store sø- og skovområder med Furesø og Hareskoven som de primære udflugtsmål. Efter 1. Verdenskrig måtte man dog erkende et fald i persontrafikken, mens godstrafikken holdt sig på det forventede. I slutningen af 1920'erne var økonomien så dårlig, at de berørte kommuner langs banen overtog driften. 2. Verdenskrig havde den konsekvens, at persontrafikken, især på søn- og helligdage, steg helt uventet. Efter krigen blev økonomien for alvor forringet bl.a. på grund af oprettelsen af flere lokale busruter, en stigning i privatbilismen samt ikke mindst manglende muligheder for vedligeholdelse af banen som helhed under krigen og en deraf næsten opslidt lokomotiv- og vognpark. Efter forhandlinger overtog staten (DSB) banen pr. 1. april 1948 med alt dens rullende materiel (Wilcke og Plum 1982).

DSB LITRA B NR. 301 OG DSB NR. 10

I 1905 købte Slangerupbanen fire nykonstruerede type 0-C-0n2T lokomotiver fra fabrikken Cockerill i Belgien, der fik driftsnumrene KSB nr. 1. – 4. Ligeledes blev der fra DSB købt 2 ældre mindre lokomotiver for persontrafikken, tidligere DSB litra P, der fik nr. KSB 5 og 6. Men disse sidstnævnte lokomotiver falder uden for denne artikels emneområde, hvorfor de ikke behandles yderligere. De fire lokomotiver, nr. 1. – 4., var konstruerede på DSB's tegnestue, men det viste sig dog allerede ved deres idriftsættelse, at de ikke levede op til forventningerne. Derfor blev de mere eller mindre tvangs-solgt til DSB i 1909 (Dresler 2009).

Men allerede i 1907 anskaffede Slangerupbanen et 1-C-1n2T fra fabrikken Henschel & Sohn i Tyskland, der blev suppleret i 1908 og 1909 med yderligere tre lokomotiver. De fire Henschel lokomotiver fik betegnelserne KSB nr. 7 – 10 (Bay 1977).

Henschel-lokomotiverne var moderne og solidt konstruerede, næsten normallokomotiver (Normal = Standard), der i flere udgaver blev leveret til andre danske privatbaner. Lokomotiverne var udstyret med pladerammer og den udvendige våddampsdampmaskine var pasboltet til rammen. Lokomotivet havde overliggende fladglidere og udstyret med den mo-

derne Heusingerstyring. Forløberen var en énakslet bogie af system Krauss-Helmholtz, der styrede lokomotivet ind- og ud af kurver. Efterløberen var fast lejret i rammen. Fødevandet blev opbevaret i to store sidevandskasser og kulbeholdningen i en udbygning bag det helt lukkede førerhus. På kedelryggen var foruden domnen, en sanddomnen. Kedlen var udstyret med to normale injektorer og kedelventilerne var monteret på forreste kedelstimmel (en af evt. flere rørdele en kedel er sammensat af). Lokomotivet blev udstyret med vakuumbremser, og ledningen ført både frem og tilbage. Desuden havde lokomotivet en vægtstangsbremse.

De fire lokomotiver blev indledningsvis anvendt i forbindelse med godstrafikken og ikke mindst de mange tog med grus eller andre bygningsmaterialer fra grusgravene omkring Slangerupbanen.

Som et supplement til Slangerupbanens to toglokomotiver for persontrafikken, KSB nr. 5 og 6, blev lokomotiverne dog hurtigt også indsat i persontrafikken, især på helligdage eller i sommerperioderne, hvor antallet af rejsende til skovområderne nordvest for København var stort og krævede næsten alt personvognmateriellet anvendt.

Slangerupbanen var et af de første selskaber, der satsede på dieseldriften til erstatning for dampen, og i begyndelsen af 1930'erne, og frem til 1934 modtog banen i alt fire nybyggede danske diesellokomotiver fra Burmeister & Wain i København (Christensen og Poulsen, 2005). Yderligere fik Slangerupbanen som det første jernbaneselskab i Danmark bygget og anvendt styrevogne i forbindelse med diesellokomotiverne, hvilket medførte hurtigere omløb og dermed muligheden for at gennemføre flere tog dagligt.

I forbindelse med anskaffelsen af de sidste to diesellokomotiver kunne Slangerupbanen udrangere de to ældste lokomotiver, KSB nr. 7 og 8, i 1934 (Bay 1977), hvorfor de to resterende lokomotiver, KSB nr. 9 og 10, blev anvendt i godstrafikken som forstærkning i persontrafikken eller som nedbrudsreserve. Denne tjeneste bestred de helt frem til begyndelsen af 2. Verdenskrig, da manglen på brændolie og benzin stoppede for anvendelsen af motormateriellet.



DSB litra B nr. 301 ved den tidligere KSB-remise på Nørrebro station, der havde forkortelsen "Nøl" ved DSB. Lokomotivet fik monteret skorstensbånd (slips) og påklistret krone, nummer og litra på siden af vandkassen. Da lokomotivet var en absolut ener, blev det hurtigt udrangeret. Der var ikke mere brug for det på den nu kaldte "Hareskovbanen" (Danmarks Jernbanemuseum fot.).

Tekniske specifikationer for litra B nr. 301 og DSB nr. 10

Type	1-C-1n2T
Cylinderdiameter	380 mm
Slaglængde	550 mm
Drivhjulsdiameter	1200 mm
Løbehjulsdiameter	720 mm
Kedeltryk	12 atm
Rist	1,5 m ²
Kedelrørslængde	3400 mm
Hedefalder total	85,3 m ²
Kedelmidte over skinne	2250 mm
Højde over skorsten	4010 mm
Akseltryk pr. 1., 2. og 3. driv- og kobbelaksel	9300 + 9300 + 9300 kg
Adhæensionsvægt	27900 kg
Brændselsbeholdning	1100 kg
Vandbeholdning	4500 kg
Tomvægt	30800 kg
Tjenestevægt	39500 kg
Akselafstand, fast	2600 mm
Længde total over puffer	9546 mm
Trækraft i krog ved drivhjul Ø1200 mm og cylinder Ø 380 mm:	3355 kg
Maksimal fremføringshastighed	70 km/t

Numerisk oversigt litra B nr. 301 og DSB nr. 10

Nr.	301	10
Bygget år	1909	1909
Fabrik	Henschel	Henschel
Nr.	9310	9311
Oprindelig	KSB nr. 9	KSB nr. 10
Ibrugtaget KSB/DSB	01-04-1948	01-04-1948
Udrangeret	1952	1950

Sammen med indlejede damplokomotiver fra andre privatbaner gjorde KSB nr. 9 og 10 nu tjeneste i den daglige person- og godstrafik krigen igennem. Og da krigen havde medført et stop for anvendelsen af busser, ligesom skovområderne langs banen var blevet meget populære besøgsmaal i weekender og ferier, blev damplokomotivmateriellet anvendt næsten døgnet rundt.

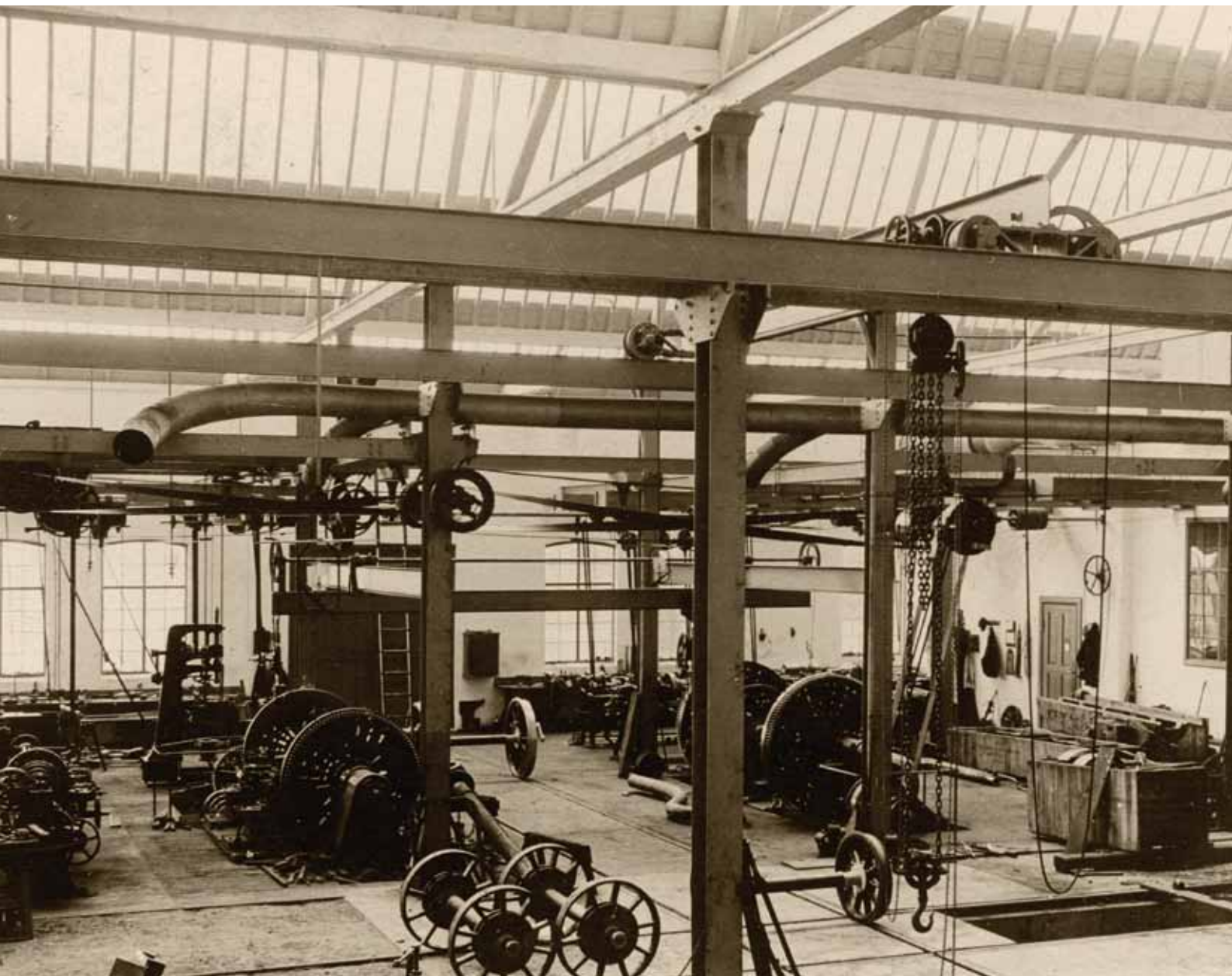
Da krigen sluttede i maj 1945, fortsatte KSB nr. 9 og 10 et stykke tid derefter med deres opgaver, indtil der var kommet tilstrækkeligt med brændolie for diesellokomotiverne. Men alt materiellet var ved at være nedslidt, og Slangerupbanen måtte leje et antal DSB litra G-lokomotiver samt et antal litra CR-vogne for at kunne gennemføre driften (Thomassen 1980, Thomassen 1981).

Økonomisk så det ikke for godt ud for Slangerupbanen trods et stigende antal kørte passagerkilometer, så den 1. april 1948 overtog DSB Slangerupbanen med alt materiellet. DSB fortsatte driften ved at anvende litra G-lokomotiver og nu også litra O-lokomotiver på banen. Disse lokomotivtyper passede faktisk også meget bedre til trafikken end de oprindelige KSB lokomotiver.

KSB nr. 9 og 10 blev herefter anvendt som rangerlokomotiver på Nørrebro-Lygtten (Nøl) Station. Lokomotiverne fik betegnelserne DSB 9 og 10. Hvis begge lokomotiver skulle fortsætte i tjeneste ved DSB, skulle de imidlertid have gennemført en såkaldt "Stor reparation" (S-rev.). Tilsyneladende ville man slet ikke ofre penge på nr. 10, hvorfor det allerede blev henvist og udrangeret i 1950. Nr. 9 var i en så god stand, at det besluttedes, at det skulle have S-rev. Samtidig hermed skulle det udstyres med fuldt trykluftudstyr. På grund af de store sidevandkasser blev trykluftpumpen monteret helt fremme ved røgekammeret på venstre side. Trykluftledningerne blev ført både frem- og tilbage på lokomotivet, således at lokomotivet ikke skulle vendes, men evt. kun løbe om, hvis det blev anvendt som toglokomotiv.

Efter S-rev., blev nr. 9 indsat som DSB litra B nr. 301. Litra B var blevet ledigt, da sidste lokomotiv af det oprindelige litra blev udrangeret i 1931. Driftsnummer 301 var oprindeligt også

*Sydfyenske Jernbaneselskabs værksted i Odense
som det tog sig ud på selskabets nytårskort i 1907
(Danmarks Jernbanemuseum fot.).*



anvendt af et andet lokomotiv, nemlig litra O nr. 301, der var blevet udrangeret i 1937. Til slut fik lokomotivet også det rød/hvide/røde slips på skorstenen.

Lokomotivet optaget i DSB Driftsmaterielfortegnelsen (DRM) som litra B pr. oktober kvartal 1949. B 301 rangerede herefter på Nøl og var reserve på Slangerupbanen. Det har sandsynligt også været anvendt som reserverangerlokomotiv "på den anden side" af hovedsporene på Nørrebro og Lersøens rangerbanegårde. Men da lokomotivet var en ener, ville man ikke ofre yderligere penge, så da lokomotivet igen faldt for en S-rev., blev det henstillet på Nøl og udrangeret. Men dette er ikke bemærket i DRM. Begge lokomotiver blev senere ophugget.

SYDFYNSKE JERNBANER

Sydfyenske Jernbaneselskab (SFJ) var i princippet en sammenlutning af privatbaner samt én statsfinansieret jernbane, men alle forvaltet af det private selskab SFJ. Strækingsnettet omfattede Odense-Svendborg, Ringe-Fåborg (RFB), Ringe-Nyborg (RNB), Svendborg-Nyborg, Odense-Nørre Broby-Fåborg (ONF) og endelig Svendborg-Fåborg (SFB). Alle banerne blev drevet med en fælles materielbenyttelse ligesom også anvendelsen af personale var fælles. Dette gjorde hele systemet fleksibelt. Som andre baner led især de mindre SFJ-baner under de økonomiske konjunkturer i 1930'erne. Der blev fremsat flere forslag til redning af banerne, hovedsageligt i form af, at staten (DSB) enten skulle overtage eller forpagte driften på de forskellige baneafsnit. På trods af rimelig gode økonomiske forhold under 2. Verdenskrig måtte man dog konstatere, at det blev nødvendigt, at staten overtog næsten hele nettet fra og med 1. april 1949 (Viinholt-Nielsen 1976).

DSB LITRA FF NR. 109

SFJ nr. 9 navngivet Baldur, var et af i alt tre lokomotiver bygget 1881 hos Esslingen. De to første lokomotiver blev anskaffet til Ringe-Fåborg banen (NFB) med nr. NFB 7 navngivet

Freyr og det andet med nr. 8 navngivet Freya. NFB var bygget af staten, men drevet af SFJ (Bay 1977).

Alle tre lokomotiver var bygget som C-koblede lokomotiver med tender og var af typen O-C-On2T2, og i øvrigt var SFJ nr. 9 det eneste lokomotiv af denne type hos SFJ. Lokomotiverne var tidstypiske med udvendig Allan-trick-styring, sandkasse på domene og udstyrede med vakuumbremser til brug for persontog på banernes strækninger. Mange detaljer gik i øvrigt igen på de på samme tidspunkt leverede andre lokomotivtyper til De Sjællandske Statsbaner, der også blev leveret fra Esslingen (Bay 1977).

