

REDIGERET AF  
LARS BJARKE CHRISTENSEN  
RENÉ S. CHRISTENSEN  
PETER FRANSEN  
GITTE LUNDAGER  
HENRIK HARNOW (ANSV.)



# JERNBANEHISTORIE

JERNBANERNES TEKNOLOGI- OG KULTURHISTORIE 2016

DANMARKS JERNBANEMUSEUM

# INDHOLD



**POLITIET PÅ KORSØR  
BANEGÅRD I 1856**  
*Af Karl Peder Pedersen*



**FRA JERNBANE OG FABRIK  
TIL BYGGEPLADS**  
Tværfaglig vidensoverføring ved  
opførelsen af Crystal Palace  
*Af Eric Bellin*



**BANEBØRSTER  
PÅ NORDFYN**  
*Af Steen Ousager*



**PÅ INTERRAIL**  
*Af Anna Back Larsen*



**“ALLE 'VÆSENER' HAR  
DERES EGET MUSÆUM”**  
Begyndelsen til Danmarks  
Jernbanemuseum 1906-1931  
*Af Frederik Birkholt Kolding*

**98 ANMELDELSER**

# POLITIET PÅ KORSØR BANEGÅRD I 1856

Af Karl Peder Pedersen

## JERNBANEHISTORIE 2016

Jernbanernes teknologi- og kulturhistorie

Årsskrift for Danmarks Jernbanemuseum

### Årsskriftet udgives af

Danmarks Jernbanemuseum  
Dannebrogsgade 24  
5000 Odense C  
Tlf. 66 13 66 30  
info@jernbanemuseet.dk  
www.jernbanemuseet.dk

### Redaktion

Lars Bjarke Christensen  
René S. Christensen  
Peter Fransen  
Gitte Lundager  
Henrik Harnow (ansv.)

Grafisk tilrettelæggelse:

Haurand Grafisk  
Tryk: Strandbygaard Grafisk

Oplag 2.300 ekspl.

© Danmarks Jernbanemuseum og forfatterne

Eftertryk uden forfatternes eller museets tilladelse er ikke tilladt.

### Forsidefoto

Remi Carsten Lindby og hans rejsekammerat tager afsked med piger, de mødte på deres interrailtur. Dem hægtede de sig på til München. På fotografiet tager de afsked med pigerne (Remi Carsten Lindby, fot. 1987).

### Bagsidefoto

Opredning i Wagons Lits sovevogn, 1966 (Danmarks Jernbanemuseum).

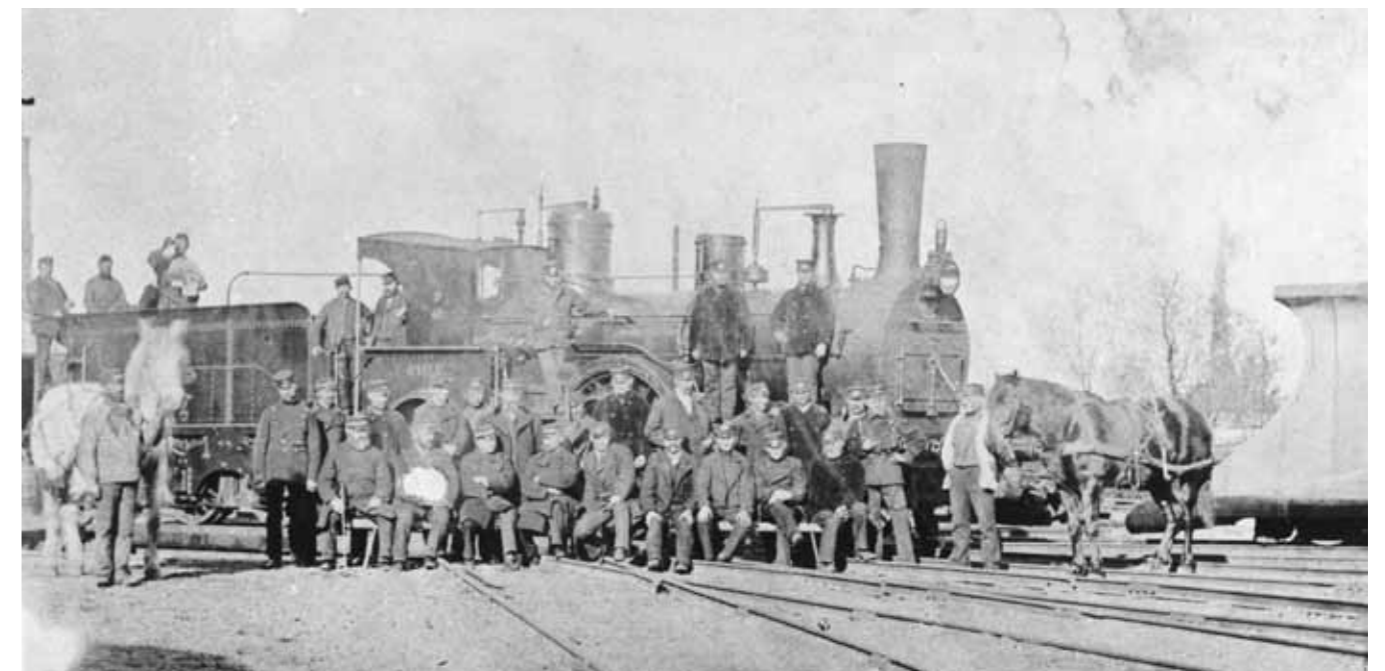
ISSN: 2245-9499

Den 26. april 1856 indviede Frederik VII og grevinde Danner under stor festivitas jernbanelinjen mellem Korsør og Roskilde, hvorfra der allerede siden 1847 havde været togforbindelse til København. Begge baner blev drevet af det private Sjællandske Jernbaneselskab, der således ved åbningen havde nogle års erfaringer med jernbanedrift.<sup>1)</sup> Alligevel opstod der snart en konflikt på Korsør Banegård, hvor stationsforstanderen begyndte at bortvise de lokale politibetjente med henvisning til, at stationspersonalet selv havde ret til at udøve politimyndighed på området. Dermed rejstes det principielle spørgsmål om, hvorvidt den nye, vigtige samfundsaktivitet, som jernbaneselskaberne var udtryk for, kunne opbygge egne enklaver, hvorfra de ordinære samfundsautoriteter i større eller mindre grad var udelukket.

Konflikten i Korsør kunne ikke løses lokalt, og hen over sommeren 1856 blev den vendt og drejet i Justitsministeriet,

hvor man bl.a. indhentede høringssvar fra de implicerede parter. At både de nye jernbanebyggerier og den efterfølgende togdrift krævede stor fleksibilitet fra myndighedernes side, var der ganske megen forståelse for i ministeriet, der f.eks. i 1853 havde imødekommet det engelske entreprenørfirmas ønske om at få ansat ekstraordinære politifolk i hver af de fire sektioner, byggearbejdet var inddelt i. Dermed var man gået på kompromis med den almindelige jurisdiktionsinddeling, som ellers var blevet nøje fastholdt under bygningen af København-Roskildebanelen i 1840'erne.<sup>2)</sup>

*Helt fra begyndelsen i 1854 og frem til åbningen af Storebæltsforbindelsen i 1997 bar Korsør tydeligt præg af de mange bane- og færgefolk. Her ser man en gruppe jernbanefolk opstillet til fotografering foran drejeskiven (Danmarks Jernbanemuseum).*



*På nedenstående billede kigger vi fra det helt ubebyggede Halsskov ind mod Korsør, hvor vi til højre for det store toetages Hotel Storebælt (lige over mandens hoved) kan se byens nye banegård med et ventende dampskib ved kajen (Kort over havnen mod Lygtebakken, Slagelse Arkiverne).*

#### KORSØRBANEN KOMMER UHELDIGT FRA START

Selvom åbningen af Korsørbanen gik godt, blev den første tid ikke nogen dans på roser. Kun få uger efter indvielsen kunne man i den sjællandske avis *Dagbladet* læse en lang artikel, der indledte med følgende konstatering: *"Der går ikke nogen dag, uden at klager over uordener, mangler og tilsidesættelser på den sjællandske jernbane strømmer ind til os i dusinvis. De anker, som vi nyligt fremsatte, gentages og bekræftes fra mange sider og nye slutter sig dertil. Vi kan ikke her optage alle, de os tilsendte klager eller nedskrive alle dem, der er os forebragt mundtligt; vi bemærker kun, at den slette administration må være endnu slettere end vi antager"*. Herefter fremlagdes i den store trespaltede artikel en række eksem-

pler på kritisable forhold; blandt disse et langt indlæg fra en anonym Korsørborger. Den pågældende klagede bl.a. over, at byens stationsforstander bortviste alle uden billet fra stationen, således at de ventende må "stå udenfor banegården i regnvej". Og han fortsatte: *"Det er ikke blot publikum, man jager bort, men også politiet. Denne tildragelse, der vel næsten kan sættes over det tilfælde, at politiet får prygl, passerede forleden dag. Inspektøren (dvs. stationsforstander Salomon, KPP) betydede en politibetjent, der befandt sig på Banegårdspladsen, ... at han skulle "pakke sig fra pladsen", og at han "intet dér havde at bestille". Den næste dag forsøgte den samme hr. inspektør ligeledes at bortjage to politibetjente, der befandt sig på perronen for at gribe en bortrømt forbyrder,*



*Christian Eduard Sylow (1797-1866) blev i 1842 ansat som borgmester og byfoged i Korsør, og her fungerede han frem til 1857, da han efterfulgtes af sønnen Niels Peter Sylow (Slagelse Arkiverne).*

*der mulig[vis] ventedes med toget. Politibetjentene havde konduite nok til at erklære, at de ikke gik med mindre, de blev kastede ud. Af denne historie skal som sædvanligt havde udspundet sig en lang noteveksling; det foreløbige tilsyneladende resultat er imidlertid det, at politiet er borte. Om det har sin grund i, at inspektøren, som det hedder sig, har sammenkaldt byens politibetjente, og forbudt dem at indfinde sig på banegården, da han "er sit eget politi", eller deri, at politimesteren for at undgå slagsmål ikke har beordret betjentene derover, skal jeg lade være usagt. Efter alt at dømme findes nøglen til disse forhold i inspektørens ovennævnte ytring, at han "er sit eget politi"; med andre ord: [Jernbane]selskabet er en slags overpolitiinstitution".<sup>3)</sup>*

#### EPISODERNE PÅ KORSØR BANE GÅRD DEN 8.-9. MAJ 1856

Som vi netop har kunnet læse det i *Dagbladet*, gik der ikke mange uger, inden det Sjællandske Jernbaneselskab har gjort sig godt og grundigt upopulært på Vestsjælland og ikke mindst i Korsør, hvor den 47-årige Frederik Jørgen Salomon (1809-78) var blevet stationsforstander. Han var helt ny på egnen og i byen, da han sammen med sin familie i april 1856 rykkede ind på stationen med titel af "inspektør og materialforvalter". Han havde som også en del andre ansatte i de første jernbaneselskaber en militær fortid; således finder vi ham i 1850 boende i Sundbyøster på Amager, mens han varetog sit embede som "regnskabsfører ved arméen".<sup>4)</sup> Salomon fungerede som stationsforstander i Korsør frem til 1876, da han fik bevilget afsked pga. svagelighed. Ved denne lejlighed udtalte direktionen stor "anerkendelse for hans troskab, flid, nidkærhed og dygtighed", samtidig med at man ansatte ham som honorarlønnet "hoved- og materialforvalter under Overdriftsinspektionen".<sup>5)</sup>

Salomon mente sig uden tvivl i sin gode ret til at bortvise det lokale politi fra banegårdsområdet, sådan som det skete den 8.-9. maj 1856. Da episoderne overværedes af andre, spredtes rygterne hurtigt rundt i byen, og de fandt også vej til *Dagbladets* spalter, hvor de ikke kun blev læst lokalt, men

også bemærket i Justitsministeriet. Ud over avisens tilskuerbeskrivelse er der også bevaret en beretning fra en af de involverede, nemlig politibetjent Frederiksen, der den 9. maj sendte følgende rapport til sin overordnede, Korsørs byfoged – og politimester – Christian Sylow (1797-1866):

*"Da jeg i går aftes, efter den mig tidligere meddelte ordre: at være til stede ved jernbanetogenes ankomst og dampskibets afgang for at have tilsyn med vagabonder og opsøge efterlyste personer, indfandt [mig] på jernbanepladsen her ved byen, mødte jeg i nærheden af kulhuset inspektøren på banegården, hr. Salomon, der først, skønt han meget godt kendte mig, spurgte en jernbanebetjent med hvem han fulgtes, om hvem jeg var. Da han havde erholdt til svar, at det var politibetjent Frederiksen, og jeg ville trække mit skilt frem, erklærede han, at han brød sig ikke om skiltet, og at jeg straks skulle forføje mig bort. Jeg betydede ham, at det var efter politimesterens ordre, at jeg var derovre, men han vedblev sin befaling, hvilken jeg imidlertid ikke anså mig for berettiget til at efterkomme.*

*Da toget kom, begav jeg mig op på perronen for straks at kunne se de rejsende, når de kom ud af vognene, da ellers ethvert tilsyn er unyttigt, fordi man umuligt om aftenen kan se, om enkelte personer sniger sig bort af andre end de almindelige udgange. Også her mødte jeg den samme inspektør, der i flere folks nærværelse gjorde et fornyet forsøg på at jage mig bort, hvilket ikke lykkedes, da jeg erklærede ikke at ville gå. Endelig har han i dag ligeledes forsøgt at jage mig bort.*

*Jeg tillader mig ærbødigst at tilføje, at jeg nemlig i aftes ville se efter den efterlyste bedrager garder Mads Jacobsen, der efter rygter skulle være set i Slagelse, og som jeg formodede muligvis ville komme hertil i aftes, men at jeg naturligvis hverken kunne eller ville meddele inspektøren eller andre uvedkommende den rette grund [til] hvorfor, eller hvem jeg søgte efter. ... Da jeg ikke kan føre et så nøjagtigt tilsyn, som det er mig befalet med hensyn til de personer, der kommer flakkende hertil, når det formenes mig at gå på de steder, hvor det er muligt at overse alle de rejsende, tillader jeg mig ærbødigst at bede om, at inspektøren må blive draget til ansvar for sit mod mig i flere personers overværelse udviste forhold".<sup>6)</sup>*



Den 47-årige Frederik Jørgen Salomon (1809-78) rykkede sammen med sin familie ind på Korsør Station i april 1856 med titel af "inspektør og materialforvalter" (Danmarks Jernbanemuseum).

Også fra stationsforstander Salomon modtog byfogeden samme dag et brev, hvori denne påtalte, at Sylow havde sendt Frederiksen ind på banegårdsområdet uden på forhånd at have orienteret ham. Efter Salomons mening havde byens politibetjente ikke lov til at patruljere på banegården, da "jeg og mit undergivne personale er forlenet med den fornødne politimyndighed på banegårdens territorium, samt at jeg i påkommende tilfælde, når politiets medvirkning anses fornødent, vil vide at rekvirere assistance fra stedets politimester. ... For i fremtiden at undgå fortrædeligheder, tillader jeg mig at anmode hr. justitsråden om ikke at sende politi på banegården med mindre det udtrykkeligt af mig forlanges. De vil derved skåne mig for den ubehagelighed at vise Deres betjente bort."

For så vidt det gjaldt perronepisoden, erfarer vi fra Salomons brev, at Frederiksen ganske rigtigt havde undladt at fortælle stationsforstanderen, at han i embeds medfør var på udflugt efter en efterlyst person, og i stedet stukket ham den nødløgn, at han var sendt af sted for at modtage byfogedens søn, hvorved han jo kom til at overtræde det generelle forbud mod, at ikke-rejsende opholdt sig på stationsområdet.

Stationsforstander Salomon mente sig tydeligvis bemyndiget til at udøve alle ordenspolitiopgaver på Banegårdspladsen, i banegårdsbygningen og på perronen, uden at byens politi havde nogen ret til at blande sig i dette, endsige indfinde sig på området. Alene når det handlede om kriminelle efterforsknings- og kontrolopgaver kunne Salomon acceptere politiets tilstedeværelse, idet han dog her forventede altid at blive forhåndsorienteret.<sup>7)</sup>

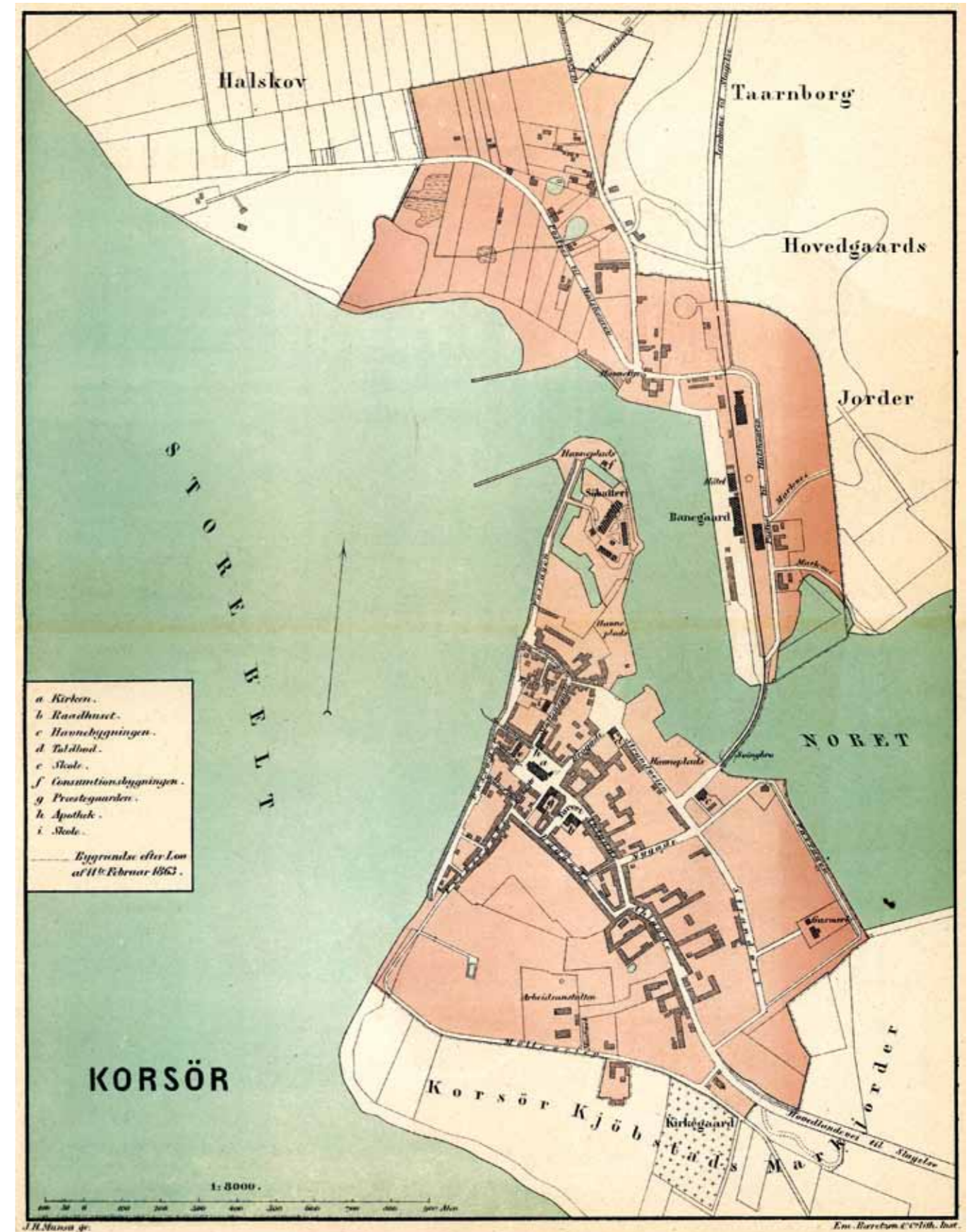
#### HVAD SIGER JERNBANEDIREKTIONEN?

Efter at Sylow havde læst Frederiksens rapport og Salomons brev, var byfogeden ikke et øjeblik i tvivl om, at det var en konflikt, der skulle løses hurtigst muligt. Allerede dagen efter kontaktede han det Sjællandske Jernbaneselskabs direktion og klagede over, "at det behager inspektøren på Korsør Banegård Salomon uden nogen tænkelig fornuftig grund at lægge

politiet hindringer i vejen for udførelsen af dets embedspligter ved at bortvise det fra banegården og dens opgivelser". Byfogeden fandt Salomon "aldeles inkompetent til at lægge politiet hindringer i vejen for opfyldelsen af de det af lovgivningen pålagte pligter," og han bad derfor direktionen om at "tildele inspektøren en alvorlig tilrettevisning for hans uberetigede og derfor upassende forhold", idet han samtidig gjorde opmærksom på, at han ville gå videre til Justitsministeriet med sagen, hvis ikke dette skete.<sup>8)</sup>

Der gik ikke mange dage, inden Sylow hørte fra direktionen, som henviste til det helt nye banereglement af 22. april 1856, hvor det i § 43 siges, at "de bestemmelser, som jernbaneselskabets ved banen og banegårdene ansatte betjente måtte foreskrive inden for grænserne af deres forretningskreds, er uvægerligen at tage til følge, og udeladelse heraf pådrager de skyldige straf efter forordningen af 5. maj 1847, § 8. ... Man vel erkender, at der gives tilfælde, hvori det kan være politiet af vigtighed at få adgang til den indre del af banegården og til perronen og ventesalene på de tider, da disse kun er tilgængelige for personer, som er forsynede med billet, og at dette heller ikke skal blive nægtet, når det forlanges af rette vedkommende, men vi håber, at også De vil erkende, at dette så vel i tjenestens som jernbanens interesse bør ske på den mindst generende og iøjnefaldende måde, og at De derfor intet vil have at erindre imod at instruere Deres undergivne om, at de, når de i embeds medfør skulle have adgang til de omhandlede steder, forud anmelder sådant til stationsforstanderen, hvem det skal blive pålagt i så fald så vidt muligt at yde Dem al mulig assistance, som De måtte fordr. Derfor vil det formentlig erkendes for bedst tjenligt for sagen, at politiet ved sådanne lejligheder når der ikke kunne være særlig anledning til andet, ikke møder i uniform, men kun for så vidt fornødent, legitimerer sig med politiskiltet".<sup>9)</sup>

Jernbanedirektionen støttede således ikke Salomons vidtgående fortolkning af det nye reglement, men man fandt det dog ganske rimeligt altid at blive forhåndsorienteret. At Sylow hverken kunne acceptere dette eller ønsket om, at politiet skulle møde i civil, er ikke overraskende, for det var



Kort over Korsør Købstad ca. 1870 (J.P. Trap: Kongeriget Danmark, 2. udgave, 3. bind (1872-79)).



Varehuset ved Korsør Station  
(Danmarks Jernbanemuseum).

jo ganske drastiske indgreb i politiets generelle magtbeføjelser. Dagen efter at han og alle andre havde kunnet læse den banekritiske artikel i *Dagbladet*, bragte han derfor via amtmand Thorkild Hoppe i Sorø sagen op over for Justitsministeriet.<sup>10)</sup>

For også at få problemstillingen belyst fra alle sider kontaktede Justitsministeriet den kgl. kommissarius for den sjællandske jernbane for at høre hans mening. Den forelå godt en måned senere, efter at han først havde indhentet jernbanedirektionens udtalelse. Den indeholdt ikke meget nyt i forhold til dens tidligere svar til byfoged Sylow, ud over at man foreslog den ekstraordinære politistyrke, som havde fungeret under jernbanebyggeriet, afviklet.<sup>11)</sup> Det var et ønske, som også den kgl. kommissarius tilsluttede sig, ligesom han fandt, at det var en god ide, hvis politiet så vidt muligt forud anmeldte deres besøg på stationerne.<sup>12)</sup>

Som det fremgik af indledningen, var der den 8. august 1853 blevet oprettet en særlig politistyrke i hver af banens fire byggesektioner til at holde ro og orden blandt de mange banearbejdere, hvoraf en hel del var udlændinge. Oprettelsen skete efter et stærkt ønske fra det engelske entreprenørfirma, som også erklærede sig villig til at betale de særlige politifolks lønninger.<sup>13)</sup> Hverken det Sjællandske Jernbaneselskabs direktion eller politimestrene på de steder, som banen gik igennem, støttede forslaget, da de mente, at de lokale politifolk sagtens kunne klare også de nye opgaver, men ønsket blev som nævnt imødekommet af ministeriet. Imidlertid begyndte entreprenørfirmaets lønrefusioner at udeblive i 1855, og da det Sjællandske Jernbaneselskab i begyndelsen af marts 1856 overtog færdiggørelsen af banebyggeriet, ønskede direktionen under ingen omstændigheder at overtage forpligtelsen til at betale for det særlige banepoliti, da det "ikke længere (dvs. siden efteråret 1855, KPP) kunne anses for nødvendigt, da arbejdernes antal var blevet meget indskrænket, at det siden den tid langt fra at gavne jernbaneselskabet kun har virket forstyrrende på vedligeholdelsen af god orden på banen, samt at dets virksomhed er uforenelig med den politimyndighed, som er tillagt selska-

bets embedsmænd og betjente ved banepolitireglementet af 22. april d.å. som er trådt i kraft fra den tid, jernbanen er blevet åbnet for publikum".<sup>14)</sup>

Afviklingen af det ekstraordinære banepoliti fik således et noget konfliktfyldt forløb, og bedre blev det bestemt ikke af, at Justitsministeriet sagsøgte de engelske entreprenører og indirekte jernbanedirektionen for de manglende lønbetalinger. Denne konflikt påvirkede sikkert også de generelle samarbejdsrelationer mellem jernbaneselskabet og de statslige myndigheder i banebyggeriets slutfase.<sup>15)</sup>

#### POLITISAMARBEJDET PÅ KØBENHAVNS BANEGÅRD

Efter at Justitsministeriet i juli 1856 havde fået svar fra alle parter, kontaktede man også den københavnske politidirektør Bræstrup for at finde ud af, hvordan jernbane-politisamarbejdet fungerede her. Selvom Københavns første banegård lå ganske tæt uden for stadens volde, udgjorde dette område – Dronningens Enghave – en særlig enklave under landjurisdiktionen Københavns Amts Søndre Birk, men her havde birkedommeren og politidirektøren allerede i 1848 aftalt, at stationens polititilsyn overflyttedes til hovedstadspolitiet, og dette godkendtes af Danske Kancelli.<sup>16)</sup>

I sit meget udførlige svar af 12. august 1856 indledte Bræstrup med at bemærke, "at spørgsmål eller konflikter af den omhandlede art (dvs. som i Korsør, KPP) ikke er forefaldne her ved den københavnske station, skønt hovedstadens politi jævnlige, siden den sjællandske jernbanes åbning i 1847, har indfundet sig på banegården for at observere og anholde mistænkelige personer, men i øvrigt, så vidt erindres, ikke har haft anledning til i andre henseender der at udøve nogen myndighed, da al polititilsynet sammesteds ordentligvis besørgeres ved jernbanebestyrelsen".

For så vidt det gjaldt den principielle grænsedragning mellem de to politiautoriteter, udtrykte Bræstrup det på den måde, at "den politimyndighed, der er jernbanebestyrelsen og sammes betjente overdragne, er af aldeles speciel art, og betræffer alene banedrift, og hvad dermed står i forbindelse,

men kan ikke uden at forstyrre forholdenes almindelige orden udstrækkes videre". Det statslige politi havde derfor både "ret og pligt til at have det fornødne tilsyn med ulegitime rede eller mistænkelige personer og med alt hvad angår almindelige lovovertrædelser og uordener, hvormed jernbanebestyrelsen som sådan slet intet har at gøre. Heraf følger da igen, at dette politi må have adgang til jernbanerne og disses tilliggender under samme betingelser som til ethvert andet sted. ... Heri kan det ingen forandring gøre, at den nærværende jernbanebestyrelse [i Korsør] har uden udtrykkelig lovhjem-

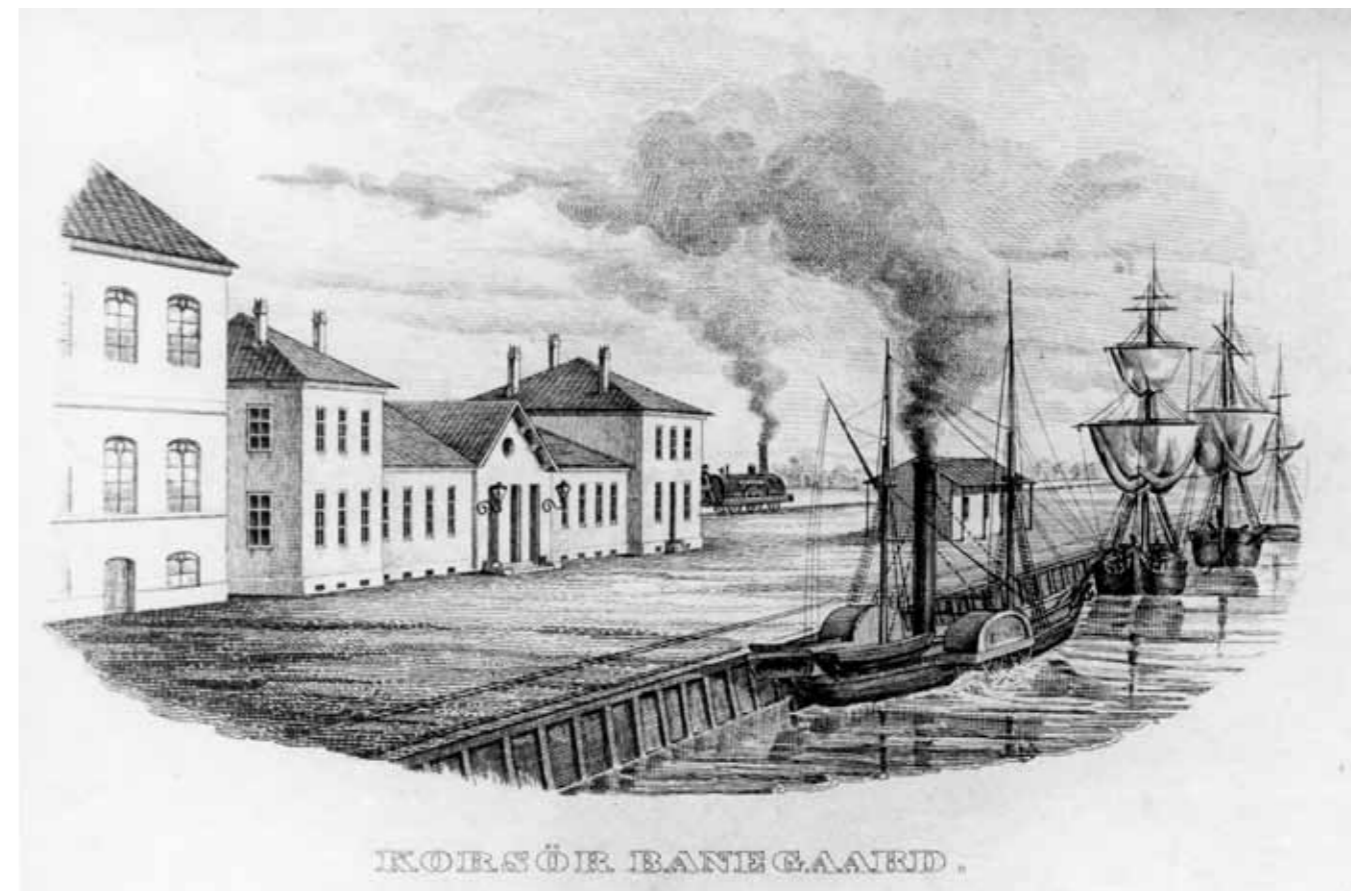
Det var bl.a. her på Banegårdspladsen foran den nye station, at slaget stod mellem banens og byens politi i 1856. Efter åbningen af en ny banegård i 1907 blev bygningerne brugt til andre formål og revet ned så sent som i 1981 (Danmarks Jernbanemuseum).

mel ved en vilkårlig bestemmelse, der afviger fra, hvad der hidtil var og endnu i almindelighed i udlandet er brug, fra ventesalene og perronen udelukket dem, der ikke har billet til at afgå med togene".

Bræstrup erklærede derfor Sylow sin uforbeholdne støtte, idet han fandt, "at politimesteren i Korsør har været fuldstændig berettiget til at lade sin betjent indfinde sig på jernbanestationen sammesteds den 8. maj sidstleden, og at samme ret må fremdeles i lignende tilfælde tilkomme ham, samt at jernbaneinspektør Salomon har været aldeles ube-



Hjuldampere til Kiel ligger klar til afgang og afventer blot de rejsende fra det netop ankomne tog fra hovedstaden, som ses ved perronen (Litografi ca. 1860, Danmarks Jernbanemuseum).



føjet til at bortvise bemeldte betjent eller at anse sig som den, der havde politimyndigheden i dens fulde omfang på stationen. ... Der turde således være god grund til at give politimesterens andragende, at inspektøren måtte erholde tilbørlig tilrettevisning for hans ubeføjedes forhold, medhold, og til lige at meddele samtlige vedkommende fornøden betydning om det ordinære politis stilling med hensyn til jernbanerne.<sup>17)</sup>

### NÆSE TIL SALOMON

Mens man i Justitsministeriet ventede på den københavnske politidirektørs svar, indløb melding om en ny korsørs episode den 6. august 1856. Denne gang var betjent Frederiksen under en jagt på en efterlyst kvinde blevet bortvist fra banegårdens 3. classes ventesal. Episoden havde gjort det muligt for damen at snige sig ombord på dampskibet til Kiel

## Den Sjællandske Jernbane.

Kjøbenhavn — Korsør.

### Togens Afgang- og Ankomsttider.

Fra Kjøbenhavn til Korsør.										Fra Korsør til Kjøbenhavn.										
St.	Perfontog I. Hvermiddag.			Perfontog III. Eftermiddag.			Perfontog I. Middag.			St.	Perfontog II. Hvermiddag.			Perfontog IV. Eftermiddag.			Perfontog II. Middag.			
	Afbord.	Ophold.	Afgang.	Afbord.	Ophold.	Afgang.	Afbord.	Ophold.	Afgang.		Afbord.	Ophold.	Afgang.	Afbord.	Ophold.	Afgang.	Afbord.	Ophold.	Afgang.	
Kjøbenhavn	8	0	7-0	0	0	7-0	0	0	8	12-10	Korsør	0	0	7-12	0	0	7-12	0	0	1-0
Solby	7-5	3	7-8	7-5	3	7-8	12-10	3-14	12-10	Slagelse	7-20	8	7-27	7-20	8	7-27	1-05	10-15	1-45	
Sløjstrup	7-18	3	7-21	7-18	3	7-21	12-10	3-14	12-10	Soro	8-1	5	8-11	8-1	5	8-11	2-10	5-10	2-18	
Taastrup	7-28	3	7-31	7-28	3	7-31	1-0	4-5	1-11	Kingørd	8-10	15	8-15	8-10	15	8-15	2-40	15-20	3-0	
Hvedehusene	7-42	0	7-42	7-42	0	7-42	1-0	3-4	1-01	Borup	9-1	3	9-6	9-1	3	9-6	3-05	4-5	3-15	
Koeskilde	7-54	10	8-0	7-54	10	8-0	1-12	10-15	1-02	Reeskilde	9-10	10	9-10	9-10	10	9-10	1-5	10-15	4-18	
Borup	8-24	5	8-27	8-24	5	8-27	2-0	4-6	2-02	Hvedehusene	9-16	0	9-18	9-16	0	9-18	4-20	3-4	4-10	
Kingørd	8-40	15	9-0	8-40	15	9-0	3-0	15-20	3-11	Taastrup	9-28	3	10-1	9-28	3	10-1	4-27	4-5	4-11	
Soro	9-19	5	9-24	9-19	5	9-24	3-15	3-10	3-18	Sløjstrup	10-0	3	10-11	10-0	3	10-12	5-0	3-4	5-5	
Slagelse	9-43	8	9-51	9-43	8	9-51	4-10	10-15	4-26	Solby	10-09	3	10-23	10-09	3	10-22	5-10	3-4	5-03	
Korsør	10-13	0	10-13	0	0	5-1	0	0	0	Kjøbenhavn	10-20	0	0	10-20	0	0	5-21	0	0	

1. Perfontogene vilde ikke afgaad fra de forskellige Stationer forinden de i ovenstående Tabel anførte Tider, men da Opholdene paa Grund af Emfanget af Forretningsgæster med Tøgenes Expeditioner kunne blive forlængede indtil de udenfor anførte Tider, maade de med Perfontogens Afreise ikke sig i de deraf følgende Uregelmæssigheder.  
 2. Med Perfontog betjenes alene Personer, Passagerbagage, Gode, Postgode samt landbrugsvarer og Gode, som fraa Stille tjene til videre Befordring af Passagerer, der gaad med Tøgene.  
 3. Med Perfontog betjenes alle Stog Værelser og Stuer i Hensind til de almindelige detem gjældende Bestemmelser samt de transportende Godepost og dees Passagerer, men især til Passagerer, forsaavidt det ikke bliver forandret alene for dees Sted at fremføre Tøgene med Hensind til dees Bestemmelser.

Directionen for den Sjællandske Jernbane, den 1. April 1856.

Den første køreplan for København-Korsør Jernbanen (Danmarks Jernbanemuseum).

og således undslippe politiets lange arm. Det var naturligvis dermed en ganske alvorlig sag, som Sylow omgående indberettede til amtmanden og ministeriet, samtidig med at han gentog "min tidligere bøn om, at banegårdsinspektøren og hans foresatte må erholde fornøden tilrettevisning. At en statstjener (politibetjent) skal udbede sig tilladelse af et selskabs private betjent for at udføre sine embedsforretninger på et offentligt sted som banegården, forekommer mig som en noget vel stærk fordring".<sup>18)</sup>

Efter at Sylows anmodning ledsaget af amtmandens støtteerklæring var behandlet i Justitsministeriet, imødekom man den 1. september 1856 byfogedens bøn og pålagde den kgl. kommissarius "at ville foranledige, at den fornødne tilrettevisning gennem jernbanedirektionen meddeltes bemeldte inspektør Salomon, såvel for det af ham tidligere som for det ved denne lejlighed udviste forhold, samt at det derhos betydes ham, at han, såfremt han oftere gør sig skyldig i lignende forhold, vil blive draget til ansvar efter lovgivningen for opsætsighed mod politiet".<sup>19)</sup>

I Korsør modtog stationsforstanderen banedirektionens tilrettevisning uden protester, og herefter fungerede politisamarbejdet upåklageligt. Købstadspolitiet kunne herefter færdes frit på alle banegårdens offentlige publikumsområder. I de situationer, hvor politiet havde brug for at få adgang til stationens øvrige områder, kunne dette i princippet

ske uden tilladelse eller varsel, men her foreslog den kgl. kommissarius i oktober 1856, at politiet ved sådanne aktioner fik pligt til "da enten straks ved ankomsten eller dog snart muligt, at anmelde sådant for stationsinspektøren. En sådan fremgangsmåde er formentlig aldeles nødvendig for at overholde god orden og undgå kollisioner, og den synes tillige at måtte være nyttigt for politiet for at sikre samme banepersonalets assistance". Og med denne forsonlige appel, som Justitsministeriet ganske tilsluttede sig, ebbede kampen om politiets adgang til den splinternye station i Korsør ud.<sup>20)</sup>

### KORSØRKONFLIKTENS LANGE LINJER

Når stationsforstander Salomon var overbevist om, at han - som det stod i avisen - "er sit eget politi", har han sikkert ment at kunne finde begrundelse for dette i det nye jernbanereglements § 43. Hertil kom, at en station jo udgjorde et særligt driftsområde, hvor det kunne være farligt at have en købstadsbetjent trampende rundt, ikke mindst fordi en sådan på afstand nemt kunne forveksles med banens eget uniformerede personale. Endelig havde den offentlige kritik efter banens åbning sikkert gjort den nye stationsforstander ekstra følsom over for det, han opfattede som politibetjentenes ulovlige indtrængen på hans enemærker. Bortvisningerne bragte ham i karambolage med politiets gamle ret

til at kunne bevæge sig frit overalt, alene bortset fra private boliger, der krævede dommerkendelse. Politiet havde under sådanne aktioner ingen pligt til på forhånd at indhente til-ladelse eller til nærmere at forklare sig, bl.a. fordi det at give sådanne oplysninger både ville være brud på tavshedsplig-ten og kunne ødelægge det videre efterforskningsarbejde. Derfor ser vi også betjent Frederiksen gribe til en nødløgn fremfor at røbe, hvad og hvem det var, han jagede.

Jernbanedirektionens ønske om, at politifolkene skulle trække i civil, før de bevægede sig ind på stationsområdet, blev ikke imødekommet, men det stod også svagt, da det ikke blev nærmere forklaret eller begrundet. Måske frygtede man, at de uniformerede betjente ville skræmme jernbanens kunder væk, da deres tilstedeværelse for så vidt godt kunne tolkes som tegn på, at der var mistænkelige eller kriminelle personer blandt de rejsende. Men det kan også tænkes, at baneledelsen var bange for, at det blev vanskeligere at loka-lisere det uniformerede stationspersonale, hvis der samti-dig også færdedes uniformeret politi på området.

Med åbningen af den sjællandske jernbane i 1856 blev Korsør i endnu højere grad end tidligere en vigtig udrejseby, hvor alle slags folk hurtigt kunne forlade landet med damp-skibet til Kiel. Blot to år før havde byen også fået sin første telegrafstation med åbningen af hovedtelegraflinjen Hel-singør-København-Hamburg, og byfogeden kunne herefter i løbet af ingen tid adviseres fra København om rejsende, som skulle overvåges eller arresteres. Det gav ham som regel god tid til at forberede aktionerne og til også at varsle stations-forstanderen og evt. anmode om hans hjælp.<sup>21)</sup> Set i et større perspektiv havde både byfogeden og stationsforstanderen en klar fælles interesse i, at alt på og omkring banegården afvikledes i bedste ro og orden og gennem et godt samar-bejde mellem de to etater. Som vi har set det, tog det lidt tid, inden denne forståelse satte sig igennem i Korsør, og det skete ikke uden højere autoriteters "bistand". Forhåbentlig overvandt Salomon og Sylow også snart den gensidige uvilje, som "notevekslingerne", og hvad dertil hørte, havde udløst hos dem.

#### LITTERATUR

Nielsen, Carsten Egø, "Jernbaner i den nye Slagelse Kommune, del 1", *Årbog for Historisk Samfund for Sorø Amt 2008*, s. 77-112.  
Thestrup, Poul, *Dampen binder Danmark sammen, På sporet 1847-1997, Jern-banerne, DSB og samfundet*, bd. 1. Til 1914 (Jernbanemuseet 1997), s. 82-92.

#### NOTER

1. Korsørbanens bygningshistorie findes beskrevet i Poul Thestrup, *Dam-pen binder Danmark sammen, På sporet 1847-1997, Jernbanerne, DSB og samfundet*, bd. 1. Til 1914 (Jernbanemuseet 1997), s. 82-92, og Carsten Egø Nielsen, "Jernbaner i den nye Slagelse Kommune, del 1", *Årbog for Historisk Samfund for Sorø Amt 2008*, s. 77-112.
2. I 1845 argumenterede bl.a. politidirektør Bræstrup kraftigt imod at an-sætte særlige politifolk under bygningen af København-Roskildebanen. Rigsarkivet, Københavns Politi, Korrespondanceprotokol nr. 79, 1845. Politidirektør Bræstrup til Danske Kancelli, 26. marts 1845 (nr. 876).
3. *Dagbladet*, mandag den 19. maj 1856. Artiklen "Den sjællandske Jernbane". Indlægget fra Korsør var dateret 11. maj 1856.
4. Dansk Demografisk Database, folketællingen 1850. <http://ddd.dda.dk>.
5. Rigsarkivet, Sjællandske Jernbane, Stambog 1855-75, bd. 1, s. 62.
6. Rigsarkivet, Justitsministeriet, 1. Kontor, Journalsager 1856, nr. 1301-1400 (pk. 299). Sag nr. 1398. Betjent Frederiksens rapport til byfoged Sylow, 9. maj 1856.
7. Samme kilde. Jernbaneinspektør Salomon til byfoged Sylow, 9. maj 1856.
8. Samme kilde. Byfoged Sylow til direktionen for det Sjællandske Jernbane-selskab, 10. maj 1856.
9. Samme kilde. Direktionen for det Sjællandske Jernbaneselskab til byfoged Sylow, 13. maj 1856.
10. Samme kilde. Byfoged Sylow til Justitsministeriet, 20. og 24. maj 1856, amtmand Hoppe til Justitsministeriet, 22. og 27. maj 1856 og Justitsmi-nisteriet til amtmand Hoppe, 20. maj 1856. Netop den 20. maj 1856 bad Justitsministeriet amtmanden om at undersøge baggrunden for dagblads-artiklens oplysninger om episoderne i Korsør, som man antog måtte bero på en misforståelse.
11. Samme kilde. Justitsministeriet til amtmændene i Sorø og København, 24. juli 1856.
12. Samme kilde. Justitsministeriet til den kgl. kommissarius for den sjæl-landske jernbane, 11. juni 1856. Den kgl. kommissarius til Justitsmi-nisteriet, 15. juli 1856, bilagt Direktionen for det Sjællandske Jernbanesel-skabs responsum af 2. juli 1856.
13. Disse politifolk ansattes af den lokale politimester, som modtog lønre-fusion direkte fra det engelske entreprenørfirma.
14. Rigsarkivet, Justitsministeriet, 1. Kontor, Journalsager 1855, nr. 3521-3600 (pk. 281). Sag 3591. Direktionen for det Sjællandske Jernbaneselskab til den kgl. kommissarius, 11. november 1856.
15. Rigsarkivet, Justitsministeriet, 1. Kontor, Journalsager 1855, nr. 3521-3600 (pk. 281). Sag 3591.
16. Rigsarkivet, Københavns Politi, Korrespondanceprotokol 1847-48 (nr. 88). Politidirektør Bræstrup til Danske Kancelli, 12. februar 1848 (nr. 629).
17. Rigsarkivet, Justitsministeriet, 1. Kontor, Journalsager 1856, nr. 1301-1400 (pk. 299). Sag nr. 1398. Justitsministeriet til politidirektør Bræstrup, 24. juli 1856 og politidirektør Bræstrup til Justitsministeriet, 12. august 1856.

18. Samme kilde. Betjent Frederiksens rapport til byfoged Sylow, 6. august 1856 og byfoged Sylow til amtmænd Hoppe, 7. august 1856.
19. Samme kilde. Amtmand Hoppe til Justitsministeriet, 8. august 1856, Justitsministeriet til den kgl. kommissarius og amtmand Hoppe, begge 1. september 1856.
20. Samme kilde. Den kgl. kommissarius til Justitsministeriet, 22. oktober 1856, Justitsministeriet til den kgl. kommissarius og amtmanden i Sorø, begge 18. november 1856.

21. F.eks. sendte Københavns Politi i december 1856 et telegram til byfoged Sylow, hvori man efterlyste den 23-årige maler Adolph Hermann Schmidt, der var ankommet til København med pas fra Danzig og netop afrejst med Korsørbanen. Han var "mistænkt for tyveri af sorte benklæder, silke-vest, silketørklæder og 90 rd. sølv" og skulle omgående anholdes. Rigs-arkivet. Københavns Politi: Politimesterens korrespondanceprotokol 1856-57 (nr. 122). Københavns Politis telegramdepeche til byfogeden i Korsør, 18. december 1856 (nr. 4981).



I 1867 tog fotograf Eduard Pöckel dette fotografi ud over Korsør Havn fra havnemesterens bolig. Til venstre ses fæstningen, og på den modsatte side af havneløbet anes Korsør Banegård lidt klemt inde mellem det store Hotel Storebælt og nye pakhuse (Slagelse Arkiverne).



# SUMMARY

## The police at Korsør Railway Station in 1856

In 1847, the Kingdom of Denmark opened its very first railway line between the Capital of Copenhagen and the old cathedral city of Roskilde. It was a fairly short line, and before long it was decided to extend the railway line across Zealand to Korsør, which had a ferry service to Funen and to Kiel in the duchy of Holstein, Germany. The construction of the approx. 100 kilometres of railway lasted several years and it was not ready for inauguration until 26 April 1856 where it was opened by King Frederik VII to great festivities. Like the Copenhagen-Roskilde line, it was operated by a private railway company. Though this company already had some years of experience with railway operation in 1856, a conflict soon arose at Korsør Railway Station where station master Salomon refused to admit the town's police officers, claiming that the station staff had special police authority in the station area. This raised the question of principle of whether or not the new important societal activity represented by the railway companies could establish its own enclaves of authority where the ordinary authorities of society have no or limited jurisdiction.

When the station master was convinced that he had every right to refuse to admit the town's police officers, he believed that this right was provided in Section 43 of the new Railway Regulations which said that *"the decisions made by the officers of the railway and railway stations employed by the*

*railway company within the limits of their business shall inevitably be complied with"*.

Not surprisingly, this led to a conflict between station master Salomon and recorder Sylow and the old right of the police to go anywhere without first having to obtain a permission or explain themselves.

The opening of the Zealand Railway enhanced Korsør's position as an important border town from which all kinds of people could quickly leave Denmark by steamship to Kiel. Two years earlier, Korsør had also got its very first telegraph station with the opening of the main telegraph line Elsinore-Copenhagen-Hamburg. This meant that the recorder could quickly be advised by Copenhagen about travellers that needed to be watched or even arrested at the railway station.

In the larger perspective, the recorder and the station master had a mutual interest in ensuring that all activities at and around the railway station would proceed in an orderly manner, but it took some time for this realisation to be made in Korsør. Finally, however, it was made with some "assistance" from the higher authorities. The Danish Ministry of Justice had the final word in this matter. The Ministry supported recorder Sylow and made sure that station master Salomon was given a very sharp reprimand. After that, things settled down and the town police were able to enforce their old right to go anywhere in the town – the railway station included.

# FRA JERNBANE OG FABRIK TIL BYGGEPLADS

## Tværfaglig videnoverføring ved opførelsen af Crystal Palace

Af Eric Bellin, University of Pennsylvania



Figur 1. Tværsnit af Crystal Palace, (*The Crystal Palace its History and Constructive Marvels*, 1851).

### INDLEDNING

Lørdag den 21. juni 1851 deltog 150 herrer i en middag til ære for Charles Fox, ingeniøren og entreprenøren bag den bygning, der blev opført til at huse The Great Exhibition of all Nations (Den store udstilling af alle nationers industriarbejde, den første verdensudstilling) i Londons Hyde Park i 1851. Til stede ved fejringen af Fox var også gartneren Joseph Paxton, som var arkitekten bag den gigantiske bygning af jern og glas og den person, som de fleste historiske kilder tilskriver al æren for dens vellykkede opførelse.<sup>1)</sup> Den aften rejste Paxton sig og talte i rosende vendinger om Fox' indsats. Han fremhævede, at der "i udførelsen af arbejdet aldrig var én eneste afvigelse fra de oprindelige planer, undtagen når de gjaldt detaljer."<sup>2)</sup> Det skulle dog vise sig, at "detaljerne" i Crystal Palace (Krystalpaladset) ikke var så ubetydelige endda.

Visionen for bygningen var ganske vist Paxtons, men de dokumenter, han havde udarbejdet, var ikke meget mere end skematiske tegninger, som med Fox' ord "hverken indeholdt tilstrækkelige arkitektoniske eller mekaniske detaljer til, at de kunne anvendes ved udførelsen af arbejderne."<sup>3)</sup> Endvidere forholdt det sig sådan, at Paxton, da planen var blevet godkendt af byggekomitéen, var nødsaget til at forlade England i en måned<sup>4)</sup> i andet ærinde. Det var i denne periode og i Paxtons fravær, at Fox begyndte at arbejde 18 timer i døgnet, syv dage om ugen med at lave "hver eneste vigtige tegning af bygningen, som den blev [opført] i hånden selv."<sup>5)</sup> Med et lille team ingeniører til at assistere sig beregnede han belastninger, dimensionerede dele og designede samlinger, og til-

sammen blev alt dette til den omfattende samling tekniske dokumenter, som kom til at ligge til grund for opførelsen af bygningen. Der var her tale om en stor del, om ikke den største del, af bygningens faktiske design.<sup>6)</sup> Endvidere førte Fox, hans partner John Henderson og deres team tilsyn med og koordinerede hele byggeprocessen – fra fremstilling af jernkomponenter over præfabrikation af delmontager til forsendelse og levering og endelig samling på byggestedet. Med denne indsats var de i stand til at producere det, som på daværende tidspunkt var en af de største bygninger i Storbritannien, fra design over fremstilling til færdiggørelse, på mindre end syv måneder.<sup>7)</sup>

I en publikation fra 1851 kommenterede opfinder, ingeniør og filosof Charles Babbage bygningen af The Great Exhibition og antydede, at blandt alle de "kunstfærdige og enestående produkter, [der] findes i dette krystalbygningssværk," var der "få, hvis fremstilling kan gøre krav på større beundring end selve paladset." I sin tekst var Babbage interesseret især i bygningens produktionsprocesser: "Bygningen i sig selv var forskriftsmæssigt fabrikeret. Den var enkel i sin konstruktion med mangedobbelt repetition af få dele, og selve fremstillingen var udtænkt med fuldendt dygtighed. Den interne økonomi i både bygningens fremstilling og samlingen på byggestedet var i sig selv et lærerigt studie."<sup>8)</sup>

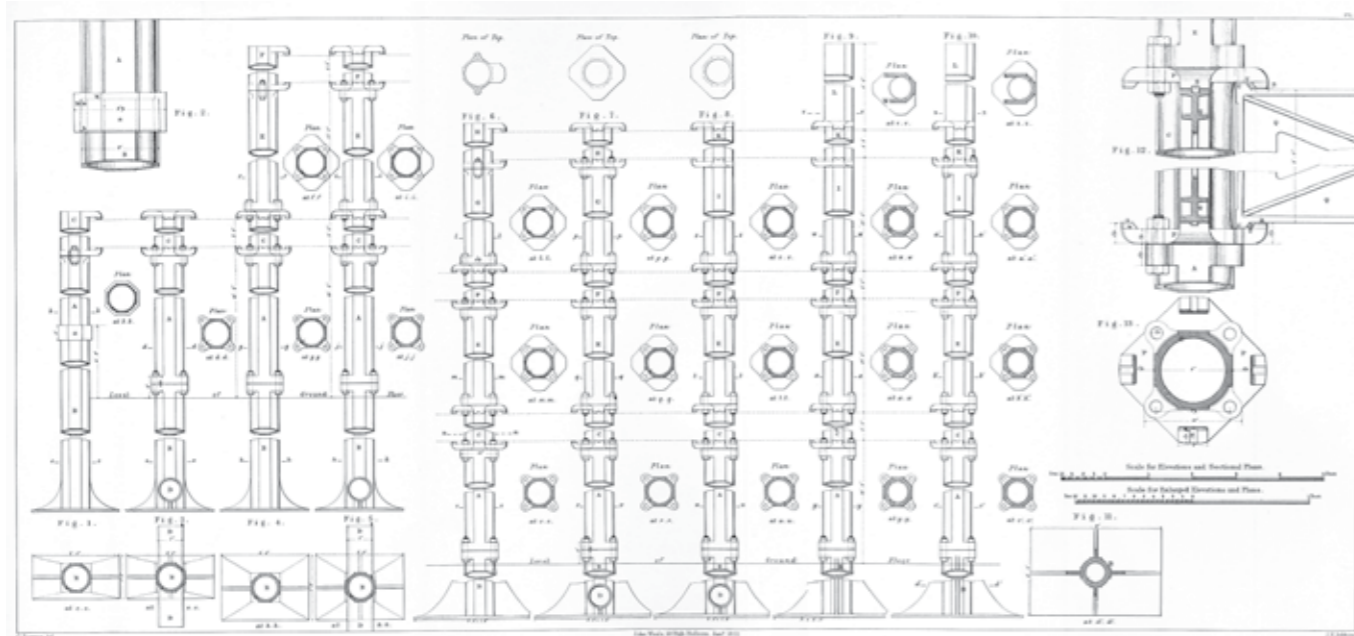
For Babbage havde termen "fabrikation" en helt særlig betydning, som han normalt ikke ville have brugt om et stykke arkitektur. Fabrikation handlede – i modsætning til blot "fremstilling" – om noget, der var produceret af "et meget stort antal

personer,” som “fabrikanten” står bag ved, og hvor denne “organiserer hele produktionssystemet” med maksimal økonomi og effektivitet.<sup>9)</sup> Babbages udtryk “intern økonomi” kvalificerede dette yderligere, idet der her sigtedes på både produktionsskalaen og den effektivitet, der var indbygget i selve processen som et resultat af, at alle de forskellige processer – fra design over fabrikation til opførelse – var inddraget under kontrol af én eneste enhed, Fox, Henderson & Co.