De to lokomotiver til RFB blev begge udrangeret i 1924, mens SFJ nr. 9 blev fuldstændig ombygget i 1921 på SFJ's eget hovedværksted i Odense. Det kan diskuteres, om man kan tale om en ombygning eller en nybygning med anvendelse af dele fra det oprindelige lokomotiv. Lokomotivet blev totalt adskilt og genopstod som tanklokomotiv. Det har ikke umiddelbart kunnet afgøres, om den oprindelige ramme blev genanvendt, men under alle omstændigheder var denne højere og akselafstanden ændret på alle tre hjulpar. Da lokomotivet nu ikke havde tender, blev det udstyret med rammevandkasse og havde derfor ikke sidevandkasser. Kulkassen var placeret bag på førerhuset. Barrierepladen lå nu højere og over hjulene, der blev monteret nye fjedre og ophæng, ny kedel med overheder og ændret placering af dampdomene samt sandkasse og nye sikkerhedsventiler af typen Pop. Da kedlen nu fik overheder, blev lokomotivet selvfølgelig udstyret med nye cylindre med de nødvendige rundglidere. Også styringen blev ændret fra en Allan-trick til den mere moderne og nøjagtige Heusinger-type. Til sidst fik lokomotivet nye hjul. Om akslerne blev genanvendt har det ikke været muligt at afgøre. Af andre moderne tiltag havde lokomotivet et Wakefield-smøreapparat. Vakuumbremsen blev bibeholdt.

Som rangerlokomotiv og med samme nr. som før ombygningen blev det anvendt i Odense. Lokomotivet gjorde i hele sin tid ved DSB tjeneste i Odense. Tilsyneladende satsede man lidt mere på dette lokomotiv end andre af de små tidligere SFJ-lokomotiver, da det jf. kilometerbogen fra over-

Tekniske Specifikationer litra FF nr. 109

	Oprindelig SFJ nr. 9	Ombygget (litra FF)
Type	0-C-0n2T2	0-C-0n2T
Cylinderdiameter	356 mm	330 mm
Slaglængde	508 mm	508 mm
Drivhjulsdiameter	1092 mm	1125 mm
Kedeltryk	8,5 atm	12 atm
Risteareal	1,00 m ²	1,00 m ²
Rørlængde	3175 mm	3170 mm
Hedeflade	48,00 m ²	45,70 m ²
Hedeflade, overheder		23,00 m ²
Hedeflade total	48,00 m ²	68,70 m ²
Akseltryk drivhjul, 1-3	7500+ 6500 + 6500 kg	9400 + 9400 + 9400 kg
Adhæsiionsvægt	20500 kg	28200 kg
Tomvægt	18300 kg	21800 kg
Tjenestevægt	20500 kg	28200 kg
Kedelmidte over skinne	1450 mm	1960 mm
Højde over skorsten	3500 mm	3400 mm
Akselafstand, fast	3500 mm	2800 mm
Længde over puffer	10972 mm	8300 mm
	med tender	
Trækraft i krog	3257 kg	3835 kg
Vandbeholdning	5000 kg (tender)	3500 kg
Brændselsbeholdning	2000 kg (tender)	900 kg
Maksimal fremførings- hastighed	45 km/t	45 km/t

Numerisk oversigt litra FF nr. 109

Nr.	109
Bygget år	1881
Fabrik/nr.	Esslingen/1841
Oprindelig	SFJ 9
Ombygget	SFJ 1921
Overtaget af DSB	01-04-1949
Hensat	31-03-1950
Udrangeret/DSB	1950

tagelsen i april og frem til dets henstilling i marts 1950, havde kørt i alt 36.901 km eller 3.690 rangertimer (RA). Det var en ganske pæn ydelse.

Som SFJ-lokomotiv blev det optaget i april-juli kvartalsrettelsen i 1949 til DSB DRM som DSB litra FF nr. 109. Det blev dog allerede udrangeret ved oktober kvartalsrettelsen til DRM i 1950. Det er ikke bevaret for eftertiden. Det blev formentlig ophugget kort efter udrangeringen.

DSB, ADMINISTRATIVT LITRA NF NR. 110

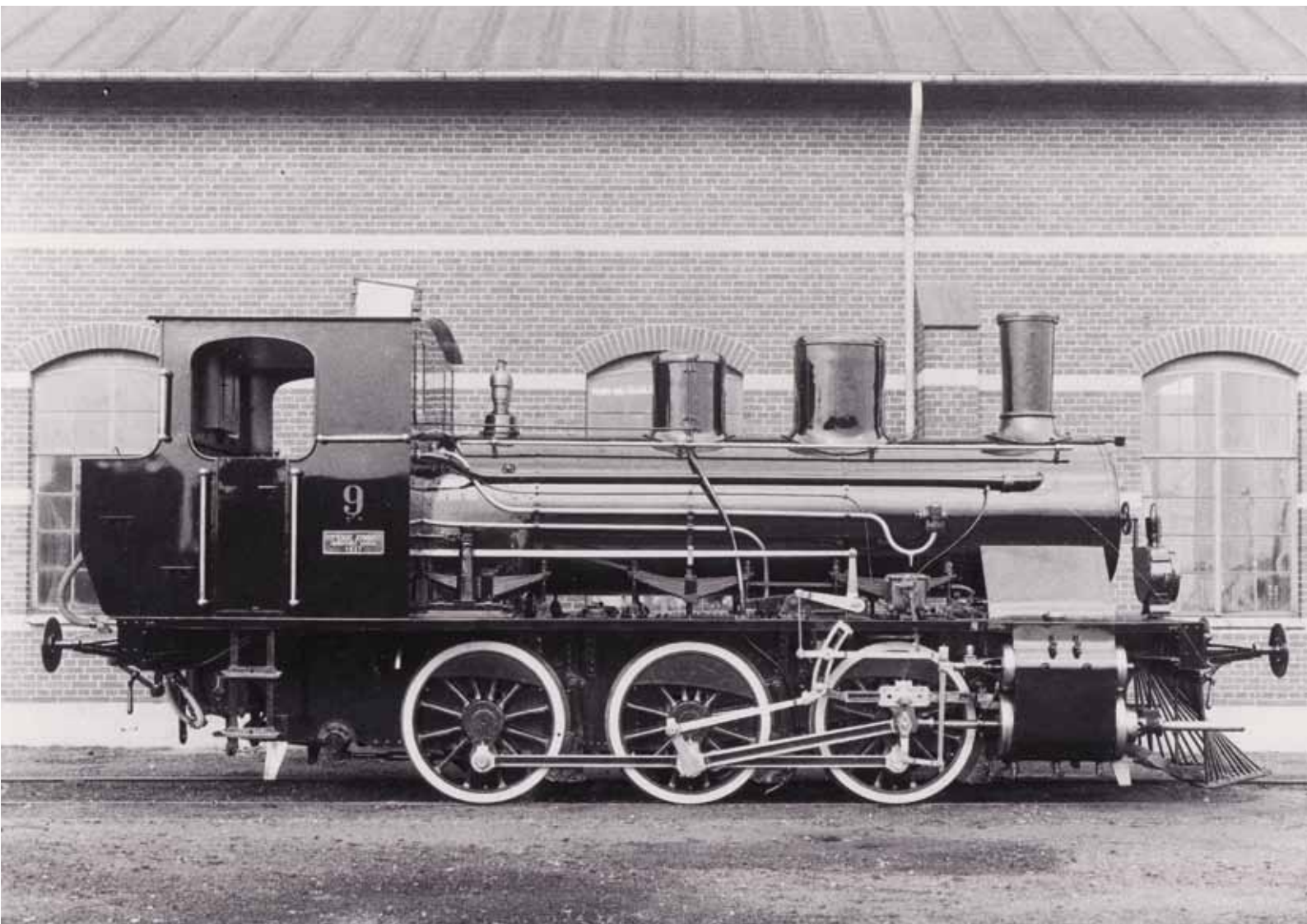
De fire små DSB litra M-lokomotiver fra 1873 var bygget hos Fletcher-Jennings and Co. og var udelukkende beregnet til rangering, men blev dog tilsyneladende til en vis grad anvendt som toglokomotiver fra 1878 i Aarhus. Måske netop dette tilskyndede DSB til at få leveret et antal lidt større lokomotiver, der var beregnet som toglokomotiver på mindre baner, eller med lokaltog på hovedbanerne (Dresler 2009).

Med udgangspunkt i M-lokomotiverne, bestiltes seks lokomotiver hos Maffei til levering i 1877. Officielt var de beregnet for "Drift af mindre Sidebaner" (DJM). I 1879 fik lokomotiverne litra N og med samme driftsnumre. I en senere optegnelse står de opført som "Rangerlokomotiver og Drift af mindre Sidebaner" (DJM).

I 1886 bestilte DSB-JF yderligere seks N-lokomotiver, men denne gang fra Esslingen. De fik numrene 180 til 185. De var godt to tons tungere end lokomotiverne fra 1877. Foruden vægtstangsbremsen havde de alle vakuumejektor, førerbremseventil og ledning.

I 1889 bestilte Sydfyenske Jernbaner et lokomotiv magen til Esslingen-lokomotiverne, DSB litra N nr. 180 - 185, der fik nummer SFJ 10 til brug for den lettere strækningekørsel og sekundært rangering, specielt i Fåborg. SFJ nr. 10 blev 1. april 1949 overtaget af DSB. Det blev dog udrangeret allerede i 1950.

Ved de overtagne lokomotiver fra SFJ fik de enkelte typer normalt den litrabetegnelse, der lå nærmest et tilsvarende DSB-lokomotiv. Men i tilfældet med SFJ 10 var det jo teknisk som udseendemæssigt helt magen til DSB litra N nr. 180 - 185.



Fabriksfoto af den næsten helt nyfremstillede SFJ nr. 9 ombygget i 1921 på SFJ værksteder i Odense. Et meget moderne lokomotiv at se på med rammevandkasse, det lukkede førerhus og Heusingerstyring. På kedelryggen ses fra venstre sikkerhedsventiler type "Pop", sandkasse, dampdom og skorsten. Det er uvist om lokomotivet ved overtagelsen i 1949 fik DSB litrering samt skorstensbånd (Danmarks Jernbanemuseum fot.).

SFJ 10 (senere DSB NF 110) i Faaborg den 23. juli 1941, før DSB's overtagelse. Lokomotivet var magen til DSB litra N nr. 180 – 185 fra 1886. Alderen samt DSB's mulighed for at anvende egne – og sikkert mere velegnede typer – gjorde sit til, at lokomotivet blev udrangeret næsten med det samme (James Steffensen fot., Danmarks jernbanemuseum).



Tekniske Specifikationer DSB administrativt NF 110

	Nr. 110
Type	0-B-0n2T
Cylinderdiameter	305 mm
Slaglængde	508 mm
Driv- og kobbelhjulsdiameter	1253 mm
Kedeltryk	10,0 atm ·
Risteareal	0,66 m ²
Rørantal	70 stk.
Rørlængde	2425 mm
Rørdiameter l ø	42,5 mm
Rørdiameter y ø	48,0 mm
Hedeflade fyr	3,05 m ²
Hedeflade rør	22,55 m ²
Hedeflade total	25,60 m ²
Akseltryk drivhjul	9000 kg
Akseltryk kobbelhjul	8900 kg
Adhæsionsvægt	17900 kg
Tomvægt	15400 kg
Tjenestevægt	17900 kg
Kedelmidte over skinne	1670 mm
Højde over skorsten	3500 mm
Akselafstand	2135 mm
Vand	1400 kg
Kul	350 kg
Længde over puffer	6735 mm
Trækkraft ved krogen v/drivhjul Ø: 1253 mm (10 atm)	2451 kg
Maksimal fremføringshastighed	50 km/t

Numerisk oversigt over DSB administrativt NF 110

Nr.	110
Bygget år	Esslingen 1889
Fabrik/nr.	2314
Oprindelig	SFJ 10
Ombygget	SFJ 1921
Overtaget af DSB	01-04-1949
Hensat	01-09-1949
Udrangeret/DSB	Januar 1950

Der hersker dog tvivl om, hvorvidt lokomotivet ved DSB's overtagelse fik litrabetegnelsen N, NF eller overhovedet blev omlitreret og omnummeret. En skrivelse fra Maskinafdelingen omtaler lokomotivet overtaget som DSB litra N nr. 210, mens en anden kilde omtaler lokomotivet som DSB litra NF nr. 210. Der er dog ikke fundet hverken dokument- eller billed-dokumentation, som bekræfter nogen af informationerne. Yderligere ses lokomotivet ikke opført i DSB Driftsmateriel-fortegnelse (DRM) og omtales ej heller i Tillæg til DRM som overtaget af DSB i lighed med de andre SFJ typer.

Lokomotivet ses selvfølgelig derfor ej heller udrangeret fra DRM. Det eneste mere håndfaste vidnesbyrd findes i 2. Distrikts kilometeropgørelse, hvor lederen af kilometerkontoret, Trafikkontrollør Sveller, af administrative årsager benævnte lokomotivet som NF 110. Et billede, der højst sandsynligt er optaget i foråret 1950, viser lokomotivet henstillet og afkoblet, men udstyret med et DSB-skorstensbånd. Det er dog stadig litreret som SFJ nr. 10. SFJ nr. 10 blev altså ikke omlitreret eller fik nyt nummer.

Tilsyneladende havde DSB allerede besluttet, at det lille lokomotiv skulle udrangeres hurtigst muligt. Det sidste N-lokomotiv ved DSB var allerede udrangeret i 1937. I princippet kunne man derfor sige, at lokomotivet efter overtagelsen udelukkende skulle køres tomt for kul og vand og derefter udrangeres. Det giver måske også svaret på, hvorfor lokomotivet ikke blev opført i DRM og senere udrangeret herfra.

DSB ADMINISTRATIVT LITRA NF 110, TEKNIK

Teknisk var nr. 110 opbygget på samme måde som DSB litra M-lokomotiverne, med udvendige cylindre, indvendig styring – her Stephensons – og indvendige glidere. Modsat M-lokomotiverne, var sidekasserne beregnet til vand- og kulforråd, og lokomotivet havde således ikke rammevandkasser. Lokomotiverne blev dog leverede med førerhus.

Den store forskel mellem M-lokomotiverne og DSB litra N-lokomotiver var større cylindre, større hjul og længere ak-



SJF 10 fotograferet i foråret 1950 henstillet og afkoblet. Her ses tydeligt, at lokomotivet hverken fik nyt litra eller nummer, efter at DSB overtog det, men bibeholdt sin oprindelige SJF-betegnelse og nummer (Ukendt fotograf, Arkiv Claus Hansen).

selafstand. Derimod var kedlens hedeblade mindre, men det blev udlignet med større damptryk. Alt i alt var N-lokomotiver 7,4 % større end M-lokomotiverne. Selvom denne lokomotivtype var større og med anden anbringelse af kul og vand, lykkedes det faktisk at få et lokomotiv med samme vægt på begge aksler, men uden M-lokomotivernes teknik var det ikke lykkedes.

Lokomotivet havde vægtstangshåndbremse. Der var to sandkasser på hver side af kedlen på barrierepladen, hvorfor det ene hjulpar altid kunne sandes, uanset hvilken vej lokomotivet kørte.

Lokomotivet havde to Salter-sikkerhedsventiler på dampdomen, der var placeret på bageste kedelstimmel. Lokomotivet havde normale injektorer ved leveringen (Bay 1977).

DSB LITRA NF

I 1899 anskaffede SFJ som noget ret usædvanligt to amerikanske rangerlokomotiver bygget hos Baldwin. Disse to lokomotiver, SFJ nr. 10 og 16, havde en hjulstilling 0-2-1n2T og var såkaldte saddeltanklokomotiver. Det vil sige, at vandbeholdningen opbevaredes i en tank, der lå som en "saddel" over kedlen (Bay 1977).

Med disse to rangerlokomotiver kunne banen, sammen med rangering med toglokomotiverne, klare sig i lang tid. Men efterhånden som både person- og godstrafikken steg, og der kom flere og flere vogne, blev det nødvendigt med yderligere rangertrækraft. Derfor anskaffede banen i 1917 yderligere tre mindre rangerlokomotiver, alle byggede hos Hanomag i Tyskland.

Alle tre lokomotiver, nr. 36 – 38, var af typen 0-2-0n2T og havde en tjenestevægt på 20,4 tons. Lokomotiverne havde Heusingerstyring og både damp- og håndbremse. Vandbeholdningen var anbragt i en rammevandkasse. Sandkassen var anbragt på kedelryggen.

Lokomotiverne gjorde hovedsageligt tjeneste i Odense, bl.a. om efteråret var der store rangertræk med roer til Odense Sukkerfabrik. Ofte var et lokomotiv i Nyborg for rangering dér.

Tekniske Specifikationer DSB litra NF

Type	0-B-0n2T
Cylinderdiameter	320 mm
Slaglængde	440 mm
Drivhjulsdiameter	1000 mm
Kedeltryk	12 atm
Risteareal	0,80 m ²
Rørlængde	2600 mm
Hedeblade total	32,39 m ²
Akseltryk drivhjul	10200/10200 kg
Adhæensionsvægt	20400 kg
Tomvægt	15000 kg
Tjenestevægt	20400 kg
Kedelmidte over skinne	1900 mm
Højde over skorsten	3277 mm
Akselafstand	2000 mm
Længde over puffer	6967 mm
Trækkraft i krog	3514 kg
Vandbeholdning	3200 kg
Brændselsbeholdning	800 kg.
Maksimal fremføringshastighed	75 km/t

Numerisk oversigt DSB litra NF

Nr.	101		
Bygget år	1917	1917	1917
Fabrik/nr.	Hanomag/7481	Hanomag/7482	Hanomag/7483
Oprindelig	SFJ 36	SFJ 37	SFJ 38
Overtag. DSB	01-04-1949	01-04-1949	01-04-1949
Udrang./DSB	1950 1)	30-08-1949 2)	1950

Teknisk status ved DSB overtagelse pr. 01-04-1949

Nr.	101	37	38
Sidste indv. eftersyn	06-10-1938	21-02-1942	07-01-1944
Sidste trykprøve	22-09-1941	21-03-1942	18-01-1944
Sidste dampprøve	10-10-1941	01-04-1942	21-01-1944



Yderligere blev et eller flere lokomotiver også anvendt i Svendborg til brug for rangering i forbindelse med færgeoverfarterne (Viinholt-Nielsen 1976).

Ved DSB's overtagelse af SFJ blev angiveligt kun SFJ 36 optaget i DSB DRM og det som DSB litra NF nr. 101. Det skete ved april-juli kvartalsrettelsen i 1949. Derfor er tvivlsomt, om de to andre overhovedet har været driftsmæssigt overtaget af DSB. Allerede samme år blev nr. 37 solgt til Odense Sukkerfabrik. Det blev dog til en meget kort periode, for lokomotivet blev sammen med de to andre lokomotiver allerede udrangeret året efter i 1950. For NF 101 vedkommende ved rettelsen til DRM oktober kvartal 1950. SFJ 36 blev solgt til ophugning i 1951. SFJ 37 blev udrangeret i 1950, dog siger en note i DSB arkiv vedr. reparationer "Udrangeret 15. december 1951".

Inden statens overtagelse, var lokomotiverne pr. 30. august 1949 stationerede således:

DSB litra NF nr. 101	Svendborg.
SFJ nr. 37	Hensat urepareret i Odense.
SFJ nr. 38	Svendborg.

DSB LITRA BF

Som de sidste af de overtagne lokomotiver fra SFJ skal kort nævnes lokomotiverne SFJ 1 - 2 og RFB 4, der var af typen 1-B-1n2T. Trods optagelse i DSB som driftsmateriel, kom de aldrig i drift hér. De blev anskaffet i 1924, og typen omfattede alt i alt syv lokomotiver. De skulle gøre tjeneste som persontogslokomotiver ved hhv. SFJ (SFJ nr. 1 - 3) og ved den af SFJ forpagtede bane mellem Ringe og Fåborg (RFB nr. 4 - 7) (Bay 1977).

Lokomotiverne var ikke særligt velegnede til denne tjeneste og RFB 5 - 7 blev allerede hensat i 1932. SFJ 1 og RFB 4 blev ombyggede til enmandsbetjening for rangering i perioden 1928 til 1930. I 1937 - 1938 blev lokomotiverne RFB 5 - 7 og SFJ 3 udrangerede, efter man forgæves havde søgt dem

Tekniske Specifikationer litra BF

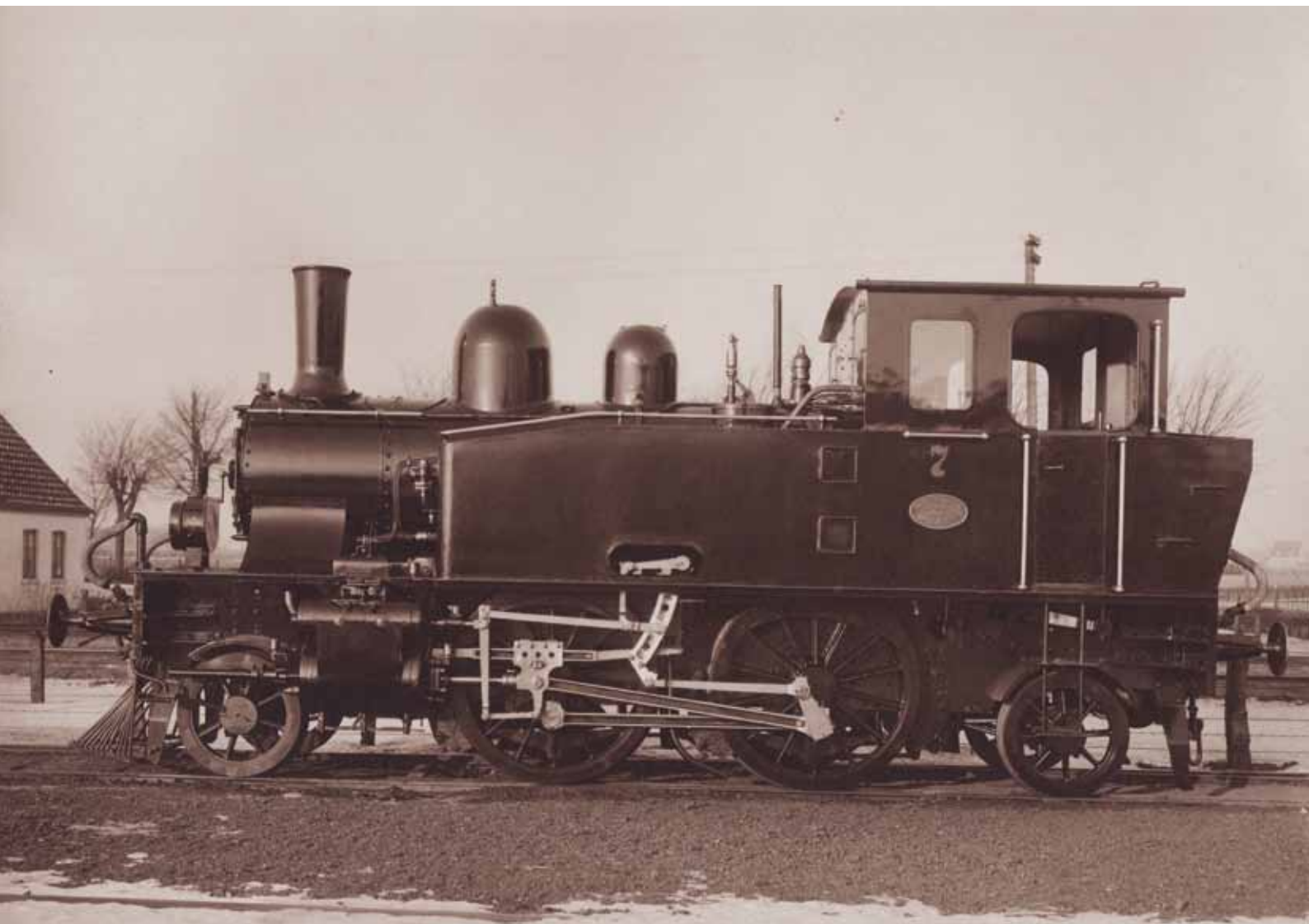
Type	1-B-1n2T
Cylinderdiameter	300 mm
Slaglængde	500 mm
Drivhjulsdiameter	1420 mm
Løbehjulsdiameter	850 mm
Kedeltryk	12 atm
Ristestareal	0,9 m ²
Rørlængde	2600 mm
Hedeflade total	32,9 m ²
Akseltryk drivhjul	9180 + 9180 kg
Adhæsionsvægt	18400 kg
Tomvægt	26500 kg
Tjenestevægt	33600 kg
Kedelmidte over skinne	2300 mm
Højde over skorsten	3800 mm
Akselafstand	1550 mm
Længde over puffer	9040 mm
Trækraft i krog	2471 kg
Vandbeholdning	4200 kg
Brændselsbeholdning	1200 kg
Maksimal fremføringshastighed	75 km/t

Numerisk oversigt litra BF

Nr.	304	305	304
Bygget år	1923	1923	1923
Fabrik/nr.	Henschel/20125	Henschel/20126	Henschel/20128
Oprindelig	SFJ 1	SFJ 2	RFB 4
Overtag. DSB	01-04-1949	01-04-1949	01-04-1949
Udrang./DSB	MAJ 1949 *)	MAJ 1949 *)	1949

*) Anden opgørelse siger august 1949.

DSB litra NF nr. 101, tidligere SFJ nr. 36, fotograferet i Svendborg 29. november 1949, samme år som det blev overtaget af DSB. Lokomotivet er blevet udstyret med både DSB-litrering og nummer samt har fået monteret skorstensbånd. Lokomotivet er udstyret med Heusinger-styring og dampbremse. Ved SJF rangerede lokomotivet i Svendborg, hvilket også blev den tjeneste det fik ved DSB. Efter sin udrangering i 1950, blev det solgt til ophugning i 1951 (Danmarks Jernbanemuseum fot.).



Ringe-Fåborg-banen (RFB), der var forpagtet af SFJ, modtog i 1923 fire lokomotiver for persontogskørsel, RFB nr. 4 - 7. SFJ modtog ligeledes tre lokomotiver af samme type nr. SFJ 1 - 3. Lokomotiverne var ikke særligt velegnede til denne tjeneste, selvom de teknisk var ret moderne. Tre lokomotiver overgik til DSB, men kun ét var køreklart, hvorfor de alle blev udrangeret i 1949. RFB nr. 7 blev allerede udrangeret i 1938 (Danmarks Jernbanemuseum fot.).

aftaget af DSB. Under 2. Verdenskrig blev SFJ 1 – 2 hensat og kun RFB 4 var i drift. Efter krigen blev det anvendt i det ugentlige godstog mellem Odense-Nr. Broby-Fåborg, én dag på strækningen Odense-Fåborg og endelig som rangerlokomotiv i Svendborg den resterende tid. Lokomotivet var hverken vellidt af lokomotiv- eller arangerpersonalet (Viinholt-Nielsen 1981 og 1993).

Ved statens overtagelse af SFJ den 1. april 1949, skulle de tre lokomotiver, SFJ 1 – 2 og RFB 4, angiveligt have været optaget i DSB DRM som DSB litra BF nr. 304 – 306. De to lokomotiver SFJ nr. 1 og 2 var ikke driftsklare (nr. 2 uden fyrkasse), og RFB nr. 4 blev ikke anvendt og blev hensat. Der ses ingen bemærkninger vedrørende disse tre lokomotiver i DRM overhovedet. Allerede i efteråret 1949 blev de tre lokomotiver udrangeret og solgt til ophugning.

AFSLUTNING

Overtagelsen af de to privatbaner, KSB og SFJ i slutningen af 1940'erne måtte betragtes som en engangsforestilling, trods det faktum, at staten allerede i 1893 havde overtaget Gedser Jernbane af stort set de samme årsager som for KSB og SFJ's vedkommende.

At staten overtog de to jernbaner skal nok ses i lyset af den store betydning, strækningerne på det tidspunkt havde for lokaltrafikken og dermed områdernes infrastruktur, begge nødvendige som oplandsbaner for København på Sjælland og Odense m. fl. på Fyn.

At overtagelsen af lokomotiv- og vognmateriellet ikke var en fordel for DSB, men nok mere skulle ses som en nødvendig "glidende afhændelse", var der ikke tvivl om hos DSB's Maskinafdeling. Allerede før overtagelsen af KSB havde det været nødvendigt at indleje DSB-lokomotiver for at kunne klare driften på grund af banernes egne ældre, tildels slidte og ikke mindst ydelsesmæssigt ringere lokomotiver.

Et andet aspekt af afhændelsen af lokomotivmateriellet var hensynet til ønsket om en nogenlunde ens standard i DSB's materielpark. Jo flere forskellige standarder, man skulle råde

over, desto større lagre af reservedele skulle opretholdes – og det var en dårlig økonomisk løsning. I og med at de overtagne lokomotiver i forhold til DSB's egne var enere, var en afhændelse fornuftig. Yderligere havde DSB efter krigen kunnet frigøre et større antal ældre og mindre damplokomotiver bl.a. på grund af en motorisering, hvorfor disse overkomplette damplokomotiver med fordel kunne indsættes, hvor det var ønskeligt på de to overtagne baner. Derfor var det også naturligt, at de overtagne lokomotiver herefter ret hurtigt blev hensat, udrangeret, eventuelt solgt til andet formål eller ophugget.

Overtagelsen af de to baner blev den sidste for DSB. Ret hurtigt herefter begyndte man at se på rentabiliteten i de privat drevne jernbaner, der begyndte at lide mærkbart under den stigende konkurrence fra rute- og lastbiler. I sidste ende blev der nedsat et Privatbaneudvalg, der skulle fremkomme med en redegørelse på privatbaneområdet. Og konklusionen blev da også, at der blev lagt op til en mængde nedlæggelser af mindre privatbaner, der ikke længere var rentable og derfor ikke tjente samfundet.

Sluttelig skal anføres, at også i udlandet kendtes det, at staten overtog tidligere privat drevne baner. Her kan bl.a. nævnes de Svenske Statsbaners (SJ) overtagelse af de talrige regionale normal- som smalsporsbaner efter 2. Verdenskrig i det sydlige Sverige. Men modsat situationen i Danmark, fik mange af disse baners materiel en ret lang levetid i kraft af banernes større infrastrukturelle betydning samt ikke mindst, at SJ f.eks. ikke havde tilstrækkeligt med eget smalsporsmateriel at sætte i stedet. Men benyttede altså det overtogene materiel, til banerne lukkede (Kungl. Järnvägsstyrelsen, 1956).

Men også både i England og Frankrig overtog staten de private jernbaner – her helt konsekvent, da staten overtog alle de respektive landes store regionale jernbaneselskaber, på nær nogle meget små og samlede det hele under en nyoprettet statslig forvaltning, henholdsvis "British Rail" i England og "Société Nationale des Chemins de fer Français" i Frankrig (Cox, 1966 og La Vie du Rail).

Ret hurtigt efter overtagelsen af SFJ, blev de fleste små tidligere SFJ-lokomotiver udrangerede. Man havde ganske simpelt ikke brug for dem. Her ses DSB litra Nf 103 og DSB litra Bf 306 i Odense Syd den 12. juli 1950, dømt til ophuggeren. Det er dog bemærkelsesværdigt at alle lokomotiverne er udstyret med skorstensbånd (Danmarks Jernbanemuseum fot.).



LITTERATUR

Andersen, Arnold, *På sporet af Svendborg – Nyborgbanen*, 1987.
 Bay, William, *Danmarks Damplokomotiver*, 1977.
 Christensen, Peter og Poulsen, John, *Motormateriellet fra Danske Fabrikker før 1932*, 2005
 Cox, E.S. *British Railways Standard Steam Locomotives*, 1966
 Dresler, Steffen, *Damprangerlokomotiverne hos DSB 1892 – 1970*, 2009.
 Kungl. Järnvägsstyrelsen, *Sveriges Järnvägar Hundrede År*, 1956.
 Thomassen, P., *KSB – Kjøbenhavn-Slangerup-Banen*, 1980.
 Thomassen, P., *KSB-DSB, Slangerupbanen, Hareskovbanen*, 1981.
Vie du Rail, periodika, Frankrig
 Viinholt-Nielsen, Lars, *Nyborg – Ringe – Fåborg Banen*, 1981.