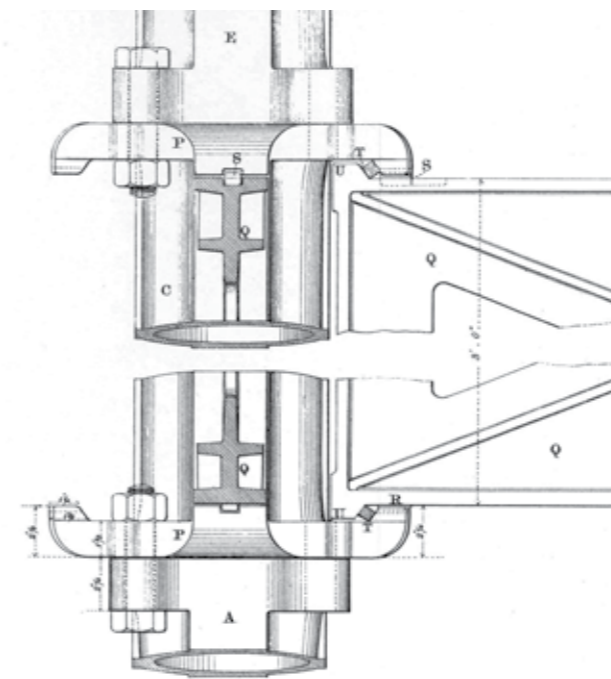
Babbage så dette projekt klarere end mange af sine samtidige og også mere klart end de fleste arkitekthistorikere, som har – været tilbøjelige til – i tråd med den kunsthistoriske tilgang, at se projektet som en enestående kunstnerisk vision hos det kreative individ – i dette tilfælde Joseph Paxton. I modsætning til dette synspunkt arbejder dette studie ud fra de revisionistiske anskuelser, repræsenteret af Tom Peters (1996), Bill Addis (2007) og Andrew Saint (2007) og ser i stedet på de bidrag, som andre aktører ydede til projektets realisering, pri-

Figur 2: Detaljer af “forbindelsesstykket” og samlinger mellem søjlektioner.

mært Charles Fox og hans ingeniører og ledere.<sup>10)</sup> Ved at placere Crystal Palace i teknologiens historie vil jeg analysere de måder, hvorpå Fox, Henderson og deres medarbejdere trak på de spirende ledelsesprincipper fra det engelske fabriksystem, samt teknikker og koncepter, der kendtes fra arbejdet med udviklingen af de britiske jernbaner. Med inspiration herfra organiserede de deres arbejde i Hyde Park som et vel fungerende teknologisk system. Dermed hævder dette studie, at bygningen blev forstået mindre som et særskilt objekt og mere som et system i sig selv; en tankegang, der bundet i bygningskonstruktionens overtagelse af principper og viden fra områderne industriel produktfremstilling, forretningsledelse samt bygningsingeniørvidenskab og maskinkonstruktion i produktionen af de tidlige jernbaner. Detaljerne i Crystal Palace, som udtænkt af Charles Fox og hans assistenter, lå lige i hjertet af dette.



Godkendelsen af Paxtons plan afhang af et skriftligt tilbud, et overslag over udgifter, fra Fox, Henderson & Co., som lovede, at byggeomkostningerne ville blive lavere end omkostningerne i det andet førende tilbud trods de hidtil ukendte byggemetoder, og at byggeriet ville stå færdigt i god tid inden åbningen af verdensudstillingen den 1. maj 1851.<sup>11)</sup> Disse løfter – lave omkostninger og hurtighed – var baseret på en række spirende industrielle praksisser, som igen var inspireret af den systematisering af viden, som over årtier var udarbejdet af naturfilosoffer, videnskabsmænd og ingeniører i forbindelse med styring af arbejdskraft, øgning af effektivitet og etablering af konsistens i produktionen af varer – fra standardiserede skruer over taljeblokke til jernbaneinfrastruktur. Ved opførelsen af Crystal Palace var det denne type viden, der gjorde, at processer blev organiseret og strømlinet, arbejdet blev repetitivt, procedurerne mekaniseret og arbejdet sty-

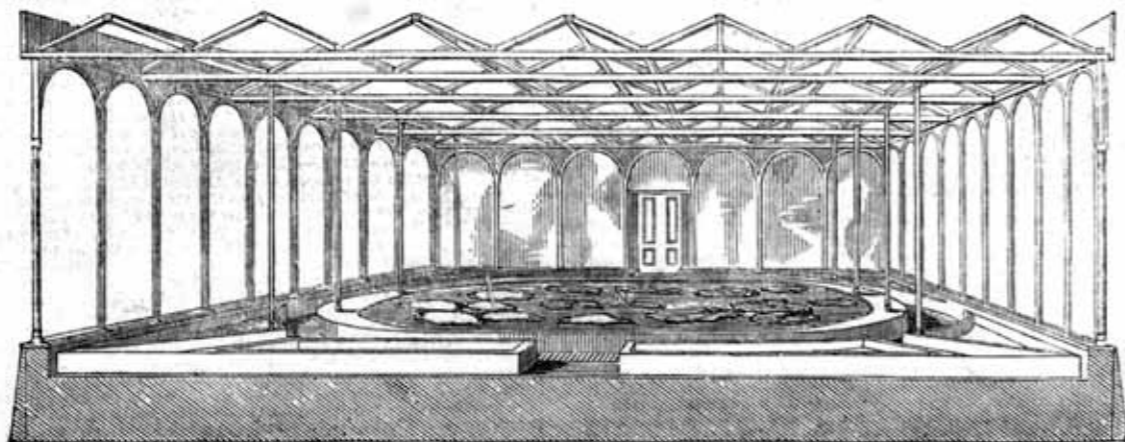


ret “videnskabeligt”.<sup>12)</sup> Dette sås især i de omstændigheder, der omgav det, som Fox og hans team ganske enkelt kaldte “forbindelsesstykket”<sup>13)</sup> (figur 3). *Forbindelsesstykket* var den komponent, der blev brugt til at samle rørformede jernsøjler og de præfabrikerede dragere, som de skulle understøtte. Dette ene objekt sammenfatter de innovationer, på én gang materialerelaterede, økonomiske og politiske, som muliggjorde dét, som Fox’ system realiserede.

*Forbindelsesstykket* var en støbejernskomponent med standardiserede dimensioner,<sup>14)</sup> seriefremstillet og specielt designet med henblik på at kunne monteres hurtigt og af ufaglærte arbejdere. Denne komponent blev støbt med stor præcision og færdigbearbejdet med specialfremstillede maskinværktøjer, således at den kunne tilpasses og boltes til sektioner af rørformede søjler ovenover og nedenunder (figur 3, del A og E). Den havde også en række fremstående kanter på siderne, som de kaldte “snugs” (P), og som holdt enderne af støbejernsdragerne (U), hvorved de blev låst fast, ved at et lille fremspring på undersiden af drageren (R) blev skubbet ind i en rille mellem disse “snugs”. Særlige kiler af jern (T), eller somme tider af træ, blev ved hjælp af en træhammer drevet ind i samlingen mellem drager og “snugs”, hvorved mekanismen blev fastgjort. Hele bygningen indeholdt mere end 6.000 søjle-sektioner, 4.000 dragere og gitterspær og 2.500 forbindelsesstykker, en masseproduceret række af mere eller mindre indbyrdes udskiftelige dele.<sup>15)</sup> Det var denne ene systemiske detalje – samlingen mellem søjlen og drageren ved hjælp af *forbindelsesstykket* – som holdt sammen på størstedelen af Crystal Palace’s strukturelle bygningsværk. Endvidere var denne særlige samlingsmetode, hvor hele produktionsprocessen – fra planlægning over fremstilling til samling – forankret i selve designet, af central betydning både i forhold til reduktionen af omkostninger og den hurtighed, hvormed bygningen kunne opføres.

Figur 3: Detalje af “forbindelsesstykket” (C), sat sammen med to søjlestykker (A og E), en 24’ lang støbejernsdrager (Q).

Figur 4:  
Åkandehuset Victoria Regia (højre, 1849-50) og Great Conservatory (nederst, 1836-40) i Chatsworth, af Paxton og Decimus Burton.

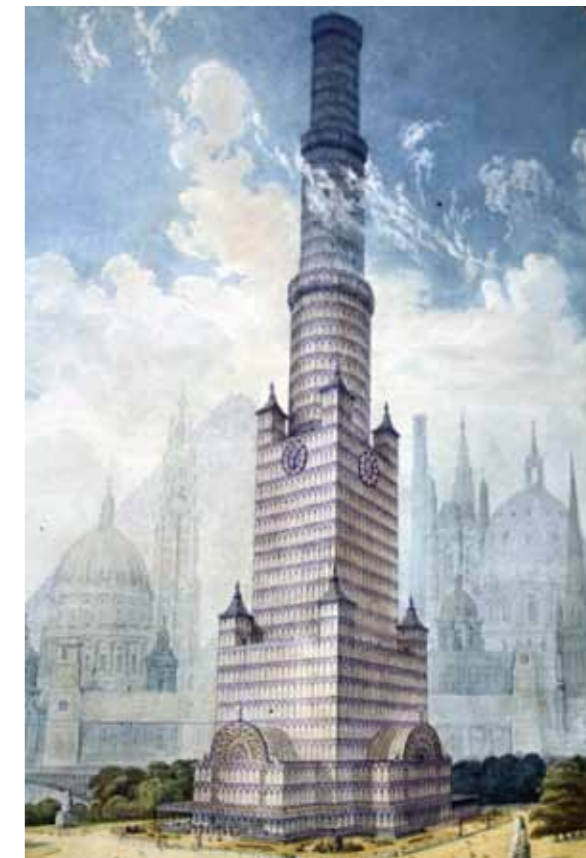


Der er sagt meget om den formelle relation mellem Crystal Palace og Paxtons tidligere arbejde i glasvæksthusene ved slottet Chatsworth (figur 4), men logikken bag *forbindelsesstykket* var radikalt anderledes end noget, der var brugt der. I Paxtons åkandehus Victoria Regia blev strukturelle jernsøjler fastgjort til de små bjælker, de bar, ved at behandle samlingen med smeltet jern. Og i Paxtons store væksthuse understøttede jernsøjler laminerede træhvælvinger, som var sammenføjet ved hjælp af metoder, der bundede i tømrerhåndværkets traditionelle teknikker. Disse metoder spillede ganske vist en rolle i Crystal Palace, men *forbindelsesstykket* var noget helt nyt, og denne nyskabelse var Charles Fox' værk, og han tog ansvar for, og talte dets sag, på et møde i Institute of Civil Engineers i januar 1851, hvor han forklarede, at han betragtede *forbindelsesstykket* "som noget af det vigtigste i bygningen".<sup>16)</sup> Og det var det bestemt også.

*Forbindelsesstykket* afslører, hvordan Fox og hans team så bygningen ikke så meget som et selvstændigt objekt men mere som et *system i sig selv* – og ikke blot som et system, der blev samlet af mange dele, men også i bredere forstand som et system af produktions- og arbejdsstyring. *Forbindelsesstykket* gjorde, at alt jernarbejdet kunne seriefremstilles,

at bygningen kunne nedbrydes i komponenter, der let kunne fremstilles, transporteres og håndteres, samt at disse dele kunne fremstilles forskellige steder<sup>17)</sup> og alligevel samles præcist og hurtigt på byggestedet af ufaglærte arbejdere. Logikken med *forbindelsesstykket* gjorde endvidere, i modsætning til andre metoder,<sup>18)</sup> at bygningen hurtigt kunne samles og senere *demonteres*, da den blev flyttet fra Hyde Park ved udstillingens afslutning. Det var dette aspekt af bygningen, som nok allerklarest viser Crystal Palace's systemiske særpræg, for efter demonteringen blev den senere samlet igen i Sydenham i udvidet og ændret form.<sup>19)</sup> Som system snarere end objekt var bygningens form blot et midlertidigt, tilfældigt særpræg; den kunne være blevet samlet i en mangfoldighed af forskellige former eller udvidet i det uendelige. Da man offentliggjorde planen om at flytte bygningen til Sydenham, offentliggjorde tidsskriftet *The Builder* et provokerende billede af bygningens komponenter, som var blevet monteret, så de dannede et 1.000 fod højt tårn (figur 5).<sup>20)</sup> Fox og Henderson kommenterede billedet ved at sige, at sådan et tårn i princippet godt kunne opføres sikkert.

Logikken bag sådan et fleksibelt system, med *forbindelsesstykket* som den mest afgørende komponent, var udviklet på baggrund af Fox' aktiviteter inden for ingeniørarbejde og ledelse. Fox havde været i lære som ingeniør og entreprenør. Fox havde hjulpet ingeniørerne John Ericsson og John Braithwaite med at udføre eksperimenter inden for termodynamik og med at bygge lokomotivet *Novelty*, som de kørte i ved konkurrencen Rainhill Trials i 1829 og fik en andenplads, kun overgået af Robert Stephenson's *Rocket*. I de to følgende år arbejdede han for Fawcett, Preston & Co., der var etableret som en udløber af det berømte Coalbrookdale, der designede og fabrikerede nye maskinværktøjer og de første dampmaskiner til søfartsindustrien. Og i de næste fem år var han som ingeniørassistent for Robert Stephenson med til at bygge jernbanen London & Birmingham, den første jernbane ind i London. Her var han med til at designe og føre tilsyn med bygningen af tunneller, broer samt Euston Terminus med taget af jerngitterspær (figur 6). Senere deltog han i driften



Figur 5: Crystal Palace som opført i Hyde Park (øverst til venstre), samlet igen og udvidet i Sydenham (nederst til venstre) samt som foreslået samlet igen i form af et tårn (højre).

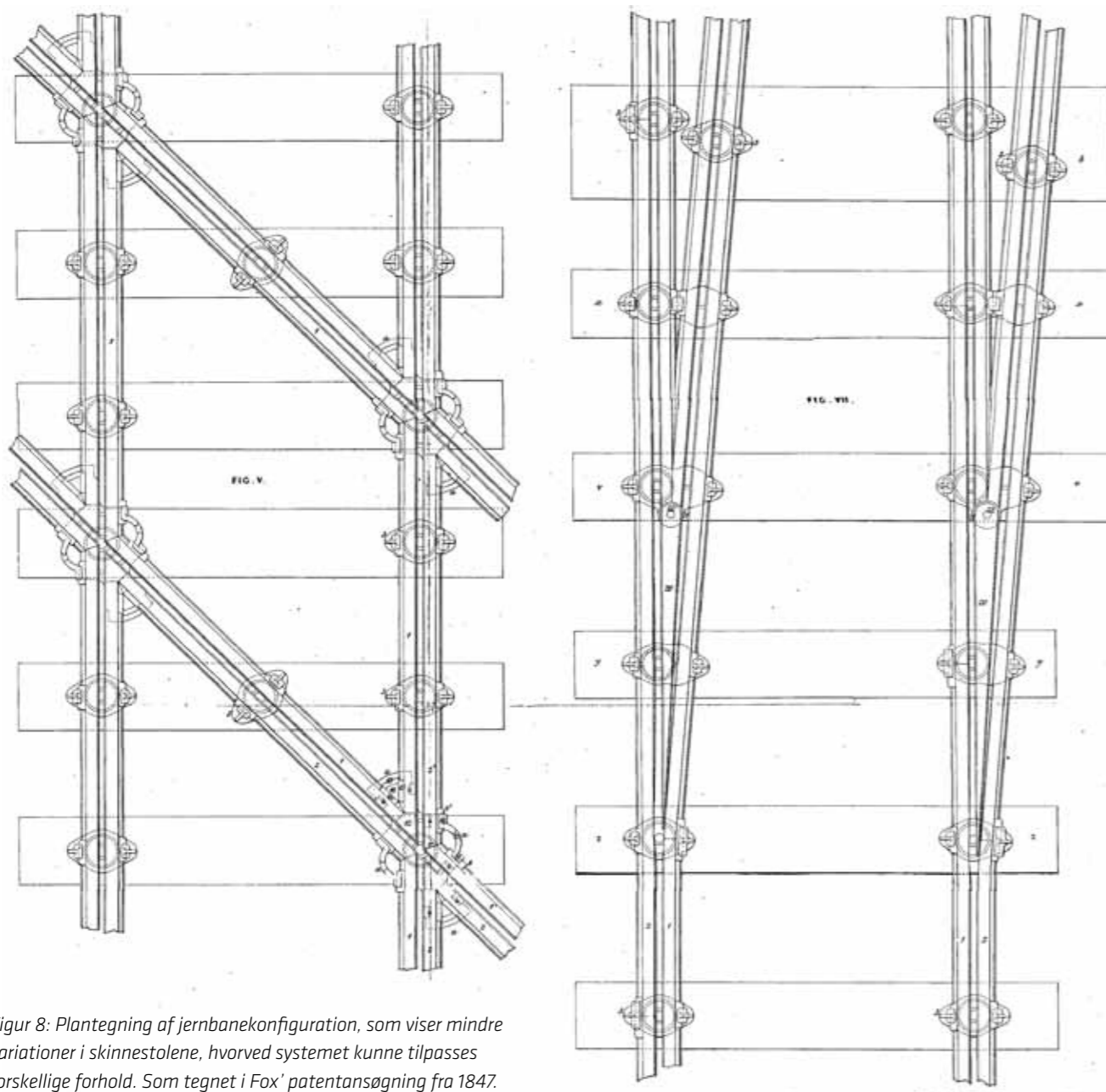
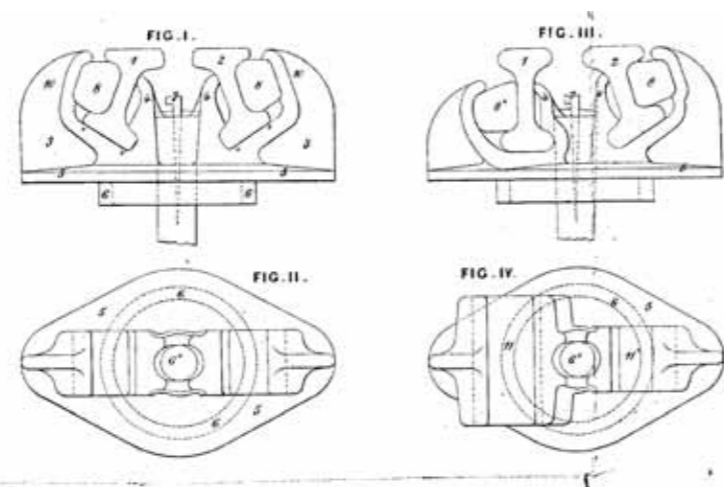
af jernbanen som fast tilknyttet ingeniør på jernbanen.<sup>21)</sup> Disse erfaringer placerede Fox i centrum af verden for britiske ingeniører i det 19. århundrede – fra eksperimenter med termodynamikken i dampmaskiner over præcisionsfabrikation af mekaniske apparater til anlæg af infrastruktur og sågar driftsledelse ved en af de første jernbaner. Disse aktiviteter viste en fordybelse i de spirende metoder, der repræsenterede det 19. århundredes systemtænkning.

I 1839 indgik Fox partnerskab med ingeniøren Francis Bramah. Deres virksomhed, Bramah, Fox & Co., ejede og drev egne støberier og producerede en række kommercielle og industrielle jernprodukter, ligesom de var entreprenører på en række byggeprojekter. Francis Bramah var den næstældste søn af den store opfinder Joseph Bramah<sup>22)</sup>, og før Fox sluttede sig til virksomheden, havde den heddet Bramah & Sons og før det Bramah & Co., en støberi- og maskinarbejdsvirksomhed med en lang og rig historie siden dens etablering i 1784.<sup>23)</sup> Virksomheden havde været øveplads og inkubator for prominente ingeniører, herunder folk som Henry Maudslay og Joseph Clement. Dermed kunne Fox trække på en lang række teknikker i produktionen af jernprodukter, forskellige metoder til at opdele og organisere arbejdet i støberiet og en opfindelsesbaseret tilgang med trinvis tilpasning af eksisterende midler og værktøjer. I 1841 sluttede John Henderson, ejer af et støberi i Smethwick, sig til virksomheden, og da Bramah gik på pension i 1845, blev virksomheden til Fox, Henderson & Co.,

Figur 6: Jerntaget på stationen Euston Terminus (1837), af Charles Fox under tilsyn af Robert Stephenson.



Figur 7: Tværsnit (øverst) og plansnit (nederst) af Fox' patenterede skinnestol til et dobbelt skinneresystem som tegnet i patentansøgningen fra 1847. Jernskinnerne (komponent 1 og 2) fastgøres i stolen ved at drive trækiler ind, som fastholder dem (komponent 8).



Figur 8: Plantegning af jernbanekonfiguration, som viser mindre variationer i skinnestolene, hvorved systemet kunne tilpasses forskellige forhold. Som tegnet i Fox' patentansøgning fra 1847.

som i 1850 var vokset betydeligt. Under Fox og Henderson havde fabrikken i Smethwick "70 smedjer, og man mente, at det var den største i verden."<sup>24)</sup> På dette tidspunkt producerede virksomheden "ca. 300 tons støbegods om ugen, og der var sædvanligvis ansat mellem 1.000 og 2.000 arbejdere."<sup>25)</sup>

Efter Fox og Hendersons succeser i 1851 blev virksomheden engageret til at forestå store og vigtige ingeniørprojekter inden for et stort geografisk område. Det "største og mest prestigefyldte" af disse var udbygningen af jernbanen på Sjælland fra Roskilde til Korsør, som Fox skrev kontrakt på som totalleverandør i 1852.<sup>26)</sup> Denne kontrakt indebar både levering af rullende materiel, 10 lokomotiver, 14 personvogne, 108 godsvogne, elektrisk telegraf, broer, stationsbygninger samt oprensning af havnen ved endestationen. Dette projekt blev afsluttet i 1856, men var plaget af utilstrækkelige og upræcise omkostningsoverslag og risikable forretningsmetoder hos Fox, Henderson & Co., der havde påtaget sig rollen som entreprenør, fabrikant og leverandør på projektet, før den nødvendige finansiering fra den danske stat var sikret. Dette blev anført som den primære årsag til, at Fox, Henderson & Co. gik konkurs i 1857 og efterfølgende blev opløst. De nærmere omstændigheder ved projektet for den sjællandske jernbane, den rolle systemtækning spillede i planlægningen og anlæggelsen, er ikke velbelyste og ville give rigeligt stof til yderligere undersøgelser.

#### SYSTEMATISERING, FREMSTILLING, SAMLING

Det er på dette erfaringsgrundlag – inden for videnskab, fabriksfremstilling, ingeniørvidenskab og entreprenørarbejde – og på baggrund af den faglige og samfundsøkonomiske kontekst, at fremstillingen og opførelsen af Crystal Palace tog form. I centrum stod *forbindelsesstykket*, og inspirationen dertil fra processer inden for fremstilling og ingeniørvidenskab var åbenlys i kraft af de termer, der blev brugt til at beskrive det – søjler og dragere blev fastgjort ved hjælp af "snugs" og kiler. Termen "snug" var ikke hentet fra arkitektens verden, men derimod fra fabriksfremstilling i jernindu-

strien. Den optræder i den ingeniørvidenskabelige litteratur fra 1830'erne og fremefter.<sup>27)</sup> Betydningen antages at være et "fremspring eller en rand, der er støbt fast på en plade, bolt osv. med det formål at fastholde noget [eller] forhindre det i at dreje."<sup>28)</sup> Denne anordning trak på basale mekaniske principper og var almindeligt anvendt til ting – produkter, maskinværktøjer, mekaniske apparater osv. – som samles af flere forskellige jernkomponenter.

Termen kile derimod havde længe været brugt inden for arkitekturen. Den betydning, hvori den blev brugt i Crystal Palace, var den, som kendtes fra produktionen af jernbaner. I forbindelse med anlæg af en "permanent vej", det jernbanespor, som lokomotiver kører på, er kilen en kileformet komponent, der indsættes mellem to elementer for at fastholde dem i deres relative position. Faktisk havde Fox i 1847 taget patent på to forskellige design af jernbanespor, baseret på en ny form for skinnestol,<sup>29)</sup> hvor elementerne, der fastholder skinnerne til træsvellerne, befandt sig i jorden. Et af disse patenter (figur 7) var på et dobbelt skinneresystem, som var designet til på én gang at kunne anvendes til linjer med både smalle og brede spor. I Fox' patenterede system, som anvendte en metode, der var typisk for jernbanen, blot dobbelt, blev der "drevet" kiler "(fra begge sider) ind mellem skinne og [stol], således at skinnerne blev fastholdt."<sup>30)</sup> Denne metode med anvendelse af to kiler til fastgørelse af en samling var præcis det princip, der blev anvendt i *forbindelsesstykket* i Crystal Palace. Endvidere var det hensigten, at både Fox' *forbindelsesstykke* og skinnestolen skulle være masseproducerede jernkomponenter med få variable konfigurationer, således at der kunne spares både tid og arbejde ved montering og samling, og at de kunne anvendes serielt og dermed give god økonomi og muliggøre en uendelig udvidelse af systemet (figur 8).<sup>31)</sup>

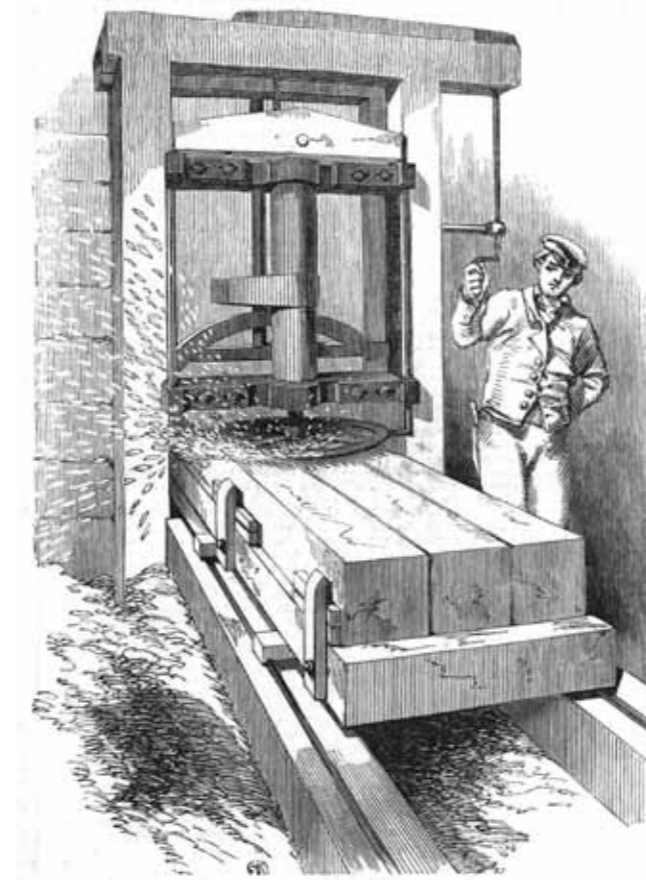
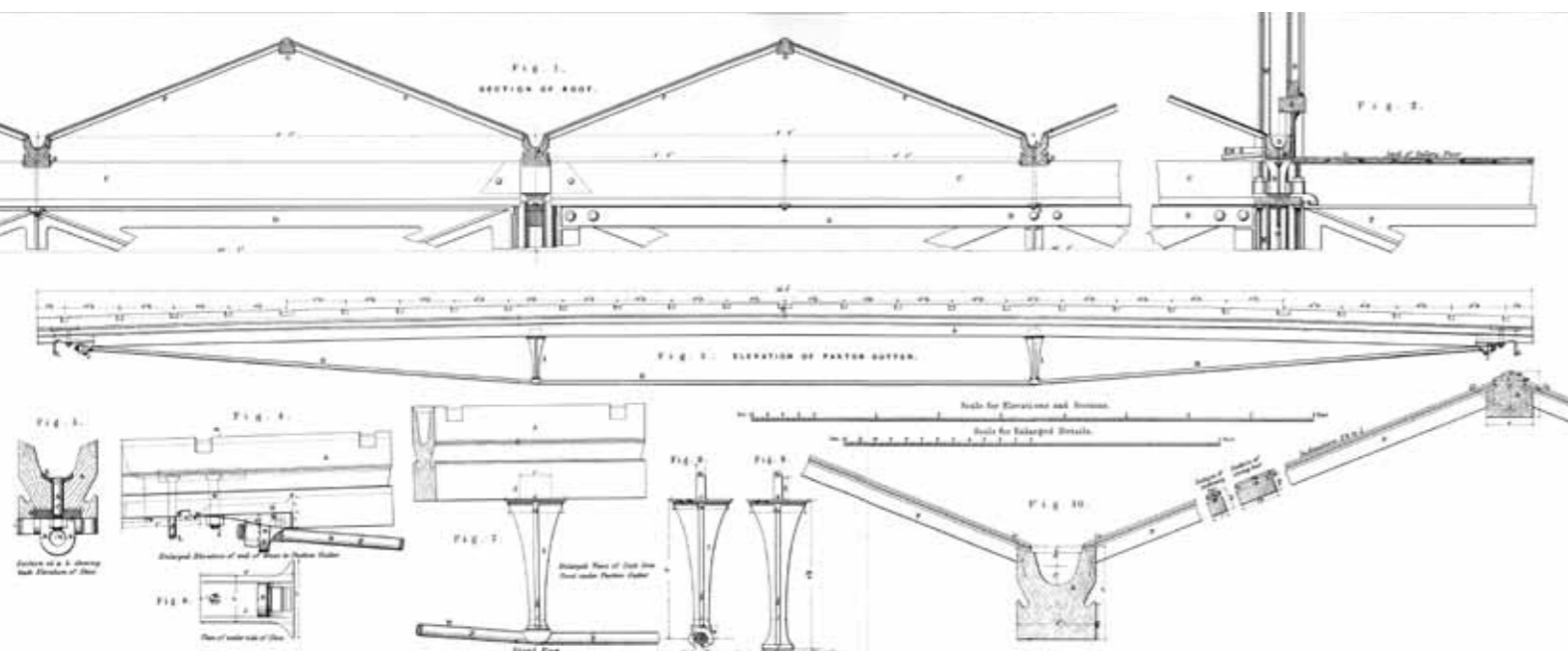
Således kan den innovative logik bag samlingen af Crystal Palace ses som en overføring af principper fra jernbaneingeniørvirksomhed og fremstilling af jerngods. Da de var designet, blev der udarbejdet modeller af alle dele på virksomhedens jernværk i Smethwick. Alt det lette smedejernsarbejde

blev lavet her ved hjælp af metoder, der mindede om dem, Fox havde patentanmeldt i forbindelse med produktionen af lokomotivhjul og andre jernbanekomponenter i 1847,<sup>32)</sup> mens dragere og søjler blev sat i produktion på et nærliggende støberi, Cochrane & Co., som familien Bramah ejede en andel af.<sup>33)</sup> Hos Fox og Henderson arbejdede mere end "80 model-snedkere og 120 formere" i to skift, således at der blev arbejdet 24 timer i døgnet med fremstillingen af næsten "90.000 stykker støbegods," mens bygningens 24' lange dragere blev fremstillet i ét stykke støbegods hos Cochrane & Co., hele 316 stk. om ugen, når det gik mest rask til.<sup>34)</sup> Dette usædvanligt høje produktions tempo blev opnået ved hjælp af opdeling af arbejdet, specialisering og stordriftsfordele. Ifølge Fox var det John Henderson, der styrede denne proces.<sup>35)</sup>

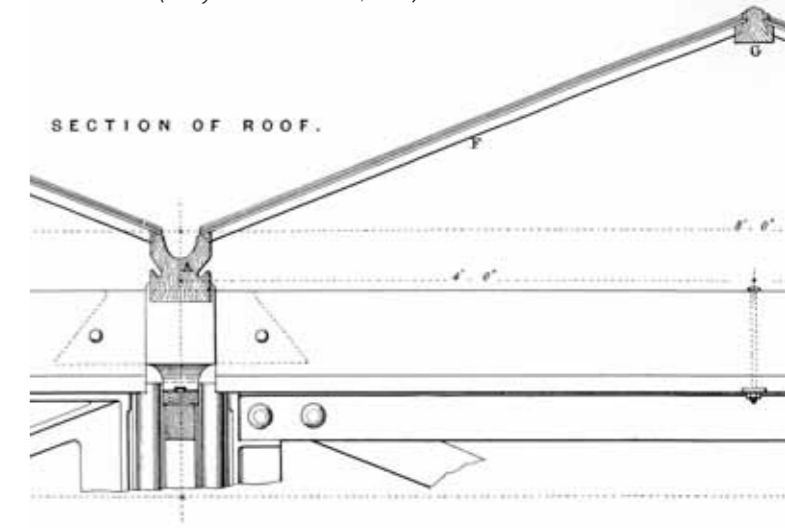
Som produktionen af Crystal Palace skred frem, blev det færdige jerngods sendt til London ad jernbanen og leveret på byggestedet med hestetrukken kærre – komponenterne var

nu klar til montering og samling under Fox og John Cochranes tilsyn. Arbejdet skred raskt frem. Der blev monteret helt op til 310 søjler om ugen i en monteringsproces, som var både stærkt ensrettet og særdeles repetitiv. I centrum var Fox' *forbindelsesstykke*, der fungerede præcis som planlagt i hænderne på ufaglærte arbejdere. Byggearbejdet var startet i august med 39 arbejdere, men allerede i december ledede Fox 2.260 arbejderes indsats på byggestedet. Sådan en opgave kunne frembyde noget af en udfordring, men den var moden til systematisering ved hjælp af Fox og hans teams nye metoder – både arkitektoniske, tekniske og politiske – som etablerede nye relationer mellem primært ufaglærte arbejdere og ledere på byggestedet.<sup>36)</sup>

Figur 9: Detaljer af Paxtons patenterede tagsystem, som det tag sig ud i Hyde Park.



Figur 10-11: Del af tag, som viser tagrenden (A), og tykkelseshøvlen til tagrendepræparation, som mageligt betjenes af en enkelt arbejder og endda med bare én hånd (Berlyn & Fowler 1851, s. 41).



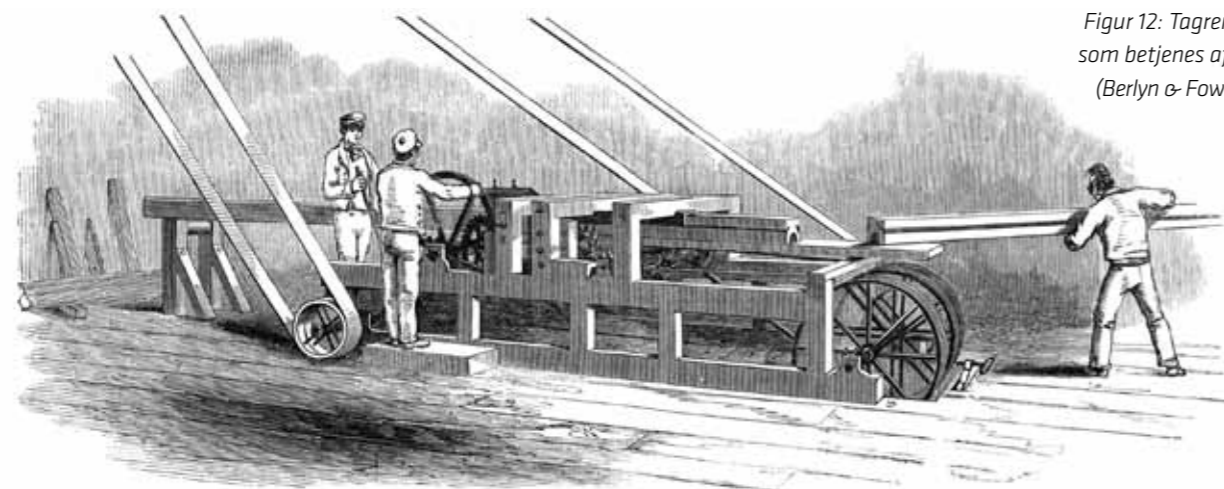
### MEKANISERING, ENSRETNING, INSTALLATION

Overføringen af principper fra én disciplin til en anden i arbejdet med Crystal Palace var tydelig, ikke blot i *forbindelsesstykket* men også i mange andre fremgangsmåder, som blev anvendt af Fox og hans team. Det omfattende "ryg- og fure"-tagsystem (figur 9) krævede f.eks. fremstilling af uendelige mængder af komponenter i glas og træ – næsten 300.000 identiske glasrunder i størrelsen 4'1"x10" og mere end 254 lineære mil masseproducerede træelementer. Specielt produktionen af disse træelementer involverede en omfattende mekanisering og ensretning af arbejdet på baggrund af principper, der var udviklet i det engelske fabrikssystem. Systemet havde tidligere været brugt, f.eks. i Åkandehuset *Victoria Regia*, og da havde det vist visse tendenser mod mekanisering, idet Paxton brugte en modificeret notfræsemaskine, som han selv havde designet, til at designe træsprosserne.<sup>37)</sup> Fox og hans team gik endnu videre i deres forsøg på at spare arbejde. Detaljerne ved Paxtons "ryg- og fure"-system blev diskret tilpasset til Crystal Palace af ingeniører og ledere. Komponenterne blev omhyggeligt designet på ny på baggrund af produktionsmetoder, installation samt styring og ensretning af arbejdet under hele processen. Hurtighed og effektivitet var af afgørende betydning.

Det træ, som blev brugt til taget, "Memel-gran,"<sup>38)</sup> kom fra Rusland og blev leveret med skib, som sejlede ad Themsen til Phoenix Saw Mills i Chelsea. Det var her, det rå tømmer

blev forarbejdet til de forskellige komponenter i glaskonstruktionen før levering til Hyde Park, og præcis dette savværk blev "valgt af entreprenørerne med det udtrykkelige formål" at etablere produktionen "nær floden, [som var] praktisk til levering af tømmeret" og tæt nok på byggepladsen til, at det var let at transportere med kærre.<sup>39)</sup> Til forarbejdningen af tømmeret brugte Fox og hans team en række specialfremstillede eller -tilpassede maskinværktøjer, der sikrede hurtighed og arbejdsbesparelser i produktionen. Og designet af de fysiske komponenter blev forfinet – der blev indbygget en runding i tagrenderne, profiler blev optimeret og tilpasset osv. – med deres produktionsmidler, installation og endelige formål for øje.

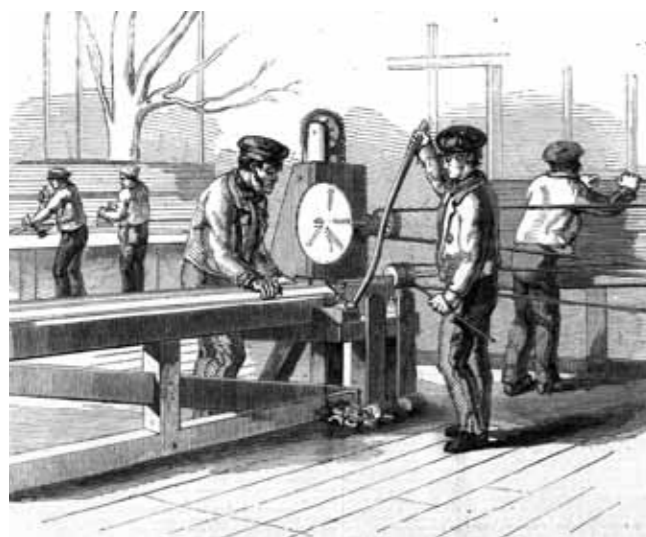
Hver 24' lange "Paxton-tagrende" var hugget af ét stykke tømmer. Paxton havde udviklet formen på tagrenden til "ryg- og fure"-taget til Åkandehuset i Chatsworth med en stor rende midtfor til opsamling af nedbør udvendigt og to mindre render på hver side til opsamling af kondens fra indersiden af glasset (figur 10). I Chatsworth var tagrenderne blevet lavet af håndværkere, og de var møjsommeligt udskåret i hånden.<sup>40)</sup> Men på savværket Phoenix Saw Mills var processen helt gennemmekaniseret og stærkt ensrettet. Først blev der kørt tre stykker tømmer igennem en specialfremstillet tykkelseshøvl på én gang for at give dem en ensartet overflade. Maskinen blev betjent af "to mænd og en dreng", og den kunne ved hjælp af "styr og skinner" betjenes med bare én hånd (figur 11).<sup>41)</sup>



Figur 12: Tagrendemaskinen, som betjenes af tre arbejdere (Berlyn & Fowler, 1851 s. 42).

Når tømmeret var skåret til, blev det "ført mod indløbsenden på tagrendemaskinen" (figur 12), som bearbejdede det med fire separate skæreværktøjer og hurtigt frembragte en korrekt profileret tagrende.<sup>42)</sup> Disse maskiner var i drift 20 timer i døgnet med arbejde i skiftehold, og der blev hver dag fremstillet mere end "2.000 fod [tagrende], klar til brug." Ved hjælp af denne proces blev alle de tagrender, der skulle bruges, fremstillet på bare to måneder af teams af hver seks arbejdere, men man "regnede sig frem til, at denne mængde arbejde ville have krævet, at 300 mænd skulle have arbejdet i samme periode", hvis man havde været afhængig af "manuelt arbejde uden hjælp."<sup>43)</sup>

Tagrenderne blev færdiggjort på byggepladsen ved hjælp af en specialbygget maskine, som blev betjent af tre arbejdere (figur 13). Ved hjælp af en række styr og nøje planlagte bevægelser placerede to arbejdere tagrenden i en ramme, og maskinen formede tagrendens runding, så vandet lettere



Figur 13: Maskine til færdigbehandling af tagrenden.

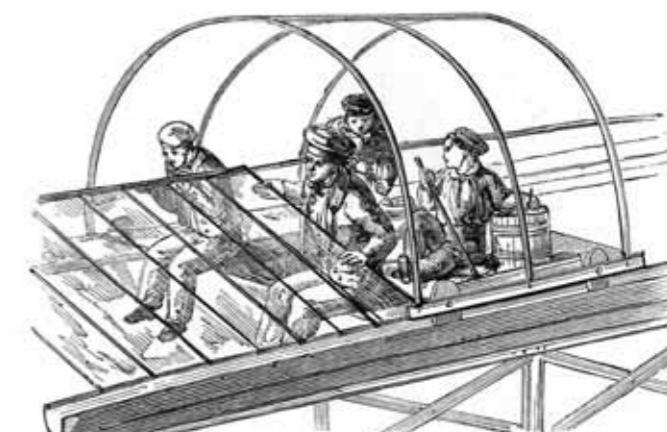
kunne løbe af, idet bukket blev fastgjort med trækstænger og stivere af jern. Dernæst sænkede en tredje arbejder saven ved hjælp af et håndtag med modvægt. Derved blev tagrenden afskåret i præcis den rette længde og den rette vinkel, hvorefter der ved hjælp af to fremspring på savbladets flade blev skåret en halv rund fordybning, hvor der senere ville blive monteret en metalanordning til at lede vandet fra tagrenden. Saven blev løftet, og de to første arbejdere drejede dernæst tømmeret rundt, så den anden ende også kunne blive bearbejdet. Hele denne nøje beskrevne proces blev udført på blot to minutter.<sup>44)</sup>

Sprosserne blev behandlet på samme måde; produktionen var mekaniseret i størst muligt omfang. Ved hjælp af denne proces producerede man 190.000 identiske komponenter. Sprosserne blev skåret og rillet ved at køre dem igennem en maskine, og de blev færdiggjort på byggestedet ved hjælp af flere andre maskiner, som skar dem i præcise længder 30



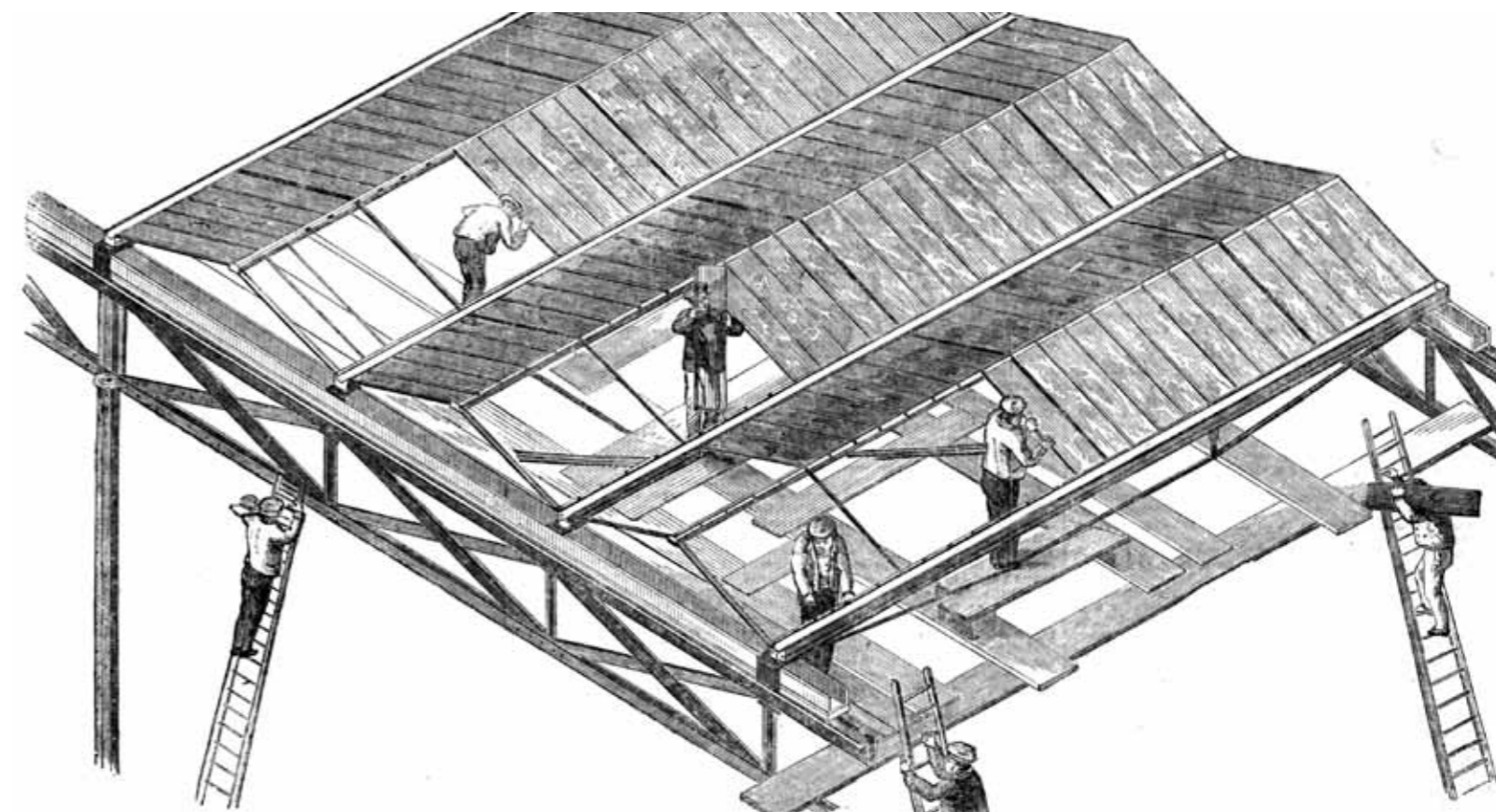
Figur 14: Maskine til maling af sprosser (Berlyn & Fowler, 1851, s. 77).

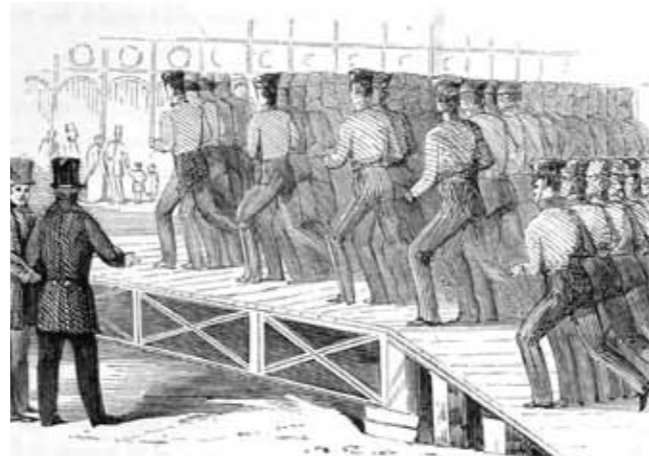
sprosser ad gangen samt borede huller i dem, så de let og præcist kunne sømmes. Afslutningsvis blev de sågar malet (figur 14).<sup>45)</sup> Ved organiseringen af disse produktionsprocesser blev opgaverne fysisk tilpasset, så produktionen var så økonomisk som muligt, og den nødvendige arbejdskraft kunne leveres af ufaglærte arbejdere. Dermed blev arbejdernes bidrag reduceret til basale bevægelser som at "fodre" maskiner med materiale, trykke et håndtag med modvægt ned, fjerne færdige produkter og endelig stable de færdige produkter.



Figur 15-16: Stillads til glasarbejde (nederst) og Fox' glasarbejdsvogn (højre) (Berlyn & Fowler, 1851, s. 36, 72).

I starten skred samlingen af disse komponenter, som skulle udgøre taget, langsomt frem på grund af det besværlige brædestillads, hvor arbejderne konstant måtte flytte brædderne, som arbejdet skred frem (figur 15). For at afhjælpe denne ineffektivitet vendte Fox sig endnu en gang mod principper, som han kendte fra fabriksindustrien og jernbanen; han erstattede det stillads, der normalt blev brugt på byggepladser, med en ny og optimeret mekanisme. Han designede og fremstillede 70 "glasarbejdsvogne" (figur 16), der kørte





Figur 18: Soldater fra Royal Sappers and Miners tester dragerne ved en offentlig demonstration (Illustrated London News).

som et lokomotiv med tagrenderne som skinner. Det satte fart i arbejdet. I hver vogn var der plads til fire arbejdere og alt nødvendigt udstyr og materiale. På den måde kunne arbejderne køre baglæns ad tagstrukturen, som arbejdet skred frem, og som Tom Peters har bemærket, så var det både en nytækning og en vendt på hovedet af samlebåndet som fabrikationsproces – her *bevægede arbejderne sig forbi arbejdet*, i takt med at det blev fremstillet.

Arbejdet blev mekaniseret og gjort mere økonomisk, men også styringen af byggeprocessen og arbejdskraften i større målestok blev ensrettet. Innovationer inden for fremstilling og produktion blev skabt i forlængelse af innovationer inden for regnskabsførelse og ledelse fra jernbanesektoren – hvilket måske ikke ville komme som nogen overraskelse for til-

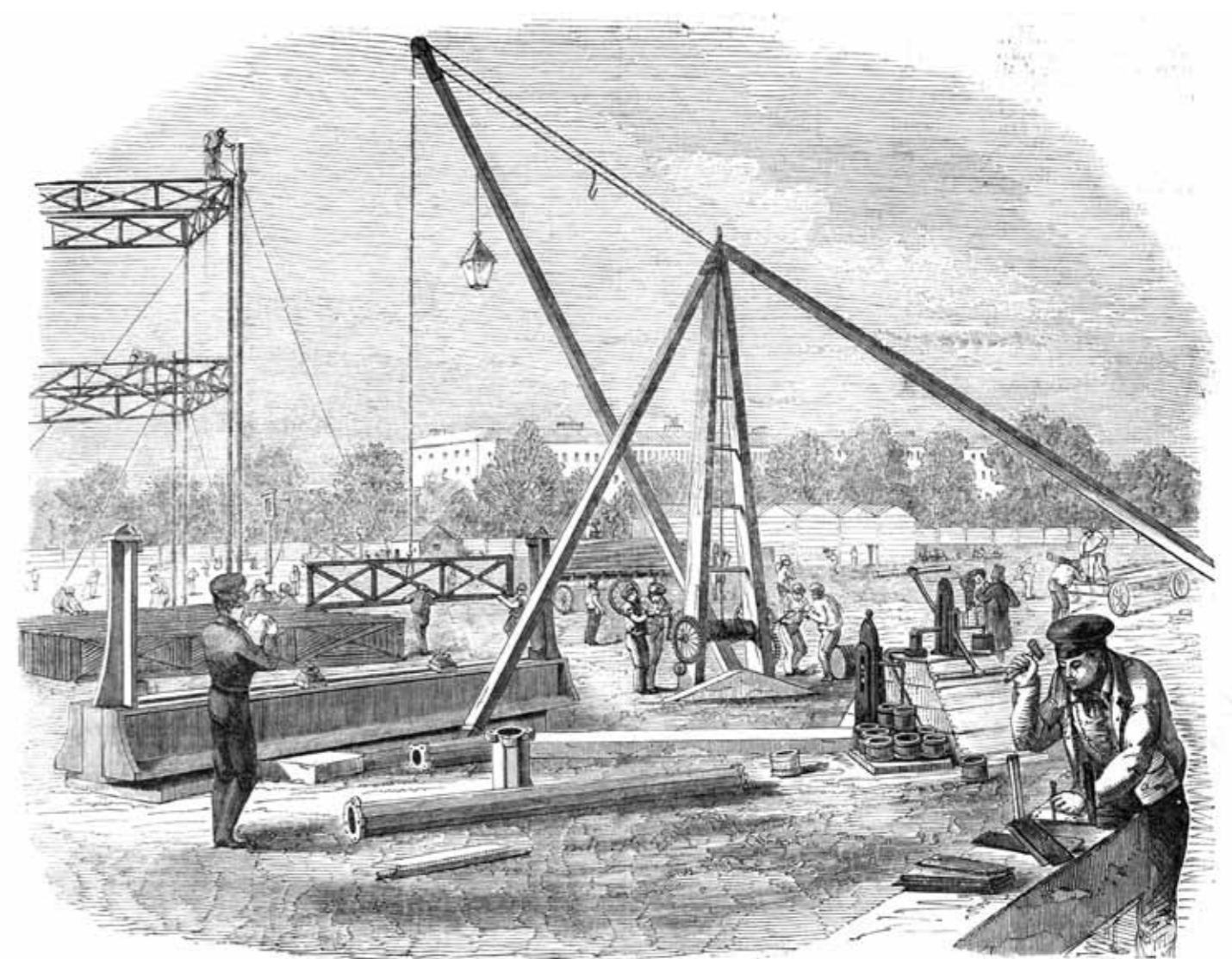
hængere af Alfred Chandler.<sup>46)</sup> Det var ikke blot i design og produktion af dele og processer, at Fox og hans team trak på det engelske fabrikssystem og ingeniørvidenskaben bag jernbanen, men de blev også anvendt på styringen af hundrede tusinder byggekomponenter, uendelige mængder data og tusinder af arbejdere på byggepladsen.

#### MÅLING, OPTÆLLING, TABELLERING

I næsten alle beskrivelser af Crystal Palace, uanset hvad deres fokus er, konfronteres man med en overvældende mængde tal – tusindvis af denne del, titusindvis af en anden, så og så mange millioner besøgende og solgte billetter, dette antal søjler monteres på én dag, så og så mange glasruder mon-

Figur 17: Tabeller, der redegør for de forskellige vægte og deres placering ved "prøvningen" af Fox og Hendersons jernbuespær, 1849.