Viinholt-Nielsen, Lars, *Odense – Svendborg Banen 1876-1976*, 1976.
 Viinholt-Nielsen, Lars, *Odense – Nr. Broby – Fåborg Banen*, 1993.
 Wilcke, Birger og Plum, O.-C. M., *Slangerupbanen og dets materiel*, 1982.

KILDEMATERIALE

Danske Statsbaner, DSB Driftsmaterielfortegnelse I med tillæg, 1941.
 Rigsarkivet, DSB Maskinafdeling, journalsager, div. årgange.
 Danmarks jernbanemuseum (DJM), Oversigt over SFJ Lokomotivtilstand pr. 1949.
 Danmarks jernbanemuseum (DJM), Hovedtegninger (HL) for damplokomotiver.
 DSB Maskinafdeling, Lokomotivkort og Udrangeringsskrivelser, privateje og.
 DSB MAFD, diverse skr., privateje.

SUMMARY

From the early 1930's the transport of goods by railways in Denmark nearly came to a standstill due to the worldwide depression, but fortunately the tide turned and the transported tonnage in 1940 reached approximately the same level as before the depression. The price of coal, cinder and lubricants rose and many privately operated railways were more or less forced to look for other means of haulage instead of using traditional steam locomotives. Motorisation was the way forward to cut costs for some privately operated railways when transporting passengers. But the goods transport was still dependant on steam power. With the German occupation of Denmark on the 9th of April 1940 everything changed.

This article focuses on two privately operated railways, the Copenhagen – Slangerup Railway (KSB) in the area north of Copenhagen and the South Funen Railways (SFJ) on the island of Fyn. None of these were directly involved in transport for the Wehrmacht during World War II but suffered from the massive growth of public transport due to the ban of motor transport on the roads and coastal shipping. During the war holiday traffic on the KSB to the lakes and forests north of Copenhagen rose sharply, and the railway had to rent steam locomotives from other privately operated railways. But because of the war it was nearly impossible to maintain the tracks and the rolling stock. The SFJ could more or less maintain normal traffic during the war but experienced the same problems in maintaining their tracks and rolling stock.

THE KSB

When the KSB opened in 1906 its main purpose were the goods transport with building materials from the many gravel pits around the northern part of Copenhagen and hopefully passenger transport from the expected growth housing areas along the railway. Secondly the KSB expected more intensive holiday traffic to the numerous big lakes and forests in the area.

DSB CLASS B NO. 301 AND DSB NO. 10

The original stock of class 0-6-0 tank locomotives built at Cockerill in Belgium in 1905 were soon to be replaced with bigger and more powerful tank locomotives class 2-6-2, built in 1909 by Henschel and Son in Germany. Originally they were built for goods and mixed traffic but before the use of diesel electric locomotives from 1930 onwards, they hauled the often rather long passenger trains during weekends.

The financial problems after the war resulted in the state (DSB) to take over the KSB railway with all its rolling stock on 1 April 1948. Among the locomotives were two of the class 2-6-2 tank locomotives built in 1909 the KSB numbers 9 and 10.

Now in service with the DSB, the two locomotives were renumbered as "DSB No. 9" and "DSB No. 10" and put into shunting service at their former KSB main station at Nørrebro in Copenhagen. If the locomotives had to continue in service with the DSB they both had to have a major overhaul. No.10 was found to be in a very bad condition and was put aside and sold for scrap in 1950.

No. 9 was in a much better condition and it was decided to give it a major overhaul and at the same time change its vacuum brakes to the now-standard modern and safer air brakes. It was given the DSB class B, a new number 301 and put into shunting service in late 1949. Despite this it had a very short service life with the DSB because it was the only locomotive of its class.

When it was due for the first big overhaul, it was decided to take it out of service and sell it for scarp. This happened in 1952.

THE SFJ

The SFJ railways were not one railway but several smaller railways, most of them private but also one financed by the state. They were all operated by the SFJ Company. Despite different railways they had more or less the same classes of locomotives, which saved spare parts, maintenance and – in

the end - money. As with the KSB, financial problems after World War II made it necessary for the state (DSB) to take over the operations and rolling stock on 1. April 1949.

DSB CLASS FF NO. 109

In 1881, the SFJ and the Ringe-Faaborg railway (NFB) bought one respectively two class 0-6-0T2 locomotives for passenger and mixed service. The one for SFJ was number 9 and named BALDUR. In 1921 the SFJ Number 9 was taken into the SFJ workshops for a complete rebuild as a 0-6-0 tank locomotive for shunting in Odense. It continued its duty through the 1930s and 1940s and in 1949 it was renamed DSB class FF with a new number 109. It continued its duty up to March 1950 when it was taken out of service. With the October 1950 notification from the DSB locomotive main office it was decommissioned and scrapped.

DSB ADMINISTRATIVE CLASS NF NO. 110

In the late 1880's the state railway in Jutland and Funen and some private railways - among them the SFJ - commissioned a 0-4-0 class tank locomotive for light mixed traffic or small passenger trains. The locomotives were also used for shunting. The SFJ locomotive was given the number 10.

Some questions remain concerning the class and number used by the DSB in 1949. In theory one could have used the same class classification as with the former DSB class N locomotives. Anyway, the SFJ 10 was very briefly used for shunting and some light traffic on its former railway. Already in 1950 it was decommissioned and put up for sale.

DSB CLASS NF

In 1917 the SFJ ordered three small 0-B-0 tank locomotives for shunting service, numbered SFJ 36 - 38. These small locomotives did a good job, being used almost exclusively in the Odense area for shunting and during the sugar beet season (late autumn) primarily at the Odense sugar refinery.

By the DSB takeover in 1949 only number 36 were in use and this in Svendborg. It was renamed DSB class NF number 101. Again it is difficult to document the history of service for the two other locomotives, but the numbers 37 and 38 were out of service and were not given a proper DSB class or number. The NF 101 was decommissioned in 1951.

DSB CLASS BF

In 1924 the SFJ railways ordered all in all 7 class 2-4-2 tank locomotives for light passenger traffic. Three of them the SFJ 1 - 2 and RFB 4 were taken over by the DSB as class BF. But this was not documented in any "service papers" and none of the locomotives were put into service. Already in the autumn of 1949 the locomotives were decommissioned and sold for scrap.

SUMMARY

All locomotives from the former KSB and SFJ were loners and therefore not suitable for running in the same plans as the DSB's own locomotives. And as loners these locomotives were expensive in handling, tools, spare parts and man hours used. After the war the DSB had a little surplus of steam locomotives because of the changeover to motor units. All these surplus locomotives were put into service on the "new" railroad lines. The DSB earned a little money in selling all the formerly privately-owned and not commercially useful locomotives for scrap.

BEVARINGSPLAN

– for rullende materiel i Danmarks Jernbanemuseum

Af René S. Christensen, Gitte Lundager og Henrik Harnow



Danmarks Jernbanemuseums samlinger registreres og vurderes som en del af den bevaringsplan, museet har påbegyndt arbejdet med fra sommeren 2013. Første opgave var en stor mængde rullende materiel opmagasineret udendørs i årevis på Centralværkstedet i København (Fl. Wedell fot. juni 2013).



OPRYDNING OG KVALITETSFORBEDRING PÅ DANSKE MUSEER – OG PÅ DANMARKS JERNBANEMUSEUM

Gennem de seneste mere end 10 år har de danske museer været i gang med at rydde op i deres samlinger af museums-genstande. De kulturhistoriske museers samlinger er omfattende. Samlingerne er for nogles vedkommende opstået gennem næsten halvandet århundrede og under skiftende syn på, hvad der var vigtigt at indsamle – men sjældent på grundlag af en formuleret indsamlingspolitik. Der er næppe tvivl om, at mange museer har gæbt over lidt for meget, og at opbevaring og registrering har været af svingende kvalitet. Det vil ikke være forkert at sige, at indsamlingen ikke altid har været systematisk, og at der på visse områder er indsamlet for mange og for dårlige genstande.

Kulturarvsstyrelsen spillede fra styrelsens etablering i 2002 (fra 2012 Kulturstyrelsen efter en fusion af flere styrelser) en vigtig rolle i at præcisere kravene til museernes håndtering af samlingerne og har medvirket til at skabe ensartede retningslinjer landet over. Som en del af kvalitetsforbedringerne på området er der også åbnet for det, der for ikke så mange år siden blev opfattet som meget kontroversielt – at man kunne udskille og i visse tilfælde kassere museumsgenstande (Kulturstyrelsen, Retningslinjer for indsamling, udskillelse og kassation).

De fleste museers samlinger består af genstande, der ikke er særlig store, men flere specialmuseer dækker områder og genstandstyper, som åbner for helt andre problemstillinger end almindelige smågenstande fra byernes borgerhjem eller den almindelige danske bondegård. Sådan et museum er Danmarks Jernbanemuseum – opstået som etatsmuseum for godt 100 år siden og med samlinger, der gradvis er vokset uden at være indsamlet på grundlag af en indsamlingspolitik eller efterfølgende registreret ordentligt og på grund af samlingernes omfang heller ikke altid opbevaret tilfredsstillende. Denne tilstand deler Danmarks Jernbanemuseum principielt med ganske mange andre kulturhistoriske museer i disse år, og alligevel er situationen helt speciel på grund af omfanget.

På en udstilling i 1915 i Industriforeningen i København kunne de første indsamlede genstande og fotos præsenteres. Samlingen udviklede sig med tiden til det, der i dag er Danmarks Jernbanemuseum (Danmarks Jernbanemuseum).

Det er i princippet ligegyldigt, om genstande er store eller små – de skal indsamles efter velovervejede kriterier, opbevares i henhold til gældende standarder og registreres ordentligt. Den udfordring har mange museer arbejdet med i nogle år, og det er et af de typiske kritikpunkter i Kulturstyrelsens kvalitetsvurdering af museerne. Men her hører jernbanemuseets lighed med almindelige kulturhistoriske museers problemstillinger også op, for Danmarks Jernbanemuseum råder over samlinger af en helt anden type og volumen end de fleste andre museer og står over for en opgave, der kræver en indsats af et helt andet omfang for at nå frem til at være et museum med velordnede samlinger af netop de genstande, museet bør have – men heller ikke flere. Der yderligere grund til at nævne, at det jernbanehistoriske miljø er stærkt præget af entusiaster og veteranklubber bestående af frivillige. Miljøet har en tradition for bevaring, der tager udgangspunkt i deres hobby og en kærlighed til genstandene, der er sympatisk, men som går langt ud over det, man kan begrunde med historisk væsentlighed set fra en museums vinkel.

I en sådan proces bør man træde varsomt. Det nuværende personale er betroet ansvaret for en stor og righoldig samling – den danske jernbanehistoriske kulturarv – som man skal behandle med respekt. Samtidig er der både fra statslig side og ud fra faglige og økonomiske rimelighedsbetragtninger god grund til at sikre, at samlingerne ikke er for store.

Opgaven er vigtig – man kan næsten sige, at den er afgørende for museets fremtidige rolle i det danske museumslandskab. Denne opgave har Danmarks Jernbanemuseum for første gang taget fat på fra sommeren 2013. I denne artikel redegøres for en særlig side af opgaven med at få orden på samlingerne, nemlig bevaringsplanen for det rullende materiel – vores samling af lokomotiver og jernbanevogne. I artiklen ser vi på samlingernes baggrund og tilstand og behovet for registrering og ordning. Der redegøres for, hvordan denne proces er forløbet andre steder, og hvordan vi har valgt at gribe opgaven an og vil føre den til ende over de nærmeste år. Artiklens hovedfokus er diskussionen af, hvordan man med

udgangspunkt i en stor og meget blandet samling af store genstande udvælger de dele, der er berettigede til at blive bevaret som egentlige museumsgenstande og de dele, der kan udskilles af samlingerne – enten til brug i formidlingssammenhæng eller til kassation. Det kontroversielle spørgsmål om bevaring, udskillelse og kassation illustreres ved nogle konkrete eksempler fra den netop gennemførte første fase af opgaven.

Museets ledelse og bestyrelse samt ejeren DSB ønsker, at denne proces er præget af en fuldstændig åbenhed om forløbet. Opgaven påkalder sig betydelig interesse i jernbanehistoriske kredse og i den øvrige museumsverden, alene fordi det er et projekt af usædvanlige dimensioner, og vores tilgang til opgaven og de valg, der træffes, skal være synlige under hele processen – det er også denne artikel med til at sikre.

MUSEER OG SAMLINGER

Et museum defineres af, at det har egne samlinger, at det indsamler og bevarer museumsgenstande. Uden museumsgenstande er det ikke et museum – det kan være et oplevelsescenter, en zoologisk have eller en kunsthall med skiftende udstillinger – men det er ikke et museum. Samlinger af genstande fra fortiden – også den nære fortid – er simpelthen det, der gør et museum til et museum. Især når det gælder gamle, symbolske genstande, føler vi ofte, at de ægte genstande bringer os tættere på fortiden og dens mennesker. Kopier kan udføres meget overbevisende, men det er det forhold, at genstanden er ægte, der påvirker os. Én ting er, at genstande så at sige "taler" til os, men de levner, der er bevaret, udgør også materielle vidnesbyrd om fortiden, en kilde til en mere eller mindre fjern tid. I historiefaget arbejder man med skriftlige eller ikke-skriftlige kilder, og mange museumsgenstande er af sidstnævnte type. Museerne opbevarer materielle kilder til fortiden – "ting" – mens arkiverne bevarer de skriftlige kilder – "papir" – og museernes materielle levner udgør et grundlag for forskning nu og måske i en fjern fremtid.

Med lidt god vilje kan man sige, at de religiøse relikvier



samlinger var forløbere for de nuværende museale samlinger. I 1600- og 1700-tallet opstod blandede samlinger i form af såkaldte raritetskabinetter, kongelige samlinger, skat- og kunstkamre og andre samlinger, der var udmærkede sig ved at være sjældne eller mærkelige (Rasmussen 1979, 37 ff.).

Det danske nationalmuseum blev skabt i en længere proces fra Oldnordisk Museum til museet med en række afdelinger og samlinger under sig fik navnet Nationalmuseet i 1892 (Rasmussen 1979, 45 ff.; Jensen 1992), hvor også flere af de principper, der siden har præget måden at arbejde som museum på, blev fastlagt – ikke mindst systematisk ordning af samlingerne. Fra midten af 1800-tallet opstod de første danske provinsmuseer, i 1855 i Ribe og siden i en række andre byer: Odense (1860), Viborg (1861), Aalborg (1863) og flere i forlængelse heraf. På mange måder var der tale om små nationalmuseer, senere fulgt af en lang række små kulturhistoriske lokalmuseer sidst i 1800-tallet og først i 1900-tallet. Frilandsmuseerne var en særlig type museer med meget store genstande (husene var simpelthen frilandsmuseernes museums-genstande) og vægt på hele, genskabte – men altid falske – miljøer.

Danmarks Jernbanemuseum blev etableret på grundlag af indsamlingsarbejde og interesse fra bl.a. DSB's maskindirektør Otto Busse, signalinspektør Wolf, stationsforstander Holger Hansen og især A. Ohmeyer, en embedsmand ansat i

DSB's maskinafdeling, der begyndte at indsamle mindre genstande omkring 1900 (Jernbanemuseet i København, 1964, 13). Jernbanemuseet var ét af flere specialmuseer med vægt på bestemte erhverv, brancher eller emner, bl.a. Danmarks Tekniske Museum (1911), Handels- og Søfartsmuseet og Dansk Landbrugsmuseum.

Danmarks Jernbanemuseum var et af de såkaldte etatsmuseer, som talte Tøjhusmuseet (1838), Orlogsmuseet (1957), Post- og Telegrafmuseet (ældre samling, etableret 1907) og Toldmuseet (1912).

Disse museer opbyggede ikke altfavnende samlinger som de kulturhistoriske museer, men havde tendens til inden for deres eget mere eller mindre velafgrænsede felt at indsamle genstande, der minutøst træk for træk viste udviklingen af redskaber, maskine eller for jernbanemuseets vedkommende især rullende materiel, men også uniformer og andre mindre objekter.

Især på det tekniske museumsområde var den industrielle revolutions førsteland England fremtrædende, i virkeligheden i to bølger – den første da England var verdens førende industrination ved verdensudstillingen i Crystal Palace i London i 1851. Overskuddet fra verdensudstillingen gik bl.a. til etableringen af South Kensington Museum (1857), forløberen til det nuværende Victoria and Albert Museum – og til Science Museum, hvorfra initiativet kom fra Patentkontoret

i 1860'erne. En bredere, moderne bølge fulgte, da England genopdagede den stolte fortid, der kunne give identitet og selvforståelse til det nedslidte efterkrigstidsengland. I 1960-70'erne fulgte en række af de store industrimuseer i England, bl.a. Ironbridge Gorge Museum, Blists Hill, Black Country Museum og mange flere, der nåede at indsamle genstande længe efter den tidlige industrialisering.

Science Museum i London var det første af denne type museer og i en vis forstand også det første jernbanehistoriske museum eller i hvert fald et museum, hvor jernbanehistoriske genstande fik en central plads i samlingen. Selv om museet er meget andet i dag, er det stadig på mange måder et industrimuseum og et teknisk museum, og når dets omfattende samlinger omtales, nævner man næsten altid to perler i samlingen: Richard Trevithicks Puffing Billy (1814), verdens ældste bevarede damplokomotiv, og Stephensons lokomotiv The Rocket (1829), som har hæderspladsen i afsnittet om den industrielle revolution.

Det store engelske jernbanemuseum i York med magasiner i Shildon er i dag en del af Science Museum Group. Regnet efter besøgstal er museet verdens største jernbanemuseum, men var ikke det første. I anden del af 1800-tallet var der flere forsøg på at skabe et nationalt engelsk jernbanemuseum. Fra 1880 indsamlede jernbaneentusiaster materiel, som blev udstillet, og et museum åbnede i 1928 i York. Med nationaliseringen i 1948 blev der basis for et statsligt museum, og professionaliseringen tog fart fra 1951. Det nuværende museum i York åbnede i 1975 og har undergået udvidelser og betydelige bygningsændringer siden. Set i forhold til museets samling og udstillinger, har den statslige organisering og professionaliseringen af museumspersonalet medført en større vægt på passagervogne og på ikke-dampdrevet trækraft. Den engelske samling af materiel – som må tillægges en særlig status set i forhold til Englands rolle som jernbanens pionærnation – består af ca. 280 vogne og lokomotiver, heraf ca. 100 udstillet i York, den øvrige del i museets afdeling i Shildon, *Locomotion*, der åbnede i 2004 og udlånt til veteran klubber.

Selv om det vil være for omfattende her at omtale de væsentligste internationale jernbanemuseer, fortjener vore nordiske søstermuseer på området at blive nævnt – ikke mindst fordi Norsk Jernbanemuseum i Hamar nord for Oslo formelt regnes som verdens første rigtige jernbanemuseum, etableret i 1896. Det er ligesom Danmarks Jernbanemuseum statsligt og ejes og finansieres af Jernbaneverket.

Sveriges Järnvägmuseum i Gävle ejes af Trafikverket og finansieres via en bevilling på den svenske finanslov. Museet åbnede i 1915 i regi af Statens Järnvägar ved centralstationen i Stockholm. I 1970 flyttede museet til de nuværende lokaler i Uppsala-Gävlebanens anlæg i Gävle.

Det svenske jernbanemuseum har spillet en vigtig rolle i spidsen for et omfattende projekt med registrering, vurdering og klassificering af en meget stor mængde rullende materiel. Projektet fandt sted som et samarbejde mellem det svenske jernbanemuseum og Järnvägshistoriska Riksforbundet (JHRF) samt et antal eksperter. Det udmøntedes i *Bevarandeplan för järnvågsfordon* i 2004 efter syv års arbejde, men har også skabt et imponerende overblik over bestanden af rullende materiel i Sverige – i museets regi og i veteran klubberne (Bevarandeplan, 2004, s. 4-13). På dette grundlag har der siden pågået en omfattende oprydning i museets bestand af rullende materiel – i omegnen af 200 enheder. Der resterer fortsat udskilning af materiel – men arbejdet sker på grundlag af bevaringsplanen og dermed på et solidt grundlag.

Når man arbejder med meget store genstande er der praktiske begrænsninger, uanset at de ikke er en faglig begrundelse. Det gælder også for rullende materiel fra jernbanerne – veteran klubberne er private, og i det omfang, de kan skabe et økonomisk grundlag, kan de indsamle så meget, de vil. For museerne gælder det, at de skal indsamle vigtige fysiske levn – men når genstanden er så stor som for eksempel Storstrømsbroen, når selv de mest ambitiøse og økonomisk velpolstrede museer en grænse. Hvis ikke der er tale om helt usædvanlig verdenskultur arvtavle som pyramiderne, er der genstande, museer ikke kan bevare, men i stedet må dokumentere så godt som muligt – sådan er også vilkårene for en stor del af den

gravende arkæologi. Selv om jernbanehistorien er vigtig, må man med faglige museale briller på spørge, hvor meget materiel, der egentlig fortjener at blive gemt for evigheden. Svaret er, at det er en begrænset mængde, som naturligvis er vanskelig at definere helt præcist. Men at gemme alt for meget er at gøre jernbanehistorien en bjørnetjeneste i museal forstand. Så vil tidens tand og økonomien nemlig før eller siden ende med at tage valgene for os – og de faglige valg vil da have trange kår. Det er derfor, opgaven er så vigtig at gennemføre nu.

DANMARKS JERNBANEMUSEUMS SAMLINGER

Danmarks Jernbanemuseum åbnede på den nuværende adresse i Odense i 1975, men de første museumstiltag på området og indsamlingen af genstande er en hel del ældre (Thestrup og Jensen 2000). Før 1900 havde historieinteresserede danske jernbanefolk allerede taget initiativ til det, der med tiden blev et nationalt jernbanemuseum. I 1904 tog ovennævnte A.L. Ohmeyer initiativ til en mere omfattende indsamling af billeder, fotografier, bøger og mindre genstande. Det første forslag til et egentligt museum blev fremsat i 1907 i Jernbaneforeningens blad *Vor Stand*, hvor idéen blev knyttet til den nye hovedbanegårds snarlige åbning: "Naar om faa Aar Københavns Personbanegaard staar færdig i sin nye Skikkelse, bør der findes et Lokale, der er tilgængeligt for det store Personale – maaske ogsaa for Publikum – og som indeholder de to Institutioner: et Jernbanebibliotek og et Jernbanemuseum og derfor bør man i Tide samle Stoffet hertil" (*Vor Stand*, 1907, s. 105).

Enkelte genstande får så stor symbolsk betydning, at de kan sammenlignes med middelalderens relikvier. The Rocket er på den ene side blot et tidligt lokomotiv, der vandt konkurrencen om det bedste materiel til Liverpool-Manchesterbanen i 1829 – men det er også et symbol på den vestlige verdens teknologiske fremskridt og den engelske opfinderånd under den industrielle revolution. Her fotograferet på hæderspladsen i Science Museum, London (Henrik Harnow fot. 2013).



Jernbanemuseets ældste lokomotiv B 45 fra 1869, bygget hos Robert Stephenson & Co. i England. Lokomotivet blev udrangeret i 1928, men blev som det første lokomotiv bevaret med den hensigt, at det skulle udstilles på et kommende jernbanemuseum.

Lokomotivet deltog i 1935 optagelserne af filmen "DSB. Før og nu" på den gamle Middelfart Station. Filmen viser livet på en lille landstation, "Grønkjøbing", hvor kupévogne, rangerheste og damplokomotiver fra 1860'erne stadig er i fuld sving. På pudsigt vis demonstreres samtidig alt det hypermoderne fra 1930'erne: Lyntog, Lillebæltsbroen, motorvogn, S-tog, Fredericia Banegård osv. (Danmarks Jernbanemuseum).

I 1915 opstillede Ohmeyer den første offentligt tilgængelige udstilling i Industriforeningen i København. Fra finansåret 1918/19 blev en lille udgiftspost til et jernbanemuseum optaget på finansloven under Statsbanernes bevilling. Den første større udstilling fandt sted i et tidligere ilgodspakhus på Københavns Hovedbanegård i Bernstorffsgade – en udstilling bestående af modeller af færger og skibe, fotografier,

modeller af maskindele, spormateriel, telegraf, telefon og meget karakteristisk også af signalapparater. Det er ikke stedet her mere detaljeret at gå ind i en beskrivelse af museets mindre genstande, som vi vil vende tilbage til i en artikel, når registreringen af denne del af museets samlinger for alvor påbegyndes. Jernbanemuseet holdt fra 1928 til i DSB's hovedsæde i Sølvgades Kaserne i København, en udstilling der gennem 1950-60'erne var låst i sit udtryk bl.a. på grund af de begrænsede pladsforhold.

Museets samling af rullende materiel blev påbegyndt i 1928, da det første lokomotiv blev overdraget i form af damplokomotivet B 45, bygget af Stephenson & Son i 1869. Flere lokomotiver kom til før 2. Verdenskrig, og i samme periode begyndte den første indsamling af vogne. Materiellet blev henlagt i forskellige ledige remiser uden offentlig adgang. I 1954 rådede museet over to gamle engelske lokomotiver, et tysk bygget godstogslokomotiv (G 78) fra 1875 og en P-maskine (P 125) bygget i Tyskland i 1882 samt enkelte andre lokomotiver. Museet rådede over to kongevogne og en toetagers personvogn fra 1900 samt en meget gammel postvogn fra Korsørbanen fra 1865 (Jernbanemuseet i København, 1954, 20). Disse genstande er fortsat i jernbanemuseets samlinger og på nær postvognen udstillet i Odense.

I 1965, ved hundredåret for åbningen af den fynske jernbane, blev overtagelsen af en stor rundremise umiddelbart ved banegården i Odense, bragt på bane. Remisen blev i 1975 overtaget af Danmarks Jernbanemuseum, men i denne sammenhæng er det interessant, at remisen blev anbefalet som magasin til "opmagasinering af veltjente lokomotiver og jernbanevogne, hvis historiske kvaliteter er så fremtrædende, at de kan gøre berettiget krav på en plads i eftertiden". Dette i og for sig moderne krav til historisk væsentlighed blev i nogen grad fulgt ved den fortsatte indsamling, som imidlertid i dag må karakteriseres som en proces, der tog overhånd for museet og har haft noget nær sit eget liv frem til for kort tid siden. Der synes at have været en uklarhed om forholdet mellem at hjemtage genstande som museumsgenstande, genstande til brug i museets veteranotogafdelinger og en-



Findes de oprindelige genstande ikke, kan man jo bare bygge dem! At bygge funktionsduelige kopier af mytologiske genstande i fuld skala er ikke usædvanligt i det jernbanehistoriske miljø. Her en køreklar kopi af Richard Trevithicks Coalbrookdale-lokomotiv fra 1802, fotograferet på frilandsmuseet Blists Hill (Henrik Harnow fot. 2003).



delig som mulige reservedele. Museet har heller ikke arbejdet efter en formuleret indsamlingsstrategi, hvilket ikke er usædvanligt – det gjorde kun få museer, indtil Kulturstyrelsen tog fat på kvalitetsforbedringer efter årtusindskiftet. Det paradoksale er, at museet i sine første år i Sølvgade i København foretog en ganske vist meget simpel registrering, men at denne ikke er blevet fulgt op i de seneste årtier i takt med professionaliseringen af den øvrige museumsverden. Museet er derfor ikke blot i en situation, hvor der er for meget materiel i samlingerne. Flere genstande har ikke så fremtrædende historiske kvaliteter, at de kan gøre "berettiget krav på en plads i eftertiden", og det samme materiel er heller ikke registreret ordentligt. Derfor er der et udpræget behov for at få orden på samlingerne, gennemført en fuldstændig registrering og for fremtiden indsamle efter en velbeskrevet indsamlingsstrategi.

Alle museumssamlinger afspejler de mennesker, der har indsamlet genstandene. Det kan man ikke komme ud over, heller ikke ved at formulere indsamlingsstrategier, men man kan synliggøre og forklare motiverne til indsamlingen. Mange museer ville være i en langt bedre situation, hvis forgængerne blandt museernes ansatte havde nedskrevet hvorfor, de valgte at indsamle de genstande, der i dag fylder magasinerne. Vi kan sagtens tilskrive genstandene værdi i dag, hvis vi ellers

ved, hvad deres historie og baggrund er, men samlinger afspejler altid deres egen tid, og derfor er det ikke sikkert, at Danmarks ældste bevarede lokomotiv, H40 fra 1868, blev bevaret af samme årsager i 1920'erne, som vi i dag ville lægge til grund. Men samme genstand kan sagtens begrundes på flere måder, og vi ville uden tøven hjemtage Stephenson's H40 i dag, fordi det er et lokomotiv fra jernbanernes tidlige periode i Danmark, udtryk for teknologioverførsel fra England og simpelthen fordi damplokomotiver fra den periode er uhyre sjældne herhjemme.

Danmarks Jernbanemuseums samlinger er yderligere betinget af museets ejerforhold. Som De Danske Statsbaners museum har det været naturligt primært at indsamle materiel med en DSB-proveniens (fortid). Der har endda været en regel om, at museet – uden omkostninger – kunne udtage den første af enhver type materiel i forbindelse med udrangering. Først på et sent tidspunkt omkring årtusindskiftet har museet drejet indsamlingen i retning af rullende materiel fra privatbanerne – for med større berettigelse at kunne kalde sig Danmarks Jernbanemuseum. Indsamling rettet mod de nye operatører i Danmark, f.eks. Arriva og andre operatører, er endnu ikke påbegyndt.

Også i jernbanemuseer ser man tendenser til, at man i bestemte perioder har indsamlet genstande ud fra bestemte

I 1928 fandt den første udstilling af signalapparater i fuld størrelse og model sted i DSB's nu tidligere hovedsæde i Sølvgade, København, hvor jernbanemuseet havde hjemme i mange år som etatsmuseum. En række af de afbildede genstande indgår i museets nuværende samlinger og flere udstilles i en ny udstilling, Sikkerhed!, fra sommeren 2014 (Danmarks Jernbanemuseum).

motiver, som ikke ville være de samme i dag. Disse måder at se på jernbanehistorien på – man kunne kalde dem paradigmer for indsamling – er interessante at aflæse i et museums samlinger, og det præger også Danmarks Jernbanemuseums store og små genstande.

Danmarks Jernbanemuseums genstande er især for det rullende materiels vedkommende præget af den klassiske tænkning, der stammer helt tilbage fra de første tekniske museer med Science Museum i London som det første – at indsamle ikoner med relikviekarakter, og at indsamle det ældste eller det første af en genstandstype (på Danmarks Jernbanemuseum f.eks. MY 1101 – det første GM-lokomotiv, der kom til Danmark i 1954). Sidstnævnte er en typisk tilgang, hvor genstanden ses som teknologi og som et ikon, og det første eksemplar er vigtigere end det senere – men hvor den enkelte genstands egen særlige "livsforløb" ikke tillægges betydning. Der lægges vægt på det enestående frem for det almindelige, det typiske. Er Danmarks Jernbanemuseums lokomotiv af S-typen (S 736, Frichs 1928) bevaret fordi det er et spændende damplokomotiv, der er i køreklar stand – eller er det bevaret, fordi det var involveret i den første jernbanesabotage mod danske jernbaner i forbindelse med 2. Verdenskrig? Sidstnævnte begrundelse er i høj grad lødig, men det betyder også, at det ikke er et hvilket som helst S-lokomotiv, der skal bevares – det skal være S 736, der blev afsporet ved Espergærde den 6. november 1942. Her er det en kulturhistorisk begrundelse og en genstands historie eller proveniens, der vægtes højest.