			Tons. cwt. qrs. lbs.	Tons. cwt. qrs. lbs.	Tons. cwt. qrs. lbs.
<b>12 &amp; 13</b>		<b>Brought forward . . . . .</b>		<b>17 10 3 15</b>	<b>171 8 3 26</b>
<b>LEFT HAND.</b>	<b>30</b>	15 ft. South Western crossing rails . . . . .	5 7 1 10		
"	<b>34</b>	15 ft. South Western switch rails . . . . .	5 12 1 8		
"	<b>10</b>	15 ft. Trent Valley switch rails . . . . .	1 9 0 12		
"	<b>12</b>	12 ft. Trent Valley crossing rails . . . . .	1 11 0 5		
"	<b>4</b>	10 ft. ditto ditto . . . . .	0 8 1 24		
"		Pig iron . . . . .	1 16 2 2		
"	<b>1</b>	Cast-iron bearer . . . . .	0 10 0 0	<b>16 14 3 5</b>	<b>34 5 2 20</b>
<b>14 &amp; 15</b>					
<b>RIGHT HAND.</b>	<b>36</b>	12 ft. Madrid and Aranguez rails . . . . .	4 18 3 10		
"	<b>40</b>	15 ft. Trent Valley crossing rails . . . . .	6 9 2 16		
"	<b>17</b>	10 ft. ditto ditto . . . . .	1 15 3 25		
"	<b>20</b>	10 ft. South Western crossing rails . . . . .	2 7 2 15		
"	<b>10</b>	15 ft. South Western switch rails . . . . .	1 13 0 4		
"	<b>1</b>	Cast-iron bearer . . . . .	0 10 0 0	<b>17 15 0 14</b>	
<b>14 &amp; 15</b>					
<b>LEFT HAND.</b>	<b>11</b>	10 ft. South Western crossing rails . . . . .	1 6 0 22		
"	<b>44</b>	15 ft. ditto ditto . . . . .	7 17 1 21		
"	<b>22</b>	15 ft. Trent Valley crossing rails . . . . .	3 11 1 6		
"	<b>27</b>	15 ft. Trent Valley switch rails . . . . .	3 18 2 10		
"	<b>1</b>	Cast-iron bearer . . . . .	0 10 0 0	<b>17 3 2 3</b>	<b>34 18 2 17</b>
		<b>Total Weight . . . . .</b>		<b>Tons</b>	<b>240 13 1 7</b>



Figur 19: Test af dragerne med vippekran og hydraulisk presse (Berlyn & Fowler).

teres en anden dag. Arbejdsformændene ved Crystal Palace styrede og sporede disse mængder. De metoder, de brugte, og disse metoders oprindelse giver yderligere indsigt i den form for viden, som lå til grund for hele projektet.

Man havde aldrig før set en jern- og glasstruktur af denne størrelse og denne type, og en stor del af offentligheden var imod projektet. De var bange for, at den ikke ville være tilstrækkeligt sikker, og at bygningen ville falde sammen og forårsage en katastrofe. Der er ført nøje fortegnelser over disse debatter, og de er blevet analyseret af videnskaberne og kræver ikke yderligere drøftelse her,<sup>47)</sup> men det er den måde, hvorpå Fox og hans team reagerede på disse bekymringer, som fortjener yderligere opmærksomhed. Under opførelsen af Crystal Palace blev der gjort et stort nummer ud af at teste de strukturelle komponenter. Ved flere lejligheder rullede en specialfremstillet maskine hundredvis af kanonkugler hen over gulvene i den færdige bygning,<sup>48)</sup> og ved en anden lej-

lighed havde man inviteret omkring 300 soldater fra Royal Sappers and Miners til at stå og marchere på stedet på et enkelt bygningsfag. Af denne march blev der trykt dette sensationelle billede i Illustrated London News (figur 18). Disse begivenheder var måske nok mest af alt blot demonstrationer, der primært havde til formål at berolige befolkningen, men faktisk udgjorde en lang række andre procedurer til måling og testning af strukturel effektivitet en integreret del af byggeprocessen.

Før monteringen af hver 24' støbejernsdrager blev de enkelte deles strukturelle kapacitet "prøvet" ved hjælp af et specialfremstillet apparat, der var baseret på Bramahs hydrauliske presse (figur 19). På denne måde verificerede man, at hver enkelt dels faktiske kapacitet var større end den beregnede belastning ved montering. Hendersons patenterede vippekran blev brugt til at flytte drageren fra kærren ved levering, placere den på maskinen og flytte den igen, når den var

STATEMENT of the MATERIALS supplied for the Construction of the Building.

CAST IRON.		No. of Pieces.	Weight.
			Tons, cwt. qrs. lbs.
Foundation pieces	-	1,107	164 5 3 11
Columns	-	2,494	870 18 2 19
Connecting pieces	-	2,500	200 3 2 23
Girders	-	2,357	1,381 14 1 22
Sundries for Binders for Gallery-floor and Lead-flat	-	3,549	26 14 2 21
Columns, Girders, &c., for Staircases	-	2,328	95 2 3 7
Railing for Staircases	-	8,138	71 1 3 7
Standards, Panels, and Shield-plates for Gallery-railing	-	9,945	70 10 2 -
Bands, Caps, and Bases for Columns	-	3,852	47 14 - 14
Sundries for Trusses	-	16,093	34 - 3 19
" Paxton's Gutters	-	6,127	9 7 - 7
" fixing Sashes and Wood Panels	-	1,596	7 3 - 11
" Transept, including Purlins	-	495	7 9 1 15
" Fronts	-	5,396	227 2 2 10
Filling Frames and Arch pieces	-	11,650	43 15 1 26
Ornaments for Cornices	-	41,647	4 15 3 5
Galvanized Centres for Louvres	-	7,197	4 2 - 12
Moving apparatus for Louvres	-	79	13 7 1 4
Tank-plates	-	21	1 - - 4
Sundries for Urinals	-	27	1 16 3 27
" lean to Roof	-	43	9 8 2 20
Sundries to replace breakage	-	884	63 10 3 1
Railing-posts	-	3,497	188 17 3 16
Exterior Railing	-	312	16 1 1 11
Caps, &c., for Flag-staffs	-	219	1 1 1 15
Hinges for entrance and exit Doors	-	38	4 2 10
Sundries for Gas-stoves	-	1,328	9 18 1 3
" diagonal bracing	-	3,033	198 2 1 11
Pipes, branches for drains	-	21	1 11 2 7
" " Cock-boxes, &c., for Water supply	-	447	24 15 3 19
" " "	-	6	3 1 22
Brass for Hinges	-	131	2 - -
" Louvre apparatus	-	108	2 2 1
<b>Total Cast Iron</b>	-	<b>136,665</b>	<b>3,784 1 1 -</b>

Figur 20 (øverst): Tabelleret liste over støbejernskomponenter.

Figur 21 (nederst): Tabelleret liste over ansatte arbejdere (Report to the Commissioners, 1852).

RETURN showing the Number of MEN Paid each Week in Hyde Park, in the Erection of the Exhibition Building.

Week ending—	No. of Men.	Week ending—	No. of Men.	Week ending—	No. of Men.
1850		1850		1851	
3 August	30	6 December	2,128	4 April	2,128
9 "	57	13 "	2,128	11 "	2,163
16 "	60	20 "	2,074	18 "	2,205
23 "	43	27 "	2,035	25 "	2,147
30 "	50	1851		2 May	2,149
6 September	56	3 January	2,145	9 "	1,097
13 "	86	10 "	2,098	16 "	541
20 "	128	17 "	1,758	23 "	499
27 "	293	24 "	1,653	30 "	450
4 October	467	31 "	1,417	6 June	442
11 "	590	7 February	1,333	13 "	381
18 "	808	14 "	1,210	20 "	369
25 "	841	21 "	1,244	27 "	216
1 November	1,538	28 "	1,353	4 July	175
8 "	1,924	7 March	1,613	11 "	152
15 "	1,936	14 "	1,974	18 "	139
22 "	1,935	21 "	2,030	25 "	127
29 "	2,129	28 "	2,071	1 August	103

testet - alle disse flyt blev forfinede, så de tog blot fire minutter pr. del.<sup>49)</sup> Denne metode, ved hjælp af en modificeret hydraulisk presse, var baseret på den, som Francis Bramah som den første brugte i sine eksperimenter for at bekræfte Thomas Tredgolds beregnede styrke i jernbjælker, men man havde brugt denne form for prøvebelastning af strukturelle jernkomponenter inden for fabriksindustrien og ingeniørvidenskaben i årtier. Her blev de brugt som en "videnskabelig" og empirisk metode til test af teoretiske styrker.<sup>50)</sup> Faktisk havde Fox og Henderson i 1849 offentliggjort en tekst om prøvebelastning af gitterkonstruktioner til jernbanebroer.

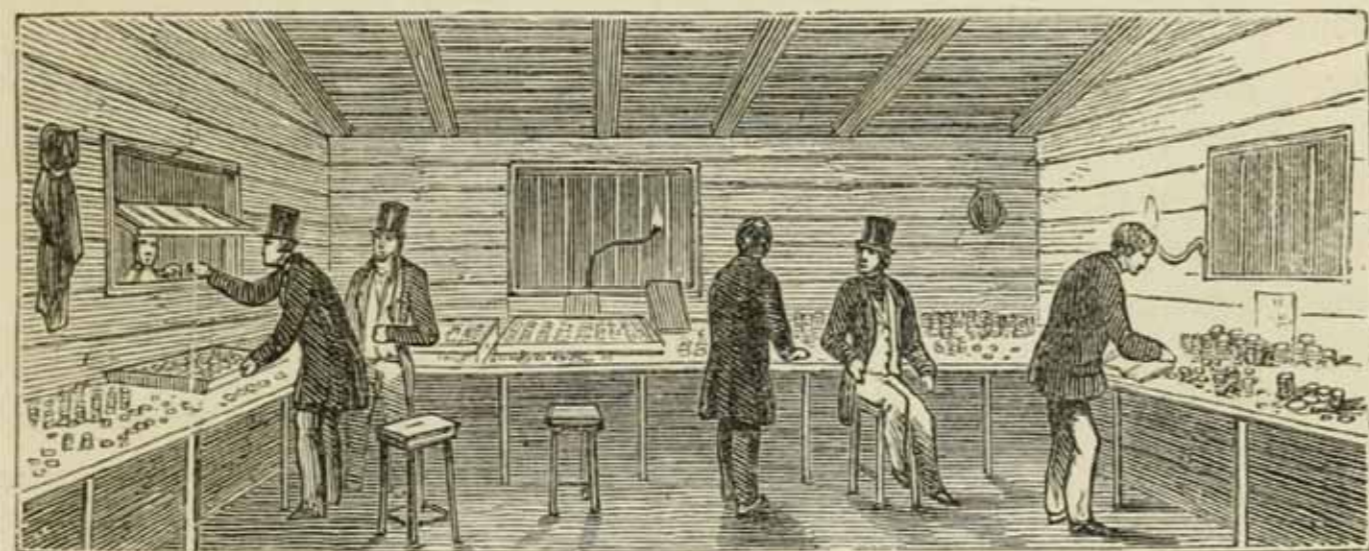
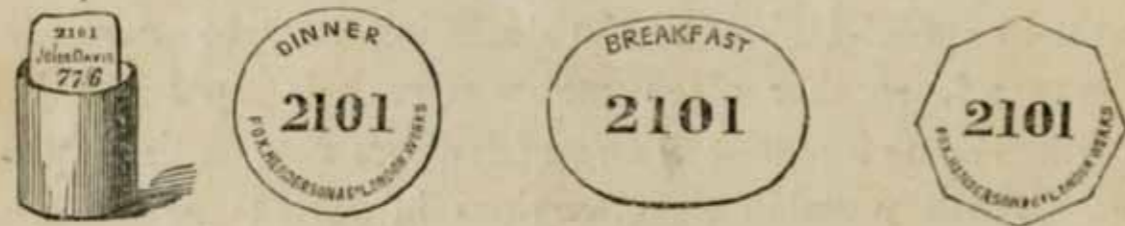
Fox og Hendersons tekst, Bow-String Bridge Ribs, indeholder en omhyggelig redegørelse for de grundige og omfattende procedurer, de havde udtænkt til at verificere gitterspærenes beregnede strukturelle kapacitet. Den 6. september 1848 testede de den strukturelle kapacitet for en række af 120' og 130' spærelementer, som de havde designet og fremstillet til en jernbanebro, de skulle bygge over Regent's Canal.<sup>51)</sup> Strukturen "prøvning" blev opført som en slags forestilling, hvor statens jernbaneinspektører, politikere og "mellem firs og halvfems andre videnskabsfolk og ingeniører, [deltog] for at bevidne testen."<sup>52)</sup> På grund af den rolle, hver eneste komponent skulle spille i systemet, var strukturens kapacitet præcist beregnet, og ved testen blev hele strukturen udsat for en belastning med 240 tons jernskinner og -stænger, mere end det dobbelte af, hvad man havde beregnet, ville være den "størst tænkelige belastning", som man kunne komme ud for i brug. Man placerede en mængde jern på strukturen og beregnede derefter omhyggeligt både vægt og antal og noterede dette i tabeller (figur 17). Når gitterspærene bøjede, blev afbøjningerne målt nøje to gange - én gang af en ingeniør fra Fox og Henderson og så igen af et uafhængigt vidne - også disse data blev nøje tabelleret. Strukturen blev holdt under denne belastning i adskillige dage, og alle ændringer under skiftende forhold blev igen målt og nedskrevet. Denne fremgangsmåde, som var udtænkt ved at anvende videnskabelig metode på empirisk test af materiale og strukturer, var en del af det store projekt, der

omhandlede anvendelse af beregninger, eksperimenter og præcise målinger som grundlag for systematisering af teknisk viden, her valideret og bevidnet af fine herrer. De empiriske testmetoder, der blev anvendt i Hyde Park, var udviklet præcis på denne baggrund.

De præcise målinger, optælling og tabellering blev udvidet til også at omfatte organiseringen og sporingen af bygnings millioner materialekomponenter. Større komponenter, som skulle kunne identificeres, blev "mærket,"<sup>53)</sup> en teknik, hvis formål var at "overflødig gøre behovet for [at bruge] faglærte arbejdere," således at arbejdet kunne "udføres af almindelige arbejdere."<sup>54)</sup> Denne praksis gjorde montageprocessen både enklere, hurtigere og mere økonomisk. Endvidere blev antallet af komponenter talt og registreret så omhyggeligt, at entreprenørerne ved afslutningen af byggeriet kunne aflevere en tabelleret liste over alle anvendte materialer til byggekommissionen - i en sådan detaljeringsgrad, at de kunne bekræfte, at der var blevet brugt 41.647 galvaniserede lameller til bygningens ventilationsåbninger (figur 20).<sup>55)</sup> En sådan praksis var af største vigtighed for entreprenører og fabrikanter, hvor behørig regnskabsføring var afgørende for rentabiliteten og således var med til at sikre sådanne virksomheders fortsatte eksistens. Og rapporten til kommissionen redegjorde ikke blot for de anvendte materialer men også for antallet af beskæftigede arbejdere og den løn, de modtog (figur 21).<sup>56)</sup>

At lede en arbejdsstyrke på mere end to tusinde arbejdere på én byggeplads var en enorm opgave, især i forhold til at holde styr på antal arbejdede timer, og hvilke arbejdere der skulle have hvad i løn. Betaling af arbejdere på en byggeplads i det 19. århundrede var typisk ikke noget, der var særlig meget styr på. Der fandtes ikke noget standardsystem til hverken registrering af antal arbejdede timer eller den udbetalte løn, så det var ganske almindeligt med uoverensstemmelser, og det var naturligvis ikke befordrende for produktionen.<sup>57)</sup> For at undgå alt dette skuede Fox og hans team igen mod jernbanens første årtier havde man udstedt billetter på hånd-





skrevne små stykker papir, præcis som man havde gjort det med de tidligere diligencer osv. Men i takt med at flere og flere benyttede jernbanen, blev det vanskeligt at holde styr på antallet af solgte billetter, antallet af passagerer og de penge, der blev betalt for billetterne.<sup>58)</sup> I slutningen af 1830'erne lavede en medarbejder ved jernbanen, Joseph Edmondson, det første system med mekaniseret billettering – der var maskiner, som trykkede billetter med fortløbende nummerering, metoder til uddeling, indsamling og organisering af dem samt bogføringsteknikker til at spore dem.<sup>59)</sup> Denne styring af billetter og indtægter var af meget stor betydning, eftersom antallet af rejsende med jernbanen var steget til mange tusinder. Mange tog Edmondsons billetsystem til sig i 1840'erne. Det var præcis sådan et "billetsystem", som Fox og Henderson brugte til at styre arbejdet i Hyde Park.<sup>60)</sup>

Hver gang der blev ansat en arbejder, fik han et nummer, som blev indført i en fortegnelse og "præget i flere messingbilletter, hvoraf hver arbejder fik tre" (figur 22).<sup>61)</sup> Hver arbejder skulle ind på byggepladsen tre gange om dagen, fordi diverse måltider skulle indtages uden for pladsen. En lille bygning, der blev kaldt "betalingskontoret", var placeret ved indgangen til byggepladsen, og der afleverede arbejderne sin billet, når han kom på arbejde. Kontorpersonalet lagde derefter messingbilletter i en "pengekasse" med det tilsvarende nummer på. Kontorpersonalet indsamlede billetter hver dag og skrev arbejderens antal timer i en protokol. Når arbejderne forlod byggepladsen om aftenen, fik han sine billetter tilbage. Når arbejderne skulle have løn, blev de alene identificeret ved hjælp af deres nummer. De stillede sig i kø uden for betalingskontoret og fik hurtigt udbetalt deres løn. Det blev fortalt, at "samtlige 2.000 mænd eller mere ofte alle fik deres løn på under en time."<sup>62)</sup>

Figur 22: Arbejdere venter på at få løn (øverst), pengekassen og messingbilletterne (øverst i midten), inde på 'betalingskontoret' (nederst i midten), og arbejdere i kø ved betalingskontorets vindue (nederst).

## KONKLUSION

En kommentator gjorde sig tanker om det færdigbyggede Crystal Palace i de første måneder af 1851 og observerede følgende: "Selve den idé, der gjorde én enkelt sektion af bygningen til en fuldstændig gengivelse af helet, kunne synes at betyde, at alle de udførlige planer til bygningen i sin helhed snarere handlede om mekanisk behændighed, end de var grundet i et intellektuelt stykke arbejde. Ved hjælp af et enkelt fag på 24 kvadratfod ville man, hvis vi ser bort fra transept og det halvbueformede tag, have alt, hvad der skulle bruges til at lave en korrekt tegning af helet."<sup>63)</sup>

I teorien kunne ét fag gentages i det uendelige og bygningen dermed udvides i det uendelige. Crystal Palace begyndte måske nok som Paxtons forslag til et unikt arkitektonisk objekt, men det blev hurtigt transformeret af ingeniører og ledere til et komplekst system af fremstilling, arbejdsstyring og samling. Ved hjælp af viden og principper, hentet fra videnskaben, ingeniørvidenskaben og fabrikssystemet, omsatte Fox og hans team en teknologisk etos af rationalisering, eksperimenteren, optimering og mekanisering i byggepraksis, og de stræbte efter at organisere hele processen – fra design til den endelige samling – som et velstyret teknologisk system. Herved udgjordes hovedparten af bygningsværket af få afgørende detaljer – omstændighederne omkring *forbindelsesstykket* og "ryg- og fure"-tagsystemet – og projektet var blevet styret og organiseret ved hjælp af procedurer og principper, der var hentet fra de engelske fabrikker og den engelske jernbane. Dette kan se ud til blot at være detaljer omkring opførelse og bogføring, men der var tale om langt mere – aspekterne ved bygningens produktion og opførelse, som er beskrevet her, blev udtænkt og designet som udtryk for et gigantisk netværk af relationer, som i få afgørende komponenter og procedurer samler alle krav og særkender ved hele byggeprocessen. Ved at trække på viden fra produktfremstilling og den britiske jernbane ved opførelsen af Crystal Palace blev detaljer – og bygningen som helhed – systematiseret, genskabt af Charles Fox og hans team i en britisk ingeniørs vision, som den så ud i det 19. århundrede.

## LITTERATUR

Addis, Bill, *Building: 3000 years of Design, Engineering and Construction*, London & New York: Phaidon, 2007.

Addis, Bill, The Crystal Palace and its place in Structural History, *Journal of Spatial Structures* Vol. 21, No. 1, 2006, s. 3-19.

Babbage, Charles, *The Exposition of 1851, Or, Views of the Industry, Science and Government of England*, London: J. Murray, 1851.

Babbage, Charles, *On the Economy of Manufactures*, London: C. Knight, 1832.

Berlyn, Peter & Charles Fowler Jr., *The Chrystal Palace: Its Architectural History and Constructive Marvels*, illustrated edition, London: James Gilbert, 1851.

Chandler, Alfred D., *The Visible Hand: The Managerial Revolution in American Business*, Cambridge, Mass.: Belknap Press, 1977.

Cowper, Charles & Charles Downes, *The Building Erected in Hyde Park for the Great Exhibition of the Works of Industry of All Nations 1851*, London: J. Weale, 1851.

Edmondson, P., To whom are we indebted for the railway ticket system?, *English Mechanic and World of Science*, nr. 697, 1878, s. 524-26.

Ffrench, Yvonne, *The Great Exhibition*, London: Harvill, 1950.

Fowler, Charles, *The Illustrated Exhibitor*, London: John Cassell, 1851.

Fox, Henderson & Co., *Bow-String Bridge Ribs: A Description of Ribs Prepared for a Bridge Over the Regent’s Canal, London, for the Blackwall Extension Railway*, University of Michigan Library, 1849.

Gardiner, R., *History of the Railroad Ticket*, Boston: Rand Avery Supply Co., 1898.

Hobhouse, Christopher, *1851 and the Crystal Palace*, London: John Murray, 1950.

McNeil, I., *Joseph Bramah: A Century of Invention*, London: Augustus M. Kelley, 1968.

Peters, Tom Frank, *Building the Nineteenth Century*, MIT Press, 1996.

Saint, Andrew, *Architect and engineer: a study in sibling rivalry*, Yale University Press, 2007.

Skempton, A.W., *A Biographical Dictionary of Civil Engineers in Great Britain and Ireland*, London: Thomas Telford, 2002.

Sutherland, R.J.M., The age of cast iron, 1780-1850 who sized the beams?, i Thorne, Robert (red.), *The Iron Revolution: Architects, Engineers, and Structural Innovation*, London: RIBA, 1990, s. 24-33.

Timbs, John, *The year-book of facts in the Great Exhibition of 1851*, London: David Bogue, 1851.

Wyatt, M.D., On the Construction of the Building for the Exhibition of the Works of Industry of all Nations in 1851, i *Minutes and proceedings of the Institute of Civil Engineers*, vol. X, London: ICE, 1851, s. 188.

## TIDSSKRIFTER

*Biographical Dictionary of Civil Engineers, Volume 2- 1830 to 1890*, London: T. Telford, 2008.

*Illustrated London News*, flere udgaver 1849-51.  
*Proceedings of ICE*, flere udgaver, 1844-46.  
*The Art Journal Illustrated Catalogue of the Industry of All Nations*, London: George Virtue, 1851, s. XVI.

*The Builder*, Vol. 10, nr. 482, London: [s.n], 1. maj 1852, s. 280-81.  
*The Building News*, 4. juli 1902.  
*The Civil Engineer and Architect’s Journal*, v. 14, d. 4. januar 1851.  
*The Mechanics’ Magazine*, flere numre, 1837-50.  
*The Oxford English Dictionary*, Oxford, England: Oxford University Press, 2015.  
*The Practical Magazine*, v. 6, 1876.  
*The Mining Journal*, 9. september 1848.

## NOTER

- Bill Addis, Tom F. Peters og Andrew Saint har leveret nye og værdifulde bidrag til studiet af Crystal Palace. Disse bidrag har sat fokus på de forskellige roller, der blev spillet i produktionen af andre end Paxton, primært Fox, se Tom Frank Peters, *Building the Nineteenth Century*, MIT Press, 1996, Bill Addis, The Crystal Palace and its place in Structural History, *Journal of Spatial Structures* Vol.21, No. 1, 2006, s. 3-19, Bill Addis, *Building: 3000 years of Design, Engineering and Construction*, London & New York: Phaidon, 2007, Andrew Saint, *Architect and engineer: a study in sibling rivalry*, Yale University Press, 2007.
- Dinner to Charles Fox, *The Derby Mercury*, onsdag, d. 25. juni 1851; nummer 7106.
- Ibid. Endvidere adskiller den opførte bygning sig væsentligt fra Paxtons originale tegninger, og mange andre har ydet vigtige bidrag: primært Charles Fox, John Henderson, Charles Barry og Owen Jones.
- Dinner to Mr. Paxton at Derby, *Daily News*, d. 7. august 1851, s. 5-6.
- Dinner to Charles Fox (1851), op. cit.
- Der blev foretaget en række store ændringer i Paxtons oprindelige forslag, ganske vist under dennes tilsyn, som omfattede introduktionen af bygningens karakteristiske transept, foreslået af John Henderson, den buede hvælving over transeptet (af omtvistet oprindelse), ændringen af den strukturelle model fra fag af 20’ til 24’ og en markant ændring i bygningens overordnede proportioner. Alle design efter den skematiske fase, som omfattede langt flere arbejdstimer og involverede utallige beslutninger, som var af afgørende betydning for projektets succes, blev udarbejdet uden Paxtons tilsyn.
- Der er anført forskellige længder af denne periode med 11 måneder som den længste. Dette antal forklarer tiden mellem Paxtons aflevering af designet i starten af juni 1850 til åbningen af udstillingen den 1. maj 1851. Men bygningsværket og bygningssskallen var stort set færdig i starten af januar 1851.
- Charles Babbage, *The Exposition of 1851, Or, Views of the Industry, Science and Government of England*, London: J. Murray, 1851, s. 63.
- Charles Babbage, *On the Economy of Manufactures*, London: C. Knight, 1832, s. 120-121.
- Peters (1996), op. cit., Addis (2006), op. cit., Saint (2007), op. cit.
- Bygningen skulle være næsten færdig den 1. januar 1851, således at der var rigelig tid til at indrette den og forberede udstillingen.
- Hovedpersonerne her var medlemmer af The Institute of Civil Engineers (ICE), og mange var stiftende medlemmer af The Institute of Mechanical Engineers (IME). De faglige og personlige netværk, som disse personer indgik i, eksponerede dem for en række samtidige diskussioner og debatter om fordelene ved en række nye industrielle og disciplinære praksisser, der kaldtes “videnskabelige”, i offentliggjorte procedurer og andre samtidige dokumenter.
- Forbindelsesstykket* optræder som navn konstant på denne særlige jernkomponent i dokumenter og beskrivelser af bygningen, der stammer fra det team, som var ansvarlig for opførelsen af Crystal Palace. Det optræder også på materialelister (f.eks. på lister over komponenter: søjler, dragere, forbindelsesstykker osv...) samt i mere populærvidenskabelige kilder som *The Illustrated Exhibitor*, som de besøgende på udstillingen kunne få, samt *The Illustrated London News*, der begge i udførlige vendinger beskrev opførelsesprocessen.
- Der var fire let varierende modeller, afhængigt af, hvor mange gitterspær der skulle samles på stedet. Se figur 2.

- Disse komponenter var dog slet ikke identiske, idet der inde i hvert sæt komponenter var små variationer. F.eks. var der ni varianter for gitterspær – “24 fod trægitterspær, 24 fod gitterspær i støbejern i tre styrker, 24 fod dragere i smedejern, 48 fod gitterspær i smedejern samt 72 fod gitterspær i smedejern i tre styrker.” Yderligere oplysninger herom kan findes i Cowper og Downes, *The Building Erected in Hyde Park for the Great Exhibition of the Works of Industry of All Nations 1851*, London: J. Weale, 1851.
- Charles Fox citeret i M.D. Wyatt, On the Construction of the Building for the Exhibition of the Works of Industry of all Nations in 1851, i *Minutes and Proceedings of the Institute of Civil Engineers*, vol. X, London: ICE, 1851, s. 188.
- Der blev produceret komponenter på tre støberier uden for Birmingham (ét støbte søjler og dragere, et andet lettere støbejernsgods og et tredje smedejern) under tilsyn af John Henderson, samt et værk i London (Phoenix Saw Mills).
- De fleste jernstrukturer blev på dette tidspunkt solidt fastgjort ved hjælp af smeltet jern eller nitter, men disse processer tog længere tid og krævede mere ekspertise og energi end en metode som f.eks. forbindelsesstykket, som blev fastgjort ved hjælp af ikke meget mere end en kran og et par arbejdere med træhammere. Man kunne have brugt bolte, og søjler og forbindelsesstykker blev faktisk samlet med bolte, men i forhold til dragerne ville det have været en unødigt komplikation af støbe- og samlingsprocesserne.
- Den samlede struktur var betydeligt større og med udvidelse med yderligere to transepter og en hvælving langs hele bygningens længde.
- The Builder*, Vol. 10, nr. 482, London: [s.n], d. 1. maj 1852, s. 280-81.
- A.W. Skempton, *A Biographical Dictionary of Civil Engineers in Great Britain and Ireland*, London: Thomas Telford, 2002, s. 311.
- Bramah var bl.a. ansvarlig for design og fremstilling af de innovative låse, wc’et, den hydrauliske presse og en række andre maskinværktøjer til bearbejdning af træ og jern.
- Se I. McNeil, *Joseph Bramah: A Century of Invention*, London: Augustus M. Kelley, 1968. Bramahs virksomhed havde uddannet både maskiningeniøren Henry Maudslay, som sammen med Bentham og Brunel udarbejdede “Portsmouth system of manufactures”, og maskiningeniøren Joseph Clement, som også fabrikerede Babbages differensmaskine.
- Skempton (2002), op. cit., s. 312.
- Ibid.
- Se *Biographical Dictionary of Civil Engineers*, Volume 2- 1830 to 1890, London: T. Telford, 2008, s. 310-15.
- Se *The Mechanics’ Magazine*, flere numre (1837-50) og *Proceedings of ICE*, flere udgaver (1844-46).
- The Oxford English Dictionary*, Oxford, England: Oxford University Press, 2015. Internetkilde.
- C. Fox, Patentdokument nr. GB184711631A, 1847 og GB184711694A, 1847.
- C. Fox, Patentdokument nr. GB184711631A, s. 3.
- Fox tog også i 1847 patent på en ny metode til støbning af disse komponenter med det formål at forbedre effektiviteten og reducere arbejdsmængden i produktionen heraf. Se C. Fox, Patentdokument nr. GB184711598A, 1847.
- Se C. Fox, Patentdokument nr. GB184711598A og GB184711622A, 1847.
- Søjler og dragere blev sat i produktion hos Cochrane & Co., et nærliggende støberi med speciale i jernrør. Støberiet var grundlagt af J.J. Bramah (Francis Bramahs fætter) og A.B. Cochrane (bror til John Cochrane, som var fast tilknyttet ingeniør hos Fox og Henderson, og som også var Fox’ primære assistent i tilsynet med byggeriet i Hyde Park).

de støberi med speciale i jernrør. Støberiet var grundlagt af J.J. Bramah (Francis Bramahs fætter) og A.B. Cochrane (bror til John Cochrane, som var fast tilknyttet ingeniør hos Fox og Henderson, og som også var Fox’ primære assistent i tilsynet med byggeriet i Hyde Park).

34. Wyatt (1851), op. cit., s. 144. Se også J. Timbs, *The year-book of facts in the Great Exhibition of 1851*, London: David Bogue, 1851, s. 40.

35. Dinner to Charles Fox (1851), op. cit.

36. A.D. Chandler, *The Visible Hand: The Managerial Revolution in American Business*, Cambridge, Mass.: Belknap Press, 1977.

37. *The Practical Magazine*, v. 6, 1876, s. 163.

38. *The Building News*, d. 4. juli 1902, s. 6. Termen blev generelt brugt til benævnelse af tømmer, som kom fra Memel, en havn i det sydlige Rusland.

39. Charles Fowler, *The Illustrated Exhibitor*, London: John Cassell, 1851, s. 112.

40. *The Civil Engineer and Architect’s Journal*, v. 14, d. 4. januar 1851, s. 50.

41. *Illustrated London News*, 7. dec 1850, s. 432.

42. Ibid.

43. Fowler (1851), op. cit., s. 113.

44. Ibid.

45. *Illustrated London News*, flere udgaver, 1849-51.

46. Chandler (1977), op. cit.

47. Se Christopher Hobhouse, *1851 and the Crystal Palace*, London: John Murray, 1950 and Yvonne Ffrench, *The Great Exhibition*, London: Harvill, 1950.

Næsten enhver bog om Crystal Palace vil fortælle om dette.

48. Berlyn and Fowler (1851), op. cit., s. 88.

49. Timbs (1851), op. cit., s. 39.

50. R.J.M Sutherland, *The age of cast iron, 1780-1850 who sized the beams?, i The Iron Revolution: Architects, Engineers, and Structural Innovation*, red. Robert Thorne, London: RIBA, 1990, s. 24-33.

51. Se *The Mining Journal*, 9. september 1848.

52. Fox & Henderson, *Bow-String Bridge Ribs*, 1849, s. 5.

53. Formentlig med oliekridt eller et lignende skrives- eller maleredskab.

54. *Minutes and proceedings of the Institute of Civil Engineers*, vol. XII, 1852-53, s. 608.

55. *Report of the commissioners appointed to inquire into the cost and applicability of the exhibition building in Hyde Park*, London: Eyre and Spottiswoode, 1852, s. 69.

56. Ibid. s. 70.

57. *Illustrated London News*, 23. november 1850, s. 401.

58. P. Edmondson, To whom are we indebted for the railway ticket system?, *English Mechanic and World of Science*, nr. 697, 2. august 1878, s. 524-26.

59. R. Gardiner, *History of the Railroad Ticket*, Boston: Rand Avery Supply Co., 1898.

60. I denne forbindelse er brugen af “tokens” på “enkeltsporede” strækninger også interessant. På disse strækninger var der togtrafik i begge retninger, og der blev brugt en fysisk token (ofte en messingstav, en togstav). Denne stav blev givet til den togfører, der aktuelt brugte linjen med det formål at forhindre en frontal kollision mellem to lokomotiver.

61. Peter Berlyn & Charles Fowler Jr., *The Chrystal Palace: Its Architectural History and Constructive Marvels*, illustrated edition, London: James Gilbert, 1851, s. 80.

62. Ibid.

63. *The Art Journal Illustrated Catalogue of the Industry of All Nations*, London: George Virtue, 1851, s. XVI.

# SUMMARY

The gardener Joseph Paxton is typically credited as the “genius” behind the “Crystal Palace,” the structure built for the Great Exhibition of all Nations in 1851 at London’s Hyde Park. While the vision for the building was undeniably Paxton’s, the realized project was critically dependant on the skills and expertise of many others – and perhaps most chiefly the collaborating engineers and contractors, Charles Fox and John Henderson. It was through Fox, Henderson, and their team that Paxton’s initial sketches were developed into a full set of detailed drawings, all parts manufactured, prefabricated into subassemblies, delivered to the site, and there assembled to form what was at the time one of the largest buildings in England, all in an astoundingly short period of just seven months. This achievement was made possible by their vast body of experience in the practices of railroad engineering, contracting work on infrastructural projects, and the manufacture of industrial products in iron, through which they were able to mobilize a highly developed collection of techniques, organizational procedures, and machines in their work for the great exhibition.

Charles Fox, from 1833, had been a chief engineer under George and Robert Stephenson, father and son pioneers of the British railroad system and inventors of early locomotives. Through this association he would come into partnership with “Bramah and Sons,” the company of Joseph Bramah, inventor of the water closet, bank locks, and a variety of industrial machine tools. The company designed, manufactured, and distributed not only these things, but also a range of locomotive and railroad components. By 1839, the company became “Bramah, Fox, and Co.” and, following Francis Bramah’s retirement in 1845, “Fox, Henderson and Co.,” which expanded operations into construction contracting. From the 1840’s onward, Fox, Henderson & Co. was responsible for a wide range of railway projects, serving variously as designers, contractors, manufacturers, and suppliers. It was through such a lineage in the manufacture of iron components and extensive experience in the practices of engineering and contracting that Fox, Henderson and their associates were able to mobilize a

highly developed collection of techniques, procedures, and machines in their work for the great exhibition. From the vertical integration of all phases of design and fabrication, to the proto-Taylorist principles employed to manage on-site labor, to the design and production of new machines to accelerate construction processes, work on the Crystal Palace was organized as a technological system.

While certain revisionist accounts (Peters 1996, Addis 2007, Saint 2007) have emphasized the critical role played by Charles Fox in the project, this paper extends such a viewpoint through the analysis of a range of firsthand accounts and unpublished archival materials. By tracing the lineage of specific innovations in detailing practices and labor management developed from Fox and Henderson’s prior pursuits in practice, this study shows how the unprecedented degree of speed and economy achieved in the construction of the Crystal Palace was based on bodies of knowledge drawn from the British Factory System and the construction and management of British railways. And further, this inquiry shows how such transfer of knowledge across disciplines helped Paxton’s collaborators understand the project less as a singular object, and more as a technological system itself, and one that condensed the entire process of building – from design, to fabrication, delivery, and assembly – into the very design of its physical parts and processes.

# BANEØRSTER PÅ NORDFYN<sup>1)</sup>

Af Steen Ousager

Det var en ret ubetydelig notits. Den stod endda neden under meddelelsen om, at DFDS og dampskibet BRAGE nu kun ville anløbe byen én gang ugentligt på turen fra København. Der var heller ingen overskrift. Men det var nu ret urovækkende, hvad *Bogense Avis* den 30. november 1881 kunne fortælle om gårdsdagens hændelser i byen:

*”Den Arbeidsnedlæggelse, som igaar fandt Sted af de her-værende Jordarbeidere ved den nordfynske Jernbane er allerede endt ... Der kunde imidlertid i Aftes nær være indtraadt en Forhindring for Fortsættelsen af Opfyldningsarbejderne, idet Dæmningen, som omgiver den Strandlod, der afgraves for at skaffe Fyld, var blevet gennemgraven, som man mener af en eller flere af de strikende Arbeidere, og Vandet strømmede rask ind. Heldigvis blev Udaaden opdaget i Tide, og det lykkedes ved Anvendelse af en Del Mandskab at stoppe Hullet i Dæmningen, men Vandet indenfor var dog steget over en Alen. For at forebygge Overgreb af den omhandlede Art havde Entreprenøren om Aftenen sat en Mand til at holde Opsigt med Dæmningen; men Manden havde fjernet sig, og mens han var borte, blev Udaaden udøvet. Efterat denne var opdaget, blev der udstillet Vagt med skarpladte Geværer.”<sup>2)</sup>*

## ORDEN OG UORDEN VED JERNBANEANLÆG

Det var arbejdet på den kommende nordfynske jernbane fra Odense til Bogense, der med denne ulovlige sabotagehandling var blevet bragt i fare, muligvis fordi lønnen var blevet nedsat fra 2 kr. til 1,80. Det var et pænt stykke fra i hvert fald sommerlønnen, der så ud til at ligge på 2,20 -2,25 kr. ved andre baneanlæg på denne tid og de op til 2,50 kr. for arbejdsmænd i provinsen i det hele taget.<sup>3)</sup> Baneselskabet skulle da også selv tilbyde 2,40 kr. pr. dag på et senere tidspunkt, da der pludselig blev brug for at fremskynde ballasteringsarbejdet ved Bogense.<sup>4)</sup> Men ifølge avisen så det ud til at være uregerlige folk, der var parate til at gå til yderligheder, hvis noget gik dem imod.

Allerede fra begyndelsen af jernbanearbejdet blev der da også udstedt ordensreglementer til sikring af den offentlige

orden, når der skulle bygges nye baner. Det blev på Nordfyn til *Reglement for Overholdelse af Orden og Sikkerhed under Bygningen af Jernbanen fra Odense til Bogense*. Ifølge dette skulle arbejderne udstyres med et arbejdskort med signalment, og udstedelsen af arbejdskort skulle registreres i til formålet indrettede protokoller. Politiet skulle i øvrigt holde opsyn med anlægget samt bistå ved lønudbetaling og sikre de faste indbetalinger til sygekasserne, der skulle oprettes ved anlæggets start. Hvis en arbejder optrådte imod reglerne, kunne politimesteren pålægge arbejdsgiveren at indeholde en del af lønnen til indbetaling i sygekassen. Det kunne være ret store beløb, 4-10 kr., men der kunne også blive tale om bortvisning.

Der var to bestemmelser, hvis overtrædelse kunne afstedkomme sanktioner: Den ene lød: *”Det er Arbejderens Pligt at vise Lydighed og Anstændig Opførsel imod deres Arbejdsgiver og Foresatte saavel som Omgjængelighed imod deres Medarbejdere, samt i det Hele at iagttage Orden og Rolighed.”* I den anden blev det fastsat, at der højst måtte være to arbejdere til stede, hvis en klage skulle fremføres. Det så således ud til, at myndighederne var nervøse for, hvad disse arbejdere kunne



Arbejdskortene fik farve efter den jurisdiktion, de var udstedt i. I Skovby Herred (vistnok) var de røde (Rigsarkivet, Odense).

finde på i forhold til arbejdsgiveren og i forhold til det omgivende samfund, men også for, hvordan arbejderne ville opføre sig i forhold til hinanden.<sup>5)</sup> Især de udenlandske arbejdere var tilsyneladende frygtede. Således var der både før og efter eksempler på, at der ikke måtte anvendes udenlandsk arbejdskraft ved anlæg af de mange nye baner.<sup>6)</sup>

Var der så et problem? Betegnelsen børste – eller bisse, som det nogen steder hedder<sup>7)</sup> – kunne antyde det. I DSB-jubilæumsskriftet fra 1997 hedder det således, at specielt de udenlandske arbejdere "... hørte ikke alle til Guds bedste børn"<sup>8)</sup> Men mange linjer indeholder værket ikke om emnet, og i den øvrige litteratur er der heller ikke så meget at hente. Selv om jernbanelitteraturen er endda meget omfattende, finder man typisk ikke meget andet end spredte notitser og typisk om episoder, hvor arbejdere havde været involveret i slagsmål.<sup>9)</sup> Ser man billeder – og de gengives ret ofte – har de opstillede arbejdere da også ofte flasker i hænderne.<sup>10)</sup> På DSBs hjemmeside hedder det lapidarisk og lige ud: Det var "... nogle barske drenge, der rejser rundt med arbejdsopgaven, bor i skure, arbejder hele dagen og drikker og bander hele aftenen."<sup>11)</sup>

Der er ganske vist udgivet et værk om jernbanebørster af Charles Haugbøll, hvor vægten omvendt ligger på anekdotiske og romantiserende beretninger<sup>12)</sup> Det samme indtryk videregives af Jernbanearbejdernes Fagforening, senere SID. De skrev i et jubilæumsskrift, at "Børstenavnet er en hædersbetegnelse, og nutidens jernbanearbejdere har modtaget en stor arv fra dem." Men det billede, der i almindelighed står tilbage, er i bedste fald noget diffust og cementerer snarere opfattelsen af disse arbejdere, som det kom til udtryk i ordensreglementerne: De var børster eller bisser i ordets egentlige forstand – uden det forsonende element, som f.eks. Haugbøll og SID prøver at tilføre dem.

Der er dog enkelte undtagelser herfra. Mogens Duus har i sit værk om Himmerlandsbanerne overvejet spørgsmålet og når frem til, at banebørsternes tilstedeværelse i Himmerland tilsyneladende ikke var et problem. Han indikerer dermed, at disse arbejdere nok ikke var så slemme, som man skulle forvente, ligesom han mere end antyder, at opfattelsen af disse

banebørster i bredere forstand kunne trænge til en kritisk vurdering.<sup>13)</sup> Denne artikel skal ses som et bidrag hertil. Ganske vist burde en undersøgelse heraf ideelt omfatte forskellige dele af landet og forskellige perioder. Men opgaven vil være yderst krævende, og derfor er spørgsmålet i denne sammenhæng forsøgt afprøvet på et andet og afgrænset område, nemlig Nordfyn i 1881-82. Det var i denne periode, at banen mellem Odense og Bogense gennem den såkaldte Sletten blev anlagt.

#### HVOR VED VI DET FRA?

Centralt for undersøgelsen ville de protokoller over jernbanearbejdere, som de lokale politimyndigheder skulle føre, være, men de er ikke bevaret. Heldigvis findes ekstraktmateriale fra sygekasseregnskabet, og de kan i nogen grad sige noget om arbejdernes antal. Der er også andre spor efter de nordfynske jernbanearbejdere: I flere af de nordfynske retskredse er der således ført særlige politiprotokoller for tilsynet med jernbaneanlægget.

Også i de "almindelige" retsprotokoller for politi-, justits- og ekstraretterne med evt. tilhørende registre, sagslister og dokumenter er der vidnesbyrd om arbejdernes ganske mange sammenstød med myndigheder og lokalsamfundet. Tilsynet med retskredsene og de såkaldte retsbetjente blev foretaget af amtmanden for Odense Amt, der også skulle konfirmere afsagte domme og godkende bøder. Det kan følges i amtsjournalen. Videre eksisterer en række indberetninger i jernbaneselskabets arkiv og i tilsynsmyndighedernes arkiver. Også Bogense Avis er stort set gennemgået fra perioden med stikprøvenedslag i de bredere dækkende fynske aviser.

På baggrund heraf undersøges, hvor mange arbejdere der var tale om, hvilket i litteraturen også er ganske uklart. Dernæst ses på, i hvilket omfang de kom i konflikt med myndigheder og lokalsamfund. Spørgsmålet er desuden her, om det, som det blev antydnet ovenfor, i særlig grad var "fremmede", der tegnede sig for kriminaliteten, og om den i det hele stikker tydeligt af fra situationen i retskredsene i øvrigt. Derfor

*Banearbejdere ved Harndrup i forbindelse med anlæg af Nordvestfynske Jernbane ca. 1910. Der er tale om et tidstypisk opstillingsbillede. Der findes ikke billeder af banearbejdere fra anlægget af Bogensebanen. Men bortset fra tipvogsmaterialet var der nok ikke så meget, der var ændret 30 år senere (Lokalhistorisk Arkiv for Ejby Kommune).*

sammenholdes banearbejdernes kriminalitet med det omgivende samfunds. Næsten samtidig med Bogensebanen var strækningen Ringe-Faaborg ved at blive anlagt med samme hovedentreprenør. Derfor inddrages forholdene også her, hvor det er hensigtsmæssigt.

#### LOKALBANEANLÆG PÅ FYN

Anlægget af Bogensebanen var på mange måder et resultat af beslutningen om at bygge en bane til Svendborg. I spidsen stod den fynske stiftamtmand og amtmand i Odense Amt,

kammerherre Eugenius Sophus Ernst Heltzen. Han havde været yderst kritisk over for planerne om en Svendborgbane. Som fortæller for offentligt planlagte trafik anlæg og som formand for de to nordfynske amtsråd ville han have baner, der tilgodeså bredere fynske interesser. Det var i denne sammenhæng, at ønsket om baner til Faaborg, Assens, Kerteminde og Bogense for alvor fik næring i 1872-73.<sup>14)</sup>

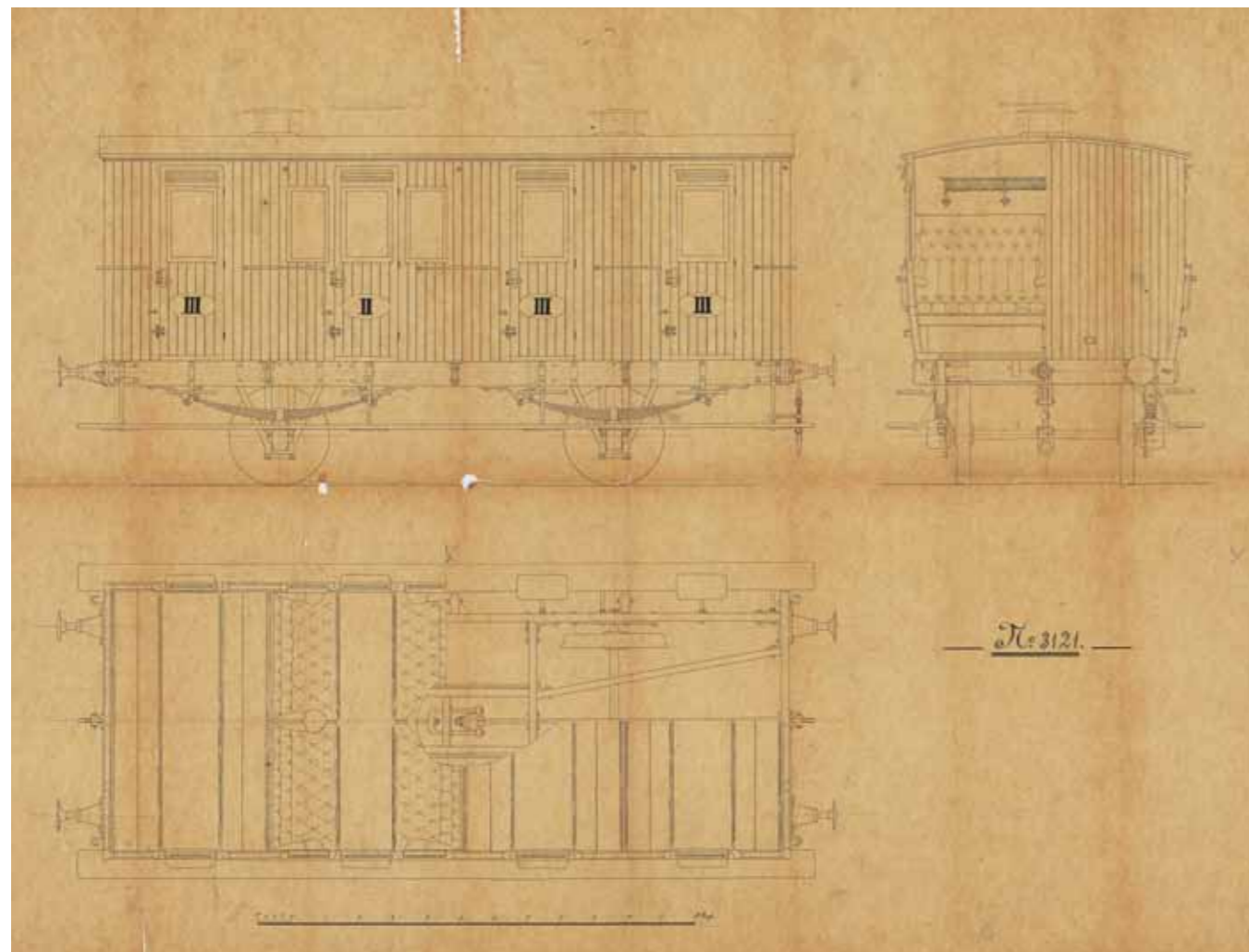
I begyndelsen var det svært at engagere lokalbefolkningen i ideen om en Bogensebane. Men omkring jul 1880 så det ud til, at Heltzens planer var ved at krones med held. Herefter gik det stærkt. Allerede i april 1881 forelå eneretsbevillingen,



*Bogensebanen var bygget med Vemb-Lemvig banen som forbillede. Det skulle være billigst muligt, og det afspejlede sig også i de første tilbud, banen indhentede til vognanskaffelser. Den viste kombinerede 2. og 3. classes personvogn a la Lemvig-banen var dog trods alt for lille (Rigsarkivet, København).*

og dagen efter konstituerede det Nordfynske Jernbaneselskab sig. Omkring månedsskiftet maj-juni 1881 gennemførtes den indledende besigtigelse og ekspropriation, og den 6. juni var der udbud af anlægsarbejderne på strækningen fra Bogense til Søhus nord for Odense.

Der var frist til den 27. juni, og kun en dag tog det for den nordfynske baneledelse at sige ja til et tilbud fra Søren Winkel fra København og J. Hansen fra Odense. De to fik også efter den afsluttende besigtigelse og ekspropriation hen i september opgaven med de sidste kilometer fra Søhus og



ind til statsbanestationen i Odense. Det var planen, at de nordfynske anlægsarbejder nord for Søhus skulle indledes allerede den 1. juli, og det skete også, selv om ikke alt var i orden. Der var tydeligvis forhold, der åbenbart for entreprenørerne var en detalje, men som ikke var det for myndighederne: kontrollen med de mange arbejdere.

Den første praktiske opgave i henhold til ordensreglementet var nemlig at forsyne arbejderne med de nævnte arbejdskort. Selve kortene kunne imidlertid først leveres senere i juli og altså efter arbejdets påbegyndelse. Også protokollerne, der skulle bruges til at registrere arbejderne, lod vente på sig. Den 4. juli fandt politimesteren, herredsfoged Aug. Jørgensen, i Lunde-Skam Herred det derfor nødvendigt at meddele kollegaen i Bogense, at i samme øjeblik han modtog protokollerne fra trykkeriet, ville de blive ekspederet videre. Måske var det heller ikke hurtigt nok, for han tilføjede: "Dog tør jeg ikke regne de indbundne Exemplarer i hænde før paa Torsdag. Men 1 Exemplar skal da blive afsendt med Posten til Bogense samme Aften."<sup>15</sup> Det var på høje tid, for flere og flere blev ansat. I sidste del af juli måned var 11 mand i gang i Bogense by og 83 mand i Skovby Herred tæt på.<sup>16</sup> Ved indgangen til august måned var der udstedt 262 arbejdskort i de tre nordfynske retskredse. Arbejdet var også gået i gang i Odense Herred, men herfra findes ikke tal.<sup>17</sup>

Den 19. september indledtes arbejdet på strækningen fra Søhus og ind til Odense. Her begyndte man i første omgang med kun syv mand.<sup>18</sup> Men også her blev tallet snart større. Selv om nogle af dem nok også hurtigt holdt op igen, var det alligevel mange unge mænd, der invaderede egnen med behov for indkvartering, forplejning og nogen underholdning – og med en dagløn, der var noget højere end for landbrugets daglejere.<sup>19</sup>

I dagligdagen var det de særligt udnævnte politiassistenter, der skulle stå for tilsynet, og de var hurtigt udnævnt. I Lunde-Skam Herred fx var der to: en ridende til de fjernere liggende arbejdssteder ved Lunde og Uggerslev og en gående til de nærmere nær Otterup.<sup>20</sup> Poliassistenten i Otterup fik også en særlig rolle i sygekassen, som han ligeledes skulle føre

tilsyn med. I det hele taget var sygekassen vigtig, og der blev da også med det samme udnævnt læger i Bogense, Otterup og Odense. De skulle tilse og behandle de syge,<sup>21</sup> og det blev der god brug for. Anlægget krævede ganske vist ikke menneskeliv, som tilfældet var på Sydbyn, hvor en arbejder mistede livet i forbindelse med et jordskred, og en anden døde umiddelbart efter at have fået sit ben amputeret.<sup>22</sup> Men der var på Nordfyn udgifter til sygehusbehandling både i Odense og Bogense, hvortil kom understøttelse ved skade- og sygdomsbetinget fravær.<sup>23</sup>

Ni måneder senere var jordarbejder og sporlægning så langt fremskredne, at de første arbejdstog kunne begynde at køre på den knap 38 km lange bane.<sup>24</sup> Den 30. juni 1882 fandt indvielsen sted. Banen var bygget stort set med håndkraft. Ud over hestetrukne trækvogne, trillebøren og skovlen havde der ikke været mange andre hjælpemidler til rådighed. Det var med andre ord noget af en kraftpræstation, der her var blevet ydet på ret kort tid.

Men hvor mange var de så til at bygge banen, og hvor kom de fra?