BEHOVET FOR EN BEVARINGSPLAN FOR SAMLINGER AF RULLENDE MATERIEL

Danmarks Jernbanemuseum arbejder med en samlet bevaringsplan for museets store og små genstande, og som en del af denne proces er det nødvendigt at udskille genstande, som der er for mange af, eller som er i for dårlig stand til, at det giver mening at bevare dem. Det er ikke muligt at arbejde med en bevaringsplan, hvis man ikke samtidig har klare

kriterier for, hvad man vil indsamle og bevare i fremtiden – og af, hvad museets samling består af.

Museet vil, som de fleste danske museer, i fremtiden foretage indsamling efter nogle beskrevne hovedkriterier, en indsamlingsstrategi, der med hensyn til det rullende materiel tager hensyn til, at det er meget krævende i magasineringsmæssig forstand – og at moderne teknologi typisk er særdeles veldokumenteret på film og i form af fotos, på tegninger og på anden vis. Derfor bevæger museet sig væk fra tanken om at hjemtage ét eksemplar af hvert nyt tog, lokomotiv eller togsæt etc. for i stedet kun at bevare virkeligt væsentlige og repræsentative dele af det rullende materiel. Nyere materiel vil i øvrigt i dag også vil blive meget vanskeligt at benytte som veterantogsmateriel på grund af dets langt mere komplekse karakter og udbredt anvendelse af elektroniske elementer, som er vanskelige at vedligeholde og forny. Man kan sagtens forestille sig, at ét bevaret tog rummer en hel periodes historie i overordnet perspektiv. Når der er tale om, at DSB i fremtiden vil købe udenlandsk fremstillede "hyldevarer", når der indkøbes togsæt, er det langt fra sikkert, at det vil være relevant for museet at hjemtage fremtidige tog som museumsgenstande i Danmark. Det vil til gengæld være interessant at bevare udsagn og kilder, der relaterer til det rullende materiel i bredere, kulturhistorisk forstand i form af involverede ingeniører, værksteds personale, beslutningstagere, passagerer og deres oplevelser. Tænkningen er ikke som i en veteranklub, men som på et museum under hensyntagen til praktiske forhold og reelle muligheder. Der er i øvrigt allerede etableret nordisk samarbejde om bevaring af store enheder til sporreparation, som er ens over hele verden. Ikke alle museer behøver således at dokumentere eller bevare det samme.

Indsamling i fremtiden sker på grundlag af en formuleret indsamlingsstrategi, der er skabt i sammenhæng med den forskning, museet vil arbejde med i de kommende år. Der er endnu ikke tale om en færdigformuleret plan, men der kan sagtens skitseres områder, som vil være vigtige for museet i fremtiden.



Nogle hovedtræk ser således ud:

- Museets forskning og nye trends indenfor jernbanehistorien skal motivere og afspejles i indsamlingen
- Indsamlingen af store genstande (primært rullende materiel) skal ske udpræget påholdende og kun, hvor der kan argumenteres stærkt og entydigt for historisk væsentlighed og relevante vinkler i forhold til museets ansvarsområde
- Indsamling skal overvejende ske af genstande, der belyser rejser, person- og varetransport og jernbanernes almene kulturhistorie samt væsentlige teknologihistoriske træk

Forskningen vil bl.a. fokusere på følgende

- Jernbaner og kulturlandskab, herunder byudvikling og bybyggelsesmiljøer i sammenhæng med jernbanen
- Jernbaner og mennesker, herunder fokus på væsentlige aktører, kønsroller og rejser
- Jernbaner og mentalitetshistoriske aspekter, herunder opfattelsen af jernbaner, stationer og jernbanen i bredeste forstand som kulturfænomen, som en del heraf jernbanernes rolle i sprog, litteratur, medier og kunst
- Jernbanernes teknologihistorie med brug af moderne, problemorienterede tilgange og med fokus på rullende materiel

Især sidstnævnte forhold skal skabe et nyt grundlag for at arbejde med det rullende materiel og for at benytte genstandene til at belyse nye spørgsmål. Her vil også forskellige tiders personvogne kunne indgå som kilder til spørgsmål om rejser, status, kønsroller, sociale mønstre og meget andet.

Museet har allerede et godt overblik over det rullende materiel. I kombination med en indsamlingsstrategi er det betydeligt lettere at tage beslutninger om de nuværende samlinger, især med hensyn til, hvad der er museumsgenstande og hvad der er brugsmateriel. Selv med en indsamlingsstrategi er det dog umuligt fuldstændig at udelukke, at vigtige genstande indenfor områder, der allerede er godt dækket ind, pludseligt kan dukke op og være af interesse.

De fleste jernbanemuseer har samlinger, der er skabt i sammenhæng med afvikling af dampen som trækraft og i forbindelse med den løbende udskiftning af sikkerheds- og signalsystemer. Bortset fra, at også senere tiders trækraft skal repræsenteres, er der sådan set ikke noget galt med det – vigtige perioder og væsentlige træk må forventes at være indsamlet som fysiske levn, der er udtryk for disse tendenser. Men det er også klart, at det betyder, at museet ikke yderligere behøver at hjemtage genstande til at illustrere denne udvikling, hvis der ikke er tale om helt ekstraordinære eksemplarer.



Den lukkede godsvogn (QR 36307) bygget af Scandia i 1922 blev ombygget til fisketransport i 1929, og det oprindelige bremsehus blev fjernet i 1952. Vognen, af en type som har eksisteret i hundredvis, har en rangerskade i den bærende konstruktion og er desværre i meget dårlig forfatning (Fl. Wedell fot. juni 2013).

Det er ikke kun udendørs, tæring der har nedbrudt stålvognene. Ubudne gæster har hjulpet til, som her i S-togs-bivognen (Fu 8021) bygget af Scandia i 1976. Ud af fire enheder har museet valgt at bevare én repræsentativ vogn, der viser et typisk S-tog fra perioden – og har været opbevaret indendørs (Danmarks Jernbanemuseum fot. november 2013).

Den bevaringsplan, museet arbejder med, vil opdele museets rullende materiel (og i forlængelse heraf de mindre genstande) i egentlige museumsgenstande og brugsmateriel og udskille dubletter, mindre relevante genstande og genstande i meget dårlig forfatning og for første gang skabe en samling, der er udtryk for nogle bevidste, velbeskrevne valg. Fremtidens jernbanehistorikere kan måske på visse områder have afvigende holdninger til, hvad man burde have gemt – men sådan vil det altid være. Alene det forhold, at samlingerne er vurderet, opdelt og registreret med tydelig begrundelse, og at fremtidig indsamling foregår på grundlag af nogle beskrevne kriterier, stiller fremtidige historikere bedre, når de engang skal arbejde med museets samlinger.

SYSTEMATISK REGISTRERING SOM GRUNDLAG FOR VURDERING AF GENSTANDENE

Det er en særlig opgave at stå foran en gennemgang og vurdering af en stor genstandssamling, der aldrig er blevet systematisk registreret i museal forstand. Museet registrerede i de første år efter et simpelt nummersystem, men uden tilstrækkelig dokumentation af kontekst og baggrund. Det rullende materiel er aldrig blevet musealt registreret, nok fordi dets historie som sådan var velkendt. Den efterhånden meget omfattende samling har i nyere tid været registreret på en forsikringsliste, herunder en asbestliste og endelig i anden form på en NVR-liste (entydig nummerliste for materiel mhp. kørsel og sikkerhedsgodkendelse mm.), men ikke med museale baggrundsoplysninger og ikke som museums-genstande i henhold til den danske museumslov.

Opgaven er på sin vis mere åben end den, som de fleste andre museer har været igennem i de seneste år, hvor en oprydning, registrering og i et vist omfang udskillelse fra museernes magasiner og genstandssamlinger har været på dagsordenen. De kulturhistoriske museer har til en vis grad haft gamle registreringssystemer og museumsnumre at tage afsæt i – at genstandsoplysningerne så ofte har været mangelfulde, er en anden sag. På Danmarks Jernbanemuseum

arbejdes nu hen imod at få genstandssamlingen registreret, så den er sammenlignelig med den resterende museumsverdens samlinger – og dermed at få oprettet museumsnumre i museernes fælles register Regin. Men før museet når så langt, er opgaven at få styr på hele samlingen – og få skilt genstande fra, som af forskellige årsager ikke kan indgå i samlingerne som museumsgenstande – typisk på grund af for ringe forfatning i forhold til den historiske værdi eller på grund af, at der er tale om dubletter. Det er i den sammenhæng en stor udfordring, at en væsentlig del af museets genstande – det rullende materiel – har en størrelse, som få andre danske museer kan håndtere, og at genstandene er opbevaret mange steder i landet – både indendørs og udendørs. Sidstnævnte placering gennem længere tid på især Centralværkstedet i København har bidraget til en markant forringelse af bevaringstilstanden til et niveau, som begrunder kassation.

Det igangværende arbejde består i at registrere og dokumentere alle jernbanemuseets genstande, og dernæst foretage vurderinger af genstandene med henblik på at sortere genstandene til og fra. Den systematiske tilgang hertil styres af en database, som er opbygget med inspiration i arbejdet ved søstermuseer i nabolande som Sverige og Storbritannien. Ønsket har hele tiden været at gøre både dokumentation og den lige så vigtige argumentation åben og tilgængelig for interesserede.

Databasen rummer en identifikationsdel, en beskrivende del, en proveniensdel samt en vurdering af den historiske værdi og bevaringstilstanden – og desuden en konkluderende del som begrunder bevaring eller kassation af den enkelte genstand.

Det rullende materiel, som er knyttet til jernbanen, består af lokomotiver med forskellig drivkraft, vogne til persontransport, forskellige typer godsvogne samt specialvogne af forskellige slags, f.eks. rullende værksteder, kraner, dræsiner etc. Desuden findes andet materiel tilknyttet DSB, bl.a. rutebiler.

Det jernbanerelaterede materiel udmærker sig ved at have numre eller særlige litra, som kan identificere den enkelte genstand. En problemstilling i den sammenhæng er, at ad-



skillige vogne er blevet omlitret gennem tiden, bl.a. i forbindelse med salg, og ofte adskillige gange. En anden variant er, at vognen kan være ombygget til nye funktioner og derfor har fået nyt litra. Det giver samtidig grund til overvejelser i vurderingen af vognens originalitet. Som del af identificeringen og som hjælp til at få overblik, kategoriseres materialet ud fra en typologi (f.eks. godsvogn, personvogn til 3. klasse, damplokomotiv eller motorvogn, etc.). Dernæst kommer selve beskrivelsen af genstandene. Der er heldigvis ganske godt styr på jernbanematerialets historik primært fra driftsmaterielfortegnelser – dvs. producent, ændringer af litra og ændringer i funktion og ejerforhold, så de basale oplysninger om proveniens kan knyttes til en genstand ligesom nogle grundlæggende karakteristika – f.eks. at der er tale om en 2. klasses passagervogn med et bestemt antal siddepladser og midtergang, samt vognens længde og vægt. Størrelsen vil være af betydning i det tilfælde, at materialet skal optages som museumsgenstand. I få tilfælde kan det dog være vanskeligt at knytte en bestemt genstand til et specifikt litra. En besigtigelse og en fotoregistrering af hver enkelt genstand danner baggrund for dels en beskrivelse af de anvendte hovedmaterialer, dels en vurdering af bevaringstilstanden.

Viden om en museumsgenstand er central for beslutningen om bevaring – en genstand, hvis ophav ikke kendes har betydelig mindre historisk værdi end det modsatte. På dette område findes der for jernbanematerialet bedre oplysninger end for mange genstande på almindelige kulturhisto-

riske museer. Oplysninger om producent og ombygninger og ikke mindst hvor og hvornår materialet har været anvendt, er ofte tilgængelige.

Til sidst rummer databasen en vurderende del, hvor genstanden bliver målt ud fra begreber som historisk værdi (f.eks. repræsentativitet), originalitet og bevaringstilstand. Disse vurderinger er afgørende for den endelige konklusion, der munder ud i, afgør om materialet skal bevares eller kasseres. Argumentation for det valg, der træffes, er helt afgørende.

Til vurderingerne er der knyttet en række problemstillinger og dilemmaer. En typisk museumstilgang har været at betragte den oprindelige vogn som den "rigtige", og mange renoverede vogne er da også genskabelser af oprindelige vogne. Spørgsmålet om originalitet bliver da, om der skal være tale om et originalt udtryk, eller om det er bevaring af de originale dele (beklædning, bolte, etc.), som er afgørende. Som i skibsbevaringen er der meget få originale dele bevaret, hvis materialet er af træ. Jern og stål er længere om at nedbrydes, men også her vil der typisk være udskiftede dele – som del af almindeligt vedligehold, da genstanden var i brug.

Det påbegyndte projekt tager helt konkret afsæt i det materiel, som har været oplagret udendørs på Centralværkstedet i København. Flere af genstandene rummer som sådan væsentlige historiske værdier, der dog ikke er væsentlige nok til at opveje den omfattende grad af nedbrydning. Meget kostbare istandsættelser, som rummer udskiftning af store dele af materialerne pga. forfald, giver kun mening, hvis der er tale

Kupévognen (AD 313) blev bygget af Scandia i 1897 og fungerede som sådan til den blev ombygget til ambulancepersonvogn i 1940. Jernbanemateriel og især trævogne holder ikke evigt ved opbevaring under åben himmel, og museumsmateriel bør principielt opbevares under tag og rimelige klimaforhold. Men man kunne ikke fratage området og forfaldet en vis malerisk skønhed som her på en sommerdag i 2013 (Fl. Wedell fot. juni 2013).

Forfaldet var gennemgribende på det udendørs område ved Centralværkstedet. Den oprindelige kupévogn (AA 11) bygget af Scandia i 1892 har haft en omskiftelig tilværelse som inspektionsvogn, salonvogn og sidst målevogn. Som det fremgår af billedet havde naturen taget over, og vognen var ikke til at redde. Der høstes i stedet reservedele (Danmarks Jernbanemuseum fot. november 2013).

om en genstand af meget høj værdi. Forskellige kriterier påvirker på vurderingen af bevaringsbehovet. Hvor repræsentativ er genstanden, hvor stærk en historie repræsenterer den, hvor mange findes bevaret, hvor original er den (originale materialer/originalt udtryk)? Den historiefaglige vurdering bør være den bærende, men bevaringstilstanden kan være afgørende.

FØRSTE ETAPE AF OPGAVEN – UDENDØRS MATERIEL OPMAGASINERET PÅ CENTRALVÆRKSTEDET I KØBENHAVN

Fremgangsmåden har været at opbygge den nævnte registrerings- og dokumentationsdatabase som værktøj til at få overblik over samlingerne og sikre sig dokumentation – både af det materiel, der skal indgå i museets samlinger og det, der skal kasseres. Eventuel udskillelse af genstandene skal være velbegrundet, og både fotos, dokumentation og konklusioner gemmes for eftertiden.

Med afsæt i den etablerede database, som rummer fakta og "livshistorie" for de enkelte vogne, blev materiellet besigtiget med henblik på at identificere de enkelte vogne og at vurdere bevaringstilstanden, samt om dele af vognene evt. kunne anvendes som reservedele, hvis de var kassable. Vognene blev besigtiget ind- og udvendig, og genstandene blev dokumenteret med fotooptagelser. Besigtigelsen blev foretaget af en gruppe bestående af museets inspektører med historiefaglig baggrund samt én af museets værkstedsledere med teknisk indsigt.

På baggrund af besigtigelserne blev der draget nogle foreløbige konklusioner om materiellets historiske betydning, bevaringstilstand og om tilsvarende allerede var repræsenteret i museumssamlinger – og på baggrund heraf blev materiellets videre skæbne fastlagt.

Næste trin var at afprøve konklusionerne på det teknisk kyndige personale – museets værkstedsledere i Randers, København, Odense og Lunderskov – som har indblik i hvilket materiel, der findes i museets afdelinger, og hvilke reservedele, der ville være ræson i at fjerne fra de kassable vogne. Til projektet er desuden knyttet en ekspertgruppe med



stor viden om rullende materiel – godsvogne, personvogne, lokomotiver – og med et stort overblik over materiellets historie og teknik, og ikke mindst med et overblik over, hvad der i øvrigt findes af materiel i Danmark – bl.a. hos de forskellige veteranklubber. Ekspertgruppen blev ligeledes præsenteret for museets konklusioner, og med afsæt i gruppens vurderinger og supplerende viden kunne de endelige beslutninger tages om, hvorvidt de enkelte vogne skulle kasseres, eller om de skulle indgå i museets samlinger.

Museet valgte at hjemtage tre arbejdsvogne, en ballastvogn og to lave godsvogne fra 1883 og 1886. Vognene er ikke i en god forfatning – men de er sjældne og bevares som museumsgenstande der ikke vil gennemgå omfattende renovering men i stedet konservering (Fl. Wedell fot. juni 2013).

Veterantogsclubberne i Danmark – organiseret under Danske Veterantogsoperatørers Fællesrepræsentation (DVF) og Dansk Jernbaneklub (DJK) – blev som sidste del af processen inviteret til en præsentation af museets konklusioner med mulighed for at ytre ønsker om nogle af de vogne, som det vil være realistisk, at kunne benytte til istandsættelse – og om eventuelle reservedele. De meget forfaldne vogne vil dog ikke blive tilbudt klubberne, da museet ikke vil være årsag til, at det materiel, vi selv udskiller på grund af dårlig stand og mindre væsentlig historie skal stå i årevis på en ny placering, blot ude hos veteranklubberne. Reservedele blev først tilbudt klubberne, da museet havde vurderet, hvilke der skulle hjemtages til museets eget brug.

Denne første etape af gennemgang af museets samlinger af rullende materiel førte til enkelte bevaringsbeslutninger – men hovedsagelig til kassationer. De fleste vogne rummede reservedele, som en lille gruppe under faglig ledelse har høstet og pakket ned i november 2013, men hovedparten af materiellet stod til skrotning og endte under skrothandlerens saks primo december 2013. Det er sket med udgangspunkt i almindelige museumsstandarder, således at viden om reservedelene proveniens sikres – det skal registreres og dokumenteres, fra hvilke vogne og hvor på vognene, delene tages, og delene skal mærkes, så deres oprindelse er kendt.

INDSAMLING, UDSKILLELSE OG KASSATION – NOGLE EKSEMPLER

Efter en nøje gennemgang af de enkelte genstande på Centralværkstedet stod projektgruppen over for beslutningen om, hvad der skulle ske med materiellet. Var bevaringstilstanden så dårlig, at der slet ikke var begrundelse for at bevare noget som helst, eller var der faktisk så vigtige genstande imellem, at der skulle udtages museumsgenstande til samlingerne? Der er næppe tvivl om, at valgene i nogen grad vil overraske det jernbanehistoriske miljø i Danmark, fordi det afspejler en anden tilgang end veteranklubbernes – det afspejler ikke nødvendigvis en uenighed, nærmere forskellige





Den togvognskirkegård, som den udendørs opmagasinering på Centralværkstedet over årene havde udviklet sig til, skabte en ganske særlig stemning, som ikke kun påvirkede jernbaneentusiaster og museumsfolk som os selv. Også de ubudne gæster, der medvirkede til nedbrydningen, fandt inspiration og skabte en ikke ueffen poesi. Da vi arbejdede os gennem samlingen i sommeren 2013, kunne vi ikke stå for denne tekst: "Ansigt til ansigt med den evindelige glorificering af den tid, som har været, spørger jeg mig selv, hvorfor det er de håbefulde drømme, der først må vige pladsen..." (Henrik Harnow fot. september 2013).



Hverken museumsfolkene eller museets frivillige medarbejdere synes, at det er rart at skille sig af med historisk jernbanemateriel på den voldsomme måde, som på billederne fra Centralværkstedet i København den 2. december 2013. Men som det fremgår af artiklen, var materiellet i så ringe forfatning, at det ikke var realistisk at arbejde i retning af bevaring – kun ganske få genstande på området er udtaget til museumsgenstande og opbevares nu under tag (Fl. Wedell fot.).

roller og opgaver. Museet indsamler karakteristiske og væsentlige dele af den danske jernbanehistoriske kulturarv, mens klubberne dyrker en hobby og har fornøjelse ved at istandsætte og køre med genstandene, men genstandene er ikke museumsgenstande i formel forstand, og istandsættelsen

behøver ikke at tage hensyn til konserveringsfaglige og museale principper, selv om der bestemt er positive eksempler.

Indsamlingen af genstande har – som ovenfor beskrevet – især haft fokus på lokomotiver og i nogen grad personvogne, fordi de kunne indgå i et veterantog og rumme pas-





(Fl. Wedell fot.)

sagerer. I langt mindre grad har der været blik for at indsamle arbejdsiden af jernbanerne i form af vogne med tekniske funktioner, mandskabsvogne osv. og i endnu mindre grad de utallige godsvogne og arbejdsvogne, som prægede jernbanerne over alt i landet.

På det grundlag besluttede projektgruppen – i dialog med de to nævnte grupper, som deltog i diskussion af konklusioner og anbefalinger – at hjemtage to lave arbejdsvogne i forholdsvis dårlig bevaringstilstand, hhv. Td 8533 og Td 8550. De to vogne (nu nummereret i Danmarks Jernbanemuseums database over rullende materiel med numrene 213 og 214), hvoraf den ene endog ikke har komplet undervogn, er blandt de få og i øvrigt blandt de ældste vogne af denne type, som der kun er bevaret få af i Danmark. Den ene vogn er bygget af Breslauer Actien Gesellschaft für Eisenbahn Wagenbau i 1883, den anden er bygget af Scandia i Randers i 1886, og de er trods modifikationer stadig de bedste materielle levn efter de engang mangfoldige lave arbejdsvogne. De er derimod ikke spektakulære som et stort damplokomotiv, men udtryk for jernbanernes ydmyge, typiske materiel. Yderligere har gruppen besluttet ikke at gennemføre omsiggribende restaureringsprojekter for disse vogne med henblik på at føre dem tilbage til deres oprindelige stand – de er museumsgenstande med tidens spor og skal blot stabiliseres til udstillingsbrug eller magasinering. Vi ønsker ikke, at de skal have udskiftet jerndelev og træværk og gennem en proces, der efterlader dem som nye, skinnende godsvogne – næsten uden oprindelige dele. En tredje vogn, der hjemtages på lignende vilkår, er den typiske ballastvogn bygget af Scandia i 1921 (Th 9082, nu med nr. 217 i museets database). Her er det den stærke historie om banernes anlæggelse og vedligehold, der ligger til grund for hjemtagelsen.

Generelt var der blandt vognene desværre et udpræget forfald, som gjorde, at det meste måtte kasseres. Flere vogne ville med et markant tilskud af midler kunne genskabes, men projekterne manglede en tvingende nødvendig historisk begrundelse. En istandsættelse til brug som rullende materiel til museets kørsler og arrangementer med veteran-

tog manglede tilsvarende en klar begrundelse – der ville i givet fald blive tale om en høj grad af rekonstruktion, og den historiske autenticitet ville være meget lille. Ingen vogne var af enestående betydning i en national eller international sammenhæng, men flere var dog interessante repræsentanter for væsentlige historiske udviklingstræk.

Vi ledte også efter andre vogntyper, der afspejlede livet på og langs banerne, bl.a. intakte værkstedsvogne, mandskabsvogne, ambulancevogne og lignende, og på området var der flere vogne af denne type, som i årtier havde været under nedbrydning. Ingen af disse vogne vurderedes tilstrækkeligt intakte eller vigtige til, at det i dag kunne begrundes at bevare dem i den meget dårlige stand, der var tale om – interiørene var enten fjernet eller så nedbrudt, at kun en fuldstændig genopbygning kunne have gjort dem forståelige. Derfor valgte vi at kassere flere vogne af den type, vi faktisk gerne ser repræsenteret i museets samlinger – simpelthen fordi de var for nedbrudte.

I 2014 fortsætter projektgruppen arbejdet med at registrere og vurdere materiel en række andre steder i landet, bl.a. på området i Lunderskov, hvor en større mængde privatbanemateriel opbevares. Også her vil gennemgangen formentlig resultere i, at en lille del registreres i det statslige system Regin som egentlige museumsgenstande, at en del vurderes at være brugsmateriel og at enkelte dele udskilles og eventuelt skrottes. Hvilke dele, der ender som hvad, skal gennemgangen danne grundlaget for – og beslutningerne herom er ikke altid så indlysende, som man ved første øjekast kunne forledes til at tro.

SAMMENFATNING

I denne artikel har vi beskrevet og argumenteret for arbejdet med den bevaringsplan for Danmarks Jernbanemuseums rullende materiel, som er påbegyndt og i løbet af en 3-årig periode vil skabe et fuldt overblik over museets rullende materiel i form af grundig registrering, vurdering af historisk væsentlighed og bevaringstilstand. I forlængelse heraf vil

det rullende materiel, som aldrig hidtil har været dækkende registreret, blive opdelt i tre kategorier, henholdsvis museumsgenstande, som registreres i det statslige registreringssystem Regin sammen med de danske museers øvrige museumsgenstande, brugsgenstande, der kan benyttes til bl.a. veterankørsel og aktiviteter på museet, men ikke er underlagt de samme begrænsninger og krav om autenticitet som museumsgenstande – og endelig materiel, museet ikke ønsker at bevare. Sidstnævnte kan enten udskilles fra samlingerne til anden side, f.eks. finde anvendelse i en veteran-togsklub eller afhængig af bevaringstilstand bidrage med reservedele og skrottes.

Vi har i artiklen søgt at sætte Danmarks Jernbanemuseum og dets samlinger ind i en større sammenhæng med udblik både til den danske museumsverden og de øgede krav til samlingernes forvaltning, der har præget det sidste årti, samt til udlandet. Museets arbejde med en bevaringsplan er i betydelig grad inspireret af de registreringssystemer og bevaringsplaner, som især National Railway Museum i York og Sveriges Järnvägmuseum har arbejdet med og gennemført i løbet af de seneste år.

I artiklen fokuseres desuden på første del af arbejdet med at effektuere bevaringsplanen, som skal ses i sammenhæng med museets indsamlingsstrategi og den forskning, museet ønsker at fremme. Der ses helt konkret på første del af opgaven med at registrere og vurdere museets rullende materiel. Første fase af dette arbejde er netop gennemført på Centralværkstedet i København, hvor en stor mængde rullende materiel, overvejende personvogne, har været opbevaret udenørs i flere årtier under utilfredsstillende forhold. Materiellet var for en stor dels vedkommende så nedbrudt, at bevaringstilstanden fik afgørende betydning for beslutningen om at skrotte størstedelen af materiellet. Enkelte dele blev dog hjemtaget til museet som museumsgenstande, mens der blev hentet reservedele fra nogle vogne før skrotning, ligesom en enkelt vogn overgik til veteranklubben i Lunderskov, fordi vognen havde lokal betydning for klubben, der lægger vægt på at køre med autentisk lokalt materiel.

Når museets bevaringsplan for rullende materiel er ført helt igennem, er det planen at fortsætte processen med museets store samling af smågenstande af en art, der mere ligner almindelige kulturhistoriske genstande.

Idéen med åbent og gennemsigtigt at beskrive den proces, der gennemføres på Danmarks Jernbanemuseum, er at fremme dialog og debat på et område, hvor museal tænkning hyppigt støder sammen med den tilgang, der præger de private veterantogsclubber. Set fra Danmarks Jernbanemuseums side er der plads til begge typer aktiviteter – kravene til Danmarks Jernbanemuseums bevaring af den danske jernbanehistoriske kulturarv er blot anderledes end kravene til de private klubber, der i Danmark ikke er underlagt begrænsninger i restaureringen af deres materiel eller har indgået aftaler om vilkår for bestemte genstande. Sådanne aftaler om særligt vigtige genstande kunne måske tænkes at være et samarbejdsområde i fremtiden.

LITTERATUR

- Christensen, René S. og Harnow, Henrik, Industrisamfundets havne 1840-1979 – erfaringer fra en omfattende undersøgelse af danske havne, *Fabrik og Bolig*, 200/8, s. 43-56.
- Harnow, Henrik, Danmarks industrielle miljøer, nationens "samling" af materielle levn fra industrialiseringen, *Fynske Minder*, 2012, s. 61-73.
- Jernbanemusæum, *Vor Stand*, Medlemsblad for Jernbaneforeningen, 1907, 104-05.
- Jernbanemuseet i København*, 1954.
- Jernbanemuseet i København*, 1964.
- Jensen, Jørgen, *Thomsens Museum, Historien om Nationalmuseet*, Gyldendal, 1992.
- Kulturstyrelsen, *Retningslinjer for udskillelse og kassation*, Retningslinjerne vedrører udskillelse og kassation af genstande på de statslige og stats- anerkendte museer under Kulturministeriet, <http://www.kulturstyrelsen.dk/institutioner/driftstoette/museumsdrift/vejledninger/indsamling-udskillelse-og-kassation/retningslinjer-for-udskillelse-og-kassation/>
- Myrtue, Anders og Harnow, Henrik, Historiske samlinger i 150-årigt perspektiv, *Fynske Minder*, 2012, s. 35-47.
- National Railway Museum Collecting Policy*, 2010.
- NMSI [National Museums of Science and Industry] *Collections Management Strategy Statement*, 2010.
- Rasmussen, Holger, *Dansk museumshistorie, De kulturhistoriske museer*, Dansk Kulturhistorisk Museumsforening, 1979.
- Sjöö, Robert (red.), *Bevarandeplan för järnvägsfordon*, Sverige Järnvägmuseum, Gävle, 2004.
- Thestrup, Poul og Jensen, Ulrik Tarp, *Danmarks Jernbanemuseum, Historie og rullende materiel*, Danmarks Jernbanemuseum, 2000.

SUMMARY

This article has focused on the challenges surrounding a conservation plan for rolling stock for the Danish Railway Museum and has argued the case for a systematic, well planned approach. The plan which the museum has just begun implementing will continue for a period of three years and will result in a full overview consisting of a thorough recording, evaluation of historical value and the condition of preservation for each item in the collection. In addition to this the rolling stock that until now has never been recorded satisfactorily will be divided into three categories: museum objects to be recorded in the national recording system REGIN alongside other state recognized museums' objects or items to be used in the museum or to run as part of our heritage railway stock. The final category will be rolling stock that the museum no longer wants to keep in the collections. Depending on preservation conditions these objects will be handed over to heritage railways with credible plans for the specific objects or simply scrapped.

In the article we have tried to place the Danish Railway Museum and its collections in perspective and see the museum and its collections in relation to the Danish museums in general and relevant museums internationally. The ongoing work with the new conservation plan has been inspired by work within Danish museums and the Agency for Culture but also from the work carried out by the National Railway Museum in York and the Swedish Railway Museum in Gävle.

The article also sheds light on the first real test of the conservation plan looking into the overall approach at the old Danish State Railways' workshops in Copenhagen (Centralværkstedet) where around 35 primarily passenger wagons had been left outdoors for decades. Many were in a very bad condition that resulted in the decision to scrap by far the majority of these objects. A few objects were recorded as museum objects and transported to our stores, while spare parts were taken from other objects before scrapping.

When the museums' conservation plan for rolling stock has been carried through, the plan is to continue this process with the museum's extensive collection of small items of a kind

that to a much higher degree resembles what you expect to find in a typical cultural history museum.

The idea behind the decision to put the process described in this article out in the open and being fully transparent is to further dialogue and debate in an area that is often characterized by clashes with the thinking typical of the private heritage railways. Seen from the Danish Railway Museums' point of view there is ample space for both parties and types of activity – our approach is just different from that of the heritage railways which in Denmark are not limited in the way they decide to restore heritage rolling stock or have to live up to any formal demands typical of the established museums. It should be said that they often do a good job and are very focused on doing things right. In the future there may be a way forward for negotiating the approach to certain pieces of rolling stock between the museum and the heritage railways in possession of objects of national importance.

ANMELDELSER



Jens Bruun-Petersen og Ulrik Tarp Jensen, *Danske Personvogne, Bane Bøger 2012*, ISBN 978-87-91434-34-1, 264 sider, illustreret, pris 489,95 kr.