## SÅ MANGE VAR DE

På grundlag af sygekasseindbetalingerne kan det nogenlunde opgøres, hvor mange der i gennemsnit var i arbejde ved anlægget fra 1. juli 1881 til 30. juni 1882. Arbejderne skulle opkræves 25 øre for hver påbegyndt uge, de var ansat, og den samlede indbetaling blev månedligt indberettet til amtmanden, der som såkaldt kommissarius var tilsynsførende. Månederne maj-juni 1882 var dog gjort betalingsfri. Herefter kan det som i tabel 1 beregnes, at arbejdsstyrken i gennemsnit bestod af 195 arbejdere pr. måned. Tallet var højest i månederne frem til januar 1882 med flest i september 1881, da der var 328. Herefter var beskæftigelsen faldende og lå hen mod foråret på lidt under 100 pr. måned frem til anlægsslut.<sup>25</sup>

Det understøttes af de langt fyldigere indberetninger fra Sydbyn. På baggrund af Ringe-Faaborg banens regnskabs-ekstrakter og bilag kan det beregnes, at der i gennemsnit i

hver lønperiode på 14 dage var knap 160 arbejdere til stede ad gangen her. Selvfølgelig var der store årstidsbestemte udsving. Ved starten i oktober 1880 var der omkring 230 mand hyret ind til de indledende jordarbejder.<sup>26)</sup> Højest blev tallet i juni 1881 med 338 indbetalinger til sygekassen i én lønningperiode. Lavest var tallene i de to vintre med omkring 100 samtidigt beskæftigede.

Det skal med, at anlægsperioden på Sydfyn var noget længere og de landskabsmæssige udfordringer større end på det flade Nordfyn. Til gengæld var Ringe-Faaborg banen noget kortere. Var banen desuden anlagt efter de meget mere krævende statsbanenormer, var det stort set det samme areal,

der var eksproprieret til de to baner.<sup>27)</sup> Situationen på Sydfyn understøtter derfor alt i alt det billede, som aftegnede sig på Nordfyn.<sup>28)</sup>

Der findes som nævnt ikke samlede opgørelser over udstedelsen af arbejdskort på Nordfyn. Men rapporter over udstedte kort i Lunde-Skam Herred viser, at der blev udstedt minimum 642 kort her. Derudover er det dokumenteret, at der i juli blev udstedt over 100 i Skovby Herred og 11 i Bogense og yderligere 100 i august i Skovby.<sup>29)</sup>

Tabellen fortæller, hvorfra og for hvilke perioder der findes tal. De viser, at der dokumenterbart i perioden har været tilknyttet mindst 955 arbejdere, dels på dagløn, dels på akkord.

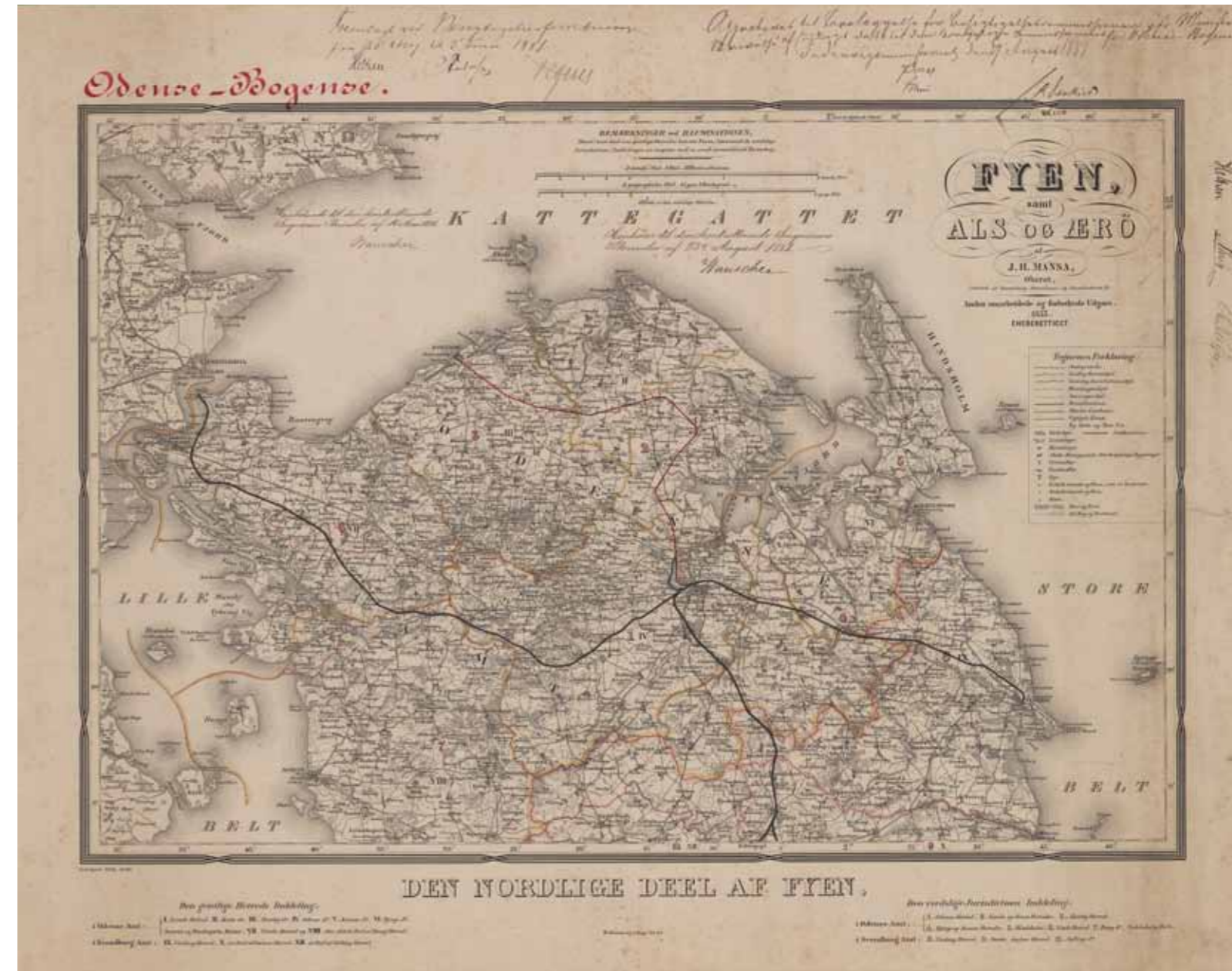
UDSTEDTE ARBEJDSKORT						Indbetalinger pr. måned og beregnet antal indbetalere	
Retskreds/Måned	Lunde-Skam H		Odense H	Skovby H	Bogense B	Kr.	Antal arbejdere
	Den ridende	Den gående					
Juli	114	27	0	106	11	105,50	98
August	103	27	0	100	?	241,75	226
September	55	27	?	?	?	351,25	328
Oktober	36	12	?	?	?	339,25	317
November	35	14	?	?	?	330	308
December	14	11	96*	?	?	258	241
Januar	?	16	?	?	?	148	138
Februar	?	16	?	?	?	105,75	99
Marts	25	20	?	?	?	93,75	88
April	?	72	?	?	?	105,50	98
Maj	?	18	?	?	?	Betalingsfri	?
Juni	?	?	?	?	?	Betalingsfri	?
I alt	382	260	96	206	11	Gennemsnit:	194

**Tabel 1:** Udstedte arbejdskort og indbetalinger til sygekassen

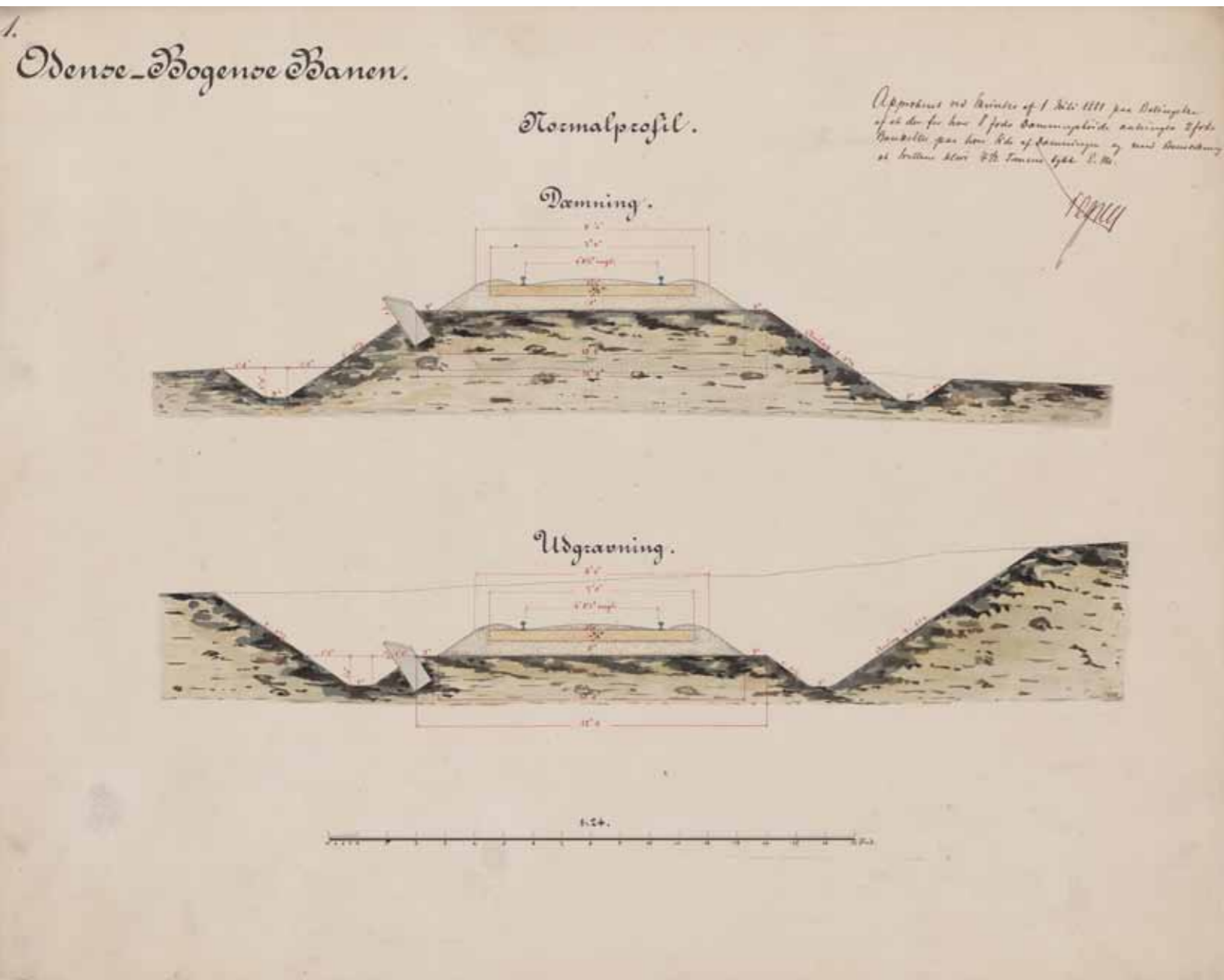
Forkortelser m.m.: H = Herred; B= Byfoged; ?= manglende indberetninger; \*oplyst af entreprenør i indberetning om arbejdernes gang pr. 31/12 1881 og gælder perioden 19/9-31/12 1881

Note: Der var to politiassistenter i Lunde-Skam Herred: en ridende, en gående. Antal arbejdere i gennemsnit er beregnet på grundlag af indbetaling af 25 øre pr. påbegyndt arbejdsuge pr. arbejder. En måned er i gennemsnit sat til 4 uger og 2 arbejdsdage.

Såkaldt Mansa-kort 1853 med Odense-Bogense banen indtegnet som senest forelagt 7. september 1881. Især indføringen til Odense voldte problemer, og derfor er på kortet angivet både det oprindelige forslag fra foråret 1881 og de to nye alternativer, der kom i spil hen over sommeren 1881. På kortet er med arabertal angivet, hvilke retskredse i Odense Amt banen skulle passere, idet dog byretskredse i Bogense og Odense ikke er nummereret (Rigsarkivet, København).



Normalprofil til Odense-Bogense Banen, godkendt af den tekniske Kontrol i form af Overingeniøren ved Statsbaneanlæggene (Rigsarkivet, København).



Det kan også ses, at antal arbejdere i Skovby Herred for de to måneder, hvor tal findes, var på niveau med Lunde-Skam. Samtidig er der mange perioder, hvorfra der ikke er bevaret tal. Der er derfor ingen tvivl om, at det samlede antal beskæftigede over hele anlægsperioden var højere.

Hvor højt, kan man få et indtryk af ved at sammenligne med Sydfyn. Ganske vist findes der heller ikke her et nøjagtigt tal. Men med basis i sygekassebilag og regnskabsekstrakter kan det skønnes, at det samlede antal beskæftigede her var omkring 1.700, måske endda en smule højere. Det højeste arbejdsnummer, man kan finde i bilagene i forbindelse med lægebesøg, indlæggelse på sygehus, begravelse, hjemsendelse m.m., var nemlig nr. 1681 i februar 1882. Nr. 1676 nævnes i april 1882, altså lige før de sidste arbejdere hjemsendtes.<sup>30)</sup> Så højt var tallet nok ikke på Nordfyn. Landskabet var som nævnt ikke så udfordrende her, og desuden var opførelse af stationer og vogterhuse/formandshuse ikke en del af anlægsentreprisen, som det var på Sydfyn. Et godt gæt kan derfor være, at antallet af arbejdere på Nordfyn androg måske op mod 1.500.

Nogle af de nordfynske arbejdere var med i den største del af anlægsperioden. Arbejder nr. 2, H. C. Jensen, og nr. 37 og 104 fik således sygeunderstøttelse i februar 1882. Med så lave numre må de have været med siden arbejdsstart i juli 1881.<sup>31)</sup> Men det var ikke standard for alle. Sammenholder man nemlig tallet for det totale antal beskæftigede med den gennemsnitlige beskæftigelse, må man konkludere, at ansættelsesperioden for en del arbejdere har været ret kort.

Af retssagerne fremgår det, at en periode på 3-4 uger ikke var ualmindelig. Det synes at bekræftes af arbejdsformanden på strækningen fra Næsby til Odense. Ifølge ham var den daglige arbejdsstyrke på højst 20-30 mand og normalt kun på omkring 20, selv om han havde haft 96 ansat fra september til december.<sup>32)</sup> Opgørelserne for de to baner viser dermed to ting: Det var forholdsvis en ret begrænset nettoarbejdsstyrke, der ved håndkraft byggede de to baner. Men det var et stort antal arbejdere, der var i cirkulation med ganske korte ansættelsesperioder for mange af dem. Hvor kom de så fra?

### FREMMEDE OG LOKALE?

I 1800-tallets sidste del indvandrede et meget stort antal svenskere til Danmark. Det var primært til København, men byer og egne med gode trafikforbindelser fik også svensk besøg.<sup>33)</sup> Gennemgår man det nordfynske retsmateriale, fremgår det da også klart, at der blandt jernbanearbejderne var en del svenskere. Det er ikke umiddelbart muligt i det sporadiske, nordfynske sygekassmateriale at finde spor heraf, men i de sydfynske regnskabsbilag og ekstrakter finder man til gengæld tydelige vidnesbyrd. Selv om det ikke er noget bevis, giver det et fingerpeg, når det kan opgøres, at 97 sygdoms- eller skadesramte arbejdere med tydeligt danskklingende navne er nævnt i regnskabsekstrakterne. Her overfor stod 10 med tydeligt svenskklingende navne som Jönsson, Carlsson, Løfquist, Bengtsson og Westerson.<sup>34)</sup> Svenske arbejdere udgjorde således antagelig en betydelig del af arbejdsstyrken.

Var arbejdskraften lokal? Ifølge Lars Viinholt havde det på Sydfyn været nødvendigt at annoncere efter lokale.<sup>35)</sup> Men selv om det ikke kan opgøres, tyder meget på, at der kun var få lokalt ansatte – i hvert fald på Nordfyn. Formentlig var det primært arbejdsmænd, der som svenskerne rejste rundt i landet og fik arbejde ved store anlægsprojekter. På Nordfyn var der da heller ikke spor af annoncering i aviserne – med en enkelt undtagelse, nærmest efter anlægsslut. Det skete i Bogense Avis i slutningen af maj 1882 med den manende opfordring: "Meld dig i Graven".<sup>36)</sup> "Graven" var grusgraven i Smidstruplund lidt sydøst for Bogense. Det så ud til, at entreprenørerne pludselig og uventet manglede arbejdskraft til den sidste opfyldning og ballastering af stationspladsen i Bogense.

Med mange korte ansættelser og i det hele taget mange arbejdere, der aldersmæssigt som hovedregel var omkring 25-30 år gamle og kom udefra, bl.a. fra Sverige,<sup>37)</sup> måtte man forvente en vis uro og overtrædelser af ordensreglementet. Det varede da heller ikke længe efter anlægsstart, før de involverede politimyndigheder kom på arbejde. Natten mellem fredag den 5. og lørdag den 6. august 1881 var der problemer med jernbanearbejdere i Bogense og på Ejlby Mark lidt sydøst for Bogense.



Til de mere arbejdskrævende anlægsopgaver hørte anlæg af 10 broer over egnens åer og vandløb. Billedet viser en mindre bro nord for Lunde. Broen blev sabotagesprængt den 2. maj 1945. (Rigsarkivet, København, Peter Wodskou Christensen fot.).

### TRILLEBØRSAFFÆREN

På Ejlby Mark skyldtes politiindsatsen, at tre trillebøer til en værdi af 16 kr. var blevet slået til pindebrænde. Forhistorien var, at en række fortrinsvis svenske jernbanearbejdere om aftenen den 5. august havde siddet og snakket i deres logi. Efterhånden var også gårdens tjenestepige og tre karle fra Ejlby by og arbejdere fra nærliggende logier kommet til. Det havde herefter udviklet sig til en fest, hvor bl.a. sangevernerne var blevet udfoldet. Men det havde også været et almindeligt diskussionspunkt, at jernbanearbejdet var strengt. Flere af de involverede havde udtalt, at de nu ville tage til Lolland for der at få noget høstarbejde, som de anså for klart lettere. Konkret var der blevet talt om de nye trillebøer, som entreprenøren havde anskaffet. Kritikken gik på, "... at de passer for Fæ og ikke for Mennesker",<sup>38)</sup> kort sagt: De var meget store og efter arbejdernes mening alt for tunge at køre med. Samme nat var hærværket så forøvet, og det var selvfølgelig blevet anmeldt.

Adskillige svenske arbejdere, der i sagens anledning blev afhørt, pegede på, at de havde hørt den nu fhv. jernbanearbejder Hans Mortensen udtale, at han ville slå de nye "Hjulbøer" i stykker. Hans Mortensen, født 1851 i Grindløse på Nordfyn, blev derfor afhørt og anholdt. Tilsyneladende havde han nemlig alene været borte fra logiet i en periode om natten mellem den 5. og 6. august. Hans Mortensen havde ret typisk en fortid som arbejder ved nogle landevejsanlæg ved Vejle og havde den forudgående vinter arbejdet på hjemegnen.

Han havde ikke ganske rene hænder, og det var da også lykkedes politiet at få opsnuset, at han havde snydt en værtshusholder. Da han i slutningen af juli var kommet til Bogense, havde han henvendt sig på Skraldekroen ude på Bogense Mark. Her havde han fået forplejning til én dag: 3 potter, dvs. ca. 3 liter øl på en dunk, en pæglflaske, dvs. ca. ¼ liter, med snaps og en kurv med smørrebrød. Hans Mortensen havde aldrig betalt. Ifølge ham selv, fordi han senere på dagen havde været en del beruset og derfor glemte at afregne.

Mortensen selv benægtede at have begået udåden, men hævdede også, at han på grund af beruselse ikke kunne

huske alle detaljer i nattefesten på Ejlby Mark. I første omgang blev han som nævnt anholdt, men derefter senere løsladt. Det kunne ikke bevises, at Mortensen vitterligt var gerningsmanden. Trillebørsaffæren blev således ikke opklaret.<sup>39)</sup>

Kort tid efter var der atter bud efter nogle af de få hjælpemidler, som arbejderne havde til deres rådighed. På Jullerup Mark havde fire danske, og heraf flere nu forhenværende arbejdere, "i meget beskænket Tilstand" forstyrret arbejdet. De havde forsøgt at bemægtige sig nogle store trækvogne for at skubbe dem ud over baneskråningen, og de havde overøst arbejdsformanden med grovheder. Bl.a. havde de beskyldt ham for at være en "Kulsvier", "en Røver" og entreprenørens "Dreng". Det endte med en bøde på 4 kr. til den ene og alvorlige advarsler til alle om bortvisning fra arbejdet, hvis det skete igen.<sup>40)</sup>

### UD MED DE FREMMEDE

Senere hen i oktober havde der udspillet sig en anden affære, der også relaterede sig til arbejdsgiver-arbejder-forholdet. Fire svenske jernbanearbejdere havde i en uge i midten af oktober 1881 "sviret og sværmet".<sup>41)</sup> En torsdag efter at have indtaget tre flasker brændevin havde de så lagt sig på lur på Slettens Landevej, angiveligt for at overfalde arbejdsformanden, Niels Olsson. Han var denne torsdag på vej hjem til sit logi i Anderup Huse, hvor i øvrigt adskillige andre jernbanearbejdere også boede.

På vejen havde arbejdsformanden fået øje på sine berusede landsmænd og havde vist forsøgt at løbe fra dem. Men det lykkedes ikke. Han blev overfaldet og slået med en stok, der var forsynet med en blyklump, og med en sådan kraft, at stokken knækkede. Han havde også mistet sin kasket og sin madtaske, og han anmeldte det nu til myndighederne i Lunde-Skam Herred. Herredsfogedens undersøgelse viste, at de svenske arbejdere var kendte for at være dovne, selv om de faktisk havde været ansat ganske længe. Men det stod også klart, at de skyldte i deres logier, og at de "var aldeles blot-

tede for Subsistensmidler, forfalden til Svir, uden regelmæssigt Arbejde og sigtede for Overfald af en Formand ved Baneanlægget."<sup>42)</sup>

I henhold til loven om tilsyn med rejsende og "Fremmede" af 1875 blev der gjort kort proces: De blev indsat i arresten i Odense, indtil de kunne sættes på rutedamperen SKT. KNUD til København med ordre til politiet dér om at udvise dem "af Riget" på baneselskabets regning.<sup>43)</sup> De var ikke de eneste. I Odense Herred blev der både i november 1881 og i april 1882 udvist svenskere, der var blevet anklaget for betleri. Af de to var den ene med sikkerhed (tidligere) jernbanearbejder.<sup>44)</sup> Så vidt det har kunnet ses, skete det også for en norskfødt jernbanearbejder. Han var efter et par måneders jernbanearbejde på Nordfyn taget til Fredericia, ligeledes uden subsistensmidler.<sup>45)</sup>

Det var dog ikke alle arbejdere, der havde et anstrengt forhold til deres formænd eller omvendt. I august var det en arbejder og en formand, der havde turet rundt sammen lidt nord for Odense. De var begge svenske, havde tydeligvis været berusede, og konkret havde de smadret en rude hos logiværten. De indrømmede og tilbød hver at betale en bøde på 7 kr. og erstatning til logiværten, Mads Jørgensens enke, på 50 øre.<sup>46)</sup>

Hvad overfaldet på arbejdsformanden egentlig bundede i, foreligger ikke belyst. Men som sagerne i Ejlby og Jullerup viste det, var arbejdsmiljøet hårdt, og det ser ud til, at konflikterne lurede lige under overfladen. Som det senere skal vises, forekom der således også sager, hvor arbejderne uretmæssigt blev forholdt deres løn. Generelt så det ud til, at forholdet mellem arbejdere og entreprenører og formænd var noget anstrengt, og som nævnt udløste det da også i november en arbejdsnedlæggelse i Bogense. Strejker eller arbejdsnedlæggelser var langtfra ualmindelige, selv om det først var i årene efter 1883, at de for alvor tog til i styrke.<sup>47)</sup> Der forekom desuden en enkelt sag, hvor en jernbanearbejder i Bogense havde anlagt en injuriersag mod en af entreprenørerne i december 1881. Injuriersager var ganske udbredte, men i denne blev der vistnok indgået forlig.<sup>48)</sup>

### FLERE BERUSEDE

Også forholdet mellem jernbanearbejdere indbyrdes kunne spidse til – som forudset i ordensreglementet. Således havde nogle svenske og danske jernbanearbejdere den 3. oktober 1881 været i klammeri på den kommende stationsplads i Bogense. Det havde så udviklet sig sidst på eftermiddagen. Den svenske jernbanearbejder, Sven Petterson, var "...saavidt Comp. [dvs. den afhørte, Niels Iversen, forf.] kunde skjønne den Gang ikke i nogen beruset Tilstand, men knappede dog sine Benklæder ned og udgjød sit Vand op ad Ryggen paa Kudsken Johan, hvorpaa Comp. sagde til ham: "Det er ikke værd Petterson at gjøre Vrøvl paa Arbejd pladsen det gaar nok ikke an." Johan vendte sig derpaa om, og Petterson slog da først til Johan, hvorpaa han slog til Petterson og denne igjen til Johan og saaledes flere Gange ...."<sup>49)</sup>

Det var herefter udartet, og nu havde Niels Iversen, f. 1852, så forsøgt at skille de to mænd ad. Iversen og Petterson var kommet op at slås, og Iversen, der også havde drukket af den snaps, det hele drejede sig om, tilføjede herefter med en knust halv "Bajersflaske" Petterson "et gabende Saar paa højre Kindben". Det var åbenbart ret alvorligt, og Petterson havde derfor opsøgt politiet i Bogense, der havde sendt ham til læge. Herefter blev Iversen, der ikke havde noget fast opholdssted, sat i arrest. Sagen endte den 8. november i Justitsretten i Bogense med en dom på fem dages vand og brød til Iversen, der havde en fortid ved jernbaneanlæg ved Herning og Faaborg.<sup>50)</sup>

I Bogense havde flere jernbanearbejdere samme aften, som trillebørsaffæren udspillede sig på Ejlby Mark, været i Jørgen Rasmussens værtshus. Ved 23-tiden forlod de værtshuset og begav sig støjende og råbende mod Torvet. To vægtere havde grebet ind, og tre af dem var så blevet anholdt for "Uordener" og "Gadeuorden" og "hensat under Bevogtning". De tre var Jeppe Hansen Lorentzen, f. 1853, Martin Enevoldsen, f. 1857 ved Randers, og Søren Bendixen, f. 1852 i Odense. De to første arbejdede ved jernbaneanlægget i Skovby Herred. Den tredje, Søren Bendixen, var havnearbejder i Bogense. Alle havde de indvilliget i at betale en bøde på 1 kr. hver, hvorefter de var blevet løsladt, og sagen dermed ude af verden.<sup>51)</sup>





Arbejdskort fra Odense-Bogense banen. De to arbejdskort hidrørte fra to svenske arbejdere, der efter at have sviret og overfaldet en arbejdsformand blev udvist "af Riget" (Rigsarkivet, Odense).

For de to af dem var det imidlertid ikke sidste gang, de var i kontakt med det nordfynske retsvæsen, både i den ene og den anden jurisdiktion. Jeppe Hansen Lorentzen, som ellers ifølge en senere logivært, havde *"...opført sig ordentlig"* var pludselig forsvundet fra Lunde-Skam Herred i slutningen af november. Han var, som det hed, *"... undvegen med uberigtiget Gjæld for Kost og Logi"* på 5 kr.<sup>52)</sup> Formentlig var han, selv om han havde 7 kr. til gode ved jernbanen, taget tilbage til Nørhald ved Randers. Hertil blev sagen overgivet senere i december.<sup>53)</sup>

Martin Enevoldsen fra torveuordnen den 5. om aftenen satte også retssystemet på prøve. To gange om aftenen den 14. august var han af byens politibetjente blevet ført til sit logi. Men lidt efter midnat, kl. 0.30 var han så stærkt beruset blevet sat i arresten for *"Støien og Raaben ....for at forebygge videre Forstyrrelse af Nattefreden for de Omboende."*<sup>54)</sup> Men også denne sag kunne klares i Bogenses politiret med en bøde, der dog nu var fordoblet til 2 kr.<sup>55)</sup>

#### MED JERNBANEARBEJDERE TIL MARKED

Den 27. september 1881 var der kræmmermarked i Bogense, og her gik det helt galt for Enevoldsen. Han, der nu var blevet havnearbejder i Bogense, var igen blevet beruset. Desuden var han kommet i slagsmål med to slagtersvende fra Hølse Skov lige sydvest for byen, og derfor ville den lokale politibetjent sammen med byens arrestforvarer sætte Enevoldsen fast. Men Enevoldsen ville ikke anholdes og havde slået vildt omkring sig, mens flere og flere samledes om oprindret.

Blandt disse var adskillige af hans lige så beskænkede, tidligere kolleger fra jernbaneanlægget, og de forsøgte nu på vejen fra torvet til arresthuset ifølge politiet at befri ham. De forklarede ganske vist alle i politiretten, at de var berusede, og at det var Enevoldsen, der havde forsøgt at gribe ud efter dem og med alle kræfter forsøgt at fastholde sit greb. Men facit var, at politibetjenten og arrestforvareren måtte påkalde sig hjælp fra offentligheden. Først med hjælp fra en murer fra Gyldensteen og en glarmester fra byen lykkedes det til sidst at få Enevoldsen sat i kachotten.

Henne ved arresthuset fortsatte optøjerne. Især jernbanearbejder August Nilsson, f. 1858, førte an og protesterede mod Enevoldsens arrestation, men også andre var begyndt at blande sig. Med et efterhånden stort opløb så det ud til, at begivenhederne var ved at komme ud af kontrol, og klogelig undlod de to politibetjente at foretage yderligere anholdelser. De måtte under de efterfølgende forhør vedgå, at i hvert fald én arbejder, den ligeledes svenske Nils Aagason, f. 1844, havde ret i, at han ikke aktivt havde forsøgt at befri Enevoldsen, men at denne med al kraft havde forsøgt at klynge sig til ham.

En anden tidligere jernbanearbejder, der nu også arbejdede på havnen, Rasmus Christian Christensen, f. 1854, var en af dem, der ifølge ham selv var blevet grebet af Enevoldsen og derfor slæbt med et langt stykke fra torvet mod arresthuset. Han, der ifølge eget udsagn havde været *"en del beskænket, uagtet ingenlunde utilregnelig..."*,<sup>56)</sup> medgav dog, at han ikke havde forsøgt særlig alvorligt at slippe fri af grebet. Det fremgår da også af andre kilder, at Enevoldsen og Christensen havde boet i samme logi kort forinden, så de kendte hinanden godt. Rasmus Christensen selv var heller ikke ukendt: Han havde været med ved optøjerne på Jullerup Mark den 16. august.

Men myndighederne i Bogense, der i løbet af et par dage havde nået at få indhentet straffeattest fra herredsretten i Løgstør, havde også andet på ham. Forhøret om hans rolle i befrielsesaktionen tog derfor pludselig en anden drejning. Christensen blev nu foreholdt, at han havde glemt at betale sin vært i Torvegade, kvæghandler Rasmus Jørgensen, for kost og logi. Det var også kommet for dagen, at han af en jernbanearbejderkollega under en udflugt til Æbelø nogle dage forinden havde lånt en pibe. Men den ville han ikke tilbagelevere, fordi kollegaen efter hans opfattelse "skyldte" ham et merskumshoved til en anden pibe.

Ifølge forklaring fra to af byens betjente havde Rasmus Christensen været meget aktiv i forsøget på at forhindre anholdelsen af Enevoldsen, selv om han dog ikke direkte havde lagt hånd på politibetjentene. Derfor blev Christensen stillet

for en såkaldt ekstraret med en beskikket forsvarer, prokurator Møller fra Bogense. Der var altså tale om en sag, som myndighederne tog meget alvorligt, og Rasmus Christensen blev da også idømt en bøde på hele 40 kr. eller en forvandlingsstraf på seks dages vand og brød. Den nu ganske ædru Enevoldsen, som det hele jo handlede om, slap billigere: Han foreslog, som der står, selv en bøde til politikassen på 4 kr. Det tilbud tog dommeren imod!<sup>57)</sup>

#### PÅ KRIGSTIEN I FORSTADEN

Den sidste større (volds-)sag i byen med jernbanearbejdere involveret fandt sted en lønudbetalingsdag i midten af november 1881. En havnearbejder i Bogense, Lars Christian Rasmussen, havde på sin vej fra havnen ifølge ham selv hilst på jernbanearbejderne ved den kommende stationsplads. Men de havde åbenbart opfattet det lidt anderledes, og det var kommet til håndgemæng. Ifølge havnearbejderen havde en jernbanearbejder slået til ham, hvorefter han var stukket af og var løbet ud til Forstaden, som kvarteret i den sydligste del af byen hedder.

Fra jernbanearbejdernes side så det anderledes ud. Ifølge Carl Johan Hansen, f. 1859 i Horsens, tidligere vejarbejder i Jylland, var det ham, der havde fået prygl af Rasmussen, og nu havde han aftalt med sine kolleger, at det skulle gengældes lørdag aften. En af disse medsammensvorne var Johan Hansen, f. 1854 i Fredericia, lige ankommet til Bogense for at arbejde på jernbanen. Sammen med tre andre danske jernbanearbejdere var de kommet under vejrs med, at Lars C. Rasmussen nok opholdt sig i Forstaden, og de delte sig nu op i to hold for at angribe Forstaden fra forskellige vinkler.

I Forstaden gemte Lars Rasmussen sig hos saddelmager Frits Kruse tæt ved det vogterhus, der var under opførelse ved Adelgade-overskæringen. Da jernbanearbejderne havde fundet ud af det, brød de ind i saddelmagerens entré, men blev kastet på porten. Her var *"stort Opløb af Folk uden for Kruse"*, og da saddelmagerens broder, August Kruse, der var smed og boede lige ved siden af, dukkede op, angreb Carl Johan Hansen

ham med en flaske. Smeden røg i gulvet, hvor han med en støvlehæl blev tildelt nogle spark på munden. Men jernbanekollegaen Johan Hansen klarede sig ikke så godt og blev bundet med et reb, som Carl Johan Hansen dog befriede ham for.

Herefter var der ikke andet at gøre end at stikke af, og det gjorde de i løb, skarpt forfulgt af en *"Skov"* af folk. Blandt disse var saddelmagerens genbo, skomager Lindhard, som jernbanearbejderne havde kastet en mursten fra banevogterhuset efter. Heldigvis havde den kun ramt ham på skulderen. De to jernbanearbejdere nåede ikke længere end til Skt. Anna Gade. Her blev de arresteret af de politibetjente, der var blevet alarmeret af skomagerens søn. En af politibetjentene tog derefter ud til Forstaden, hvor han traf *"... Smed August Kruuse sengeliggende med tydelige Spor af et Slag i Panden og et paa Munden."* Ifølge lægen, der tilså ham efter et par dage, var der godt nok lidt hævelse og en blå plet og nogle hudafskrabninger, men *"Ingen andre Tegn til ydre Vold, og de nævnte Men antages at ville forsvinde uden at efterlade blivende Følger."*<sup>58)</sup>

Forstadsaffæren, hvor kun danske arbejdere var involveret, havde således udviklet sig til et ganske voldsomt optrin, der kunne tyde på visse spændinger mellem byen på den ene side og jernbanearbejderne på den anden. Johan Hansen vendte da også tilbage til Fredericia, og i øvrigt blev sagen afsluttet med en bøde til Carl Johan Hansen og til to andre, der havde været med tæskeholdet. De måtte hver betale 5 kr., men Johan Hansen, der åbenbart måtte have spillet en særlig rolle i optøjerne, måtte bøde 15 kr.<sup>59)</sup>

#### LIDT "BEDRAGERI", TVVERI M.M.

Ud over de nævnte var der kun få yderligere sager med jernbanearbejdere involverede i Bogense. Christian Christiansen, f. 1857 i Viborg, der efter en fortid som opsynsmand ved Viborg Sindssygeanstalt arbejdede som kusk ved baneanlægget, havde i slutningen af november 1881 tabt to *"halve Bajere"* i kortspil en lørdag aften på Rasmussens gæstgiveri. Da personalet et øjeblik havde været ude, havde han som eneste tilbageblivende gæst ifølge gæstgiveriets gårdskarl stjålet 2

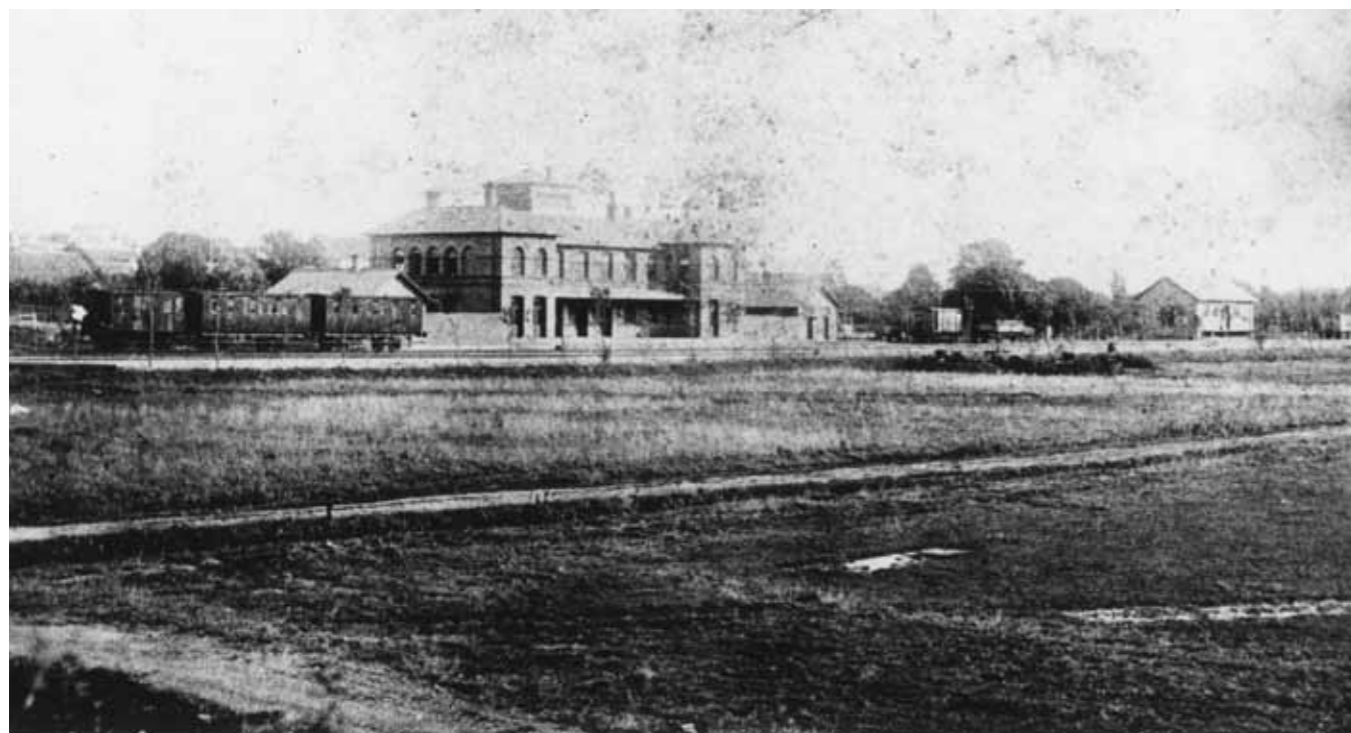
*Flere af de bataljer, der udspandt sig under Bogensebanens anlæg, fandt sted i Bogense. Bogense Station 1882, kort efter anlæggelsen (Danmarks Jernbanemuseum).*

kr. fra en pengeskuffe. Christiansen, der påstod kort forinden at have tabt 140 kr. ud af sin frakke og nægtede, skyldte også for sit logi hos sognefogeden i Jullerup.<sup>60)</sup>

I Skovby Herred havde retsvæsenet efter de to sager i Ejlby og Jullerup ikke fundet yderligere anledning til at afhøre eller rejse sager mod jernbanearbejdere i 1881-1882. I Lunde-Skam Herred skete der lidt mere. Ud over formandsoverfaldet i oktober med efterfølgende udvisning var der to sager fra november: En jernbanearbejder, f. i Sengeløse, med logi i Skamby havde den 20. november om aftenen spillet kort med logiværtinden og dennes børn. Senere samme aften var der så opstået brand i et "kohus", og da det blev opdaget, havde han gjort alt for at få kreaturerne ud af stalden. Men da myndighederne mødte op, havde han, der ifølge ham selv

var "noget drukken", hidset sig så meget op, at han var blevet ført bort og hensat i arresten i Odense. Det kostede en bøde på 4 kr., hvortil kom, at han havde mistet alt sit tøj ved branden. Desuden havde en dårlig hånd gjort, at han nu var uden arbejde og dermed subsistensløs. Fremtidsudsigterne var ikke lyse.

Da der dagen efter var brandsyn, mødte en anden jernbanearbejder med logi inde i Skamby ligeledes beruset op. Af uforklarlige grunde, men måske i solidaritet med sin kollega, havde han overfaldet brandmandskabet og forsøgt at komme i slåskamp med den tilstedeværende myndighedsperson. Han, der var født i København 1858, var selvfølgelig blevet arresteret på stedet og ved dom senere bortvist fra arbejdet ved jernbaneanlægget.<sup>61)</sup>



I alt blev der i perioden behandlet 134 sager ved politiretten i Lunde-Skam Herred. Heraf var der involveret jernbanearbejdere i de 11. En vedrørte den omtalte udvisning af de fire svenske arbejdere. Fire var paternitets- eller alimentations-sager, fire vedrørte bedrageri, og endelig var der de to sager med overtrædelse af politivedtægten i forbindelse med de to brande.<sup>62)</sup> Ser man nærmere på bedragerisagerne, handlede de om, at to jernbanearbejdere i november var stukket af fra deres logier.<sup>63)</sup> Den ene, Jeppe Hansen Lorentzen af Kolding, var kendt fra optøjerne den 6. august på Torvet i Bogense og var en god bekendt af Martin Enevoldsen.<sup>64)</sup> Den tredje sag vedrørte forhold begået ved Varde. Den fjerde vedrørte Lars Nielsen fra Kerteminde. Han var, som det nærmere skal beskrives, blevet snydt for sin løn og havde i hemmelighed forladt sit logi, fordi han derfor ikke kunne betale. Han slap for tiltale.<sup>65)</sup>

Gennemgår man saglister fra Odense Herredsfoged, finder man også politisager med jernbanearbejdere involverede, nemlig 7 ud af i alt 175. Det er egentlig ganske mange, idet Odense Herred omfattede et bredt bånd rundt om hele byen Odense, mens det område af herredet, hvor der blev bygget jernbane, kun var en meget lille del heraf. To af sagerne drejede sig om alimentation m.m., tre om to udviste svenskere, én for egentlige "Uordener" og én for en sag, der var rejst i et sjællandsk herred.<sup>66)</sup> Derudover var en jernbanearbejder blevet frastjålet sin skovl.<sup>67)</sup> I Odense by var der i denne sammenhæng kun enkelte eksempler på overtrædelse af politivedtægten.<sup>68)</sup>

#### **OVERREPRÆSENTATION AF JERNBANEARBEJDERE OG SVENSKERE?**

I alt blev der i de fem retskredse og overvejende i de få efterårsmåneder i 1881 rejst i hvert fald 30 sager.<sup>69)</sup> Der kan ikke herske tvivl om, at de mange, måske 1.500 jernbanearbejdere ankomst til og tilstedeværelse på Nordfyn kunne ses og mærkes. Det var unge mænd, formentlig omkring 25-30 år, og ifølge en kriminalfortegnelse, der førtes ved Bogense By og Skovby Herred, var de simpelthen af "daarlig Opdragelse".<sup>70)</sup>

Det var helt overvejende en gruppe af omrejsende, der tog derhen, hvor der var arbejde. Formentlig udgjorde svenske indvandrere som på Sydfyn et ikke uvæsentligt islæt. De var tydeligvis overrepræsenteret som vidner og anklagede i de sager, der opstod, og som anført blev seks-syv af dem da også udvist og sat på færgerne til Sverige, fordi de på anholdelsestidspunktet var uden arbejde og derfor også uden midler. Men i øvrigt var det danske arbejdere, der primært bidrog til de lokale politikasser med bøder eller optrådte som hovedanklagede i de relativt få volds- og hærværkssager, der blev anlagt. Det var også en dansk jernbanearbejder, der optrådte i den enlige tyverisag, som det mærkværdigvis nok kun blev til.

Det var en befolknings- og socialgruppe, der skulle udføre endda meget hårdt fysisk arbejde, og som hurtigt for manges vedkommende skiftede job. Af de gennemgåede sager ses, at ganske mange da også angav sig som forhenværende jernbanearbejdere og i Bogense fx efterfølgende havde fundet beskæftigelse på havnen. Men ikke mindst var det en gruppe, for hvem den billige snaps spillede en afgørende, men også nedbrydende rolle. I de allerfleste af sagerne var der rigelige mængder brændevin involveret. Det var en del af udrustningen, men også et vel- og anerkendt problem:

I et politireglement, udstedt af herredsfogeden i Lunde-Skam Herred for arbejdet med at inddæmme Stige Strand i 1880, krævedes det således af en logivært, at han skulle forhindre drukkenskab og slagsmål: "Efter Kl. 10 Aften maa ingensomhelst Skænk og Beværtning skee, ei heller Støi taales, der kan forstøre fredelig Arbejders Ro." Men det var ikke let. Logiværten skulle levere to varme, kraftige retter hver dag til 40 øre, for 8 øre et stykke smørrebrød og til samme pris en kop kaffe uden brød. Men en kande daglig øl kostede 14 øre og en snaps 2 øre. En pægl, dvs. lige knap 1/4 liter, brændevin kunne fås for 6 øre, kun 2 øre mere end et friskt halmleje.<sup>71)</sup>

Så almindeligt var det, at både arbejdere og myndigheder rutinemæssigt trak alkoholkortet, når en sag skulle behandles. De afhørte påberåbte sig nærmest uden undtagelse beruselse og håbede tydeligvis på, at det kunne undskylde deres handlinger eller frikende dem. Lige så procedurefast

afhørte myndigheder vidnerne ved at stille spørgsmål ved, om de pågældende nu faktisk også var så berusede, som det blev hævdet. I en ikke jernbanearbejderrelateret sag kunne vidnerne således ikke genkalde sig den påståede beruselse, heller ikke selv om den pågældende havde forsøgt at spille død efter at have udtalt, "at den sidste Bøn og det sidste Suk var det bedste, som førte til Gud i Himmelen."<sup>72)</sup>

Det var nok i og omkring Bogense, at de fleste episoder fandt sted, men i hovedsagen var det kun fem sager, der for alvor påkaldte sig opmærksomhed: ødelæggelsen af trillebørene på Ejlby Mark, forsøget på at befri en anholdt på markedsdagen i Bogense, straffeaktionen i Forstaden, en jernbanearbejders voldelige overfald på en kollega og formandsoverfaldet ved Anderup med efterfølgende udvisning. Kun Forstads-affæren så ikke ud til at være relateret til alkohol, men måske var den det alligevel. I hvert fald fandt den sted en lørdag aften på en lønudbetalingsdag.

Der er desuden påvist nogle bedragerisager, altså sager, hvor logiværter blev snydt for betaling. Også disse sager var formentlig alkoholrelaterede. Selv om det ikke direkte kan dokumenteres, tyder meget på, at når pengene var drukket op, eventuelt kombineret med arbejdsophør, var der simpelthen ikke andet for end at stikke af. Også tyverisagen var alkoholrelateret.

### GODE, GAMLE DAGE I BOGENSE?

Gav de mange ankommende arbejdere og den rigelige adgang til brændevin altså anledning til en del ekstraopgaver for politimyndighederne, er spørgsmålet, om det så var et større problem og i sammenhæng hermed, hvorledes denne kriminalitet forholdt sig til egnens så at sige normale kriminalitetsmønster. Opførte jernbanearbejderne sig med andre ord usædvanligt, når man også tager deres antal, deres oprindelse og alderssammensætning i betragtning?

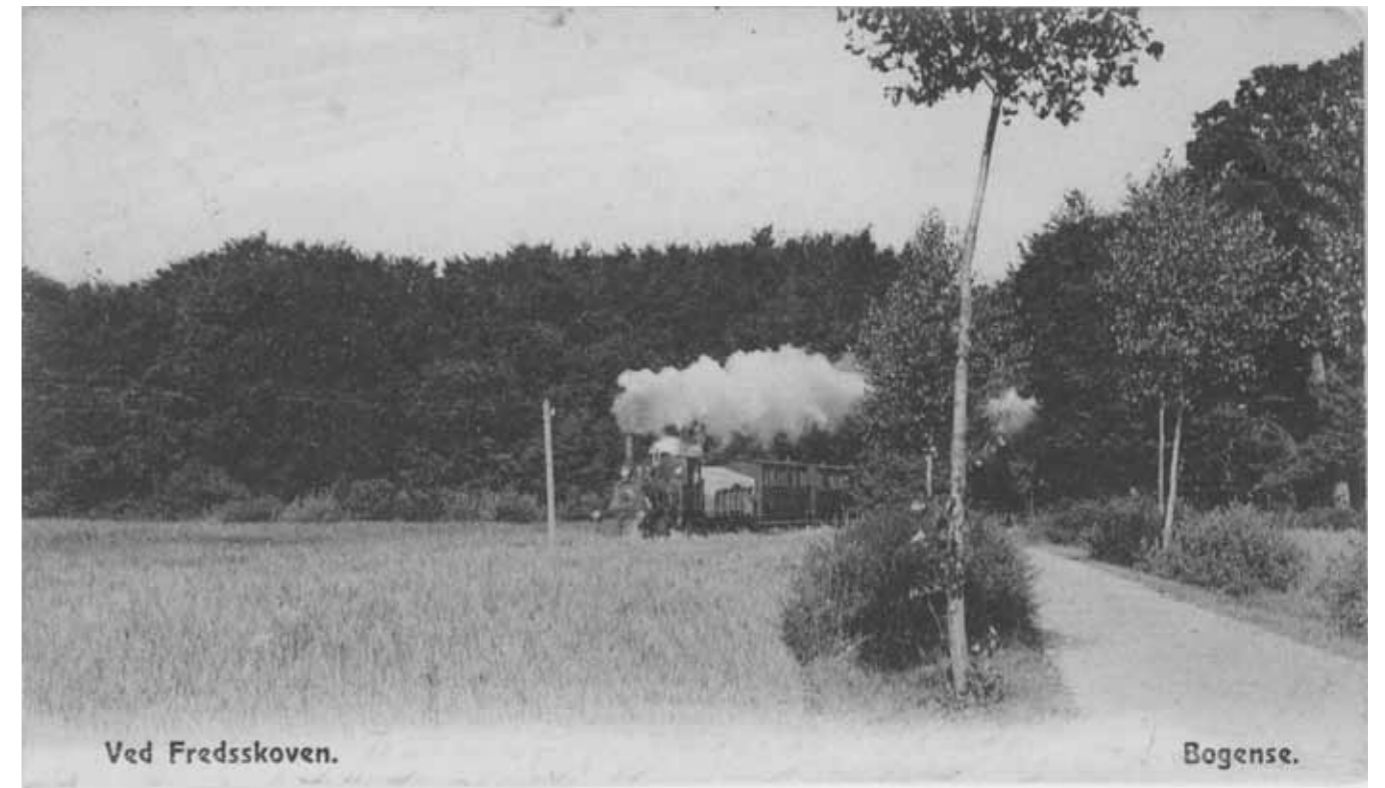
Umiddelbart må svaret være nej. Således var der i Bogense adskillige helt lignende sager, hvor jernbanearbejdere ikke var involveret. Fx havde en arbejdsmand fra havnen i Bogen-

se i oktober i en situation med blæsevej og højvande tilbragt nogen tid hos værtshusholder Jørgensen og kunne som sin bekendte ikke betale, da det kom til stykket. I november var en tømmermand fra Assens – på jagt efter arbejde i Bogense – gået amok og havde slået 10 ruder i stykker hos en værtshusholder i Gungerne lidt vest for Bogense.<sup>73)</sup> Det kostede seks dage i fængsel og en erstatning til værtshusholderen.<sup>74)</sup>

Også i november var kreaturhandler Rasmus Jørgensen, der holdt logi for adskillige af de involverede jernbanearbejdere i Torvegade nr. 122, gerådet i slagsmål på et værtshus.<sup>75)</sup> Han fik tillige en Bogense-borger til at anlægge injuriersager mod sig,<sup>76)</sup> ligesom smed Kruse fra Forstaden fik rigtig mange til det. Kort forinden var en arbejdsmand på væveriet blevet dømt for legemsbeskadigelse, hvad der udløste domfældelse i Justitsretten.<sup>77)</sup>

Det var heller ikke usædvanligt at løbe fra regningerne og altså begå bedrageri. En arbejder, der havde været med ved 1870-ernes brolægningsarbejder i Bogense, var i politiretten i august 1881 næsten samtidig med en skræddersvend.<sup>78)</sup> Det blev ligeledes i august også nødvendigt af efterlyse havnearbejderen Jørgen Pedersen, 31 år. Han havde boet på Torvet i Bogense, hvorfra han den 29. august stak af "under Foregivende af, at han ville søge Arbejde på Gyldensteen [et stort gods øst for Bogense] og medtaget et Par langskafte Støvler tilhørende en Medarbejder...., foruden at han skylder cirka 5 Kr. for Kost og Logis."<sup>79)</sup>

Videre var der adskillige sager om subsistensløse. Fx anholdt politiet i Bogense en smedesvend, der i september 1881 i stærk beruselse havde forladt fattiggården i Faaborg uden tilladelse. Han havde 16 domme for betleri og løsgængeri bag sig. Hen over nytåret 1882 var der flere overtrædelser af politivedtægten. Nytårsaften havde bl.a. konditor Hardts søn smadret nogle vinduer og var derfor blev idømt en bøde på 2 kr. I marts 1882 var der begået "Voldsgerninger", dvs. hærværk på og indbrud i nogle skibe, der lå for vinter i havnen. Flere alimentionssager var ligeledes til behandling, og endelig måtte en person fra Odense efterlyses i Bogense for at have stjålet en overfrakke.<sup>80)</sup>



Tog gennem Fredsskoven ved Bogense. Det var den eneste skovstrækning, der blev berørt af Bogensebanen (Danmarks Jernbanemuseum).



Plan over stationsarealet i Skamby, endeligt godkendt så sent som i februar 1882 (Rigsarkivet, København).

### KRIMINALITET PÅ SLETTEN

Heller ikke ude på landet var der fred og ingen fare. I Skovby Herred var det i juli 1881 nødvendigt at sætte den herostratisk berygtede Niels Peter Hansen af Kerterminde fast. Han havde ikke færre end 36 domme for løsgængeri og betleri bag sig.<sup>81)</sup> I september krævede det nogen indsats at komme en større ungdomsbande med både karle og piger til livs. Den havde huseret i Haarslev med deltagelse af 10-12 stykker især lørdag og søndag aftener, hvor den ikke blot havde plyndret frugttræer, men også skabt uro. Sagen blev klaret med en bøde på 2 kr. til hver, nogenlunde på niveau med, hvad der blev anvendt over for jernbanearbejderne.<sup>82)</sup> Senere gjaldt det den førnævnte tømmermand fra Assens. Han fik lidt hen i 1882 en dom for bedrageri.<sup>83)</sup>

I Lunde-Skam Herred, hvor de svenske jernbanearbejdere havde udfoldet sig ved Anderup, var billedet det samme. Her var der problemer omkring Daustrup Kro nær Beldringe og kroen i Sønderø.<sup>84)</sup> Af de i alt 134 sager, der som nævnt blev behandlet i denne retskreds fra 1. juli 1881 til 30. juni 1882, fraregnet sager med jernbanearbejdere, vedrørte de 18 overtrædelse af politivedtægten, de tre bedrageri samt de 16 løsgængeri og betleri. Der var 11 tyverisager og 19 paternitets-sager samt 18 tyendesager – og et antal andre sager.