Få tekniske områders historie er så vel-dokumenteret som jernbanernes materiel, og litteraturgenren rummer ofte en meget stor detailviden. Der er skrevet adskillige bøger om danske lokomotiver, og nu også et grundigt værk om de danske personvogne. Det meste jernbanelitteratur i Danmark og i udlandet skrives af amatørhistorikere, der har stor teknisk indsigt i deres emne, men ikke er faghistorikere. Det kan der komme fine bøger ud af, men ofte også mangelfulde bøger og først og fremmest bøger, der er diffuse med hensyn til det emne, og de problemstillinger, de forfølger, samt deres metode, kildegrundlag og dokumentation.

Meget materiel behandles i den danske jernbanehistoriske litteratur alene i relation til de baner, de har kørt på – og

ofte i opremsende form – og det er en skam. De ganske mange baners historie i form af jubilæumsskrifter eller bøger, der separat behandler en specifik banes anlæggelse og historie, mangler ofte udblik og den lokale banes historie står i vejen for en mere systematisk skildring af udviklingstræk, typologi og bredere kulturhistorie. Men bogen *Danske Personvogne* brydes dette mønster nu. Bogen er skrevet af to personer, der er kendt viden om i det jernbanehistoriske miljø og nyder respekt for deres uomtvisteligt store viden på dette område. Spørgsmålet må være, om vi med bogen om danske personvogne har fået det autoritative standardværk, som har været savnet?

Der ligger flere års arbejde bag denne udgivelse fra *Bane Bøger*. Anledningen til udgivelsen var angiveligt, at DSB skilte sig af med sine sidste personvogne i 2011 og herefter baserede persontransporten på togsæt, motorvogne og lejede vogne. Der kan ligge mange bevæggrunde bag udarbejdelsen af et stort værk, men en bedre og mere regulær begrundelse ville egentlig blot være, at der ikke hidtil har eksisteret et velstruktureret overblik over danske personvogne med fokus på deres udviklingshistorie og på væsentlige tekniske og kulturhistoriske aspekter.

Der ligger uden tvivl en betydelig arbejdsindsats bag bogen, og derfor er det ærgerligt, at formidlingen af materialet ikke for alvor lykkes – bl.a. er det usikkert, hvem målgruppen er.

Der eksisterer som udgangspunkt et stort jernbaneentusiastmiljø, som er det oplagte publikum og uden tvivl vil aftage en stor del af oplaget, men hvad med den læge læser eller forskeren? Disse grupper tabes og når formentlig aldrig frem til at læse bogen. Der er to hovedårsager til dette, som vi vil komme ind på nedenfor.

Bogen er simpelthen vanskelig at læse, og det er synd, da der uanset de forhold, vi omtaler nedenfor, vil være tale om standardværket på området de næste mange år. Teksten tynges af mangel på stringens og evnen til at fastholde fokus, og oplysninger forekommer på kryds og tværs, uden at man som læser kan være sikker på at få samme typer oplysninger om andre vogne eller perioder.

Bogens mål er angiveligt at skrive personvognsmaterialets historie i en dansk sammenhæng, fra jernbanernes grundlæggelse til i dag, men der savnes en konkret problemorienteret og fokuseret tilgang – hvad vil forfatterne? Er der en teknologihistorisk tilgang, en kulturhistorisk – eller er der tale om genealogi baseret på løbende små ændringer i indretning og materialer? I forordet nævnes, at forfatterne ikke vægter den enkelte vogns historie, men søger politiske, tekniske og økonomiske forklaringer på konstruktionernes udvikling. Men denne udmærkede, ambitiøse målsætning nås ikke for alvor, og der er måske i højere grad tale om en slags personvognens lidt kao-

tiske genealogi iblandet den enkelte vogns ombygningshistorie.

Bogen er opbygget i tre niveauer – hovedkapitler, underkapitler og afsnit, og allerede her træder et af bogens problemer frem: strukturen er uklar. Der er flere mulige spor: inddeling efter stil, typer, kronologi, personer, banestrækninger – men disse er blandet sammen i de forskellige niveauer i teksten, og det er en væsentlig årsag til, at fremstillingen ikke står fuldstændig klar og er vanskelig at læse.

Et indledende kapitel, der havde ledt læseren på sporet af emnet og sat det ind i en større sammenhæng, ville have været rart. I stedet begynder fremstillingen med et meget kortfattet typologiafsnit, som desværre lider lidt af førnævnte strukturelle problem. Først indeles vognene i de fire hovedtyper efter deres indretning: kupévogne, midtgangsvogne, sidegangsvogne og åbne vogne. Dernæst nævnes klasserne (1., 2., 3. og fællesklasse), men strukturen forvirres af en graf, som desuden inddeler efter konstruktion (toakslet, bogie), en ikke før nævnt indretning "gennemgangsvogn", materialer (stålvogne) og endelig efter klassifikationen "UIC", som dog først forklares langt senere i bogen. Hvad der skulle være en nøgle til bogen, bliver i stedet ophav til forvirring. Bogen afsluttes med et appendix, der gennemgår flere temaer: hjul og bogier, bremseser, belysning og opvarmning. Disse afsnit kunne med fordel være bragt i

det typologiske afsnit, da elementerne er gennemgående træk i hele fremstillingen, og forandringerne heri er med til at definere vogn typerne – ligesom i øvrigt byggematerialer.

Der opstår flere steder et element af indforståethed: ved alle f.eks. hvad udtrykket "reserveringsteknisk" dækker over (s. 4)? En almindelig hjælp til læseren er, at første gang et udtryk eller et begreb nævnes, forklares det, og ikke som her, hvor f.eks. betegnelsen UIC/DD fremgår af nævnte graf (s. 5), men først beskrives i et senere kapitel (s. 210 ff.).

Ved siden af det strukturmæssige problem er bogens anden svaghed, at læseligheden besværes af den konstante opremsning af forskellige litra, hvilket meget hurtigt sætter den læge læser af og slører fokus, også for forfatterne. Nogle faktabokse placeret forskellige steder i bogen med litrabetegnelser og overordnet karakteristik af forskelle ville have hjulpet. Egentlig er bogens væsentlige styrke et til tider leksikalt indhold, men funktionen som opslagsværk er næsten ikke til stede, da der ikke findes et register bag i bogen. Det ville have styrket værket betydeligt, hvis læseren kunne slå litra og typer op bag i bogen og ikke var tvunget til at skimme teksten igennem for oplysninger – en ret tidskrævende øvelse.

For forskeren er værket hæmmet af sin manglende åbenhed og refleksion. Der er ikke overvejelser om bogen i forhold til tidligere jernbanehis-

torisk litteratur eller til, hvilket kilde materiale der ligger til grund. Ved siden af det manglende register er også manglen på egentlige kildehenvisninger en alvorlig svaghed.

Mere grundlæggende savnes en højere grad af relativisering af udviklingen i personvognsmateriellet – nogle bud på sammenhængen med den teknologiske, samfundsmæssige og kulturhistoriske udvikling, og den kulturhistoriske side af vognenes historie er i det hele taget svagt dækket, hvis den overhovedet kan siges at være behandlet.

Det kunne f.eks. have været interessant, om der var reflekteret over at første klasse var placeret nederst i to-etages vogne eller midt i vogne, med andre klasser for og bag. Hvad var rationalet? I dag ville en bedre udsigt måske have betydet noget for rejseoplevelsen, hvilket åbenbart ikke spillede en rolle i midten af 1800-tallet. Eller hvad var mon baggrunden for indretningen af damekupéer?

Forskellen i tysk og engelsk stil står ikke helt klart. Hvordan defineres "tysk stil", og hvorved adskilte den sig fra den britiske? Det nævnes, at der var tale om kopier af britiske og belgiske vogne, og at der var en europæisk standard på banen Altona-Kiel ved anlæggelsen 1844 (s. 6)? Engelske vogne blev leveret i 1850'erne (men var bygget i Flensborg, hvor britiske Constantine var overmaskinmester, s. 20). Der stod briter bag f.eks. anlæggelsen af Hvide Mølle – det senere Scandia. Ad-

skillige af vognene var desuden svensk byggede i slutningen af 1800-tallet (var det tysk stil?).

Der er en interessant problemstilling gemt i dette, som handler om teknologioverførsel og tilpasning til lokale forhold – et emne som kunne forfølges mere, og som dog også antydes i beskrivelsen af den asynkrone udvikling i Øst- og Vestdanmark. De økonomiske, politiske og teknologiske forklaringer på ændringer i vognenes opbygning og design er på ingen måde fraværende – de kunne dog godt udfoldes lidt mere. Man kunne have ønsket sig en større perspektivering til udlandet: havde udviklingen de samme træk, eller var der forskelle og hvorfor? Hvor kom teknologien fra og hvordan, hvorledes adskilte materiellet sig mellem landene, og hvad betød forhold som klima, topografi, befolkning og rejsemønstre? Og hvordan så vognbygningen ud i forhold til relaterede industrier – kareter, biler, skibe – mht. anvendelse af ny produktionsteknologi (var svejsningens anvendelse tidlig eller sen i denne branche, hvad med overgangen fra træ til stål til aluminium, hvad betød serieproduktionen for vognenes udseende? Hvad betød markedet – den store statslige kunde eller de små private baner?)

Bogens layout og udstyr er i bedre kvalitet end ofte set i jernbanehistoriske publikationer. Der er tale om en nydelig bog fra Bane Bøger, men med et layout, der lidt for kraftigt følger en tradition i

genren, hvor mest mulig tekst skal presses ind på siderne. Mere luft på siderne og et friskere layout ville hjælpe gevaldigt på en bog, som er temmelig bekostelig sammenlignet med andre fagbøger.

Har vi fået det store autoritative værk om danske personvogne fra de to eksperter? Svaret er et ja og et nej. Vi har fået en bog, som rummer mere samlet viden om danske personvogne end noget andet tilgængeligt værk – men et værk som har mangler på mange områder, og som har den afgørende svaghed, at oplysningerne ikke kan verificeres på grund af manglende kildehenvisninger, og hvor oplysninger ikke kan søges systematisk på grund af mangler i bogens opbygning og fravær af register. Når det er sagt, vil det jernbanehistoriske miljø kunne drage nytte af de mange oplysninger i årene, der kommer. Vi håber som anmeldere blot på, at forfatterne eller andre, der vover sig ud i store, ambitiøse bogprojekter, allierer sig med faghistorikere og forlagsfolk og ved grundig forberedelse sikrer, at det enorme arbejde, der ligger bag sådan en bog, også giver det resultat, som vi alle ønsker.

René S. Christensen & Henrik Harnow



Niels Boje Groth og Christian Fertner (red.), *Stationsbyer i dag*, Realdania, 2013, 241 sider. ISBN 978-87-995617-8-0

De mange mindre byer i Danmark, der historisk blomstrede sammen med det voksende jernbanenet, er under hastig forandring. Stationen og rådhuset er lukket, samtidig med at handelslivet vakler og befolkningstallet falder. En ny bog, *Stationsbyer i dag*, beskriver situationen og peger på byernes potentialer.

I Danmark kan 250 byer med 1.000-5.000 indbyggere takke jernbanen for deres opkomst. *Stationsbyer i dag* sætter lup på denne særegne form for by. Det er byer, som havde fremgang gennem mange år, men som nu må tænke nyt på grund af sammenlægninger af kommuner og færre små butikker.

"Stationsbyerne er ikke i krise men må forandre sig, hvis de fortsat skal kunne tiltrække borgere og erhvervsliv. Vores bog peger på nogle muligheder,

som kun nogle få byer er i gang med, men som kan sikre fremtiden for mange flere", siger seniorforsker Niels Boje Groth, som har redigeret bogen.

Nye centre uden for bymidten

Bogen foreslår blandt andet, at fokus flyttes væk fra bymidten, der langsomt men sikkert tømmes for butikker og funktioner. I stedet kunne kræfterne bruges på at udvikle de nye centre i byernes boligområder: ved sportshaller, kulturhuse og supermarkeder. Bymidtenes rolle og udformning skal i det hele taget nytænkes.

"I Ørbæk oplever vi også, at de mindre butikker forsvinder fra midten, og senest har et supermarked meldt, at de vil købe den grund, kroen står på. Vi må gå nye veje, derfor synes jeg det er fint, at beboelse er blevet tilladt i bymidten. Jeg kunne også godt forestille mig, at vores kulturcenter, Ørbæk Midtpunkt, kunne indgå mere aktivt i byens udvikling, selvom det ligger i udkanten" siger formand Christian Alexandersen, Ørbæk Borgerforening.

En anden pointe i bogen er, at netop borgerforeninger og lignende netværk i stationsbyerne er afgørende for en stationsbys levedygtighed.

Brug for mere viden og nye løsninger

Det er Center for Strategisk Byforskning, som har udarbejdet bogen på Realdanias initiativ. Den filantropiske virksomhed vil med bogen øge vidensniveauet om stationsbyerne.

"Mange mindre stationsbyer har indtil for nylig været driftige erhvervs- og handelsbyer. Men forhold som kommunesammenlægninger, lukning af industrier og butikker betyder, at mange af de mindre stationsbyer har behov for at finde en ny rolle og selvforståelse i det fremtidige bymønster. Bogen viser blandt andet, hvordan stationsbyerne i oplandet til vækstområderne har en fremtid som gode boligbyer for børnefamilier, hvorimod stationsbyerne i yderområderne i højere grad kan blive gode bosætningsbyer for den ældre generation," siger projektleder Karen Skou, Realdania.

Bogen kan downloades gratis her: http://issuu.com/realdania.dk/docs/stationsby_mailvers/0 eller købes på følgende adresser i trykt udgave: Dansk Arkitektur Center, Strandgade 27B, 1401 København K, Arkitektskolen i Århus, Nørreport 16, 8000 Aarhus C eller Københavns Universitet (Frederiksberg): Thorvaldsensvej 40, 1871 Frederiksberg C samt Rolighedsvej 23, 1958 Frederiksberg C.

Mette L. Thøgersen

BIDRAGYDERE

til Jernbanehistorie 2013

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*.

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).

Steffen Dresler, pensioneret officer. Har været ansvarshavende redaktør på Danmarks Jernbanemuseums venners årsskrift og har hér skrevet flere historiske artikler. Har fra både Danmarks Jernbanemuseum som eget forlag udgivet flere historiske bøger om de sjællandske- som DSB-damplokomotiver samt om tyske lokomotiver i Danmark under krigen. Er ansvarshavende redaktør på tidsskrift om jernbaner i model og i virkelighed og har virket som konsulent på udenlandsk materiel til museet.

Henrik Harnow, historiker, ph.d., museumschef på 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).

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.

Anders Møller, etnolog, cand. mag., ekstern lektor ved Saxoinstituttet, Københavns Universitet og videnskabelig medhjælp på bogudgivelsen *Læsø-Land, Økologi og kultur i et øsamfund*. Afsluttede sit studium med afhandlingen *Spor af tid og rum. En etnologisk undersøgelse af jernbanerejsens rekonstitueringer af tid og rum* (2012). Har arbejdet med kulturhistorie, kulturarv og historiebrug.

Asbjørn Rune Riis-Knudsen, afslutter pt. kandidatdelen af historiestudiet på SDU med et speciale om de danske jernbaner under den kolde krig. Praktikophold på Danmarks Jernbanemuseum i foråret 2012, herefter ansat som studentermedhjælper med ansvar for museets Facebook-side samt andre arbejdsopgaver.

Martin Schiefelbusch, Ph.d., transport- og mobilitetsforsker ved Nexus Institut, TU Berlin. Hans forskning har haft fokus på transportpolitik, strategiudvikling, offentlig transport, folkeligt engagement og deltagelse og internationalt samarbejde. Han er jævnligt involveret i konsulentopgaver for transportmyndigheder og operatører. Blandt hans nyere publikationer er *Public Transport and its Users* (2009), *Trains across borders* (2013) and as editor *Linking Networks – Common Standards and Visions for Infrastructure Development* (2014).

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).