Løsgængeri-problemet var i almindelighed stort og folde sig selvfølgelig også ud i Odense Herred, hvor jernbaneanlægget imidlertid fik myndighedspersoner til at se muligheder. En sognerådsformand i Lumby udbetalte således i august 1881 3 kr. til en subsistensløs sønderjyde, der tilsyneladende

havde slået sig ned i området. Pengene skulle bruges til køb af ny skjorte, og med denne var det planen at ledsage ham til Uggerslev, hvor han skulle søge arbejde ved anlægget. Sådan gik det ikke lige, men til gengæld mødte sønderjyden op hos sognefogeden i Hjadstrup efter tydeligvis at have brugt nogle af pengene på brændevin. Her krævede han logi og slog også en rude i stykker, ligesom han trak en kniv og råbte op om, hvor mange han kunne slå ihjel. Derefter vendte han tilbage til Lumby, hvor han beruset sov på marken om natten, inden han blev anholdt.<sup>85)</sup> Jernbanearbejde blev der ikke noget af.

Det foregående prætenderer ikke at lægge op til systematisk undersøgelse af kriminalitet og kriminelle på Nordfyn i 1881-82. Men det umiddelbare indtryk er, at der i almindelighed var meget at se til. Tyveri og generelle "uordener" hørte sammen med injuriersager og sager om løsgængeri og betleri – foruden såkaldte tyendesager – omtrent til månedens (u-)orden i alle retskredse. Det var ikke noget, jernbanearbejdernes ankomst ændrede meget ved. Faktisk er der ikke noget, der tyder på, at arbejderne, hvad enten de var danske eller svenske, i deres adfærd og konflikter med retsinstanserne adskilte sig særlig meget, måske med en enkelt undtagelse: Når de optrådte, var de som regel berusede, og de var i flok, som de fem sager viste det, og det kan have virket skræmmende. Men ukendt var det, som Haarslev-banden havde demonstreret det, ikke.

Det kan dermed konkluderes, at jernbanearbejderne ud over de to voldssager, befrielsesaktionen og Forstadsoverfaldet i Bogense ikke forekom specielt kriminelle og i øvrigt kun bidrog i den lettere genre til "Uordener" og "Bedrageri". Forholdene på Syd- og Nordfyn synes at bekræfte indtrykket. En gennemgang af saglister fra Faaborg Byfoged og Salling Herredsfoged afspejler en tilstand med samme type sager som på Nordfyn.<sup>86)</sup> Jernbanearbejdere udgjorde forholdsmæssigt ikke noget markant stort problem, deres periodisk store antal taget i betragtning, og deres adfærd var ikke meget forskellig fra lokalbefolkningens.

Det var da heller ikke kun "Uordener", som jernbanearbejderne gav anledning til: For adskillige på Nordfyn gav de

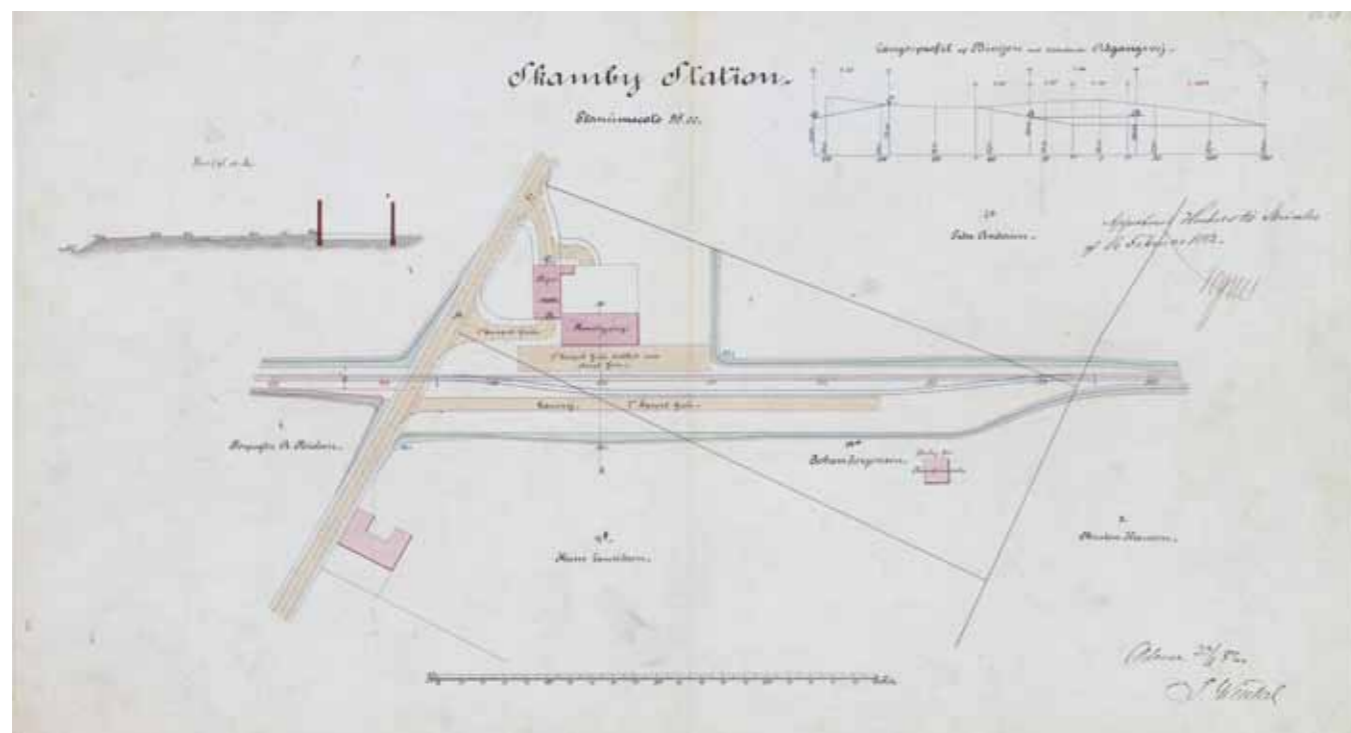
mange arbejdere mulighed for lidt ekstrajob. Flere sager peger som nævnt endda på, at der mellem logivært og arbejdere har været gode relationer. For de allerfleste arbejdere gjaldt desuden, at det var en regulær og stor arbejdsindsats, der blev ydet. Banen blev bygget til tiden.

### PROBLEMER MED ENTREPRENØRERNE

Der var imidlertid også sager, hvor jernbaneanlæggets entreprenører kom i politiets søgelys. En af anlæggets underentreprenører, Otto Lauge, modtog således i oktober 1881 en bøde på 30 kr. Den faldt i en politisag, hvor han eller rettere hans arbejdere havde ladet nogle sten vælte ud på to veje ved Skamby. Her var de blevet kløvet og havde henligget i længere tid til fare og ulempe for færdslen.<sup>87)</sup>

Men der blev også sat spørgsmålstegn ved, om entreprenørerne selv overholdt ordensreglementet. Som nævnt havde der ikke inden anlægsstart været tid til at forberede den krævede registrering med trykning af arbejdskort og protokoller. Men selv efter at dette var kommet på plads, var der alligevel problemer. I midten af oktober havde hovedentreprenør Winkel anmodet kommissarius Heltzen om at foranledige, at politiassistenterne fredag før lønudbetaling skulle opgøre sygeindbetalingernes størrelse. Det afviste herredsfoged Jørgensen nogle dage senere og pegede samtidig på, at han jo havde indledt en egentlig undersøgelse mod entreprenørerne. Det skyldtes, at ingen af dem som foreskrevet havde orienteret politiet om, hvor og hvornår der skulle foretages lønudbetalinger i almindelighed og til afskedigede arbejdere i særdeleshed.

Faktisk, konstaterede herredsfogeden, blev arbejdere, der var på akkord ved Uggerslev under entreprenør Carl Hansen, snydt for afregning i forbindelse med afsked. I sin redegørelse konstaterede herredsfogeden, at "Arbejderne paa forskjellig Maade forurettes"<sup>88)</sup> derved, at de henvises til at vente op til et par uger med at få afregnet, hvilket jo var det samme som at nægte dem lønudbetaling. Efter et par uger ville de jo være et andet sted eller som nævnt være bortvist fra deres logier, fordi de ikke kunne betale.





*Tog ved Rostrupviadukten 1907. Det var her, nogle af de mest omfattende anlægsarbejder på banen fandt sted. Vejoverføringen var den eneste af sin slags på Bogensebanen (Danmarks Jernbanemuseum).*

I alt blev der taget fat på seks tilfælde, der knyttede sig til to arbejdere fra lokalområdet, tre fra Salling Herred – måske fra banebyggeriet der – og den tidligere nævnte fra Kerteminde. Ifølge politimesterens opgørelse skulle de have haft dobbelt så meget i løn for de 13-18 dage, de hver især havde arbejdet der med en akkord på 2,50 kr. pr. kubikfavn, svarende til 6,678 kubikmeter. Alt i alt manglede der at blive udbetalt 105,56 kr. oven i de 90 kr., der trods alt var udbetalt. I dette beløb indgik endvidere en andel, som skulle tilfalde arbejdsformanden, men han havde allerede sikret sig på anden vis.

Som et resultat af undersøgelserne blev det fastsat, at entreprenøren den følgende lørdag, den 29. oktober 1881, skulle skaffe pengene til veje, og politimesteren ville så sørge for fordelingen til folkene. Desuden skulle akkorden straks opgøres og opmåles, således at folkene kunne få deres andel udbetalt. Da akkorden blev opgjort, svarede det til yderligere 92,44 kr., som nu blev fordelt til de seks arbejdere til entreprenørens udelte mishag. En enkelt arbejder og formanden forlod da også efter de første forhandlinger den 19. oktober øjeblikkeligt arbejdsstedet. De angav, at de frygtede ubehageligheder fra entreprenøren, der i klare vendinger havde bebrejdet formanden hans udtalelser og beskrivelser. Til gengæld fik arbejderen fra Kerteminde aftalt med dommeren, at en del af hans tilgodehavende skulle udbetales hans logivært, som han havde måttet stikke af fra.

Men hermed var det ikke slut. Hovedentreprenør Winkel var utilfreds med øvrighedens indblanding, og selv om kommissarius havde indskærpet overholdelse af reglerne, nyttede det tilsyneladende heller ikke meget.<sup>89)</sup> Allerede den 3. november gjorde herredsfoged Jørgensen baneselskabet opmærksom på, at der fortsat ikke var styr på forholdene. Han konstaterede simpelthen, at *"Idet jeg fratægger mig alt Ansvar i saa Henseende, da jeg forgjæves har paakaldt Reglementets Bestemmelser, og forbeholder mig den med samme hjemlede Indskridelse i Lighed med den i Underentreprenør Hansens Sag, skal jeg slutteligen tillade mig at tilfoie, at jeg selvfølgelig skal være rede til at bidrage Mit til at hidføre en fornuftig Ordning."*<sup>90)</sup>

Han foreslog derefter et møde, så der kunne findes en vej frem. Hvor baneledelsen i første omgang – på et forretningsudvalgsmøde den 29. oktober – havde konstateret, at *"man antog Sagen for ordnet"*, måtte den derfor tage sagen op igen. Der aftaltes møde med herredsfogeden den 19. november, og her skulle så en endelig aftale om ordning af forholdene være faldet på plads.<sup>91)</sup> Men der var fortsat problemer. I februar 1882 udeblev Carl Hansen simpelthen fra udbetalingsdagen. Han viste sig heller ikke de følgende dage, hvad Jørgensen selvfølgelig måtte påtale.<sup>92)</sup>

Hvor det på Sydfyn var politiassistentene, der stod for sygekasseregnskabet, blev samme praksis aldrig indført på Nordfyn. Ifølge § 1 i Vedtægt for Odense-Bogense Jernbane-anlægs Sygekasse var det Winkel og politiassistenten i Otterup, der i fællesskab skulle bestyre sygekassen under tilsyn af stiftamtmanden over Fyn.<sup>93)</sup> Men det var hovedentreprenøren, Winkel, der udfærdigede ekstrakterne og indsendte til kommissarius, uden bilag og altså uden bistand til tilbageholdelse af sygekassebidrag.

Der var således ikke samme offentlige kontrol med disse midler som på Sydfyn og som forudsat i reglementet, og det var netop dette forhold, herredsfogeden havde kritiseret. Heller ikke kommissarius var nok helt sikker på situationen, og tilsyneladende kom det helt bag på ham, at sygekassen ikke opkrævede bidrag i de sidste måneder. Faktisk fandt han noget mistroisk anledning til at kontrollere, om sygekassebidragene alligevel var blevet trukket, men holdt uden for regnskabet. Winkel blev derfor i maj bedt om at bekræfte, at det var kommet arbejderne til gode, ikke underentreprenørerne. Det gjorde han så.<sup>94)</sup>

Sagen viste ikke alene, at entreprenørerne ligesom banearbejderne havde svært ved at overholde ordensreglementet, om end det var på forskellige punkter. Den demonstrerede også, at politiet dels lagde vægt på at få reglerne overholdt, dels at det formentlig var nervøst for, hvad det kunne udløse af reaktioner, hvis de ikke blev overholdt. Sammen med episoderne fra Ejlbj og Jullerup, formandsoverfaldet ved Andrup og den senere strejke i Bogense kombineret med det store

gennemtræk i ansættelserne demonstrerede sagen tillige, at arbejdsmiljøet ikke blot fysisk stillede store krav til arbejderne, men også var præget af aggressivitet fra begge parter side. Uretmæssig tilbageholdelse af løn var åbenbart et af kampmidlerne på entreprenørernes side. Det var på mange måder hårdt at være jernbanearbejder.

#### DET SAMLEDE INDTRYK

Det var altså ikke bare jernbanearbejderne, men også jernbaneentreprenørerne, som politiet havde sit hyr med. Sagen om de manglende lønudbetalinger viste, at det i det hele taget var et hårdt og barskt miljø, hvor i hvert fald politimyndighederne var nervøse for, hvad der kunne ske, hvis reglerne ikke blev overholdt. Når forplejning, brændevin og overnatning, selv om det blot var et såkaldt frisk halmleje, var betalt, var der ikke meget tilovers. Samtidig var truslen om afskedigelse en følgesvend og måtte tages alvorligt. Arbejdsophør med manglende midler til livets opretholdelse kunne hurtigt være vejen til anholdelse for løsgængeri m.m. – og udvisning, hvis man var udlænding.

Det stod imidlertid også fast, at en mindre gruppe blandt jernbanearbejderne gav anledning til en vis uro og flere volds-episoder, og at nogle af dem var fordrukne og noget ustabile. Ganske typisk var det, at det i mange af sagerne da også drejede sig om arbejdere, der havde forladt jernbaneanlægget. Flere af dem var desuden gengangere i de forskellige sager, hvor man, som det fremgik af ovenstående, også mødte ganske mange svenskere. Flere af sagerne havde dog relation til arbejdsforholdene og involverede ikke andre uden for denne kreds. I langt de fleste sager, måske alle, var alkohol en central del af problemet. Der er altså en vis klangbund for at fremstille jernbanearbejdere på Nordfyn som uromagere og som *"daarligt opdragne"*, og det står fast, at en del af dem var "fremmede".

Set på baggrund af antallet og arten af de sager, der i det hele taget blev rejst af politi- og justitsmyndighederne i de nordfynske retskredse, kan man imidlertid ikke hævde, at

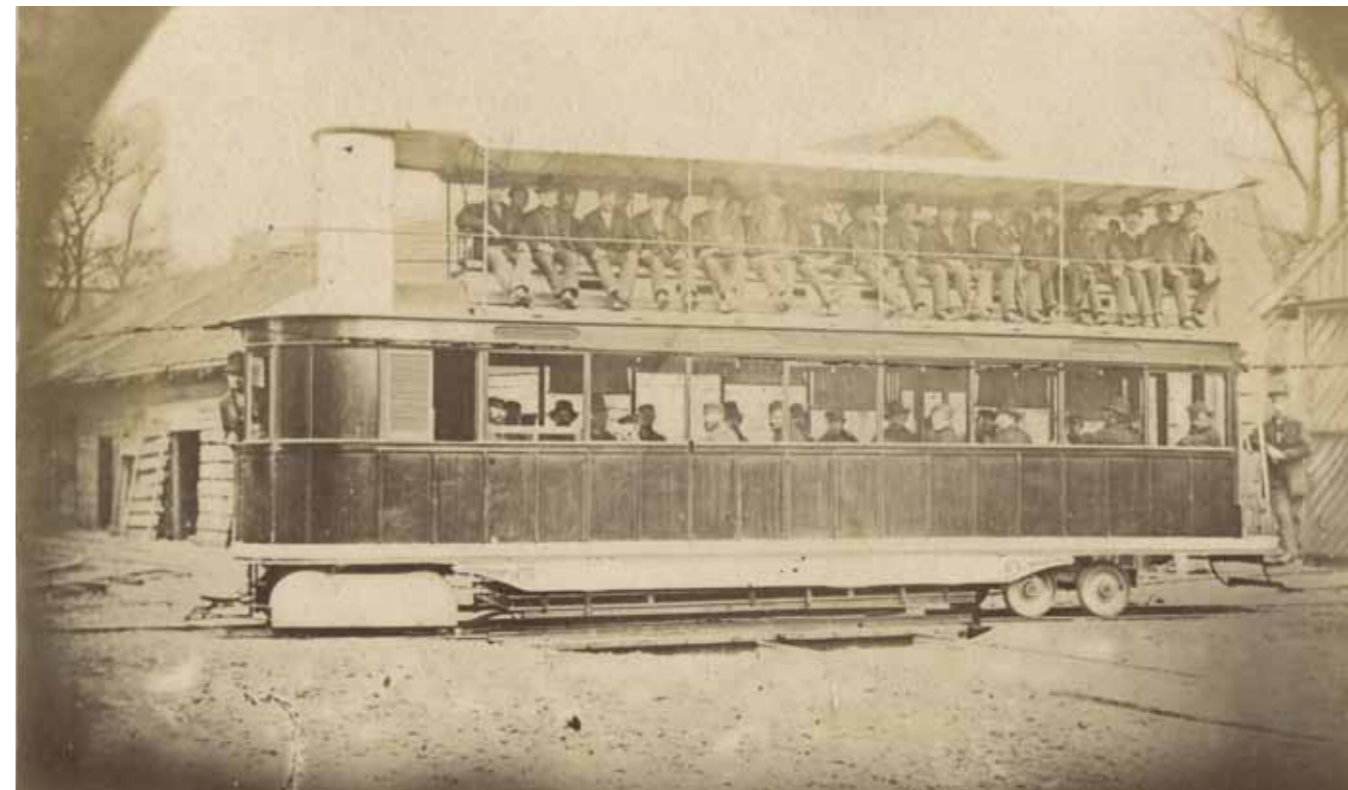
jernbanearbejderne skilte sig særligt ud. Set på baggrund af det store antal arbejdere, der havde været på træk gennem egnen, og i lyset af den alt for rigelige adgang til brændevin var antallet af sager med denne gruppe involveret ikke af usædvanligt stort omfang. Snarere var der tale om et mere generelt og strukturelt problem, som omfattede samfundets nederst placerede grupper, de ufaglærte arbejdere. De nød i almindelighed ingen respekt overhovedet, fattige og ukultiverede som de blev anset for at være.<sup>95)</sup> Jernbanearbejderne var dermed en del af en gruppe, der skulle kæmpe mod dette og de forestillinger, der lå til grund for ordensreglementet, fremmedloven af 1875 og kontrolbestemmelserne om tyende, løsgængeri og betleri i det hele taget.

Måske var det det, der viste sig i historien om arbejdersabotagen og den efterfølgende oversvømmelse i november

*Fabrikfoto af banens første lokomotiv, NFJ 1, leveret af lokomotivfabrikken Esslingen. Der blev fra starten anskaffet to af denne type, der hørte til de mindste i Danmark (Danmarks Jernbanemuseum).*



*For at gøre Bogensebanens anlæg så billigt som muligt, var det under overvejelse at bygge banen som dampsporvej. En overgang i anden halvdel af 1870-erne var initiativtagerne i tæt kontakt med Rowan på Scandia i Randers, der bl.a. tilbød en vogn som vist på billedet (nr. 369) (Rigsarkivet, Viborg, Peter Wodskou Christensen fot.).*



1881 i Bogense. For holdt historien vand? Der blev ikke fulgt op på den i avisen, og der er mærkværdigvis heller ikke spor af den i myndighedernes materiale, hvor selv den mindste ulovlighed ellers blev forfulgt. Noget kunne derfor pege på, at historien var en spekulativ "avisand", baseret på en lidt diffus arbejderfrygt. Der findes faktisk ikke dokumentation for, at jernbanearbejderne i Bogense som led i deres arbejdsnedlæggelse også tog sabotagevåbenet i brug. Heller ikke trillebørsaffæren på Ejlby Mark kan tages til indtægt herfor.

Mogens Duus mente at kunne konkludere, at der ikke var problemer med jernbanearbejderne i Himmerland. Hvis det er korrekt, passer det ikke med Nordfyn, hvor der var adskillige sammenstød arbejderne indbyrdes, med lokalbefolkningen og med myndighederne. Men når han hævdede, at historierne om jernbanearbejderne i erindringen ændrede sig over tid og måske skulle revurderes, kan der være noget om det. På Nordfyn i hvert fald ser det ud til, at jernbanearbejdernes adfærd og opførsel i en barsk og fysisk meget krævende hverdag svarede nogenlunde til tilsvarende socialgruppers. Så særlige var de altså heller ikke – selv om de muligvis nok var dårligt opdragede.

#### UTRYKTE KILDER

Rigsarkivet, København (RAK)

Dansk Demografisk Database

Folketælling 1880

Kommissarius for Odense-Bogense Jernbane

Kommissarius for Ringe-Faaborg Jernbane

Rigsarkivet, Odense (RAO)

Bogense Byfoged

Lunde-Skam Herredsfoged

Nordfynske Jernbane

Odense Amt

Odense Amtsrådsreds

Odense Byfoged

Skovby Herredsfoged

Odense Herredsfoged

#### TRYKTE KILDER

Bogense Avis

Fyens Stiftstidende

Fyns Tidende

#### LITTERATUR

Duus, Mogens, *Kampen om Himmerlandsbanerne*, 2013.

Haugbøll, Charles, *Børster. De omrejsende jernbane- og jordarbejdes liv og arbejde belyst gennem breve og samtaler*, 1965.

Jernbanearbejderenes Fagforening (SiD), *Fra børste til jernbanearbejder. En rejse gennem 100 års fagligt arbejde ved DSB og Banestyrelsen*, 1997.

*Jernbanehistorie*, Jernbanernes teknologi- og kulturhistorie, Danmarks Jernbanemuseum, 2015.

Nørregaard, Georg, *Arbejdsforhold indenfor dansk Haandværk og Industri 1857-1899*, 1943.

Ousager, Steen, *Fremmede i Køge i 1800-tallet i: Køge Studier*, 1990.

Pedersen, Jørgen, *Arbejdslønnen i Danmark under skiftende Konjunkturer i Perioden ca. 1850-1913*, Skrifter udgivet af Institutet for Historie og Samfundsökonomi, 1930.

Poulsen, John (red.), *Privatbanerne gennem 150 år*, 1997.

Thestrup, Poul, *Dampen binder Danmark sammen*, På Sporet 1847-1997, bind 1, 1997.

Viinholt-Nielsen, Lars, *Nyborg-Ringe-Faaborg Banen*, 1981.

Viinholt-Nielsen, Lars, *Nordvestfynske Jernbane Odense-Brenderup-Middelfart 1911-1966*, 2011.

Østergaard, Bent, *Indvandernes danmarkshistorie*, 1983.

#### NOTER

- Denne artikel er til dels et resultat af mit arbejde med en monografi om Nordfynske Jernbane, planlagt til udgivelse i 2017-18.
- Bogense Avis* 30/11 1881.
- Jørgen Pedersen, 1930, s. 125f, 365.
- Bogense Avis* 27/5 1882.
- Reglement findes adskillige steder f.eks. RAO, Bogense Byfoged, lb.nr. 203, Protokol ang. Overholdelse af ..., 1881. Heri også Vedtægt for Odense-Bogense Jernbaneanlægs Sygekasse 1/7 1881.
- Privatbanerne gennem 150 år*, s. 115.
- Jernbanehistorie* 2015, s. 116.
- P. Thestrup, 1997, s. 56.
- F.eks. B. Wilcke, *Østbanen*, 1979, s. 33-34; Asger Christiansen, *Med tog over Vejlerne Thisted-Fjerritslev Jernbane 1904-1969*, 2011, s. 12; *Privatbanerne gennem 150 år*, 1997, s. 115.
- F.eks. Lars Viinholt-Nielsen, *Nordvestfynske Jernbane*, 2011.
- <https://www.dsb.dk/om-dsb/skole--og-studiemateriale/milepale-i-ds-bs-historie/milepale-i-dsbs-historie/1847-1899/>
- Charles Haugbøll, 1965.
- Mogens Duus, 2013, s. 20-21.
- RAO, Odense Amtsrådsreds, lb.nr. 47, Journalsager, nr. 139/1873.
- RAO, Bogense Kommune, lb.nr. 66/1, skrv. 4/7 1881.
- Sst., skrv. 31/7 1881 og 6/8 1881.
- RAO, Lunde-Skam Herredsfoged, lb.nr. 317: Dokumenter vedr. NFJ. Tal er opgjort på grundlag af indberetninger fra de to politiassistenter i Lunde-Skam Herreder til herredsfogeden.
- RAK, Kommissarius for Odense Bogense Jernbane, lb.nr. 515, Journalsager, j.nr. 163; RAO, Nordfynske Jernbanes Arkiv, lb.nr. 117.
- Jørgen Pedersen, 1930, s. 127.

- RAO, Lunde-Skam Herredsfoged, lb.nr. 317: Dokumenter vedr. Nordfynske Jernbane, skrv. 20/8 1881.
- RAK, Kommissarius for Odense-Bogense Jernbane, lb.nr. 515 (reglementer m.m.).
- RAK, Kommissarius for Faaborg-Ringe Jernbane, lb.nr. 508-510, Diverse sager 1880-1883, Sygekasseregnskab, Extracter, Januar 1881, Maj 1881, Juni 1881.
- RAK, Kommissarius for Odense-Bogense Jernbane, lb.nr. 515: Journalsager, j.nr. 202, Opgørelse af sygekassens regnskab.
- Banens længde blev af taktiske grunde officielt opgjort til 4,97 mil (37,4 km), Havnesporet i Bogense blev oprindeligt ikke regnet med.
- RAK, Kommissarius for Odense-Bogense Jernbane, lb.nr. 515, Journalsager, j.nr. 60, 81, 93, 122, 156, 183, 190, 202, 217, 223 og 236.
- RAK, Kommissarius for Faaborg-Ringe Jernbane, lb.nr. 508-510, Indtægtsbilag nr. 1, jf. indtægtsbilag nr. 9.
- Tal oplyst af Lars Viinholt-Nielsen for Sydfyns vedkommende. Det har i denne sammenhæng ingen større betydning, at anlægsentreprenøren skulle stå for skinnelægning på Bogensebanen, mens det på Sydfyn blev udført af Sydfynske Jernbaneselskab. Også til dette arbejde skulle der ansættes arbejdskraft, og dette arbejde var derfor underkastet polititilsynet på samme måde som jordarbejderne.
- RAK, Kommissarius for Ringe-Faaborg Jernbane, lb.nr. 508-510, Diverse sager 1880-1883, Sygekasseregnskab, Extracter henh. Indbetalingsbilag.
- RAO, Lunde-Skam Herred, lb.nr. 317, Dokumenter vedr. NFJ.
- RAK, Kommissarius for Ringe-Faaborg Jernbane, lb.nr. 508-510, Diverse sager 1880-1883, Sygekasseregnskab, Extracter henh. Indbetalingsbilag.
- RAK, Kommissarius for Odense-Bogense Jernbane, lb. nr. 515: Journalsager, j.nr. 202, Opgørelse af sygekassens regnskab for februar måned 1882.
- Sst., j.nr. 163, Rapport 30/12 1881.
- Se f.eks. Bent Østergaard, 1983; Steen Ousager, 1990, s. 18-21.
- RAK, Kommissarius for Faaborg-Ringe Jernbane, lb.nr. 508-510, Diverse sager 1880-1883, Sygekasseregnskab, Extracter henh. Indbetalingsbilag.
- Lars Viinholt-Nielsen, *Nyborg-Ringe-Faaborg Banen*, 1981, s. 18.
- Bogense Avis* 27/5 1882.
- Fremgår af retsmaterialet. Stort set alle afhørte og anklagede har opgivet alder.
- RAO, Skovby Herredsfoged, lb.nr. 46, Politiprotokol 1879-1881, fol. 385.
- Sst., fol. 384ff; RAO, Skovby Herredsfoged, lb.nr. 73, Dokumenter til politiprotokol 1881-1882, Forhør i Anledning af ... de tre Hjulbøre.

- RAO, Bogense Kommune, lb.nr. 66/1, 1881 18/8; RAO, Bogense Byfoged, lb.nr. Nr. 203: Protokol ang. Overholdelse af Orden og Sikkerhed under Bygningen af Jernbanen fra Odense til Bogense 1881.
- RAO, Lunde-Skam Herred Herredsfoged, 1844-1919, lb.nr. 79, Politiprotokol 1878-1883, fol. 287 f.
- Sst., lb.nr. 317, Dokumenter vedr. Nordfynske Jernbane, 1/11 1881.
- Sst., 2/11 1881.
- RAO, Odense Herredsfoged, lb.nr. 330, Sagliste til politiprotokol 1867-1883, 1881 nr. 170B; 1882, nr. 80B.
- RAO, Bogense Byfoged, lb.nr. 70, Dokumenter til politiprotokol, 1881-90, Skrv. fra Fredericia Byfoged 12/10 1881.
- RAO, Lunde-Skam Herredsfoged, lb.nr. 79, Politiprotokol 1878-1883, fol. 280, jf. Odense Amt, lb.nr. C76-77, Journal, Politi- og justitsager nr. 354.
- Georg Nørregaard, 1943, s. 362 ff.
- RAO, Bogense Byfoged, lb.nr. 17, Sagliste til Justitsprotokol 1864-1885: 23/12 1881. Sagen blev "Ikke foretaget".
- RAO, Bogense Byfoged, nr. 55, Politiprotokol 1878-1883, fol. 199b.
- Sst., lb.nr. 34, Dokumenter til justitsprotokol, 1872-1884: Forhør i anledning ...
- Sst., lb.nr. 55, Politiprotokol, fol. 184 ff.
- RAO, Lunde-Skam Herredsfoged, 1844-1919, lb.nr. 79, Politiprotokol 1878-1883, fol. 310 b.
- Sst., lb.nr. 101, Sagliste til politiprotokol, nr. 137/1881.
- RAO, Bogense Byfoged, lb.nr. 70, Dokumenter til politiprotokol, 1881-1890, Rapport 15/8 1881.
- Sst., lb.nr. 55, Politiprotokol, fol. 185 b.
- RAO, Bogense Kommune, lb.nr. 66/1: Politirapport 19/8 1881.
- RAO, Bogense Byfoged, lb.nr. 34, Dokumenter til justitsprotokol, 1872-1884, Forhør i Anledning af Optøjer m.m. paa Gaden Markedsdagen den 27. September 1881; RAO, Bogense Byfoged, lb.nr. 55, Politiprotokol 1878-1883, fol. 191 ff.
- Sst., Bogense Byfoged, lb.nr. 70: Dokumenter til politiprotokol, 1881-1890, Rapport 13/11 1881.
- Sst., lb.nr. 55: Politiprotokol 1878-1883, fol. 216 f.
- Sst., lb.nr. 55: Politiprotokol 1878-1883, fol. 216b, sag nr. 51/1881.
- RAO, Lunde-Skam Herredsfoged, lb.nr. 78: Politiprotokol 1878-1882, sst. Lb.nr. 79: Politiprotokol 1878-1883, fol. 300, 304 b.
- Sst., lb.nr. 101, Sagliste til Politiprotokol.
- Sst., lb.nr. 126, Dokumenter til politiprotokol 1881-83: Ekstreret, nr. 13/1881, 1881 22/12, Stævning.

# SUMMARY

## Navvies in Northern Funen

64. RAO, Lunde-Skam Herredsfoged, lb.nr. 79, Politiprotokol 1878-1883, fol 300; sst., lb.nr. 78, fol 401.
65. Sst., lb.nr. 101s Sagliste til politiprotokol, nr. 88/1881.
66. RAOs Odense Byfoged lb.nr. 686/32, fol 99 og 100; RAOs Odense Herredsfoged, lb.nr. 330s Sagliste til politiprotokol 1867-1883s 1881, nr. 154, 161, 165 og 170; 1882s nr. 3A, 30B, 35b og 80B.
67. RAO, Odense Herredsfoged, lb.nr. 330s Sagliste til politiprotokol 1867-1883, 1881, nr. 154.
68. RAO, Odense Byfoged lb.nr. 686/32, fol 99 og 100.
69. Der findes ikke systematiske saglister for Bogense Byfoged og Skovby Herredsfoged. Her er opgørelsen foretaget på baggrund af en gennemgang af retsbøgerne.
70. RAO, Bogense Byfoged, lb.nr. 75. Kriminalfortegnelse 1838-1896: 1881, 1882.
71. Politireglement for Inddæmningsarbejderne ved Stige Strand i 1880, 1880 8/5 samt Politireglement og Taxt 1880 8/5 i: RAO: Lunde-Skam Herredsfoged, lb.nr. 317, Dokumenter vedr. Nordfynske Jernbane.
72. RAO, Bogense Byfoged, lb.nr. 14, Justitsprotokol, fol. 684.
73. RAO, Bogense Byfoged, lb. nr. 55, Politiprotokol, 1878-1883, fol. 195, 200, 209, 219.
74. Sst., lb.nr. 14, Justitsprotokol, fol. 684.
75. Sst., lb.nr. 70, Dokumenter til politiprotokol 1881-1890, 7/11 1881.
76. Sst., lb.nr. 17, Sagliste til justitsprotokol 1864-1885, jf. RAO, Bogense Byfoged, lb.nr. 55, Politiprotokol 1878-1883, fol. 215b, sag nr. 50/1881.
77. Sst., lb.nr. 34, Dokumenter vedr. justitsprotokol, 1872-1883, Justits sagen ctr. Rasmus Andersen.
78. Sst., lb. nr. 55, Politiprotokol, 1878-1883, fol. 186 ff., 188 ff.
79. Sst., lb.nr. 34, Dokumenter vedr. justitsprotokol, 1872-1883, Rapport af 3/10 1881.
80. Sst., lb.nr. 55, Politiprotokol, 1878-1883, fol. 186 ff.
81. Sst., fol. 378 ff.
82. RAO: Skovby Herredsfoged, lb.nr. 46: Politiprotokol 1879-1882, fol. 405 ff.
83. Sst., lb.nr. 75: Kriminalfortegnelse 1838-1896: 1882.
84. RAO: Lunde-Skam Herredsfoged, lb.nr. 79: Politiprotokol 1878-1883, fol. 279 ff.
85. RAO, Lunde-Skam Herred, lb.nr. 78: Politiprotokol 1878-1882, fol 369 ff.
86. RAO: Faaborg Byfoged, lb.nr. 94: Sagliste til politiprotokol 1858-1906: Sagliste 1880, 1881 og 1882: RAO: Salling Herredsfoged, lb.nr. 148: Sagliste for politisager og forhør, 1880, 1881 og 1882.
87. RAO: Lunde-Skam Herred, lb.nr. 164: Domprotokol 1877-1899, fol. 109.
88. RAO, Lunde-Skam Herred 1844-1919, lb.nr. 317: Dokumenter vedr. Nordfynske Jernbane.
89. Sst.
90. RAO: Nordfynske Jernbane, lb. nr. 117.
91. Sst., lb.nr. 2, Forhandlingsprotokoller for bestyrelse og forretningsudvalg, 1881-1896, fol. 37, 40, 41.
92. Kommissarius for Odense Bogense Jernbane, lb. nr. 515, Journalsager, J.nr. 163.
93. RAO, Bogense Byfoged, lb.nr. 203.
94. RAK, Kommissarius for Odense Bogense Jernbane, lb. nr. 515, Journalsager, J.nr. 236, 1882 18/5
95. Georg Nørregaard, 1943, s. 153-155.

Navvies – or navigators – that is what the workers who helped build the Danish railways were called. Certain parts of the literature ascribe a positive, but slightly anecdotal, character to this term. In other parts of the literature, the term has a more negative ring to it. At any rate, the contemporary authorities agreed on a certain nervousness as to what these large groups of travelling unskilled workers might get up to. However, this aspect has not been looked into more thoroughly, although some people have questioned whether these navvies were really as maladjusted and drunken as it might appear, e.g. when regarding the large number of photographs in this connection.

This article will examine the question in detail for a small limited area. The material on which this examination will be based is the construction of the railway in Northern Funen between Odense and Bogense in 1881-1882. The examination will primarily be based on archive material from the sick benefit association for the railway and from police reports and records of judgments etc. However, the source material is sparse in many regards and therefore the almost concurrent construction of the Ringe-Faaborg line has been included as a standard of reference.

To have some sort of background, we started by calculating the number of workers required for the construction work. We found that on average not more than just below 200 navvies worked at any one time. Periodically, however, this number could exceed 300. It is also a fact that labour was rather unstable, generally with relatively brief periods of employment, the latter being due to the facts that the working environment was physically and mentally very hard and that alcohol had a very negative impact. In total, as many as 1,500 workers had been employed in the construction for short or long periods of time. This means that the regions in question experienced a rather large invasion of workers. Most of the navvies were relatively young, around 25-30 years, presumably unmarried, and several of them were "foreigners" as they were Swedish immigrants.

The article proceeds to examine what the many workers meant to the local community in Northern Funen. Based on material from the police and courts in the five districts in which the work was carried out, we ascertain that the invasion did not surprisingly result in several clashes. At least 30 cases involving navvies were brought before the local police courts and courts of justice.

Five major cases were examined. The first case is the so-called wheel-barrow affair which involved a Danish navy being charged with having destroyed three new wheel-barrow because they were far too heavy to work with. Another case involved some Swedish workers beating up their foreman after a major drinking spree where they had run out of money. Therefore, they were expelled from Denmark. In the third case, several Danish and Swedish navvies had got into a fight and one of them had cut another's face with a broken bottle.

In the fourth case, a Danish navy who was drunk had got into a fight at the hucksters' market in Bogense. When the authorities tried to arrest him, his colleagues, both Danish and Swedish, had attempted to prevent the arrest following several incidents that jeopardised "public order". Finally, there was the so-called suburb affair. Here some navvies had simply organised a gang of thugs which went to the southern part of Bogense, the suburb, to look up a docker who they believed had bothered them.

The other cases primarily concerned fraud, which means that navvies had abandoned their lodging without paying. There were also two instances of assaults on officials in connection with some fires in Skamby. Add to these cases, several paternity suits.

Evidently, the arrival of the many navvies provided additional work for the authorities and in at least one case they actually challenged the course of justice. It was also clear that the Swedish workers played a disproportionately big role in the cases. But equally remarkable is the fact that the navvies were not caught stealing, which was a frequent offence. All things considered, the examination seems to show that a small

group consisting of slightly unstable workers was responsible for the disquiet. But compared with the cases in which the other local citizens were involved, neither the number of cases nor their nature was particularly remarkable. Several of them actually concerned internal conflicts between navvies or conflicts between navvies and contractors.

It is a fact that largely all cases involved alcohol. It was a problem, and it was also one of the reasons for the many dismissals, which again led to a lack of means of subsistence. Therefore, several navvies had to abandon their lodging in the dead of night, thus making them frauds.

There is no doubt that the work was carried out under very rough conditions. The police authorities were worried, not so much due to the conditions as to the fact that the navvies in several cases were not paid their just dues, which potentially could spark unrest. Overall, it was in fact a cause for concern that the contractors themselves were often rather reluctant to meet the requirements that appeared from the regulations, which they were otherwise more than happy to enforce against the navvies. "Foreigners" were frequently dismissed from the site and expelled from the country.

Evidently, things culminated in November 1881 where the navvies stopped work in Bogense at the same time as some dams were sabotaged, leading to the overflowing of what was to become the station yard. The incident was vividly described in the newspaper Bogense Avis, which was obviously very suspicious of the navvies on strike and expected the worst, just as other parts of the society also did. There was only one problem: The sabotage cannot be documented to actually have taken place.

The article concludes that the navvies in Northern (and Southern) Funen did not differ particularly as navvies, or navigators, with special character traits. Instead, they were part of the "lower-class Denmark" of that time and subject to the framework established for them in an attempt to control and regulate their behaviour.

# PÅ INTERRAIL

Af Anna Back Larsen

## INDLEDNING

I 1986 rejste kusinerne Anne Mette Ehlers og Malene Botoft på Interrail. Den første destination var Grækenland. På den lange togtur fra Danmark mod Grækenland faldt de i snak med en ung belgier, der var på vej til Tyrkiet, og kusinerne besluttede hurtigt, at de også ville til Tyrkiet. Belgieren blev smidt af toget i Jugoslavien, fordi han ikke havde visum, hvorefter kusinerne rejste videre alene og havde nogle sjove og overraskende oplevelser i et land, de aldrig før havde besøgt. Anne Mette og Malene nåede fra Tyrkiet i sydøst til Holland i nordvest på deres én måned lange Interrailrejse. Planlægningen skete undervejs, og de rejste ofte med andre, de mødte på deres færd.

Siden 1972 har tusindvis af danske unge pakket rygsækken og er rejst ud i Europa med et Interrailkort i lommen. For mange var det deres første lange rejse. De europæiske jernbanestrækninger udgjorde det spindelvæv, de unge kunne rejse på, og mange tilbragte en stor del af deres Interrailtur i toget. På mange strækninger kunne de unge blot stige på et tog og rejse videre. Det benyttede Anne Mette Ehlers og Malene Botoft sig ofte af. Andre Interrailere havde derimod nøje planlagt deres rute, og hvad de gerne ville opleve. Graden af planlægning var op til den enkelte, og det samme var rejsetidspunkter, overnatningssteder, rejsetimer, destinationer og meget andet. Interrailerne var i høj grad med til selv at forme deres rejse.

Vi kender på en måde alle sammen Interrail, men på samme tid er rejseformen et stort set ubeskrevet blad i historisk perspektiv, også selv om det er en aktivitet, der har fundet sted i over 40 år og bragt flere millioner europæiske unge ud på skinnerne. Denne artikel omhandler de første 25 år af Interrails historie og vil fokusere på danske Interrailere. Målet er at komme nærmere en forståelse af Interrail som rejseform og at undersøge, hvorvidt Interrail udviklede sig over tid. Årsagen til, at artiklen ikke føres op til nutiden, er, at Interrail havde en relativt kort storhedsperiode frem til begyndelsen af 1990'erne, hvorefter antallet af Interrailere faldt.

*Anne Mette Ehlers og Malene Botoft er klar til at opleve Europa med Interrailkort i lommen (Malene Botoft fot. 1986).*

Der er afsøgt statistisk kildemateriale, men der synes ikke i dansk sammenhæng at eksistere noget. Det betyder, at det er vanskeligt at skabe en generel karakteristik af Interrail gennem årene. Kildematerialet til artiklen udgøres i stedet overvejende af tidligere Interraileres Interrailkort, dagbøger, scrapbøger, kort med indtegnede ruter samt nutidige interviews med tidligere rejsende. Det er et materiale, som ikke hidtil har været tilgængeligt. I foråret 2016 gennemførte Danmarks Jernbanemuseum en systematisk indsamling af genstande og erindringer fra tidligere Interrailere. I alt henvendte 58 personer sig, hvoraf 21 blev udvalgt på grundlag af deres oplysninger med henblik på spredning i tid.<sup>1)</sup> De blev efterfølgende interviewet, og de fleste overleverede eller udlånte de Interrailrelaterede genstande, de havde gemt. På grundlag af en historisk forundersøgelse suppleret med interviews er indsamlingen foretaget med henblik på at præsentere typiske sider af Interrailrejsen og på at vise typiske periodetræk.<sup>2)</sup> Et relevant spørgsmål i den sammenhæng er, hvorvidt de 58 tidligere Interrailere kan siges at repræsentere Interrailere generelt. De tidligere Interrailere, der ikke henvendte sig, kan have haft andre mål med deres rejse end de 58. Det kunne f.eks. være, at de var på én lang drukferie på en græsk ferieø, eller at de generelt ikke har set deres rejse som noget særligt.

De 21 interviewede Interrailere repræsenterer et meget lille grundlag til forståelsen af rejseformen, især når de 21 repræsenterer de første 25 år af Interrails historie. Interviewene blev baseret på spørgsmål, hvor målet var at få skabt et dybdegående kendskab til rejserne. Sammen med de tilknyttede scrapbøger, Interrailkort og dagbøger repræsenterer interviewene det eneste eksisterende kildegrundlag. Kildematerialet kan give et indblik i mentale og sociale aspekter af Interrail, og det kan give en karakteristik af Interrail som rejseform.

Før Interrail har der eksisteret forskellige typer af ferierejser med tog til udlandet – også for unge. Allerede fra slutningen af 1800-tallet var jernbanenettet integreret i hele Europa, og det var muligt at rejse over Europas landegræn-



ser med tog.<sup>3)</sup> I de første mange år var sådanne rejser forbeholdt de få. DSB åbnede Rundrejsebureauet i 1889, og hermed begyndte et egentligt salg af udlandsrejser med tog fra Danmark. En rundrejse var en rejse, der begyndte og endte samme sted, og DSB hjalp med at arrangere turene. Fra 1950'erne blev selskabsrejser, der var arrangerede pakkerejser, også tilbudt.<sup>4)</sup>

I 1946 opstod Danmarks Internationale Studenterkomité, DIS, hvis hovedformål var studenterudveksling mellem Europa og Danmark. Fra 1951 begyndte man i samarbejde med de nordiske søsterorganisationer at arrangere ungdomsrejser, og de første mange år var toget den dominerende transportform. Der var tale om planlagte rejser, hvor unge rejste sammen i en gruppe. Senere begyndte DIS også at sælge Interrailbilletter.<sup>5)</sup> En anden ungdomsrejseform, der opstod i perioden var Europass (1959),<sup>6)</sup> som var et tilbud til unge fra ikke-europæiske lande. Med kortet kunne de rejse frit på deltagerlandenes jernbanestrækninger.<sup>7)</sup> Europass og Interrail havde samme grundprincip, men målgruppen var forskel-

lig. I det følgende behandles Interrail for sig, men mange af principperne var også gældende for Europass-rejsende.

## LITTERATUR OM INTERRAIL

Der findes kun sparsom international litteratur om Interrail og kun i meget begrænset omfang i form af faghistorisk behandling af emnet. Der foreligger ingen dansk behandling af emnet i et historisk perspektiv. Den eksisterende litteratur af primært udenlandsk art giver således ingen svar på de spørgsmål, som rejses i denne artikel, men det kan skabe grundlag for at komme nærmere Interrails overordnede udvikling over tid, ligesom enkelte forfattere behandler Interrail som et særligt rejsefænomen og dermed diskuterer rejseformen i forhold til andre rejseformer og som begreb. Historikeren Martin Schiefelbusch behandler i sin bog *Trains across borders* Interrails formelle udvikling og lægger op til en overordnet, intereuropæisk periodisering.<sup>8)</sup> Hans hovedformål med bogen er at undersøge, hvordan jernbanen i årenes løb har været gen-



nem forskellige standardiserings- og integrationsprocesser. I afsnittet om Interrail beskriver Schiefelbusch, at der ikke findes dokumenterede årsager til, at interrailkonceptet blev indført, men at jernbaneselskaberne havde haft flere år med stagnerende eller nedadgående salgstal.<sup>9)</sup> Interrail var formentlig jernbaneselskabernes svar på den markant øgede konkurrence fra andre transportformer, og med Interrail fik jernbaneselskaberne et produkt, som var tillokkende for den store ungdomsgruppe, der i denne periode ønskede at rejse på egen hånd. Schiefelbusch behandler Interrails udvikling frem til nutiden med fokus på rejseformens forandrede vilkår. Det er en gennemgang, hvor Interrail anskues fra jernbaneselskaberne side med fokus på løsninger mellem lande, prisstruktur og en række andre lignende forhold.<sup>10)</sup>

I en dansk sammenhæng beskriver jernbanehistorikeren John Poulsen Interrail i bogen *Internationale tog via Rødby Færge*. Han beskriver, hvordan mange interrailere rejste fra København via Rødby og videre mod det sydlige udland. Der er enkelte angivelser af, hvor mange der rejste, og hvordan DSB regulerede togtrafikken ud fra antallet af interrailere. Bogens oplysninger er dog svækket af manglende kildehenvisninger.<sup>11)</sup>

De få forfattere, der har behandlet Interrail som et rejsefænomen, nærmer sig en karakteristik af Interrail som en rejseform med bestemte særtræk. Mest relevant for denne artikel er tyske Rainer Schönhammer og svenske Jürgen Hartmanns bidrag. Schönhammer søger i sin artikel *Interrail: Zur Phänomenologie des Jugendtourismus* fra 1993 at give en karakteristik af interrailfænomenet – et fænomen, han ser som en ny rejse-subkultur.<sup>12)</sup> Han vurderer, at Interrail allerede i løbet af 1970'erne var blevet et kendt fænomen, og at Interrail i 1980'erne var blevet en del af den europæiske ungdomskultur, nærmest en slags mainstream. Interrail var en social rejseform, og det var ikke mindst interaktionen mellem de unge, der var centralt for rejsen. Samtidig vurderer han, at de rejsende oplevede en følelse af både frihed og ensomhed, da det for manges vedkommende var første gang, at de var så langt væk hjemmefra på egen hånd.<sup>13)</sup> I artiklen *The*

*Significance of Youth Mobility and Travel in Western Europe: The Case of Sweden* fra 1995 beskriver Hartmann Interrail som et overgangsritual for svenske unge. Interrail var det fænomen, der mere end noget andet fik svenske unge til at føle sig som europæere. Dermed bringer han Interrail som et projekt, der også opbygger en fælles europæisk identitet, ind i diskussionen. Der opstod et fællesskab blandt interrailerne, og når rejsen var "gennemført", var de unge en del af den rejsende verden – og det var et internationalt fællesskab. Det var de ubegrænsede muligheder og muligheden for at møde nye, spændende mennesker på ens egen alder, der gjorde Interrail til en succes, vurderer Hartmann.<sup>14)</sup>

### "INTERRAILEREN"

Interrailerne har ageret inden for forskellige rammer, der var bestemt på forhånd. Interrailerne skulle overholde de regler, som billetten foreskrev, og tog og jernbaner afgrænsede nogle fysiske rammer. Inden for de rammer er interraileren rejst af sted. Men hvad karakteriserer interrailere og de rammer, de skulle agere i? Og har interraileren ændret sig over tid? Det er nødvendige spørgsmål at besvare, hvis man skal belyse interrail som rejseform, og derfor giver artiklen en kort oversigt over udviklingen i interrailrejsens rammer, der gjaldt for danske såvel som udenlandske interrailrejsende. Inden for de givne fysiske og formelle rammer skulle interrailerne give rejseformen indhold. Det var dog ikke kun interrailordningens regler og rammer, der skabte rejsen. Tog og jernbaner var en afgørende del af interrailordningen og udgjorde en slags fysisk ramme om rejsen ud i Europa. Interrailerne skulle forholde sig til afgangstider og -steder. Deres destinationer blev defineret af jernbanenettet (med mindre de anvendte alternative transportformer), og reisetiden var ofte betydelig, da de fleste valgte at lade rejsen gå til Sydeuropa. I toget satte indretningen af vognene nogle rammer, som interrailerne skulle agere inden for. Nogle vogne var såkaldte storrumsvogne, mens andre var kupévogne.

Interrailere havde gerne nogle overordnede kendetegn.

Tove Eriksen har taget et billede af sine rejsekammerater inden afrejse. De ligner klassiske interrailere og har pakket rygsækken med de påsyede dannebrogssflag (Tove Eriksen fot. 1978).



De rejste med rygsæk, typisk med et dannebrogssflag på, de havde et lidt lurvet udseende og rejste i nogle tilfælde med telt, liggeunderlag, kogesæt og medbragt service. Interrailere var genkendelige i deres "uniform", og både over for andre og over for hinanden markerede de hermed, at de tilhørte samme gruppe. Den "uniform", interrailerne havde, var der også andre grupper, der havde. Det gælder rygsækrejsende generelt, der med forskellige transportmidler rejste rundt i Europa. I den sammenhæng var interrailerne en del af en større gruppe af unge rejsende.

#### INTERRAILS UDVIKLING SIDEN 1972

Interrailordningen har således eksisteret siden 1972 og er stadig i aktiv anvendelse. I tidens løb er der sket en række justeringer af ordningen, ligesom den generelle samfundsudvikling har skabt ændrede baggrundsvilkår, som også påvirker Interrail – f.eks. den meget billige mulighed for at rejse med fly over de sidste mere end 10 år. Nedenfor har jeg forsøgt at skitsere de 'perioder', der overordnet tegner sig i interrailordningens funktionstid med vægt på de regler og krav, der har fulgt ordningen, og den popularitet og anvendelse, der har kendetegnet den respektive periode.

#### Interrail fra forsøgsordning til fast rejsetilbud – 1972-1979

Interrail blev skabt af den internationale jernbaneunion (UIC), der bestod af Europas større jernbaneselskaber. Officielt blev Interrail lanceret som et jubilæumstilbud, da UIC havde 100-års-jubilæum i 1972, men Interrail var også jernbaneselskabernes svar på den markant øgede konkurrence fra andre transportformer. Allerede fra slutningen af 1960'erne havde en særlig billet til unge rejsende været i støbeskeen hos UIC. I 1960'erne var solget af internationale ferierejser med tog stagnerende og endda faldende. Jernbaneselskaberne havde formentlig blik for det store, nye ungdomsmarked, der for alvor opstod i slutningen af 1960'erne med ungdomsoprøret. Interrail var tiltænkt dén gruppe fra begyndelsen – og tænkt som et europæisk alternativ til rygsækrejser i Østen. De jern-

baneselskaber, der var med i interrailaftalen, var repræsenteret i den komité, der blev nedsat for Interrail. Det var typisk enten en monopolhavende jernbaneoperatør eller den største operatør i et land, der deltog. For lande med monopolhavende operatører gjaldt det, at interrailkortet kunne bruges på hele landets jernbanenet.<sup>15)</sup>

I de første år havde Interrail en meget enkel struktur med kun én type billet. Interrailkortet kunne købes af unge under 22 år, og det gjaldt i én måned. I 1972 var 22 lande<sup>16)</sup> en del af aftalen, og de unge kunne rejse frit på 2. klasse på deltagerlandenes jernbanestrækninger. Interrailerne skulle dog købe en billet til rejse i deres hjemland – med 50% rabat - og de skulle føre en journal over deres rejse i deres interrailkort.<sup>17)</sup> Der var både øst- og vestlande med i aftalen, men allerede i 1973 trak Polen og Østtyskland sig. De kom først med igen efter "murens fald", mens Rumænien og Marokko kom med i aftalen i 1974.<sup>18)</sup> I 1972 var der blandt alle deltagerlandene ca. 88.000, der købte et interrailkort. I 1975 var tallet steget til 147.876, og i 1976 var der 181.928 solgte kort.<sup>19)</sup> I Danmark blev der det første år solgt ca. 5.600 interrailbilletter.<sup>20)</sup>

Allerede de første år blev mulige modifikationer af Interrail diskuteret, og der skete løbende ændringer. Allerede i 1973 blev aldersgrænsen hævet til 23 år. I de første seks år steg prisen hvert år med en stigning på i alt 85%, hvilket var meget i forhold til den almindelige prisstigning. I Danmark kostede et interrailkort i 1975 685 kr., mens det i 1979 kostede 996 kr. Da der var stor arbejdsløshed blandt unge i midten af 1970'erne, var der flere jernbaneselskaber, der satte sig imod yderligere prisstigninger. Overskuddet fra Interrail blev fordelt mellem de deltagende jernbaneselskaber. Da det ikke blev officielt noteret, hvor interrailerne rejste, var det nødvendigt at skabe et overblik på en anden måde. Interrailerne blev opfordret til, mod en økonomisk refundering (de første år svarende til 5% af billetens pris), at sende deres udfyldte journal tilbage til sælgeren. Samtidig blev en officiel, men gratis, billet udstedt til den første strækning, interrailerne rejste på. En kombination af de to sæt data fordelte overskuddet. I store træk er det stadig gældende.<sup>21)</sup>

*Inge Nybo Rasmussen tager imod tre franskmænd i det nyåbnede interrailcenter på Københavns Hovedbanegård i 1984. Her kunne interrailerne få hjælp og et hvil inden deres næste togtur (Danmarks Jernbanemuseum).*

#### Interrails storhedstid 1979-1993

1980'erne var den periode, da der blev solgt flest interrailkort. En af årsagerne hertil var, at aldersgrænsen i 1979 steg til 26 år. Derudover forblev Interrail stort set uændret, ud over at Tyrkiet (i 1985), Tjekkoslovakiet (i 1990) samt Bulgarien, Polen og Østtyskland (1991) blev en del af aftalen.<sup>22)</sup> I 1980'erne blev der solgt ca. en kvart million kort om året,<sup>23)</sup> og i 1991 var tallet steget til ca. 360.000. Herefter begyndte antallet at falde, og i 1992 var der ca. 300.000 solgte interrailkort.<sup>24)</sup> Antallet af solgte billetter i Danmark toppede i begyndelsen af 1980'erne med ca. 30.000.<sup>25)</sup> Salget faldt lidt i de følgende år, og i midten af 1980'erne blev der solgt godt 25.000 kort pr. år.<sup>26)</sup>

I de bedste interrailår blev der i højsæsonen indsat en særlig interrailvogn på afgang fra København mod Rødby.<sup>27)</sup> Interrailerne fordelte sig ikke over hele året – stort set alle rejste i sommermånederne, og det var derfor nødvendigt med ekstra vogne. På hovedbanegården i København blev der i 1984 indrettet et område til interrailerne, hvor de kunne opholde sig og få et bad.<sup>28)</sup> Området var hovedsageligt tiltænkt nordiske interrailere, der skulle fra Sverige, Norge eller Finland over Danmark og sydpå.

Fra begyndelsen af 1990'erne faldt antallet af interrailere betydeligt trods mange nye tiltag. Billige flybilletter samt en trang til og mulighed for at opleve mere eksotiske dele af verden fik de unge til at søge andre rejsemuligheder. I 1993





Søren Østergaard planlagde sin rute inden afrejse i 1972 og indtegnede den på et hjemmegjort kort.

blev den første interrailreform gennemført. Baggrunden var, at de sydeuropæiske lande var utilfredse med fordelingen af overskuddet. De fleste interrailere søgte sydpå, hvilket f.eks. sled på deres vogne. Middelhavslændene Spanien, Italien, Marokko, Portugal samt Frankrig truede med at melde sig ud af samarbejdet. Resultatet blev en prisstigning samt flere varianter af interrailkortet. Nu kunne de unge købe interrailkort, der kun gjaldt til dele eller zoner af Europa. Europa var inddelt i tre zoner, og de unge kunne tilkøbe flere zoner, hvor den tredje zone var billigere end den første. Et globalt kort kunne stadig købes. I 1993 blev interrailkortet også tilgængeligt for alle, da aldersgrænsen bortfaldt.<sup>29)</sup> Reformen skete ikke som et svar på faldet i antal af rejsende, men på grund af interne stridigheder. På papiret så interrailkonceptet langt mere uoverskueligt ud, og de unge skulle allerede inden afrejse træffe nogle centrale valg. Antallet af solgte kort fortsatte med at falde.

### INTERRAIL - EN SÆRLIG REJSEFORM

I de kommende afsnit præsenteres en karakteristik af Interrail, ligesom udviklingstræk skitseres. Hele interrailoplevelsen faldt i tre dele. Inden rejsen var der en form for forberedelse. Forberedelse kunne være mange ting. Kusinerne Anne Mette Ehlers og Malene Botoft forberedte, som omtalt i indledningen, næsten ikke deres rejse, men de havde dog gjort sig overvejelser over, hvad de skulle have med på turen. Kernen i interrailkonceptet er togrejserne, og togrejserne er den anden fase. Interrailere rejste typisk med tog i mange timer og er kommet vidt omkring. I togene havde de forskellige oplevelser. De to kusiner faldt gerne i snak med deres medrejsende, mens andre holdt sig mere for sig selv. Tredje fase er ankomsten til destinationerne og selve opholdet de forskellige steder. Kusinerne lod sig inspirere under rejsen og steg ud af toget og gik derhen, hvor der så spændende ud. Andre er gået mere målrettet efter et overnatningssted eller en bank, hvor de kunne veksle deres rejsechecks. Herunder beskrives de tre faser med udgangspunkt i en analyse af de 21 interviews og det tilhørende kildemateriale.

Kåre Pedersen og hans rejsekammerater indgik et kompromis inden deres interrailtur i 1986. Det blev både til kulturelle oplevelser i Paris og til strandbadning i Spanien (Kåre Pedersen fot.).

### Forberedelsen

Det var meget forskelligt, hvor meget og hvor grundigt de 21 adspurgte forberedte deres rejse. Nedenfor inddeles forberedelserne i følgende kategorier: ruteforberedelser, oppakningsforberedelser, diverse studier og øvrige forberedelser, der har med økonomi og forsikringer at gøre. I den sammenhæng vil manglende forberedelser eller få forberedelser være sigende og også give en indikation af rejsens forløb.

Ruteforberedelserne var meget varierende. Søren Østergaard, der var på Interrail i 1972, havde forberedt ruten hjemmefra og sirligt tegnet den ind på et hjemmelavet europakort. Søstrene Hanne og Kathrine Berthelsen, der var på Interrail i 1974, rejste med tre venner, og inden mødtes de og aftalte en overordnet rute og forskellige destinationer. Det var den mest almindelige form. Det var gerne i forberedelsesfasen, at eventuelle forskellige ønsker kom til udtryk. Det gjaldt f.eks. for Kåre Pedersen, der i 1986 var på Interrail med nogle venner, der helst ville dase på stranden. Kåre Pedersen ville derimod også gerne opleve kultur, og der blev indgået et kompromis inden rejsen. Andre havde kun planlagt den første destination. Det gjaldt for Anne Mette Ehlers og Malene Botoft, og det gjaldt også for Remi Carsten Lindby, der i 1986 havde planlagt at tage til Grækenland og drage videre derfra på må og få. Interrail kan i nogle tilfælde sammenlignes med de rundrejser, DSB solgte fra 1889, da DSB hjalp individuelle rejsende med at købe billetter og reservere hoteller. Interrailrejserne begyndte og sluttede også samme sted, og det var op til interrailerne at afgøre, hvor de skulle hen. Interrailerne har formentlig ikke – i modsætning til de rundrejserejsende – fået assistance af DSB til at planlægge turen.

Alle interrailere overvejede i større eller mindre grad deres oppakning. Alle de 21 adspurgte rejste med rygsæk, men det var forskelligt, hvad de i øvrigt havde med. Oppakningen afspejlede også, hvilken type interrailtur, det var. De, der havde mest med, var gerne dem, der havde planlagt at bo på campingpladser. De skulle have både telt, pløkker, liggeunderlag, service og soveposer med. Mange havde ofte også et koge-sæt med. De, der rejste flere sammen, kunne fordele disse



ting mellem sig. I den anden grøft var Anne Mette Ehlers og Malene Botoft, der rejste med så lidt som muligt: små rygsække, lette kinasko og kun lidt tøj. Nogle forberedte pakningen nøje. Steffen B. Jensen, der var på Interrail i 1981, 1982 og 1987, samt Marianne Olesen og John Olesen, der var på Interrail i 1986 og 1988, havde udarbejdet detaljerede pakkelister.

Det var kun seks af de adspurgte, der mindes at have læst om de steder, de skulle besøge, inden deres rejse. Det var på trods af, at kun få havde været i Sydeuropa inden deres rejse. De fleste havde holdt ferie i Danmark, Norden eller Tyskland med deres forældre. Interrailerne var altså grønne, når det kom til længere rejser mod fjernere destinationer. Fra 1975 blev der udgivet en egentlig guidebog til interrailere. I Interrailhåndbogen var der både tips og tricks til de rejsende samt korte beskrivelser af de mest populære interrailrejsemål. Gurli Oest, der i 1975 og 1976 var på Interrail med sin søster, havde forberedt sig ved at læse Interrailhåndbogen

Marianne Olesen og hendes kæreste ville sikre sig, at de havde det nødvendige med, og udarbejdede derfor grundige pakkelister inden deres rejser i 1986 og 1988.

Interrail fra (20/7 - 2/8) - 86		15	
	Marianne	John	
✓ Rygsæk	Bergans Viking Junior	Bergans telemark	
✓ Taske	Kammer ks-100e	Kammer ks-100e	
✓ Sovepose	Caravan Skæder	Caravan Skæder	
✓ Brækvarmt	Caravan Bomuld	Caravan Bomuld	
✓ Liggerunderlag	Spjældersport 9mm	Spjældersport 9mm	
✓ Skoindbækn		Børstel + Børstel + Sigg-splilbol	
✓ Sneboks		Mar. kull. Fuktet medel	
✓ Spisebestik	Rustfrit stå 3-delt	Rustfritstål 3-delt	
✓ Kaffetrer	Enkeltmandstagesæt	Enkeltmandstagesæt	
✓ Krus	Rosti krus + etst. cykelflaske	Rostikrus + cykelflaske	
✓ Kniv	Hjortebær Samar sprødt møg	Spjældersport 9mm	
✓ Hånden		Kadet abba. 22. Et. m. 615 + 2 film	
✓ Lemmerogvar		Tennis TI-100 m. kros	
✓ Lemmerlygte		Borer	
✓ Vasker	X		
✓ Klæder		6stke	

inden rejsen. Søstrene havde desuden kontakten turistinformationer ved nogle af de destinationer, de skulle besøge, og bestilt brochurer. Det fik de tilsendt inden afrejse - fra Athen modtog de endog en brochure på dansk.

Der er en række øvrige forberedelser, som kan samles under betegnelsen praktiske forberedelser. I de første mange år, Interrail eksisterede, var det ikke normalt med kreditkort, ligesom euroen ikke var indført. Mange anvendte rejsechecks, så de ikke behøvede at rejse rundt med kontant valuta. Det gjaldt også de fleste af de 21 adspurgte. Enkelte vekslede penge hjemmefra. Den foranstaltning gjorde, at de fleste på et eller andet niveau må have forholdt sig til, hvilke lande de ville rejse igennem. Ca. halvdelen af de adspurgte mindedes

at have tegnet en rejseforsikring, og ca. en tredjedel havde købt en eller flere pladsbilletter hjemmefra.

Der kan ikke skitses en samlet tendens for de forberedelser, de 21 adspurgte gjorde sig. Det skyldes, at det er denne del, hvor kildegrundlaget er tyndest. Det er kun hos dem, der har gemt diverse kvitteringer (f.eks. fra rejsechecks og forsikringer) eller guidebøger og pakkelister, at der findes fysiske levn fra forberedelserne. I de fleste tilfælde er det kun interviewene, at der via udsagn giver os et indtryk af forberedelserne. De er usikre, da det afhænger af deltagernes hukommelse - både hvad de kan huske og måske endnu vigtige, hvad de ikke kan huske. Forberedelsesdelen af en interrailrejse har for de flestes vedkommende formentlig ikke sat

Annette Bessmann og hendes kæreste forberedte sig på deres rejser i 1974 og 1975 ved at læse Interrailhåndbogen (Interrailhåndbogen, 1975).



sig dybe spor. Det har selve rejsen i langt højere grad. En pointe, der understreger det, er, at de adspurgte kun har vage erindringer om deres forventninger til rejsen, inden de drog af sted, og de fleste giver udtryk for, at de ikke kan huske det. Hvis det drejer sig om årsagen til, at de valgte Interrail (fremfor andre rejseformer), anes en tendens til, at de lægger vægt på, at de ville på eventyr, de ville opleve Europa, og de ville møde mennesker.

De eksisterende kilder har været med til at give et billede af, hvilke typer af forberedelser der har været - og også at nogle har forberedt sig meget grundigt, mens andre ikke har forberedt sig synderligt. Tendensen var, at den, der forberedte sig grundigt, også havde en langt mere styret og organiseret interrailtur.

### Togrejserne

Interrails kerneprodukt er (næsten) fri afbenyttelse af deltagernes jernbanestrækninger. Interrailere har gennem årene brugt utallige timer i togkupéer. Eksempelvis kan nævnes, at Kathrine Berthelsen og hendes fire rejsefæller i 1974 brugte 109 1/2 timer i tog på deres 20 dage lange interrailtur. Nogle rejste flere sammen, mens andre rejste alene.

En kupé kan ansues som et lukket rum. Når toget kører, er de rejsende samlet på et relativt lille område med plads til typisk seks-otte personer. Der er nogle givne regler, der skal overholdes. Den, der har bestilt plads, har ret til sit sæde, og man skal kunne fremvise billet. Her præsenteres de 21 adspurgtes rejseoplevelser. Hvad oplevede de? Hvad lavede de? Faldt de i snak med deres medpassagerer? Og var togrejsen blot noget, der skulle overstås, eller var det en del af hele interrailoplevelsen?

Helt kort kan først nævnes, at 20 ud af de 21 adspurgte husker tilbage på deres togture som en central del af interrailoplevelsen, og de associerer turene med noget positivt. Det fremgår af deres interviews, så det er muligt, at togturene i erindringens romantiserende lys virker mere interessante, end de oprindeligt blev oplevet. Interviewene bliver dog ofte bakket op af dagbøger og skriblerier i scrapbøger,

Kathrine Berthelsen, hendes søster og tre af deres venner rejste på Interrail i 1974. De brugte i alt 109 1/2 timer på togrejser (Kathrine Berthelsen Schmidts scrapbog).



hvor sjove, anderledes og tankevækkende kupéoplevelser beskrives. Her fremgår det også, at togturene var en central del af hele oplevelsen. Oplevelserne skete ofte i interaktion med andre rejsende - lokale eller andre interrailere (eller andre ferierejsende). En generel tendens var, at der de første år - da der var færre interrailere - var flere, der faldt i snak med lokale, mens det i 1980'erne, da Interrail havde vokset sig stort, var mere normalt at tale med andre interrailere. Der var en tendens til, at interrailerne i den periode direkte op søgte andre interrailere. Det var dog ikke altid praktisk muligt, da rigtig mange tog var overfyldte - det handlede blot om at få en siddeplads. Det var de færreste interrailere, der havde købt pladsbillet på forhånd.

Ib Salomon var på Interrail med sin daværende kæreste i 1972. Af hans dagbog fremgår det, at Interrail var et helt nyt koncept, det var ukendt for nogle - også blandt togpersonalet, og det gav noget besvær. Undervejs faldt de to danskere ofte i snak med lokale. Den 6. juli 1972 beskrev han en rejssituation på vej mod Budapest, hvor han og hans

Hanne Møllegård og Lis Routhe så deres interrailtur i 1976 som et eventyr. De havde både gode og dårlige oplevelser. Her er de endt i en lille græsk by 20 km fra den strand, de gerne ville til (Hanne Møllegård fot.).



Remi Carsten Lindby og hans rejsekammerat mødte Henriette (tv.) og Kristina (th.) på deres interrailtur. Dem hængte de sig på til München. På fotografiet tager de afsked med pigerne (Remi Carsten Lindby, fot. 1987).



kæreste endte i en kupé med en lokal dame: "Den tiloversblevne dame spurgte, hvorfra vi kom. Vi sagde Danmark på et halvt hundrede sprog. Endelig jublede hun – vi var altså tyskere! Vi forsøgte at overbevise hende om, at vi ikke var, og hun pegede nikkende og smilende på Vesterhavet (på vores medbragte kort) og sagde Sortehavet. Så opgav vi. Til gengæld kom vi i snak med en ung ungarsk økonom, som havde set vores små flag på rygsækkene. Han var på vej hjem til Budapest efter tre års arbejde i Østtyskland, og han talte godt tysk og lidt engelsk. Vi fortalte ham lidt om Danmark, og han fortalte en masse om Ungarn og specielt Budapest. Han skrev gode restauranter op og gode vine og madretter. Han hjalp også, da den ungarske konduktør ikke

kendte billetterne og skrev en ungarsk forklaring, hvis vi skulle få mere besvær".

Kathrine Berthelsen beskrev i sin scrapbog, der er skrevet i dagbogsformat, de fem venners rejse gennem Jugoslavien til Athen. De rejste i 1974, og det var stadig lokalbefolkningen, der blev beskrevet: "Hen på eftermiddagen steg vi så på toget til Athen. Det blev et eventyr for sig selv. Siddepladser var der ingen af, og på gangene stod folk pakket som sild i en tønde med deres store madkasser med høns og kaniner, og hvad de ellers havde med, så os var der ingen plads til. Til sidst fandt vi et lille stykke gulvplads, hvor der endnu var frit. Det var på gangen i en godsvogn. Der sad tre af os så, og Sanne og Erik sad på gulvet ved toilettet. Når vi skulle strække benene, måtte vi rejse os op. Det eneste lyspunkt var udsigten, der var fantastisk. Hen på natten fik vi så besøg. Det var en ung tyrker, der sad midt imellem to vogne, der kom krybende ind til os for at bede om et stykke franskbrød. Pålægget havde han selv. Han fik franskbrød, og til gengæld fik vi så en ordentlig bunke nødder af alle mulige slags og en hyggelig samtale". Flere af de adspurgte oplevede på deres rejse gennem Jugoslavien, at togkonduktører og myndigheder optrådte på en anden måde, end vi var vant til herhjemme. Det beskrev Kathrine Berthelsen efter mødet med tyrkeren: "Midt om natten blev vi så jaget ud fra godsvoggen. Nu måtte vi pludselig ikke sidde der længere. Vi måtte dele os og kom så alle til at sove på gulvet i forskellige vogne. Kl. 3 om natten skulle alle folk ud at have vekslet penge, og fire gange var der nogle, der skulle se vores pas, og til sidst en med en seddel, vi skulle udfylde. Vi udfyldte den og faldt næsten i søvn, så kom han selvfølgelig og skulle have den igen. Det var lidt af et mareridt". Der er enkelte tilfælde som dette, hvor togturen blev beskrevet af de adspurgte som en dårlig oplevelse, men det er undtagelser.

Da der begyndte at være flere interrailere og andre ligesindede, var det både i toget og ved destinationerne, at de faldt i snak. De adspurgte, der rejste fra slutningen af 1970'erne og frem, beskrev i interviewene, at de følte en slags fællesskab med de andre interrailere. De var "i samme båd",

og de kunne udveksle erfaringer og give gode råd til hinanden. I nogle tilfælde koblede de sig på hinanden i kortere eller længere tid. Tendensen blandt de 21 adspurgte var, at de, der rejste alene eller to og to, oftere faldt i snak med andre end dem, der rejste flere sammen. Palle Petterson rejste i 1985 alene på Interrail og koblede sig gerne på andre. Den 4. august rejste han med toget mod Grækenlands kyst for at sejle fra Patras til Brindisi i Italien. Han beskrev i sin scrapbog, at han "mødte 2 fyre fra Roskilde og 2 piger fra Hald", og han fortsatte: "Vi rejste sammen i toget og med færgen til Brindisi i Italien. I Brindisi kom vi fra hinanden, men mødte senere hinanden tilfældigt igen, hvorefter vi gik ud for at spise pizza". Mødet med andre rejsende – både i toget og på de forskellige destinationer – fik i nogle tilfælde de 21 adspurgte interrailere til at ændre deres planer. Kusinerne Anne Mette Ehlers og Malene Botoft rejste f.eks. til Tyrkiet fremfor Grækenland, og i 1987 rejste Remi Carsten Lindby og hans rejsefælle til München, fordi de mødte to piger. Der er også eksempler på, at interrailere undlod at stå af et tog, fordi de mødte andre rejsende. Den 11. juli 1981 beskrev Steffen B. Jensen i sin dagbog mødet med to piger i toget fra Brindisi. Hans endestation var oprindeligt Bari med et skift i Monopoli, der ligger 70 km nord for Brindisi. "Opens the door to the corridor. 2 pretty girls. Tina and Iris. They're German. Tina's dark brown and Iris' blond. Was it Monopoly? I missed it. I like the girls, they seem to like me." Han rejste med dem til Milano, hvor han hængte sig på dem resten af dagen.

Toget var ikke kun et sted, hvor interrailere mødte andre rejsende. For mange var det også et (gratis) overnatningssted. Der er enkelte eksempler på, at de 21 adspurgte har bestilt liggevogn, men langt de fleste sov i almindelige kupéer. Ofte kunne sæderne slås ned, så kupéen blev til én stor seng. I 1976 var kæresteparret Karin Lis Hansen og Steen Hausted på Interrail. Deres første destination var Østrig. De var heldige at finde en kupé, der ikke var reserveret, og der satte de sig. Karin Lis Hansen beskrev det i sin scrapbog, dateret til den 3. juli 1976: "Der sad danskere i forvejen, Uffe og Therese. Senere kom der to svenske piger. Da vi skulle sove, slog vi sæ-

derne ned, så vi kunne ligge ned. Mange andre måtte stå op eller ligge på gulvet i gangen". Uffe og Therese slog for øvrigt følge med Karin Lis Hansen og Steen Hausted i flere dage.

Af flere interviews fremgår det, at toget blev et trykt sted, det blev en slags hjem. Det er formentlig en efterrationalisering, og det er usikkert, hvor meget interrailere tænkte over det på selve rejsen. Interrailkortene gav interrailere en frihed til at tage et tog, hvor og hvornår det passede dem, og det må have givet en form for trykthed for nogle. I 1986 var Kåre Pedersen på Interrail med tre venner. Den 22. juli havde de en oplevelse, der skræmte dem. "Det startede søndag aften i Barcelona, hvor vi sad og nød en øl på Ramblaen, da en pusher, som de andre, tilbød de forskellige narkotiske stoffer. Kim var fræk som sædvanlig og ville vide prisen på coke. Det var 8000, og Kim sagde nej. Your price, sagde pusheren, og Kim gik langt ned for at slippe af med ham igen. Han sagde 4000, og pusheren viste med fagter og bevægelser sin mening om

Tove Eriksen købte liggebillet til Athen på sin interrailrejse i 1978. Mange interrailere overnattede dog i almindelige kupéer (Tove Eriksen fot.).



I Lissabon sov Palle Petterson på stationen sammen med en stor flok interrailere på sin tur i 1985. Interrailerne holdt vagt for hinanden, så de ikke blev bestjålet (Palle Petterson fot.).

Kim. Han gik, og vi tænkte ikke videre over det. Så var han der pludselig igen, og nu var prisen 4000 pesetas. Kim sagde, at han ikke ville købe, og nu gik fyren helt amok. Det endte med, at vi måtte løbe for livet, da pusheren havde hånden klar på kniven. Kim og Dorthe løb først, dernæst Preben og jeg. Jeg kom ikke i samme retning som de andre, da to af hans venner stod i vejen. Jeg takkede for, at jeg havde studeret bykort, mens vi var her. Jeg løb op ad Ramplaen, mens folk stirrede. Et stykke oppe begyndte jeg at gå, smuttede over en vej og ind i en sidegade. Jeg gik så i en firkant om mod havnen, og dernæst igennem diverse pusherkvarterer for at komme tilbage til hotellet. Preben var ikke på værelset, så jeg gik ned til Kim, hvor de alle 3 sad. De åndede lettet op, da jeg kom. De havde mørklagt værelset, og vi sad der et stykke tid og lyttede, om vi var blevet forfulgt. Vi blev enige om at forlade kvarteret hurtigst muligt næste morgen. Jeg sov elendig den nat. Der blev altså ikke nogen sight-seeing i Barcelona, idet vi tog metroen til den store banegård, hvor vi op-



holdt os resten af dagen, til vi tog af sted mod Cerbiere ved 1630-tiden". Gruppen rejste med toget så hurtigt som muligt og tidligere, end de havde regnet med. I interviewet forklarede Kåre Pedersen, at de associerede toget med et sikkert sted.

De 21 adspurgte havde altid besluttet sig for en destination inden deres næste togtur. Destinationen blev skrevet i deres interrailkort, og planen blev i langt de fleste tilfælde overholdt. Steffen B. Jensen forlængede sin rejse, da han drog med pigerne til Milano, og i den forbindelse opdaterede han sit interrailkort. For mange var interrailkortet formentlig med til at fastlåse deres rejse til mere klassiske destinationer. Interrailerne kunne godt bruge andre transportmidler, og det gjorde de også i nogle tilfælde, f.eks. når de gerne ville ud til kyster og øer, hvor der ikke gik tog. De fleste rejste dog til kendte storbyer eller overrendte strande, men der var selvfølgelig også stop på utraditionelle steder. I 1976 stod veninderne Hanne Møllegård og Lis Routhe af i den lille græske by Katarini. De ville gerne ud til kysten, men de blev overraskede, da det gik op for dem, at byen lå 20 km fra stranden. I andre tilfælde er planer blevet ændret i sidste øjeblik. De impulsive kusiner Anne Mette Ehlers og Malene Botoft sad på banegården i Milano og var på vej til Amsterdam: "Vi kiggede for sjov på afgangstiderne. Skal vi ikke tage til Paris. Hvornår går der et tog? Se, kl. 18.05. Fedt nok, det er suverænt". Og så rejste de til Paris. Der var en høj grad af fleksibilitet for interrailerne, men det kan ikke sammenlignes med f.eks. en bilferie, hvor man langt lettere kan justere sin rute efter specifikke situationer.

Kilderne og interviewene siger langt mere om togrejserne end om forberedelserne til interrailturen. De giver også et klarere billede af Interrail som en særlig rejseform – og en rejseform, der udviklede sig over tid. I de første år var formen ikke fastlagt. Det var interrailerne selv, der var med til at definere togturenes rolle for deres interrailoplevelse, og jo flere interrailere der var, desto mere defineret blev rejseformen. Da der i sidste halvdel af 1970'erne begyndte at være mange interrailere, talte de gerne med hinanden og opsøgte hinanden i togene, når det var muligt. De gav hinanden tips

Mange interrailere kreerede en scrapbog efter deres rejse. Anne Mette Ehlers har her skrevet om deres beslutning om at tage til Paris i stedet for Amsterdam (Anne Mette Ehlers' scrapbog).



og tricks og fortsatte måske endog videre sammen efter togrejsen. Det var sjældent, at den fleksibilitet, som interrailkort gav, blev benyttet på selve togturene. Det blev oftere udnyttet inden rejserne, hvor interrailerne besluttede sig for, hvor de skulle hen. Netop interrailkortet er et af de elementer, der adskilte interrailere fra andre rygsækrejsende.<sup>30)</sup> Interrailerne havde med kortet en sikkerhed for, at de kunne rejse overalt, hvor jernbanen var. De var ikke afhængige af andre transportmidler, og de behøvede ikke at have andre transportudlæg. Interrailkortet gav også en tryghedsfølelse. Hvis interrailerne ikke brød som om at være et sted – eller blot gerne ville hurtigt videre – så kunne de stige på et tog.

#### Ankomsterne

På banegårde og stationer<sup>31)</sup> begyndte og afsluttede interrailerne deres togtrejser. I nogle tilfælde markerede banegårde også ventetid mellem to afgang. På de mange fotografier, som de 21 adspurgte interrailere har taget, var der en del fra banegårde. Billederne vidner om, at interrailerne gjorde

ophold her i kortere eller længere tid. Nogle gange slog de deres liggeunderlag ud, andre gange sad de og spillede på guitar, og andre gange igen slog de sig ned mellem andre unge rejsende og dannede en stor flok. Nogle har nævnt – både i interviews og i deres scrapbøger og dagbøger – at ventetiden kunne være lang, og at der var tog, der var forsinkede. De fleste beskrev dog tiden på banegårde positivt. Generelt havde de adspurgte interrailere let ved at finde deres tog samt at aflæse afgang- og ankomsttider. Det almindelige var, at de adspurgte gerne ville se så mange byer og lande som muligt. 13 af de adspurgte nåede til Grækenland, og derefter rejste de fleste til Italien, hvorefter nogle drog videre mod Spanien, mens andre begyndte deres rejse nordpå, hvor Paris og Amsterdam var hyppige rejsemål. Af de 21 adspurgte rejste 18 "med uret" ned gennem Europa, typisk med Wien eller Grækenland som første destination og derfra videre vest på.

Banegårde blev også brugt som overnatningssteder. Det gjaldt for omkring halvdelen af de adspurgte – typisk dem, der rejste fra slutningen af 1970'erne og frem – men der skete

Vi venter på toget og underholder imens os selv med smukke viser... Perpignan banegård. Britt og Susanne.



et skift i midten af 1980'erne. De første år kunne interrailerne sove i ro og mag på banegårdene, men fra midten af 1980'erne blev de ofte smidt væk af personalet. Det skete typisk ved, at interrailerne blev spulet med store vandslanger. I sin dagbog skrev Marianne Olesen den 3. august 1986, at "Venedigs priser er VILDT voldsomme, så vi måtte nødvendigvis sove på gaden, men foran stationen blev man jaget væk, bagved ligeså". Interrail var på sit højdepunkt i 1980'erne, og interrailerne fyldte godt på perroner og i banegårdshaller.

Det første, de 21 adspurgte gjorde, efter de forlod banegårdene, var gerne at finde deres overnatningssted (medmindre de skulle rejse videre samme dag). Da Interrail blev et større fænomen, begyndte der at stå repræsentanter fra diverse overnatningssteder på banegårdene. Langt de fleste af de adspurgte var ikke interesserede. Enten havde de allerede besluttet sig for et overnatningssted, eller også ville de blot selv finde et sted, der typisk var billigere. Pia Pedersen, der var på Interrail første gang i 1982, beskrev i sin scrapbog, at der allerede i toget var sådanne sælgere. Sælgerne stod på toget ca. 20 km før de større byer og delte hotelfoldere ud. "Vi valgte dette hotel [hotellets brochure vises i scrap-

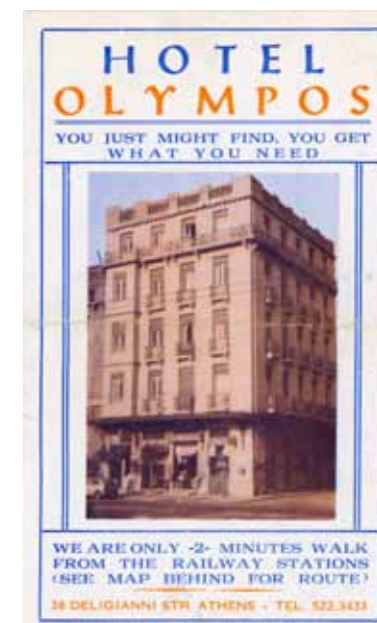
bogen] som lå lige ned til banegården og hovedgaden, så vi måtte have køkkenrulle i ørerne for at holde larmen ud". Der var andre end Pia Pedersen, der overnattede på hotel. Tendensen blandt de adspurgte er, at der i 1970'erne var flere, der sov på hotel, end i de efterfølgende år. Ud over at overnatte i toget og på banegårde var der også nogle, som sov på stranden. Af andre almindelige overnatningssteder skal nævnes campingpladser, vandrerhjem, på taget af hoteller i Athen (det gjaldt for en håndfuld af de adspurgte) og på færgen mellem Brindisi og Patras. Som nævnt havde mange allerede inden ankomsten besluttet sig for, hvor de ville overnatte. Andre gange blev beslutningen taget undervejs på togturen eller umiddelbart efter ankomsten. Nogle gange fulgte grupper af interrailere til overnatningssteder. Annette Bessmann og hendes kæreste skulle den 30. juni 1975 fra Genova til Barcelona. På banegården i Genova mødte de fire danskere. Annette Bessmann beskrev det i sin dagbog: "Kl. 22 gik vi op på banegården, hvor vi kom i snak med to drenge fra Esbjerg (Jesper og Søren), vi havde mødt dem før (da vi vekslede penge). Senere kom vi i snak med 2 danske piger fra Sorø. [...] Kl. 23.00 kom toget, og det endte med, at vi seks danskere kom i samme kupé. De 2 drenge og os bestemte,

Et klassisk billede af interrailere, der venter på toget. Flere havde guitar med til underholdning og tidsfordriv. Her på Perpignan Banegård i 1996 (Line Mex-Jørgensen fot.).



Susanne Carlsen og hendes fire veninders hovedmål var den græske festø los. Her var de hver aften på bar og nåede på deres 12 dage lange ophold i 1991 at få en yndlingsbar (Susanne Carlsen fot. og visitkort fra Satisfaction Bar).

Mange interrailere har oplevet, at der stod repræsentanter fra overnatningssteder klar, når de stod af toget et nyt sted. Mange undgik dem dog og fandt selv et sted at sove. Denne brochure fik Pia Pedersen i toget allerede inden ankomsten til Athen.



at vi ville bo på samme campingplads. De havde fået at vide, at der lå en billig en lige uden for (2 km.) Barcelona. Ved 1.00 blev der ro i kupéen".

Interrailernes tendens til at samle sig på banegårde, følges til overnatningssteder og rejse sammen i toget har muligvis haft en selvforstærkende effekt. Ifølge Palle Petterson skabte interrailerne selv nogle særlige rejsemønstre, hvor interrailernes ruter samt de steder, de overnattede, endte med at ligne hinanden, fordi de fik råd fra andre og selv videregav de samme råd. De oplevelser, interrailerne havde på deres destinationer, varierede naturligvis, som det gælder for alle typer af rejser. For nogle var det overordnede mål for interrailturen daseferie eller strandferie, mens det for andre var storbyer og kulturelle oplevelser, der var ønsket. For langt de fleste af de adspurgte blev interrailturene en kombination af begge dele. Der var både strandtid og kulturtid. Det gjaldt endog for fem veninder, der havde fest-øen los som hovedmål i 1991. Susanne Carlsen beskrev i interviewet, at de skulle til los og feste, men først rejste de dog i en anden retning. Deres interrailrejse begyndte i Paris, hvor de skulle se Eiffeltårnet. To rejser adskilte sig dog fra denne trend. Det gælder kusinerne Anne Mette og Malene samt Line Mex-Jørgensen, der var på Interrail i 1996, 1997 og 1998. De ville se det, de andre ikke så, og gik bevidst efter steder og oplevelser, der skilte sig ud. De skulle i hvert fald ikke på museum!

Sidste punkt angående ankomststederne omhandler den tid, interrailerne var på de forskellige destinationer. I nogle tilfælde – de færreste – var interrailerne blot nogle timer et sted, inden de drog videre. I sådanne tilfælde var det typisk, fordi de ventede på et tog, der kunne bringe dem videre, men ikke desto mindre opfatter de i dag de steder som steder, de besøgte på deres rejse. Den typiske længde for et ophold var alt fra én overnatning til tre-fire dage. Dette mønster gjaldt



Remi Carsten Lindby skuer ud over det græske landskab i 1987. Rygsækken med dannebrogstflaget er pakket, og han er klar til at opleve Europa og møde nye mennesker (Remi Carsten Lindby fot.).

for førstegangsinterrailere og falder fint i tråd med, at de ville opleve meget. Syv af de adspurgte var af sted flere gange, og fem af dem slappede langt mere af på deres anden eller tredje tur, og de havde ikke så travlt med at se mange steder. Det var f.eks. tilfældet for Marianne Olesen og hendes kæreste. I 1988 var de af sted for anden gang, og denne gang var destinationen kun Portugal.

Kildematerialet og interviewene giver – som ved togturene – et bredt indblik i de 21 adspurgtes ankomster til destinationerne samt deres ønsker til oplevelser. Den overordnede tendens var, at interrailerne levede under langt mere ordnede forhold i de første år. De ankom til destinationerne og gik typisk mod et etableret overnatningssted som det første. Det kunne være campingpladser, vandrerhjem og hoteller. Fra slutningen af 1970'erne og ca. 10 år frem var det meget almindeligt for interrailerne at sove på strande, banegårde, på taget af hoteller og andre steder. Disse overnatninger blev suppleret med overnatninger på etablerede steder. I forhold til de oplevelser, interrailerne havde, var det oftest en blanding af storbyferie med vægt på kulturelle oplevelser samt daseferie med sol og strand. Først fra begyndelsen af 1980'erne begyndte flere og flere at vægte daseferie højere end kulturelle oplevelser, og mange af interrailerne begyndte at tage til græske øer for at feste igennem.

Afslutningsvis gøres et forsøg på at tegne et billede af interrailernes efterbearbejdning af rejsen. Hvilken betydning fik deres interrailtur for dem? Og lærte de noget af deres rejse? Disse spørgsmål kan relateres til den eksisterende litteratur om Interrail. Flere af de adspurgte nævnte et interrailfællesskab, hvor man har holdt sammen. Det gælder f.eks. Palle Petterson, der beskriver, at interrailerne hjalp hinanden og sørgede for hinanden. Rejseformen kan i den sammenhæng anskues som et særligt fænomen og en rejseundersubkultur, som Scönnhammer beskriver det. De adspurgte gav ikke direkte udtryk for, at deres interrailtur gav dem en følelse af at være europæere, som Hartmann vurderede gjaldt for svenske interrailere. Men de fleste lægger dog vægt på elementer, der i nogen grad har relation til at føle sig som europæere.

Via deres interrailtur mødte de adspurgte mange mennesker, og den gennemgående konklusion er, at mennesker – på tværs af de europæiske landegrænser – er flinke og hjælpsomme. De fandt ud af, at der generelt ikke var stor forskel på europæerne. Det, der har haft størst betydning for størstedelen af de adspurgte, var dog noget andet. For manges vedkommende var interrailturen deres første lange og selvstændige rejse til udlandet, og den gennemgående tendens var, at deres interrailtur gav dem blod på tanden til mere, og at interrailturen var med til at forme deres rejseliv de følgende år.

#### KONKLUSION

Gennemgangen giver basis for en karakteristik af Interrail som rejseform. Kilderne giver klart indtryk af, at rejseformen ændrede sig over tid. Samtidig er kildegrundlaget fra midten af 1990'erne og frem for tyndt til, at man for alvor kan sige noget om rejseformens særlige karakteristika i den periode.

Interrail var en meget individuel rejseform. Det var helt op til den enkelte, hvor meget man ville planlægge hjemmefra, og hvor impulsiv man ville være undervejs på rejsen. Interrailerne havde typisk gjort sig nogle overvejelser over, hvilke steder de gerne ville hen. Planen kunne blive ændret undervejs, men tendensen var, at der var en overordnet rute hjemmefra. Der var selvfølgelig afvigelser fra dette. Interrailerne rejste i en særlig "uniform". En rygsæk med dansk flag og – som rejsen skred frem – lidt nusset, slidt tøj. Nogle havde liggeunderlag, telt og sovepose med, men det var mindretallet. En stor del af de adspurgte følte et interrailfællesskab på deres rejse, hvor andre interrailere blev anskuet som lige-sindede, man kunne slå følge med, få tips og tricks af samt sove med på banegårde, på strande og i kupéer. I denne periode talte interrailerne oftere med hinanden fremfor med lokale. I mange sammenhænge lignede interrailerne andre unge på rejse. Her tænkes især på andre rygsækrejsende, der har rejst Europa tyndt. For de andre var toget dog typisk blot en ud af flere transportformer. Den store forskel var, at



interrailerne havde interrailkortet. Med det kunne de rejse frit med toget – de kunne nærmest bo i toget. I kilderne er der en underliggende tendens til, at toget blev en slags hjem for interrailerne, hvor de kunne sove og spise, og et sikkert sted, som de altid kunne ty til.

Der kan konstateres en udvikling over tid. I de første år rejste interrailerne generelt under mere ordnede forhold. De havde planlagt mere hjemmefra, og de boede typisk etablerede steder. De var også mere ”ensomme” på deres rejse. Der var ikke så mange andre interrailere (eller unge), som rejste endnu, hvilket også havde betydning, da de derved ikke havde samme fællesskabsfølelse og var mere på egen hånd. 1980’ernes og begyndelsen af 1990’ernes interrailere rejste mere primitivt, og målet var ofte sol, strand og fest kombineret med nogle enkelte kulturelle oplevelser. I de første år lå vægten langt mere på kultur og museer.

#### LITTERATUR

Christensen, Lars Bjarke, *Rundrejsebureauet – ferierejser med tog og historien om DSB’s rejsebureau*, Tog i tiden, Danmarks Jernbanemuseum, 2012.  
 Fernandes m.fl., *Evaluation of the Interrailers’ Satisfaction Regarding the Tourism Services and Activities in Italy, Greece and Croatia*, s. 59-77 i Á Matias, P. Nilkamp and M. Sarmento (red.) *Quantative Methods in Tourism Economics*. Berlin, Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2013  
 Hartmann, J., *The Significance of Youth Mobility and Travel in Western Europe: The Case of Sweden*, i CYRCE (red.) *The Puzzle of Integration*. Berlin: de Gruyter, 1995, s. 63-74.  
 Jensen, Tranberg Martin m.fl., *A multisensory phenomenology of interrail mobilities*, Annals of Tourism Research.  
 Jensen, Tranberg Martin m.fl., *Staging interrail mobilities*, Tourist Journal, juli 2015.  
 Johnson, J., ‘Euro-Railing: A Mobile-Ethnography of Backpacker Train Travel’, i K. Hannam and A. Diekmann (red.) *Beyond Backpacker Tourism – Mobilities and Experiences*. Bristol: Channel View Publications, 2010, s. 102-25.  
 Klingbeil, P., ‘Backpacker’s Rail Card: Passport to Europe’, *Forum: Council of Europe* 2, 1994, s. 24-25.  
 Kopper M. Christopher, The Breakthrough of the Package Tour in Germany, *Journal of Tourism in History*, 2, 2010, s. 23-38.  
 Poulsen, John (m.fl.), *Internationale tog via Rødby Færge*, Banebøger, Smørum, 1998.  
 Walton, K. John, The Origins of the Modern Package Tour? British Motor-Coach Tours in Europe, 1930-1970, *Journal of Transport History*, 3<sup>rd</sup> ser., 32, 2011, s. 149-163.  
 Schiefelbusch, Martin, *Trains across borders. Comparative studies in international cooperation in railway development*, Nomos, Baden-Baden, 2013.

Schönhammer, R., *‘Interrail: Zur Phänomenologie des Jugendtourismus’*, i J. Kagelman og S. Granzow (red.) *Tourismwissenschaft: soziologische, sozialpsychologische und sozialanthropologische Untersuchungen*. München: Quintessenz Verlag, 1993, s. 127-43.  
 Webmaster, <http://www.standby.dk/df8a9cf8c0ba25aee84f0c64d15ccc5f75f45d8d/>, citeret den 24/9 2016.  
 Wridt, Søren m.fl., *Inter Rail Håndbogen*, Melgaard, 7. udgave, Mogsø, 1986.

#### NOTER

- Der er gennemført i alt 21 interviews. I tre tilfælde er to rejsefæller blevet interviewet sammen. På trods heraf henvises der efterfølgende til de 21 adspurgte. Se appendiks, hvor de 21 præsenteres.
- Scrapbøgerne blev gerne udarbejdet af interrailerne kort efter rejsens gennemførelse, mens interviewene blev gennemført i 2016 – ofte mange år efter selve interrailrejsen. Dagbøgerne er for de flestes vedkommende skrevet relativt kort efter oplevelserne, mens interrailturen stadig var i gang. Interrailkortene er anderledes, da interrailerne heri skulle notere deres afgangs- og ankomststed og -tid for alle deres togture. Det betyder, at vi i de tilfælde, interrailkortene er gemt, har de eksakte oplysninger.
- Schiefelbusch, 2013, s. 44 ff.
- Christensen, 2012, s. 57.
- Webmaster, 2016, [www.standby.dk](http://www.standby.dk)
- I dag Eurail.
- Schiefelbusch, 2013, s. 263.
- Ibid., s. 259 ff.
- Ibid., s. 260.
- Ibid., s. 259 ff.
- Poulsen, 1998, s. 32.
- Schönhammer, 1993, s. 127.
- Ibid. s. 128 ff, 138, 140.
- Hartmann, 1995, s. 63 ff.
- Schiefelbusch, 2013, s. 65 ff., 259 ff.
- De deltagende lande i 1972 var Belgien, Danmark, England, Finland, Frankrig, Grækenland, Holland, Irland, Italien, Luxemburg, Jugoslavien, Nordirland, Norge, Polen, Portugal, Spanien, Sverige, Schweiz, Vesttyskland, Østrig, Østtyskland og Ungarn.
- Schiefelbusch, 2013, s. 266.
- Ibid., s. 268.
- Ibid., s. 279.
- Poulsen, 1998, s. 32
- Schiefelbusch, 2013, s. 264 ff.
- Ibid., s. 273.
- Wridt, 1986, s. 9.
- Schiefelbusch, 2013, s. 268, 279.
- Poulsen, 1998, s. 32.
- Wridt, 1986, s. 9.
- Ibid., s. 23.
- Poulsen, 1998, s. 34.
- Schiefelbusch, 2013, s. 273.
- På nær Eurailpass-holdere.
- Herefter blot banegårde.

#### APPENDIKS

Data for de interviewede interrailere

Navn	Rejseår	Alder	Rejsefæller	Rute (1. rute, hvis flere ture)
Anne Mette Ehlers og Malene Botoft	1986	A 16, M 17	2 (kusiner)	Tyrkiet, Athen, Rom, Venedig, Milano, Paris, Amsterdam
Annette Bessmann	1974, 1975, 1979	18	2 (kærester)	Wien, Krk, Savona, Marseille, Paris, London, Achen
Grete Eriksen	1994, 1995	53	2 (gift)	Budapest og Prag
Gurli Øest	1975, 1976	20	2 (søskende)	Wien, Athen, Napoli, Rom, Pisa, Genova, Marseille, Schweiz, Paris
Hanne Berthelsen og Kathrine Berthelsen	1974	H 19, K 16	5 (søskende og venner)	Krk, Athen, Rimini, Bern
Hanne Møllegård og Lis Routhe	1976	H 21, L 20	2 (veninder)	Wien, Budapest, Rumænien, Thessaloniki, Athen, Rom, Marseille, Paris, Amsterdam
Ib Salomon	1972	20 (19)	2 (kærester)	Berlin, Warszawa, lille by i Tjekkoslaviet, Budapest, Jugoslavien, Beograd, Schweiz, Paris
Karin Lis Hansen og Steen Hausted	1976	K 17, S 21	2 (kærester)	Grækenland, Italien, Østrig
Kirsten Højte	1976	21	4 (veninder)	Tyskland, Østrig, Jugoslavien, Grækenland, Italien, Schweiz
Kåre Pedersen	1986	22	2 (4) (venner)	Amsterdam, Bruxelles, Paris, Spanien, Rivieraen, Nice
Line Mex-Jørgensen	1996, 1997, 1998	18	3-2-2 (veninder)	Vestlige del af Vesteuropa: Tyskland, Holland, Belgien, Luxemburg, Frankrig
Marianne Olesen	1986, 1988	19	2 (kærester)	Athen, Peloponnes, Korfu, Venedig, Milano, Paris, Amsterdam
Nanna Lyby	1975	19	2 (veninder)	Wien, Krk, Padua, Milano, Genova, San Remo, Basel, Zürich, Tours, Paris, Bruxelles, Amsterdam
Palle Petterson	1985	17	Alene	Grækenland, Italien, Portugal, Spanien, Marokko, Frankrig, Holland
Pia Pedersen	1982, 1983, 1986	22	2 (veninder)	Athen, Kefalonia
Remi Carsten Lindby	1987, 1989	21	4-2(venner)	1987: (Kort ophold i Bologna) – Firenze - Rom – Sikintos (ø) – Athen – herfra ikke noget planlagt, men det blev – München (fulgte to piger) – Paris – Lyon (med hurtigtog og tilbage) – Paris
Steffen B. Jensen	1981, 1982, 1987	20	Alene	Athen, Patras, Milano, Genova, Pisa, Rom, Orviets, Paris, London, Amsterdam
Susanne Carlsen	1991	17	5 (veninder)	Paris, Venedig, Ios, Milano
Susanne Kabell	1975, 1977	20	2 (søskende)	Wien, Verona, Innsbruck, Zürich, Savona, Finale Marina, Alassio, Finale Marina, Nice, Avignon, Bordeaux, Bruxelles, London, Plymouth
Søren Østergaard	1972, 1973	19	2-1 (venner)	Østrig, Grækenland, Italien, Frankrig, Monaco, England, Belgien
Tove Eriksen	1978, 1982, 1984, 1985	19	2-4 (kæreste og venner)	Athen, Korfu, Napoli, Rom, Firenze, Verona

# SUMMARY

## Interrailing around Europe

Since 1972, thousands of young Danes have packed their rucksacks and travelled around Europe with an Interrail Pass in their pockets. For many, it was their first long journey. The European railway lines made a network for the young people to travel on and many spent a great deal of their trip on trains. On many sections, Interrailers could just get on a train and continue their journey. The degree of planning was a matter for the individual and the same applied to the times of the day/night that they wanted to travel, the types/places of accommodation that they chose, the hours they spent travelling, the destinations that they selected and much else. Interrailers would tailor their journeys as they pleased.

In a way, we all know about Interrail, but at the same time, practically nothing has been written about this mode of travel from a historical perspective, even if it is an activity that has been taking place for more than 40 years and brought several million young Europeans on to the rail networks of Europe. The article deals with the first 25 years of Interrail's history and focuses on Danish Interrailers. The objective is to gain a better understanding of interrailing as a travel mode and to explore whether interrailing developed over time. The reason that the article has not been carried through to the present day is that Interrail had a relatively brief golden age up until the early 1990s when numbers of Interrailers fell.

Attempts have been made to find relevant statistics, but it would seem that no statistics exist on Danish interrailing. This means that it is difficult to produce a general portrayal of Interrail through the years. Instead, the source material of the article was comprised of predominantly 21 former Interrailers' Interrail maps, diaries, scrap books, personal maps with drawn-in routes and current in-depth interviews. This material has not previously been available.

### INTERRAILER CHARACTERISATION AND BACKGROUND INFORMATION

Interrailers often had physical characteristics that made it quite easy for them to recognise each other. They travelled with backpacks, typically with sewn-on Danish flags, looking a little scruffy; some Interrailers would also be bringing their own tents, sleeping mats, stoves and crockery. Interrailers were recognisable by their "uniform", communicating both to others and among themselves that they belonged to the same group.

An Interrail Pass was valid for a month and pass-holders could travel on participating countries' railway lines. Sales of Interrail Passes rose through the 1970s. In the mid-1980s, around a quarter of a million Europeans bought Interrail Passes, and sales peaked in 1991, when some 360,000 Passes were sold. In subsequent years, annual sales fell steadily to 300,000 Passes.

Interrail rules changed over the years. In 1972, the age limit was 21, but already in 1973, it rose to 23 and in 1979, it rose once more to 26. In 1993, the Interrail Pass was made available to anyone, as the age limit was scrapped, and the same year saw the launch of an actual reform of the Interrail concept with several types of passes being made available. Now, Interrailers could buy Interrail Passes that were only valid for certain parts or zones of Europe. Europe was divided into three zones; you could gradually add more zones to your Pass and the third zone was cheaper than the first. A Global Pass was also still available.

### INTERRAILING AS A TRAVEL MODE

The article is divided into three main sections, reflecting the three phases of every Interrail trip. The first was the preparation phase. The length of this phase varied from person to person, as some Interrailers made meticulous plans, while others made practically no plans. The core of the Interrail concept is the train journeys and they constitute the second phase. Typically, Interrailers travelled by train for many hours and they

came far and wide. They had many different experiences on the trains. The third phase is arriving at the destinations and staying at the different locations. The main conclusions of the article are summarised below.

It was not possible to outline an overall trend regarding the preparations undertaken by the 21 respondents. The reason is that it is for this phase that the source material is the weakest. Only Interrailers who have kept various receipts (e.g. from travellers' cheques and insurances) or those who have kept guidebooks, packing lists or other similar items have any physical remnants from their preparations. In most cases, only the interviews provide any information about the preparations. Such statements are open to question, as they depend on the respondents' memory – both what they can remember and, perhaps, more importantly what they cannot remember. For most Interrailers, the preparation phase has probably not left a lasting impression on them. However, the trip itself generally has. The existing sources have contributed to providing a picture of the types of preparations that were made – and also that some made meticulous preparations while others prepared very little. The tendency was that the Interrailers who prepared thoroughly had more structured and well-organised trips.

The sources and the interviews provide a great deal more information about the train journeys. They also provide a clearer picture of interrailing as a particular mode of travel – and one that developed over time. During the first few years, the format was not fixed. Interrailers contributed to defining the role of the train journeys for their Interrail experience, and the higher the number of Interrailers, the more defined the travel mode became. When numbers of Interrailers rose dramatically in the latter half of the 1970s, Interrailers started looking for each other on trains to exchange experiences and share tips and tricks. Sometimes, they even travelled on together after the train journey. It was rare that the flexibility provided by the Interrail Pass was utilised on the train journeys themselves. It was more often utilised before depart-

ure when Interrailers decided where they were going. The Interrail Pass gave holders the security that they could travel anywhere, provided they could travel by train. They were not dependent on other modes of transport and would not have to spend any further on transport. The Interrail Pass made Interrailers feel safe. If they did not like staying in a particular location – or if they simply wanted to move on quickly – all they had to do was to get on a train.

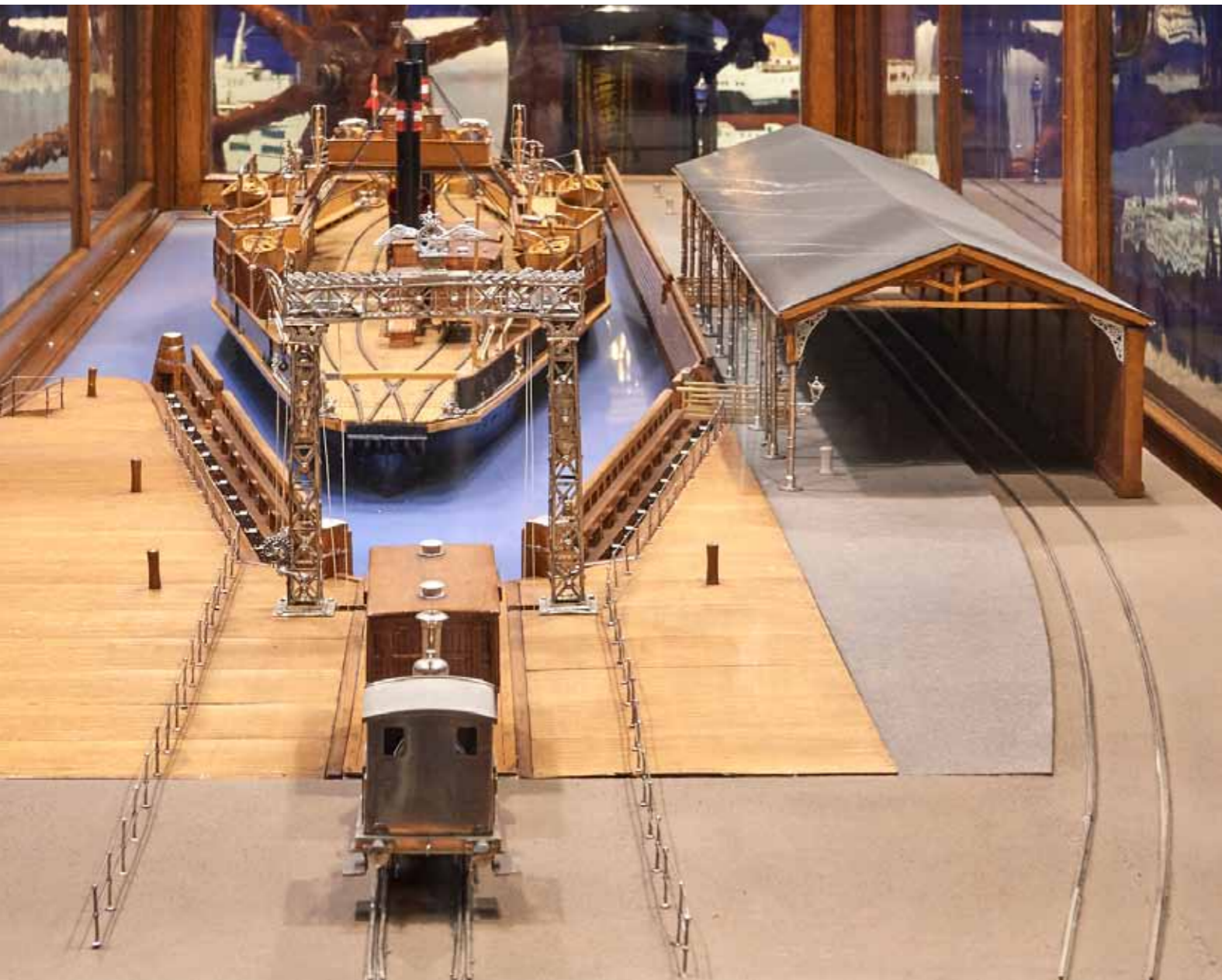
As with the train journeys, the source material and interviews provided a broad insight into the respondents' arrival at their destinations and what they hoped to experience. The overall trend was that in the early years, Interrailers would be fairly conventional and stay in proper places of accommodation. They arrived at their destinations and typically sought out an established place to spend the night as the first thing to do. The types of accommodation ranged from campsites to hostels and hotels. However, by the end of the 1970s and over the next decade or so, it became quite common for Interrailers to sleep on beaches, in railway stations, on the roofs of hotels and other unconventional places, though they tended to intersperse such nights with stays in more traditional types of accommodation. With regard to the experiences that the Interrailers had, it was most often a mixture of a city holiday focusing on cultural experiences and a beach holiday with sunshine and sangria. It was not until the early 1980s that more and more Interrailers prioritised a beach holiday above cultural experiences, and from the mid-1980s, many Interrailers started going to the Greek islands to party non-stop.

As a travel mode, interrailing changed over the years. In the early years, the numbers of Interrailers (or other young people travelling) were still quite low, which meant that they did not have any real sense of community and were left to sort out things on their own. When numbers of Interrailers increased, they started sharing their experiences, helping each other out and travelling in groups. As a consequence, many Interrailers travelled to the same locations and chose accommodation favoured by other Interrailers.

# “ALLE ’VÆSENER’ HAR DERES EGET MUSÆUM”

## Begyndelsen til Danmarks Jernbanemuseum 1906-1931

Af Frederik Birkholt Kolding



*”Det er mig i Grunden temmelig ligegyldigt, om Jernbanen faar et Musæum eller ikke, men skal vi ikke være enige om at kalde Tingene ved deres rette Navn. Maaske kan et Jernbane-Musæum have Kuriositetens Interesse, maaske ogsaa noget kulturhistorisk, for saa vidt man ved Kultur forstaaer Jernbaner, Elektricitet, W. C. og Bankealtan, men faglig Interesse eller Evne til at skabe et godt Forhold til Publikum – skal vi ikke lade være med at skabe os. Der skal en stor Skuespiller til at spille en Rolle saaledes, at man glemmer, det er Skuespil og tror, det er selve Livet, man ser; og det er ikke alle Jernbanemænd, der er store Skuespillere.”*

Jernbanebladet 26. maj 1907

På et historisk museum arbejder man med fortiden, men med fremtiden for øje. Man indsamler genstande, ikke bare for nuet, men for en fjern fremtid, og de genstande, man syntes var interessante at bevare for hundrede år siden, ligger stadig i museets magasiner. Den måde, man prioriterede på, kan i høj grad mærkes i dag. Derfor er det interessant at se nærmere på, hvordan en institution som Danmarks Jernbanemuseum blev grundlagt, og de vilkår, den eksisterede under i sine første år. Som citatet ovenfor understreger, var det ikke alle, der mente, at Danmark havde brug for et museum mere, og det var i lang tid slet ikke givet, at der overhovedet ville opstå et museum, ligesom det heller ikke var givet, at museet ville overleve på længere sigt.

Danmarks Jernbanemuseums historie er beskrevet ad flere omgange, men altid med et snævert fokus på museet selv og stort set uden blik for det museumslandskab, som museet var en del af.<sup>1)</sup> For at sætte museets tilblivelseshistorie i perspektiv er man nødt til at se museet i sammenhæng med de mange museer, som i samme periode blev grundlagt, ikke bare i Danmark, men også i vores nabolande.

Denne artikel opridser først baggrunden for jernbanemuseets grundlæggelse i 1918 for derpå at sammenligne med andre etatsmuseer i Danmark og jernbanemuseer i udlandet. Til slut ser artiklen nærmere på museets grundlægger, A.L. Ohmeyer, og hans prioriteringer af museumsarbejdet frem mod museets åbning for offentligheden i 1931.

*Denne imponerende model af dampfærgeren Sjælland i Korsør færgeleje blev fremstillet til de danske statsbaners deltagelse på Den Nordiske Industri-, Landbrugs- og Kunstudstilling i København i 1888. Både færgeren og lejet var dengang nye og var det ypperste, som statsbanernes søfartsafdeling havde at vise frem. Modellen blev overdraget til jernbanemuseet i 1929, men blev forinden brugt af statsbanerne på forskellige udstillinger, blandt andet Landsudstillingen i Aarhus i 1909 (Fl. Wedell fot.).*

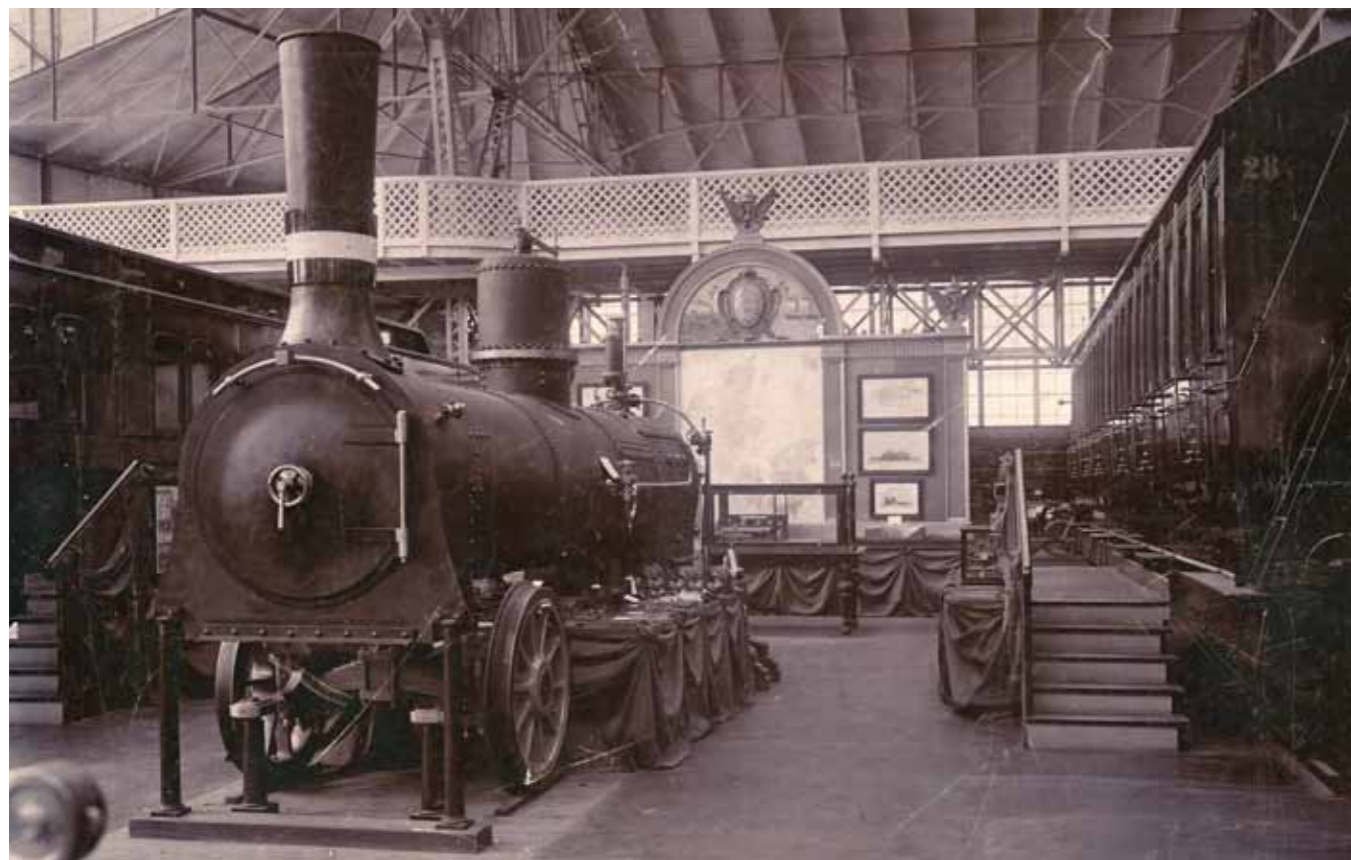
### ET JUBILÆUM, EN BEGRAVELSE OG EN UDSTILLING, 1906-1907

Interessen for jernbanens historie begyndte at manifestere sig blandt de danske statsbaners personale kort før år 1900. Blandt de ansatte var flere begyndt at samle på ældre jernbanegenstande, ofte uafhængigt af hinanden og i mindst ét tilfælde siden 1894.<sup>2)</sup> I 1902 besluttede maskinafdelingens chef, Otto Busse, at tegninger, modeller og andre ting med historisk værdi skulle beholdes.<sup>3)</sup> Derimod havde interessen ikke vundet fodfæste hos statsbanernes øverste ledelse, hvilket kom tydeligt til udtryk i forbindelse med 60-året for jernbanen mellem København og Roskilde, der åbnede i 1847. I februar 1906 foreslog Industriforeningen i København, at statsbanerne skulle fejre jubilæet med en udstilling. Foreningen havde i sin tid været drivkraften bag anlæggelsen af jernbanen og ville gerne lægge hus til en jubilæumsudstilling i foreningens bygning, men statsbanernes svar var ikke til at tage fejl af:

*”Kære hr. Berg, [Industriforeningens sekretær, red.] Deres Skrivelse af 17. ds. har vi forelagt Generaldirektøren, der efter at have tænkt over Sagen i lørdags meddelte mig, at han ikke mente, der var Anledning for Statsbanerne til at foretage sig noget særligt med Hensyn til Jernbanens 60 aars Jubilæum – vort 50 aars Jubilæum gik jo også ganske stille og ubemærket hen, i hvert fald fra vor side.”<sup>4)</sup>*

Industriforeningen måtte gerne vise en jubilæumsudstilling, hvis den ville, men det blev uden nogen selvstændig deltagelse fra statsbanernes side, der allerhøjest ville strække sig til at hjælpe med oplysninger i det omfang, det let lod sig gøre.

Selvom generaldirektør Charles Ambt forholdt sig afvisende, måtte statsbanerne i sidste ende alligevel organisere en udstilling hos Industriforeningen. Årsagen var den danske konge Christian IX's død den 29. januar 1906. Industriforeningen besluttede nemlig at afholde en mindeudstilling for kongen. Den skulle vise, hvordan Danmark havde udviklet sig i kongens regeringstid fra 1863 til 1906, og til det formål inviterede man både statslige og private organisationer til at vise de fremskridt, der var sket inden for deres område i perioden. Denne anledning var langt sværere for statsbanerne at afslå,



Statsbanernes afsnit på Christian IX-udstillingen i 1905, var formentlig den første rent historiske jernbaneudstilling fra etatens side, men det var langt fra første gang, man deltog i en udstilling. Forskellen var, at man hidtil havde prioriteret at fremvise nyere ting. Som eksempel ses her statsbanernes afdeling på Allmänna konst- och industriutställningen i Stockholm i 1897. Til højre på det øverste foto står personvogn AA 28, bygget af Scandia i 1897. Lokomotivkedlen i midten hører formentlig til en G-maskine, fremstillet i 1896. Bag kedlen står modellen af Korsør færgeleje fra 1888. Det nederste foto viser udstillingsstanden bagfra (Danmarks Jernbanemuseum).



især fordi udstillingen fik tilslutning fra mange af landets andre "etater", blandt andet postvæsnet, telegrafvæsnet, fyrvæsnet, skolevæsnet og de militære værn. Da udstillingen åbnede, var der også en lille udstilling om den danske statsbanes historie mellem de mange andre bidrag om samfundets udvikling.<sup>5)</sup> Det var således ikke en jubilæumsudstilling, og den var ikke særlig stor, men alligevel bemærkelsesværdig, fordi den formentlig var den første rent historiske udstilling, som statsbanerne stod bag. Når statsbanerne ellers deltog i udstillinger, for eksempel Stockholm-udstillingen i 1897, lagde man vægten på det nyere materiel, ikke det historiske. Muligvis var 1906-udstillingen også med til at motivere historisk interesserede ansatte ved statsbanerne til at arbejde for etableringen af et jernbanemuseum.

Et halvt år efter Christian IX-udstillingen, i april 1907 blev der i jernbanefagbladet *Vor Stand* slået til lyd for at indrette et jernbanemuseum i forbindelse med den nye hovedbanegård i København (åbnet 1911). Indlægget bar ikke forfatternavn, men var formentlig skrevet af bladets redaktør Chr. Schmidt.<sup>6)</sup> Sagen blev fulgt op af avisen *Dannebrog*, der berettede, at nogle "unge jernbanemænd" planlagde at etablere et museum.<sup>7)</sup> Herpå blev museumsiden på skift diskuteret i *Dansk Jernbaneblad* af tre ansatte, som alle mente, at tiden var inde til et jernbanemuseum.<sup>8)</sup> Johannes Brynjulfson, assistent ved maskinafdelingen, bakkede op om forslaget med hovedbanegården og foreslog at indrette en permanent udstilling efter norsk forbillede. Siden 1897 havde Norges Statsbaner nemlig haft en jernbanehistorisk udstilling på Hamar Station. Telegrafingeniør F. Wolff fra Aarhus – der siden 1894 selv havde opbygget en lille samling af telegraf- og telefonmateriel – mente, at man skulle bruge den kommende landsudstilling i Aarhus i 1909 som anledning til at bygge en historisk samling, der senere kunne danne grundlag for et egentligt museum. Det mest markante indlæg kom fra en af de "unge jernbanemænd" selv, A.L. Ohmeyer, som havde været med til at lave statsbanernes bidrag til Christian IX-udstillingen.<sup>9)</sup> Han var vred over etatens tilsyneladende ligegyldighed med dens egen historie, som i hans øjne betød at alt for mange ting af historisk værdi allerede var gået tabt.

"At der andre Steder indenfor Statsbanerne ikke værnes med samme Interesse og Pietet om de gamle Sager, forekommer mig højst mærkeligt. Jeg kunde nævne Eksempler paa en Vandalisme, som maatte harme enhver, der har blot den mindste Interesse for vore Baners Forhistorie."<sup>10)</sup>

Ohmeyer stod selv bag en lille samling i maskinafdelingens regi, især af billetter og køreplaner, og det, der især faldt ham for brystet, var, at man ikke systematisk havde sørget for at gemme eksemplarer af statsbanernes publikationer såsom tjenestekøreplaner, ordrer og reglementer.

"Med den størst mulige Omhu er alle gamle Tryksager vandrede i Papirkurven! ... Det er den Slags Ting, Etaten simpelt hen ikke kan være bekendt."<sup>11)</sup>

#### OHMEYERS JERNBANEHISTORISKE UDSTILLING 1915

Landsudstillingen i 1909, som Wolff havde sat sin lid til, blev en skuffelse. Ganske vist deltog statsbanerne på udstillingen, men bidraget bestod i store træk af det samme, som på Christian IX-udstillingen i 1906. *Jernbanebladet*, som anmeldte udstillingen, konstaterede med en vis bitterhed, at statsbanernes deltagelse blegnede ved siden af postvæsnet og telegrafvæsnet.<sup>12)</sup>

Der gik nu seks år, før der i november 1915 igen blev arrangeret en jernbanehistorisk udstilling, som dog var noget anderledes end de to foregående. For det første var det en selvstændig udstilling og ikke en del af en større udstilling, som det var tilfældet i 1906 og 1909. For det andet var der gjort mere ud af denne udstilling, som Ohmeyer efter opfordring fra Industriforeningen opstillede i foreningens bygning. På Christian IX-udstillingen havde statsbanernes afdeling mest bestået af ting, der kunne hænges på en væg som kort over jernbanenettets udvikling, statistik, fotografier og tegninger af jernbanebygninger og broer samt en tavle med skinneprofiler. Den eneste undtagelse var en stor model af dampfærgeren "Sjælland" i Korsør færgeleje, som var fremstillet i forbindelse med Den nordiske Industri-, Landbrugs- og Kunst-udstilling i København i 1888, dengang færgeren og lejet var nye.<sup>13)</sup>



Denne tavle med profiler af skinner, løsker og underlagsplader stammer fra statsbanernes deltagelse i Stockholm i 1897, men den blev også anvendt på Christian IX-udstillingen hos Industriforeningen i København i 1906. Profilerne er ordnet efter vægt, fra højre mod venstre, fra 12 kg/m. til 37 kg/m. (Fl. Wedell fot.).

På Landsudstillingen i 1909 genbrugte statsbanerne nogle af de samme ting, dog suppleret med yderligere bro- og færge-modeller samt med planer for Københavns nye hovedbanegård og lokomotivdele fra centralværkstedet i Aarhus, heriblandt en lokomotivkedel. Til det brogede billede hørte også et damplokomotiv (litra P) og to kølevogne, som statsbanerne havde udlånt til en anden afdeling af Landsudstillingen.

Ohmeyers udstilling byggede til dels videre på grundlaget fra de to foregående. For eksempel blev kortrækken over jernbanenettets udvikling opdateret, og flere modeller gik igen, men der var også fremskaffet modeller, som ikke havde været udstillet før – blandt andet en af de Jysk-Fynske Jernbaners sneplov nr. 17 i målestok 1:8. Skinneprofilerne var suppleret med to eksempler på skinnesammenkoblinger, og endelig rummede denne udstilling også et udvalg af tryksager fra jernbanens historie samt billetter og jernbanefrimærker.<sup>14)</sup> Til gengæld var der ikke ret mange egentlige jernbanegenstande, bortset fra skinneprøverne. Udstillingens virkelige styrke lå i, at den trak materiale fra mange forskellige afdelinger af statsbanerne. Nogle af tingene var samlet ved maskinafdelingen af A.L. Ohmeyer og Chr. Schmidt. Andre ting var lånt fra samlinger rundt omkring i statsbaneorganisationen, blandt andet jernbaneskolen, som havde sin egen samling til undervisningsbrug, mens færgemodellerne stammede fra statsbanernes søfartstjeneste. På denne måde illustrerede den lille udstilling, at der ved statsbanerne faktisk eksisterede et grundlag for en museumssamling. I fagblade havde der af og til været snak om alle de ting, der sikkert gemte sig i krogene, men nu blev det tydeligt demonstreret.

#### MUSEUMSSPØRGSMÅLET

Hvem var de unge jernbanemænd, som ifølge pressen i foråret 1907 planlagde at forberede et jernbanemuseum? Der er ingen tvivl om, at Ohmeyer tilhørte gruppen, og det samme gælder Chr. Smidth. Han var på det tidspunkt redaktør af *Vor*

*Stand* og efterfulgte i øvrigt Ohmeyer som bestyrer af jernbanemuseet i 1944. I sine erindringer hævder Holger G. Hansen, at han selv havde været med til at "stabe museet på benene".<sup>15)</sup> I 1930'erne viste han gæster rundt på museet, og efter han blev pensioneret, fungerede han som registrator, men om han faktisk var involveret fra starten, kan ikke bekræftes. Johannes Brynjulfson hørte ikke til gruppen, som han ifølge sig selv ikke kendte, selvom han sympatiserede med dem, og mens Ohmeyer godt havde hørt om Wolffs telegrafsamling, mødtes de først efter 1915.<sup>16)</sup> Mens der således ikke kan sættes ret mange sikre navne på gruppen, så synes der at være tale om personer med forbindelse til jernbaneforeningen, der var fagforening for assistenter ved de danske jernbaner, det vil sige det administrative personale. Ohmeyer blev senere foreningens formand 1921-1925, mens *Vor Stand* var foreningens blad.

Et andet træk ved gruppen var tilknytningen til maskinafdelingen. Chr. Smidth var i Aarhus, men Ohmeyer arbejdede på maskinkontoret i København. Her var han tæt på maskinafdelingens direktør, Otto Busse, som selv interesserede sig for jernbanernes historie, måske fordi hans far havde været Sjællandske Jernbaneselskabs første maskinmester. Da maskinafdelingen i 1904 skulle flytte, blev Ohmeyer af Busse opfordret til at samle ind fra det ældre materiel, som man i forbindelse med flytningen skilte sig af med. Sikkert er det, at han købte rekonstruerede tegninger af Sjællandske Jernbaneselskabs ældste lokomotiver, som han fik fra Storbritannien i 1908. Denne lokomotivtype var for længst ophugget, så det er svært at se, hvorfor man valgte at bruge tid på denne opgave, hvis ikke det var for den historiske interesses skyld.<sup>17)</sup>

Busse efterfulgtes af ny maskindirektør Axel Floor i 1910. Ifølge *Jernbanebladet*, som anmeldte Ohmeyers udstilling i 1915, var Floor ligesom Busse positivt indstillet over for museumstanken.<sup>18)</sup> Morten Flindt Larsen har spekuleret i, om Ohmeyers aktiviteter i Industriforeningen var med til at skabe opbakning hos ledelsen.<sup>19)</sup> Det kan ikke udelukkes, og samtidig



Jernbanemuseets grundlægger, Aage Lützau Ohmeyer, var arkivar ved statsbanernes maskinafdeling. Her ses han mellem kolleger på maskinkontoret i København i 1924 (nr. 2 fra højre). Han var da 42 år gammel og havde sideløbende med sit arbejde haft ansvaret for jernbanemuseet, siden det blev stiftet i 1918 (Danmarks Jernbanemuseum).

virker det ikke helt tilfældigt, at 1915-udstillingen fandt sted nogle få måneder efter, at statsbanernes generaldirektør Charles Ambt blev udskiftet med Theodor Andersen-Alstrup, som *Jernbanebladet* i øvrigt hævdede var positivt stemt over for museumstanken. Det er samtidig værd at bemærke, at Industriforeningens kontorchef, Rasmus Berg, selv havde været

ansat ved statsbanerne frem til 1899 og medlem af Jernbaneforeningen. Han var historiker med interesse for industri og håndværk og brugte noget af sin tid ved statsbanerne til at skrive en serie artikler om de danske jernbaners tidlige historie til *Nationaløkonomisk Tidsskrift*.<sup>20)</sup> Berg var også involveret i *Historisk Teknisk Samling* (forløber for Danmarks Tekniske



I 1915 opstillede Ohmeyer denne lille jernbanehistoriske udstilling i Industriforeningens bygning, som lå ved Rådhuspladsen, der hvor Industriens Hus ligger i dag. Udstillingen var sammensat dels af ting, som Ohmeyer selv havde indsamlet ved maskinafdelingen i København, og dels af lån, blandt andet fra søfartstjenestens modelsamling. Måske var den også et forsøg på at råbe statsbanernes nye generaldirektør op. Der gik dog næsten tre år, før museet blev stiftet (Danmarks Jernbanemuseum).

Museum), hvor han sad i bestyrelsen sammen med Otto Busse.<sup>21)</sup> Ohmeyer synes at have forbindelse til en personkreds, som bakkede op om dannelsen af et jernbanemuseum.

Der ser således ud til at have været en ikke helt ringe opbakning til ønsket om et jernbanemuseum. Samtidig lader det dog ikke til, at udstillingen i 1915 fik nogen umiddelbar effekt. Da jernbanemuseet stiftedes et par år senere, skete det efter en direkte henvendelse fra maskinafdelingen til Andersen-Alstrup i maj 1917 med ønske om at få afsat et beløb til projektet.<sup>22)</sup> Det blev en bevilling på 500 kr. på finansloven for 1918/1919. Beløbet blev stillet til Ohmeyers rådighed, og d. 30. marts 1918 fik han formelt overdraget ansvaret for at forberede et museum.<sup>23)</sup>

#### MIDT I EN MUSEUMSTID

*"Det er for Resten ret interessant, at Folk nu er begyndt paa at indrette musæer: Alle 'Væsener' har deres eget Musæum..."*<sup>24)</sup>

Jernbanemuseet blev til i en tid, da der grundlagdes mange museer, måske flere end på noget andet tidspunkt i landets historie. Mellem 1900 og 1914 alene blev der etableret 25 nye lokalmuseer. Samtidig blev der også grundlagt mange specialmuseer, som beskæftigede sig med et enkelt emne i et landsdækkende perspektiv, til forskel fra de lokale kulturhistoriske museer, der koncentrerede sig om en enkelt egn eller købstads historie.

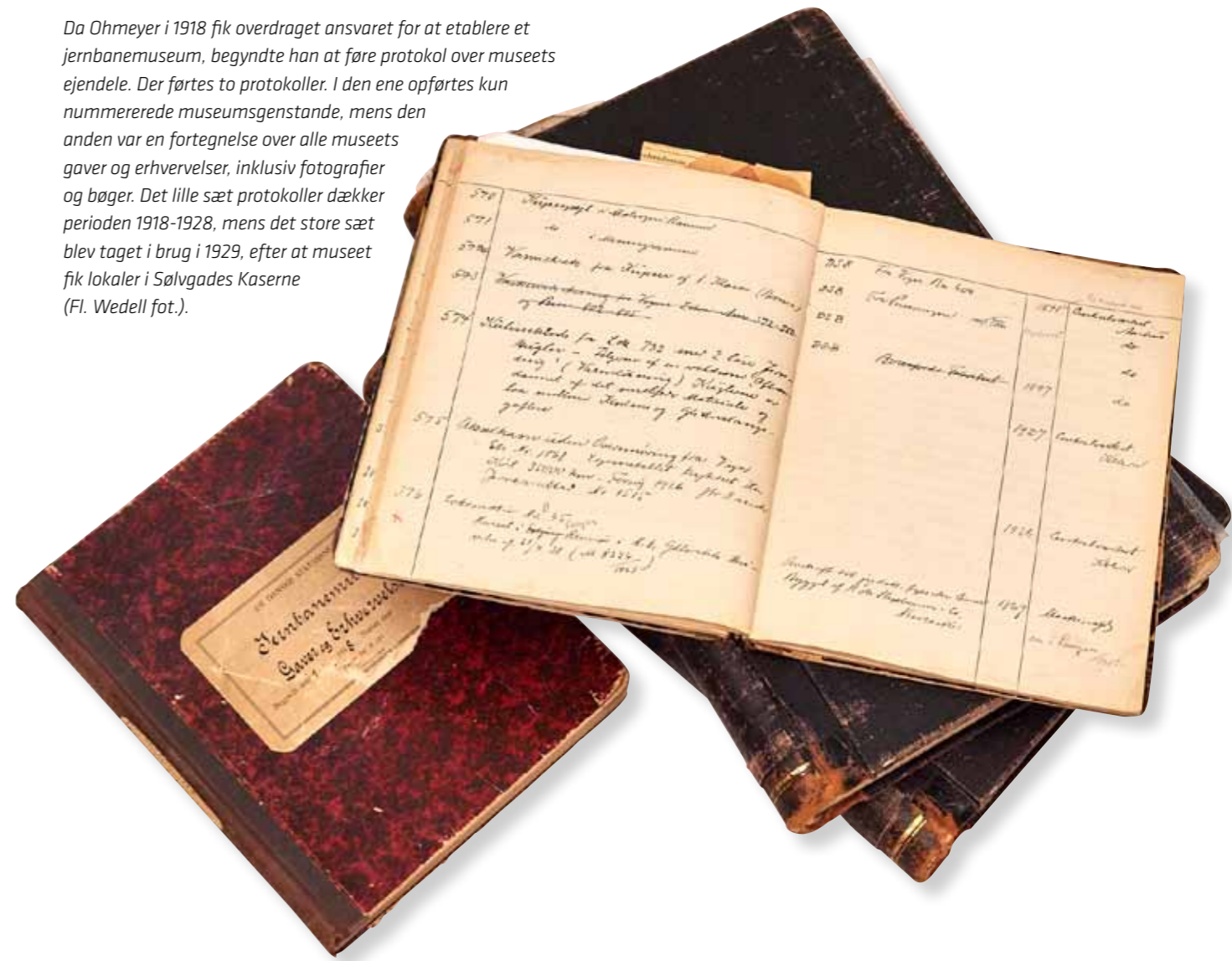
Blandt eksemplerne er Kunstindustrimuseet (i dag Designmuseum Danmark), som åbnede i 1895, og Historisk Teknisk Samling (i dag Danmarks Tekniske Museum), som blev grundlagt i 1912 – begge med støtte fra Industriforeningen.<sup>25)</sup> Yderligere en periode med nye specialmuseer fulgte efter 1960, blandt andet Industrimuseet i Horsens (1975) og Energimuseet i Tange (1982).

Specielt for den første bølge af specialmuseer var, at den også rummede de såkaldte etatsmuseer. Det vil sige museer, som blev oprettet i sammenhæng med en statsorganisation og derfor også omfatter Danmarks Jernbanemuseum. Postmuseet (grundlagt 1907, i dag Enigma), Toldmuseet (grund-

lagt 1912, Told- og Skattemuseet eksisterer i dag udelukkende digitalt) og Kriminalmuseet (grundlagt 1904, genetableret som Politimuseet i 1993) er eksempler på andre etatsmuseer, der blev til i samme periode, og disse museers etablering er variationer over den samme historie. I alle tilfælde var der en eller flere ildsjæle, som grebet af tidsånden samlede de ting fra deres arbejdsområde, som på grund af samfundets og især teknologiens udvikling blev forældede. Ældst er postmuseets samling, som blev påbegyndt af den senere overpostmester Jens Wilcken Mørch, som begyndte at samle efter sin ansættelse i 1856. Han overdrog samlingen til postvæsnet som et led i museets grundlæggelse i 1907. Langt hurtigere gik det ved politiet, hvor Carl Albert Hansen over nogle få år opbyggede en samling, der fik lokaler i kælderens i domhuset på Nytorv. Det åbnede som internt museum for de ansatte i 1904. Ved toldvæsnet blev en samling påbegyndt af toldinspektør L.F. Pape. I 1912 bevilgedes et tilskud på finansloven til oprettelse af et toldmuseum, der åbnede allerede året efter. Til sammenligning gik det for både postmuseet og jernbanemuseet adskillige år fra den første finanslovsbevilling, til man fik udstillingsplads, og i begge tilfælde fik museet anvist en håndfuld lokaler i tagetagen af den pågældende etats hovedkvarter. Postmuseet rykkede ind i den nye centralpostbygning i 1912 og åbnede året efter, mens jernbanemuseet fik lokaler, da statsbanerne i 1928 flyttede hovedkvarter til Sølvgades Kaserne, hvor der blev åbnet for offentligheden i 1931.<sup>26)</sup>

På et andet punkt har postmuseets og jernbanemuseets tidlige udvikling også ligheder. I begge tilfælde fulgte museets etablering i kølvandet på et ledesskifte i etaten. For postmuseets vedkommende skete det i 1904, da V.O. Kiørboe, der var positivt indstillet over for Mørchs forslag om et museum, blev generaldirektør for Post- og Befordringsvæsnet. Da Industriforeningen i 1906 skrev rundt og bad om bidrag til Christian IX-udstillingen, svarede Kiørboe ligefrem, at man med glæde ville deltage, men at bidraget ville blive begrænset til grafiske og statistiske fremstillinger, fordi man ikke havde et postmuseum at trække på.<sup>27)</sup>

*Da Ohmeyer i 1918 fik overdraget ansvaret for at etablere et jernbanemuseum, begyndte han at føre protokol over museets ejendele. Der førtes to protokoller. I den ene opførtes kun nummererede museums-genstande, mens den anden var en fortegnelse over alle museets gaver og erhvervelser, inklusiv fotografier og bøger. Det lille sæt protokoller dækker perioden 1918-1928, mens det store sæt blev taget i brug i 1929, efter at museet fik lokaler i Sølvgades Kaserne (Fl. Wedell fot.).*



Med statsbanernes generaldirektørskift i 1915 in mente skal det understreges, at velvilje fra etaternes ledelse var et vigtigt succeskriterie for etatsmuseernes grundlæggelse. Ofte fokuseres der så meget på ildsjælene, at det kommer til at fremstå som om etatsmuseerne, udelukkende var et resultat af deres arbejde. Det var de på mange måder også, men samlingerne var ikke blevet til museer uden penge, plads og andre faciliteter og privilegier. Det var et sammenspil af faktorer, hvor den ene part ikke kunne udelades. Hvor mange lignende samlinger har mon eksisteret uden at blive til selvstændige museer, fordi der ikke var den nødvendige opbakning? Ved telegrafvæsnet blev en samling grundlagt af ingeniørassistent Hans Haller omkring 1908 (indlemmet i postmuseet ved sammenlægningen af postvæsnet og telegrafvæsnet i 1927). Også ved fyrvæsnet har der eksisteret en samling.<sup>28)</sup>

Sammenlignet med de andre etatsmuseer åbnede jernbanemuseet relativt sent, og det samme gør sig til dels gældende, hvis man sammenligner med jernbanemuseerne i vores nabolande. I Tyskland blev verdens – måske – første jernbane-

museum grundlagt i Nürnberg i 1882 som museum for det bayerske jernbanevæsen (1 dag DB Museum). I Berlin åbnede en større jernbanehistorisk udstilling i 1906 som en del af Verkehrs- und Baumuseum i den tidligere Hamburgerbanegård (samlingerne er i dag en del af Deutsches Technikmuseum). Ohmeyer besøgte dette museum i 1929, mens udstillingerne i Sølvgade var under forberedelse.<sup>29)</sup> Det svenske jernbanemuseum åbnede i 1915. Det var oprettet på baggrund af Den Baltiske Udstilling i Malmø i 1914, som var en regional udstilling med deltagelse af Tyskland, Rusland og Danmark. Indholdet af den svenske jernbaneafdeling blev efterfølgende anvendt til at etablere et museum i Stockholm sammen med eksisterende samlinger hos jernbanerne.<sup>30)</sup>

Det norske jernbanemuseum blev stiftet i 1895, og dets samlinger blev delvist bygget på grundlag af genstande, der var indsamlet til landets deltagelse ved udstillinger i Paris og Stockholm. Det var et lignende forløb, som F. Wolff forgæves havde håbet på med Landsudstillingen i 1909. Fra 1897 var der en udstilling i lokaler på Hamar Station, men i 1912 blev ud-



stillingerne pakket ned og opmagasineret frem til 1926, fordi pladsen skulle bruges til andre formål. Det var Ohmeyer desværre ikke klar over, da han omkring 1921 foretog en studietur til museerne i Norge og Sverige og måtte gå forgæves i Hamar.<sup>31)</sup>

I Storbritannien, jernbanens oprindelsesland, kom jernbanemuseerne til relativt sent. Godt nok blev Robert Stephensons berømte lokomotiv, The Rocket fra 1829, i 1862 indlemmet i The Patent Office Museum – en forløber for Science Museum i London. I begyndelsen af 1900-tallet havde Science Museum en afdeling for jernbanehistorie, men selve det britiske National Railway Museum åbnede først i 1975. Modsat Danmark var de britiske jernbaner i begyndelsen af 1900-tallet domineret af private selskaber. Man kan alligevel drage en parallel til det danske jernbanemuseums grundlæggelsehistorie. Ligesom ved de danske statsbaner begyndte man ved de britiske jernbane-selskaber at samle ældre genstande mod slutningen af 1800-tallet, og ved London and North Eastern Railway kom det så vidt, at man i 1927 kunne åbne et jernbanemuseum i York.

Der er ikke nogen tvivl om, at nabolandenes jernbanemuseer var en kilde til inspiration for Ohmeyer, mens han forbedrede det danske museum. Jernbanebladet, hvor Chr. Schmidt også var tilknyttet, havde i årene 1909-1913 bragt artikler om

udenlandske jernbanemuseer, og så var der jo Ohmeyers egne studieture.<sup>32)</sup> Men han skelede også til de andre etatsmuseer, især postmuseet, som han anvendte som sammenligningsgrundlag, da han i 1930 forsøgte at få øget jernbanemuseets årlige tilskud.<sup>33)</sup>

#### ET MUSEUM UDEN TAG OVER HOVEDET 1918-1928

*"Den væsentligste Betydning for vedkommende Baner har Jernbanemuseerne dog utvivlsomt deri, at de aabner Vinduet ud mod den Offentlighed, som i Virkeligheden nærer en levende Interesse for Jernbanevæsnet, og som ønsker at blive gjort fortrolig med Jernbanevæsnet's Enkeltheder."*<sup>34)</sup>

A.L. Ohmeyer, 1929

Aage Lützu Ohmeyer blev født i Slagelse i 1882. I en alder af 15 år fik han i 1897 ansættelse ved statsbanernes maskinafdeling i København, hvor han fra 1909 fungerede som arkivar. Hans interesse for jernbanehistorie synes at have været med ham fra starten, måske under påvirkning af hans far, der oprindeligt havde været manufakturhandler, men fra 1884 arbejdede ved statsbanerne. Efter eget udsagn havde han i 1907 brugt ti år på at sammenstykke en samling af køreplaner, hvilket vil sige, at han må være begyndt omkring det

*I 1921 foretog Ohmeyer en studietur til de svenske og norske jernbanemuseer. Ved ankomsten til Hamar Station i Norge, opdagede han til sin skuffelse, at udstillingen var pakket ned. På dette foto fra 1937 ses han sammen med kollegerne fra søstermuseerne i Norge, Finland og Sverige. I marts 2016 var Danmarks Jernbanemuseum vært for de nordiske jernbanemuseers årsmøde, som har været afholdt siden 1997 (Danmarks Jernbanemuseum).*

tidspunkt, han blev ansat.<sup>35)</sup> Han var også amatørhistoriker og skrev i fagpressen om statsbanernes færger, om jernbanen København – Helsingør og om de sjællandske jernbaners ældste lokomotiver.<sup>36)</sup> Da Ohmeyer af direktionen blev udpeget til at varetage forberedelserne til et jernbanemuseum, blev han det naturlige centrum for den spredte indsamling af historiske genstande, som ellers var foregået individuelt rundt om i statsbanernes afdelinger. Råderetten over det lille budget på 500 kr. gav samtidig en ny og anderledes handlefrihed.

Et meget hyppigt argument til fordel for et jernbanemuseum var, at det ville gavne forholdet mellem statsbanerne og befolkningen – det, man i dag ville kalde for *public relations*.<sup>37)</sup> Selvom Ohmeyer tilsluttede sig synspunktet, var det især opgaven med at vise jernbanens udvikling, der optog ham. Efter formelt at have fået overdraget museumsopgaven af Generaldirektionen, forsøgte Ohmeyer i første række at skabe sig et overblik over de historiske genstande, billeder, publikationer og modeller, som fandtes ved statsbanerne, dels ved at efterlyse genstande af historisk interesse hos statsbanernes distrikter og stationer, og dels ved at forhøre sig om de samlinger, som i forvejen fandtes blandt andet ved jernbaneskolen og søfartsafdelingen samt ved baneafdelingens hovedlager i København.<sup>38)</sup> I anden række forsøgte han at fylde huller i samlingen. Han kunne lede længe og ihærdigt efter specifikke ting. For eksempel eftersøgte han en særlig type varmedunk, som blev brugt i personvogne, før man havde indbygget opvarmning. Den fandtes ikke længere ved statsbanerne, men det lykkedes til sidst at finde den i gemmerne hos det Østsjællandske Jernbaneselskab. Det var lidt af en kraftpræstation, når man tænker på, at museumsopgaven skulle udføres sideløbende med, at han passede sit arbejde, og at han i begyndelsen af 1920'erne samtidig var involveret i en del kommissions- og foreningsarbejde.<sup>39)</sup>

Ohmeyers vision for jernbanemuseet var præget af den fremskridtstro, som havde været fremherskende i Europa frem mod 1. Verdenskrig, og som også satte sit præg på museumsverdenen.<sup>40)</sup> For Ohmeyer handlede det om at vise jernbane-teknologiens fremskridt, og han skelnede mellem



*Hvis de genstande, man gerne vil have, ikke findes længere, kan man vel bare lave dem? Denne replika af et telegrafapparat af typen Wheatstone blev fremstillet af statsbanernes telegrafjeneste. Ohmeyer havde forgæves forsøgt at finde et originalt eksemplar af apparatet, som blev anvendt ved den første jernbane i Slesvig. I stedet købte han tegninger af et apparat, som fandtes hos London, Midlands and Scottish Railway Company (Fl. Wedell fot.).*

to typer samlinger: Dem som aktivt søgte, at vise jernbanens udvikling – og dem, som blot var samlinger af gamle ting uden mål og retning. Et jernbanemuseums opgave var *"at paavise, paa hvilket Udviklingstrin Jernbanevæsnet staar, set paa Baggrund af den foreliggende Tids Tilstande, og at dokumentere, hvad de tekniske Frembringelser betyder for Samfundsudviklingen."*<sup>41)</sup> Til at opnå dette var det nødvendigt med serier af genstande, som trin for trin viste tingenes udvikling helt op til nutiden. Man kan ane grundidéen i denne tilgang i hans debatindlæg fra 1907, hvor han beklagede, at statsbanerne ikke havde bevaret gamle køreplaner. Ikke for princippets skyld, men fordi det gjorde det svært at dokumentere *"...Toggangen og Kørselshastigheden i svundne Tider!"*<sup>42)</sup>

Hvis en genstand efter Ohmeyers mening var uundværlig i samlingen, kunne han i yderste konsekvens lade den fremstille fra ny. For eksempel viste det sig umuligt at opdrive et telegrafapparat af typen Wheatstone, som havde været an-

*Postvogn Fe 541 var museets første stykke rullende materiel. I 1918 var der ikke meget tilbage af jernbanernes ældste lokomotiver og vogne, og det, der endnu eksisterede, var som oftest overgået til andre formål. Fe 541 blev brugt som skur på Herlev Station, mens lokomotivet B 45, som museet overtog i 1928, var anvendt som stationær kedel på statsbanernes værksted i Esbjerg (Danmarks Jernbanemuseum).*

vendt på den første jernbane i Slesvig. Da disse apparater kom fra Storbritannien, søgte han efter dem der, og det lykkedes at lokalisere et hos elektricitetsafdelingen ved selskabet London, Midlands and Scottish Railway Company. Selvom Ohmeyer ikke med sikkerhed kunne vide, om det var identisk med apparaterne på den sydslesvigske jernbane, fik han det opmålt og en tegning udarbejdet mod en pris på £6, hvorpå statsbanernes telegraftjeneste fremstillede en replika.<sup>43)</sup>

Roskildebanens første lokomotiv, Odin, var et særligt eksempel på Ohmeyers tag på opgaven. Denne lokomotivtype var for længst hugget op, så han besluttede at få lavet en model af Odin i målestok 1:10. Arbejdet blev udført etapevis fra omkring 1925, blandt andet af virksomheden Frichs i Aarhus, og var formentlig det dyreste projekt i museets første år. Samtidig understreger det, hvor alvorligt Ohmeyer så på sagen, for museet havde af en blikkenslager fået tilbudt at købe en færdig model – godt nok ikke af Odin, men af et lokomotiv af samme type. Den ville Ohmeyer ikke have, fordi den ikke var bygget i korrekt målestok, fordi der stod Jylland på navnepladen, og fordi han i øvrigt mente, den havde for mange fejl.<sup>44)</sup>

Odin blev den første af en lang række modeller af rullende materiel, som kom til at præge museumssamlingen, men samtidig lykkedes det også fra starten at få rigtige eksemplarer af lokomotiver og vogne sat til side til museet. Den første var en postvogn fra 1856 (i dag literet Fe 541). Selve vognkassen stod på Herlev Station, hvor den blev brugt som vare- og materialeskur, indtil Ohmeyer i 1920 fik den bragt til Centralværkstedet i København, hvor den blev suppleret med dele fra en anden vogn af samme type, som stod på Lov Station.<sup>45)</sup> Museets første lokomotiv blev B 45, der var hensat som stationær kedel på statsbanernes værksted i Esbjerg. Det blev reserveret til museet i 1928, hvorefter arbejdet med at finde reservedele til erstatning for de mange ting, som var pillet af maskinen, begyndte. For eksempel lykkedes det at skaffe den et sæt puffere fra søstermaskinen B 46.<sup>46)</sup>

Sammenlignet med andre museer havde etatsmuseerne en fordel i forhold til eftersøgning og indsamling af genstande,

dels fordi mange af de ting, man ønskede at indsamle, formelt var etatsens ejendom, og dels fordi man kunne henvende sig gennem organisationens interne kommunikationskanaler. I jernbanemuseets tilfælde blev Ohmeyer mødt med forholdsvis stor velvilje og hjælpsomhed blandt personalet ved både de statslige og de privatejede jernbaner. Ved siden af de ting, som han selv opsøgte, fik museet også mange frivillige tilbud om genstande (det man i dag kalder for "passiv" indsamling). Det skete blandt andet på baggrund af fagpressen, som opfordrede jernbaneansatte til at indsende genstande af historisk interesse til museet.<sup>47)</sup> Til sammenligning forsøgte Dansk Fiskeriforening også at udbygge sin egen modelsamling (senere Dansk Fiskerimuseum) ved at opfordre medlemmerne til at indsende genstande, men at dømme efter de spredte notitser om donationer, som foreningsbladet bragte i årene 1888-1912, gik det til tider trægt.<sup>48)</sup> Her kunne etatsmuseerne trække på en stærkere "korsånd" end den, der eksisterede blandt et erhverv som fiskeriet, der ikke var domineret af en statslig virksomhed.

Mens det nystiftede jernbanemuseum udbyggede sine samlinger, havde det, som allerede omtalt, et problem med at finde plads. Reelt var museet hjemløst i de første ti år. Ohmeyer forsøgte at finde lokaler til opbevaring af museumsgenstande, og det lykkedes ham at få stillet et mindre lokale til rådighed i 1921, men store dele af samlingerne måtte blive, hvor de var, ofte under dårlige opbevaringsforhold. Det kom så langt, at Ohmeyer ligefrem overvejede at leje lokaler.<sup>49)</sup> At fremvise frugterne af indsamlingsarbejdet var i disse år næsten helt udelukket, bortset fra en midlertidig udstilling på Københavns Godsbanegård i maj 1926.<sup>50)</sup> Derfor var det et gennembrud, da statsbanerne i 1928 flyttede hovedkvarteret til Sølvgades Kaserne. Her fik museet tildelt en række lokaler på femte sal. Selvom de små, uisolerede loftsrum med skrævægge var alt andet end egnede til museumsbrug, gav de en fast base, der gjorde det muligt at konsolidere museet og forberede det på åbning for offentligheden. Betydningen kan også læses ud af museets protokoller, hvor der i årene efter 1929 blev oplistet et stort antal genstande. Det var nogle af



de mindre samlinger, som stadig befandt sig rundt omkring ved statsbanerne, der nu blev hentet til museet. Blandt andet blev Wolff's telegraf- og telefonsamling overflyttet fra Aarhus.<sup>51)</sup>

### STATSBANERNES PULTERKAMMER?

Det er passende at afslutte fortællingen om det danske jernbanemuseums grundlæggelse med åbningen af udstillingerne i Sølvgades Kaserne i 1931, fordi museet her nåede et foreløbigt højdepunkt, hvorefter dets udvikling så småt begyndte at stagnere. I 1930 var det lykkedes Ohmeyer at få museets årlige tilskud sat op til 1500 kr., men det var som kompensation for, at museet nu ikke længere kunne få udført arbejder kvit og frit ved banernes værksteder.<sup>52)</sup> I 1932 blev tilskuddet nedsat til 1350 kr. og blev ikke sat op igen i årtier. Til gengæld fik museet en ny indtægt fra et antal lokomotivmodeller, som kunne bevæge hjul og gangtøj, når man indkastede en ti-øre. Modellerne stod på forskellige stationer og bidrog til museets drift. I året 1946-1947 indsamlede de 14.000 kr. brutto.<sup>53)</sup>

Denne indtægt kunne dog ikke opveje det største problem, som var pladsmangel. Loftslokalerne satte fra starten alvorlige begrænsninger for museets udfoldelse, og pladssituationen blev hele tiden forværret i takt med, at samlingerne voksede. Det kom der først en løsning på i 1975, da man gradvist begyndte at overtage den nuværende bygning i Odense, i første omgang for at kunne fremvise rullende materiel, men i løbet af 1990'erne flyttede museet endegyldigt til Odense.

Andre museer havde lignende problemer med pladsen, men jernbanemuseets var af en særlig størrelsesorden på grund af den samling af lokomotiver og vogne, som med tiden blev

opbygget. Men faktisk var der ad flere omgange relativt konkrete planer for at opføre en ny museumsbygning ved Østerport Station, som skulle gøre det muligt at samle store og små genstande under samme tag. Forud for jernbanens 100-års jubilæum i 1947 blev der på generaldirektør Knutzens initiativ planlagt en museumsbygning, tegnet af statsbanernes arkitekt K.T. Seest i 1943. På grund af den bolig- og materiale-mangel, der fulgte efter besættelsen, blev planerne stillet i bero og blev ikke genoptaget. I 1958 var der på initiativ fra professor Georg Weber fra Den Polytekniske Læreanstalt en plan for at bygge en ny stationsbygning på Østerport Station, som også skulle rumme både et teknisk museum og jernbanemuseet, men heller ikke dette projekt blev til noget.<sup>54)</sup>

At museet ikke for alvor blev videreudviklet, betød også, at det ikke fik nævneværdig betydning for forholdet mellem statsbanerne og befolkningen, som ellers var et af de mest almindelige argumenter for, at statsbanerne skulle oprette et jernbanemuseum. Om det overhovedet havde været muligt for et jernbanemuseum at spille den rolle, er tvivlsomt, men nu blev det under alle omstændigheder umuligt. Dertil var museet for lille og fastlåst i sine rammer. Sammen med den lidt afsidesliggende placering og det faktum, at der ikke var åbent om vinteren, fordi museets lokaler ikke kunne opvarmes, blev besøgstallet meget begrænset. En opgørelse bagerst i museets scrapbog anslår, at der i gennemsnit var omkring 1000 gæster om året i perioden 1953-1969.<sup>55)</sup> Museets stilstand satte også sit præg på den måde, det fremstod i pressen, hvor der med tiden begyndte at dukke artikler op, som fortalte om et lille, glemt museum med mange sjove, gamle ting. En beskrivelse, der lå langt fra Ohmeyers visioner for museet.





Det var Ohmeyers ønske, at museet ikke blot skulle samle på antikviteter, men at også nye jernbanegenstande skulle indgå i samlingen. Blandt de genstande, han indsamlede i 1919, var disse karbidlamper, som statsbanerne selv fremstillede i forbindelse med oliemanglen i slutningen af 1. Verdenskrig, blandt andet til oplysning af signaler. Tegningen viser en spejlflektor, som brugtes på damplokomotiver til at kaste lys fra fyrkassen op på fyrpladens instrumenter, hvorved man ikke behøvede olielamper. Modellen blev anvendt på D-maskiner i DSB's 2. distrikt mellem februar og december 1918 (Fl. Wedell fot.).

Foto fra jernbanemuseet på 5. sal i Sølvgades Kaserne omkring 1930. I baggrunden ses museets samling af telegrafapparater, arrangeret kronologisk fra højre mod venstre, begyndende med replikaen af Wheatstone-apparatet, omtalt på side 91 (Danmarks Jernbanemuseum).

#### UPUBLICERET KILDEmateriale

Danmarks Jernbanemuseums arkiv  
 Danske Statsbaners arkiv (Rigsarkivet, arkiv nr. 0041)  
 Industriforeningens arkiv (Erhvervsarkivet, arkiv nr. 06313)

#### LITTERATUR

Bender, Johan, *Hurra for Århus! Landsudstillingen 1909 – vejen til og sporene fra*, Klematis, 2008.  
 Berg, Rasmus, *Minder fra Håndværk og Industri*, Universitetsforlaget i Aarhus, Aarhus 1954.  
 Berggrund, Lars, "Sveriges Järnvägmuseum 100 år – En krönika" i *SPÅR 2015 – Sveriges Järnvägmuseum 100 år*, 2015, s. 22-206.  
 Buch og Gomard, *Danmarks Jernbaner – Historisk og biografisk Haandbog bd. I-II*, Alex Kappels Forlag, København, 1933.  
*Christian IX udstilling i Industriforeningen*. København, 1906.  
 Dancker-Jensen, W.E., "Jernbanemuseets historie" i *Jernbanemuseets venner – årsskrift 1988*, 1989, s. 8-10.  
 Hansen, Holger Georg, *Jernbaneminder*, København, Forlaget Fremad, 1962.  
 Jørgensen, K. O. B., "Danmarks Tekniske Museum gennem 50 år" i *Danmarks Tekniske Museum – Årbog 1961*, 1961, s. 102-118.  
 Larsen, Morten Flindt, "1975: Jernbanemuseet i Odense åbner" i *Jernbanehistorisk årbog '00*. Smørum: Bane bøger, 2000. s. 58-64.  
 Monrad Møller, Anders, "Dansk Toldmuseum: Dets omskiftelige skæbne i de første 75 år" i *Zise – told- og skatthehistorisk tidsskrift*, 10. årgang nr. 1, 1987, s. 23-39.  
*Officielt katalog – Landsudstillingen i Aarhus 1909*, Landsudstillingens forretningsudvalg, Aarhus, 1909.  
 Ohmeyer, A., "Det Sjællandske Jernbaneselskabs ældste Lokomotiver" i *Dansk Lokomotivtidende*, årgang 11, 1911, s. 249-256.  
 Ohmeyer, A., *Slægten Ohmeyer*. København, 1914.  
 Ohmeyer, A., "Jernbanemuseet i Berlin" i *Den tekniske Forenings Tidsskrift*. København, årgang 53, 1929. s. 40-44.  
 Paludan-Müller, Carsten. "Museet i tiden – Erindringsrum og verdensspejl" i Michael Lauenborg og Peter Pentz (red.), *Museerne ved årtusindskiftet*, Statens Museumsnævn, 1996. s. 23-38.  
 Petersen, J. C., *The Danish Post and Telegraph Museum through 50 years*, The General Directorate of Posts and Telegraphs, Copenhagen, 1963.  
 Petersen, Poul, "Det gamle kriminalmuseum" i *Politi-historisk Selskab – Årsskrift 1992*. København, 1992, s. 99-118.  
 Rasmussen, Holger, *Dansk Museumshistorie – De kulturhistoriske museer*. Dansk kulturhistorisk museumsforening, 1979.  
 Thestrup, Poul, "Danmarks ældste bevarede jernbanevogn" i *Jernbanemuseets venner – årsskrift 1992*, 1993, s. 20-25.  
 Schmidt, Chr., "Jernbanemuseet" i *De Danske Statsbaner 1847-1947*, Generaldirektoratet for Statsbanerne, København, 1947, s. 724-727.  
 Vestesen, H., "Redskaber og maskiner" i J. Bergsøe, *Landsudstillingen i Aarhus 1909*, Aarhus, 1913, s. 49-61.  
 Østvedt, Einar, *De norske jernbaners historie bd. II – Tidsrommet fra 1883 til omkring 1900*, J. W. Cappelens Forlag, Oslo, 1954.

#### NOTER

- Museets grundlæggelse er beskrevet af Christian Schmidt i DSB's jubilæumsbog fra 1947, af William Dancker-Jensen i jernbanemuseets årsskrift i 1988 og af Morten Flindt Larsen i Jernbanehistorisk årbog for år 2000. Sidstnævnte skeler en smule til Post- og Telemuseet, men foretager ellers ikke nogen egentlig sammenligning.
- Larsen 2000, s. 58.
- Schmidt 1947, s. 726.
- Erhvervsarkivet, 06313 Industriforeningen i København, 1838-1917, Sager og indkomne breve, Aa 1905 m.m., pakke 615, sag Af/1906, skrivelse fra Statsbanernes regnskabsafdeling 26. februar 1906.
- Se *Christian IX udstilling i Industriforeningen 1906*.
- Jernbanemusæum, *Vor Stand* 17. apr. 1907. Morten Flindt Larsen har gættet på, at A.L. Ohmeyer stod bag artiklen (jf. Larsen 2000, s. 58), men hvis man betragter denne specifikke årgang af *Vor Stand*, vil man se, at det kun er artikler af folk uden for redaktionsgruppen, som bærer forfatternavn. Det peger på, at en del af denne årgangs mange anonyme artikler er forfattet af redaktionsgruppens medlemmer. Til sammenligning er der i den foregående årgang (1906) meget færre anonyme bidrag, og redaktionsgruppens navne figurer blandt forfatternavnene. Bladets redaktør Chr. Schmidt var en del af den gruppe som var tilhænger af et jernbanemuseum, og er den mest sandsynlige forfatter til artiklen i 1907.
- Et nyt Museum, *Dannebrog*, 22. april 1907.
- Dansk Jernbanemusæum, *Dansk Jernbaneblad* nr. 510, 8. maj 1907; Dansk Jernbanemusæum, *Dansk Jernbaneblad*, nr. 511, 16. maj 1907; Dansk Jernbanemusæum, *Dansk Jernbaneblad* nr. 514, 8. juni 1907.
- Jernbanemuseet, *Jernbanebladet*, 1918-19 s. 16.
- Dansk Jernbanemusæum, *Dansk Jernbaneblad*, nr. 511, 16. maj 1907.
- Dansk Jernbanemusæum, *Dansk Jernbaneblad*, nr. 511, 16. maj 1907.
- Bender 2008, s. 156, 178-189; Vestesen 1913, specielle beretninger s. 50; Officielt katalog – Landsudstillingen i Aarhus 1909, s. 174; Landsudstillingen, *Jernbanebladet* 1909, s. 88-91.
- Christian IX udstilling i Industriforeningen 1906*, s. 7-8. Modellen af færgeren Sjælland i Korsør færgeleje er dateret i museets genstandsprotokol, post nr. 588.
- En lille Jernbane udstilling i Industriforeningen den 20. Novbr. 1915, *Jernbanebladet* 1915.
- Hansen 1962, s. 139-140.
- Danmarks Jernbanemuseums arkiv, Sager vedr. Jernbanemuseet's start, Signaler og telegraf, brev fra Ohmeyer til Wolff 30. dec. 1916.
- Ohmeyer 1911.
- En lille Jernbaneudstilling i Industriforeningen den 20. Novbr. 1915, *Jernbanebladet* 1915, s. 57.
- Larsen 2000.
- Berg 1954.
- Petersen 1963.
- Rigsarkivet, 0041 Danske Statsbaner, Maskinafdelingen, 1856-1925, Kopi-bøger, 1917 3 24 – 5 23, pakke 282-283, nr. 2960, 18. maj 1917.
- Danmarks Jernbanemuseums arkiv, Museets korrespondance, Museums-sagen Avisudklip, skrivelse fra Andersen – Alstrup 30. mar. 1918.
- Et Jernbanemuseum, *Social-Demokraten* 19. august 1922.
- Rasmussen 1979, s. 100-102, 125-128, 135-137.
- Monrad Møller 1987; Petersen 1963; Petersen 1992.



# SUMMARY

27. Erhvervsarkivet, 06313 Industriforeningen i København, 1838-1917, Sager og indkomne breve, Aa 1905 m.m., pakke 615, sag Ah/1906, skrivelse fra Generaldirektoratet for Post- og Befordringsvæsnet 19. juli 1906.
28. Petersen 1963, s. 10; Jørgensen 1961, s. 115.
29. Ohmeyer 1929.
30. Berggrund 2015, s. 27-28.
31. Danmarks Jernbanemuseums arkiv, Museumskorrespondance, Alm. sager avisudklip, "Rejseberetning fra Kontrolør A. L. Ohmeyer, Maskinkontoret", februar 1921; Østvedt 1954, s. 453.
32. Jernbanemusæet i Berlin, *Jernbanebladet* 1909, s. 241-244; Jernbanemusæet i London, *Jernbanebladet* 1910, s. 97-103; Jernbanemusæer, *Jernbanebladet* 1911, s. 83-84; Jernbanemusæet i Berlin, *Jernbanebladet* 1913, s. 40-46; Spormuseet i Berlin, *Jernbanebladet* 1913, s. 67-68.
33. Danmarks Jernbanemuseums arkiv, Museumskorrespondance, Museet, skrivelse til generaldirektoratet 26. juni 1930.
34. Ohmeyer 1929, s. 44.
35. Ohmeyer 1914, s. 12; Dansk Jernbanemusæum, *Dansk Jernbaneblad*, nr. 511, 16. maj 1907.
36. Ohmeyer 1911; Nordbanen 1864-1914, *Dansk Jernbaneblad* årgang 23, 1914, s. 37-38; Dampfærefarten 1872-1922, *Vor Stand* 1922, s. 61-66.
37. Se for eksempel Jernbanemusæet i Berlin, *Jernbanebladet* 1909, s. 244.
38. Danmarks Jernbanemuseums arkiv, Sager vedr. Jernbanemuseet's start, Lister over genstande ved afd. og distrikter.
39. Buch og Gomard 1933, bd. II, s. 861.
40. Paludan-Müller 1996, s. 28-33.
41. Ohmeyer 1929, s. 43-44.
42. Dansk Jernbanemusæum, *Dansk Jernbaneblad*, nr. 511, 16. maj 1907.
43. Danmarks Jernbanemuseums arkiv, Sager vedr. Jernbanemuseet's start, Signaler og telegraf, 21. dec. 1921 - 1. jun. 1931.
44. Danmarks Jernbanemuseums arkiv, Sager vedr. Jernbanemuseet's start, Lokomotiver, 24. maj 1919.
45. Rigsarkivet, 0041 Danske Statsbaner, Maskinafdelingen, 1856-1925, Kopi-bøger, 1920 2 12 - 4 6, pakke 324-325, kopi nr. 2414, 27. mar. 1920; Jernbanepostvogne før og nu, *Jernbanebladet* 30. sep. 1906; Se også Thestrup 1993.
46. Danmarks Jernbanemuseums arkiv, Sager vedr. Jernbanemuseet's start, Lokomotiver, 15. apr. 1928.
47. Se for eksempel: Jernbanemusæet, *Jernbanebladet* 1918, s. 16; Jernbanemuseet, *Vor Stand* 31. okt. 1918.
48. Baseret på en gennemlæsning af *Dansk Fiskeritidende* 1888-1912.
49. Danmarks Jernbanemuseums arkiv, Sager vedr. Jernbanemuseet's start, Signaler og telegraf, 10. sep. 1921 og 3. maj 1926.
50. Dancker-Jensen 1989, s. 8.
51. Danmarks Jernbanemuseums arkiv, Fortegnelse over Genstande 1918-1929 og Gaver og Erhvervelser 1918-1929.
52. Danmarks Jernbanemuseums arkiv, Museumskorrespondance, Museet, skrivelse til generaldirektoratet 26. jun. 1930.
53. Schmidt 1947, s. 725.
54. Larsen 2000, s. 62; Drømmen om nyt Teknisk Museum gaar i opfyldelse, *Politiken*, 11. jan. 1958; Nu får Danmark sit tekniske museum, *Ingeniørens Ugeblad*, 18. jan. 1958.
55. Danmarks Jernbanemuseums arkiv, Udclip af artikler mv. om Jernbanemuseet.

This article gives an account of the foundation of the Danish Railway Museum at the beginning of the 20th century. It provides new knowledge about the pre-history and early years of the museum, while at the same time putting the foundation of the museum into perspective in relation to other museums. The decades around year 1900 represented an important period in the Danish history of museums, as a large part of the museums that exist today were founded in that period. Important specialist museums such as the Danish Museum for Decorative Art and the Danish Museum of Science and Technology were founded in this period. The Danish Railway Museum was founded by the Danish State Railways in 1918 and is one of the Danish state museums, which also included the Danish Post and Tele Museum, the Danish Customs Museum and the Danish Police Museum. The individual histories concerning the foundation of these museums share a number of characteristics. They are, so to speak, variations of the same course of development. Common to them all is the fact that the initiative came from one or more dedicated and passionate staff members who had independently started collecting old objects relating to the work area of the service in question. In each particular case, it required the support of the administration for the museum to get the space and financial backing required to establish a museum. This process was fast for the customs service and the police, but it took several years for the postal service and particularly the railway service.

As regards the Danish State Railways, the initiative was taken by a group of young staff members in the mechanical engineering administration, and they were supported by chief mechanical engineer Otto Busse. Old objects were also collected in other departments - e.g. a telegraph engineer had been collecting since 1894 - but the initiative to take it further and aim for a museum was taken in the mechanical engineering department. The most prominent of the initiators was Aage Lüttau Ohmeyer, archivist at the office of the mechanical engineering department in Copenhagen and head of the Danish Railway Museum from 1918-1946. In

## “All 'services' have their own museum”

### The beginning of the Danish Railway Museum 1906-1931

1906, he was involved in organising a small section on the railway history for a commemorative exhibition on Denmark's development during the reign of the Danish King Christian IX following the King's death earlier that year. This was presumably the first purely historical exhibition concerning the Danish State Railways, and it probably contributed to the issue of a railway museum being discussed in the railway specialist press the following year.

While the mechanical engineers were favourably disposed to the idea of a railway museum, that was not the case for the director general of the Danish State Railways Charles Ambt, which might explain why it took more than ten years for the management of the Danish State Railways to lend its formal support to a railway museum. Charles Ambt was replaced in 1915, but that was only the first step. It was not until 1917, following a direct request from mechanical engineer Alex Floor to the new director general Andersen-Alstrup, that an annual amount of DKK 500 was allocated for a museum.

It does seem, however, that Aage Lüttau Ohmeyer and like-minded contemporaries actively tried to promote the idea of a museum. In November 1915, only a few months after Charles Ambt was replaced, Aage Lüttau Ohmeyer organised an exhibition of railway history in the Industrial Association. While the exhibition does not seem to have had any direct impact, it did demonstrate that the state railways did in fact have a basis for a museum collection. Some of the objects at the exhibition had been collected by Aage Lüttau Ohmeyer himself, while other objects had been borrowed from collections in other departments of the state railways, e.g. ferry models from the shipping department. Two years later when formal responsibility for the museum was assigned to him, he became the natural centre for the dispersed collection of models and objects that formed the backbone of the new museum, while continuing to collect more objects, photographs and models and ensuring that rolling stock was reserved for the museum. He worked based on a vision of creating a museum that would show the sig-

nificance of the railway to the development of society as well as show the technical development up to that time.

The collections of the new museum grew, but the museum also encountered obstacles. First of all, it was a major problem to find space for exhibitions and for storing the museum pieces. From the foundation of the museum in 1918, it took another ten years before the museum was given its own five attic rooms on the 5th floor at the Danish State Railways' new headquarters in Copenhagen. Not until 1931 was the museum ready to open to the public. Compared to Denmark's neighbouring countries, the Danish Railway Museum was founded relatively late. Sweden got its museum in 1915 and Norway's railway museum dated all the way back to 1897, while Europe's presumably oldest railway museum was founded in Nuremberg in 1882 (DB Museum). At the beginning of the century, the Verkehrs- und Baumuseum in Berlin and the Science Museum in London also had large sections on railway history.

For the Danish Railway Museum, 1931 was a preliminary high. The annual grant which had been increased to DKK 1500 was reduced to DKK 1350 the following year and it remained at this amount for decades. An even larger problem was the space. Gradually, the five attic rooms became crammed with objects and the plans to build an actual museum building were never realised. This situation did not change until 1975 when the museum began to move into and take possession of the present museum building in Odense.

# ANMELDELSER

Uffe Palludan, *DSB af sporet*.  
Palludan Fremtidsforskning, 2014.  
ISBN 978-87-7082-477-4. 270 sider,  
enkelte illustrationer, 348 kr.

Uffe Palludan, *Banerne på sporet igen*.  
Palludan Fremtidsforskning, 2015.  
ISBN 978-87-7082-512-2. 250 sider,  
enkelte illustrationer, 348 kr.



I efteråret 2013 gik de danske litteraturanmeldere amok over en ny lysende komet på den danske digterhimmel. Medierne gik i selvsving. Og mange danskere med. Over 100.000 eksemplarer blev i løbet af få måneder langet over boghandlernes diske af den senere så skandaleombruste digter Yahya Hassans digtsamling. Med sin mellemstilige baggrund kombineret med en utraditionel navlebeskuende, selvkritisk digtning og nærmest messende oplæsninger af egne værker var der skabt en figur, som var "gefundenes Fressen" for de danske sommerrevyer. Et andet emne, som fyldte meget i mediernes sendetid og spalteplads det år, var IC4-skandalen. I lighed med tidligere år var indkøbet af en større mængde italiensk producerede togsæt til den danske landsdelstrafik et emne, som var leveringsdygtig i nye fortællinger til den samlede skandale om et tog, der kun vanskeligt kunne køre. Mere end noget andet har IC4-toget været med til at præge DSBs image de sidste mange år. Det var derfor naturligt, at såvel Yahya Hassan som IC4-skandalen kom med i årets sommerrevyer i 2014. I Cirkusrevyen lod man skuespilleren Ulf Pilgaard optræde som Yahya Hassan i en parodi af en digtoplæsning med en tekst af forfatterne Vase og Fuglsang. I den hassanske, lidt hakkende stil med et ikke helt grammatisk fejlfrit dansk lød det fra scenekanten: "Du er en fremmedelement i Danmark-land. Utilpasset og ubrugelig. Hadet af alle. Du er IC4-tog.

Dig, du er omsider opgivet af dansk system, som en afsporet Gellerup-plan. Dig, du har misbrugt skatpenge, som en lang vantro sugerør i statskassen. Som en utro luder fra italiensk togfabrik. Mig, jeg træder ind i dig, traptrin brækker af, griber gelænder, gelænder brækker af. Trykker på lyskontakt, lokum skyller ud. En pøl af pis, som Danmark-land har skyllet milliarder ud på dit pis. Mig, jeg tramper i gulv af vrede, førerhus knækker af. IC4 nu er du omskåret, som min lillebrors tismand, som en uintegreret, multikulturel utopi. Farvel IC4-tog, farvel spagettiperkere".

Selvom mange af revyens gæster grinede med på parodien, så var teksten også en bidende og kritisk kommentar til den største trafikpolitiske skandale i nyere tid. Det er altid nemt at være bagklog, men det er vist de færreste, som ikke vil være enig i, at IC4-togene har været et fejlkøb. En skandale, som har fulgt DSB gennem mere end et årti. Et projekt, som har været med til at sende de danske jernbaner bagud i udviklingen. Men også en skandale, som har føjet sig til rækken af skandaler, der har ramt det tidligere så hæderkronede statsforetagende. Skandale på skandale er væltet ind over DSB og de danske jernbaner. Nogle historier hænger fast i bevidstheden hos mange danskere, mens andre er gået mere eller mindre i glemmebogen uden for de særligt interesseredes kreds. Opsplittningen i DSB/Banestyrelsen, Combusagen, Waterfront-skandalen, DSB First-

sagen, det udenlandske ekspansions-eventyr eller Rejsekort-skandalen for blot at nævne et par stykker.

De danske jernbaner har inden for de seneste årtier været inde i en epokegørende periode, som antagelig ude i fremtiden vil blive betegnet som et væsentlig historisk vendepunkt i dansk jernbanehistorie. De danske trafikpolitikere har omdannet DSB fra at være et stort, nationalt transportforetagende til at være en skygge af sig selv. Stående i et limbo mellem at være en offentlig etat og et selskab, som skal handle ud fra kommercielle, forretningsmæssige principper på et næsten frit marked. Det har ikke været nemt for de ansatte, ledelsen eller politikerne at finde ud af, hvilket ben de skulle stå på. Dertil kommer alle de store og mindre begivenheder. Skandalerne. Det er derfor naturligt, at der er en interesse for at skrive om denne periode, og en af de forfattere, som har kastet sig over emnet, er Uffe Palludan. I 2014 lagde den selvstændige fremtidsforsker Uffe Palludan krystalkuglen på hylden og skrev en retrospektiv bog *DSB af sporet* om skandalerne og DSBs udvikling fra 1980'erne og frem til i dag. Uffe Palludan har selv i midten af 1980'erne været ansat ved DSB og følte derfor, at han burde skrive en bog om DSBs seneste udvikling med beskrivelse af årsagerne til, hvorfor det gik galt. I *Banerne på sporet - igen* fra 2015 har fremtidsforskeren atter fundet krystalkuglen frem og præsenterer en såkaldt

selvfinansierende vision for fremtidens jernbaner. Det er desværre blevet to meget diskutabile bøger. Af mindre - men forstyrrende - betydning er de utalige stave- og slåfejl, som burde være fanget ved en grundig korrekturlæsning af begge bøger. Mere alvorligt er derimod den manglede grundige dokumentation af bøgernes oplysninger, der i stedet umiddelbart fremstår som løse rygter, udokumenterede påstande og forfatterens egne gætterier. Dertil kommer forfatterens mange meninger om dette eller hint, som ifølge ham burde have været anderledes. Forfatterens to publikationer ville have stået stærkere, hvis de havde været ledsaget af en grundigere dokumentation. Eksempelvis citatet om Storebæltsforbindelsen fra det, der betegnes som "information til medarbejderne i Sølvgade primo juni 1986", hvorfra det citeres: "Og så er der Storebælt. Der er nu en løsning på vej. Det eneste, vi mangler, er at få banket politikerne på plads. Det bliver en etapeløsning, hvor jernbanen kommer i en boret tunnel under Østerrenden, mens der på Vestbroen kommer til at stikke nogle pinde ud fra jernbanebroen, der skulle have båret vejen som et minde om en fejlslagen trafikpolitik". At banke politikere på plads er ikke ligefrem normal sport for danske embedsmænd, og en kildehenvisning ville her have været på sin plads. Man kan ikke ud fra bogen se, om det er en kommentar, fundet i en intern skriftlig redegørelse, eller om

det er et citat, skrevet efter forfatterens egen hukommelse.

Uffe Palludan har sikkert ret i flere af kritikpunkterne af DSB og dansk transportpolitik, som når han fremhæver, at DSB i årene omkring årtusindskiftet blev placeret i en umulig situation ved at skulle agere som en privat virksomhed, men med en ejerkreds, som var folkevalgte politikere, hvis primære interesse ikke umiddelbart var økonomien og profitoptimering. Derimod hopper kæden flere gange af i nogle af de eksempler, som Uffe Palludan fremhæver som større og mindre skandalehistorier. Eksempelvis renoveringen af Nørreport Station for nogle år siden, hvor forfatteren er fortrædelig over, at hans eget projekt for Nørreport blev skrinlagt, mens et andet blev realiseret. Han harcelerer over stationens grønne tage, at neonskiltet fra den gamle station genanvendes, og at bilerne skubbes væk fra Nørreport. De fleste københavnere husker sikkert det gamle Nørreport med strømme af biler, busser og myldrende mennesker, som man flygtede fra, så snart man kom op fra undergrundsstationen. I dag har man omorganiseret stationen, så den langt bedre end tidligere falder ind som en naturlig del af byen med plads til trafik, men også et mere behageligt sted at opholde sig.

Gentagne gange føler man som læser, at forfatteren står med den løftede pegefing. De fleste af os kender sik-

kert typen fra arbejdspladsen, familien eller foreningen. Den lidt bedreviddende og belærende person, "hvad sagde jeg"-typen, som altid har en forklaring på hånden og ved, hvad man skulle have gjort, når skaden er sket. Disse mennesker kan ofte være lidt belastende at være i selskab med i længere tid. Måske har de ret i noget. Andet er nok for karikeret eller forkert. Nu kender jeg ikke personligt Uffe Palludan, som sikkert både er en venlig og sympatisk person, men desværre fremtræder hans to bøger som belærende, hvor pointerne gentages ikke bare én, men mange gange. Uffe Palludans bøger havde vundet ved en nøgtern, faktuel fremlæggelse af fakta uden allehånde personlige kommentarer, udfald mod enkeltpersoner og skolemesterens løftede pegepind.

Samtidig er bøgerne fyldt med indicier, antydninger og oplysninger, der gengives uden nogen form for kildekritisk analyse. I flere tilfælde virker det, som om den kildekritiske sans er blevet lagt på hylden, som når Uffe Palludan i indledningen af *Banerne på sporet - igen* for en kort stund kikker tilbage i tiden og beskæftiger sig med generaldirektørskiftet i 1981, da Povl Hjelt blev afløst af Ole Andresen. Ifølge Palludan var Povl Hjelt den klartseende generaldirektør, som fik omkalfatret DSB i 1970'erne, mens Ole Andresen i praksis kørte virksomheden i sæk gennem 1980'erne. Dette argument underbygges med en række citater fra Povl Hjelts

erindringer. Da der ikke er nogen kildehenvisning i Palludans bog, kan jeg oplyse, at citaterne stammer fra erindrings-bogen *Povl Hjelt og DSB – En rejse i Tiden* (Syddansk Universitetsforlag 2014). Fuldstændig ukritisk citeres Povl Hjelt for en række forskellige udsagn om Ole Andresen, uden at Uffe Palludan gør opmærksom på – eller måske selv er klar over – at Povl Hjelts erindringer er et partsindlæg, der ikke kan eller bør stå alene og uantastet.

I Uffe Palludans bog *Banerne på sporet – igen* gøres der en del ud af forfatterens såkaldte selvfinansierende vision for fremtidens jernbanenet. Selvom forfatteren måske kan have enkelte pointer, sidder man som læser dog tilbage med den opfattelse, at der i flere tilfælde er tale om fugle på taget end egentlige realiserbare projekter. Et eksempel er forfatterens forslag om at indføre batteritog i Danmark, hvor han blandt andet skriver: "Et IR4 tog på fire vogne har et energiforbrug, der er ca. 10 gange større pr. vogn end energiforbruget i en bil. 40 bilbatterier kan købes for under 4 millioner kroner. Alt-så 1.200 millioner [til omstilling til el-drift mellem Esbjerg og Lunderskov, anm. bem.] eller 4 millioner kr. [til omstilling af et enkelt togsæt til samme strækning, anm. bem.]. Det er ikke noget nævneværdigt problem at placere 10 bilbatterier i en togvogn, eller rettere under togvognen. Der er simpelthen uudnyttet plads. Men DSB og Bane-Danmark er ikke interesserede. De har

ikke incitamentene til at tænke økonomisk og er iskolde overfor varetagelsen af samfundsmæssige interesser". Senere i bogen foreslår fremtidsforskeren, at man kan omstille lokomotiverne i den sjællandske nærtrafik til batteridrift, således at man kobler "en vogn med en 40 fods container indeholdende batterier på toget. 40 tons batterier giver strøm nok til 1000 km med et lokomotiv med containervognen og 5 dobbeltdækkervogne á 50 tons. Dermed er problemerne for den sjællandske regionaltrafik på kort sigt løste". Selvom forfatteren fremhæver, at man anvender batteritog i Storbritannien, så er jeg dog som skatteyder glad for, at DSB ikke eksperimenterer med Uffe Palludans skæve påfund og besynderlige forslag.

Der er givetvis mange ting, som kunne gøres bedre. Det viser de mange skandaler. Der er sikkert også enkelt-elementer i Uffe Palludans vision, som kan anvendes, men efter gennemlæsning af de to bøger sidder man med fornemmelsen af, at de fleste forslag er – for at sige det pænt – urealistiske. Den påståede "gennemførlige selvfinansierende vision til jernbanens fremtid" virker som luftkasteller uden syn-delig bund i virkeligheden. Det er altid forfriskende at få analyseret nutidens trafikpolitik og få en vision for fremtiden, men desværre må det konkluderes, at de foreliggende to bøger er særdeles mangelfulde, kritisable og fremstår med urealistiske visioner for frem-

tidens jernbanenet. Hvis man vil lære noget om de seneste 30-40 års trafikpolitik og få et nuanceret billede af forholdene, må man desværre søge til anden litteratur. Det er ærgerligt. For de seneste årtiers udvikling inden for jernbanerne i Danmark er et vendepunkt i jernbanehistorien, som kunne trænge til en grundig historisk analyse og fremlæggelse. For IC4-skandalen og transformationen af DSB kunne sagtens bære en selvstændig historie. Den dybdeborende bog om den historie må vi endnu vente på. Uffe Palludans to bøger vil næppe sælge lige så mange eksemplarer som Yahya Hassans digtsamling, men vil sagtens kunne tjene som inspiration til de danske sommerrevyer om fremtidsforskeres ukritiske historiesyn og vilde fremtidsplaner.

Lars Bjarke Christensen



Tony Streeter, *Den store bog om tog*, Nyt Nordisk Forlag, 2015, ISBN 978-87-17-04485-2, 320 sider, illustreret. Pris 299,95 kr. Oversat fra engelsk.

Det er en stor, flot og indbydende bog, man her får i hånden. Ingen kan være i tvivl om, at der er blevet kælet for det grafiske udtryk, og bogens mange illustrationer står knivskarpt. Har man blot en smule veneration for bøger og æstetik, bliver man umiddelbart i godt humør, når man bladrer i værket. Spørgsmålet er så, om indholdet i et rimeligt omfang kan leve op til den smukke indpakning. At konceptet synes levedygtigt, tyder det på, da der findes flere bøger skåret over den samme læst om fly, biler og motorcykler. Men jeg holder mig til bogen om tog. Efter en svulstig indledning, hvor jernbanens betydning for den økonomiske og kulturelle udvikling i hvert fald ikke bliver forklejnet, følger bogens 10 kaptitler, hvor de første 9 kronologisk følger lokomotivets og i mindre målestol jernbaneudviklingen generelt, mens det sidste kapitel er viet til jernbanernes teknik, her fortolket som maskiner og spor. Hvert kapitel indledes med en kort tekst om jernbanens betydning for perioden. Læser man som nybegynder introteksterne til de kronologiske afsnit, får man sikkert en fornemmelse af overblik. Det ville dog have klædt forfatteren, hvis der var skruet ned for den betydning, som jernbanerne tillægges. Der mangler en mere afbalanceret vurdering af banernes betydning for samfundsudviklingen.

Vi får også ultrakorte præsentationer af pionererne bag de første lokomotiver – folk som Richard Trevithick, George og Robert Stephenson, Marc

Séguin og Isambard Kingdom Brunel. Der bliver også plads til at fortælle enkelte mere selvstændige historier som f.eks. den lille historie om Brunels atmosfæriske jernbane i Devon i England, hvor togene blev drevet frem uden lokomotiver men ved hjælp af et langt stempel i et rør af støbejern midt i sporet. Drivkraften kom fra stationære pumpehuse, der skabte det nødvendige vakuum til at drive stemplet. Det blev ingen succes i slutningen 1840'erne. Ideen med baner uden lokomotiver skulle som bekendt senere blive taget op. Historien er god, da den viser, at udviklingen ikke kan beskrives som en lineær udvikling fra A til B – der er mange svinkeærinder, når man ser nærmere efter. Vi hører også om kampen om sporvidden, og vi hører om den behagelige og hurtige kørsel på Great Western Railways fra London til Bristol, der blev åbnet i 1841. Alligevel blev det ikke Brunels bredspor, der vandt kampen. Men frem til 1892 var det dog de bredspor, der var på strækningen. Igen en god lille historie, der viser, at normalsporvidden også havde sine konkurrenter i Vesteuropa. Undergrundsbanerne som løftestang for elektriske tog bliver også nævnt. Da undergrundsbanen i London åbnede i 1863, var det stadig damplokomotiver, der var spændt for. Tænk på røgen i undergrunden! I 1890 blev de dybtliggende linjer forsynet med elektriske tog. Der bliver også plads til en notits om London Necropolis Railway, som fra 1854 til 1941 transporterede

døde i kister fra London til kirkegården uden for city – en historie, jeg i hvert fald ikke kendte. Generelt er historierne placeret fornuftigt mellem togbeskrivelserne. Langt hovedparten af bogen består nemlig af en gennemgang af togene, der kom frem i de forskellige perioder. Bogen indeholder billeder og specifikationer for mere end 400 tog. Systematisk opregnes hjulstilling, cylindre, kedeltryk, drivhjulsdiameter og tophastighed. For de nyere tog er det dog ikke et spørgsmål om cylindre og kedeltryk, men strømforsyning eller motor samt effekt. Selv om det nok kun er tophastigheder, der umiddelbart siger de fleste læsere noget, så fungerer den korte præsentation for de udvalgte tog udmærket. Og igen, billederne kan man ikke blive træt af. For udvalgte "darlings" gives der en mere fyldig beskrivelse fulgt af detaljerede billedserier af toget og alle tænkelige detaljer. Det gælder tog som Rocket, Thatcher Perkins, Merddin Emrys, Mallard, IR Class WP No. 7161, Deltic, Javelin m.fl. Beskrivelserne er placeret i de kronologiske afsnit, hvor de respektive tog hører hjemme. Igen fungerer strukturen udmærket. Selv om det således er toget, der er i centrum i bogen, så kommer de også ud at køre. Særlige bemærkelsesværdige strækninger giver bogen en – i denne bogs sammenhæng – udførlig omtale, og strækningerne er pænt fordelt i de kronologiske kapitler. Liverpool-Manchester i drift fra 1830, Union Pacific med historien om den første

transkontinentale jernbanelinje i Nordamerika 1869, Canadia Pacific fra 1886, Den transsibiriske jernbane fra Moskva til Vladivostok, hvor de sidste delstrækninger blev åbnet i 1916, Orient-Expressen med dens forskellige forgreninger i slutningen af 1900-tallet, Lüksus tog i det sydlige Afrika med start i 1890'erne og med det officielle navn af The Blue Trains fra 1946 – siden 1936 havde bemalingen været blå, Indian Pacific i Australien, hvor det første tog, der krydsede hele kontinentet, afgik i 1970, Eurostar mellem London og Paris/Bruxelles med den engelsk-franske kanal-tunnel fra 1994. På nær Liverpool-Manchester-strækningen gengives alle de lange banestrækninger med store og smukke kort, og beskrivelserne kan vække udlængslen i de fleste. Strækning-beskrivelserne er for anmelderen en kærlig afveksling fra de stramt opbyggede togbeskrivelser. Derimod bliver de to opslag om veteranjernbaner og storslåede stationer presset sammen, så de ellers fine billeder bliver for små og teksten så kort, at det næsten kan være det samme. Mere usikker er jeg på afslutningskapitlet om teknikken bag maskiner og spor. For en teknologignorant som mig fremstår de få sider både overskuelige og pædagogiske, men ingen skal nære nogen illusion om, at man bliver specialist i damp-, diesel- eller el-lokomotivets teknik på tre dobbeltopslag.

Netop forholdet mellem overblik og detaljer er både bogens styrke og

svaghed. På bogens bagside står der: "Dette er bogen, du ikke kan undvære, hvis du bare én gang i livet er blevet bjergtaget af disse kæmpemaskiner og deres fantastiske atmosfære". Det er en vel stor mundfuld. Jeg vil hellere anbefale bogen til et nyt publikum, hvor bogen kunne være en øjenåbner for de mange facetter, som jernbanehistorie består af. Så må den kritiske vurdering af italesættelsen af toget som et vidunder følge senere. For at afprøve anbefalingen gav jeg bogen videre til min søn på 14 år. Missionen mislykkedes, det var kun beskrivelserne af jernbanestrækningerne og de tilhørende kort og naturbilleder, der faldt i hans smag. Så hvis bogens formål er at vække interessen hos dem, der ikke har en umiddelbar interesse for tog, så mislykkedes det i hvert fald i dette ene tilfælde. Det skal dog ikke forhindre mig i at opfordre andre til at gøre forsøget – det fortjener bogen. Andre, jeg kan anbefale bogen, er den teknikinteresserede person, som for første gang giver sig i kast med tog, eller den historisk interesserede, der gerne vil have et overblik over udviklingen af tog. Det er ikke den store bog om tog andet end i rent bogstavelig forstand, men den kan gøre god nytte som disse læses første bog om tog.

Peter Fransen



Henry Nielsen og Dorte Fogh,  
På sporet af banevogteren.  
Et ikonisk maleri fra 1884.  
Aarhus Universitetsforlag, 2016.  
ISBN 978 87 7124 933 0, 150 sider,  
illustreret. Kr. 199,95.

Bogens to forfattere er lektor emeritus i teknologihistorie Henry Nielsen og forhenværende lektor i billedkunst og dansk Dorte Fogh, og denne bog er ikke deres første analyse af L.A. Rings ikoniske maleri fra 1884. Første tiltag var i bogen *Frygt og fascination. Danske og udenlandske jernbanemalerier fra 1840 til i dag* (2011), hvori 'Banevogteren' var et af de danske eksempler. Anden gang var i Danmarks Jernbanemuseums årskrift *Jernbanehistorie 2014*, hvor forfatterne imødegik dels en bog skrevet i 2007 af kunsthistoriker ved Randers Kunstmuseum, Finn Terman Frederiksen, og dels en artikel i museets årskrift *Tog i tiden 2008* med undertegnede som medforfatter.

I bogen *På sporet af banevogteren* gennemgås billedets historie fra i sin samtid at være overset eller nedvurderet til i dag, da det af mange kunstkribenter regnes for at være et af Rings vigtigste billeder. Det undersøges, præcis hvornår billedet er malet og under hvilke omstændigheder, og – ikke mindst – hvem der stod model til figuren i maleriet, altså banevogteren, der står uden for sit sortmalede skur og ser hen mod toget, der nærmer sig den overkørsel, han har ansvaret for. Maleren Laurits Andersen (1854-1933) voksede op i landsbyen Ring, som han tog navn efter. Ring ligger på strækningen mellem Næstved og Vordingborg, og da Sydbanen i 1870 gennemskar landsbyen, resulterede det i tre overskæringer, der nødvendiggjorde en banevog-

ter. Diskussionen har her drejet sig om, hvorvidt maleren fandt motivet til sit billede i landsbyen Ring. Nummeret '40' på træbygningen på maleriet er det konkrete stridspunkt.

Det undersøges endvidere, hvem der har ejet maleriet i de mange år, da det var i privat eje, indtil det blev købt af det svenske nationalmuseum. Og forfatterne sætter sig for gennem en kombineret kunsthistorisk og teknologihistorisk analyse af maleriet at nå frem til en endnu dybere indsigt i Rings værk, og det lykkes – samtidig med at analysen til denne læsers fornøjelse bliver en kulturhistorisk beskrivelse af mange aspekter ved livet på landet under etableringen af jernbaner i Danmark.

Men hvad er der at hente i bogen for dette tidsskrifts læsere? – Masser, synes jeg ...! Først og fremmest kan vi alle lære af den tværvidevidenskabelige tilgang, uanset hvilket emne man vil analysere. En anmelder ved historieonline.dk, Christian Kaaber, har udtrykt det sådan: "Køreplaner og kunsthistorie kan gå i frugtbar syntese". Og langt de fleste jernbaneforfattere kan lære af bogens forbilledlige noteapparat.

Dernæst vil jeg fremhæve den vedholdende jagt på kilder. Forfatterne giver ikke op, førend de har opklaret gåden om det tal, '40', som er malet på banevogterens skur. En gåde, Nielsen og Fogh ikke fik løst i deres tidligere analyser af billedet, og som hverken Terman Frederiksen eller Poul Thestrup

og jeg fik løst. Vi måtte konkludere, at det var sandsynligt, at billedet var malet i Ring, og at det i givet fald var ved niveauoverkørsel nr. 217, jf. en planbog fra 1890, men at vi så ikke kunne forklare tallet '40'. Vi havde stirret os blinde på den fejlagtige antagelse, at banevogterens vogterhytter (eller skilderhuse, som de hed i samtiden) ved de offentlige overkørsler ville bære samme nummer som overkørslen. Det er ikke tilfældet. Vogterhytterne bar deres eget nummer og havde heller ikke samme nummer som de egentlige "banevogterhuse", altså de murede tjenesteboliger. Både vogterhusenes og vogterhytternes respektive numre var malet på husets gavl, så nummeret kunne ses fra lokomotivet.

Forfatternes bevisførelse er baseret på det basale kildemateriale om banevogteren, nemlig folketællingerne, der anfører, at Jørgen Frederiksen og hans kone samt børn boede i vogterboligen i Ring. Banevogterens personalesag i Rigsarkivet supplerer folketællingerne og giver oplysninger om, at Jørgen Frederiksen var ansat som banevogter nr. 40 på strækningen og boede i hus nr. 33. Samme oplysninger findes i en såkaldt konduiteliste fra 1885, også i Rigsarkivet, udarbejdet af De danske Statsbaner ved overtagelsen af kontrollen med Sydbanen. At ledvogterboligen og vogterhytten også i 1884, da billedet blev malet, havde numrene henholdsvis 33 og 40, bekræftes af 'Journal over Inddeling og Bevogtning 1/6 1877' i



Flemming Søborg, *Der kommer altid en sporvogn*, Gyldendal, 2016, ISBN 978-87-02-18020-6, 312 sider, rigt illustreret, 399,95 kr.

Rigsarkivet. Tallet 40 refererer således til nummeret på den banevogter, der passede niveauoverkørslen.

Det endelige bevis på vogterhyttens nummerering, '40' – i overensstemmelse med maleriet – fremdrages i form af *'Fortegnelse over Banevogterhuse, Bane-mesterhuse, Udhuse og Hytter, der forefindes paa Statsbanernes sjællandske District den 1ste April 1886'*, som forfatterne har fået af en navngiven jernbaneforfatter. Det giver mig anledning til at gentage mit mantra: Arkivalier hører hjemme i offentligt tilgængelige samlinger – ikke i kældre eller på lofter hos private samlere, hvor de formentlig går en usikker fremtid i møde.

Gitte Lundager

Som så mange andre med rødder tilbage i storbyens travle og pulserende liv findes der også i min familiehistorier, som involverer de for længst hængangne københavnske sporvogne. Det er brudstykker af livet, hvor sporvognene spillede en mere eller mindre perifer rolle i familiehistorien. Om min mor og hendes forældre, der tog sporvognen fra Vesterbro og ud til Dyrehavsbakken på sommersøndage. Om min mormor, der kunne huske den hestetrukne sporvogn "Hønen" i Nørregade i de første år af 1900-tallet. Eller om hendes fætter, der som sporvognskonduktør sammen med kollegerne under besættelsen susede forbi stoppestedet med den mørkelagte sporvogn uden at standse, hvis der stod en tysk soldat og ventede på vognen. Sådan lød historien i alt fald i overleveringen i efterkrigstiden.

Mange københavnske, odenseanske og aarhusianske familier har givetvis lignende overleveringer om de engang meget vigtige transportmidler i nogle af landets store byer, uden at sporvognen ellers spiller nogen nævneværdig rolle i familiefortællingen. Ganske anderledes er det for forfatteren Flemming Søborg, der – får man indtrykket af – er flasket op i en af de gule, københavnske sporvogne og derfor fået en livslang interesse for sporvejene. Den har han forsøgt at fastholde i en flot og præsentabel bog.

Navnlig i København fik sporvognsnettet en meget stor udbredelse i løbet

af relativt få år. De gule sporvogne blev en integreret del af københavnernes dagligdag med hjulenes metalliske lyde i mødet med skinnerne, sporvognens klokke-klemten og den karakteristiske brummen, når vognene accelererede. Men i 1972 blev de sidste københavnske sporvogne kørt i remise, og man skal således have en vis alder for at huske sporvognene i gadebilledet. Jeg har ikke denne alder og må samtidig indrømme, at jeg ikke – som det er tilfældet med forfatteren af bogen *Der kommer altid en sporvogn* – har været bidt af en gul og gal sporvogn. Derfor er min erindring om sporvognen nogle spredte og mindre betydningsfulde genfortællinger i familiehistorien, samt et par besøg på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm på Vestsjælland. Sporvognen er derfor i min optik nærmest et museumsobjekt, der kan sammenlignes med museernes flintøkser eller manglebrætter. Umiddelbart ligner de hinanden, men når man går tættere på, er der nogle variationer og forskellige historier. Helt anderledes oplyst og vidende er de personer, som er opvokset med og altid har været fascineret af sporvognen. Der er ingen tvivl om, at bogens forfatter tilhører sidste kategori med en enorm sporvejshistorisk viden.

I indledningen til bogen anfører forfatteren Flemming Søborg, at målet med bogen er at fastholde hans minder om sporvognene og tiden, der gik forud. Jeg går ud fra, at han dermed mener, at læserne skal kunne få et

indtryk af sporvognene og det liv, som var omkring dem, selvom det ikke helt klart fremgår af bogens indledning. At bogen ikke er en objektiv skildring af sporvejenes betydning for den danske samfærdsel, indrømmer Flemming Søborg da også på de første sider af bogen, hvor han konkluderer, at politikernes nedlæggelse af sporvejene var en fejltagelse. Flemming Søborg har sikkert ret i, at det var en uovervejede beslutning at nedlægge det københavnske sporvejsnet set i lyset af nutidens fokusering på bæredygtige transportmidler, men desværre gentages budskabet så mange gange i løbet af bogen, at man som læser efterhånden sidder tilbage med indtrykket af, at man har forstået budskabet mere end én gang. Det er ikke altid nogen fordel for forfatteren. Flemming Søborgs begejstring for den gule, elektriske vogn overskygger desværre en bare nogenlunde objektiv skildring af sporvognenes historie og betydning. Men hen over bogens sider mærker man til gengæld tydeligt forfatterens passion og store interesse for alle dele af sporvejenes verden. Det er altid fascinerende at læse passionerede folks fortællinger om det emne, de brænder for.

I løbet af bogens 46 kapitler forsøger Flemming Søborg at komme rundt om de københavnske sporvejs historie og udvikling med korte afstikere til sporvejene i Aarhus og Odense, lige fra de første anlægsarbejder blev sat i gang på den første hestetrukne

sporvej mellem Frederiksberg Runddel og Trommesalen på Vesterbro i København, over indførelsen af de elektriske sporvogne i 1899 og frem til sporvejenes nedlæggelse i begyndelsen af 1970'erne. Bogen følger en nogenlunde kronologisk opbygning med særlig vægt på de forskellige vogntyper, men med afstikkere til sideemner såsom marketing, remiser og værksteder, optog og kavalkader, infrastruktur og arbejdskøretøjer. Som absolut ukyndig inden for sporvejenes udvikling og historie får man en overordnet, men til tider lidt forvirrende, introduktion til begrebet danske sporveje. Men bogens mål er netop at fastholde erindringen om sporvejene og fungerer derfor i virkeligheden som en slags erindringsglimt, hvor forfatteren springer fra det ene emne til det andet. Bogen egner sig derfor dårligt til at blive læst i et stræk og fungerer i virkeligheden bedst som det, den er, nemlig en meget flot kaffebordsbog, hvor man kan læse et afsnit hist og et afsnit her. Jeg er sikker på, at sporvejsentusiaster vil sætte meget stor pris på Flemming Søborgs bog, men som ukyndig i sporvejenes verden må man desværre ty til anden sporvejslitteratur for at få en mere grundig kronologisk, historisk og mere objektiv redegørelse for sporvejenes udvikling og teknologihistorie.

En af bogens styrker er imidlertid de forskellige erindringsglimt, som findes spredt i bogen, selvom det nogle gange kan være lidt vanskeligt at fin-

de ud af, om Flemming Søborg er den faghistorisk, sporvejskyndige, beskrivende forfatter eller privatpersonen Flemming Søborg, som fortæller om sine egne oplevelser med sporvognene. Som læser kan man gennem teksten levende sætte sig ind i forfatterens kriblende fingre for at få lov til at løbe ud af sporvognen for at snuppe et af sporvognens udvendige skilte, da han som 12-årig i foråret 1966 sammen med sine forældre og søskende var på afskedstur med linje 9. Svaret fra forældrene var nej, for han kunne jo blive kørt over af sporvognen. Hans ene søster var dog snarrådig og "reddede", som det hedder, et af de indvendige emaljenskilte fra vognen. Også jernbaneforfatteren Steffen Dresler, der i bogen afsløres som "ramt af den gule syge", leverer en fantastisk farverig beskrivelse af rejserne med de københavnske sporvogne som skoleelev i 1950-60'erne, da han som barn blev fejet væk af de voksne, der ville have skoleelevernes siddeplads. I de særligt sofistikerede tilfælde tog de voksne endog stokken eller paraplyen til hjælp for at skaffe sig en siddeplads. Netop nogle af disse små historier er med til at gøre fortællingen om sporvognen mere levende.

Det er en visuel flot bog, som Flemming Søborg kan præsentere, og billederne har en så tilstrækkelig stor størrelse, at man kan dykke ned i de enkelte billeder og gå på opdagelse i motiverne og detaljerne, også selvom

der er en vis overvægt af sporvognsrelaterede billeder blandt andet fra Rådhuspladsen og andre centrale københavnske lokaliteter eller begivenheder. Gentagelsen kan have sin glæde, men man skal nok være særlig sporvogns-historisk interesseret for at finde interesse i alle de ensartede billeder. Bogens store styrke er dog netop billederne, idet Flemming Søeborg som en sidegevinst formår at vise, at fotostudier netop kan være med til at afsløre detaljer eller være med til at sted- og tidsfæste billeder forholdsvis præcist, eksempelvis ud fra designet på en københavnerskraldespand ved et stoppested. Nogle gange går billedbeskrivelsen dog fra at være kompetent, grundig billedanalyse til de rene gætterier, som forfatteren havde stået sig bedst ved at have udeladt. Således fortæller en mor i et af erindringsglimtene i bogen om sin treårige søn, Peter, der ikke nåede op i sporvognen, og derfor blev efterladt ved stoppestedet uden at komme med. En dramatisk fortælling, som yderligere forstærkes af, at sporvognspersonalet ikke ville standse vognen førend ved næste stoppested. I det ledsagende foto fra Rådhuspladsen står i billedets beskrivelse blandt andet: "En linie 19-motorvogn er klar til at køre til Amager. Et barn ser ud til at ville med sporvognen, men tøver. Det kunne have været Peter [...]". Nu ser det rent faktisk ud til at være et antagelig 10-12-årigt barn, som er på vej mod indstigningsdøren til sporvog-

nen. Nogen tøven er i alt fald svær at se på et snapshot, et oversigtsfoto, hvor man kan se et større barns ryg og en større hat, der skygger for ansigtet.

Selvom det er en flot og interessant bog, Flemming Søeborg har præsenteret, og den indeholder mange gode elementer, så er det alligevel ærgerligt, at bogens produktion tilsyneladende er hastet igennem. Forlagsredaktøren burde have hjulpet Flemming Søeborg i en kritisk gennemgang af bogen, inden den blev trykt, for den mangler i virkeligheden en sidste gennemskrivning og revidering. Jeg er sikker på, at bogens manuskript havde vundet yderligere ved at det var blevet lagt til side i en periode og så taget frem og gennemlæst med nye og friske øjne, så bogen havde fået lidt mere struktur og var blevet strammet en smule op. Det er synd, at bogen skulle skrives på tre måneder, for den har ikke helt samme høje standard, som ellers kendetegner Flemming Søeborgs bøger. Det skal dog ikke afskrække sporvognsinteresserede personer i at investere i bogen. Jeg er sikker på, at de vil finde, at pengene er givet rigtig godt ud. Som ukyndig ud i sporvognenes verden er jeg heldigvis ikke faldet af vognen, men desværre endt på bivognens bagperron efter gennemlæsningen. Det ville dog have været rart, hvis bogen havde ført til en plads i forvognen. Sporvognen er stadig en perifer genstand i familiehistorien, en museumsgenstand på linje med

de musselmalede kopper fra forrige århundrede. Men Flemming Søeborg har løftet en flig af sløret for historien om de danske sporvogne med glimt af forskellige københavneres erindringer.

*Lars Bjarke Christensen*



*Torben Andersen, DSB godsvogne 1945-1965, 1. del. Litra G til U, TpT, 2016, illustreret, 144 s., ISBN 978-87-99-2594-9-6, vejl. pris: DKK 450,-*

Der findes en detailviden blandt togentusiaster, som er uovertruffen. Jernbanen.dk bugner af detailoplysninger – ikke altid helt rigtige – men det udgør i det store og hele en fantastisk samling af detaljeret viden. Banebøgers udgivelser er tilsvarende sprængfyldt med data, og det gælder også denne bog fra TpT. I forordet peges der på, at et naboland som Tyskland er langt bedre forsynet med håndbøger om rullende materiel, og at denne udgivelse skal ses som supplement til Banebøgers serie om person- og godsvogne (vel også om trækraften – motorvogne og lokomotiver?). De tusindvis af godsvogne, der har kørt på de danske skinner, er således nu (atter) blevet taget op som emne for en serie bøger.

Første del af bogen tager sig af de lukkede godsvogne og anden del af de åbne vogne. Der indledes med et historisk rids, som går direkte i detaljen med vogntyper. Her kunne denne anmelder have ønsket sig en kort perspektiverende indledning, som måske tog stilling til, at godsvognene – især de lukkede kvæg- og kølevogne – afspejlede landbrugslandet Danmarks produktion. Denne relation og sammenhængen med andre industrier bliver faktisk beskrevet – men først ca. en fjerdedel inde i bogen. Netop dette illustrerer, at bogen rummer et spændende indhold, som er sat i en historisk sammenhæng, men også at bogens format spænder lidt ben for at få det formidlet.

Det er sympatisk, at der udgives håndbøger om allehånde typer af rullende materiel i Danmark gennem tidene. Især kan de være til stor nytte for forvaltere af den fysiske kulturarv og dermed Danmarks Jernbanemuseum. Men vi er jo ikke et stort publikum, og i virkeligheden er denne type bøger nok mest skrevet til den mere end almindeligt interesserede læser. Og det er fint. Men når tanken bag en udgivelse udtalt er at være håndbog, så forpligter formatet. Hvordan er så dens evner i den henseende? Som udgangspunkt bør en håndbog være indrettet, så man let kan tilgå de oplysninger, man søger. Et nødvendigt værktøj er derfor altid et register, som desværre mangler.

Det skal dog fremhæves, at der som noget nyt i genren er en – om end meget kort – angivelse af anvendte kilder og litteratur, hvilket jo er rart, hvis man vil dykke videre ned i emnet, og nødvendigt, hvis udgivelsen skal forlenes med autoritet (et noteapparat er der dog desværre ikke fundet plads til). Bogen fungerer bedst som håndbog i de afsnit, der gennemgår vognene litra for litra.

Det fremgår, at bogens kerne er en samling af artikler fra *Lokomotivet*, som nu er samlet og opdateret. Det er selvfølgelig fint at samle viden, men man burde have tænkt større og omkalfatre artiklerne, så resultatet fremstod som en bog – og ikke en samling artikler. Bogen har således et uegalt præg, og kapitelinddelingen er uklar, og som det

tit er tilfældet i genren, er den svær at læse i lange stræk. Det betyder også, at der kommer uhensigtsmæssige gentagelser – bl.a. i kapitel- og afsnitsoverskrifter – vi hører f.eks. ofte om Interfrigo.

Man kan også spørge, hvorfor tidsrammen er 1945-1965? Der er påtænkt en del to rummende private vogne, som senere indgik i DSBs vognpark, og et tredje bind, der rummer tiden fra 1966. Men når tidsrummet fremstår ubegrundet, opstår spørgsmål som: Hvorfor ikke begynde med begyndelsen? Hvorfor ikke privatvogne, der aldrig var DSB? Og så videre. En afgrænsning er altid nødvendig, men skal begrundes. Enkelte kapitler holder sig dog heller ikke til tidsrammen, men skitserer berettiget en forhistorie, og hvad angår de åbne godsvogne, som oftest var bygget længe før den valgte periode, kan afgrænsningen undre.

Det er en imponerende pris, man kan opnå ved salg af i virkeligheden meget specialiserede udgivelser som diverse materielgennemgange, som Banebøger og her Lokomotivet leverer. Det er derfor synd, at der ikke er lagt større kræfter i layout og opsætning. Dette har forfatteren angiveligt selv stået for, men anmelderen synes, at for at kvalificere til bogudgivelse bør der være et andet udtryk end avisartiklens.

*René Schrøder Christensen*

# BIDRAGYDERE

**Eric Bellin**, ph.d. stipendiat i arkitektur, University of Pennsylvania. Forsker i det 19. og 20. århundredes historier og teorier om arkitektur i Frankrig, England og USA. Beskæftiger sig med historie om konstruktion, arkitektonisk teknologi og efterkrigstidens ”humanisme” i arkitektur.

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

**René Schrøder Christensen**, historiker, ph.d., forsknings- og samlingschef på Danmarks Jernbanemuseum. I redaktionen af *Jernbanehistorie*. Har arbejdet med kulturlandskaber, industri- og teknologihistorie. Har publiceret flere artikler og skrevet og bidraget til bøger, bl.a. *Industrisamfundets havne 1840-1970* (2008), *Thrige - mennesket & virksomheden* (2010) og *Odense Staatskibsværft 1918-2012* (2016). 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).

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

**Frederik Birkholt Kolding**, historiker, cand.mag. Museumsinspektør ved Danmarks Jernbanemuseum. Arbejder blandt andet med museets samlinger. Har skrevet speciale og en artikel om den danske deltagelse ved verdensudstillingerne i San Fransisco 1915, Rio de Janeiro 1922 og Paris 1925 samt bidraget til *Jernbanehistorie*.

**Gitte Lundager**, historiker, cand.mag., museumsinspektør med ansvar for Danmarks Jernbanemuseums Videncenter, har skrevet artikler om jernbanehistorie, bl.a. *Niveauekrydsninger mellem jernbane og vej* (m. Poul Thestrup) (2008) og været billedredaktør for flere væsentlige jernbanehistoriske værker.

**Karl Peder Pedersen**, historiker, ph.d. og dr.phil., arkivar og seniorforsker på Rigsarkivet, København. Har arbejdet med landbo-, koloni-, forvaltnings- og kriminalitetshistorie. Har publiceret en række artikler og antologibidrag samt bøgerne *Vestfynske fæstebønder* (1984), *Enevældens amtmænd* (1998) og *Kontrol over København* (2014).

**Steen Ousager**, historiker, cand.mag., vicedirektør i Rigsarkivet. Har arbejdet bredt med trafikhistorie og har udsendt monografierne *Politik på skinner* (1988) og *Guldsnore på Sporet* (1991) samt vejledningen *Tog og Historie* (1993). Har bidraget til jubilæumsskriftet om DSB med bind 2: *Krige og Fornyelse* (1997) og artikler til antologier, leksika og tidsskrifter. Har desuden arbejdet med forvaltnings- og administrationshistorie samt udvandring til Brasilien. Medlem af bestyrelsen for Danmarks Jernbanemuseum. Fra december 2016 Direktør for Danmarks Jernbanemuseum.



